

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

81

11^e année
Mai 2009
Prix: € 7,95

RÉSEAU:

RUE DE LA GLACIÈRE

RECENSION

REPORTAGE : 'ONTRAXS'

REPORTAGE : 'RAIL 2009'

AGENDA ET PETITES ANNONCES

RÉSEAU : 'RUE DE LA GLACIÈRE'

TOUTES LES NOUVEAUTÉS DES FABRICANTS

PRATIQUE : BUDINGEN EN MINIATURE (2)

PRATIQUE : DES POMMIERS À HAUTE TIGE

PRATIQUE : DES BÂTIMENTS RÉALISTES EN CARTON

REPORTAGE : UN PETIT COIN POUR LE 'Z' À MALINES

LA PAROLE AUX LECTEURS : LA GARE VICINALE DE WOLVERTEM

COMPOSITION : UN MINI TRAIN INTERNATIONAL POUR LA 6215

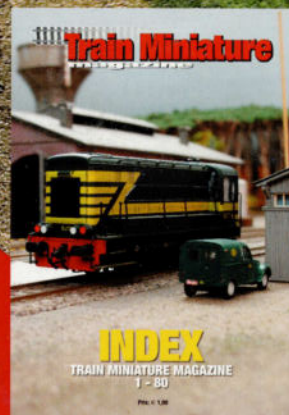
PRATIQUE : LES ATTELAGES ALEX JACKSON, JEUNES DE 60 ANS !

REPORTAGE : FEBELRAIL ÉLIT SON 'MODÈLE DE L'ANNÉE' 2008

LE COUP D'ENVOI DU 2ÈME GRAND CONCOURS DE MINI RÉSEAUX

REPORTAGE : CONCOURS DE MINI RÉSEAUX : 'KAPEL IN DEN BOS'

PRATIQUE : FAITES DE VOTRE LOCOMOTIVE MÄRKLIN UNE 'MÄRESU'...



+
**SUPPLÉMENT
GRATUIT**

08109



5 414253 300148

P 209610



1859 - 2009

Märklin est depuis 150 ans déjà à la pointe dans le modélisme ferroviaire.

**Une qualité au top, de l'innovation, de la créativité, etc.
ont toujours été ses chevaux de bataille
et le resteront à l'avenir.**

Tous les collaborateurs de Märklin vous remercient de votre confiance.

**Avec vous, nous sommes tout à fait prêts à vivre 150 nouvelles années
de plaisirs dans le domaine du modélisme ferroviaire.**

Faisons de ce jubilé un succès inoubliable!!!

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Wettersestraat 64 - B-9260 Schellebelle

tél: 0032- (0)9 369.31.73

fax: 0032- (0)9 369.32.93

train-miniature@thinkmediamagazines.be

www.trainminiaturemagazine.be

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

RPM Dendermonde 0441.120.267

TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

CCP 000-1605665-24

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

Steven Platteeuw: steven@thinkmediamagazines.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek

train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA REDACTION

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Dooms, Guy Van Meroye

RÉDACTIONGerard Tombroek, Jaques Le Plat, Max Delie,
Michel Van Ussel, Kris Peeters, Tony Cabus, Luc Hofman,
Eric Sainte, Herwig Vanderlieck, Jean-Luc Hamers, Gerolf
Peeters, Martin Petch (GB), Jacques Timmermans, Bertrand
Montjobaques, Matti Thomaes, Emmanuel Nouaillier,
Ervin Stuyvaert, Rik De Bleser Jan Nickmans,
Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,
Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts**ADMINISTRATION**Christel Clerick, Kenneth Decorte
administration@thinkmediamagazines.be**PHOTOS**

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

ABONNEMENTS

abonnementen@thinkmediamagazines.be

PROMOTION ET PUBLICITÉ

Steven Platteeuw: steven@thinkmediamagazines.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

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

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur. Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement. Les frais de port sont à charge du destinataire.

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

EDITEUR 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.



La parole est aux 'petites' ...!

La toute grande majorité des modélistes belges a opté pour l'échelle H0, et il en est d'ailleurs de même à l'étranger. C'est logique, car la quantité de matériel roulant reproduite à cette échelle est vraiment impressionnante. Tout aussi logiquement, les débutants font souvent leurs premiers pas dans cette échelle, ce qui ne fait qu'encore accroître la domination du H0... Car le H0 est une échelle de compromis: si vous disposez d'un minimum d'espace, vous pourrez y faire circuler de nombreux trains, et le 1/87^{ème} est encore juste suffisamment grand que pour pouvoir s'adonner à de la 'fabrication maison'. Du moins, c'est l'opinion généralement répandue.

Heureusement, les autres échelles semblent vouloir s'opposer à cette hégémonie. Nous avons même l'impression que les échelles plus grandes ont entamé une véritable marche en avant, comme nous avons pu le constater à plusieurs reprises dans nos rubriques 'Pratique', où nous vous avons présentés plusieurs dioramas... à se lécher les doigts. Un haut degré de détaillage est évidemment plus facile à atteindre, lorsque les modèles sont plus grands. Pour circuler par contre, cela s'avère souvent plus problématique, car même l'évocation d'une petite gare champêtre requiert déjà une pièce pour le train joliment dimensionnée. Et pourtant, nous avons vu à l'occasion du concours des minis réseaux qu'une animation certaine pouvait être créée sur une petite superficie, même à une échelle plus grande.

Et les plus petites, nous direz-vous? Seraient-elles de nouveau oubliées? Mais non! Elles sont très vivantes et réclament même leur dû, au sein du présent 'Train Miniature Magazine'... Il va de soi que des réseaux à l'échelle N ou Z sont plus des réseaux de circulation. En effet, un trafic ferroviaire intense peut être simulé sur une superficie relativement petite, ce qui est l'idéal pour les petits logements. Et le fait qu'il existe également du véritable modélisme à cette échelle est prouvé par la 5^{ème} place obtenue par le réseau 'Kapel in den bos', un réseau réalisé en 'Z'. Nous vous proposons d'ailleurs un reportage sur ce réseau dans le présent numéro, vu d'un point de vue assez inhabituel, car vu par les yeux de la tendre épouse de son-réalisateur!

Enfin, un groupe d'enthousiastes de cette mini-échelle s'est réuni dernièrement, en ayant pour but de montrer ce dont ils sont capables à l'occasion de notre prochaine Grande Expo, en 2010. Ce groupe est convaincu que nombre de nos lecteurs adeptes du Z vont les rejoindre. Nous sommes quant à nous convaincus qu'ils réussiront dans leur projet. 'Train Miniature Magazine' était là lors de leur première rencontre et vous en fait par ailleurs rapport dans ce numéro.

Quant aux adeptes de l'échelle N, ils se réjouiront d'apprendre que beaucoup de matériel roulant reproduit à cette échelle sort (ou va sortir) sur le marché, un matériel par ailleurs parfaitement utilisable sur un réseau d'inspiration belge. Enfin, ce numéro détaille le règlement de notre nouveau concours de mini-réseaux. Vu le succès enregistré lors de sa précédente édition, les règles n'ont pas été modifiées, mais juste légèrement figolées...

Modélistes de toutes échelles: au boulot!



Photo : Gerard Tombroek



'Rue de la Glacière', un superbe réseau du Groupe Proto 87.

SOMMAIRE

EDITORIAL.....	3
NOUVEAUTÉS.....	7
NOUVEAUTÉS AUTOS.....	12
ACTUALITÉS – CHEMINS DE FER RÉELS.....	13
DES NOUVEAUTÉS À L'ÉCHELLE N.....	14
PRATIQUE : DES BÂTIMENTS RÉALISTES EN CARTON.....	17
REPORTAGE : CONCOURS DE MINI RÉSEAUX : 'KAPEL IN DEN BOS'.....	20
LE COUP D'ENVOI DU 2ÈME GRAND CONCOURS DE MINI RÉSEAUX.....	26
RÉSEAU : 'RUE DE LA GLACIÈRE'.....	28
REPORTAGE : FEBELRAIL ÉLIT SON 'MODÈLE DE L'ANNÉE' 2008.....	36
PRATIQUE : LES ATTELAGES ALEX JACKSON, JEUNES DE 60 ANS !.....	38
COMPOSITION : UN MINI TRAIN INTERNATIONAL POUR LA 6215.....	46
PRATIQUE : FAITES DE VOTRE LOCOMOTIVE MÄRKLIN UNE 'MÄRESU'.....	48
PRATIQUE : DES POMMIERS À HAUTE TIGE.....	56
PRATIQUE : BUDINGEN EN MINIATURE (2).....	60
REPORTAGE : 'ONTRAXS'.....	68
REPORTAGE: 'RAIL 2009'.....	72
REPORTAGE : UN PETIT COIN POUR LE 'Z' À MALINES.....	76
LA PAROLE AUX LECTEURS : LA GARE VICINALE DE WOLVERTEM.....	78
RECENSION.....	80
AGENDA ET PETITES ANNONCES.....	82

En annexe à ce numéro : un supplément gratuit reprenant l'index des tables des matières des numéros 1 à 80 de TMM !

MINI-RÉSEAU : 'KAPEL IN DEN BOS'

Les plus petits réseaux peuvent également être dignes d'intérêt, comme le prouve Pieter Willems, avec son envoi réalisé dans le cadre du Concours de minis réseaux. Il a obtenu la 5ème place avec son réseau plein d'atmosphère en Z, d'inspiration belge. Comment ce réseau a-t-il vu le jour? C'est ce que son épouse Joke va vous raconter, en page 20



20

RÉSEAU : 'RUE DE LA GLACIÈRE'

C'est LA révélation de l'exposition 'Rail 2009' : le réseau modèle 'Rue de la Glacière', entièrement réalisé selon les normes 'Proto87', et présenté pour la première fois au public international d'Houten. 'Train Miniature Magazine' y était pour offrir en primeur ce superbe réseau à l'admiration de ses lecteurs. Rendez-vous vite en page 28 pour savourer ce reportage réalisé par Gerard Tombroek et le récit qu'en a fait un de ses réalisateurs, Emmanuel Nouaillier, par ailleurs également collaborateur de notre revue...



28

PRATIQUE : LES ATTELAGES ALEX JACKSON, JEUNES À 60 ANS !

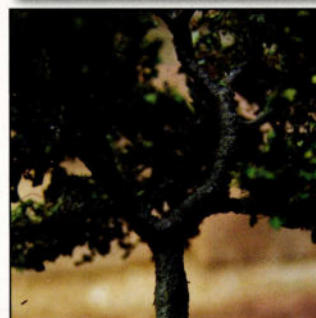
Si vous avez déjà admiré de près un réseau britannique en fine scale, les fins et curieux attelages au moyen desquels les véhicules sont attelés auront déjà dû vous frapper. Gerard Tombroek vous dévoile les secrets de cet attelage unique, en mots et en images, à partir de la page 38



38

PRATIQUE : CONFECTIONNEZ DES POMMIERS

Pour certains modélistes, un arbre est un arbre : un tronc et des branches suffisent. Mais notre collaborateur Jos Geurts ne pense pas ainsi, lui qui connaît un bout sur les arbres, de par sa profession. Dans ce numéro, Jos nous montre comment confectionner de façon simple un pommier à haute tige, en page 56



56

PRATIQUE : BUDINGEN EN MINIATURE – LA FINITION DU GROS ŒUVRE

Dans notre numéro précédent, Theo Huybrechts nous a expliqué comment confectionner un petit magasin de village au moyen de plaques de plâtre moulées. Voici venu le temps de son figinage, qui vous est décrit pas à pas, à partir de la page 60



60

PRATIQUE : FAITES DE VOTRE LOCOMOTIVE MÄRKLIN UNE 'MÄRESU'...

Beaucoup de ceux qui embarquent dans le monde merveilleux du modélisme ferroviaire constatent que les temps ont bien changé: circuler en mode analogique fait ainsi souvent partie du passé. La plupart d'entre-nous qui veulent s'engager dans cette direction se voient dès lors confrontés avec des locomotives et des commandes digitales. Que faire alors avec ces 'anciennes' locomotives? La réponse par notre collaborateur Frans Hooyberghs, à lire en page 48



48



LS MODELS

LS Models sort régulièrement de nouvelles variantes de matricules de la série 13 SNCB. La 1352 de l'atelier de Merelbeke est ainsi depuis peu disponible dans le commerce. Celle-ci est disponible sous la référence de catalogue 12006 en version analogique et sous la référence 12506 en version 'courant alternatif'.

Un kit de deux locomotives est également disponible: il s'agit des matricules 1328 et 1360, tou-

tes deux des locos de l'atelier de Merelbeke. Elles se distinguent toutefois par l'inscription spéciale 'Athus-Meuse' sur leurs faces d'about. Les gares les plus importantes, à savoir Dinant, Bertrix et Athus, ont été inscrites sur leurs faces latérales. Ce kit de deux locomotives est disponible sous la référence de catalogue 12007 pour la version analogique et sous la référence 12507 pour la version 'courant alternatif'. (GH)



VISSMANN Mise à jour du Commander

Une nouvelle mise à jour informatique du Commander v.1042 de Viessmann est depuis peu disponible. Cette nouvelle version comporte un certain nombre de corrections, mais aussi de nouvelles fonctionnalités :

- le contrôle de toutes les données lors du démarrage ;
- une sauvegarde possible sur PC ;
- de nouvelles fonctionnalités en circulation : des fonctions peuvent être introduites sous forme d'interrupteurs temporisés ; la vitesse peut être reproduite en km/h et chez Märklin, les locomotives Motorola peuvent assurer au total neuf fonctions via la seconde adresse, comme c'est le cas avec les autres centrales ;
- le mode de mise à jour pour les appareillages LSB : tous les appareillages LSB raccordés (tel le Multiplexer 5229 de Viessmann) peuvent être pourvus du nouveau logiciel via le Commander, des fautes éventuelles peuvent ainsi être résolues ; ces modules étant en outre annoncés automatiquement, les procédures de configuration sont réduites au strict minimum. Ce nouveau logiciel peut être téléchargé via l'adresse web www.viessmann.de (GVM)



MAKETTE

Des wagons-silos à deux essieux français

Le fabricant allemand Makette a récemment sorti un nouveau wagon français. Il s'agit d'un wagon céréalier à deux essieux d'une capacité de 50 m³. Ces wagons peuvent être aperçus dans toute la France. Deux versions différentes sortent. Pour réaliser ces deux modèles, le même châssis a été utilisé. A noter que ces deux versions ne sont encore jamais sorties sous forme de modèles réduits. La première version est un wagon pourvu de nervures sur sa caisse: il date de la fin des années soixante. Ce wagon (réf. 4602) est disponible dans une livrée grise, agrémentée d'une inscription 'Transcérales SIGA La Rochelle-Pallice'. La seconde version est un wagon équipé d'une caisse bombée, dépourvue de nervures. Ce second wagon se caractérise par une allure beaucoup plus moderne. Il est d'une part disponible séparément dans une livrée grise agrémentée de l'inscription 'Transcérales TMF' (réf. 4601) et d'autre part, sous forme de kit comprenant quatre exemplaires caractérisés chacun par une inscription différente (réf. 4603). Le châssis de

MARKLIN

Märklin n'est pas encore sorti de ses difficultés. La décision de réduire drastiquement ses effectifs a été prise lors d'une réunion qui a eu lieu le 23 mars 2009. La société espère pouvoir ainsi retrouver une bonne santé. Le siège de Nuremberg va fermer et 320 travailleurs des usines de Göppingen et de Győr (en Hongrie) devront quitter la société. La société recherche par ailleurs toujours activement un repreneur qualifié.

Suite à ces restructurations, la gamme des nouveautés annoncée lors de la Foire de Nuremberg doit être modifiée. Les produits susceptibles de produire un rendement à court terme vont être privilégiés. Ceci implique que, tant dans la gamme Märklin que Trix, le modèle de la série 59 Diesel de la SNCB équipé de feux avant doubles et destiné au marché belge est reporté sine die. La série exclusive de la série 54 de la SNCB de Minitrix est également supprimée. La Mobil Station qui avait été annoncée, ainsi que les sets de départ qui en sont pourvus, sont également reportés à 2010. Nous suivons bien entendu attentivement cette actualité. (GVM)

chacune de ces versions est peint en noir. Ces wagons sont tous deux pourvus d'un châssis en métal identique. Pour fabriquer la caisse, une technique industrielle de moulage par injection a été utilisée. La forme du wagon céréalier a été correctement reproduite, mais la gravure n'est pas très fine. Les mains-courantes de la passerelle et les marchepieds ont été réalisées de manière trop grossière. Ce wagon est cependant bien détaillé et les blocs de frein se situent dans le même plan que les roues. Le moulage est parfait, comme les inscriptions. Ces wagons sont pourvus d'un dispositif d'attelage courts, qui fonctionne correctement. Les coupleurs d'attelage montés de série ne sont toutefois pas bons, car la boucle ne fonctionne pas convenablement et reste en position ouverte. Le montage d'attelage courts permet de remédier facilement à ce problème. Ces wagons sont proposés à un prix compétitif (environ 25 euros). Ils intéresseront surtout les amateurs de chemins de fer français. (GVM)

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	Brugestraat 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	Drongen	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

0114 MSM nr 0808



AEROGRAPHES + PIÈCES DÉTACHÉES
 PEINTURE pour AÉROGRAPHIE - POCHOIRS
 PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
 POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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

obeeliks

www.obeeliks.com



Trains ou bonnes prix, service, garantie

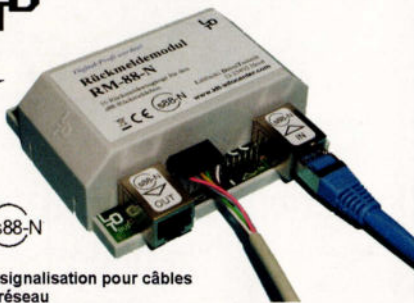
Fleischmann, Märklin, Mehano, Roco, Trix
 Faller, Kibri, Vollmer, Bush, Veissmann,
 Lokpilot, Shuco

Welkom bij Modeltrein Paradise

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

Littfinski
 DatenTechnik

<http://www.ldt-infocenter.com>



Rétrosignalisation (s88-N)

- Nouveaux modules de rétro-signalisation pour câbles s88 standards et câbles de réseau
- Convient pour tout les centrales avec entrée s88
- Rétrosignalisation par entrées de contact: RM-8B-N
- Rétrosignalisation avec détecteur d'occupation intégré: RM-GB-8-N

Train Technology

<http://www.traintechnology.com>



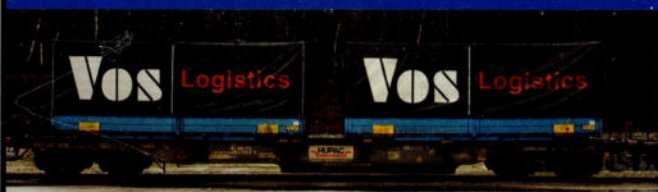
Porte-conteneurs de la Poste Suisse
 Echelle N 1:160
 Modèle détaillé par excellence
 8 différentes inscriptions
 Disponible chez votre détaillant

Importateur Benelux & France: **Train Technology**
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

KOMBIMODELL

10381 Set "VOS Logistics"

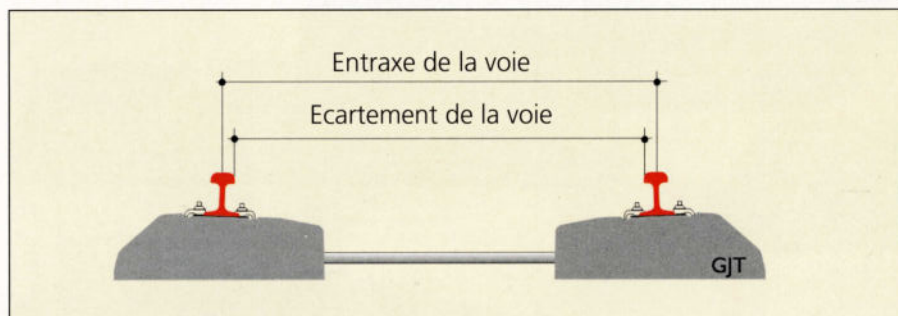
3x Hupac wagon porteur T4.1 Sdgnss, chargé avec
 4x caisse mobile C745 & 1x remorque "VOS Logistics"



DISPONIBLE !



Importation / distribution:
Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM



RECTIFICATION

Erratum dans TMM

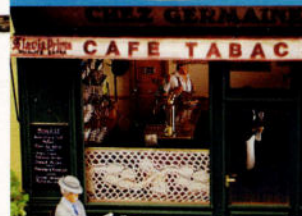
Une erreur s'est glissée dans le dessin à la page 55 du TMM 79. Cet article avait pour sujet les normes fine-scale. Les notions d'entraxe de voie et d'écartement de voie ont en effet été inversées. A noter que ces termes ont bien été correctement utilisés dans le texte. Dans un souci de bonne compréhension, nous publions ici le dessin corrigé.



FLEISCHMANN Car Rail Logistics

Les wagons accouplés deux à deux de Car Rail Logistics, une filiale de 'Rail Cargo Autriche', s'avèrent être un duo inhabituel et coloré. Ces wagons sont du type 'Hccrss'. Ils ont été spécialement conçus pour assurer le transport d'automobiles. Ils ont été présentés pour la première fois en 2007. Ces wagons sont pourvus de deux niveaux de chargement fermés, disposés l'un au-dessus de l'autre. Ils peuvent transporter tous les types d'automobiles. L'ensemble des deux wagons dispose d'une superficie de chargement de 27 m², sur deux niveaux. Ils offrent en outre la protection nécessaire contre les mauvaises conditions climatiques, ainsi que le vandalisme. Ces wagons sont surtout utilisés pour transporter les automobiles de marque de classe

telles que Mercedes, Audi et BMW. Vous pouvez apercevoir ces wagons régulièrement dans notre pays où ils sont utilisés pour acheminer des autos vers le port de Zeebrugge. Fleischmann sort ces wagons sous forme de deux kits. Le premier est proposé sous la référence de catalogue 5960 et contient un wagon pourvu d'un toit rouge et l'autre d'un toit vert. Le second kit est disponible sous la référence de catalogue 5961 et se compose d'un wagon caractérisé par un toit jaune et l'autre par un toit bleu. Tous les wagons sont pourvus d'une caisse blanche qui se salit très rapidement sur les véhicules réels. Les finitions de ces versions à l'échelle 1:87 sont, comme d'habitude chez Fleischmann, très jolies. Le tamponnage est en outre particulièrement fin. (GVM)



ATELIER BELLE EPOQUE

Un bistrot aménagé

La nouvelle ligne de modèles qu'Atelier Belle Epoque a sorti a été fabriquée avec du plastique découpé au laser, et non pas avec du carton, comme mentionné à tort dans la dernière édition de TMM. C'est le cas de ce café de coin (réf. 292) qui est pour le moment uniquement disponible en H0. Les murs sont en plastique, le toit en résine. La plupart des pièces détachées sont en laiton gravé. Ce kit à assembler coûte 49,50 euros. Un autre kit pourvu d'un intérieur aménagé est également disponible dans le commerce (réf. 293) et coûte 19,50 euros. Ce kit comporte une pompe à bière en laiton, des tables et des chaises en laiton gravé, des anciennes affiches, des rideaux, et même une feuille en plastique qui reproduit le carrelage et enfin, trois Leds qui assurent l'éclairage. Il s'agit en fait d'un bistrot typiquement français, mais qui peut parfaitement être utilisé sur un réseau modèle belge. Si vous souhaitez davantage d'informations, vous pouvez vous adresser à info@saroulmapoul.be

ROCO

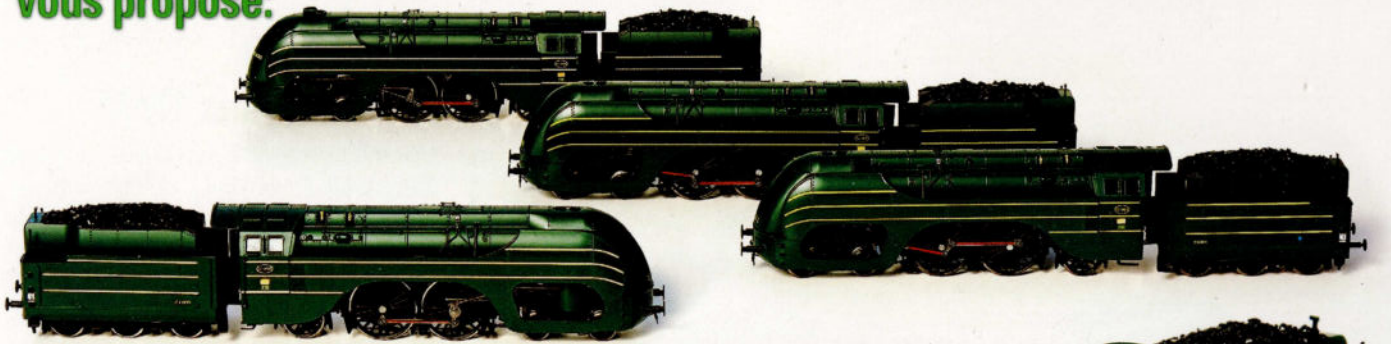
La gamme en 'N' est arrêtée!

Etant donné l'intégration en cours de Roco et de Fleischmann au sein de Modelleisenbahn GmbH, le programme de l'échelle N chez Roco a été arrêté: tout le matériel à l'échelle N du groupe sortira dorénavant sous le nom

de marque Fleischmann. On ne sait toutefois pas encore à ce jour quels sont les produits de l'ancienne gamme de Roco qui seront effectivement repris par Fleischmann. (GVM)

TREINSHOP OLAERTS

vous propose:



Type 12

tirage unique,
modèle entièrement en métal,
moteur puisant à cinq pôles volant d'inertie,
bandages adhérents,
différentes versions,
décoration de couleurs très soignée
inscriptions fines et complètes
tant au courant continu qu'alternatif
analogue ou digital, digital avec sons,
+ éventuellement générateur de fumées
Prix: à partir de 495 euros



Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +31 11 42 33 94 - F +31 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts - www.treinshopolaerts.be

0020/80/TMM Olaerts

Voici un échantillon de nos modèles et de nos prix



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : (33) 1.48.60.44.84 / (33) 9.71.39.72.15
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Fax : (33) 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : entreprisepierre.dominique@wanadoo.fr

www.pierredominique.com

Locomotives, voitures, wagons, véhicules,
maquettes, artisans, haut de gamme... Validation
et expédition des commandes immédiatement,
sinon nous vous les commandons rapidement.
Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis
par nous-même et non automatiquement.
Site mis à jour quotidiennement.

C'est :

- Le seul site de France avec
11 000 produits illustrés
à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque
exposition ou bourse
de 30 à 40 mètres linéaires
- 15 ans d'existence
1^{ER} détaillant par le Chiffre d'Affaire

(depuis le 30/08/05 source greffe)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard
Virement bancaire

ECHELLE HO



ROCO EXCLUSIF ITALIE
Réf 63277 Locomotive vapeur 875.13 FS 189€

ROCO



Réf 45382 Voiture corail 1re cl couchettes SNCF
sigle encadré 53€
Réf 45383 Voiture corail 1re cl couchettes SNCF
sigle encadré 53€
Réf 45384 Voiture corail 1re cl couchettes SNCF
sigle casquette 53€
Réf 45385 Voiture corail 1re cl couchettes SNCF
sigle casquette 53€



Réf 45376 Voiture corail 2^{cl} couchettes SNCF
sigle camillon 53€
Réf 45377 Voiture corail 2^{cl} couchettes SNCF
sigle camillon 53€
Réf 45378 Voiture corail 2^{cl} couchettes SNCF
sigle camillon 53€

JOUEF



HJ2058 Coffret TGV record du monde V150
SNCF 259€



HJ2045 Autrail X7350 Auvergne SNCF 155€

PIKO

Réf 54911 Wagon citerne Tiphook
Rail SNCF 32€
Réf 58625 Coffret 3 voitures VTU & VU corail
plus SNCF sigle casquette 89€
Réf 58625ECL idem (avec système
d'éclairage) 159€



Réf 58626 Coffret 2 voitures VTU corail plus
SNCF sigle camillon 59€
Réf 58626ECL idem (avec système
d'éclairage) 109€

LEMATEC



Réf 1104 Locomotive diesel 060 DB 10 SNCF
Région 3, La Rochelle, version d'origine 1390€

MÄRKLIN SPÉCIAL FRANCE



Réf 48231.038 Wagon couvert Vins Grands
Listrac SNCF 32€
D'autres wagons bière disponibles

SAI



Réf 2022 Citroën traction 11 CV
noir ivoire 9.50€
Réf 2223 Renault 12 TS orange 8.75€
Réf 2091 Peugeot 504 bleu métallisé 9.25€

HERPA

Réf 034050 Renault Laguna gris foncé
métallisé 7.25€

ECHELLE N FULGUREX



Réf 1155 locomotive électrique marron Fb 2x2/3
N°113011 SBB CFF 749€
Réf 1155/1 locomotive électrique verte Be 4/6
N°12301 SBB CFF 749€

PIKO

Réf 94100 Locomotive diesel
040 DG 58 SNCF 109€



Réf 94101 Locomotive diesel
BB 66097 SNCF 109€
Réf 94302 Coffret 2 voitures VTU corail plus
Aqualys camillon SNCF Région centre 75€
Réf 94303 Coffret 2 voitures VTU corail plus
Aqualys camillon SNCF Région centre 75€
Réf 94304 Coffret 2 voitures VTU corail plus
Aqualys camillon SNCF Région centre 75€

MARKLIN HO

Réf 36893 LOCO ELEC.
BR185 RTS RAILTRAC
EXCLU MARKLINSHOP SUISSE 179€



PORT OFFERT A PARTIR
DE 399 EUROS DE COMMANDE

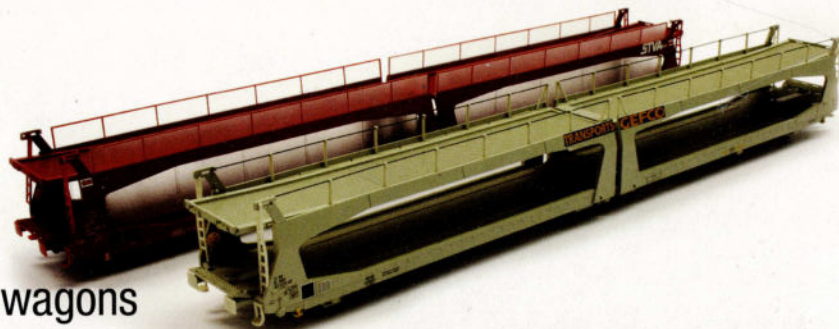
Retrouvez-nous sur www.pierredominique.com



ARTITEC

Un wagon NS à 4 portes

Les premiers exemplaires du 1er wagon de marchandises produit par Artitec est disponible dans le commerce. Ce wagon typiquement néerlandais, dont 3.300 exemplaires ont été construits entre 1947 et 1955 est du type 'Gls' et était également engagé en trafic international. Ce modèle est bien détaillé et bien tamponné. Nous y reviendrons dans un prochain numéro (réf. 20.164.02 logo des NS – numéro informatisé) (GVM)



ROCO

Des wagons transport d'autos

Roco sort une série exclusive de wagons articulés à trois essieux, pour le transport d'automobiles. Ils sont destinés au marché français. Il s'agit de nouvelles versions d'un modèle existant. Le wagon gris clair appartient à la firme Gefco (Groupages Express de France Comté). Ces wagons datent de l'époque V. (LD)

Trois variantes de matricules différents sont disponibles (réf. 66542, 66543 et 66544). Deux variantes de matricule du wagon rouge brun 'STVA' sont proposées (réf. 66537 et 66538). Les plaques translucides qui servent de parois latérales au niveau inférieur afin de protéger les automobiles transportées sont remarquables. Ces wagons datent de l'époque V. (LD)



ROCO Une locomotive à vapeur BR 52

Une nouvelle locomotive à vapeur BR 52 de la DB est disponible chez Roco. Il s'agit d'un modèle digital muni d'un décodeur sons. Cette machine est pourvue d'un abri du machiniste entièrement fermé. Cette locomotive fut en effet construite à l'époque à la fin de la guerre. Il fallait pouvoir la mettre en service sur de longues étapes, pour atteindre le Front russe. Après la guerre, la construc-

tion d'une centaine de ces locomotives fut achevée chez des constructeurs belges, en vue de leur mise en service immédiate à la SNCB. Ces locomotives furent néanmoins équipées cette fois d'un abri du machiniste classique. Roco dispose donc maintenant de ce modèle dans son catalogue (62269): c'est donc le moment idéal pour faire du lobbying en faveur d'une version belge... (GH)



BRAWA

Un wagon-tombereau CFL

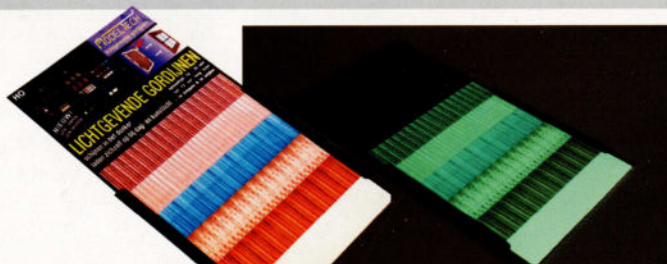
Ce wagon deux essieux Om21 (Ttow) d'époque III est un autre modèle des CFL que Brawa vient de sortir. Les finitions filigranes de ce modèle sont remarquables. Plusieurs pièces détachées sont montées sur le modèle. Il s'agit comme pour les voitures d'une série exclusive de 300 exemplaires, réalisés en collaboration avec le détaillant Model Shop à Luxembourg (réf. 48412). (LD)

MODELTECH

Des rideaux lumineux

Nous avons découvert aux Pays-Bas un produit simple mais efficace, qui permet de reproduire de l'éclairage dans des modèles d'habitation. Il s'agit de rideaux lumineux capables de s'illuminer dans la lumière du jour ou artificielle. Ces rideaux nécessitent une durée de rechargement variant de dix à trente minutes. Ils peuvent produire de la lumière durant une douzaine d'heures.

Vous trouverez dans chaque paquet de ce produit six bandes cartonnées qui reproduisent des rideaux dans différents styles. Une bande lumineuse plate est également disponible. Ces bandes se caracté-



risent par une longueur de dix cm et une hauteur de deux cm. Une fois ces rideaux découpés sur mesure, il suffit de les coller sur la fenêtre à l'intérieur de l'habitation, de façon à ce que la face imitant le rideau soit dirigée vers l'extérieur. Ces rideaux produisent un joli éclairage uniforme. Vous pouvez ainsi vous passer des lampes et cordons généralement nécessaires. Vous devez évidemment veiller à ce qu'aucun rayon de lumière ne puisse passer à travers une jointure ou une façade. Si vous souhaitez obtenir davantage d'informations ou vous procurer ce produit en Belgique, vous pouvez prendre contact avec la firme via www.modeltech.nl ou www.modeltech.eu (GVM)



ROCO

La BB 9229 de la SNCF

Roco vient de sortir la BB 9229 des chemins de fer français, dans la livrée 'Oullins'. Ces locomotives ont été conçues pour rouler en 1.500 V. Elles furent construites à partir de 1957, en 92 exemplaires. Elles furent initialement mises en service sur des trains rapides de prestige, principalement dans le Sud-est de la France. Quelques exemplaires de cette locomotive sont encore actuellement utilisés pour assurer le trafic marchandises; leurs jours sont néanmoins comptés. La version que Roco reproduit date de l'époque V. A noter que la 9229 est stationnée à Bordeaux (réf. 62522). (LD)



RICKO RICKO

Toyota 2000 GT

La Toyota 2000 GT est l'ultime classique japonais, elle est aussi la plus chère des Toyota, toutes périodes confondues. 351 exemplaires de cette sportive pur-sang ont été produits seulement entre 1967 et 1970. Elle avait un petit air de famille avec la Jaguar type E, présentant toutefois des caractéristiques personnelles à la marque, comme des phares escamotables et des feux à longue portée sous plexiglas. Elle n'était disponible qu'en rouge et en blanc. Cette voiture avait une hauteur d'à peine 116 cm et était équipée d'un moteur 2 litres à six cylindres de 150 ch, une sacrée puissance pour l'époque. Elle doit essentiellement sa notoriété à un film de la série des James Bond: 'On ne vit que deux fois', où elle apparaît en roadster, spécialement conçue pour '007'. Comme sa production est restée limitée, elle coûtait plus cher qu'une Porsche 911, la valeur actuelle d'un exemplaire en bon état atteignant la barre des 250.000. Fort heureusement, miniaturisée à l'échelle H0 par RickoRicko, son prix n'excède même pas celui d'une simple Ford miniature...



4MFOR Une ambulance militaire Mercedes 'Unimog'

Märklin vient de sortir dans sa série de véhicules militaires 4MFOR la Mercedes Unimog qui était utilisée par les Forces armées belges et allemandes. Il s'agit d'une miniature en métal pourvue de nombreux accessoires en matière synthétique. Le modèle est bien restitué et il ne manque pas de détails comme essuie-glaces, rétroviseurs extérieurs, plaques d'immatriculation. Il est doté de pneus tous-terrains (réf. 18711).



BREKINA

La Mercedes 600 'Pullman'

Avant la Seconde Guerre mondiale (de 1930 à 1938), Mercedes a construit un très gros modèle, appelé communément 'la Grande Mercedes Pullman'. Le début des années soixante s'est ensuite avéré tout à fait propice à la mise sur le marché d'une nouvelle 'Grande', capable de rivaliser avec Rolls Royce, Bentley, Cadillac et Lincoln. Cette voiture était disponible en deux versions, l'une étant une limousine avec une base de châssis court, l'autre une Pullman avec une base de châssis de 428 cm et d'une longueur totale de 624 cm, livrable en version quatre ou six portes. Cette voiture a été présentée en 1963 et resta en production jusqu'en 1981, année où la dernière des 2.677 Mercedes 600 construites 'à la main' est sortie

d'usine.

Cette voiture eut surtout la cote auprès des chefs d'Etats. Chez nous, la Cour dispose d'une Mercedes 600, une 'petite' limousine, il est vrai. La grande Pullman qui sort aujourd'hui dans sa version miniature est labellisée 'Starmada', une nouvelle marque partenaire de Brekina. Il s'agit d'une version à quatre portes à l'échelle H0, dont le niveau de détails est particulièrement convaincant. Même le tableau de bord tout en bois est bien restitué, tout comme le sont les petits rideaux à l'arrière. On peut la trouver en bleu foncé (réf. 13000), en rouge rubis (réf. 13001) ou en blanc (réf. 13002). Elle est utilisable comme voiture de cérémonie, sur un réseau modèle.



HERPA MAJIC L'Alfa Romeo Alfasud

Au catalogue de la série bon marché d'Herpa Majic figure depuis quelque temps l'Alfasud d'Alfa Romeo. Cette voiture dessinée par le fameux designer Giugiaro devait augmenter en 1972 les parts de marchés d'Alfa Romeo dans le segment de la petite voiture familiale. Plus petite que la Guilia, elle représentait pour Alfa Romeo une réelle avancée sur le plan technique. En effet, elle fut la première Alfa à traction avant et dotée d'un moteur Boxer à quatre cylindres. Tout en ayant le comportement routier reconnu pour Alfa, elle bénéficiait en outre de toute une série d'équipements que l'on ne s'attendrait à trouver que sur une voiture plus chère. Ce fut d'abord une quatre portes, puis vint une deux portes et enfin, plus tard, un coupé (Alfasud Print). Alfa Romeo était en ce temps-là une entreprise publique, à cent pour cent. Aussi, pour réduire le chômage qui sévissait dans le sud de l'Italie, on construisit

une usine flambant neuve dans la région de Naples, usine entièrement dévolue à la production de l'Alfasud. On peut dire que cette voiture a connu un certain succès commercial, mais était entachée de problèmes de rouille manifestes. Ne disait-on pas alors que l'Alfasud rouillait déjà sur le papier de son dépliant de présentation... A partir de 1980, le constructeur se résolut à utiliser pour sa carrosserie une meilleure qualité de tôle d'acier et lui assigna dans la foulée un face-lift mineur. En 1984, l'Alfa 33 prit le relais: 750.000 Alfasud étaient sorties d'usine.

On ne compte que très peu de voitures italiennes miniaturisées à l'échelle 1/87e. Cette Alfasud sera donc la bienvenue dans votre collection, surtout que le rendu des formes de la carrosserie est bien réussi. Le prix de vente tournant pour deux modèles autour des cinq euros, cette petite italienne vaut donc bien le détour.

La série 18 de la SNCB

En janvier 2007, la SNCB a commandé chez Siemens soixante locomotives électriques 'Europrinter' du type ES 60 U3 (et soixante supplémentaires en option) pour son trafic voyageurs. La locomotive 'Europrinter' a été décrite en détails dans le n° 166 de 'Journal du Chemin de Fer'. Sur base de l'intitulé du type, on peut en déduire qu'il s'agit de locomotives tritension ('U3' = loco Universelle pour 3 tensions), à savoir le 3 kV = belge et le 1,5 kV = néerlandais, ainsi que le 25 kV ~ en Belgique, en France et au Grand-Duché de Luxembourg. Comparé aux versions précédentes des Europrinter, les futures 18 de la SNCB sont dotées de nez d'un design modernisé, qui répond aux normes européennes les plus sévères (EN 15227) en matière de collision.

En 2008, l'option a été levée et soixante locomotives supplémentaires ont été commandées, dont les dernières devraient être livrées pour la fin 2012. Le 28 février dernier, c'est la 1802 (du premier lot commandé) qui a été la première à être livrée à la SNCB, après son transfert à Schaerbeek. La dernière locomotive commandée (la 1920) devrait être livrée pour la fin de l'année 2012. La 1802 a subi une première série d'essais entre le 2 et le 8 février derniers, en vue de son homologation par Belgorail. De nombreux parcours ont été



La 1802 lors d'un parcours d'essai à Bertrix, le 17 mars 2009. Photo : Willy Peyskens

assurés par cet engin entre Ath et Silly, ensuite sur l'axe de l'Athus-Meuse entre Bertrix et Florenville, ainsi qu'entre Tournai et Saint-Ghislain.

Grâce à cette livraison prochaine de locomotives, le parc des engins moteurs de la SNCB va subir une importante cure de jouvence : il ne faut pas oublier en effet que les locomotives 'traditionnelles' des séries 22 (1954), 23 (1955-1957), 25 (1960/1961), 25-5 (1961) et 26 (1964 et

1969-1972) sont actuellement âgées de 40 à plus de 50 ans, que leur entretien devient très coûteux et que le confort du conducteur ne correspond vraiment plus aux normes actuelles, ce qui rend leur remplacement inévitable. Outre leur engagement sur le réseau ferroviaire belge, ces 18 seront également utilisées en trafic voyageurs d'interpénétration avec les pays limitrophes.

La série 25-5 à la retraite

La livraison des nouvelles locomotives de la série 28 n'a pas été sans conséquences pour les plus anciennes locomotives électriques du parc de la SNCB : cette dernière a arrêté les locomotives subsistantes des

séries 22, 25 et 25-5 en date du lundi 30 mars dernier.

La série 25-5 était un peu particulière, en ce sens qu'elle était bitension, c'est-à-dire apte à circuler aussi bien sous le

3.000 V = en Belgique que sous le 1.500 V = aux Pays-Bas. Pour ce faire, les huit locomotives de cette série (2551 à 2558) avaient été pourvues du dispositif de sécurité néerlandais ATB (Automatische Treinbeïnvloeding). Issues de la transformation de locomotives de la série 25 en 1974, ces engins bitension ont d'abord été affectés à la remorque des trains 'Benelux' entre Bruxelles et Amsterdam en composition réversible jusqu'en 1986, moment où elles ont été remplacées par les nouvelles locos de la série 11. A partir de 1988, les 25-5 ont alors été utilisées à la remorque des trains 'EuroCity' entre Bruxelles et Amsterdam, en remplacement des engins de la série 15. Outre cette tâche, les 25-5 ont également assuré du trafic marchandises d'interpénétration entre la Belgique et les Pays-Bas, principalement à destination de la gare de formation 'Kijfhoek' (près de Rotterdam).



La 2552 en tête d'un train spécial vers Rotterdam passe à Anvers-Est, le 19 septembre 2008.

Photo : Max Delie

Texte : Max Delie



Des nouveautés à l'échelle N



LA RÉCENTE ARRIVÉE DANS LES RAYONS DES DÉTAILLANTS DE NOUVEAUX MODÈLES RÉDUITS DE VOITURES VOYAGEURS DE RÉSEAUX ÉTRANGERS VA PERMETTRE AUX MODÉLISTES REPRODUISANT LES CIRCULATIONS DE TRAINS INTERNATIONAUX EN BELGIQUE ET AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG À L'ÉCHELLE N D'AUGMENTER LEURS COLLECTIONS. NOTONS QU'IL S'AGIT DE NOUVEAUTÉS ANNONCÉES EN 2008 OU PARFOIS DÉJÀ DEPUIS PLUS LONGTEMPS MAIS QUI SONT (ENFIN) ARRIVÉES DANS LES RAYONS DES DÉTAILLANTS.

Les voitures Corail de la SNCF chez Piko

Piko vient de livrer des sets de voitures de la SNCF du type VTU, les fameuses voitures Corail. Deux sets intéresseront particulièrement les amateurs belges et luxembourgeois. Le set référence 94300 comporte une voiture de 1ère classe (photo n°1) et une voiture de 2ème classe (photo n°2) à couloir central VTU arborant la livrée Corail avec le sigle SNCF du type nouille. Ces voitures arborant cette décoration ont circulé régulièrement sur les réseaux ferroviaires belges et luxembourgeois. Remarquons néanmoins pour les puristes que, d'après les immatriculations et les inscriptions au demeurant fines, les voitures reproduites sont des voitures dédiées au service intérieur français et aux circulations entre Paris et Luxembourg. Néanmoins sur un réseau miniature ce détail passera relativement inaperçu vu la petite taille de l'immatriculation et des inscriptions à cette échelle.

Le set référence 94301 (photos n° 3 et 4) comprend deux voitures Corail arborant la livrée désignée 'nouvelle déco' avec le plus récent sigle de la SNCF et l'inscription 'corail' en dessous des fenêtres. Tout comme le set de voitures corail de Piko en livrée d'origine avec le sigle SNCF 'nouille', il s'agit de voitures de service intérieur. Néanmoins en oubliant votre loupe, ces voitures conviendront pour reproduire une bonne partie des voitures entrant dans la composition du train 'Jean Monnet' reliant Bruxelles à Bâle via Luxembourg.

Nouveautés suisses et françaises chez Roco

Roco a remis en 2008 à son catalogue la voiture-lits T2S des CFF (photo n°5) mais cette fois-ci en livrée bleue agrémentée d'un croissant de lune et d'étoiles (réf. N24457). Il y a déjà quelques années cette voiture avait été commercialisée en exclusivité pour le marché suisse. Doré-

1. La voiture corail de 1ère classe avec le sigle SNCF 'nouille' du set 94300 de Piko.

2. La voiture corail de 2ème classe avec le sigle SNCF 'nouille' du set 94300 de Piko.

navant elle est disponible sur tous les marchés. La voiture réelle était incorporée généralement comme voiture de renfort dans le train de nuit reliant la Belgique à la Suisse et pourrait donc satisfaire les N'istes belges et luxembourgeois. Roco vient de diffuser la reproduction de la voiture standard européenne de 1ère classe A9u VSE de la SNCF arborant la dernière livrée arborée par cette série de voitures, la livrée nouvelle déco (réf. N24472). Dans cette livrée cette voiture était incorporée dans les trains Luxembourg - Paris ou dans des trains de pèlerins (photo n°6). Notons que Roco commercialise également une version de 2ème classe de cette voiture en livrée nouvelle déco, également une habituée des trains de pèlerins.

Voitures I5 de LS Models, suite !

LS Models poursuit la production des voitures-couchettes I5. Le set 72009 (photo 7) composé de 2 voitures I5 avec inscriptions 'Bergland Express' est disponible. Il permettra de reproduire les dernières utilisations de ces voitures dans ce



3. La voiture corail de 1ère classe en livrée nouvelle déco avec le sigle SNCF rouge et l'inscription corail du set 94301 de Piko.

4. La voiture corail de 2ème classe en livrée nouvelle déco avec le sigle SNCF rouge et l'inscription corail du set 94301 de Piko.



5. La voiture-lits T2s des CFF en livrée croissant de lune et étoiles de Roco photographiée côté compartiments.



6. La voiture Eurofima de 1ère classe de la SNCF en livrée 'nouvelle déco'.

7. Une des 2 voitures-couchettes 1S de la SNCB avec l'inscription Bergland Express du set 72009 de LS Models photographiée côté compartiments.

train de neige (de la saison d'hiver 2005 à la saison d'hiver 2007 incluse).

Voitures-couchettes NS chez LS Models

LS Models vient également de distribuer dans le commerce les premières reproductions des voitures Bcvmh ex-TUI, chaque set comportant deux voitures avec des numéros d'immatriculation différents. Le set 74004 comporte deux voitures Bcvmh immatriculées aux NS, quasiment en livrée d'origine, excepté le logo des NS ayant simplement été apposé à l'emplacement du sigle de TUI, le premier propriétaire allemand de ces voitures (photo n° 8).

Le set 74005 comprend également deux voitures de ce type mais cette fois arborant la livrée bleue avec croissant de lune que les NS avaient appliquée sur ces voitures lors de leur révision (photo 9). Rappelons que les voitures réelles en livrée ex-TUI ou en livrée bleue ont fréquenté assidûment les rails belges et luxembourgeois. Elles étaient généralement incorporées dans des trains autos-couchettes en provenance de Bois-le-Duc et à destination du Sud de la France et transitant via Visé et Luxembourg. Outre les trains autos-couchettes, les voitures Bcvmh en livrée bleue des NS ont aussi été régulièrement



8. Une des deux voitures-couchettes Bcvmh FreienExpress ex-TUI des NS du set 74004 de LS Models photographiée côté couloir.

9. Une des deux voitures-couchettes Bcvmh en livrée bleue avec croissant de lune des NS du set 74005 de LS Models photographiée côté couloir.

incorporées dans des trains de pèlerins transitant par la Belgique et dans le Bergland Express, du moins durant sa première saison de circulation, de janvier à mars 2004.

Les voitures RIC des CFF de Kato

A la fin des années '1980 Kato avait fabriqué pour la marque Hobbytrain des voitures des CFF aptes au trafic international des types Am (1ère classe), ABm (mixte 1ère et 2ème classe), Bm (2ème classe) et Bcm (couchette de 2ème classe). A l'initiative de Lemke, l'importateur de Kato en Allemagne, Kato a à nouveau fabriqué une nouvelle série de ces voitures. Par rapport

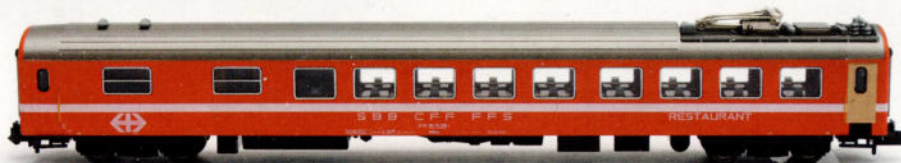
aux modèles commercialisés il y a presque vingt ans des améliorations ont été apportées : dispositif d'attelage à elongation variable, gravure plus fine des bogies et des châssis des fenêtres. De plus, un nouveau type de voiture RIC des CFF a été reproduit, la voiture-restaurant.

Relevons que toutes les voitures RIC des CFF de Kato 'cuvée 2009' sont équipées de série d'un éclairage intérieur disposé de façon traditionnelle au-dessus de l'aménagement intérieur dans les voitures à places assises et dans les voitures-couchettes. Dans les voitures-restaurants ce sont les imitations des lampes placées sur les tables de la salle de restaurant qui assurent l'éclairage ! Cette solution technique avait déjà



10. La voiture-couchettes des CFF de Kato du set Arlberg Express avec le sigle des CFF de l'époque IV.

11. La voiture de 2ème classe des CFF à couloir central de l'époque V de Kato du set Arlberg Express.



12. La voiture-restaurant des CFF en livrée orange dite C1 de Kato du set Arlberg Express. Les lampes placées sur les tables sont fonctionnelles !



13. La voiture-restaurant des CFF en livrée rouge de Kato.

été utilisée pour l'éclairage de la voiture-restaurant de l'automotrice électrique quadr tension TEE RAe des CFF fabriquée par Kato pour le compte de la défunte Hobbytrain en 1986.

Annoncées depuis quelques années déjà, les premiers modèles des voitures UIC des CFF de Kato sont enfin disponibles. Certains modèles sont commercialisés sous forme de set et d'autres sont commercialisés à l'unité.

Sous la désignation 'Arlberg-Express' Kato commercialise un set (réf. K23000) comportant 3 voitures RIC des CFF : une voiture couchette Bcm en livrée bleue typique de l'époque IV, une voiture Bpm à couloir central en livrée verte et blanche utilisable à partir de l'époque V et une voiture-restaurant en livrée C1. A notre avis ce set constitue un achat intéressant puisque ces 3 voitures ont régulièrement circulé en Belgique.

La voiture-couchettes Bcm (photo n°10) a régulièrement été incorporée dans la tranche Coire ou dans la tranche Brigue du train de nuit reliant la Belgique à la Suisse via Luxembourg. Déplorons que la teinte bleue devrait être plus foncée pour être conforme.

La voiture à couloir central, la Bpm en livrée verte et crème (photo n° 11), renforce régulièrement la composition des trains Vauban et Iris depuis le début des années '1990 jusque maintenant, en particulier durant les périodes de super pointe. Le modèle réel est une transformation en voiture à couloir central des voitures UIC des CFF



14. La voiture-restaurant des CFF en livrée TEE de Kato.

livrées d'origine avec un aménagement intérieur à compartiments. Kato n'a pas hésité à mettre un aménagement intérieur conforme ! Nous permettrons néanmoins d'émettre un doute concernant l'exactitude de l'immatriculation, mais vu l'échelle ce détail passera inaperçu. Notons que la voiture Bpm peut également être obtenue à l'unité (réf. 23102).

Enfin, la voiture-restaurant en livrée c1 (photo n°12) est venue en Belgique pendant un peu plus de 15 ans à partir de 1979 ! En fonction des périodes horaires elle a été incorporée dans l'Edelweiss, dans le Vauban et surtout dans l'Iris. Notons que Kato-Lemke commercialise également la voiture-restaurant, mais cette fois-ci à l'unité, dans sa livrée rouge d'origine (réf. K23301, photo n°13) et dans sa livrée TEE (réf. K23302, photo n°14). Ces deux livrées ont été remplacées au fur et à mesure des révisions par la livrée c1. Les reproductions de ces 2 voitures-restaurants ont également circulé en Belgique, incorporées dans l'Edelweiss de 1979 à 1981 et dans l'Iris de 1981 à 1984.

A l'unité il est également possible d'acheter une voiture-couchettes en livrée bleue typique,

cette livrée étant aussi trop claire à notre avis, de l'époque V avec le sigle des CFF sur fond rouge (photo n°15, réf. K23202). En Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg cette voiture a été aperçue incorporée dans le Vauban ou dans l'Iris comme véhicule de renfort durant les super pointes ou comme véhicule rapatrié vers la Suisse.

Il y a également moyen d'acquérir de nouvelles reproductions des voitures RIC des CFF de 1ère classe Am (réf. K23111), de 2ème classe Bm (réf.23112) et mixte 1ère/2ème classe ABm (réf. K23113, photo n°16) en livrée verte avec logo des CFF sur fond rouge. Ces voitures avec ce type de logo ont été incorporées dans l'Edelweiss à partir de 1984 jusqu'au début des années '1990 et jusqu'en 1994 dans le train Bâle-Luxembourg-Liège-Maastricht-Bâle qui était fusionné avec l'Edelweiss entre Bâle et Luxembourg.

Enfin le modèle de la Bm en livrée C1 (réf. K23201, photo n°17) est également à nouveau disponible. Cette voiture a été incorporée dans le train l'Edelweiss de 1979 à 1981 et par la suite jusqu'au début des années '1990 elle figurait régulièrement dans la tranche Bâle - Amsterdam de l'Edelweiss. Remarquons que sur l'emballage il est indiqué qu'il s'agit d'une voiture-couchette en livrée orange. On ne peut que déplorer ce genre d'erreur. Il s'agit bien d'une voiture de 2ème classe en livrée orange caractéristique de l'époque IV.

Tout comme pour la voiture-couchettes de l'époque IV du set Arlberg-Express, nous nous étonnons également de l'emplacement du logo des CFF sur la voiture de 2ème classe en livrée orange. D'après nos souvenirs il devrait être placé à gauche des inscriptions SBB CFF FFS et non à droite. Etait-ce une erreur affectant seulement quelques modèles ou est-ce une erreur systématique, mystère ? En tout cas sur le site Internet de Lemke les photos de ces deux modèles ont le sigle des CFF placés au bon endroit.



15. La voiture-couchettes des CFF de Kato avec le logo des CFF de l'époque V.



16. La voiture mixte 1ère/2ème classe des CFF en livrée verte avec le logo des CFF de l'époque V de Kato.



17. La voiture de 2ème classe des CFF en livrée orange dite C1 de Kato.

Texte et photos: Bertrand Montjoiaques



Des bâtiments réalistes en carton: une alternative valable?



DÉCORER UN RÉSEAU MODÈLE AVEC LES BÂTIMENTS NÉCESSAIRES PEUT ÊTRE UNE AFFAIRE LONGUE ET/OU CÔUTEUSE. MAIS SI VOUS FAITES DU MODÉLISME, LES HEURES NE COMPTENT PAS. IL NE RESTE PLUS QUE LA QUESTION FINANCES. HEUREUSEMENT, IL EXISTE DES ALTERNATIVES, L'UNE D'ENTRE-ELLES NOUS ÉTANT PARVENUE À NOTRE RÉDACTION. NOUS NOUS SOMMES MIS AU TRAVAIL.

La firme allemande JoWi – abrégé de Joachim Wischermann – a mis un certain nombre de CD sur le marché qui reproduisent quelques plaques reproduisant des bâtiments réalistes en photos. Nous avons pu nous procurer les CD X3 et 7. Sur le premier se trouve les croquis de six bâtiments urbains différents, tous à étages et convenant pour qui veut reproduire une ville ancienne avec des maisons de maître.

Les cinq premiers bâtiments font penser à des édifices allemands, mais heureusement, il ne s'agit pas véritablement d'art allemand. Ils sont en fait utilisables universellement. Le dernier des six provient même du Namurois, et convient donc bien pour un réseau d'inspiration belge. Tous les bâtiments sont proposés aux échelles H0, N, TT et Z et comportent une partie de façade, deux façades latérales, la façade

arrière, les parties de toit et des bandes de renfort. Il ne vous suffit plus que de les imprimer sur une imprimante couleurs, mais sur du papier fort. Nous vous déconseillons du papier classique. Nous avons à titre d'essai imprimé les parties de façade sur différentes sortes de papier: le meilleur résultat a été obtenu avec le papier le plus épais utilisable pour notre imprimante.

Le second CD reprend des maisons, des entrepôts et un bâtiment de gare en demi-relief. Ici également, vous pouvez choisir entre les échelles H0, N, TT et Z. De plus, vous trouverez encore sur ce CD des ar-

rière-plans d'arbres et de buissons, et différents ciels: idéal donc pour l'impression et utilisation comme arrière-fonds de réseaux, bien qu'il faudra bien les coller les uns contre les autres, pour obtenir un arrière-fond continu. Tenez aussi compte du fait que le niveau de votre cartouche d'encre va baisser de façon affolante, après avoir imprimé quelques-unes de ces séries d'arrière-fonds!

Ce qui nous a le plus intéressé étaient les bâtiments en demi-relief. Nous y avons trouvé quelques modèles qui pourraient très bien convenir sur un réseau d'inspiration néerlandaise, voire même sur un réseau belge. En principe, tous ces bâtiments doivent être utilisés comme arrière-fonds. Suite à la technique utilisée – à savoir la photographie de bâtiments – il ne vous sera pas possible de créer une véritable profondeur

de champ: vous obtenez une feuille plane, recouverte d'une photo. Cela ne convient donc pas vraiment pour un avant-plan, mais bien comme complément à une rue à l'arrière-plan, où suite à l'utilisation de la technique de la photographie, l'absence de profondeur de champ ne se remarque pas. Grâce à ce CD, vous pouvez imprimer autant de plaques que vous voulez, et il est donc possible d'imprimer des rues entières de cette façon.

Afin d'acquérir un peu de pratique, nous avons imprimé quelques bâtiments sur du papier fort. Nous avons opté pour la réalisation du même bâtiment en quatre échelles, histoire de montrer nettement les différences. Ce qui fut frappant – une fois les bâtiments achevés – fut le fait que les modèles en H0 apparaissaient très grands. En comparant avec notre latte de mesure, nous sommes arrivés à la constatation que

l'échelle utilisée avait parfois été malmenée. Quelques maisons semblent être parfaitement à l'échelle, tandis que pour d'autres, nous avons plutôt l'impression que ces reproductions à l'échelle TT auraient mieux convenu sur un réseau en H0. Pour vérifier ceci, nous nous sommes basés sur la hauteur de la porte médiane, la hauteur présumée d'une telle maison de rangée et la largeur moyenne d'une telle habitation.

Le résultat est consigné dans le tableau de comparaison qui suit. Il apparaît nettement que la maison que nous avons choisie comme exemple ne répond pas aux normes de réduction, mais que l'habitation à l'échelle TT peut parfaitement convenir sur un réseau à l'échelle H0!

Pour être sûr de ces constatations, nous avons à nouveau procédé à l'impression d'une telle maison, via un autre PC et sur une autre imprimante: les résultats étaient quasi similaires. En fait pour ces maisons, seul le type reproduit à l'échelle TT est utilisable, et sur un réseau à l'échelle H0, encore bien. Les autres échelles sont inutilisables. Et c'est regrettable, car il y a déjà si peu de disponible dans cette échelle...

Heureusement, d'autres maisons existent encore sur ce CD et un certain nombre respecte bien les échelles de réduction. Raison pour laquelle nous avons choisi un second exemple dont nous avons pris trois mesures de référence. Cette fois, nous avons choisi un peu plus grand avec une maison bourgeoise et nous avons gardé les mêmes critères. En ce qui la concerne, il est clair que cette maison respecte les échelles de réduction.

Les maisons sur le second CD respectent

Habitation de rangée à toit plat

		Hauteur de la porte	Echelle 1/1	Hauteur de la corniche	échelle 1/1	Largeur de la maison	échelle 1/1
H0	1 sur 87	34	2958	109	9483	84	7308
TT	1 sur 120	26	3120	82	9840	63	7560
N	1 sur 160	18	2880	56	8960	45	7200
Z	1 sur 220	14	3080	45	9900	35	7700

Le modèle à l'échelle TT en H0

H0	1 sur 87	26	2262	82	7134	63	5481
----	----------	----	------	----	------	----	------

Maison bourgeoise

		Hauteur de la porte	Echelle 1/1	Hauteur de la corniche	Echelle 1/1	Largeur de la maison	Echelle 1/1
H0	1 sur 87	31	2697	104	9048	170	14790
TT	1 sur 120	22	2640	72	8640	118	14160
N	1 sur 160	16	2560	51	8160	87	13920
Z	1 sur 220	12	2640	38	8360	65	14300



1

1. Sur une même ligne, les mêmes maisons sont disponibles sur le CD sous quatre échelles distinctes. Les différences de teinte sont visibles pour chacune des versions, et cela n'avait rien à voir avec la quantité d'encre dans la cartouche.



2

2. Sur cette photo, on voit nettement que la maisonnette à l'échelle H0 est trop grande. Dix mètres est exagéré pour un tel édifice...



3

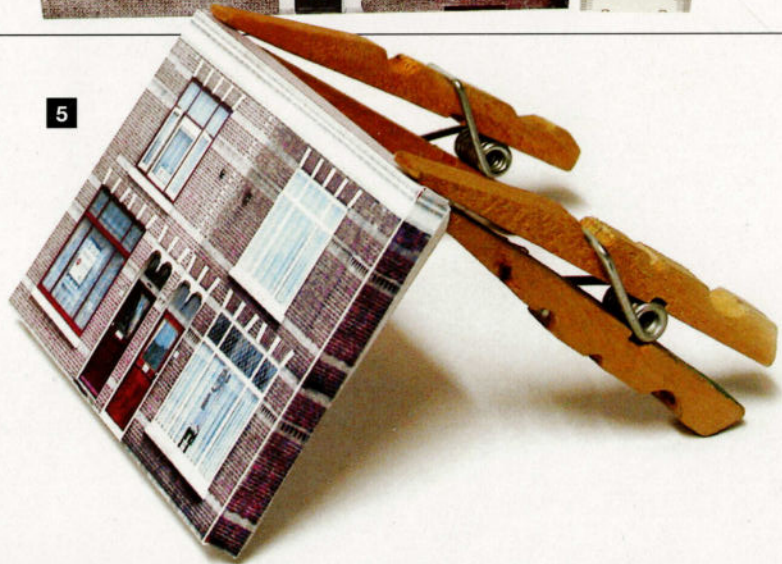
3. La rangée de maisons à l'échelle TT est avec ses sept mètres de haut, parfaitement utilisable, mais à l'échelle... H0, sur un réseau d'inspiration néerlandaise ou belge.



4

4. La maison de maître à l'échelle H0 est quant à elle parfaitement utilisable. Ceci vaut également pour ses reproductions dans les autres échelles.

5. De la colle pour papier n'adhère pas directement. Raison pour laquelle nous utilisons une pince extrêmement bon marché, à savoir une pince à linge inversée. Celle-ci reste attachée sur le modèle jusqu'au séchage complet.



5

quant à elles les échelles de réduction. Un travail plus important sera toutefois nécessaire car il s'agit de maisons complètes et non pas seulement des demi-reliefs pour arrière-fonds.

De quoi avez-vous maintenant besoin pour construire de telles maisons? D'abord et avant tout un PC avec imprimante couleurs. Vous utiliserez le papier le plus épais possible que votre imprimante sera capable de supporter. Pour le reste, un bon couteau pour hobby, une règle en acier et un patron de coupe, de la colle pour papier et quelques pinces à linge transformées pour maintenir les collages: rien de plus. Mais une technique spéciale devra être suivie, à savoir découper le papier uniquement à mi-épaisseur avec votre couteau, de façon à parfaitement pouvoir le plier.

Ces CD offrent de nombreuses possibilités pour le modéliste ferroviaire moins habile. Pour un prix relativement bon marché, vous pouvez réaliser tout un arrière-plan pour réseau modèle. Si vous vous attendiez à plus, vous resterez toutefois sur votre faim. Ces produits JoWi sont distribués dans notre pays par Train Technology et sont disponibles (sur commande) dans le commerce spécialisé. Un tel CD coûte 19,95 euros.



6

6. Intégrons sur le réseau modèle. Cette plaque est parfaitement utilisable comme arrière-fond.

Texte et photos: Guy Holbrecht





Concours de mini-réseaux

Kapel in den Bos

AVEC SON BEAU PETIT MINI-RÉSEAU BELGE À L'ÉCHELLE Z, PIETER WILLEMS A REMPORTÉ UNE BELLE CINQUIÈME PLACE AU CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX 2008. VOICI ENFIN LE RÉCIT DE CE RÉSEAU, RACONTÉ PAR L'ÉPOUSE DE PIETER, À SAVOIR JOKE.

Vers la fin de l'année 2006, mon mari Pieter me fit savoir qu'il avait l'intention de participer au concours de dioramas organisé à l'occasion de la Grande expo de modélisme ferroviaire de Malines. Le concept initial fut entre-temps remplacé par un concours de mini-réseaux. Pieter est actif depuis des années déjà dans le modélisme, mais n'avait encore jamais exposé dans son propre pays.

L'inscription à ce concours devint donc vite une réalité.

Le règlement prévoyait qu'il devait s'agir d'un nouveau réseau, qui n'avait encore jamais été exposé au public. Ceci allait donc représenter environ un an et demi d'un lourd labeur. Allions-nous nous y atteler ? Car une telle tâche allait avoir inévitablement un impact sur l'organisation de toute

la famille. Mon mari commença immédiatement à concevoir un projet. Il eut très rapidement la totalité de son réseau en tête. Le petit réseau d'essais à courbes serrées se vit doté d'un tracé plus réaliste, dans sa partie visible. Par contre dans le tunnel, les voies sont encore sinueuses. Mon Pieter a essayé de me donner une idée de ce qu'il avait dans la tête, mais je n'ai rien compris de ce qu'il avait mijoté. Il voulait toutefois démontrer qu'en Z, le superdétaillage était également possible. Infirmer tous les mythes qui entourent le 'Z' ! 'Il fallait en outre qu'il s'agisse

d'un réseau à thème exclusivement belge : une locomotive et des wagons belges, etc.' Ce que j'ai bien compris, c'est que tout ceci ne serait pas indolore, financièrement parlant, vu que mon époux s'était surtout spécialisé en matériel suisse jusqu'alors, et ne possédait pas encore de matériel belge... Comme pour tous les autres réseaux, mon époux tient évidemment à tout faire lui-même, et sur base de véritables modèles existants, encore bien. Heureusement, ceci est de nature à faire chuter le coût...

Pour la bonne compréhension de ce qui suit, j'ai réparti l'année et demi écoulée en plusieurs projets, car ceux-ci se sont chevauchés, d'un point de vue exécution.

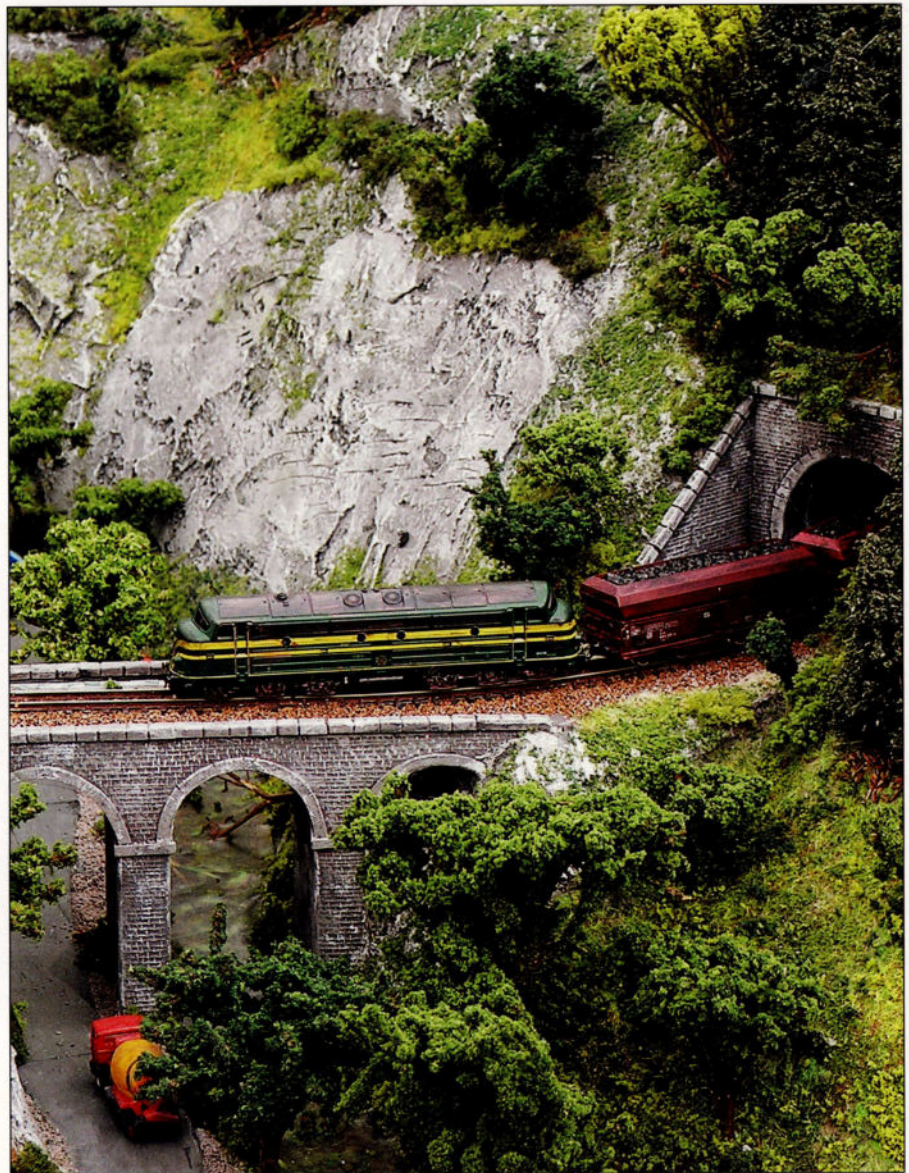
Projet n° 1 : L'idée

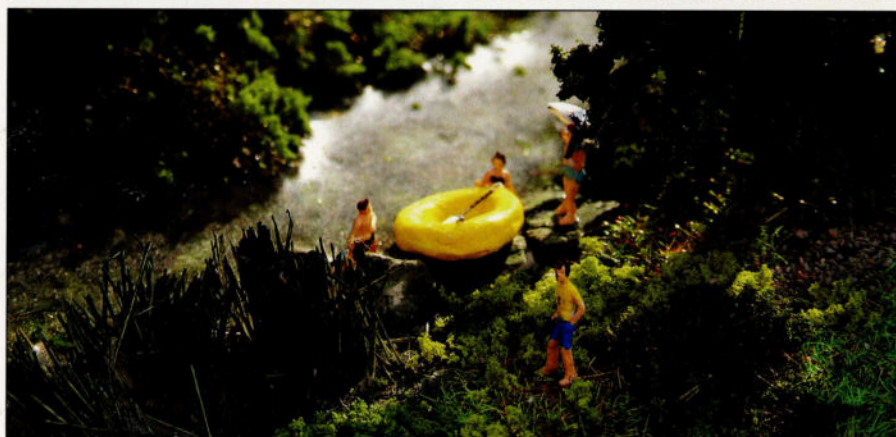
Si nous reproduisons notre propre chapelle 'Donk Kapel' à l'échelle Z? Aussitôt dit, aussitôt fait ! Dès qu'il fit beau, nous sommes partis en direction de cette chapelle, armés d'un appareil photo, d'une feuille de papier, de quoi écrire et d'un mètre pliant. La chapelle en question a alors entièrement été mesurée et dessinée à l'échelle. Des photos ont également été réalisées, en nombre suffisant. Tout ceci constitue déjà un projet à lui tout seul : tout doit en effet être reproduit de la manière la plus réaliste possible. Mais très vite, la réalisation posa problème. C'est quand même petit, l'échelle Z... Semaine après semaine, je voyais tout de même naître une mini-chapelle, un peu à la fois. D'abord le sol, ensuite les murs. Tout a été assemblé en plasticard. Pour le toit, du papier noir a été utilisé. Une ligne au crayon a d'abord été tracée tous les mm, après quoi de fines bandelettes de 2 mm ont été tracées perpendiculairement à cette ligne. Ces bandelettes ont ensuite été collées les unes sur les autres, de façon à se chevaucher : un véritable toit d'ardoises !

C'est surtout la finition qui a occasionné des heures de travail. Comment obtenir de belles fenêtres pour une si petite chapelle ? Heureusement, mon mari se débrouille bien à l'ordinateur. Au départ des fenêtres que nous avons prises en photos, il en a réalisé des copies, petites mais réalistes, et les a collées du côté intérieur à la chapelle. Et le résultat gagne à être vu : notre 'Donk Kapel' vaut vraiment la peine...

Projet n° 2: Un paysage ardennais

Selon l'idée de notre Pieter, notre chapelle allait être intégrée dans un paysage ardennais. Très vite, le nom de ce diorama s'est





ainsi imposé : 'Kapel in den Bos' (la chapelle dans le bois). Ce qui implique qu'un nombre important d'arbres allait devoir être confectionné. Nos Ardennes comptent de nombreux bois mixtes, où coexistent des feuillus et des conifères. Ces derniers ont été achetés 'tout faits', mais comme ils avaient l'air assez plastique, ils étaient inutilisables tels quels. Résultat : ma table de living recouverte de matériau à saupoudrer, de teinte verte ! Heureusement, les arbres s'en sont portés bien mieux et ont eu immédiatement plus l'air véritable. Quant aux feuillus, Pieter les a réalisés lui-

même, au moyen de matériaux naturels. A quoi peut bien servir les déchets de jardin, n'est-ce pas...

Outre des bois et des collines, l'eau ne manque pas dans nos Ardennes, ce qui implique aussi la présence de ponts, petits et grands. Comme l'eau coule vers le bas, il fut nécessaire de confectionner deux ponts ferroviaires, afin que les voyageurs puissent bénéficier d'une belle vue panoramique. Un pont a été conçu en arc de pierres : il a été confectionné en plasticard. Chacune de ses pierres a été gravée avec patience. Et peinte ensuite. Le pont métal-

lique est quant à lui issu de l'assortiment Märklin. Dès après son achat, il a immédiatement été retravaillé, pour paraître un peu plus usagé. 'Tout doit avoir l'air patiné', a-t-il clamé ! En première instance, je trouvais ça honteux, avec du nouveau matériel... Tout a l'air si beau, et 'on' le salit ! Mais au fur et à mesure que ce mini-réseau avançait, j'ai été de plus en plus convaincu que 'salir' donne une image bien plus réaliste de ces mêmes objets. Les promeneurs n'ont pas été oubliés. Pour les aider à franchir la rivière, mon mari a utilisé des allumettes et du fin bois de chauffage. Seront-ils contents de devoir franchir un pont ainsi assemblé... ?

A côté de l'espace resté libre pour l'implantation de la chapelle, un autre espace a été prévu pour une imposante ferme, dont les éléments ont été achetés chez TimeCast, en Angleterre. Au départ, il ne s'agit que de maisonnettes en résine : la finition et la peinture doivent se réaliser selon vos propres goûts.

Pour le reste, plusieurs petits thèmes ont été intégrés dans ce mini-réseau. Une partie d'entre eux existaient déjà dès le début de l'existence de ce projet, d'autres idées

grandissant au fil de l'avancement du réseau. Mais nous y reviendrons.

Projet n° 3: Le matériel roulant

Le mini-réseau proprement dit ne représentait pour nous que la moitié (ou peut-être un peu plus) du travail à réaliser: ce n'est vraiment terminé que lorsque du matériel roulant ad hoc y circule. Nous nous sommes donc mis à la recherche d'une loco-

motive belge et d'environ huit wagons. La loco a très rapidement été trouvée: mon mari sait ce qu'il veut et partant, se met alors activement à sa recherche. Quant aux wagons, ils se ressemblent tous, mais proviennent pourtant de partout: des neufs et des occasions de seconde main, acquis lors d'une bourse ou via internet.

Mais tous ont un point en commun: tout ce qui est neuf... brille! Et cela ne peut pas,

évidemment... Peu d'entre-nous ont déjà vu circuler une locomotive étincelante, en tête... de toute une série de wagons de charbon. En avant donc pour la patine... Quel scandale, pensais-je, mais bon: cela doit avoir l'air réaliste.

C'est d'abord la locomotive qui a été traitée. Aussi petite puisse-t-elle être, il y a quand même des choses qui doivent y être modifiées, selon Pieter. Les coupleurs d'attelages surdimensionnés en Z ont d'abord été démontés et remplacés par un chasse-obstacle et un attelage bien plus réaliste. Pour achever le tout, la locomotive verte à bande jaune a été transformée en une loco rouillée et souillée: il ne reste plus grand-chose de l'aspect tout neuf de l'engin, mais c'est comme cela que toutes ces locos circulent, dans les Ardennes... Ensuite, ce fut le tour des wagons de marchandises: de beaux petits wagons bruns pour le transport de charbon, mais... sans charbon! Pas question de faire une imitation de charbon: il s'agira de charbon véritable. Après avoir téléphoné à toute la famille pour voir si quelqu'un se chauffait encore avec ce combustible et après avoir constaté qu'il n'y avait plus personne, nous avons dû en acheter nous-mêmes. Très rapidement, il apparut qu'un seul morceau suffirait. Armé de ce morceau, d'un gant de toilette et d'un marteau, mon mari a





réduit le charbon en petits morceaux. Le fait de disposer le morceau dans le gant de toilette fait que les morceaux restent bien assemblés. S'ils pouvaient rester ainsi sur leur wagon! Pour travailler les plus petits morceaux, Pieter a utilisé le tamis de la cuisine: tant mieux, car j'aurai ainsi droit à un nouvel ustensile...

Bien entendu, les wagons seront aussi patinés, avant que le charbon n'y soit collé. Mais ce n'est pas encore tout. Les attelages de ces wagons ne sont pas corrects. En réalité, les wagons sont plus proches les uns des au-

tres. Démontage donc de tous ces attelages et remplacement par un fil de fer. Ainsi transformés et disposés à la queue-leu-leu sur le mini-réseau, la vue est effectivement bien plus réaliste. Et roulez, jeunesse!

Projet n° 4: La finition des détails

Tout ce qui a déjà été décrit ci-dessus a pris des mois pour être créé. Une fois le concept entièrement concrétisé, le temps était alors venu pour le figelage. Il n'y a pas assez de détails sur un petit réseau de ce type. Car

pour le spectateur, c'est si gai d'aller à la recherche de ces petits détails, lorsqu'ils sont cachés. J'ai moi-même expérimenté ce fait à plusieurs reprises, lors de visites d'expositions de modélisme. Vous y revoyez souvent les mêmes réseaux modèles, et le but est alors de dénicher d'éventuels nouveaux petits détails. Et à l'échelle Z, ce n'est vraiment pas simple pour ajouter de tels détails sur le réseau. D'un point de vue détaillage, un mini-réseau n'est en fait jamais terminé. A un certain moment, il faut en effet décider de tout laisser en état, et de ne plus poursuivre...

Ce qui frappe immédiatement dans le paysage ardennais tel que réalisé par mon mari, c'est l'activité développée autour de l'eau: des nageurs, des kayakistes, un canot. Tout a bien entendu été disposé selon un plan préétabli. De nombreux promeneurs ont également été disposés. Si vous regardez bien, vous remarquerez près de la ferme toute une famille en promenade. A un certain moment, cela devient un véritable jeu que de dénicher partout ces petits éléments. Les contacts obtenus grâce à 'Z-Friends Europe' auront été très vite d'un grand secours. Mettez-vous par exemple à la recherche des affûts pour chasseurs, cachés dans le bois, derrière la chapelle. Et ce qui n'est pas disponible dans le commerce sera 'fait maison'. Regardez par exemple les bacs à fleurs de la ferme, ou les abreuvoirs pour vaches. La clôture du pré a également coûté plusieurs heures de bricolage. Quant à savoir si elle est



solide, c'est une autre paire de manches... Autour de l'élément central de ce mini-réseau, à savoir la chapelle 'De Kapel', quelques petits détails bien visibles ont également été disposés. Il est manifeste que cette chapelle attire tous les regards du public. On y voit des nonettes, un jeune couple sur un banc, des promeneurs, des vélos sont posés contre le mur, etc. Le parking et le chemin menant à cette chapelle ont été réalisés avec de véritables petites pierres. Si vous regardez bien, vous verrez ici et là l'un ou l'autre panneau routier: ce sont tous ces petits

détails qui rendent un réseau modèle vivant ou pas. Mentionner tous ces détails serait une œuvre sans fin, mais je pense que si vous avez lu ce qui précède, vous aurez déjà une bonne idée de ce qu'on peut y voir. Ce qui vaut encore certainement la peine d'être mentionné, c'est le signal à l'entrée du tunnel. Mon mari voulait coûte que coûte implanter un signal fonctionnel sur son réseau. Le train allait devoir ralentir devant le feu rouge jusqu'à l'arrêt complet, pour à nouveau redémarrer progres-

sivement lorsque le feu passerait au vert. Des heures, des jours de travail, que cela a nécessité! Chaque fois qu'il pensait être près du but, il y avait encore et toujours quelque chose qui n'allait pas... Mais la persévérance paie, et tant ce signal que l'électronique y associée fonctionnent désormais. Une commande manuelle a même été prévue: très amusant pour les enfants... Car ces derniers ont également suivi l'avancement de ce projet de très près. La plupart du temps, ils devaient entendre: 'Pas toucher!', mais pour la commande du fameux signal, cet ordre brutal devint subitement: 'Tu veux essayer...?' Quelle fête ce fut, alors...

Bien entendu, l'honneur en revient au réalisateur de ce réseau, à savoir mon mari Pieter. Mais à plusieurs reprises, il a reconnu que j'y avais également contribué en tolérant par exemple le foutoir dans notre salon, des mois durant. A toutes les épouses qui liraient également le magazine favori de leur mari, je ne peux dire qu'une chose: si vous suivez un temps soit peu le déroulement de l'affaire, vous serez vous-même prises par la fièvre de l'action, et petit à petit, vous supporterez de plus en plus les désagréments qui en découlent. Vous vivrez alors la construction de ce projet, et vous serez contentes lorsqu'il sera achevé. Lorsque par après, vous ressentirez l'appréciation des spectateurs, vous réaliserez à ce moment que c'était bien d'agir ainsi, et votre sentiment de contentement sera grand. Merci à vous tous qui avez fait de sorte que mon mari soit encore sur son petit nuage à l'heure qu'il est, en constatant que le Z... vit!

Texte: Joke Van Moere
Photos: Pieter Willems & Gerard Tombroek



Le coup d'envoi du 2^{ème} Grand concours de mini-réseaux

COMME BEAUCOUP LE SUPPOSAIENT, L'ATTENDAIENT OU L'ESPÉRAIENT, LE 1^{ER} GRAND CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX AURA BIEN UNE SUITE. LA COLLABORATION RENCONTRÉE LORS DE CETTE PREMIÈRE ÉDITION FUT TELLE QUE SA RÉPÉTITION ÉTAIT À ENVISAGER. LA FORMULE DU CONCOURS RESTERA QUASI INCHANGÉE. LA NOUVEAUTÉ CONSISTE DANS LE FAIT QUE LES DIMENSIONS AUTORISÉES SONT AUGMENTÉES DE 20% ET QUE L'ATTENTION SERA PORTÉE SUR LA PRÉSENCE D'UN TRAFIC FERROVIAIRE SENSÉ ET RÉALISTE.

Comme ce fut le cas pour le précédent concours, le choix du thème reste entièrement libre : l'inspiration peut provenir de tous pays. L'échelle de réduction étant également libre, les envois seront désormais répartis en trois formats, à savoir l'échelle 'H0/00', les échelles plus grandes que le 'H0/00' et les plus petites que le 'H0/00'. Dans la catégorie 'H0/00', les variantes d'échelles comme le 'H0e' et le 'H0m' sont également reprises. Les échelles plus petites sont le N, le Nm et le Z ; pour les plus grandes, il s'agit du O, mais également Oe, Om, I, Im, In, Gn (1/35ème) ou toute autre échelle personnelle plus grande que le 1/76ème (le O0).

La superficie maximale admissible est différente pour chaque échelle de réduction. Par rapport à la première édition de ce concours, elle a été augmentée de 20% pour donner l'occasion aux participants de mieux pouvoir intégrer l'élément 'trafic ferroviaire'. Pour les échelles 'H0/00' et dérivées, cette superficie maximale est fixée à 0,9 m², pour les échelles plus petites, il s'agit de 0,6 m² et pour les plus grandes: 1,2 m².

Cette superficie maximale reprend également l'éventuel fiddle yard ou toute gare fantôme, pour autant que ces derniers éléments se situent au même niveau que la partie visible.

Il est autorisé de travailler sur plusieurs niveaux, mais la somme de la superficie de ces différents niveaux ne peut pas être supérieure à la superficie maximale admise, et à condition que les dimensions extérieures de ce mini-réseau restent comprises dans la superficie maximale admise. Les formes irrégulières sont bien entendu admises moyennant respect des superficies maximales autorisées, le tout ne pouvant toutefois pas excéder un carré de 2,5 sur 2,5 m.



Lors de l'édition précédente de ce concours, l'exigence avait été faite que le mini-réseau devait présenter un certain trafic ferroviaire effectif: ce point a été interprété par certains participants d'une manière fort large. D'aucuns avaient conçu un plan de voies étendu permettant de nombreuses possibilités de circulation, tandis que d'autres n'avaient prévu qu'une voie unique ne permettant qu'une évolution en va-et-vient... Lors de l'appréciation de notre jury, il fut tenu compte de cet élément 'mobile', mais pour la présente édition de ce concours, les possibilités de circulation et de jeu compteront beaucoup plus pour l'attribution des points du mini-réseau concerné. Une certaine créativité est également attendue de la part des participants, mais la précédente édition de ce concours a montré qu'elle était suffisamment présente. Quant à la nature du trafic ferroviaire, cela n'a pas d'importance: cela peut

être du train ou du tram, sur voie normale ou sur voie étroite.

Tout comme pour l'édition précédente, tout le monde peut s'inscrire au présent concours (à l'exception des collaborateurs de 'Train Miniature Magazine' et de leurs proches), l'inscription étant possible tant de manière isolée qu'en groupe. Il n'est évidemment pas possible de contrôler si un réseau donné a bien été construit avec ou sans l'aide d'autres modélistes, raison pour laquelle les inscriptions en groupe sont autorisées. Mieux encore : grâce à cette mesure, nous espérons augmenter le nombre de participants, les tâches pouvant ainsi être réparties au sein du groupe. Nous nous tournons en particulier vers les nombreux clubs de modélisme pour les exhorter à participer en groupe. Si le nombre d'envois de groupe est suffisant, un classement par groupes pourrait être réalisé. Aussi bien le

Règlement du concours

1. Seuls les mini-réseaux qui n'ont pas encore été exposés ou qui n'ont pas encore fait l'objet d'une publication dans une revue spécialisée peuvent entrer en ligne de compte.
2. Le sujet du mini-réseau est libre.
3. Le mini-réseau doit présenter un trafic ferroviaire réaliste et sensé, avec un élément ferroviaire mobile.
4. L'échelle de réduction utilisée est libre, mais les superficies maximales admises sont les suivantes :
0,9 m² pour les échelles H0/H0m/H0e/00:009;
1,2 m² pour les échelles supérieures au H0/00;
0,6 m² pour les échelles inférieures au H0/00.
5. La superficie maximale autorisée du mini-réseau comprend également celle du fiddlyard ou de la gare fantôme éventuelle et doit être comprise dans un carré de maximum 2,5 m sur 2,5. Le mini-réseau peut être établi sur des niveaux différents.
6. L'inscription est gratuite et doit être acquise avant le 1er juillet 2009. Elle est possible par mail à l'adresse guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be par fax au numéro 09/369.32.93 ou par lettre à l'adresse suivante : 2ème Concours de

mini-réseaux, Wettersestraat 64 B-9260 Schellebelle. L'inscription doit reprendre le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse e-mail et la date de naissance, ainsi qu'une courte description du projet proposé et de l'échelle dans laquelle vous allez travailler.

7. La date de clôture du concours est fixée au vendredi 15 octobre 2010 : à cette date, votre mini-réseau doit être livré à la Nekkerhal à Malines.
8. Au cours de la 5ème Grande Expo de modélisme des 16 et 17 octobre 2010, les participants devront être présents pour desservir leur propre mini-réseau.
9. L'appréciation sera effectuée tant par la rédaction que par le public les 16 et 17 octobre 2010, au cours de la 5ème Grande Expo de modélisme.
10. Les dix premiers lauréats seront couronnés d'un prix. Les mini-réseaux gagnants seront publiés dans 'Train Miniature Magazine'.
11. Les collaborateurs de 'Train Miniature Magazine' et les membres de leur famille ne peuvent pas participer à ce concours. Par contre, les lauréats des concours précédents peuvent à nouveau y participer.
12. Les appréciations du jury et du

desservent leur mini-réseau au cours de cette exposition, au cours de laquelle le public et le jury professionnel les jugeront sur leur bon fonctionnement. Il faut préciser à cet effet qu'une grande importance sera attachée au réalisme et à la vraisemblance du trafic ferroviaire présenté. La présentation du mini-réseau sera également importante : il s'agit finalement d'un petit réseau d'exposition, qui doit donc être pourvu d'un arrière-plan, d'une frise et d'un éclairage.

Tout comme au cours de l'édition précédente, aucune présélection ne sera opérée par le jury professionnel, tous les mini-réseaux devant être prêts pour le 15 octobre 2010, afin d'être présentés au grand public au cours du week-end de l'exposition. Bien entendu, seuls les mini-réseaux jamais encore exposés auparavant peuvent entrer en ligne de compte, ainsi que ceux dont aucune photo n'a encore été publiée. Chaque participant dispose d'un minimum de seize mois pour concrétiser son œuvre : le passé nous a appris que ce laps de temps était amplement suffisant, en partant de rien.

Ce concours est bien entendu doté de prix. Les dix premiers lauréats gagneront un prix, mais un prix séparé est également prévu pour le meilleur des jeunes participants. Les mini-réseaux gagnants seront publiés ultérieurement dans 'Train Miniature Magazine'. Grâce à la superficie quelque peu étendue de ces mini-réseaux, nous espérons que le nombre de participants belges et étrangers sera encore plus important. Ce concours de minis réseaux est une occasion idéale pour concrétiser un projet bien délimité, dans un laps de temps précis. Il vous offre la possibilité d'acquérir de nouvelles techniques, de faire montre de votre fantaisie, ou encore de réaliser quelque chose dans une toute autre échelle, ou selon une autre manière. Vous participerez en outre à une exposition (jubilaire), ce que la plupart des participants de l'année passée ont jugé très agréable et très gratifiant. Enfin, cette participation peut servir de tremplin pour qui voudrait participer à d'autres expositions, ultérieurement.

Pour résumer, à vos papiers et vos crayons ou à votre programme de dessin sur PC ; couchez vos idées sur papier et n'oubliez pas de les envoyer par mail à l'adresse guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

Nous vous souhaitons déjà beaucoup de plaisir!

premier concours de mini réseaux que les trois concours précédents de dioramas ont montré que les constructeurs individuels étaient capables de produire des envois dont la qualité était comparable à celle des envois de groupe : chacun dispose donc des mêmes chances.

Les inscriptions sont gratuites et doivent être effectives avant le 1er juillet 2009. La date de clôture du concours est fixée au 15 octobre 2010, c'est-à-dire à la veille de notre 5ème Grande Expo de modélisme ferroviaire à Malines. Le but est également que les participants



Texte: GVM

Photos: Gerard Tombroek/ GVM



Rue de la GLACIÈRE

Peut être vous êtes vous rendus à « Rail 2009 » en Mars dernier. Cette exposition de modélisme accueillait entre autre la première convention « Proto 87 » dans l'ambiance reposante de la Meidoornzaal. Parmi les différentes présentations en fine-scale de tous horizons, les deux premiers modules industriels « Rue de la Glacière » - œuvres de Philippe Guiffard, Emmanuel Nouaillier et Jean-Yves Quéré - ont fait forte impression auprès des nombreux visiteurs, admiratifs devant le degré de détail et l'atmosphère se dégageant de ce « Réseau Modèle ». Retours en images et en commentaires sur ce magnifique projet modulaire.

Un projet commun...

Exposés au sein du stand Club Proto 87 (voir encadré), ces modules en cours de finitions ont vécu leur première sortie internationale pour être présentés à un public étranger rapidement conquis par le thème développé ainsi que par la manière dont il a été amené et présenté. Nombreuses étaient les personnes mitraillant littéralement chaque centimètre carré du réseau soit avec le regard ou bien avec l'objectif de leur appareil photos, et si l'initiative peut faire des émules ou donner des idées c'est tant mieux !

A l'origine, cette réalisation est surtout le fruit d'une alliance entre trois modélistes réunis par une même passion pour les ambiances de dessertes industrielles et portuaires, mais aussi par l'architecture industrielle et urbaine des années 50-60. En résumé des personnes s'intéressant au chemin de fer bien sûr, mais tout autant à son environnement proche et moins proche, n'hésitant pas à prendre des clichés de toutes sortes de détails, types de bâtiments, sols, etc... Bien avant que ce projet ne voit le jour et mûrisse dans les esprits, Jean-Yves - passionné par la micro-mécanique - s'était déjà fait connaître avec la réalisation du diorama en proto 87 « Poste 1 » ainsi que par ses premiers modules de Ste Pazanne. Philippe de son côté a également marqué son temps avec la réalisation de « Port-Bail » au 1/87, puis avec son show-case diorama au 1/35 « Le réseau des carrières ». Très à l'aise dans la reproduction hyper-réaliste de la végétation, il a réalisé entre autres de splendides

jardins ouvriers en 0 encadrant le dépôt du Rambolitrain. Emmanuel quant à lui s'est illustré par de nombreux dioramas d'atmosphère très fouillés. Il s'est désormais spécialisé dans les constructions intégrales de bâtiments et la création artistique.

N'oublions pas non plus dans ce projet l'aide précieuse qu'ont apportée Frank Destouesse et Didier Lemaître, dessinateurs hors pairs passionnés par cet univers gris mais ô combien poétique. A l'occasion de ses visites chez Emmanuel, Frank a concocté pas mal d'illustrations d'ambiance en rapport avec le projet et avec ses « suites » à venir (certains dessins étaient également exposés sur les casquettes des modules à Rail 2009). Didier quant à lui a apporté son coup de patte à la réalisation du « fond de décor » en ombres chinoises évoquant parfaitement l'« environnement » de zone, banlieue industrielle de l'époque.

Toutes ces personnes ont donc eu la même motivation de départ, à savoir créer une disposition scénique plausible, avec une dynamique satisfaisante à l'œil (différence de niveau de la rue, voie simultanément en chaussée puis en site propre, implantations de bâtiments évitant une trop grande rectitude,...) et où le plan de voie (limité à deux modules pour l'instant) permettrait avant tout de pouvoir faire manoeuvrer de courtes rames dans les emprises industrielles. Des possibilités de jeu bien sûr mais dans un environnement de bâtiments hyper-soignés où l'accent sera mis sur le détail, le réalisme : tous les ingrédients du modélisme ferroviaire d'atmosphère.







Déjà deux nouveaux modules d'embranchements sont à l'étude et pour partie en construction, constituant des suites logiques de l'ensemble déjà réalisé. Une fois raccordés, ils justifieront des compositions de rames structurées et des dessertes réalistes avec des locotracteurs industriels typiques patinés à souhait (en cours de réalisation). La « Rue de la glacière » en l'état se doit donc d'être regardée comme un simple point de départ autour duquel d'autres constructions vont venir se greffer prochainement.

Une présentation étudiée et soignée...

Dès le concept, il fut décidé que les mo-

dules seraient présentés à 1m35 du sol. La partie « glacière » de Jean -Yves (85cm/40), tout comme la partie « charbons brasserie » de Philippe (170cm / 40) ont été conçus sur un châssis bois structuré en contre-plaqué et médium mais n'ont pas une forme rectangulaire au sens propre du terme. Courbes et contre-courbes esthétiques sur l'avant des présentations donnent d'emblée une certaine dynamique au projet, seul le fond restant quasi plan. Tout comme la hauteur de présentation au public, le second point important lors des séquences de menuiserie fut de déterminer la hauteur de la « fenêtre » par laquelle le spectateur pourrait admirer les évolutions du matériel roulant ainsi que le

décor. Après maintes hésitations et essais avec des plaques de carton maintenues à blanc, la décision fut prise de placer le bandeau supérieur à 27 cm du niveau des voies. Le but recherché fut donc essayer d'obtenir une vision théâtrale de l'ensemble, où l'œil du spectateur se porterait uniquement sur les choses à voir (et pas sur le fond de décor ou bien l'intérieur de la structure avec ses éclairages). A ce titre, l'éclairage fut aussi étudié de manière à rendre le plus possible un éclairage naturel : quatre tubes néons »froids« rehaussés par quatre lampes halogènes de 35 et 50 watts montés sur rotules viennent mettre en lumière la présentation, les lampes venant contrarier les ombres en





certain points et réchauffer quelque peu l'« ambiance ».

Pour clore ce chapitre les structures terminées (et recouvertes de leur placage) n'ont pas signifiées la fin des opérations de menuiserie puisque décision fut prise de fabriquer également des flight-cases afin de pouvoir transporter et stocker les modules sans risquer les bobos. Même si de nombreuses choses restent encore à peaufiner côté technique en exposition (montage et démontage du bandeau amovible notam-

ment), le plus important est déjà fait et a montré sa parfaite fonctionnalité.

Dans le vif du sujet

Après être tombés d'accord sur l'époque ainsi que sur le thème des dessertes industrielles en périphérie de ville, Jean-Yves et Philippe étudièrent un tracé de voie « mère » en adéquation avec leurs envies mais aussi avec les contraintes de dimensions imposées par les appareils de voie reproduits strictement à l'échelle du

1/87. D'un côté Jean-Yves - avec sa rue de la glacière en côte sur l'arrière et sa voie mère en surplomb - avait déjà décidé de reproduire un petit raccordement en impasse permettant l'accès en refoulement aux emprises du SIP (Société Industrielle et Portuaire), ceci pour le garage / entretien des locotracteurs. Ces locotracteurs industriels Berliet et Moyse sont en cours de préparation et de patine à l'heure actuelle et viendront effectuer les futures manœuvres sur les embranchements desservis par





De gauche à droite: Emmanuel Nouaillier, Philippe Guiffard et Jean-Yves Quéré pour le module, présentés à Houten.

la voie mère. Tout comme la voie, il apparut avec évidence que la reproduction la plus réaliste possible d'un tel univers ne pourrait se concrétiser qu'en passant par la construction intégrale des sols et des bâtiments, dont certains se trouvaient de plus en dénivelé (très intéressant côté visuel une fois achevés, moins quand il s'agit de passer à la concrétisation scalpel à la main).

Après avoir émis une première idée de glacière avec annexe accolée, Emmanuel entreprit une ébauche du bâtiment massif en brique, construit à l'aide de carton-plume et patiné selon ses techniques. Pendant ce temps Jean-Yves s'occuperait des autres bâtiments du SIP. Construits en carte plastique et Forex puis peints selon les techniques d'Emmanuel, ils sont inspirés pour tout ou partie de bâtiments réels photographiés au hasard des pérégrinations. La route ou rue, autre fil conducteur important sur la présentation sera quant à elle aussi créée intégralement en mousse de carton – plume, gravée et estampée selon les méthodes décrites dans les TMM 61 et 71). Pour sa part Philippe décida d'évoquer sur son module un négociant en combustibles jouxtant une brasserie, ces deux entreprises disposant d'un court embranchement comme il en existait tant autrefois et qui justifiait la manœuvre de courtes rames voire la desserte par wagon isolé. Contrairement aux bâtiments réalisés « mains » côté glacière, Philippe entreprit de réaliser une bonne partie des bâtiments de la brasserie en découpe laser de bois recouvert d'un habillage. Outre le côté purement « industriel » de l'environnement représenté (la glacière, la brasserie, les bâtiments du SIP), il apparut rapidement qu'il faudrait y inclure absolument des « éléments » urbains typiques tels que l'on pouvait les rencontrer dans ce type de « zone ». A la faveur du plan de voie et du tracé de la route un espace assez large

fut dégagé par Philippe pour y implanter des bâtisses modestes caractéristiques aux lieux. Passionnés par ce type de constructions et à l'aise dans ce type d'ouvrages, Emmanuel se chargea d'étudier un plan au sol des bâtisses avant d'entreprendre leur construction, ces bâtiments ajoutant au final tout le charme à ce coin de module situé à l'avant plan. L'immeuble décrépit avec ses vieilles réclames (vues dans TMM 73) symbolisera avec force les lieux, entouré de bâtiments de tôles et de bois. Lors de différentes rencontres entre tous les intervenants, Frank Destouesse ne tarda pas non plus à faire un dessin d'ambiance de cette partie de rue et à suggérer certains détails qui seront ajoutés ultérieurement. Même si beaucoup sont d'ores et déjà en place, il manque encore tout de même pas mal d'éléments en certaines zones pour leur donner tout leur cachet définitif. Au menu il reste encore pas mal à accomplir : bâtiment à réaliser à l'entrée du négociant en combustibles, détails sup-

Le « club Proto » en résumé.

Fondé en 2000, il réunit désormais plus de deux cents sympathisants adeptes de la norme à l'échelle stricte du 1/87, que ce soit en France ou à l'étranger. Présidé par Henri Cibert, il est systématiquement présent à RAILEXPO (anciennement Expométrie) ainsi qu'occasionnellement dans d'autres manifestations, comme le prochain RAMMA à Sedan. Outre les différentes réalisations personnelles de ses membres (comme les modules industriels), le club a son propre module d'exposition « entre PO et PLM », œuvre commune mettant avant tout l'accent sur la voie et le roulement. A noter de même que l'association fait fabriquer des pièces, détails en petites séries pour voies SNCF, PLM, DC disponibles uniquement pour ses adhérents.
www.club-proto-87.com





Les modules : voies et matériel roulant

Les voies ont été construites intégralement avec différents types de rails, empruntant ou non la chaussée. En premier lieu le rail Vignoles a été simulé avec du profilé Micro - Engeneering code 70 posé sur de vraies traverses en bois (tilleul). Les rails sont réellement fixés à l'aide de tire-fonds (comme en réalité) sur ces mêmes traverses dont certaines sont de plus frettées. Tout comme la voie en Vignoles, le tronçon en double - champignon surplombant la rue a été posé conformément à la réalité, ici en l'occurrence une pose « Etat ». Pour briser l'uniformité du travelage bois et ajouter une touche de réalisme supplémentaire, Jean -Yves a de son côté reproduit quelques traverses métalliques par façonnage dans du plasticart, aidé par les plans et cotes des équipements réels. Les coussinets tout comme le rail proviennent quant à eux de la marque C&L. Enfin le rail Broca à gorge, strictement à l'échelle est une production restée confidentielle de la marque Epure (artisan malheureusement disparu depuis). Les trois aiguilles permettant l'accès aux

emprises privées sont elles – aussi reproduites fidèlement suivant plan SNCF. De tangente 0,13 elles sont manoeuvrées par des leviers à contre - poids de type L réellement fonctionnels, des moteurs d'aiguille Tortoise actionnant le mécanisme placé sous le plan de roulement. A noter que les appareils de voie peuvent être commandés via la TCO en face avant mais également à l'aide d'une télécommande radio.

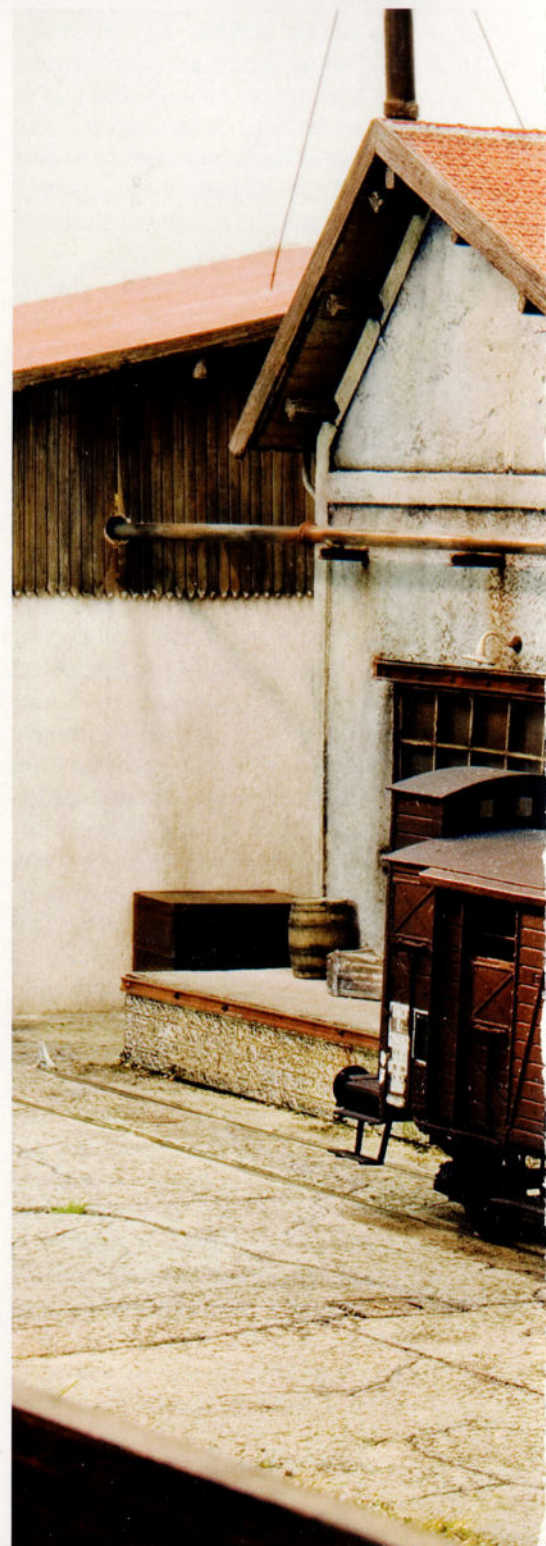
Côté matériel roulant, le parc moteur actuel (non définitif) a été entièrement digitalisé avec des décodeurs Zimo, le tout commandé par une centrale Lenz. L'ensemble des machines a été « protoïsé » et équipé de tampons à ressorts souples, les accouplements se faisant à l'aide d'attelages à vis fonctionnels. Les engins de traction – en attente de leur patine qui ne saurait tarder – sont tous des kits laiton plus ou moins retravaillés. Ils regroupent pour l'instant l'imposant 62000 Baldwin (AMJL), un BDR ainsi qu'un Y6200 (Gecomodel), un Y7100 (LS Models) et un typique Moyse 20 TDE (Haxo Modele) déjà patiné mais en attente de sa motorisation. Les wagons pour finir proviennent tous aussi de kits laiton AMJL, Haxo et Huet.

plémentaires dans la cours de la brasserie, aménagements derrière le café, véhicules à mettre en place, et surtout patine du matériel roulant, celui-ci venant à être renforcé ultérieurement par les locotracteurs Berliet et des machines à vapeur 040 TA et 030 TU... Bref de quoi ne pas mollir avant que les modules ne soient définitivement achevés !

Vous avez été très nombreux à admirer la « Rue de la glacière » à Rail 2009 et à faire connaissance avec leurs auteurs.

L'aventure continue et il vous sera possible de re-voir ce réseau modèle avec les nouvelles améliorations apportées en Octobre prochain au RAMMA à Sedan (avant un rendez-vous à Malines l'année prochaine). En attendant cette date, nous reviendrons sur les coulisses de ce projet dans de futurs articles détaillés, et dieu sait si il y a à dire ! A bientôt donc comme promis !

Texte: Emmanuel Nouallier
Photos: Gerard Tombroek







Feberail

'Modèle de l'année' 2008

LE 17 JANVIER DERNIER, LE JURY DE LA COMMISSION DE MODÉLISME DE FEBERAIL A DE NOUVEAU ÉLU SON 'MODÈLE DE L'ANNÉE'. CONTRAIREMENT À LA PROCÉDURE DE SÉLECTION SUIVIE PAR 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE', OÙ CHAQUE LECTEUR PEUT FAIRE SON CHOIX SUR BASE DE SES PROPRES SENTIMENTS, TOUT NOUVEAU MODÈLE D'INSPIRATION BELGE SUBIT CHEZ FEBERAIL UNE EXPERTISE APPROFONDIE, RÉALISÉE SUR BASE D'UN CERTAIN NOMBRE DE NORMES TECHNIQUES ET NEUTRES PAR DES BÉNÉVOLES ISSUS DE PLUSIEURS CLUBS DE MODÉLISME, TOUS MEMBRES DE FEBERAIL.

L'année 2008 fut intéressante pour le modéliste ferroviaire d'inspiration belge. Ce fut surtout les collectionneurs de locomotives qui furent comblés : des modèles de certaines séries belges typiques attendus parfois depuis des années virent enfin le jour.

Cette année et pour la première fois, la Commission de modélisme a dû travailler sur des modèles qui lui ont été prêtés par des membres de différents clubs. En principe, les membres du jury utilisent pour leurs expertises des modèles qu'ils achètent eux-mêmes, pour éviter toute influence potentielle de la part d'un fabricant ou de son représentant. Mais cette année, beaucoup de nouveautés n'étaient tout simplement plus disponibles dans le commerce, ou le modéliste était encore en attente de leur livraison...

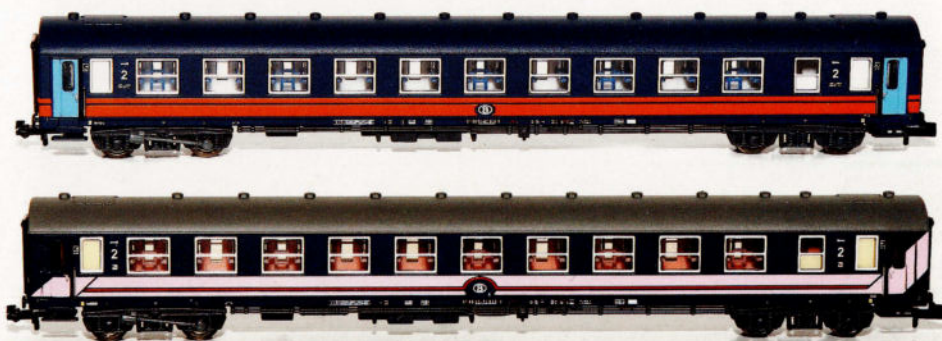
La Commission de modélisme est adverse de la politique commerciale actuelle, qui consiste à produire des séries (trop) li-

mitées de modèles réduits. Pour une firme donnée, il peut s'avérer intéressant de travailler avec des stocks très réduits et de réduire le risque commercial en ne sortant plus que des séries d'engins déjà quasiment vendues à l'avance, mais de cette façon, seuls les spécialistes qui détiennent des infos de première main sont encore capables d'acquérir à temps ces produits. Et même si vous êtes un lecteur attentif des rubriques 'Nouveautés' de notre revue, vous en serez encore pour vos frais : les modèles annoncés dans votre magazine favori ne sont déjà souvent plus disponibles dans le commerce, au moment où vous lisez l'article...

Une série limitée d'un modèle donné est de nos jours pratiquement déjà entièrement réservée au moment de l'annonce de sa mise en production, et il n'existe plus de possibilité d'en commander ultérieurement : seul le nombre commandé est produit. Pour être plus ou moins sûr d'obtenir un tel modèle, il faut donc le commander

au moment où sa production est annoncée, lors de la Foire de Nuremberg, par exemple. Vous réservez donc à ce moment un modèle qui n'existe pas encore et vous êtes de plus obligé de le payer (en partie), sans savoir ce que vous aurez vraiment un jour en mains : le modèle sera-t-il bien fourni dans la livrée annoncée ? Sera-ce bien le matricule prévu ? Rien n'est plus sûr... Si à ce moment, vous ne disposez pas du budget pour l'acquérir, hé bien tant pis, car au moment où vous disposerez de la somme nécessaire, le modèle ne sera plus disponible dans le commerce, suite à une production trop réduite !

La production de séries à ce point réduites est-elle vraiment rentable ? Les coûts de la conception peuvent à peine être couverts par exemplaire produit, ce qui rend à nouveau le modèle excessivement coûteux. De temps à autre, une version spéciale peut bien voir le jour, pour faire plaisir aux collectionneurs ou aux spéculateurs, mais la majorité des modèles devrait être disponible partout et en continu. Ce n'est que de cette manière qu'un grand groupe d'acheteurs pourra être constitué, ce qui garantira des ventes suffisantes. Un modèle bien achevé basé sur un engin réel judicieusement choisi, revêtu d'une livrée ayant existé de nombreuses années intéressera certainement un nombreux public,



et il existe encore suffisamment de matériel belge qui pourrait être reproduit, selon ces critères ! Un tel modèle pourra alors être proposé en grand tirage, ce qui fera baisser son prix, ce qui à son tour, attirera la clientèle...

Résultats de l'élection du 'Modèle de l'année' 2008

Pour le choix du 'Modèle de l'année' 2008, Febelrail a classé les nouveaux modèles en quatre catégories.

Catégorie 'Matériaux de décoration'

Dans cette catégorie, il n'existe pas d'expertise technique selon des critères établis, les membres du jury laissant plutôt parler leurs sentiments. Un diplôme est attribué aux modèles 'immobiliers' (signaux, bâtiments, matériel de voies, etc.) et un autre aux modèles 'mobiliers' (les véhicules). Les diplômes pour l'année 2008 ont été attribués au modèle du château d'eau de Merelbeke (produit par la firme PB Messing Modelbouw) et à Busch pour sa reproduction de la camionnette Citroën type H de la SNCB, en livrée crème et bleue.

Catégorie 'Wagons de marchandises'

En 2008, à peine quelques nouveaux wagons ont vu le jour. La version du wagon de minerais reproduite par LS Models (réf. 32088 et suivantes) n'avait encore jamais fait l'objet d'une reproduction auparavant et sur base de ce choix et de la finition de ce modèle, elle a été élue 'Modèle de l'année'.

Catégorie 'Voitures'

Dans cette catégorie, peu de nouvelles spectaculaires étaient également à noter : nous avons peut-être été trop gâtés au cours des années précédentes... LS Models a sorti ses beaux modèles des voitures I4 et I5 à l'échelle N, qui par leur finition de qualité et par le choix de ces modèles, ont été désignés 'Modèles de l'année' dans leur catégorie.

Matériel de traction

La locomotive à vapeur du type 64 de Märklin/Trix n'a pas vraiment convaincu : la version de Trix est extérieurement correcte pour l'époque II, mais porte une numérotation datant... de l'époque III. La locomotive électrique de la série 25-5 de Trix a par contre obtenu un score technique et visuel très élevé, mais a perdu des points par rapport au vainqueur, dû au fait que la version reproduite n'a été portée que par un nombre très réduit d'engins.

Le lauréat pour 2008 est la locomotive électrique de la série 21 reproduite par LS Models : c'est elle qui a obtenu le score le plus élevé du point de vue expertise technique, tout en présentant l'avantage de ne pas encore avoir été reproduite auparavant. Raison pour laquelle ce modèle a obtenu le diplôme de 'Modèle de l'année' de sa catégorie.

Les représentants des marques citées ont reçu leur diplôme lors de l'ouverture de l'exposition 'Sporwegen voor Toeristen' au Casino de Blankenberge. Pour 2010, l'endroit et la date de l'élection ne sont pas encore connus. Inscrivez-vous dès lors sur notre liste de mailing et nous vous tiendrons au courant.

Vous pouvez consulter les résultats en détails et les commentaires sur cette élection des 'Modèles de l'année' sur le site entièrement rénové www.febelrail.be : consultez-le ! Transmettez-nous votre adresse e-mail via info@febelrail.be et vous recevrez régu-



lièrement et gratuitement toutes les nouvelles concernant le modélisme ferroviaire, via votre boîte mail. N'hésitez pas enfin à nous communiquer vos remarques ou vos astuces via ce site, ou à l'adresse suivante : Febelrail asbl, Holle Eikaard 45, 2550 Kontich.

Texte : Philippe Callaert
Photos : Peter Embrechts & Guy Van Meroye





L'attelage Alex Jackson est pratiquement invisible.

Les **attelages** Alex Jackson Jeunes de 60 ans!

AU COURS DE LA 'MODEL RAILWAY SOCIETY' DE MANCHESTER EN FÉVRIER 1949, ALEX F. JACKSON PRÉSENTA UN DISPOSITIF D'ATTELAGE CONÇU PAR SES SOINS ET RÉALISÉ AVEC DU SIMPLE FIL DE FER. DEPUIS CETTE PREMIÈRE PRÉSENTATION, CET ATTELAGE EST DÉSORMAIS CONNU SOUS LE VOCABLE DE 'ALEX JACKSON COUPLING' ET COMPTE SURTOUT BEAUCOUP D'ADEPTES PARMIS LES FIDÈLES DU 'FINE SCALE' BRITANNIQUE. ÉTRANGE FINALEMENT QUE SUR LE CONTINENT, IL NE SOIT PAS BEAUCOUP RÉPANDU, MAIS CELA VA PEUT-ÊTRE CHANGER APRÈS LA PARUTION DU PRÉSENT ARTICLE, QUI TRAITE DE CET ATTELAGE POUR LE MOINS INGÉNIEUX...

L'attelage Alex Jackson ne se remarque pas, il est un peu mystérieux, il est fiable – à condition qu'il ait été fabriqué avec le soin voulu

– il ne se détèle jamais spontanément suite aux irrégularités de la voie, fonctionne automatiquement, s'atèle très doucement – sans

que le véhicule accosté ne bouge – peut être pré-dételé en cours de marche et... est très bon marché. D'autre part, aucune intervention n'est nécessaire sur les traverses de tête, les forces nécessaires lors du dételage étant appliquées vers le bas, les véhicules restant bien sur la voie, des aimants détecteurs n'étant nécessaires qu'en de rares endroits du réseau. Que voulez-vous de plus? Ah oui! Ses défauts... Il faut savoir que sa fabrication requiert une certaine habileté,



1. *Iain Rice, un des promoteurs du P87, a pourvu son matériel néerlandais d'attelages Alex Jackson.*

2. *L'attelage: 1. Le véhicule de droite roule vers celui de gauche. 2. Dès que les attelages se touchent, ils se repoussent mutuellement sur le côté. 3. Lorsque les queues des attelages se sont dépassées, les attelages reprennent leur forme. Les tampons ne se touchent pas. 4. Lors du démarrage, les queues s'accrochent.*

3. *Le dételage: 1. La loco pousse le convoi vers l'électroaimant. Les queues se libèrent donc. 2. Lors du passage au-dessus de l'électroaimant, un des deux attelages est attiré vers le bas. 3. Après éloignement de l'électroaimant, les attelages reprennent leur forme d'origine, mais suite à la forme du nez, la queue se place du mauvais côté de la tige. 4. Lors de la séparation des deux véhicules, les nez se frottent l'un à l'autre. Le wagon dételé reste alors sur place.*

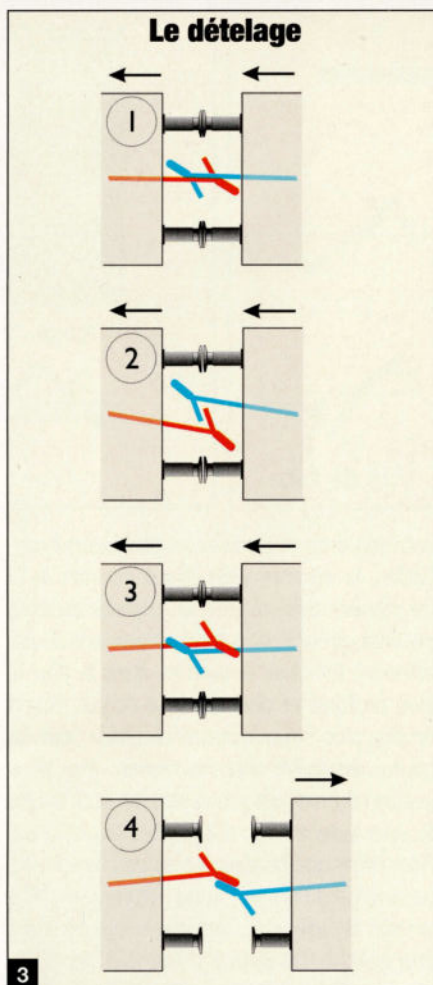
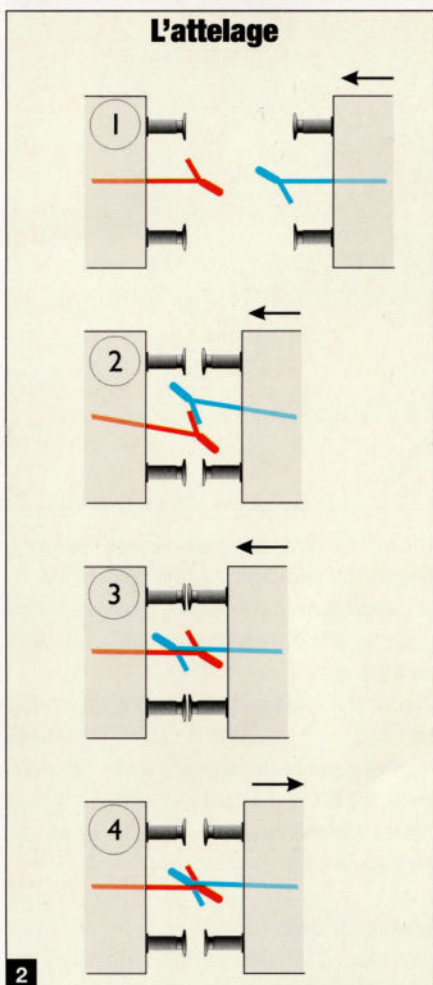
sition; à ce moment, les tampons ne sont pas encore en contact. Il est donc possible d'atteler un véhicule sans que ce dernier ne bouge. Lors du démarrage, les queues s'accrochent l'une à l'autre et les wagons sont solidaires.

Le dételage

Le dételage se réalise au moyen d'un électroaimant. En appuyant les tampons des wagons les uns contre les autres, les queues des attelages se libèrent. En actionnant alors un électroaimant disposé sous la voie, un des attelages est attiré vers le bas. La tige de cet attelage pousse alors la queue de l'autre attelage sur le côté. Si à ce moment, le champ électromagnétique est interrompu, où si le convoi poussé sort de la zone de l'électroaimant, l'attelage attiré vers le bas va remonter vers le haut. La queue de l'un des attelages et le nez de l'autre veillent alors à ce que l'attelage remontant vient se placer de l'autre côté de la tige, par rapport à la situation antérieure: les attelages sont alors en position de pré-dételage. Le wagon pré-dételé peut alors être poussé vers l'endroit désiré. Lorsque les parties du convoi se séparent, les véhicules sont ainsi automatiquement dételés.

Le crochet d'attelage

L'ingéniosité de l'attelage est constituée par la forme du crochet et de la fixation. L'angle exact dans chaque direction est déterminant pour toute opération d'attelage ou de déte-

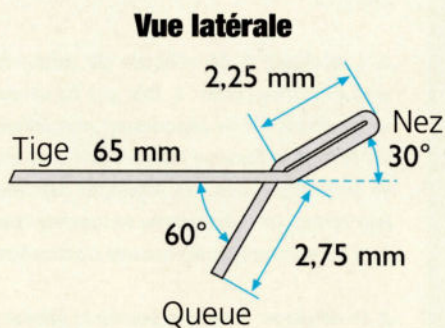


que ces attelages sont plus fragiles que ceux fabriqués industriellement et qu'ils ne peuvent fonctionner comme attelages courts ni comme tampons. Ce dernier point implique que la pousse de véhicules doit donc se réaliser tampons contre tampons et que les courbes serrées sont donc bannies, à moins de subir force mariages de tampons... Mais de toutes façons, de telles courbes de petit rayon n'existent pas sur votre réseau, n'est-ce pas...?

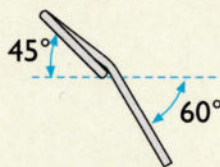
L'attelage

Le fonctionnement de cet attelage se comprend facilement, sur base de quelques croquis. Lorsque deux véhicules s'approchent, ce sont d'abord les nez (la partie pliée) et ensuite les queues (le petit crochet) des attelages qui se touchent, pour se frotter ensuite l'un contre l'autre. Grâce à la flexibilité de la tige, les deux crochets reprennent ensuite leur position d'origine. Ces crochets sont alors dans la bonne po-

Le crochet



Vue de face

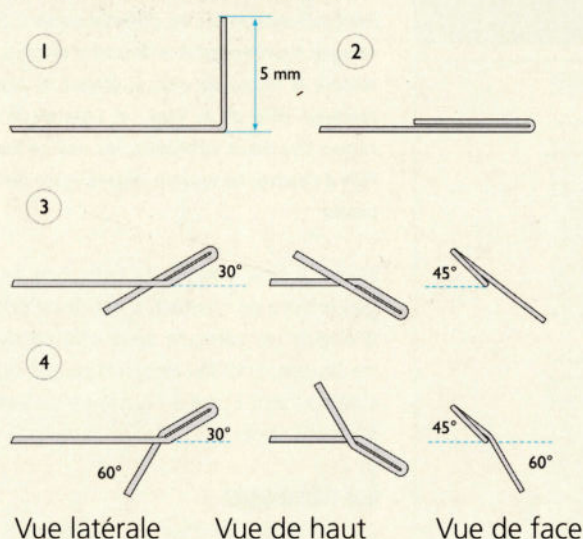


4. L'ingéniosité de l'attelage Alex Jackson réside dans son crochet. Les cotes mentionnées ne sont pas impératives: l'expérience apprend toutefois que ce sont ces cotes et les angles mentionnés qui donnent les meilleurs résultats.

5. 1. Pliage à angle droit
2. Pinçage complet du nez
3. Pliage du nez dans le prolongement de la tige à 30° en vertical et à 45° en horizontal.
4. Pliage de la queue dans le prolongement de la tige à 60° en vertical et 60° en horizontal.

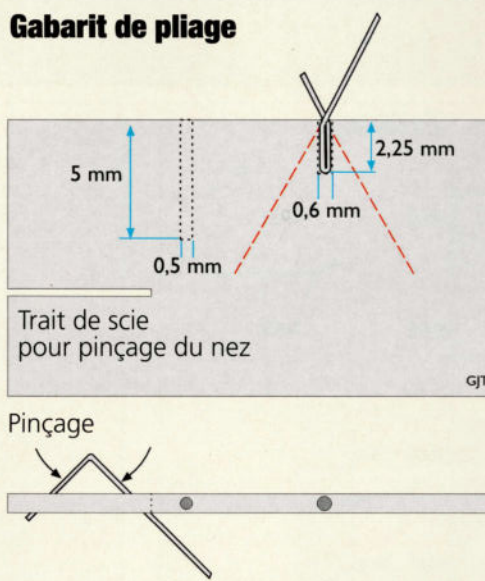
4

La fabrication d'un crochet



5

Gabarit de pliage



lage réalisée sans problèmes. Cet attelage est constitué d'un fil d'acier souple de 0,3 mm de diamètre. Une corde de guitare peut convenir à cet effet. Mais veillez bien à utiliser une nouvelle corde: une corde utilisée a déjà perdu pas mal de son élasticité. La soudure d'un fil d'acier est très difficile. Tenez-en compte et achetez plutôt du fil d'acier flexible, enrobé d'une couche de laiton à l'extérieur: ce type de fil est en vente dans les magasins spécialisés pour modélisme.

Comme outillage, seul une petite pince à becs plats et une pince coupante sont nécessaires. Il est aussi pratique de confectionner un petit moule, de façon à ne pas devoir remesurer chaque angle. Un tel moule est facile à confectionner. Pour ce faire, Vincent de Bode utilise depuis des années une plaque imprimée en époxy dans laquelle il a foré deux petits trous: un trou de 0,5 mm et de 5 mm d'épaisseur et un autre de 0,6 mm et de 2,25 mm d'épaisseur.

Découpez un bout de fil d'acier flexible d'environ 90 mm de longueur. Veillez à ce qu'il

soit bien droit et éliminez les ébarbures éventuelles, là où vous allez devoir courber le fil de manière très soignée: la moindre aspérité pourrait gêner le bon fonctionnement de cet attelage. Enfichez l'extrémité dans le trou le plus profond et disposez-le avec vos doigts un peu plus loin que perpendiculairement. La courte extrémité doit maintenant être pliée jusqu'à contre la longue extrémité. Pour l'aplatir, vous aurez besoin d'une pince à becs plats. Pour éviter que les deux bouts de fil ainsi pliés ne divergent l'un de l'autre, Vincent a réalisé un trait de scie, dans laquelle le crochet peut être enfiché. De plus, il a limé des encoches dans les becs de sa pince! L'aplatissement se réalise ainsi très facilement en pinçant le crochet, tandis qu'il est maintenu dans la rayure du trait de scie. Rien ne peut plus dévier, ainsi. Attention qu'un fil souple friable (d'une ancienne corde de guitare) peut se rompre lors de son pliage: vous êtes prévenus. Recommander n'a alors aucun sens: il vous faudra acheter un autre fil d'acier.

Enfichez l'extrémité doublement pliée dans le trou de 2,25 mm et courbez l'extrémité longue (la tige) selon un angle de 30 degrés.

Un trait dessiné sur le moule vous aidera à déterminer cet angle. La tige doit venir dans le prolongement de ce trait. Courbez la tige également transversalement, selon un angle de 45 degrés.

Tandis que la partie pliée (le nez) est encore dans le moule, pliez enfin la partie courte (la queue) dans la direction opposée selon un angle de 60 degrés par rapport à la tige et transversalement, selon un angle de 60 degrés également.

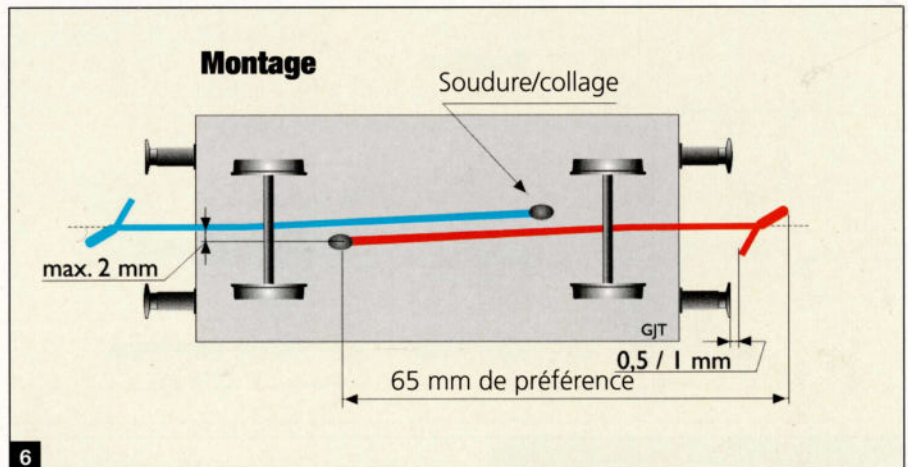
Le montage

L'attelage est maintenant monté à l'extrémité de la tige, sous le véhicule. Afin d'obtenir la flexibilité voulue lors de l'action de l'électroaimant, la longueur optimale de la tige est de 65 mm. Ce qui est beaucoup plus difficile à obtenir est le fait que la queue de l'attelage doive dépasser le plan des tampons de 0,5 à 1 mm. La fixation de la tige peut se réaliser en soudant son extrémité, ou en la collant avec une colle à deux composants, ou encore en fondant le plastique avec un bout de fer à souder. Pour ce faire, vous pouvez

également confectionner un moule, mais sans ce dernier, cela réussit également. Le plus important est de veiller à la longueur et à l'angle de la vue de face. Le centrage et la mise à bonne hauteur de l'attelage pourront se réaliser ultérieurement, en courbant la tige. Pour la hauteur de la tige par rapport au sommet des rails, on compte traditionnellement 10 mm à hauteur de la traverse de tête, mais 8 ou 12 mm conviennent aussi. Tant que vous n'utiliserez votre matériel roulant que sur votre propre réseau, cette hauteur n'a pas beaucoup d'importance. Si par contre, vous voulez circuler 'en pool' avec du matériel d'un autre constructeur, il vous faudra convenir d'une hauteur commune. Ces attelages ne fonctionnent bien que lorsqu'ils sont tous établis à la même hauteur et montés au milieu entre les deux tampons, la tige étant parallèle à l'axe longitudinal du véhicule.

Pour éviter que les attelages ne viennent trop haut et pour faciliter leur réglage, il est pratique d'ajouter un petit pontage fait d'un fil de laiton, qui sera disposé juste derrière la traverse de tête et sur lequel la tige pourra venir se reposer.

Pour le contrôle de la position de l'attelage, nous vous conseillons de confectionner un petit gabarit. Vincent de Bode a pour ce faire utilisé un bout de bois de chauffage et y a collé par-dessous une bande de styrène, qui s'ajuste bien entre



6. Montage optimal, à réaliser de préférence.

les rails. Une aiguille disposée à bonne hauteur et exactement au centre indique l'endroit précis où la tige de l'attelage doit venir accoster.

Les boucles

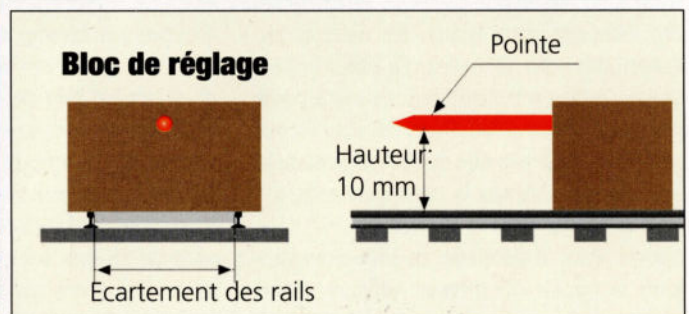
A la tige de l'attelage, une boucle en fer doux doit encore être réalisée, au moyen duquel l'attelage pourra être attiré vers le bas, grâce à l'action de l'électroaimant. Ces boucles sont suspendues à la tige de l'attelage. En fixant ces boucles à l'essieu, ce dernier reste bien en place, ces boucles étant à peine visibles. Vous comprenez maintenant pourquoi un seul des deux attelages seulement est attiré vers le bas: une seule boucle peut se situer à la fois

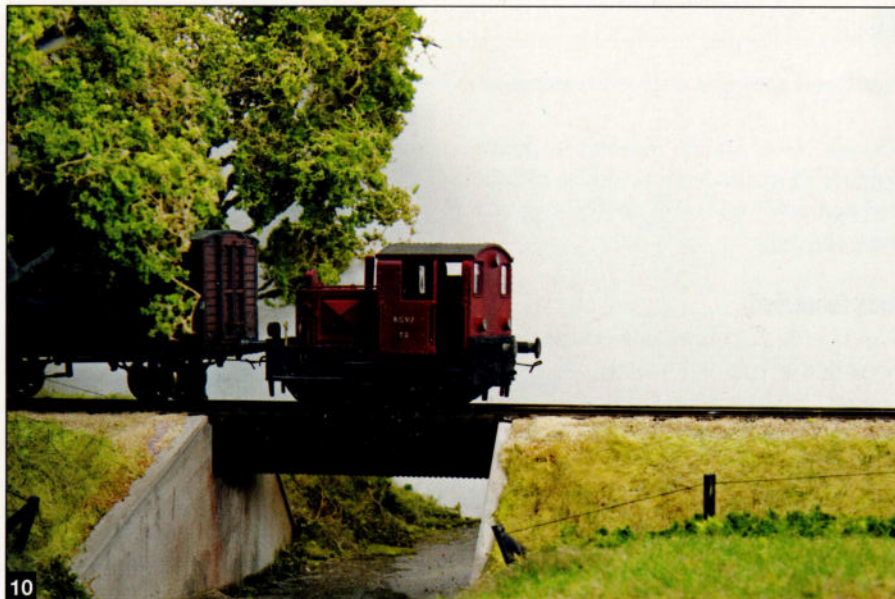
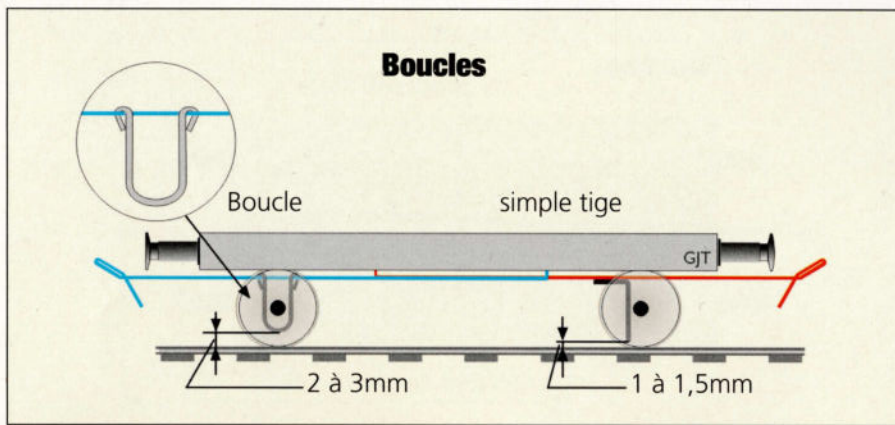
au-dessus d'un électroaimant. La partie inférieure de la boucle doit se situer environ de 2 à 3 mm au-dessus du champignon du rail, afin de se situer suffisamment dans le champ d'attraction de l'électroaimant. Lors de l'attraction effectuée par l'électroaimant, le crochet d'attelage doit être suffisamment attiré vers le bas, mais la boucle ne peut pas toucher l'aimant.

Si vous trouvez une telle boucle pendante d'aspect trop grossier, vous pouvez alors

7. Un wagon des NS (Fleischmann) pourvu de roues fine-scale et d'attelages Alex Jackson.

8. Gerco van Zetten laisse reposer la tige des dételeurs contre la traverse de tête.





10. Sur les locomotives, les attelages Alex Jackson sont souvent fixés (sans boucle) sur la traverse de tête.

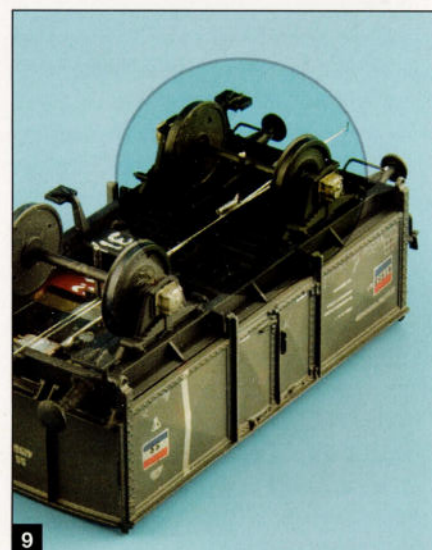
opter pour une boucle plus simple. Elle est constituée d'un bout d'attache trombone courbée transversalement, dont une des faces est soudée à la tige de l'attelage. Il s'agit d'un boulot pénible, mais la 'boucle' devient alors beaucoup moins visible, certainement lorsqu'elle doit être soudée avec précision derrière les roues. Ces 'boucles' simples sont en fait moins sensibles au champ magnétique et doivent se situer de 1 à 1,5 mm au-dessus du niveau des rails, histoire de dégager les rails de juste ce qu'il faut.

Sur une locomotive, il est souvent difficile de monter de tels attelages et pour de telles boucles, il y a encore moins de place disponible. Comme en principe, tous les attelages des véhicules sont égaux des deux côtés, l'orientation des véhicules n'a pas d'importance. Cette particularité peut venir à point pour une locomotive. Dans ce cas, il peut suffire de réduire la tige de l'attelage et de la fixer directement sur la traverse d'attelage: vous disposez alors d'un crochet fixe, sans boucle. Pour le dételage, ce sera alors toujours la boucle du premier véhicule classé

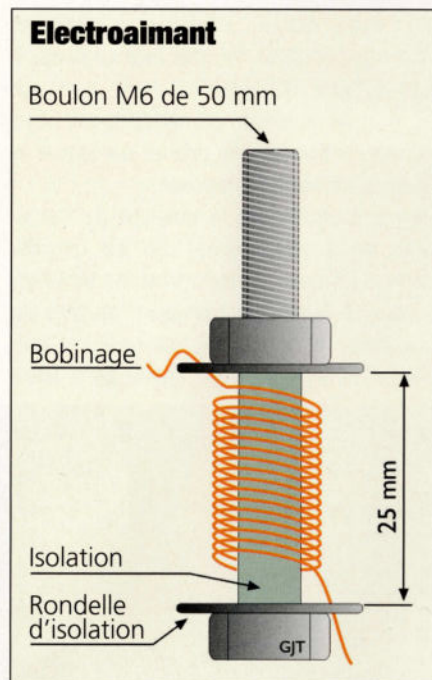
derrière la loco qui sera attirée par l'électroaimant.

La bobine de dételage

Vous aurez déjà compris que pour dételier, il est fait usage d'un électroaimant. Le recours à un aimant permanent est également possible, mais lors de la pousse d'une rame, tous les véhicules seront pré-dételés à leur tour, à moins que vous puissiez faire descendre l'aimant d'une manière mécanique. Il est par contre pratique de disposer d'un tel aimant permanent à un endroit où il faut à chaque fois dételier, comme à l'extrémité d'une voie en cul-de-sac, par exemple. L'électroaimant qui doit pouvoir émettre un champ magnétique puissant est facile à réaliser soi-même, au moyen d'un boulon M6 de 50 mm de longueur et d'un logement lisse. Confectionnez deux bagues de 25 mm de diamètre en Pertinax (ou dans un autre matériau isolant, résistant à la chaleur). Placez ces bagues avec un espace de 25 mm sur un boulon et entourez ce boulon entre ces deux bagues avec de



9. Gerco van Zetten a doté sa collection HSM et NS d'attelages Alex Jackson. Il n'utilise que des boucles simples.



l'adhésif ou du papier. Entourez ensuite le boulon avec du fil de cuivre émaillé. Vous pouvez vous rendre la vie plus facile en disposant le boulon dans une foreuse. Faites passer l'extrémité du fil dans un trou de la boucle inférieure et faites tourner très lentement la foreuse; tandis que vous bougez en va-et-vient avec votre main, de façon régulière. Les boucles du bobinage ne doivent pas forcément être disposées l'une à côté de l'autre, du moment qu'elles soient régulièrement réparties. L'autre extrémité du fil est également enfichée via la plaque d'extrémité, la bobine étant ensuite entourée d'adhésif, pour la protéger contre les dégradations.



11

11. Gordon et Maggie Gravett utilisent également les attelages Alex Jackson, sur leur célèbre réseau modèle 'Pempoul'.



12

12. Les attelages Alex Jackson sur le réseau modèle 'Tripton on the Haill' de Ton Trip.

La 'Scalefour Society' recommande d'utiliser pour les bobines du fil 36 SWG, d'une longueur de 200 m: il s'agit d'un fil émaillé d'un diamètre de 0,259 mm. Ceci correspond à du fil de cuivre nu de 0,2 mm d'une résistance de 55,8 Ohm par 100 m.

Le courant qui traverse une telle bobine sous une tension de 16 Volts (courant alternatif) est de $16:111,6 = 0,14$ A. Vincent de Bode a toutefois découvert sur son réseau modèle 'Flintfield' que ces bobines étaient trop faibles et entoure ses bobines d'un fil plus épais. Il utilise du fil d'alliage de 0,35 mm (0,28 mm non recouvert) d'une longueur

de 25 m. Ce fil présente une résistance de 28,5 Ohm par 100 m, ce qui engendre un courant de $16 : (28,5 : 4) = 2,25$ A. Cela fonctionne parfaitement, mais des exigences particulières sont requises pour l'alimentation. Les fils vers l'électroaimant devront avoir un diamètre minimal de 0,75 mm et les interrupteurs doivent pouvoir supporter un tel courant. Si vous voulez enclencher plusieurs électroaimants simultanément, l'intervention d'un relais monostable est obligatoire. Vous savez bien: un de ces relais qui retombe lorsque le courant est coupé. Vous pouvez l'enclencher au moyen d'une

simple touche sur votre régulateur. Via les contacts de ce relais, les électroaimants sont mis sous tension. Ces contacts doivent pouvoir supporter un courant de 2,5 A. Mais attention: l'alimentation doit être capable de fournir le courant nécessaire à tous les électroaimants simultanément: pour quatre électroaimants par exemple, une puissance de 10 A est nécessaire.

Les électroaimants sont aptes tant en courant continu qu'alternatif. Pour éviter que les boucles ne se magnétisent après un certain temps, il est toutefois conseillé d'utiliser de préférence du courant alternatif.

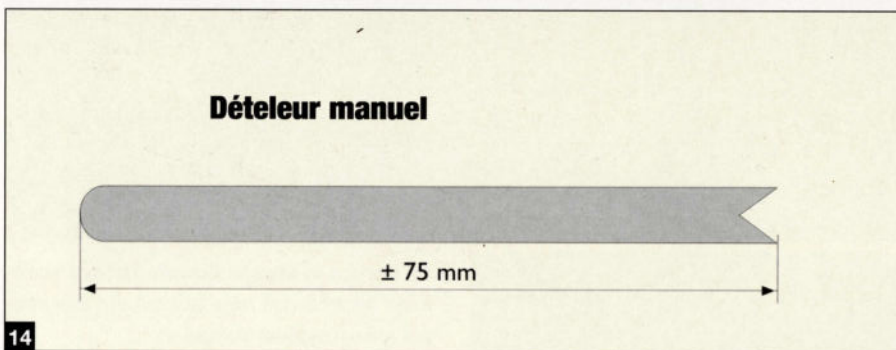
La position de l'électroaimant de dételage

Le pré-dételage peut donc se dérouler en n'importe quel endroit du réseau modèle. Après le pré-dételage, les véhicules sont amenés à l'endroit souhaité en les poussant et en les y abandonnant à l'endroit voulu, sans autre intervention. Ceci signifie qu'un nombre restreint d'aimants dételeurs doivent être prévus à des endroits stratégiques, comme par exemple aux aiguillages menant à un faisceau de garage.

Les électroaimants sont montés au milieu de la voie, entre les rails. Comme la partie



13



14

Dételeur manuel

± 75 mm

14. Dans certains cas comme un fiddle yard, il peut s'avérer plus facile d'utiliser une barrette pour déteiler. Les véhicules peuvent alors être dételés n'importe où, en poussant la tige d'attelage vers le bas au moyen de cette barrette. Une telle barrette de dételage est facile à réaliser au moyen d'un fin tournevis dont la pointe a été taillée en forme de 'V'. Une tige de styrène convient également.

supérieure est constituée d'une rondelle d'acier, le forage d'un orifice de 6 mm est suffisant, après quoi l'électroaimant est disposé par en dessous dans l'orifice, jusqu'à ce que sa partie supérieure soit au même niveau que la partie inférieure des traverses. Une fine couche de ballast par dessus et l'électroaimant est devenu (quasi) invisible. Sa position peut toutefois être rendue visible au moyen d'une touffe d'herbe, d'un piquet ou d'un objet particulier, de façon à bien indiquer à celui qui manœuvre où se trouve l'électroaimant dételeur.

Les conditions

Pour un bon fonctionnement de l'attelage, le matériel et la voie doivent répondre à un certain nombre de conditions.

Il est ainsi important que les queues d'attelage s'écartent l'une de l'autre lors des accouplements, avant que les tampons ne se touchent. Une distance sûre entre ces tampons est de 0,25 mm. Une plus grande distance facilite bien entendu l'accouple-

ment, mais pour une rame tractée, cela mène à des espaces peu réalistes entre les différents véhicules. Un tel jeu entre attelages conduit lors du démarrage d'une rame à ce que les véhicules s'ébranlent l'un après l'autre, ce qui n'est pas beaucoup plus réaliste.

Les wagons doivent peser un certain poids, pour éviter qu'ils ne dérivent, lorsqu'on les attèle. Plus les wagons sont lourds et plus leur roulement est dur, mieux la procédure d'attelage fonctionnera.

Comme Vincent de Bode l'a décrit dans son récit concernant Flintfield (paru dans notre n° 80), les véhicules peuvent être (quelque peu) ralentis en faisant frotter un petit fil d'acier sur le côté intérieur d'une des roues. Pour des wagons freinés, il est même possible de travailler avec des tampons à ressorts, qui seront réellement comprimés lors des opérations d'attelage; ceci peut jouer un rôle lors d'accouplements en courbe. La masse et la résistance à l'avancement jouent également un rôle lors de la cir-

13. En concevant les boucles sous forme d'une chaînette sur le matériel de 'Flintfield', c'est comme si cette chaînette formait elle-même l'attelage.

culatation de wagons pré-dételés. Lors de la pousse de wagons pré-dételés, il peut arriver que certains de ces wagons se mettent à dériver. Lorsque la rame poussée les rattrapera, les attelages seront à nouveau solidarisés, ce qui n'est pas le but... de la manœuvre. Ici également, le 'freinage' artificiel des véhicules apporte une certaine solution.

Dans quelle mesure faut-il freiner ces véhicules? C'est le résultat d'un juste compromis entre la capacité de roulement des véhicules en cause et la puissance de traction des locomotives.

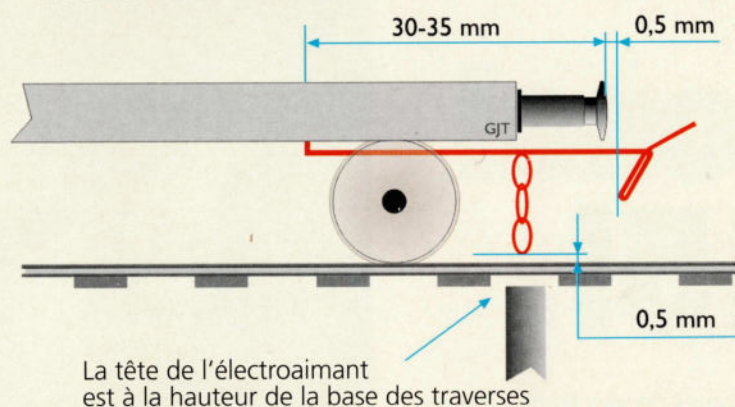
Un autre aspect important dont il faut tenir compte est le fait que le jeu latéral des véhicules ne peut pas être élevé, suite aux petits crochets d'attelage. A défaut de quoi, il pourrait arriver que les attelages ne se touchent pas. Le jeu latéral d'un wagon tombereau sur essieux et des essieux sur les rails ne peut pas excéder le millimètre par rapport à l'axe longitudinal du véhicule!

Et pour finir – mais ce n'est certainement pas le moins important – les rayons de courbure. Pour la remorque d'un convoi, un rayon de courbure minimal de 75 cm est requis. Sur des courbes d'un rayon moindre, les attelages vont se déformer et des déraillements peuvent même se produire, dû au fait que les attelages effectuent une traction 'du mauvais côté' du véhicule. Comme vous en êtes habitué avec des accouplements automatiques, l'attelage peut se réaliser en n'importe quel endroit de votre réseau. Toutefois, lors d'attelages ou de dételages en courbes, la longueur des véhicules que vous utilisez sera déterminante pour le rayon de vos courbes. Les wagons de marchandises circulant sur le Continent sont ainsi nettement plus longs que ceux qui circulent en Grande-Bretagne. Une règle d'or pour pouvoir atteler ou déteiler en courbe est de prévoir un rayon de courbure minimal de 125 cm.

Le type 'de Bode'

Depuis leur invention, ces attelages ont été améliorés. A l'origine, les attelages 'AJ' n'étaient dételables que mécaniquement. Plus tard, ils le sont devenus de façon électromagnétique, tandis qu'une variante a été conçue pour être montée sous des voitures à bogies. Des modélistes indivi-

Modifications 'de Bode'



15

15. Vincent de Bode a modifié ses attelages 'Alex Jackson'. Au lieu du nez, c'est la queue qui est doublement pliée. L'attelage en est devenu plus solide, ce qui a permis l'utilisation d'un fil de 0,2 mm. En outre, la longueur de la tige a été réduite et la boucle a été déplacée. Cette version d'un 'attelage Alex Jackson modifié' donne entière satisfaction depuis maintenant plus de quinze ans sur le réseau 'Flintfield'.

Une autre modification que Vincent a apportée à ce système est le raccourcissement de la tige. Pour ce faire, la boucle a dû être disposée plus vers l'avant. Un électroaimant plus puissant a également été nécessaire, comme décrit ci-avant. Pour le déplacement des boucles, la solution a vite été trouvée. 'Flintfield' est un réseau modèle britannique aux alentours de l'année 1900. A cette époque, les wagons étaient encore accouplés avec des chaînes, en lieu et place d'attelages à vis. Vincent a fixé de fines petites chaînettes d'acier à ses attelages, à hauteur de la traverse de tête. Et c'est comme si la chaîne pendait sous le crochet d'attelage... Plus tard, il a fait de même avec des imitations d'attelages à vis. Comme deux chaînes ou deux attelages à vis qui pendent entre deux véhicules accouplés ne constitue pas une vision logique, Vincent a opté pour ne les installer que d'une seule extrémité par wagon, ce qui implique que tout son matériel (locomotives et wagons) doit toujours être orienté dans un sens donné. En outre, un attelage mobile a dû être installé sur une des faces d'about des locomotives. En principe, ces dernières disposent d'un attelage fixe monté sous ou sur la traverse de tête, car il peut s'avérer très compliqué de disposer une longue tige sous une locomotive.



16

16. Vincent de Bode a inversé le nez et la queue et disposé la boucle à l'avant, sous la forme d'une chaîne.

duels ont également modifié ces attelages en fonction de leurs propres besoins, dont Vincent de Bode, pour son réseau modèle 'Flintfield', auquel nous avons consacré un reportage détaillé dans notre numéro 80. Au vu des photos publiées, il vous a peut-être frappé de constater que les crochets d'attelages sont montés de façon exactement inverse que celle décrit ici: le nez pointe vers le base et la queue vers le haut. Grâce à ces petites modifications, le crochet d'attelage est plus résistant. Dans sa version d'origine, la boucle peut

en effet être ouverte, suite à quoi les attelages peuvent alors se coincer, au point qu'il n'est plus possible de les détacher. En inversant le nez et la queue – c'est-à-dire que la queue devient le nez et le nez la queue – cet avatar ne peut plus arriver. Grâce à ce crochet d'attelage plus solide, il est alors devenu possible d'utiliser du fil d'acier encore plus fin, car malgré son diamètre déjà très réduit de 0,3 mm, ce fil reste encore pas mal visible. Vincent utilise désormais de la corde de guitare de 0,2 mm.

Tout bien considéré, ces attelages modifiés sont encore moins visibles que les 'AJ' classiques: les boucles ne sont plus visibles, les attelages sont faciles à installer, grâce à la tige plus courte et moins sensible lors de la traction, les efforts sont exercés du bon côté du convoi. Donc, si vous êtes convaincus par les attelages AJ, cette version modifiée est à conseiller.

Texte et illustrations: Gerard Tombroek
(remerciements à Vincent de Bode)



Sources: Model Railway News 1960 • Model Railway News 1977 • Scalefour Digest 1983 Railmagazine 150 • Model Railway Journal 2000 Manchester Model Railway Society, 2009.

Un mini-train international pour la **6215!**

LA RÉCENTE COMMERCIALISATION DES VOITURES CFF RIC DE KATO À L'ÉCHELLE N NOUS PERMETTRA À NOUVEAU D'ÉVOQUER LE TRAIN INTERNATIONAL RELIANT BÂLE À MAASTRICHT SUR LA SECTION TERMINALE DE SON PARCOURS ENTRE LIÈGE ET MAASTRICHT, OÙ CE TRAIN N'A COMPORTÉ DURANT LES DERNIÈRES ANNÉES DE SA CARRIÈRE QU'À PEINE... DEUX VOITURES.

Deux voitures à peine... mais six combinaisons possibles !

Durant les dernières années de sa carrière qui a pris fin le 28 mai 1994, le train international reliant Bâle aux Pays-Bas (via Luxembourg et Liège) ne comportait durant les périodes des horaires d'hiver qu'à peine deux voitures RIC des CFF sur le tronçon Liège – Maastricht (et vice-versa): une voiture de 2ème classe Bm et une voiture mixte 1ère/2ème classe, deux voitures arborant en principe la livrée verte. Particularités intéressantes pour les modélistes : les CFF étaient occupés à modifier leurs logos apposés sur leurs voitures, à cette époque. On pouvait donc voir des voitures encore affublées de deux types de logos différents ou des mêmes logos, soit l'ancien (avec la croix suisse), soit le plus récent avec la croix avec 2 flèches horizontales sur fond rouge. Parfois même, la voiture de 2ème classe arborait la livrée orange désignée 'C1' au lieu de la triste livrée verte. Bref : six combinaisons étaient possibles pour reproduire cette mini rame d'à peine deux voitures!

Et trois séries de locomotives différentes!

Autre caractéristique intéressante à certaines périodes, mais cette fois concernant la traction de ce train : il était généralement remorqué dans le sens Liège – Maastricht par une locomotive Diesel apte à chauffer électriquement le train reconnaissable à sa livrée bleue, soit une 55, soit même quelques fois la 6215, encore bleue à l'époque. A défaut

de Diesel 'bleue', on utilisait alors une 55 verte ou jaune, inapte bien entendu à chauffer électriquement le train ! Dans l'autre sens de circulation, une 27 – voire une 21 – remorquait cette mini rame. Bref : six possibilités pour la locomotive aussi...

Du réel à la miniature, sans tricher

A l'échelle H0, les voitures 'Abm' et 'Bm' des CFF ont été reproduites en son temps par Jouef en livrée verte, successivement avec les deux types différents de logos des CFF, ainsi que la voiture 'Bm' en livrée 'C1'. A l'échelle H0, la 6215 a été reproduite par Roco, les 55 en différentes livrées (dont la bleue) par Märklin et plus récemment par Olaerts, tandis que les 27 et les 21 ont été reproduites par Lima et plus récemment, par LS Models.

A l'échelle N, les six combinaisons de voitures des CFF ont été reproduites par Hobbytrain en son temps et plus récemment, par Kato. Notons qu'actuellement, Kato vient juste de commercialiser les reproductions de la 'Bm' en livrée 'C1' et de la 'Abm' et de la 'Bm' en livrée verte, avec le logo à deux flèches. Kato devrait livrer ultérieurement la 'Abm' et la 'Bm' vertes avec l'ancien logo! Quant aux locomotives de la SNCB, il faudra posséder soit les modèles commercialisés en son temps par Hobby Verborgh ou ceux commercialisés par le MTE à Blankenberge.

Bertrand Montjobaques



Le 26 mars 1992, le train 496 Bâle – Maastricht quitte Visé vers Maastricht, remorqué par la 6215 suivie de deux voitures des CFF, dans l'ordre une 'Bm' arborant le logo des CFF avec la croix suisse, suivie d'une 'Abm' arborant le nouveau logo des CFF de l'époque. Photo : Michel Hanssens

La transposition fidèle à l'échelle N du train 496 : la locomotive 6215 de Hobby Verborgh, suivie de la 'Bm' de Hobbytrain et de la 'Abm' de Kato.





Deux voitures avec l'ancien logo des CFF (modèles Hobbytrain)



Deux voitures avec le nouveau logo des CFF (modèle Kato à gauche et Hobbytrain à droite)



Panachage des deux types de logos, mais cette fois, c'est la voiture de 2ème classe 'Bm' qui possède le nouveau logo, tandis que c'est la voiture mixte 'Abm' qui possède l'ancien logo (modèles Hobbytrain)



Faites de votre locomotive Märklin une MärESU

BEAUCOUP DE CEUX QUI EMBARQUENT DANS LE MONDE MERVEILLEUX DU MODÉLISME FERROVIAIRE CONSTATENT QUE LES TEMPS ONT BIEN CHANGÉ. CIRCULER EN MODE ANALOGIQUE FAIT AINSI SOUVENT PARTIE DU PASSÉ. LA PLUPART D'ENTRE-NOUS – CERTAINEMENT CEUX QUI ONT REÇU UN PETIT MÄRKLIN À LA SAINT-NICOLAS OU À LA NOËL – QUI VEULENT S'ENGAGER DANS CETTE DIRECTION SE VOIENT DÈS LORS CONFRONTÉS AVEC DES LOCOMOTIVES ET DES COMMANDES DIGITALES. QUE FAIRE ALORS AVEC CES 'ANCIENNES' LOCOMOTIVES? C'EST LA QUESTION SOUVENT POSÉE. EXAMINONS DÈS LORS UNE DES POSSIBILITÉS À LA LOUPE.

Il est ainsi possible de transformer les locomotives rapidement, de façon efficace et relativement bon marché en les dotant d'un décodeur ESU et de faire usage d'aimants permanents (également de la firme ESU, par exemple). Notez que pour une question de budget (et du peu de plus-value apportée), nous avons délibérément évité les décodeurs 'mfx'!

Märklin met sur le marché des kits spéciaux de transformation, qui contiennent toutes les pièces nécessaires. Hélas! Ils ne sont pas toujours (mais parfois)

bon marché. Et pire: ils ne sont souvent plus disponibles. Mais pour la transformation classique de locomotives, les articles de Märklin et ceux de la firme ESU sont comparables. Ceci signifie en fait que seul le prix constitue un facteur déterminant, si vous devez choisir entre ceux deux marques.

Par l'intégration d'un aimant permanent, nous faisons le premier pas important vers la transformation de notre locomotive. Du moteur 'tous courants' (apte tant au courant alternatif que continu), nous allons ob-

tenir un moteur à courant continu, beaucoup plus facile à régler. Et ceci, sans devoir remplacer tout le moteur: nous ne remplacerons que l'aimant, mais conserverons le rotor, le bouclier du moteur, et d'autres petites pièces encore. Rien à forer, pas de fraisage, aucune opération délicate. Ensuite, nous plaçons le décodeur (sonorisé ou non) selon les instructions et... c'est fini!

Pour souder, tester et mesurer, utilisez sans hésiter du bon outillage. Quelqu'un a amené un produit Velleman un 'labo' constitué d'un multimètre, d'une alimentation stabilisée et d'un poste à souder (en vente dans les bons magasins de bricolage).

Etape n° 1: Examinez correctement votre ancienne loco, et testez-la.

La transformation d'une locomotive



analogique qui ne roule pas en une locomotive digitale qui... ne roule pas plus n'a aucun sens.

Quoique puisse être belle une locomotive, et quelque soit l'attache que vous y portez, une locomotive qui ne roule pas exige un examen critique, avant toute transformation. Il peut exister de nombreuses raisons pour lesquelles une loco ne fonctionne plus. La transformation pourra parfois éliminer le problème (comme par exemple si le mécanisme d'inversion a rendu l'âme), mais ce n'est parfois pas le cas. Un engrenage avarié peut faire qu'il soit préférable de ne pas transformer l'engin. En tous les cas, ceci devra être réparé au préalable. Etes-vous prêt à supporter les frais? Si oui, nous poursuivons pas à pas. Nous allons par exemple transformer une ancienne BR 18 de la DB (réf. 3093 chez Märklin).

Etape n° 2: Ouvrez votre vieille locomotive, démontez-en le moteur et nettoyez le tout avec soin.

L'opération la plus compliquée est d'ouvrir et de refermer la locomotive. Regardez comment elle s'ouvre, car c'est de la même façon qu'elle devra se refermer! Même si cela paraît simple à réaliser (une seule vis, dans le cas présent), l'ouverture nécessite encore l'attention néces-

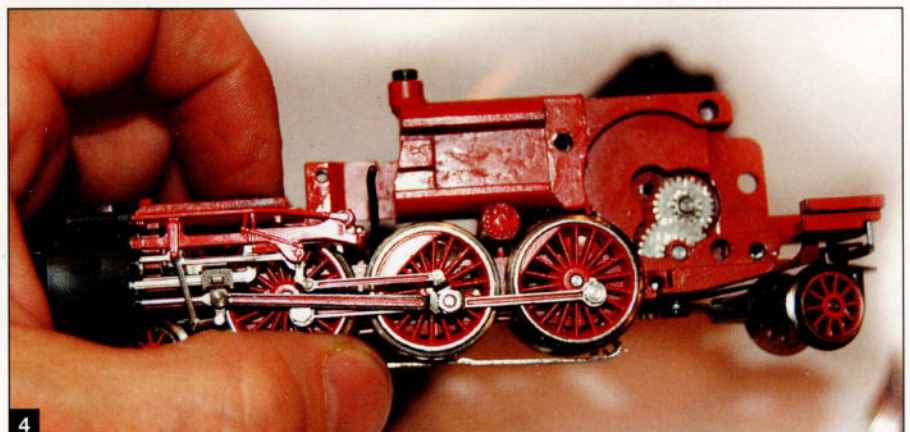
saire. Si vous déposez la caisse et la basculez, vous apercevrez directement qu'il subsiste peu d'espace libre: nous pouvons juste utiliser l'espace où se situait le mécanisme d'inversion, là où une bobine d'inversion trouvait place. Mettez tout ce que vous démontez dans un petit bac, revissez la vis là où c'est possible et veillez à ne rien perdre! Tout ce qui a à voir avec le moteur et la commande ne peut plus subsister et doit être éliminé. Même les ampoules peuvent être sorties du générateur à fumées.

Nettoyez toute la locomotive avec soin. Un moyen pratique est constitué par les chiffons sans peluche, les bouts d'ouate pour les oreilles, les cure-dents et un produit de nettoyage tel que le 'Cleaner' de 'TEC7'. N'utilisez

en aucun cas des produits qui attaquent les pièces ou le châssis ou laissent des résidus. Evitez tout outillage métallique qui pourrait provoquer des dégradations. Quand tout est propre, la locomotive doit tourner de façon très souple. Aucun engrenage ou pièce tournante ne peut donner l'impression de coincer. Faites attention: de bonnes machines bien huilées ont entraîné énormément de saleté entre leurs engrenages. Veillez à ce que les dents soient bien visibles.

Etape n° 3: Choisissez l'aimant permanent correct

ESU produit trois aimants permanents, dont au moins l'un d'entre eux s'ajustera dans le moteur d'une loco Märklin.





De gauche à droite: la référence 51960 convient pour un moteur à grand disque de collecteur. Faites attention: le bouclier du moteur a souvent sa forme adaptée en fonction de la locomotive. Ce moteur dispose d'un très grand aimant. La référence 51961 convient pour un moteur à petit disque de collecteur, qui ne se distingue pas seulement par sa taille du précédent. Une grande différence est que le rotor peut facilement être retiré du bouclier. Sur les collecteurs plus grands, l'ancre est toujours fixée au bouclier avec un ressort. Enfin, la référence 51962 est conçue pour les moteurs à collecteur à tambour, à trois ou cinq bobines. Les deux derniers aimants cités ont presque toujours des clapets carrés. Dans notre cas, nous avons à faire à un grand disque de collecteur, donc à un grand aimant.

Etape n° 4: L'emplacement du nouvel aimant

L'aimant peut normalement être fixé que d'une seule façon. Les petites vis du bouclier pourront être simplement reposées après l'opération. Si

cela n'était pas possible, si cela ne réussit pas parfaitement pour disposer le nouvel aimant à la place de l'ancien, vous devrez sans doute l'inverser.

Le moteur existant et son bouclier sont remontés avec les vis existantes. Vous n'avez donc qu'à remplacer l'aimant. Veillez à ce que les dents d'engrenage soient bien en place, que tout soit droit et que l'axe du moteur soit à la bonne place. Ne forcez rien et dosez vos efforts. Peut-être devrez-vous ici et là forcer un peu – pour tourner une vis à travers une couche de plastique de protection – mais faites bien attention.

Tout ce qui n'est plus nécessaire a été éliminé de notre locomotive. Ceci signifie que vous devez tout enlever du bouclier, sauf le condensateur entre les deux pôles. Ce dernier est généralement constitué d'un petit dispositif (la plupart du temps rond) qui ponte les deux pôles. Observez la photo: même sur un bouclier 'carré', vous ne devez garder que le seul condensateur.

Etape n° 5: Testez le moteur modernisé

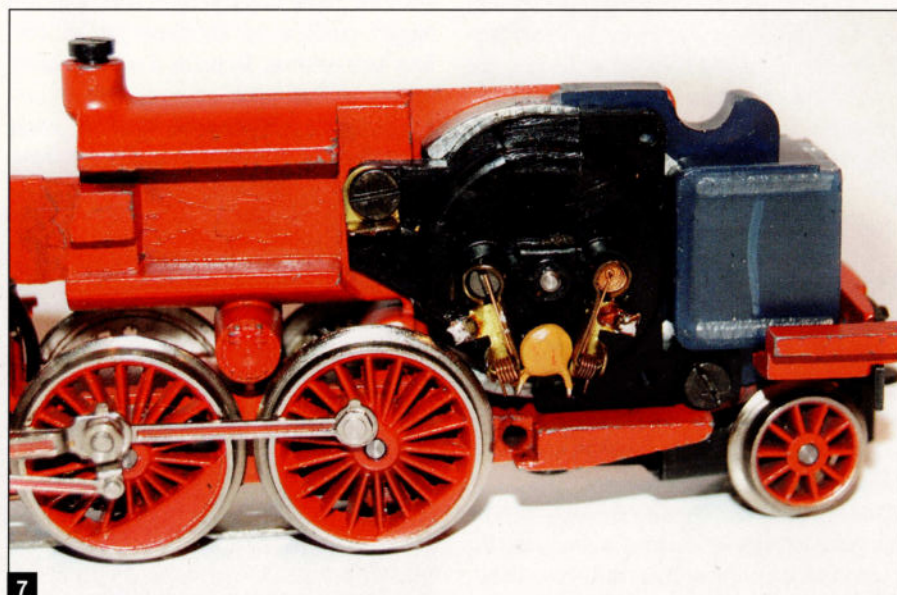
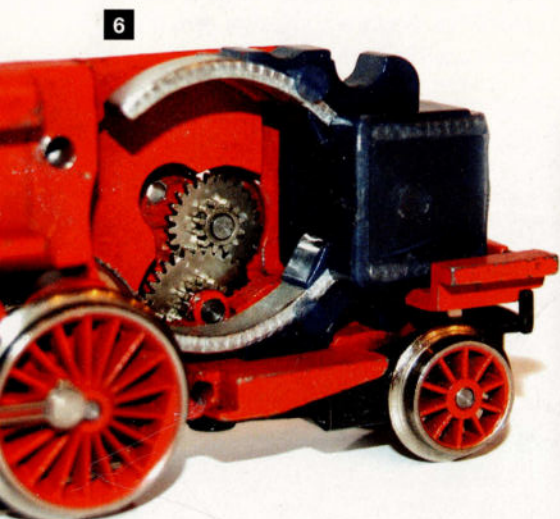
Lorsque tout est bien en place, testez le moteur en y appliquant une tension continue aux deux pôles du collecteur (les deux liaisons par soudure aux deux pôles du condensateur conservé). Le moteur doit alors tourner, sinon, quelque chose ne va pas. Vous aurez par ailleurs testé votre loco auparavant et l'avez trouvé en bon état. Testez dans les deux sens de marche en inversant les deux fils. Vous pouvez réaliser ce test au moyen d'un transfo à courant continu (Fleischmann, Lima, Roco, Piko, etc.) ou avec une autre source d'alimentation.

La soudure est une liaison durable de deux éléments au moyen de leur échauffement et d'un produit liant (de la soudure). Ceci peut paraître compliqué, mais en réalité, c'est facile. Etamez d'abord les deux pièces à souder. Chauffez-les et apportez-ly un liant.

Soyons clairs: nous travaillons sur un moteur à courant continu: ceci signifie que tout ce que nous avons raconté ici vaut également pour d'anciennes locomotives Hamo, Fleischmann ou Roco à transformer!

Etape n° 6: Raccordez les bobines et transformez l'éclairage

Assurez-vous de la qualité des pièces conservées. Remplacez éventuellement les balais usés, veillez à ce que l'alimentation en courant soit assurée. Dans notre cas, nous allons remplacer le frotteur et la liaison à la masse, en remplaçant les anciens fils rigides par de nouveaux fils souples.



Imaginez comment et où vous allez disposer le décodeur et les nouvelles pièces. Les deux bobines (Märklin réf. 516520) sont également raccordées à du fil souple, car nous savons que dans cette loco, il n'y a pas d'espace pour elles. Nous allons utiliser un support de lampe bipolaire (Märklin réf. 604180) parce que nous ne voulons pas utiliser la masse pour les différents éléments (même si théoriquement, c'est possible). Tout le reste passe en bi-pôle par le décodeur!

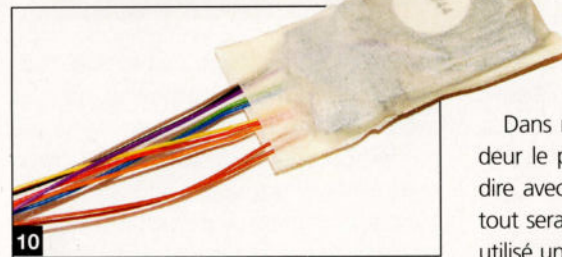
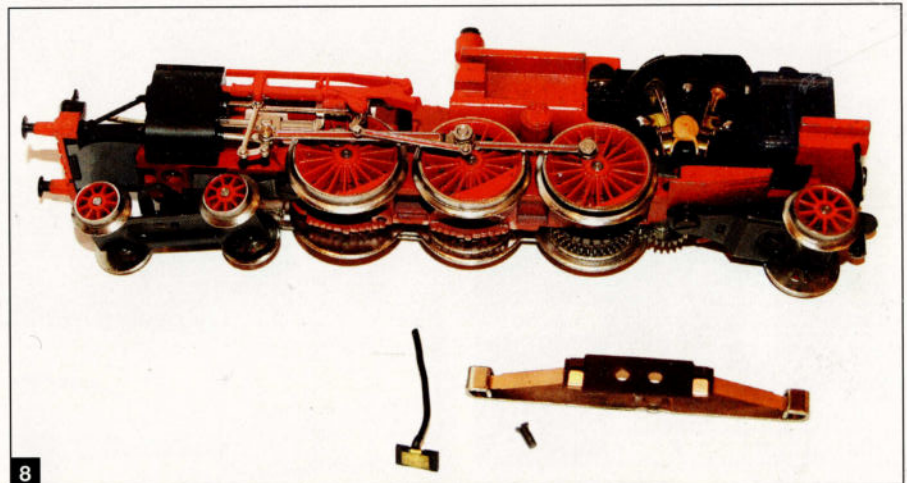
Etape n° 7: Montez le décodeur, avec ou sans l'aide d'une prise

ESU produit deux décodeurs sur le marché, qui peuvent nous convenir. Un 'LokPilot' qui peut commander le moteur et des fonctions, ainsi qu'un 'LokSound' qui en plus, restitue des sons. Ces deux décodeurs se ressemblent assez, sont quasi de la même taille et ont les mêmes fonctions. Le LokSound est livré avec un haut-parleur. Par contre, leur prix est très différent!

Pouvons-nous une nouvelle fois insister: lisez toujours les modes d'emploi des composants que vous installez! Vous y trouverez toutes explications, schémas de branchement, etc.

Les deux décodeurs doivent être livrés avec une fiche NEM à huit pôles. Nous vous conseillons fortement d'utiliser une telle fiche pour l'installation du décodeur, si vous disposez d'assez d'espace pour y disposer la fiche et le décodeur.

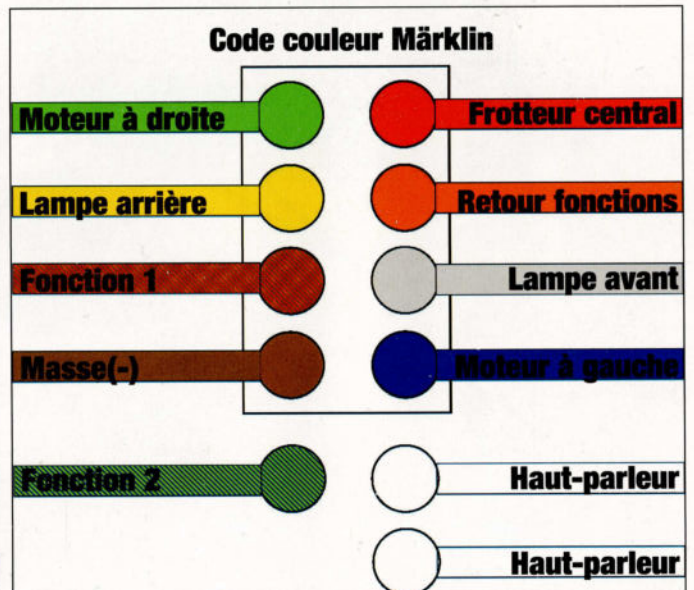
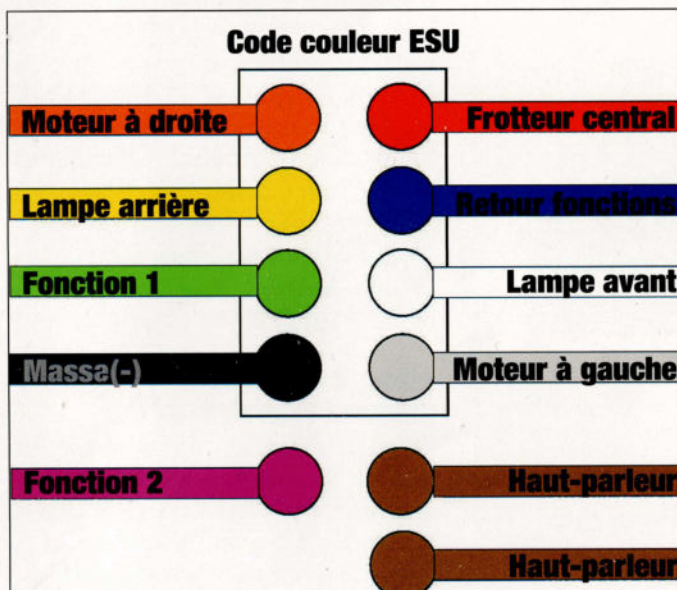
Ceci fait que vous n'aurez besoin du décodeur et ne devrez le manipuler qu'au moment où vous devrez l'enficher. Ceci diminue sensiblement le risque que les fils du décodeur ne



se détachent. Dans notre cas, il y a trop peu de place et le décodeur sera raccordé directement. Pour éviter toute dégradation comme le détachement d'un fil, le tout sera bien fixé avec un bout d'adhésif.

Dans notre cas, nous avons pris le décodeur le plus compliqué (LokSound), c'est-à-dire avec sons. Dans la suite de notre récit, tout sera exactement comme si nous avions utilisé un décodeur LokPilot. Il ne faudra pas vous préoccuper du haut-parleur.

Nos composants sont prêts. Observez les nouveaux fils rouge (du frotteur) et brun (la masse), les deux bobines avec leurs fils de

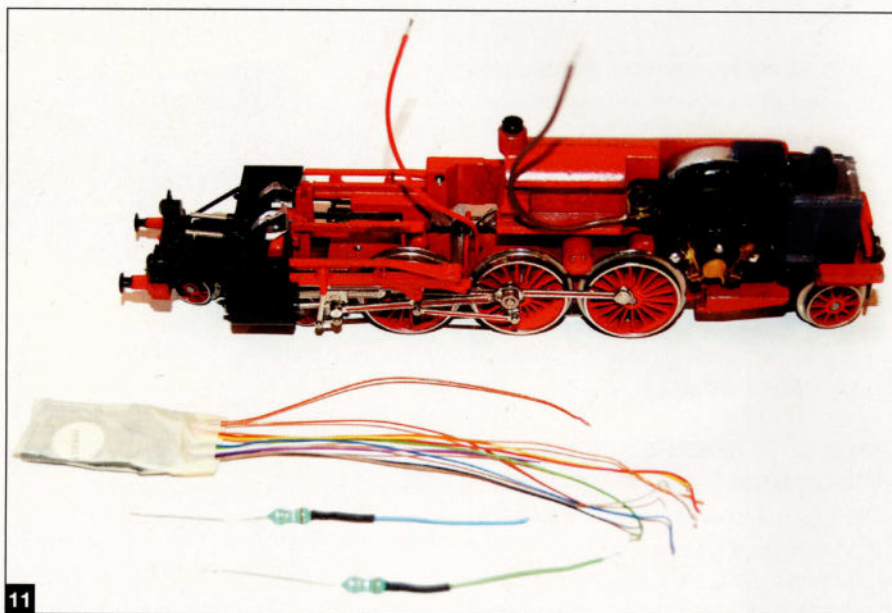


Märklin ESU

Moteur à droite	vert	orange
Lampe arrière	jaune	jaune
Fonction 1	brun/rouge	vert
Masse (-)	brun	noir
Moteur à gauche	bleu	gris
Lampe avant	gris	blanc
Retour fonctions	orange	bleu
Frotteur central	rouge	rouge
Fonction 2	bleu/vert	violet
Haut-parleur	X	brun

raccord bleu et vert (conformes aux teintes Märklin) et le support d'ampoule à deux pôles avec fils bleu et blanc (conforme aux teintes ESU). Faites donc bien attention: Märklin (Motorola) et ESU (DCC Standard) utilisent des teintes différentes pour les raccords des moteurs, éclairages et décodeurs. Ne partez jamais du principe que les couleurs des fils vont ensemble.

Peut-être vous demandez-vous pourquoi ne pas raccorder l'éclairage directement au frotteur et à la masse? Si nous avions pu utiliser une fiche NEM, nous aurions pu y raccorder directement le frotteur et la masse directement aux ampoules de phares, etc. Comme ce n'était pas possible, nous avons choisi de poser des petits fils supplémentaires, de fa-



11

çon à ce que le raccord du décodeur puisse se réaliser à un seul et même endroit dans la locomotive. Ceci présente l'avantage que lors d'éventuelles erreurs, le décodeur ne soit endommagé et qu'il faille de nouveau démonter la loco; il est par contre possible de souder à l'endroit où le décodeur viendra prendre place.

Les fils du décodeur sont normalement suffisamment longs. Personnellement, nous les avons jugés trop fragiles et avons remarqué que les soudures au décodeur osent même se détacher à l'occasion! Ceci implique que la protection autour du décodeur (une gaine de contention transparente) doit être détachée et qu'il faille alors souder sur le décodeur proprement dit, soit pour la plupart

d'entre-nous, une opération meurtrière. Nous lui avons toutefois donné la préférence, surtout s'il n'est pas possible de travailler avec une fiche de liaison, les fils étant maintenus en place avec un bout d'adhésif, comme déjà décrit ci-dessus (un adhésif très fin, qui colle bien). Ensuite, vous pliez tous les fils sans les briser contre le décodeur et les fixez par collage. Le décodeur est d'un coup plus robuste!

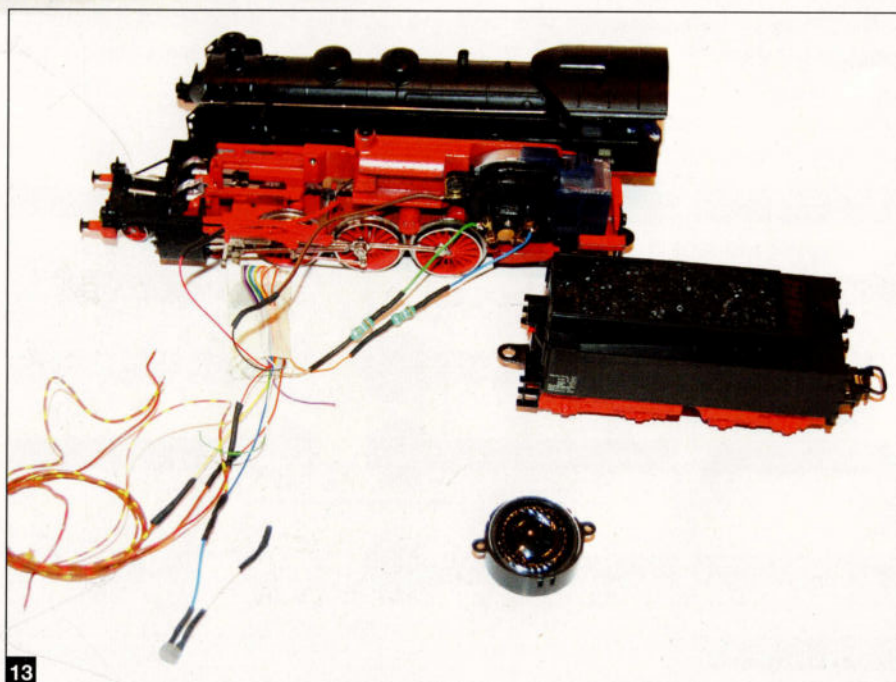
Nous soudons les fils gris et orange du décodeur aux deux bobines que nous relierons au moteur. Le fil blanc est relié au support d'ampoule avant. Nous soudons un fil (chez nous: brun/jaune) au fil jaune. Un autre fil brun/jaune raccordé au fil bleu du support d'ampoule avant est relié au fil bleu du décodeur. Les fils du haut-parleur sont prolongés (chez nous, avec le brun/rouge). Les fils brun/jaune et brun/rouge seront plus tard dirigés vers le tender, car il manque de place dans la locomotive pour y loger le haut-parleur, ainsi que pour doter le tender de feux arrière. Les fils vert et violet (des fonctions) ne sont provisoirement pas utilisés (de concert avec le fil bleu, ils pourraient par exemple servir pour raccorder un générateur de fumées, ou un éclairage de cabine, etc.) Chaque soudure est protégée par une gaine de contention. Isolez également tous les fils de fonction non utilisés!

Etape n° 8: Disposez tout proprement et graissez peu

L'étape la plus difficile débute maintenant. Tout doit être bien mis à sa place. Les bobines s'ajustent parfaitement là où nous avons anciennement la grosse bobine. Les fils du moteur et vers le tender doivent passer par-



12



13



14

dessous vers l'arrière (par-dessus, il n'y a pas de place). Veillez à ce que les fils ne touchent aucune pièce mobile. Utilisez éventuellement (et avec précaution) un peu de colle contact, que vous appliquerez au moyen d'un cure-dents. Une fois de plus, l'adhésif pour peintre est très fin et adhère très bien. Et dans le pire des cas, il peut facilement être découpé!

Les fils du support d'ampoule sont pliés vers le haut à côté du support; prenez une gaine de contention que vous laissez dépasser un cm par-dessous et que vous réchaufferez autour du support. Vous obtenez par-dessous un petit pied qui s'ajuste parfaitement dans l'ancien support d'ampoule: vous y fixerez le nouveau support avec un peu de colle contact.

Graissez avec parcimonie! Une (et une seule) petite gouttelette d'huile appliquée des deux côtés du rotor (vous voyez l'axe du moteur en son milieu). Et une (et une seule) goutte sur les engrenages. Si dans notre cas, une série d'engrenages entraîne quelques roues, vous pouvez envisager d'appliquer une gouttelette supplémentaire à l'autre extrémité des engrenages. Hélas! De telles locomotives sont plus souvent trop huilées que trop peu, avec comme conséquence des rails sales, de la poussière qui adhère et d'autres joyusetés du genre...

Etape n° 9: Le test de la loco renovée, la lecture des fonctions et des sons

Le temps est venu pour effectuer un test. La locomotive roule parfaitement, même sur le premier cran du régulateur. Il faut vraiment être de mauvaise foi pour ne pas



15



16

comprendre que c'est grâce au fait que l'ancien moteur d'une locomotive avançant au pas a été remplacé par un nouveau à cinq pôles! Observez le sens de marche de l'engin. Les phares sont normalement bien raccordés et vont s'allumer correctement. Il peut toutefois arriver hélas que les phares avant brûlent alors que la loco... recule. Inversez alors simplement les branchements du moteur (chez nous, vert et bleu) et c'est prêt.

Etape n° 10: Remontez la loco, testez-la et... jouez!

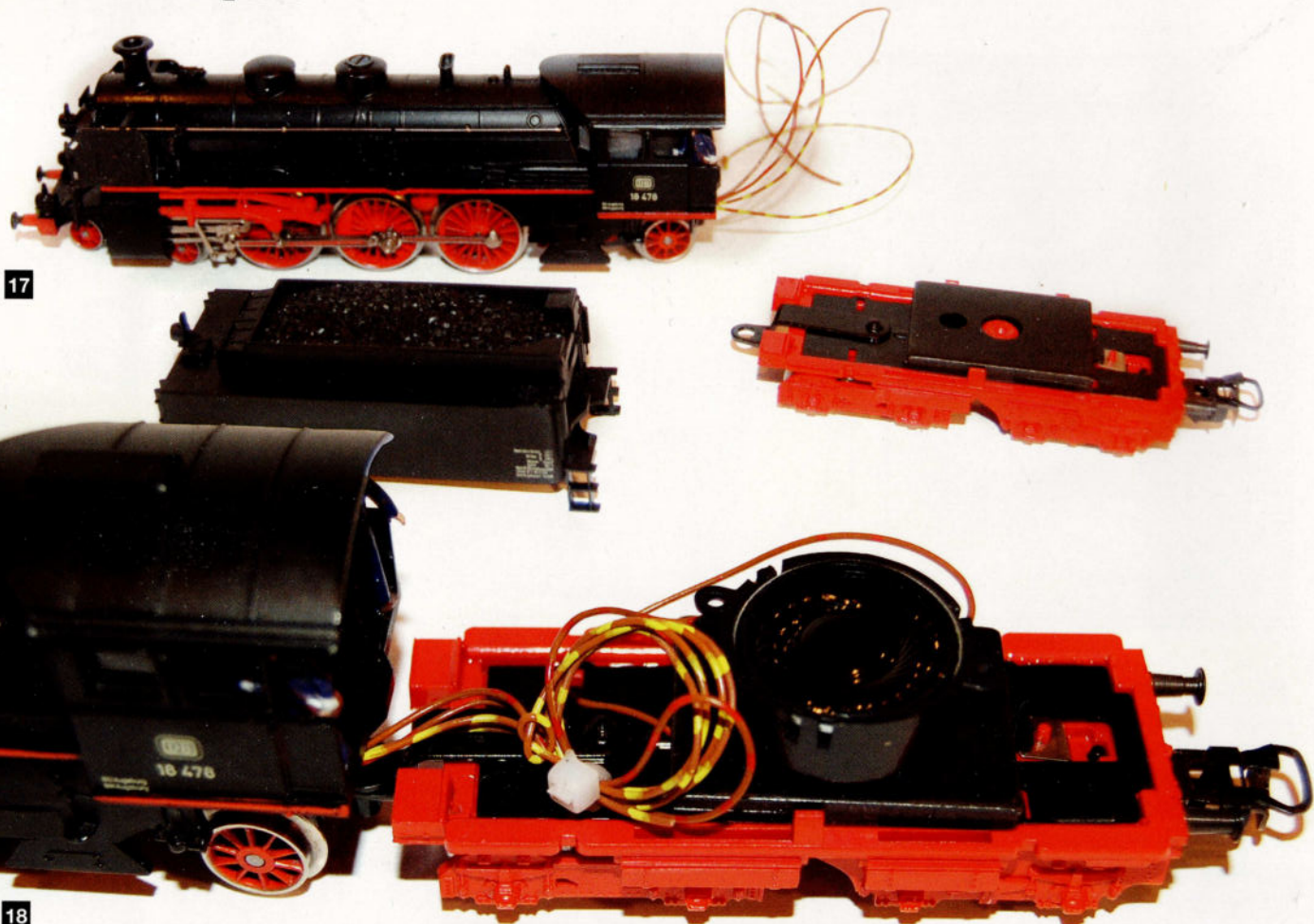
Il ne reste plus qu'à placer le haut-parleur dans la caisse du tender avec un peu de colle contact; de l'adhésif double face viendra fixer le logement du haut-parleur.

Les fils superflus peuvent être fixés avec un petit collier de serrage. Veillez à ce qu'ils puissent bouger lorsque la locomotive circule en courbe! Ne les coupez donc pas trop court! Sur demande, le tender peut être pourvu d'un feu arrière: le câblage existe déjà.

Votre locomotive transformée circule désormais bien mieux sur un réseau analogique classique. Mais vous pouvez également le commander en mode digital au moyen d'un 6021, d'une Mobile Station, d'une Central Station, d'une Ecos, d'un Commander, etc.

Tant le LokPilot que le LokSound sont des décodeurs multi-protocoles, avec dispositif de reconnaissance automatique. De plus, ils peuvent être utilisés en mode analogique. Avec un LokSound, il vous est même possible de disposer des fonctions 'sons' (le roulement des roues) sur un réseau analogique!

Eventuellement, vous pouvez maintenant enregistrer le son correct dans le décodeur (ou vous le faites faire par votre détaillant, à votre club, ou chez un ami qui pratique le digital), au moyen d'un programmeur pour locos. Vous reliez les fonctions aux touches de fonction. Bref: vous programmez la loco. Ceci peut même se réaliser au moyen d'une Mobile Station! Si vous appelez la référence '36330' dans la base de données de votre 'Mobile Station', vous remarquerez que vous obtenez une locomotive programmable sur votre écran. Sur base de quoi vous pouvez 'programmer', et changer l'adresse, par exemple. Etudiez avec soin la liste des CV, avant de modifier quoi que ce soit! Vous pouvez remettre les valeurs par défaut en introduisant la valeur '8' pour le CV 8. Modifiez en tous cas l'adresse de la locomotive, qui est '03' par défaut. Choisissez si possible une adresse reconnaissable: dans notre cas, nous avons choisi '18'. Comme cela, il ne faudra pas trop retenir...



17

18

Les fonctions d'un LokPilot sont configurées de série comme suit:

LokPilot	
Fonction 0	Phares
Fonction 1	Fonction 1
Fonction 2	Fonction 1
Fonction 3	Marche en manœuvres
Fonction 4	Accélération/décélération

Les fonctions d'un LokSound peuvent fortement différer, en fonction du fichier lu. Mais cela peut également ressembler à ceci par exemple, si la seconde adresse Märklin est activée.

LokSound		
Fonction 0	Phares	
Fonction 1	Bruits de roulement	fonction 1
Fonction 2	Son 1 (par ex. sifflet)	
Fonction 3	Son 2 (par ex. cloche)	
Fonction 4	Son 3 (par ex. pantos)	fonction 2
Fonction 5	Son 4 (par ex. compresseur)	
Fonction 6	Accélération/décélération ou marche en manœuvres	

Fonction 7	Son 5 (par ex. sifflet du chef-garde)	
Fonction 8	Son 6 (par ex. fermeture des portes)	

Il ne nous reste plus qu'à chiffrer les éléments nécessaires.

Prix conseillés	
Bobines	2 pièces (516520) 2 x € 0,79 = € 1,58
Support d'ampoule	1 ou 2 pièces (604180) € 1,49 /pc
Ampoule	1 of 2 pièces (610040) € 1,99 / pc
Aimant	€ 11,00
LokPilot	€ 33,00
LokSound	€ 120,00
Fiche NEM	€ 3,00
Soudure	X
Adhésif	X
Gaine de contention	X

Si vous désirez tout de même utiliser un décodeur mfx, vous devrez compter sur un prix d'achat de € 41,50 pour un mfx LokPilot et € 130,00 pour un mfx Lok-

Sound. ESU vend l'aimant et le décodeur LokPilot ensemble pour € 43,00.

La transformation de notre loco avec phares avant rénovés, nouvel aimant et décodeur LokPilot coûte donc € 49,06, et € 136,06 avec un LokSound.

La transformation d'une locomotive avec phares avant et arrière rénovés, nouvel aimant et LokPilot coûte € 51,54. Pour ce prix, vous ne pourrez bien entendu acheter nulle part une locomotive digitale. De plus, votre engin préféré est désormais utilisable sur votre nouveau réseau digital. Attention quand même que la valeur de collection de votre engin diminue ainsi (elle n'est plus d'origine). Ah oui! Et ajoutez-y le plaisir éprouvé pendant les deux heures de 'bricolage' pour la transformation de votre loco...

Pour terminer, nous vous donnons un aperçu des pièces à utiliser pour transformer un moteur à courant alternatif en moteur à courant continu et ensuite numériser la locomotive.

Texte et photos: Frans Hooyberghs



Collecteur		
Märklin		
Set de transformation DELTA	60901	
Set de transformation Digital	60760	€ 39,95
Set de transformation Systems	60921	€ 124,95
Aimant permanent	389000	€ 7,99
Rotor à cinq pôles	386820	€ 19,95
Flasque de moteur	386940	€ 9,99
HAMO		
Aimant permanent	235690	€ 9,99
Rotor à cinq pôles	610030	€ 24,95
ESU		
Aimant permanent	51962	€ 11,00

Grand collecteur à disque		
Märklin		
Set de transformation DELTA	60904	
Set de transformation Systems	60924	€ 124,95
Aimant permanent	210882	€ 9,99
Rotor à 5 pôles (7 dents)	214118	€ 19,95
Rotor à 5 pôles (8 dents)	210888	€ 19,95
Flasque de moteur	210881	€ 9,99
Flasque de moteur (pied de suspension au bogie)	214121	€ 9,99
HAMO		
Aimant permanent	220560	€ 19,95
ESU		
Aimant permanent	51960	€ 11,00

Petit collecteur à disque		
Märklin		
Set de transformation DELTA	60903	
Set de transformation Systems	60923	€ 124,95
Aimant permanent	224615	€ 9,99
Rotor à 5 pôles	210888	€ 19,95

Flasque de moteur	224613	€ 7,99
HAMO		
Aimant permanent	220450	€ 19,95
ESU		
Aimant permanent	51961	€ 11,00

Numérisation		
Märklin		
Fiche (avec fils)	276770	€ 7,99
Fiche	604180	€ 1,49
Ampoule (sans fils)	610080	€ 1,99
Œillette de soudage	231470	€ 0,79
Vis (M2x12)	785140	€ 0,79
Bobine d'antiparasitage (3,9 uH)	516520	€ 0,79
Condensateur (1 nF)	600760	€ 0,79
Balais	601460	€ 1,99
clip de fixation	258820	€ 0,79
Décodeur Delta	66031	
Décodeur Delta	66032	€ 44,95
Décodeur digital	60902	
Décodeur digital	60905	
Décodeur mfx	60922	€ 99,95
Décodeur sons vapeur mfx	60931	€ 164,95
Décodeur sons Diesel mfx	60932	€ 164,95
Décodeur sons électrique mfx	60933	€ 164,95
ESU		
LokPilot	52610	€ 33,00
LokPilot-mfx	61600	€ 41,50
LokSound	52400	€ 120,00
LokSound-mfx	62400	€ 130,00
Fiche NEM-652	51950	€ 3,00
Viessmann		
Décodeur Loc CC	5246	€ 32,70
Décodeur Loc CA	5247	€ 45,95
Set d'installation de décodeur	6819	€ 6,10



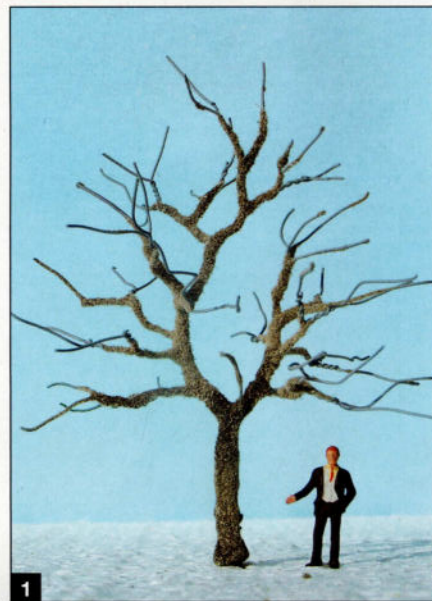
Un pommier à haute tige

UNE VARIANTE D'ARBRES EN MODÈLE RÉDUIT PEUT ÊTRE CONSTITUÉE PAR LES FRUITIERS. DANS LE PRÉSENT ARTICLE, NOUS ALLONS RÉALISER UN POMMIER À HAUTE TIGE. EN FAIT, UN ARBRE FRUITIER NE DIFFÈRE PAS TELLEMENT D'UN FEUILLU À HAUTE TIGE, BIEN QU'IL Y AIT QUAND MÊME DES DIFFÉRENCES ASSEZ NETTES. ET SI NOUS EXAGÉONS QUELQUE PEU CES DIFFÉRENCES, NOUS SERONS CAPABLES DE FABRIQUER UN ARBRE FRUITIER QUI SOIT RECONNAISSABLE EN TANT QUE QUEL.

Une caractéristique typique d'un tel arbre est souvent constituée par ses branches tordues, obtenues à cause des nombreuses tailles : vous trouverez plus de détails à ce sujet dans le corps de cet article.

Les matériaux utilisés sont identiques à ceux pour la confection de la plupart des arbres que nous avons passés jusqu'à présent en revue. Les seules éléments que nous devons encore acheter en supplément seront les... petites pommes ! Je les ai trouvées chez

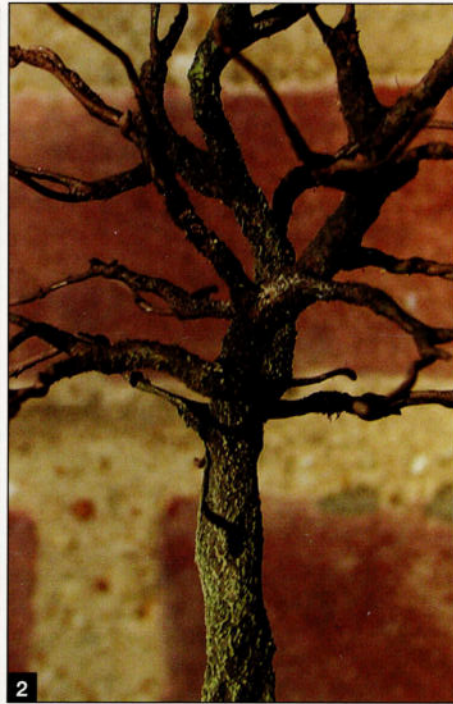
Woodland Scenics. Elles sont d'un rouge pétant, mais si vous les faites rouler avec précaution dans le couvercle d'une boîte à chaussures en les aspergeant quelque peu (!) avec de la peinture verte mate, elles paraîtront alors presque vertes/rouges. La référence de ces petites pommes est 'fruit T47'. Lors de la confection de l'arbre dont le tronc doit avoir une longueur d'au moins 2 ½ cm (c'est une haute tige, n'est-ce pas ?), il faut tenir compte que les arbres fruitiers doivent être régulièrement taillés et que pour cette



De quoi avons-nous besoin?

- Du fil de fleuriste de 0,6 mm de diamètre pour les branches;
- Du fil de fleuriste de 1,2 mm comme noyau pour le tronc;
- Une petite pince à becs plats et pointus, pour étirer les branches dans la bonne direction et les courber;
- Une pince coupante pour le fil de fer;
- De la colle contact bon marché;
- De la peinture de fond primer ou du minium pour la protection du fil de fer;
- De la sciure très fine (de MDF, par exemple);
- Une passoire pour thé, pour l'application de la sciure comme imitation d'écorce;
- Un mélange de colle pour bois, fait de colle pour bois blanche, additionnée de quelques gouttes de détergent pour vaisselle et de très peu d'eau;
- De la peinture latex pour murs en teinte 'gris pierre', additionnée à des peintures acryliques bon marché (Lidl ou Aldi) pour obtenir la teinte correcte du tronc et des branches;
- Des fibres de filtre pour aquarium ou des fibres de décoration, vendues sous la marque 'Decotwister', noires ou brunes. Ces fibres ne peuvent pas être trop fines;
- De la colle en aérosol, Bison par exemple (qui selon mon expérience, présente la meilleure accroche et le nuage le plus fin);
- Un aérosol avec peinture mate vert foncé/gris vert ou un aérographe, si vous utilisez des fibres d'aquarium claires;
- Une grande boîte en carton à utiliser comme 'cabine de peinture' ou pour recueillir les inévitables projections de colle à côté des objets;
- Des fibres d'herbe très fines (0,2 à 0,4 mm (de marque bon marché);
- Des fibres d'herbe Wildgrass de Noch;
- Des petites feuilles Noch vertes foncé et vert olive;
- Des petites pommes Woodland Scenics: "fruit" T47.

raison, le nombre de grosses branches est assez réduit. Le but est que le maximum de fruits puisse bénéficier de la lumière du soleil, et peut-être aussi qu'il soit plus facile



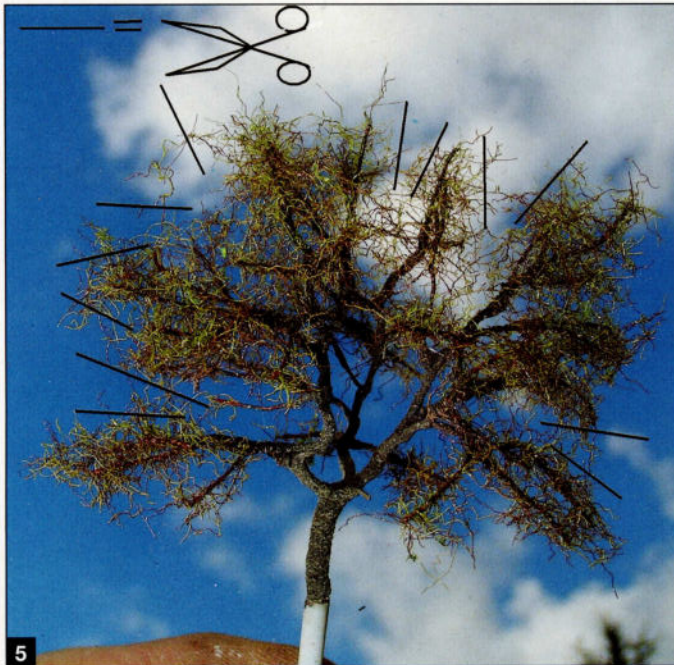
de les cueillir ! C'est la raison pour laquelle les arbres fruitiers peuvent avoir un aspect artificiel : c'est comme si certaines branches présentent les courbes et les angles les plus invraisemblables, car ils ont été taillés pour qu'elles poussent dans une direction bien précise.

Les troncs ont l'air bien souvent patinés. Et remarquez comme certains de ces arbres fruitiers sont de travers : ils doivent parfois être soutenus par deux tuteurs, placés le



long du tronc incliné, afin d'éviter qu'ils ne s'inclinent encore plus et qu'ils ne se couchent. Une idée très originale à reproduire sur un réseau modèle, n'est-ce pas? Donc, regardez (ou mieux, photographiez) dans la nature l'un ou l'autre vieil arbre à haute tige, avant de constituer votre armature.

Pour la confection de tels arbres, suivez les étapes telles qu'elles ont été décrites pour les autres feuillus. Voici encore un bref rap-



pel des étapes principales. L'armature est à nouveau bobinée au moyen de fin fil pour fleuriste (0,6 mm) afin d'obtenir un noyau plus épais (1,2 mm). Cette fois également, nous allons pourvoir notre arbre d'une écorce faite de très fine sciure MDF tamisée, collée au mélange de colle pour bois (photo 1).

Ensuite, lorsque le tout a séché pendant une nuit entière, l'armature est peinte au

moyen d'une peinture latex murale de teinte adaptée et finalement, l'arbre reçoit un aspect extérieur patiné en le brossant à sec au moyen d'une peinture gris clair/ocre, suivie d'une peinture acrylique vert bronze. Quand tout ceci est sec, cela ressemblera à ce qu'illustrent les photos 2 et 3.

Ensuite, nous allons y ajouter des brins de filtres pour aquarium finement découpés avec de la colle en aérosol (photo 4).

Il arrive souvent qu'un peu trop de fibres ait été collé à certains endroits bien précis : elles forment alors une sorte de 'pont' entre deux branches. Nous allons à nouveau les découper au moyen d'une paire de ciseaux bien aiguisée et les éliminons avec les doigts ou plus facilement encore, avec une pincette (photo 5).

Sur la photo 6, on voit quelques branches en gros plan. Après l'application de



ces fibres de filtres, j'ai encore saupoudré le tout de fins brins d'herbe (vert foncé 'Wildgrass' de Noch) et ensuite comme d'habitude, des brins très fins et très courts.

Le résultat en vue latérale est illustré par la photo 7, tandis que la photo 8 montre le résultat lorsque l'ensemble de l'arbre est recouvert de fibres de filtre et de brins d'herbe, fixés avec de la colle en aérosol.

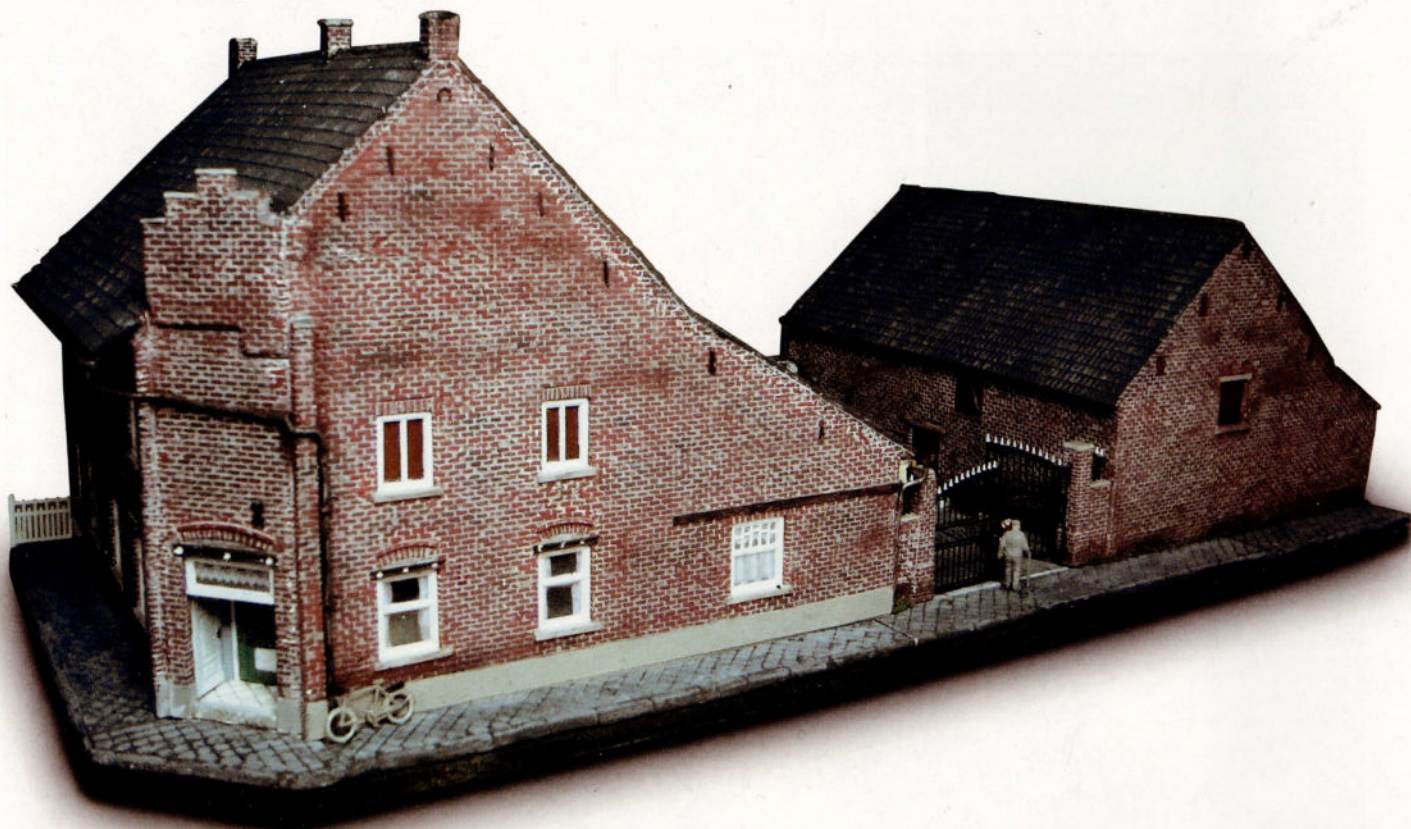
Ne recouvrez pas les arbres nus de trop de feuilles : les parties chauves peuvent être réparties sur l'arbre, de façon à ce que les branches principales et une partie du tronc restent visibles (photos 9 et 10).

Pour finir, les petites pommes doivent encore être ajoutées. Ceci se passe directement après que l'arbre ait reçu ses petites feuilles. L'arbre est alors enduit avec un peu de colle en aérosol et les pommes sont

saupoudrées en les tenant entre le pouce et l'index, principalement sur l'extérieur de la couronne. Effectuez cette opération avec mesure, car avant de vous en rendre compte, une branche est vite remplie de pommes ! En réalité, la branche pourrait se rompre. Comme c'est enfin de tradition, les deux couches successives de vernis sont ensuite appliquées. Bon appétit !

Texte et photos: Jos Geurts





BUDINGEN en miniature

La finition du gros-œuvre

DANS NOTRE PRÉCÉDENT NUMÉRO, THEO HUYBRECHTS NOUS A EXPLIQUÉ DE MANIÈRE TRÈS DÉTAILLÉE COMMENT IL A RÉALISÉ LE GROS-ŒUVRE DE L'ÉPICERIE DU VILLAGE DE BUDINGEN AU MOYEN DE PLAQUES DE PLÂTRE, QU'IL A LUI-MÊME MOULÉES. CETTE FOIS, IL NOUS COMMENTE LA FINITION DE CE GROS-ŒUVRE, SON PREMIER TRAVAIL CONSISTANT À RÉALISER LES STRUCTURES DES FAÇADES AVANT ET DE DROITE.

En reconsidérant la photo du magasin de village, on peut voir qu'un petit mur a été maçonné sur les deux côtés de la porte d'entrée, c'est-à-dire la porte servant d'accès au magasin. Pour reproduire ces éléments, nous procédons ainsi: nous prélevons de la plaque murale une bande verticale d'une largeur de 5 mm sur toute la hauteur de la façade avant. En pressant plusieurs fois un objet pointu sur la plaque, la dite partie s'enlève avec précaution (photo 1). Nous plaçons cette bande contre le bord de la façade qui avait déjà été réalisée, à sa droite. Avec un petit couteau, nous marquons la façade d'une légère entaille épousant la bande. Tout le long de cette entaille, nous prélevons deux millimètres de façade, de manière à pouvoir y loger la bande. Après quoi nous la collons en bonne place avec de la colle Bison, en faisant en sorte que les jointures entre le mur et la bande correspondent parfaitement. Nous répétons l'opération sur la partie gauche de la façade avant, en vue

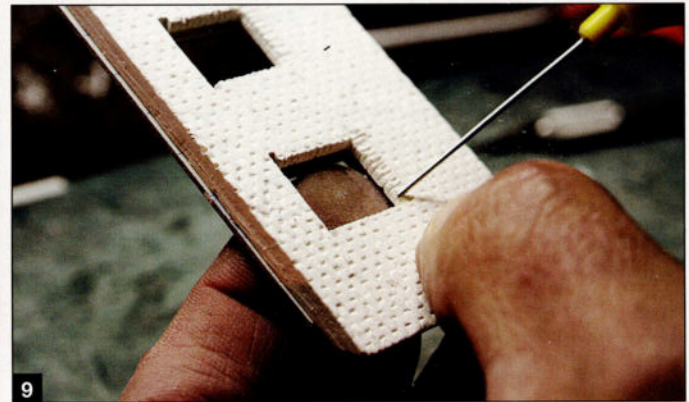
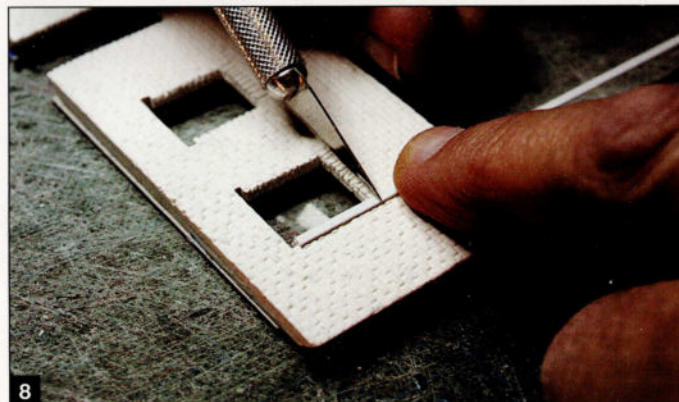
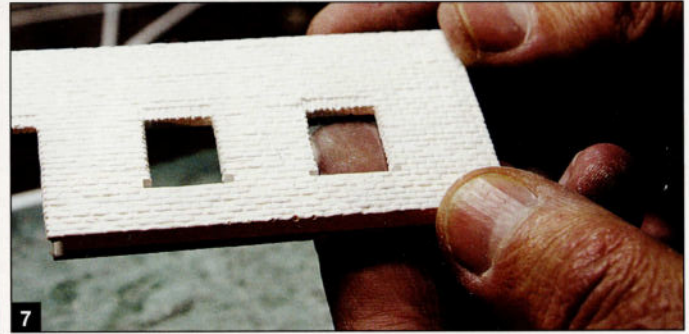
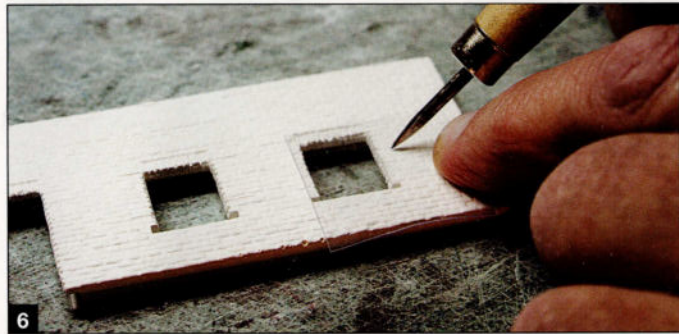
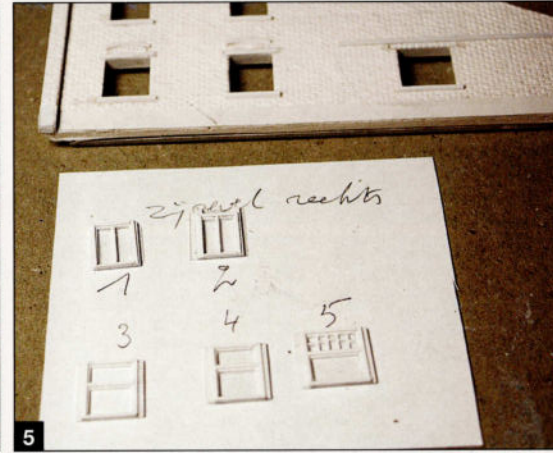
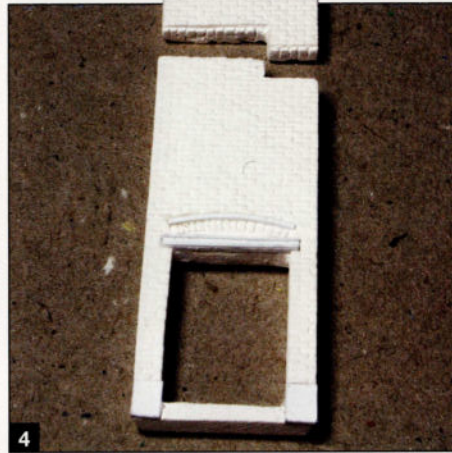
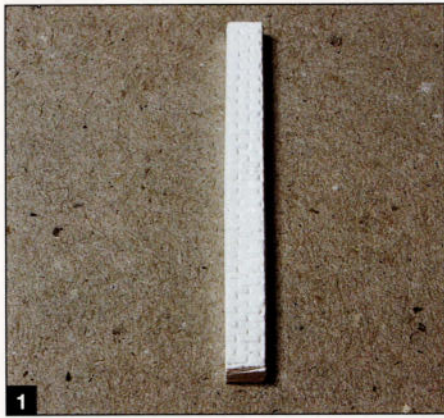
d'y loger une construction de forme carrée de 5 x 5 mm (photo 2). La façade latérale de droite doit quant à elle présenter sur son côté gauche une construction similaire, mais d'une longueur de 8,5 cm. Nous la collons elle aussi en bonne place (photo 3).

L'avancée en haut de la petite façade avec porte d'entrée

Cette partie comporte un pignon à redans d'une hauteur de trois cm. Nous la réalisons une fois de plus avec un morceau de plaque murale sur laquelle nous entaillons des petits escaliers. Au bas du morceau de plaque murale, nous faisons ressortir les jointures en l'entaillant légèrement (photo 4). Sur les faces latérales des escaliers, nous entaillons également pour obtenir des jointures. Nous plaçons tout cela sur la petite façade avec porte d'entrée, en les avançant toutefois de 2 mm. Après les avoir comparées, nous collons les deux parties ensemble.

La réalisation des fenêtres

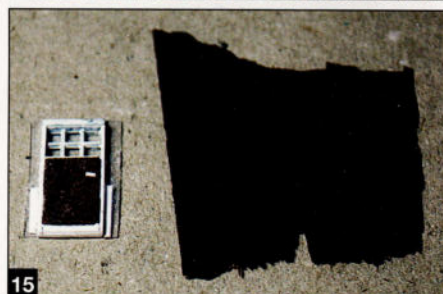
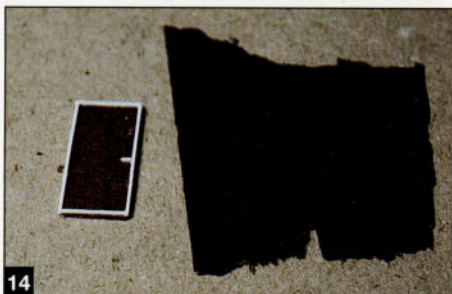
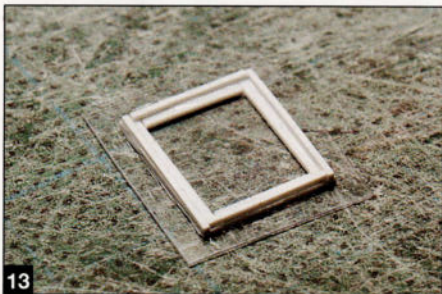
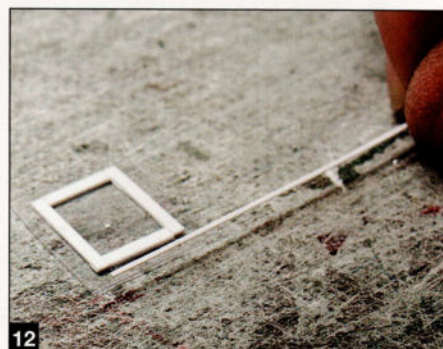
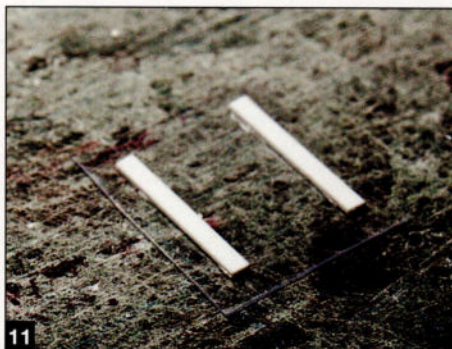
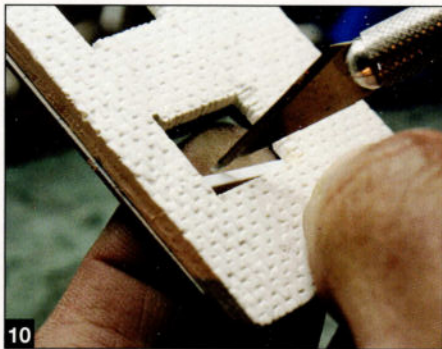
Pour ce travail, nous avons besoin de bandes Evergreen de 1,5 x 1 mm, 1 x 1 mm, 0,5 x 0,5 mm et un épais morceau de feuille plastique. Nous découpons un morceau de la feuille plastique pour l'ajuster avec l'ouverture que présente le châssis de fenêtre, dans les façades de notre modèle. Nous prenons comme référence la façade latérale de droite, puis donnons à chaque fenêtre un numéro que nous notons sur un bout de papier: 1-2 pour l'étage et 3-4-5 pour le rez-de-chaussée. C'est nécessaire du fait que toutes les fenêtres n'ont pas exactement les mêmes dimensions (photo 5). Avec un objet pointu, nous traçons sur le papier plastique la forme rectangulaire exacte et la découpons ensuite (photo 6). La forme obtenue doit alors être ajustée à l'intérieur, juste contre la fenêtre. Nous en faisons l'essai (photo 7). Nous prenons ensuite un morceau de bande Evergreen de 1,5 x 1 mm et le maintenons contre la face latérale du châssis de fenêtre, après quoi nous le découpons à bonne longueur (photo 8). Nous répétons l'opération pour l'autre face. Ensuite, nous maintenons le morceau de feuille dans la fenêtre et collons avec de la colle plastique chacun des



morceaux de bande contre la face latérale dans la fenêtre (photos 9 et 10). Après un court temps de séchage, nous enlevons le morceau de feuille (photo 11). Nous prélevons à présent de la bande Evergreen de 1,5 x 1 mm des morceaux pour les faces supérieure et inférieure. Nous les collons ensuite entre les deux faces latérales et laissons sécher à nouveau (photo 12).

Nous prenons à présent un morceau de bande Evergreen de 1 x 1 mm, le découpons à la longueur des deux faces latérales du châssis de fenêtre et le collons sur la face extérieure de notre fenêtre. Après quoi nous faisons de même pour les faces supérieure et inférieure (photo 13). Pour l'élément intermédiaire dans les fenêtres de la façade avant au rez-de-chaussée et dans

les deux fenêtres de la façade latérale de droite, nous utilisons un morceau de 1 x 1 mm (il faut mesurer chaque fenêtre). Pour la fenêtre de la façade avant au niveau de l'étage, cet élément intermédiaire mesure 0,5 x 0,5 mm sur 1 x 1 mm. Nous pouvons maintenant mettre de côté le premier châssis de fenêtre parachevé, repris sous le n°1 sur notre papier comportant les numéros.



La réalisation des portes

Pour la réalisation des portes, nous opérons de la même façon, sauf qu'au lieu d'utiliser un morceau de feuille plastique, nous avons recours à du plasticard. Nous le mesurons et le maintenons de l'intérieur sur l'ouverture de porte. Pour l'encadrement de porte, nous utilisons une bande Evergreen de 1 x 1 mm et le collons sur le morceau de plasticard, puis nous laissons sécher. Quant au panneau de porte, nous l'avons fait à l'aide d'un morceau de bois de placage. Nous en découpons la surface utile qui viendra s'ajuster entre l'encadrement de porte (photo 14). Nous pouvons aussi procéder de cette manière pour réaliser une porte à vitrage supérieur, étant entendu que pour la fenêtre dans la porte, nous utiliserons un morceau de feuille plastique (photo 15). A supposer que nous n'aurions pas réalisé nous-mêmes les portes, nous aurions pu parfaitement faire appel aux portes en plastique de kits d'assemblage tels que Kibri ou Auhagen.

La peinture des murs

Nous utilisons de la peinture à l'eau qui a pour propriété de bien imprégner le plâtre.

Pour ce travail, il n'y a pas de marque particulière à recommander. Nous commençons par composer la couleur à utiliser pour les jointures. Elles peuvent être de couleur gris clair comme gris foncé: cela dépend du modèle. En ce qui nous concerne, ce sera du gris clair (photo 16). Comme la peinture doit bien imprégner les jointures, notre composition de peinture doit avant tout être bien liquide de manière à imbibier totalement le plâtre. Il faut donc attendre le temps qu'il faut, si on veut éviter tout mélange de couleurs. Après quoi, on passe à la mise en peinture des briquettes. Ici aussi, on compose leur coloration, un brun foncé, à l'aide de peinture à l'eau. Mais ici, elle ne peut pas baver: il ne faudrait pas qu'elle s'épande sur les jointures. Aussi, mettons-nous d'abord un peu de peinture sur un carton avec un pinceau n° 6, dont les poils doivent rester bien agglomérés. Nous répétons l'opération sur le carton jusqu'à ce qu'il ne reste plus qu'un tout petit peu de peinture sur le pinceau (photo 17). C'est ce petit restant de peinture que nous appliquons sur les briquettes de notre façade. L'application sur les briquettes se fait toujours en diagonale

et par légers effleurements, en passant et en repassant jusqu'à obtenir le résultat escompté. C'est donc avec un minimum de peinture sur le pinceau et par effleurements qu'on recouvre totalement la surface de façade (photo 18). Après avoir procédé de la sorte pour peindre toutes les façades de notre modèle, nous laissons sécher un temps. Sur certaines briquettes à mettre en avant, nous avons recours à de la poudre de pigments de couleur brun foncé, que nous appliquons légèrement avec un petit pinceau aux divers endroits à accentuer (photo 19). Nous préparons ensuite une nouvelle composition de peinture à l'eau avec du brun et du noir. Nous y trempions un petit pinceau que nous frottons au préalable sur un carton, pour lui enlever un peu de peinture. Après quoi, nous appliquons par légers effleurements ce qu'il reste de peinture sur quelques briquettes ça et là sur les façades, histoire de leur donner un petit air de façade 'ancienne'.

Le porche (porte d'accès au magasin)

Pour le réaliser, nous utilisons un morceau de

carton verni. Cela peut être par exemple un carton bleu clair découpé dans une boîte à chaussures. Nous allons l'utiliser pour réaliser les murs du porche. Nous en prenons les mesures et en découpons la forme. Ensuite, nous plions dans le carton les murs latéraux. Sur ces faces latérales, nous collons maintenant la double porte d'entrée et sur la partie centrale la porte d'entrée au magasin. A l'aide d'une bande Evergreen de 1 x 1 mm, nous réalisons encore un encadrement autour de la porte du magasin (photo 20). Nous plaçons ensuite le porche dans l'ouverture et voyons si tout s'ajuste parfaitement (photo 21).

Pour la réalisation de la surface de sol à l'intérieur du magasin, nous utilisons un morceau de carton verni blanc. Avec un crayon fin, nous dessinons les carrelages sur le carton, la superficie de chaque carrelage faisant 3 x 3 mm. Ce même crayon, nous l'utilisons pour

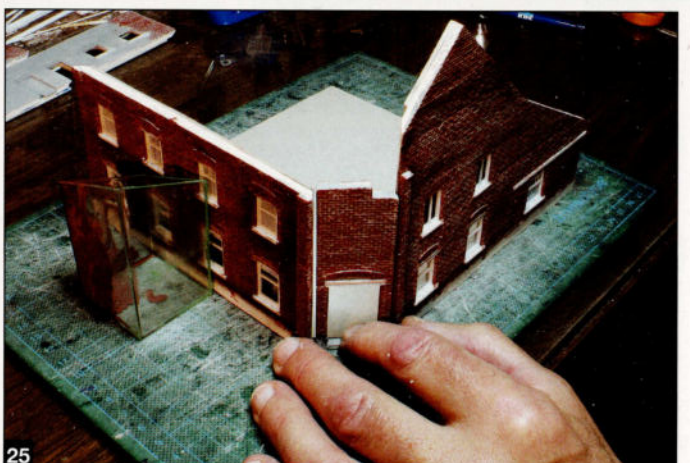
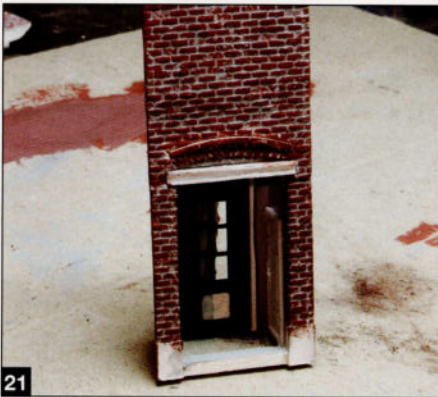
la coloration des carrelages, l'un devenant noir, l'autre restant blanc et ainsi de suite, jusqu'à remplir à peu près quatre centimètres carrés. Nous avons opté ici pour une plus grande superficie étant donné que la totalité de l'espace du magasin est pourvue de carrelages. Pour encore mieux les accentuer, nous repassons sur les lignes qui les entourent en appuyant davantage sur le crayon. On a ainsi l'impression que le niveau de sol carrelé s'en trouve remonté (photo 22). Le sol est à présent prêt pour le montage.

Nous faisons le montage de la fenêtre se trouvant au-dessus de la porte d'entrée. Celle-ci est encollée (photo 23). De même, nous encollons toutes les portes et fenêtres sur les façades, ainsi que la petite chapelle sur la façade latérale de gauche. Après quoi nous passons aux rideaux préalablement découpés, que nous plaçons à l'arrière des

fenêtres (photo 24). Tous les murs de notre modèle étant à présent terminés, il s'agit de les assembler avec une précision d'ajustement d'un angle de 45°. Pour cela, on utilise une petite scie de table à dents fines qu'on positionne en 'coin à 45°'. On peut aussi faire usage d'une petite ponceuse, mais en veillant bien dès lors à obtenir une ligne droite. Dès que les murs sont parfaitement ajustés, on peut passer au montage.

Le montage du modèle

Pour constituer la surface de fond du modèle, nous avons besoin d'une plaque en carton d'une épaisseur d'environ 4 mm. Si on n'en dispose pas, on peut tout aussi bien superposer plusieurs cartons que l'on colle ensemble et arriver ainsi à cette épaisseur. Cette plaque en carton sera le support sur lequel seront alors collés les murs. Nous fai-



sons appel ici à notre modèle en carton, dont nous vous avons parlé au début de notre article. Nous en utilisons la surface de sol. Elle est redessinée sur la plaque servant de fond puis découpée aux bonnes mesures. Nous prenons ensuite un morceau de carton léger, nous en découpons une plaque de fond à des dimensions un rien plus grandes, c'est-à-dire correspondant à l'épaisseur des murs. Après quoi nous collons le gros carton sur le morceau moins épais. Notre plaque de sur-

face de sol est prête à présent: on peut donc placer les murs. A l'aide d'un colle-tout Bison, toutes les façades sont collées l'une à l'autre, puis sur la plaque de fond. Nous prenons soin d'ajuster parfaitement toutes les façades et laissons sécher (photo 25). Nous posons à présent également le sol à l'intérieur du porche (photo 26)

La réalisation des toitures

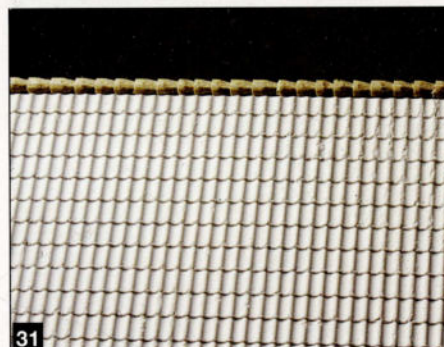
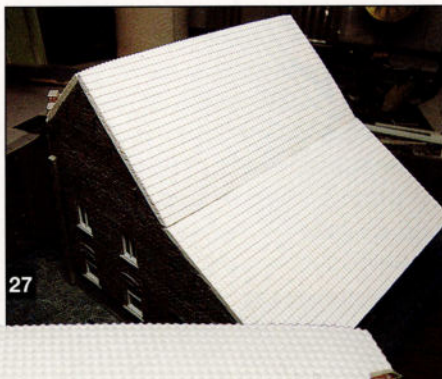
Dans notre TMM n° 67, nous vous avons

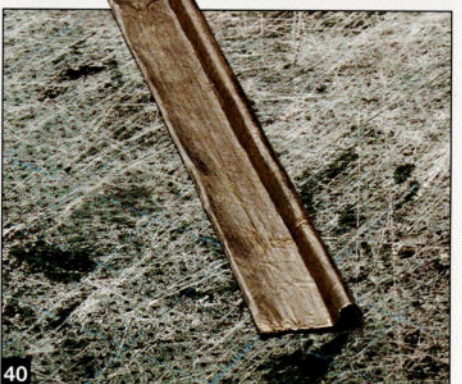
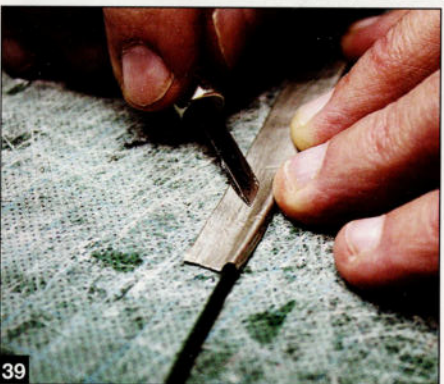
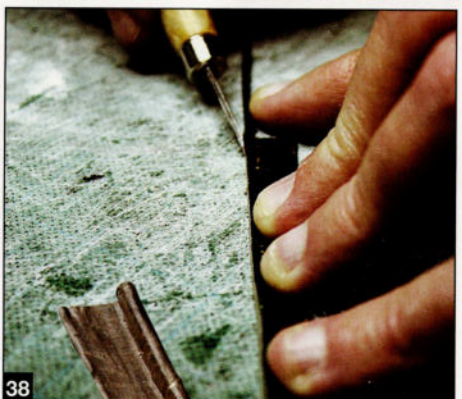
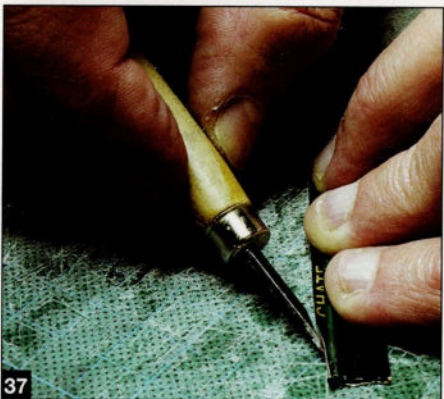
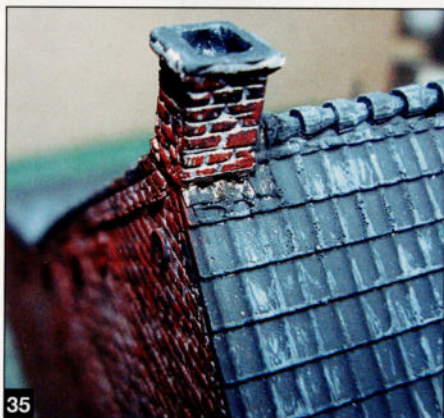
largement décrit une grande ferme carrée appelée 'Rotemwinning'. Ce bâtiment est doté d'une toiture importante nécessitant de grandes pièces de moulage pour fabriquer les plaques de toiture. Pour en obtenir aussi la plus grande solidité possible, il a été fait appel à de la poudre de céramique.

Pour le toit de notre épicerie, nous avons également besoin de grandes pièces. Les mesures exactes de la toiture sont d'abord dessinées au crayon sur la plaque de céramique. Nous les entaillons ensuite avec un objet pointu ou un couteau, et il nous faut repasser quelque fois avant d'obtenir une entaille suffisamment profonde permettant à la pièce que nous voulons utiliser de se détacher tout simplement de la plaque. Nous voyons si toutes les plaques de toiture ainsi obtenues s'ajustent bien à notre modèle et ponçons encore ça et là des bords récalcitrants, jusqu'à que l'ensemble de la toiture corresponde parfaitement aux façades (photo 27). Pour la fabrication de la plaque de toiture correspondant à la façade avant, il faut tenir compte de l'ouverture à donner à l'escalier de façade. C'est donc tout un travail d'adaptation sans oublier qu'il faut aussi prélever les résidus de céramique dont on n'a pas besoin (photo 28). Lorsque nous en avons terminé avec tout cela, nous pouvons alors passer à l'encollage de la toiture aux façades.

Les tuiles faitières

Pour cela, nous utilisons des bâtonnets de brochettes. Ceux qui ont un diamètre de 3 mm sont les plus appropriées. Avec un crayon-feutre, nous traçons une ligne sur le bâtonnet, qui constituera le dessous des tuiles faitières. Après quoi nous mettons des entailles séparées de 4 mm sur le bâtonnet avec un petit couteau bien tranchant. Partant du côté où se trouve la ligne, nous pressons l'entaille pour cercler le bâtonnet jusqu'à son autre côté. Nous obtenons donc comme des petits anneaux. Tout le bâtonnet est travaillé de la sorte (photo 29). Ensuite, nous taillons le bâtonnet avec un petit couteau pour en prélever un peu de bois, depuis le milieu entre chaque petit anneau jusque contre un





Les cheminées

Notre modèle comporte trois cheminées faites elles aussi de plâtre et mises en peinture dans la couleur adéquate. Reste encore à les placer. A l'aide d'une Dremel munie d'un disque à polir, nous apportons des entailles dans le faite du toit. Celles-ci ne peuvent excéder la dimension requise pour l'emplacement de la cheminée. Après d'éventuelles corrections, on peut encoller la cheminée pour la fixer.

Comme on le fait pour tout bâtiment, il faut maintenant rendre étanche l'alentour des cheminées. Pour cela, on peut utiliser du papier argenté, mais nous préférons nous servir plutôt de la fine bande de plomb cerclant le bouchon d'une bouteille de vin (photo 33). Sa structure est assez épaisse que pour permettre une manipulation sans risque de la briser. Après l'avoir rendue préalablement bien lisse, nous coupons la bande de plomb, en nous munissant d'une latte, une bandelette d'une largeur de 2 mm (photo 34 - 34 bis - 34 ter). De cette pièce rectangulaire repliée, nous prélevons une longueur qui s'ajuste parfaitement contre la connexion de la cheminée et du toit. Nous l'encollons en bonne place. Avec un petit couteau oblique, nous pressons bien la pièce contre les tuiles et la face de la cheminée. Pour la finition de la peinture des cheminées, nous avons recours à une peinture gris mat d'Humbrol (photo 35).

La réalisation des gouttières et des tuyaux d'écoulement

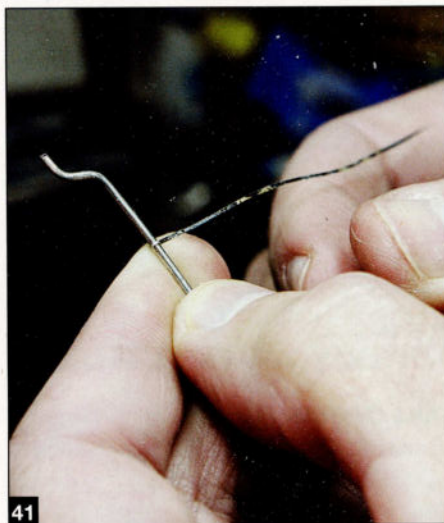
Nous utilisons aussi la fine bande de plomb de bouteilles de vin pour fabriquer les gouttières. Après l'avoir rendue au préalable bien lisse, nous la découpons en bandelettes d'environ 1,5 cm (photo 36). Leurs faces grises deviendront l'extérieur de la gouttière. Après quoi nous plaçons (à environ 3 mm maximum du bord) à l'une des faces de la bandelette un morceau de fil à relier de Bekaert (photo 37). La bande peut ainsi être pliée sur toute sa longueur (pho-

suivant. Nous obtenons ainsi nos tuiles faitières. Le bâtonnet entaillé est encollé ensuite au faite du toit (photo 31).

La peinture du toit

Nous faisons ici à nouveau usage de peinture à l'eau. Pour notre modèle, la couleur est un gris très foncé virant au noir. Les tuiles de ce qui était alors une épicerie étaient en effet des tuiles de ciment de

cette couleur. La peinture doit bien imprégner la plaque de toiture, si bien que les petits joints entre les tuiles soient eux aussi recouverts. Laissez sécher l'ensemble. Dès que tout est bien sec, on y met de façon arbitraire des petites taches avec un pinceau n°4, ceci pour donner au toit un peu plus de profondeur. On les applique donc ça et là avec peu de peinture sur le pinceau (photo 32).



41



42



43



44



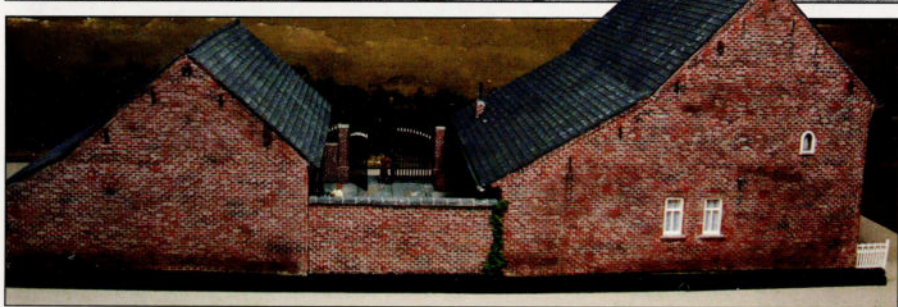
45



to 38). Nous l'enroulons et mettons cette partie arrondie au-dessus du morceau du fil à relier. Avec notre couteau, nous pressons sur le fil, de manière à ce que notre gouttière prenne sa forme arrondie (photo 39). Nous enlevons le fil à relier et nous en avons fini avec une partie de gouttière (photo 40). Pour obtenir une gouttière tout le long du toit, il nous faut encore en réaliser ainsi cinq autres. Nous mettons 2 à 3 bandes l'une contre l'autre dans le sens directionnel, au-dessus du morceau de fil à relier. Nous encollons légèrement toute la longueur et y mettons, se chevauchant, les autres bandes. Nous pressons le tout et

enlevons avec précaution le fil à relier. Nous venons de réaliser en fait une gouttière double couche, ce qui est rendu nécessaire pour en assurer sa solidité. Les bouts des gouttières sont alors enroulés. Notez que nous avons laissé libre l'une des faces de la gouttière. Elle sert au collage de la gouttière sur le dessous de la plaque de toiture. Les tuyaux d'écoulement sont réalisés à partir de fil Bekaert (diamètre 2 mm). Nous en écartons d'abord l'enveloppe en plastique. Le fil métallique a les dimensions exactes du tuyau d'écoulement. Nous prenons un bout de fil et le plions au bout en forme de 'S' (photo 41). Nous vérifions si le morceau

correspond bien avec la façade et la gouttière. S'il s'ajuste à l'un et à l'autre, nous le mettons de côté, le temps de faire le même travail pour tous les tuyaux d'écoulement. Dès que nous sommes prêts, nous pouvons passer à la fabrication des fixations sur les tuyaux. Pour cela, nous découpons de notre bande de plomb une fine bandelette. Nous l'enroulons avec un doigt autour du tuyau d'écoulement. Quelques mouvements de rotation autour du tuyau seront suffisants (photo 41). Avec un petit couteau tranchant, on enlève l'excédent de plomb près du tuyau. Nous faisons de même trois fois pour chaque tuyau d'écou-



La cour intérieure entre l'habitation et la grange

La cour intérieure mesure 16 x 8,5 cm et se compose d'une petite couche de béton avec des espaces ouverts. Pour notre modèle, nous utilisons une plaque murale dont seul l'envers sera travaillé. Nous faisons sur la plaque de plâtre seize entailles au couteau pour les compartimer de manière égale. Après quoi nous taillons la plaque pour fendiller le béton, une manière de reproduire ici les ravages du temps. Nous passons ensuite à la mise en peinture de la plaque en utilisant de la peinture à l'eau d'une composition bleu/noir. Nous réalisons d'un seul tenant de la plaque de plâtre le mur intermédiaire se trouvant entre l'habitation et la grange et lui donnons la même couleur que ces deux éléments. Ensuite, nous prenons une plaque multiplex d'une épaisseur de 0,5 cm et y installons les trois éléments, à savoir l'habitation, la cour intérieure et la grange. Nous veillons à ce que tout cela s'intègre bien. Nous ne pouvons pas perdre de vue qu'il faut encore installer un sentier autour de la maison. Ses dimensions (une largeur de 1,5 cm) doivent être calculées dans l'espace de la plaque multiplex. Nous y dessinons des carrelages de ciment de forme carrée sur la plaque de plâtre et lui appliquons de la peinture à l'eau de couleur gris foncé. Nous laissons sécher, après quoi nous appliquons une peinture à l'eau gris clair pour mettre en couleur les carrelages de ciment. Les carrelages sont à présent bien visibles (photo 44).

Tout est prêt pour le montage

Pour coller tous les éléments sur la plaque, une colle à bois fait l'affaire. Pour que l'ensemble fasse joli, nous mettons une peinture vert foncé sur le bord tout autour de la plaque multiplex. Comme c'était l'usage à cette époque, le WC se trouvait à l'extérieur: notre épicerie ne faisait pas exception. Le WC se trouvait à l'arrière dans un coin attenant à la grange sur la cour intérieure. Nous avons donc veillé à ce qu'il ne manque pas au tableau (photo 45). Pour conclure, nous plaçons (et collons) sur l'ensemble quelques figurines, un banc sur la cour intérieure, un vélo contre la façade et tout à l'arrière, dans la partie ouverte (mais néanmoins recouverte) de la grange, une pompe à eau.

lement. Pour faire adhérer les soutiens sur le tuyau, nous utilisons de la colle seconde (photo 42), après quoi les tuyaux d'écoulement sont encollés également avec de la colle seconde respectivement au mur et à la gouttière.

Notre épicerie avait également une remise. Nous considérons que pour la construire on a appliqué la même méthode de construction que celle de l'habitation même. Il s'agit ici en fait d'une construction facile à réaliser.

La réalisation du grillage en fer

Nous avons prélevé de notre plaque mu-

rale deux murets et un pilier de soutien. Ce dernier a une hauteur de 3,5 cm et les murets sont hauts de 2,5 cm. Nous les avons peints dans les couleurs adéquates et collés ensemble. Entre les deux murets, nous plaçons le grillage qui provient de Bush. Nous collons sur chacun des murets ainsi que sur le pilier de soutien des pierres de revêtement qui ont été découpés d'un morceau de plasticard et peints en gris. Sur les murets vient aussi une petite partie de grillage. Les pointes des grillages sont peintes en blanc laqué (photo 43). La longueur totale du grillage et des murs maçonnés attenants est de 8,5 cm.

Texte: Theo Huybrechts

Photos: Jan Nickmans





On TraXs

Un nouveau monde au Musée néerlandais des chemins de fer

Evan Daes était présent avec son 'Gringolandia' à l'échelle 0n3, qui a entre-temps été agrandi au moyen d'un nouveau module, comprenant une remise pour locomotives et une plaque tournante.

EN S'INSPIRANT DE L'AMBIANCE RÉTRO QUI ENTOURAIT LES EXPOSITIONS DE MODÉLISME AU COURS DES ANNÉES '80, 'MITROPA' A ORGANISÉ AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER D'UTRECHT L'ÉVÈNEMENT INTERNATIONAL DE MODÉLISME FERROVIAIRE BAPTISÉ 'ON TRAxs', DU 20 AU 22 FÉVRIER ÉCOULÉS.

Au sein de 'Mitropa.nl' – un groupement de modélistes ferroviaires qui utilise le forum comme moyen de communication – la nostalgie vis-à-vis des anciennes expositions de modélisme ferroviaire qui se

tenaient à 's Hertogenbosch était grande, depuis un certain temps. Selon ce groupement, l'arrivée du commerce de seconde main avait fait disparaître l'ambiance agréable qui prévalait au sein de ces expo-

sitions, où des modélistes pouvaient exposer leur réseau à d'autres modélistes. Ce groupement songea alors à un événement de modélisme ferroviaire impliquant les organisations de bourse aux Pays-Bas. Mais les initiateurs de ce projet n'enregistrèrent que peu de réactions, jusqu'au moment où ils entrèrent en contact avec le Musée des Chemins de fer d'Utrecht qui voulait renouveler ses journées annuelles du mo-

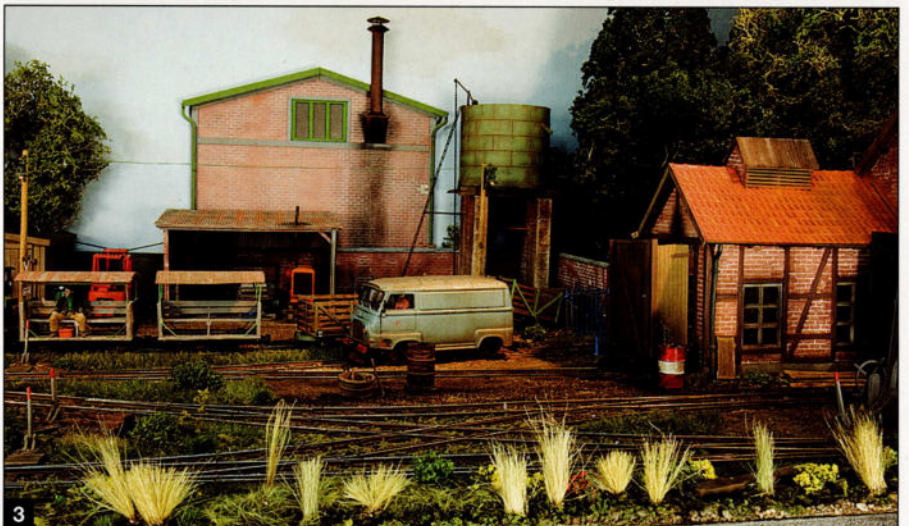
1. Le réseau modèle 'Brig Visp Zermatt' en H0m fait partie d'un des trois plus grands réseaux modèles et illustre une ligne fictive du RhB, quelques part à Graubünden.

2. Marcel Ackle est venu de Suisse avec son 'Rymenzburger Chnollebahn' à l'échelle IIf (1:22,5ème, écartement de rails de 26,7 mm). Marcel nous a promis de coucher sur papier les techniques qu'il a utilisées à cette occasion: nous y reviendrons donc.

3. Le 'Petit Dépôt 012 & 018', un petit réseau à l'échelle 0 du club français 'Escadrille St. Michel', aux écartements de 14 et de 18 mm.

délisme. Il semble donc que 'On TraXs' n'est pas l'exposition dont avaient rêvé les deux parties, bien qu'elle ait été couronnée d'un grand succès, assez inédit.

Mais comment cela a-t-il pu être possible: ce n'était pas l'exposition attendue par ses organisateurs et pourtant, le succès fut largement au rendez-vous? Grâce à ses initiateurs, Henk van Kolk, Marty van Beek et Ronald Halma de 'Mitropa', Jelle Rijnhout du Musée des Chemins de fer et Paul de Groot (avec son réseau d'importateurs et de fabricants), une exposition de modélistes ferroviaires pour modélistes ferroviaires a pu voir le jour. Cette exposition présentait une bonne sélection de jolis réseaux modèles qui n'avaient généralement pas déjà été présentés aux Pays-Bas, ainsi qu'une plate-forme pour fabricants et importateurs. Les organisateurs ont parfaitement réussi à ne montrer que de beaux réseaux modèles: on y trouvait exposé pas moins de trente réseaux, à savoir les meilleurs de Belgique, du Danemark, de l'Allemagne, de France, du Grand-Duché de Luxembourg, des Pays-Bas et de la Suisse. Un peu à l'écart des réseaux modèles, on trouvait entre les véritables locomotives des emplacements pour les importateurs, les fabricants de petites séries et les revues de modélisme spécialisées. On y trouvait tout ce qui est disponible, ainsi que les nouveautés de Nuremberg. Dans cette 'rue commerciale' se trouvaient également un certain nombre de stands de vente. Pas de commerce à grande échelle, mais entre autres Anita Decor, GM&S, Atelier Belle Epoque et des articles exclusifs, du matériel de décor, des accessoires, de l'outillage et des livres. Si vous cherchiez des locomotives ou des wagons, il fallait vous rendre à Houten. Peut-être qu'une chance a été perdue de déposer quelques



sets de départ à des prix attractifs dans la boutique du musée, passage obligé pour les visiteurs. Le public était principalement constitué de parents avec enfants. Pour beaucoup de ces visiteurs de musée traditionnels, c'était la première fois qu'ils visitaient un événement de modélisme ferroviaire. Cela aurait pu être si beau si tous ces jeunes rendus enthousiastes auraient pu retourner chez eux avec un set de départ sous leur bras...

C'est de ces enfants et de leurs parents qu'est venue cette réflexion: 'On TraXs'

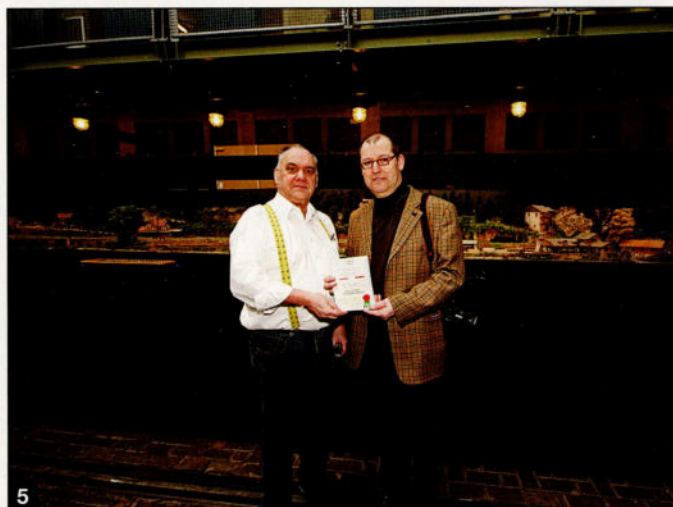
n'est peut-être pas l'exposition qu'avaient désiré les organisateurs. Les visiteurs du Musée des Chemins de fer sont surtout des familles, qui veulent vivre quelque chose: non seulement admirer ce qui est

4. Erlaubrück est une petite ville du sud-est de l'Allemagne conçue par Ton Janssen, où le chargement des wagons de marchandises souève pas mal de poussières...

5. Le 'Dreimühlentalbahn' de Jacq Damen fait sans aucun doute partie du top européen: il a été choisi par les lecteurs de 'Train Minia-

préservé, mais aussi interagir. On a également parfois entendu dire de la part du public que les 'petits trains' étaient disposés trop hauts et qu'ils roulaient peu. Des remarques ont même été faites que *culture Magazine* comme étant le plus beau réseau modèle de 2009. Lors du déroulement de l'exposition 'On TraXs', Guy Van Meroye lui a rendu un diplôme bien mérité.

6. Sur le réseau 'New Ponca Yard' long de douze mètres, les amateurs de longues rames pouvaient s'en donner à cœur joie...



6





7. Sur les stands commerciaux, il y avait parfois de surprenantes découvertes à faire. Un ancien réseau modèle avec rails en fer-blanc, où des modèles désuets faisaient des ronds...



8 & 9. La papeterie et l'usine de pulpe 'F. Huber & Sohn' est un réseau modèle à l'échelle G_n15, ce qui signifie un réseau modèle à voie étroite à l'échelle 1:22,5ème, avec un écartement de rails de 16,9 mm, sur base d'un écartement de rails de 15 pouces (soit 381 mm) très courant en Grande-Bretagne pour des réseaux industriels ou campagnards.

tains constructeurs ou opérateurs restaient trop longtemps devant leur réseau, bouchant ainsi la vue. Une partie de ce public attendait manifestement autre chose de ces organisateurs.

Les réactions de nombreux pères et de grands pères étaient également intéressantes: c'était comme si ils retournaient au Musée des Chemins de fer avec des sentiments de nostalgie pour leurs petits trains électriques qu'ils avaient reçu, lorsqu'ils étaient enfants. C'était plus qu'un jouet: c'était de l'émotion. Les souvenirs forts de l'assemblage de leur train électrique, avec leur papa... Lorsqu'il se faufilait sous la planche du réseau, il devenait alors bien plus qu'un simple père: un héros, voire un camarade de jeu. S'ils ont pu admirer les beaux réseaux modèles visibles à 'On TraXs' à hauteur des yeux, les pères et les grands pères n'ont pourtant pas ressenti l'émotion lorsqu'ils étaient enfants. A la recherche de cette émotion, ils avaient tendance à passer rapidement au réseau modèle suivant, pour voir si les petits trains y circulaient encore de façon 'rétro'. Et c'étaient les (grands)-mères et les enfants qui s'empêchaient de faire remarquer aux (grands)-pères qu'un

vélo gisait dans l'eau, que les mauvaises herbes sortaient de la boîte et que le chat poursuivi par le chien avait renversé une bombe aérosol de peinture, au passage... Un nouveau monde se faisait alors jour: le train-jouet est tout autre chose que ces réseaux modèles et dioramas réalisés avec tant d'amour et de soins pour les détails, et que l'on pouvait voir à 'On TraXs'...

'On TraXs' est désormais le 4ème grand événement de modélisme ferroviaire aux Pays-Bas et selon votre correspondant, c'est beaucoup. Car tous ces événements s'adressent au même public et pêchent dans le même vivier des modélistes ferroviaires. 'On TraXs' se différencie toutefois par l'absence de commerce à grande échelle et par sa localisation particulière. Un point positif – inattendu – fut le fait que des 10.000 visiteurs recensés à 'On TraXs', la majorité se rendait pour la première fois à une exposition de modélisme ferroviaire. Quant à savoir s'ils y reviendront, le futur nous l'apprendra. En tous les cas, ils auront l'occasion de le faire, car il est déjà sûr que 'On TraXs' sera à nouveau organisé, en 2010 et en 2011. Les dates exactes ne sont pas encore connues, mais se situeront

vraisemblablement à nouveau pendant les vacances de février aux Pays-Bas.

Les organisateurs peuvent en tous cas compter sur la collaboration des modélistes ferroviaires: ces derniers ont ressenti beaucoup de plaisir à On TraXs, les repas et petits déjeuners pris en commun n'y étant pas pour peu. Tout a été soigné jusque dans les moindres détails: à part leur brosse à dents et leur... réseau modèle, les modélistes ne devaient amener rien d'autre! Et les réactions des participants commerciaux furent également toutes positives. Même les fabricants de petites séries et les importateurs plus septiques sont d'avis soit de participer (pour ceux qui ne l'ont pas fait), soit de participer plus intensivement, après avoir pu juger du contenu de ce premier 'On TraXs', ce qui ne fera que croître l'intérêt pour le visiteur.

Pour les organisateurs, la balance restera à faire entre le monde des modélistes ferroviaires et celui des visiteurs traditionnels du musée, mais grâce à la passion des modélistes ferroviaires et le professionnalisme du Musée, cela devrait pouvoir se faire.

Texte et photos: Gerard Tombroek



RAIL 2009

met le 'fine scale' au menu



LE 'FINE SCALE' A LONGTEMPS PARU ÊTRE UNE AFFAIRE EXCLUSIVEMENT RÉSERVÉE AUX PURISTES, MAIS AU COURS DE L'EXPO 'RAIL 2009' QUI S'EST TENUE LES 6, 7 ET 8 MARS DERNIERS, TOUT UN CHACUN A PU CONSTATER QUE LE MODÉLISME EN 'FINE SCALE' ÉTAIT EN EXCELLENTE FORME. VOTRE CORRESPONDANT NE PARVENAIT PRESQUE PAS À S'EXTRAIRE DE LA SALLE OÙ ÉTAIENT EXPOSÉS LES RÉSEAUX MODÈLES RÉALISÉS À CETTE ÉCHELLE, MAIS COMME IL RESTAIT ENCORE D'AUTRES CHOSSES À PHOTOGRAPHER DANS LES AUTRES SALLES...

Après l'exposition 'On TraXs' qui fut un succès au Musée des Chemins de fer d'Utrecht, deux semaines avant la tenue de l'exposition 'Rail', il était intéressant de savoir combien de participants allaient encore être intéressés par cette dernière. Après avoir dénombré 15.000 visiteurs, l'organisation et les participants furent satisfaits, l'expo en elle-même étant intéressante, sans plus. Ce fut un bon choix que d'organiser la 'Proto 87 Convention' internationale au cours de cette expo 'Rail'. Grâce à cette initiative, quelques perles de modélisme ont été présentées à Houten en provenance de

C'est vrai : l'époque du matériel ne correspond pas au décor du réseau Fremo P87, mais quelle belle occasion de faire circuler les petits bijoux que Gerco van Zettene a réalisés en P87...



1. Vonèche en N, au 'Rail Miniature Mosan'. Où s'arrête le modélisme et où commence la peinture d'arrière-plan...?

Belgique, du Canada, d'Allemagne, de France, de Grande-Bretagne, des Etats-Unis, de Suède et bien entendu, des Pays-Bas. Le clou fut constitué par le réseau français 'Rue de la Glacière', dont vous lirez par ailleurs un reportage complet dans ce numéro.

Venus également de France, MM. Philippe Guiffard et Enard, avec leur module P87. Ce diorama représente les différents types de superstructure (rails et aiguillages) des anciens réseaux français PO et PLM qui aboutissaient à Paris, du temps de la vapeur. Les aiguillages ont été reproduits jusqu'au dernier clou, selon les normes P87. Et de plus, le tout fonctionnait d'une façon convaincante, à voir circuler en navette une locomotive compound 2-4-6-2 (1BC1), également reproduite en P87. Iain Rice présentait quant à lui son réseau modèle 'Bodesmeer' d'inspiration néerlandaise en P87, selon son approche typiquement britannique. Le summum de la construction d'un aiguillage était visible sur le réseau modèle Kai87 réalisé en P87, de Brian Harrap. Les convois y circulent sans aucun problème : il faut le voir pour le croire... Sur un réseau de 35 m de longueur en disposition Fremo 87, un trafic ferroviaire réaliste est reproduit. Ce n'était qu'exceptionnellement à la demande d'un photographe que les convois étaient arrêtés. Il était alors possible

de bien voir à quel point le matériel est beaucoup plus beau lorsqu'il est pourvu de roues en fine scale et que les laids attelages automatiques ont cédé leur place à des attelages à vis, réalisés à l'échelle. Les passants s'arrêtaient d'eux-mêmes pour participer aux démonstrations de fine scale tenues au stand info, où les constructeurs en Proto expliquaient les normes

et les techniques utilisées et démontraient leur dextérité. Quelques visiteurs profitèrent même de l'occasion pour faire équiper leur ancien modèle Roco de la série 62 SNCB ou du type NS 2400 des NS de roues en P87, par Dave Doe. Dans la même salle, Gordon et Maggie Cravett occupaient une petite place tout à fait méritée avec leur réseau 'Pempoul', réalisé en



2 & 3. 'Bodesmeer' en P87 de Iain Rice : un réseau modèle néerlandais à l'anglaise...



4. Vous pouviez presque sentir l'eau dans le nouveau chenal à l'arrière de 'Kaj M', des frères et fils Montfrooij !

5. 'Pont Voltaire' du 'club Proto 87' laisse entrevoir les entrailles de sa route...

fine scale à l'échelle 1:50ème : une véritable merveille qui sera présente à Malines, l'année prochaine.

A part la salle consacrée au P87, d'autres perles de modélisme ferroviaire étaient également visibles. Notons 'Beachly Dock', le réseau portuaire à l'échelle 0 avec son grand hall d'usine de 'Modelspoorteam', 'Trijton on the Hill', un beau réseau paysager britannique en P4 de Ton Trip, 'Saguaro Junction', un réseau américain en H0 réalisé sur base des normes Fremo de Bart Bakker, 'Forks Creek Yard' de Logging Line en On3, où les jeunes visiteurs pouvaient actionner eux-mêmes les manettes pour garer les trains, le grand réseau portuaire 'Kaj M' avec d'incroyables arrière-plans des frères et fils Montfrooij, un réseau présenté en primeur. Un arrière-plan artistique était également visible au 'Rail Miniature Mosan', avec son réseau 'Vonèche' à l'échelle N. Ce beau réseau était malheureusement caché dans un coin perdu, derrière un comptoir de vente... L'organisation aurait pu affecter une place plus adaptée à ce réseau modèle particulièrement réussi, mais bon : on sait que le public apprécie la présence des stands de vente et que certains ne viennent même à 'Rail' que dans ce but. Dommage quand même qu'un comptoir prenne la place d'un réseau modèle...



6. Quelques visiteurs ont profité de l'occasion pour faire équiper leur modèle de roues P87. Après cette modification, une série 62 de la SNCB accomplit un parcours d'essais concluant sur le réseau 'Kai87' de Brian Harrap.





7. 'Tipton on the Hill' : un réseau modèle en P4 de Ton Trip, construit selon la méthode du paysage en puzzle, comme décrite dans notre article concernant 'Flintfield', paru dans le TMM n° 80.

Les grandes salles avaient l'air un peu désordonnées. Pourquoi ne pas avoir disposé les stands de ventes dans une seule grande salle et les réseaux modèles et les stands d'information dans d'autres salles... ?

Outre les réseaux cités ci-dessus, il y en avait encore bien d'autres, mais de moindre qualité. C'est inévitable : l'expérience nous a appris que le grand public et les jeunes veulent également voir des réseaux décorés de nombreuses lampes qui clignotent et qui sont parcourus par des batteries de convois en tous sens... Rappelez-vous à ce propos le Concours de mini-réseaux en 2008, où le public a préféré un réseau comportant beaucoup de petites lampes et des bâtiments issus de boîtes de construction, plutôt que les réseaux où tout avait été 'fait maison'. C'est à ce critère que beaucoup de réseaux exposés à 'Rail' répondaient.

'Rail' propose en outre aux associations modulaires une belle plate-forme gratuite, afin de pouvoir circuler pendant quelques jours sur un

circuit de ce type : c'est l'idée directrice même du module. Quel dommage donc d'avoir appris que la présence d'un grand réseau modulaire à l'échelle 0 avait dû être annulée afin de faire de la place pour des exploitants commerciaux. Pour une question d'équilibre, ce réseau en 0 aurait justement dû être présent. Par contre, les constructeurs à l'échelle 1 pouvaient faire circuler leurs locos sur un immense réseau modulaire...

Avec ces deux expositions de modélisme qui se suivent en si peu de temps, il est difficile de ne pas établir des comparaisons: nous vous laissons toutefois juge de toute appréciation. Quant au fait qu'elles se suivent de si près, c'était une situation loin d'être idéale, tant pour les participants que pour les organisateurs. C'est pour cette raison que l'expo 'Rail' a été déménagée l'année dernière en février. 'Rail' n'a heureusement pas eu à souffrir de la tenue de l'expo 'On TraXs', ni inversement : il



8. Brian Harrap ne s'est pas facilité la tâche en construisant les aiguillages de son réseau modèle 'Kai87', réalisé en P87 : déjà avec des voies NEM, cela aurait constitué un véritable travail de bénédictin...

existe pour ces deux organisations un public suffisant. Notez donc dès à présent 'Rail 2010' dans votre agenda : elle se tiendra les 12, 13 et 14 mars 2010. Vous ne pouvez pas la louper, car cette expo promet d'être très spéciale : 'Rail' existera alors depuis 25 ans !

Texte et photos: Gerard Tombroek





Un petit coin en Z à Malines...

A PRÈS LA TENUE DE NOTRE 4^{ÈME} GRANDE EXPO DE MALINES EN OCTOBRE 2008 ET LES RÉACTIONS FLATTEUSES AYANT TRAIT À LA PLUS PETITE DES ÉCHELLES (À SAVOIR LA 'Z', AU RAPPORT DE RÉDUCTION DE 1/220^{ÈME}), L'IDÉE DE RÉSERVER UN PETIT COIN AUX ADEPTES DU 'Z' A LENTEMENT FAIT SON CHEMIN. LES ADEPTES DE CETTE ÉCHELLE VEULENT EN EFFET MONTRER AUX AMATEURS BELGES CE QU'ILS SONT CAPABLES DE RÉALISER ET QUI SAIT, DE SUSCITER PEUT-ÊTRE L'UNE OU L'AUTRE VOCATION...

Voici déjà une petite 'mise en bouche', par le biais du présent article et sur base de quelques photos. C'est aussi l'occasion de démystifier quelques croyances bien ancrées. Exemple : «Il n'existe qu'un seul fabricant en Z : Märklin !» C'est faux : Märklin est bien l'inventeur historique des modèles Mini club, mais il existe d'autres fabricants à l'échelle Z sur le marché, tant en Europe qu'aux Etats-Unis. Un de ceux-ci (Micro-Trains Line) réalise de beaux modèles de locomotives Diesel 'F7' par exemple, ainsi que de la légendaire 'GP9'. Un autre fabricant produit des voies – ballastées ou non – et un autre encore des coupleurs d'attelages Kadee. Enfin, quelques fabricants de petites séries



1. Un mini-mini réseau dans un emballage cadeau... (Photo: Pieter Willems).

proposent des modèles de locomotives et/ou de voitures, de haut niveau.

«Le décor: tout est allemand !» Non, ce n'est pas entièrement vrai. Avec un peu d'ingéniosité, d'audace et de patience, certains de ces bâtiments classiques peuvent être transformés en d'autres, qui le sont beaucoup moins...

Un constructeur néerlandais – Artitec – confectionnait même des bateaux et des bâtiments en résine. Hélas : il a arrêté cette production, la demande étant trop faible. C'est dommage, car ces modèles valaient la peine. On trouve encore une firme britannique (TimeCast Models) spécialisée en dioramas militaires, et qui reproduit également des fermes ardennaises en résine, très finement détaillées.

Et en parlant d'ingéniosité, nous avons même découvert un réseau où les portes de garage s'ouvraient, où un wagon-benne versait son chargement et où des autos faisaient des petits tours sur le réseau : oui, tout ceci est possible aussi, à cette échelle !

Certains modélistes détaillent leurs autos et leurs camions, et les transforment même en

d'autres modèles de tous les jours. Un bus articulé, un camion de pompiers, un camion-benne pour le ramassage des ordures, etc. Tout est possible, même la fabrication de voitures militaires.

«Ces locos ne peuvent rien remorquer : elles sont bien trop légères !» Il est grand temps de couper les ailes à ce canard. Des tests pratiques ont été réalisés sur le réseau d'un club : un 'gros nez' y a remorqué une rame de 11 wagons porte-conteneurs sur une rampe d'environ 3 pour cents, ce qui n'est pas peu pour du matériel Mini club ! Et ceci s'est déroulé sans problèmes. Si ceci n'est pas une preuve irréfutable...

«Il n'est pas possible de rouler en mode digital, car il n'y a pas d'espace disponible à l'intérieur des locomotives pour y loger un décodeur !» Hé bien, si : les décodeurs sont devenus à ce point minuscules que cela est devenu possible. Même pour la BR 89, nous a-t-on dit. Pour l'instant, le plus petit décodeur disponible sur le marché a comme dimensions 9 x 7 x 2,6 mm.

Vous êtes déjà un peu plus convaincus ? Les photos du présent article montrent qu'il est possible de réaliser plein de choses en 'Z', ainsi que les photos illustrant le reportage consacré au réseau 'Kapel in den bos', qui paraît également dans ce numéro.

Lors d'une première réunion qui s'est tenue au mois de mars dernier, nous n'étions que quatre, mais nous voulons vraiment toucher plus de monde. Notre idée commune est de braquer un peu plus les feux sur cette échelle, en vue d'attirer quelques-uns d'entre-vous. Si vous êtes un ancien adepte du Z ou que vous voulez découvrir ce 'petit monde magnifique', cela n'a pas d'importance: vous êtes tous bien-venus. Notre rassemblement est prévu lors de

la prochaine Grande Expo de modélisme, qui se tiendra en octobre 2010.

Que va-t-on y attendre? L'un y apportera son réseau, l'autre son armoire-vitrine avec ses locos et voitures, un troisième un diorama, un autre quelques maisons 'faites... maison' ou d'autres bâtiments encore.

Pour organiser tout cela, nous vous demandons de communiquer à la rédaction vos idées, vos plans, vos remarques et vos réali-

sations. Les initiateurs de ce rassemblement en seront prévenus et prendront directement contact avec vous. Les 'Fous du Z' espèrent déjà qu'il s'agira d'une chouette aventure et veulent la concrétiser grâce à d'autres 'découvreurs' du Z!

Texte : Denis Poot (Remerciements à Gérard Blaubeen, Pieter Willems, Jan Van Casteren et Bruno Marschang)



2. Une colonne de matériel militaire, entièrement 'faite maison' (photo : Bruno Marschang). Réalisateur : Gérard Blaubeen.



3. Même sur cette vue de gros plan, il faut bien regarder pour s'apercevoir qu'il s'agit de l'échelle Z! (photo : Bruno Marschang). Réalisateur : Gérard Blaubeen.

4. Gérard Blaubeen transforme des camions, comme cette benne à ordures (photo : Bruno Marschang).



5. Le même modèle de loco Diesel, reproduit en trois échelles différentes (photo : Bruno Marschang).



6. Cette belle loco autrichienne a l'air aussi solide que ses grandes sœurs reproduites à de plus grandes échelles (photo : Pieter Willems).



8. Cette type 96 provient également de Märklin (photo : Denis Poot).



7. Märklin a également reproduit la série 80 à l'échelle Z (photo: Denis Poot).



9. L'adepte du Z d'inspiration belge peut heureusement disposer de quelques locomotives belges (photo : Denis Poot).



La gare vicinale de Wolvertem

DANS NOTRE QUÊTE AUX TALENTS DANS LE MILIEU DES LECTEURS DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' NOUS AVONS DÉCOUVERT LAURENT VANDERMOTTE, PAR LE BIAIS DU FORUM DE TMM. AGÉ D'À PEINE 19 ANS, CE JEUNE HOMME EST SÉVÈREMENT ATTEINT DU VIRUS DES TRAMS... IL NOUS PRÉSENTE ICI SON DIORAMA VICINAL QU'IL A CONSTRUIT À L'ÂGE DE 17 ANS, AVEC L'AIDE (UN PEU) DE SON PAPA.

Ce module de 30 cm x 65 à l'échelle H0m représente une gare vicinale typique sur la ligne Bruxelles - Londerzeel, du réseau du Brabant. Mais pourquoi ne pas laisser la parole à son constructeur, Laurent?

Un jour, dans une bourse, nous avons

trouvé la petite gare 'Villeneuve' de Jouef qui, moyennant quelques menues adaptations, s'approchait fort bien du style des gares vicinales. Le toit en ardoises par exemple a simplement été remplacé par un toit en tuiles. Vu l'espace restreint dans lequel nous voulions rester, il fallait aller à la recherche d'une gare sans halle aux marchandises ni annexes. Après un tour assez approfondi dans les archives de papa, nous nous sommes trouvés nez à nez avec la gare de Wolvertem. Nous nous sommes rendus sur place afin de réaliser quelques photos supplémentaires du bâtiment et de ses environs, et de nous imprégner de l'atmosphère locale.

Cette gare se composait uniquement

d'un bâtiment voyageurs et d'une sous-station fort inesthétique. Cette dernière a été remplacée par un édifice d'aisance, le but étant plutôt une évocation de la réalité qu'une maquette exacte.

Le plan des voies, très simple, est constitué d'un double évitement dont une partie, entièrement clôturée, servait de garage à des remorques à deux essieux déclassées. La voie est constituée de rails à l'échelle 'N' débarrassés de leurs traverses et simplement collés sur la plaque de base. Les aiguillages sont fabriqués à partir de bouts de rails pliés et les lames d'aiguilles ont été fraisées à la meule.

La ligne aérienne est constituée de po-



teaux 'faits maison' fabriqués à partir de profilés en 'H' et de tubes en laiton. Le fil de contact paraît un peu gros, mais il est fonctionnel. Il s'agit là d'un compromis qui permet d'envisager une extension future du réseau. Les palissades en béton sont également une fabrication personnelle, la recette provenant du numéro 29 de 'Train Miniature Magazine'. Comme nous ignorions ce qu'il y avait derrière cette palissade, nous avons choisi d'y créer un charmant petit jardin potager.

La motrice aux formes angulaires est une Standard en métal blanc et celle aux formes arrondies une 'Type S', prêtée pour l'occasion par un ami. Toutes deux proviennent de la maison Jocadis. La re-

morque à deux essieux est une caisse en laiton qui aurait dû devenir un autorail. En plus du modélisme, je vis ma passion pour le vicinal en étant receveur bénévole à l'ASVi (Association pour la Sauvegarde du Vicinal), qui exploite à titre muséographique l'ancienne ligne vicinale Lobbes-Thuin, avec du matériel historique. Comme quoi, la réalité et le modélisme sont parfois bien plus proches qu'on ne l'imagine...

Construction, texte et photos:
Laurent Vandermotte



Si vous pensez disposer de matériel iconographique susceptible de publication, envoyez vos photos (en couleurs d'un format minimum de 10 x 15 cm ou mieux, des fichiers numériques) accompagnés d'un texte concis à Train Miniature Magazine, 'La parole aux lecteurs', Wettersestraat 64 à 9290 Schellebelle, ou par courriel à guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be



Un siècle de vapeur (3)

Édité par le PFT (Patrimoine Touristique et Ferroviaire asbl) • 144 pages, avec 127 photos noir & blanc et 8 photos couleurs • Bilingue français/néerlandais, format 21 cm x 26,5, relié avec couvertures cartonnées, 27,50 euro

Le PFT en est à sa troisième édition dans sa série 'Un siècle de vapeur'. Tout comme pour les deux tomes précédents, la sélection des photos a été réalisée en trois grandes périodes, à savoir de 1835 à 1930, de 1931 à 1945 et de 1946 à 1966. Ces trois périodes correspondent aux trois systèmes de numérotation (Etat Belge, SNCB à 4 chiffres et SNCB à 5 chiffres) en vigueur aux chemins de fer belges.

La première période est illustrée par 33 vues historiques de locomotives à vapeur de l'Etat Belge. La période comprise entre 1931 et 1945 est quant à elle illustrée par 21 vues en noir et blanc. La partie la plus importante de cet ouvrage couvre la période de 1946 à 1967, avec pas moins de 56 photos noir & blanc et 8 vues en couleurs, prises au début des années soixante du siècle dernier. Quasi tous les types de locomotives à vapeur belges ayant existé sont passées en revue, classées par ordre numérique.

Le 4ème chapitre est consacré à la traction vapeur aux chemins de fer vicinaux (une seule vue) et aux locomotives à vapeur en service dans l'industrie belge (8 photos). Un 5ème et dernier chapitre comporte 9 photos de locomotives à vapeur étrangères.

Toutes ces photos sont imprimées en pleine page et légendées en deux langues. Outre l'endroit et la date de la prise de vues, on peut souvent y lire un bref historique de la locomotive illustrée. Ces photos proviennent pour une grande part de photographes ferroviaires réputés comme Bruno Dedoncker et C. Lawson Kerr et sont complétées par des

photos de Daniël Thielemans, Peter Brazier, H.G. Hesselinck et Robert Huysman. Quelques vues plus anciennes proviennent même des archives de la SNCB et des fabricants de locomotives. La majorité de ces photos n'a jamais été publiée auparavant. Quelques vues ne sont pas d'une qualité technique optimale, mais ont quand même été reprises, eu égard à leur valeur historique.

A l'instar des deux premiers tomes, 'Un siècle de vapeur 3' est un achat obligé pour tous les amateurs de la traction vapeur en Belgique. Les modélistes ayant un faible pour les locomotives à vapeur pourront y trouver des informations complémentaires concernant les différents types déjà reproduits en modèles réduits, ou qui pourraient l'être. La collection de photos du PFT n'en est pas encore épuisée pour autant et est d'ailleurs régulièrement enrichie : on peut donc s'attendre à la sortie d'un tome 4 dans quelques mois. Ce livre est disponible au PFT et dans notre propre 'Train-Boutique'.

(GVM)



Couleurs vicinales

Par Frits van der Gragt, édité par les Editions du Cabri, dans sa série 'Collection Images Ferroviaires' • 175 pages, avec 266 photos couleurs et 7 photos noir & blanc, 8 cartes de réseau. Unilingue français (avec intro en néerlandais, anglais et allemand), format 23 cm x 31, couverture cartonnée, 49,00 euro.

De tous temps, la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux) a intéressé les amateurs de tramways, tant en Belgique qu'à l'étranger. Ce fut le cas du Néerlandais Frits van der Gragt, qui depuis la fin des années quarante, a été fasciné par les chemins de fer vicinaux. A l'occasion

de l'Exposition Universelle de 1958, Frits réalisa ses premiers clichés en couleurs de nos vicinaux. Il traversa notre pays de part en part et visita tous les réseaux de la SNCV existants entre 1958 et 1980, en fixant sur la pellicule des scènes vicinales quotidiennes. Grâce à une sélection de quelques-uns de ces superbes clichés en couleurs, le lecteur accomplit un voyage nostalgique à travers une Belgique disparue, où les trams vicinaux étaient partout présents ; depuis lors, ce pan entier de l'Histoire de la Belgique a vécu... Outre les photos de Frits van der Gragt, on en trouve encore d'autres provenant de photographes tramviaires réputés, comme Marcel Albrecht, Olivier Geerincq et Luc Koenot.

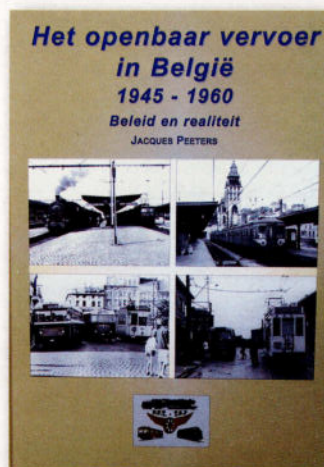
Et ce ne sont pas seulement les amateurs de trams qui seront charmés par cet ouvrage : les amateurs de trains qui ont atteint la cinquantaine et qui ont vécu cette période – consciemment ou non – le seront sans doute également. Ce livre donne une belle image d'une époque où le tram régnait encore en maître dans nos villes et nos villages, et où la circulation routière était beaucoup moins intense. Pour ceux qui veulent construire un réseau modèle datant des époques III et IVa, cet ouvrage est une mine de photos d'atmosphère, grâce aux photos illustrant des bâtiments, des poteaux indicateurs, des panneaux publicitaires, le mobilier urbain et le trafic routier. Bien entendu, les trams – et principalement les trams

électriques – constituent les véritables stars de cet ouvrage. Après avoir accompli un périple à travers la Flandre, Bruxelles et la Wallonie, le lecteur y trouvera un aperçu du matériel roulant électrique qui existait à cette époque.

Ce livre est rédigé exclusivement en français, un choix voulu par l'éditeur. C'est ce qui a permis de rendre les légendes des photos plus complètes, au lieu de légendes bilingues forcément plus courtes. Les lecteurs néerlandophones peuvent toutefois obtenir une traduction complète de cet ouvrage via internet, en téléchargeant un fichier sur le site www.cabri.fr/raildoc/couleursvicinalesNL.pdf. Le texte en néerlandais est même plus étendu que celui repris en français dans l'ouvrage, une petite compensation pour le fait de devoir consulter texte et photos séparément. Pour les lecteurs anglophones et germanophones, une traduction est également disponible sur internet, une manière originale d'élargir l'horizon de vente de cet ouvrage.

'Couleurs vicinales' est une nouvelle sortie dans la série 'Collection Images Ferroviaires' des Editions du Cabri, qui ne peut manquer dans aucune bibliothèque d'amateur de trams digne de ce nom. Cet ouvrage est par ailleurs disponible dans notre 'Train-Boutique'.

(GVM)



Les transports publics en Belgique 1945 – 1960 Politique et réalité

Par Jacques Peeters, édité par le PFT, format A4 (21,50 x 30 cm), relié, couverture cartonnée, 287 pages, plus de 400 photos en noir et blanc, tableaux, cartes, plans de lignes. Unilingue français, prix : 45,00 . Dépôt légal : D5596/2009/03

Le PFT vient d'éditer un nouvel ouvrage: il s'agit d'un ouvrage volumineux, écrit par Jacques Peeters, qui décrit les transports publics en Belgique, de 1945 à 1960. Pour les amateurs ferroviaires, ce livre se situe donc entièrement dans l'époque III. Cet ouvrage donne une image très claire et détaillée des transports publics au cours de cette période. Il est réparti en 14 chapitres, qui décrivent chacun un aspect différent des transports publics. Bien entendu, plusieurs chapitres sont consacrés aux chemins de fer, aux vicinaux, aux transports urbains existants dans les plus grandes villes belges, et enfin, au redémarrage laborieux après les démolitions survenues au cours de la Seconde Guerre mondiale.

L'auteur de ce livre, une autorité dans le domaine des transports publics, n'évade aucune question gênante. Les problèmes survenus dans les transports publics au cours de l'après-guerre sont ainsi étudiés, ainsi que la discussion portant sur la préférence à donner au chemin de fer ou aux autoroutes, le dépérissement du réseau des chemins de fer vicinaux et l'éviction concomitante du tram par le bus, tant en ville qu'à la campagne. Le rôle joué par la politique dans ce domaine au cours des années de l'après-guerre est clairement mis en lumière à cette occasion.

'Les transports publics en Belgique' n'est donc pas seulement un simple 'livre d'images': son auteur nous entraîne dans la gestion des transports publics de la Belgique de l'après-guerre et met clairement en lumière l'influence de différents groupes de pression. 'Les transports publics en Belgique' constitue ainsi un des meilleurs ouvrages de référence écrits à ce sujet, au cours de ces dernières années. Plus de 400 photos, tableaux, plans de lignes et cartes illustrent ce livre et font que le lecteur se voit présenter une excellente image de cette époque. Beaucoup de ces photos n'ont encore jamais été publiées auparavant, ce qui rend ce livre encore plus intéressant.

'Les transports publics en Belgique, 1945-1960, Politique et réalité' est un must pour tout qui est intéressé par les transports publics en Belgique. Grâce au nombre élevé de photos publiées, cet ouvrage est également de nature à séduire les modélistes ferroviaires, car elles leur procureront quantité d'informations intéressantes afin de décorer correctement un réseau belge datant de l'époque III.

(Guy Holbrecht)



70 ans de chemins de fer betteraviers en France

Par Eric Fresné, édité par LR Presse, 12 Le Sablen, F-56400 Auray
144 pages, avec 138 photos noir & blanc, 24 photos couleurs, 9 cartes et 41 dessins à l'échelle 1/43,5 du matériel roulant. Unilingue français, format 21,5cm x 28,5, couverture souple
ISBN 978-2-903651-47-3 à commander chez l'éditeur, 27,50 euro.

Ce n'est pas dans nos habitudes de recenser des livres traitant de sujets étrangers, mais pour '70 ans de chemins de fer betteraviers en France', c'est bien volontiers que nous

faisons une exception à cette règle. Le sujet abordé est le réseau français en voie de 60 cm ayant servi jadis à l'acheminement des betteraves vers les sucreries. Dans notre pays, ce transport fut essentiellement assuré par les Chemins de fer vicinaux, mais en France, c'était l'œuvre de compagnies privées. Les premières lignes à voies étroites ont été posées à la fin du 19ème siècle et utilisaient de la voie Decauville de 60 cm. La plus forte concentration de ce type de lignes a été notée à l'Est de Paris et le long de la Somme, de l'Oise et de l'Aisne. Déjà avant la Première Guerre mondiale, plusieurs sucreries exploitaient leur propre réseau ferré, avec du matériel spécialement construit dans ce but par différents fabricants dont Decauville, Orenstein & Koppel et Kraus. Au cours de la Première Guerre mondiale, ces lignes à voie étroite jouèrent un rôle logistique important, puisqu'elles furent mises à contribution pour un usage militaire. Après les Hostilités, une pléthore de matériel se fit jour, tant d'origine allemande qu'américaine, ce matériel échouant dans les sucreries, pour y servir fidèlement pendant de nombreuses années. A la fin des années '50, le trafic betteravier par rail subit toutefois la concurrence de la route, et le dernier réseau de ce type fut arrêté en 1964.

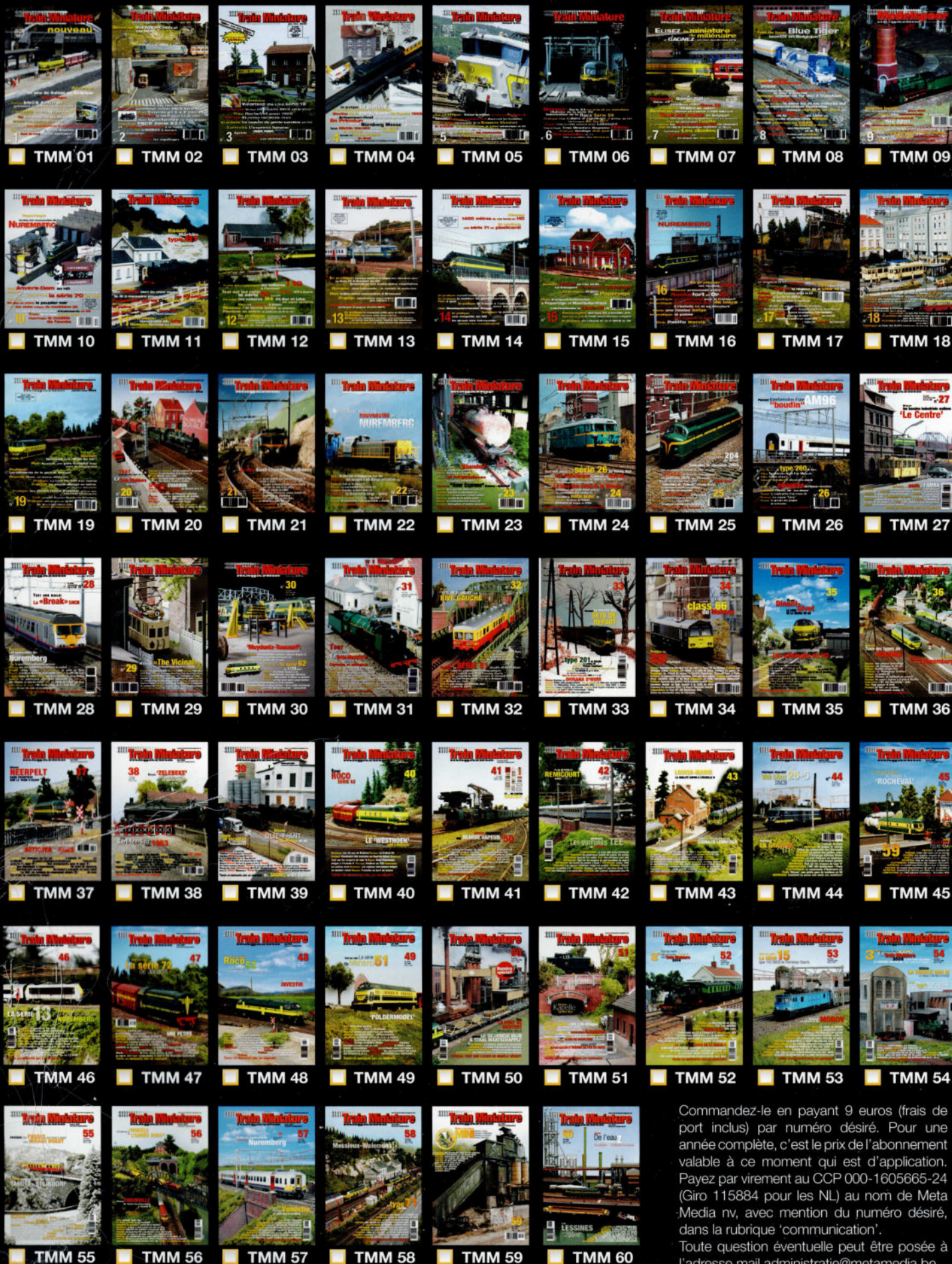
Dans le 1er chapitre de cet ouvrage, vous pourrez y lire la passionnante histoire de cette industrie agroalimentaire et du transport des betteraves par rail qui lui était associé. Le 2ème chapitre décrit l'aspect technique du traitement des betteraves, les installations nécessaires et comment ces dernières étaient aménagées. Le 3ème chapitre décrit de façon détaillée le matériel de traction. Il s'agissait principalement de locomotives à vapeur de diverses origines mais vers la fin, des petites locomotives Diesel furent également utilisées. Le 4ème et dernier chapitre traite en détails du matériel à marchandises. Les descriptions des locomotives et des wagons sont à chaque fois illustrées par un croquis à l'échelle 1/43ème (face latérale et avant/arrière) et par plus de 160 photos.

Ce livre constitue une source quasi inépuisable d'inspiration pour les amateurs de réseaux à voie étroite. Vous y trouverez un trésor d'informations, tant au sujet du matériel roulant que concernant l'aménagement des réseaux ferrés. Si vous êtes à la recherche d'un mini-réseau, vous y trouverez votre bonheur. Un achat à conseiller à tout amateur de chemins de fer, à n'en pas douter.

(GVM)

Manqué un numéro ?

Train Miniature



Commandez-le en payant 9 euros (frais de port inclus) par numéro désiré. Pour une année complète, c'est le prix de l'abonnement valable à ce moment qui est d'application. Payez par virement au CCP 000-1605665-24 (Giro 115884 pour les NL) au nom de Meta Media nv, avec mention du numéro désiré, dans la rubrique 'communication'. Toute question éventuelle peut être posée à l'adresse mail administratie@metamedia.be

s.p.r.l. Jocardis

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

<http://www.jocardis.be>

E-mail: webmaster@jocardis.be

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



JOC 35300 (2R) AM851 Sabena 2 Pantos
JOC 35301 (3RD) AM851 Sabena 2 Pantos



JOC 35302 (2R) AM856 Sabena 1 Panto
JOC 35303 (3RD) AM856 Sabena 1 Panto



JOC 35306 (2R) AM Sabena 598 Airport Express
JOC 35307 (3RD) AM Sabena 598 Airport Express



JOC 35304 (2R) AM597 Sabena petit avion
JOC 35305 (3RD) AM597 Sabena petit avion



JOC 35308 (2R) AM 596 ex Sabena
JOC 35309 (3RD) ex Sabena

EN PREPARATION!

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Atheam - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec-Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Fallers - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gagemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - IMU - Jocardis - Jordan - Jouef - Kadec - 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 - Vittrains - 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

Jocardis