

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

84

11^e année
septembre 2009
Prix: € 7,95

Réseau: le Havenzicht KAJ-M



MINT RÉSEAU: RAVERSYDE 1913
PLAN: LE LONG DES BERGES DE LA MEUSE
TEST-ÉCLAIR: LA LOCO À VAPEUR 96.030 ROCO
TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS
PRATIQUE: LES MAGASINS MONTEVIDEO À ANVERS
TEST-ÉCLAIR: LE WAGON 'SNCB COLIS' D'HOBBY TRADE
TEST-ÉCLAIR: LE 'PICASSO' DE 'MISTRAL TRAIN MODELS'
PRATIQUE: LA GARE 'NORD BELGE' DE TSD/MKB-MODELLE
PRATIQUE: LES DIORAMAS INDUSTRIELS D'EMMANUEL NOUAILLIER
REPORTAGES: LE 'CHATHAM SHOW' ET 'RAILZ MINIWORLD ROTTERDAM'



P 209610



Une nouvelle locomotive belge!

Locomotive diesel série 59 en livrée jaune à large bande verte
et phares doubles (nouveau!), époque IV
Numéro 5933 dépôt Merelbeke
Munie de leds à ton chaud et d'un klaxon.

SÉRIE LIMITÉE 1000 EXEMPLAIRES AU NIVEAU MONDIAL

À COMMANDER CHEZ VOTRE DÉTAILLANT SOUS RÉFÉRENCE 37274
LIVRAISON PRÉVUE POUR L'AUTOMME



Les modèles belges en 2009.

Paraît 11 fois par an

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Wettersestraat 64 - B-9260 Schellebelle

tél: 0032 - (0)9 369.31.73

fax: 0032 - (0)9 369.32.93

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 RÉDACTION

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

RÉDACTION

 Gerard Tombroek, Jaques Le Plat, Max Delie,
Michel Van Ussel, Bart Luyten, Tony Cabus, Luc Hofman,
Eric Sainte, Herwig Vanderlieck, Jean-Luc Hamers, Gerolf
Peeters, Martin Petch (GB), Jacques Timmermans, Bertrand
Montjobaques, Matti Thomaes, Emmanuel Nouaillier,
Erwin 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

guy.van.meroye@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 2ans) 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.



Commencez petit...!

Lorsque vous aurez ce numéro de septembre en mains, les vacances d'été seront bel et bien finies. Nous espérons que cette période vous a permis de recharger vos batteries, comme cela a été le cas à la rédaction...

En effet, nous n'avons pourtant pas chômé pendant l'été et nous vous offrons le présent numéro, au contenu très varié. Des membres de la rédaction sont ainsi allés voir 'RailZ Miniworld' – où le réseau modèle permanent a quasi doublé de superficie – ainsi que l'exposition annuelle de Chatham. Nos collègues britanniques nous ont à nouveau offert un échantillon de leur savoir-faire en matière de modélisme ferroviaire. Il s'agit de petits projets, mais beaux et détaillés. Et nous constatons avec un certain plaisir que cette tendance est en train de traverser la Manche en direction de nos contrées... Nous avons déjà pu le constater à la fin de l'année passée lorsque nos lecteurs nous avaient présentés leurs chefs-d'œuvre de modélisme de très haut niveau à Malines. Nous donnons par ailleurs dans le présent numéro le coup d'envoi de l'édition 2010 de ce concours, avec la liste des participants. Le nombre d'enthousiastes qui se sont inscrits cette année est un peu moins élevé, mais nous sommes déjà sûrs que la qualité sera à nouveau au top. Rendez-vous dans quatorze mois...

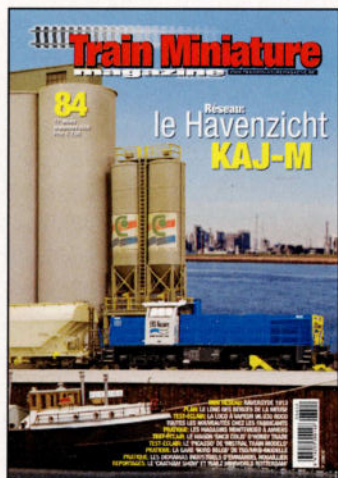
A ceux qui ne veulent pas participer à ce concours et qui nourrissent tout de même des plans de construction d'un réseau, nous leur conseillerions aussi de 'commencer petit': rien n'est plus frustrant que de travailler des années durant à un réseau modèle qui n'avance pas, par manque de temps. Lorsque par contre, le projet est réduit et qu'il a été concrétisé en quelques mois à peine, la satisfaction est alors grande. Et nous parlons d'expérience. Pas le temps, pas la place, pas de budget: ces arguments ne tiennent pas.

'Petit' signifie aussi que plus d'attention pourra être consacrée aux détails, et il est possible d'aller loin dans le domaine. Pour illustrer cet état de fait, nous avons donné la parole à un maître en la matière: Emmanuel Nouaillier présente au sein de ce numéro un reportage traitant des dioramas 'Charbon et Pavés' et 'Rue de l'Usine', qui vous feront littéralement baver. Gardez donc votre masque anti-grippe lors de la lecture, pour éviter d'endommager votre périodique favori...

Comme notre souci est de vous proposer un 'Train Miniature Magazine' le plus varié possible, nous vous présenterons aussi un réseau modèle un peu plus grand et offrant de grandes possibilités de manœuvres, ainsi qu'un plan de réseau bon pour remplir une pièce entière, où les trains peuvent faire des petits tours à leur aise. Finalement, nous aimons tous voir des trains se fondre dans de beaux paysages, n'est-ce pas? Il n'y a rien de mal à ça. D'ailleurs, une des réflexions négatives les plus souvent entendues lors d'expositions est: «Rien ne bougeait!» Admirer des trains en mouvement pendant une heure – voire plus – est très salutaire contre le stress et le plan de réseau 'Le long des berges de la Meuse...' qui vous est présenté dans ces colonnes répondra sans nul doute à vos souhaits. Le constructeur de paysages sera par ailleurs ravi à la vision de ces paysages ardennais. Si vous disposez du temps, de l'espace et du budget nécessaires, ce plan pourrait peut-être constituer le point de départ de votre grand réseau modèle. Et permettez-nous alors de venir y jeter un coup d'œil, de temps à autre...!



Photo : Gerard Tombroek



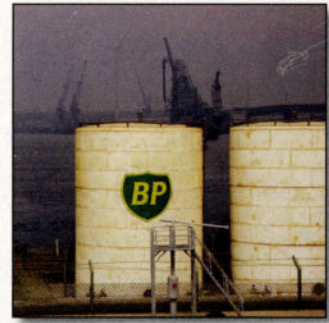
Havenzicht Kaj-M

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	6
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	17
NOUVEAUTÉS AUTOS	18
RÉSEAU: LE 'HAVENZICHT KAJ-M'	20
TEST-ÉCLAIR: LE 'PICASSO' DE MISTRAL TRAIN MODELS	28
PLAN: LE LONG DES BERGES DE LA MEUSE	30
TEST: LA LOCOMOTIVE À VAPEUR 96.030 EN H0 DE ROCO	38
TEST-ÉCLAIR: LE WAGON 'SNCB COLIS' HOBBY TRADE	44
TEST-ÉCLAIR: DES PHARES EPOCHE III	47
PRATIQUE: LA GARE NORD BELGE DE TSD/MKB	48
MINI RÉSEAU: RAVERSYDE 1913	56
PRATIQUE: DES DIORAMAS INDUSTRIELS	60
PRATIQUE: LES MAGASINS MONTEVIDEO	72
LES PARTICIPANTS AU CONCOURS DE MINIS RÉSEAUX	76
PRATIQUE: UNE MISE EN GARDE POUR L'ARMOIRE-VITRINE !	77
REPORTAGE: LE 'CHATHAM SHOW'	78
REPORTAGE: RAILZ MINIWORLD	80
RECENSION	81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

Réseau: Le 'Havenzicht Kaj-M'

'Havenzicht Kaj-M' est une reproduction réaliste d'une partie du port actuel de Rotterdam, que les frères Aart, Leo et Piet, ainsi que le fils Peter Montfroij ont dévoilé pour la première fois en participant à 'Rail 2009' et en y créant la surprise, par la même occasion. Pourquoi ce réseau modèle a-t-il laissé une telle impression ? C'est ce que vous allez découvrir dans le reportage de Gerard Tombroek, en page

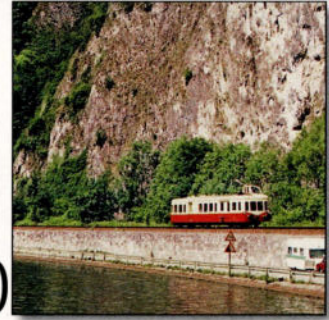
20



Plan: Le long des berges de la Meuse

Cela fait quatre ans déjà que nous avons publié le plan d'un réseau inspiré de la ligne ferrée Dinant - Givet. Avec l'arrivée du nouveau matériel roulant en H0 et d'un bâtiment de gare d'inspiration 'Nord Belge', il nous a semblé judicieux de reprendre une des plus belles lignes de notre pays comme exemple, pour servir de base à un nouveau plan de réseau. A lire en page

30



Test: La locomotive à vapeur 96.030 de Roco en H0

Lors de la récente Foire de Nuremberg, tant Roco que le tandem Märklin/Trix avaient annoncé la sortie d'un modèle de la locomotive à vapeur du type 96 SNCB à l'échelle H0. Le modèle Roco est sorti le premier, atterrissant chez les détaillants au début de cet été: il s'agit de la 96.030. Le temps était donc venu pour un 'test sur rails' approfondi, ce dont Guy Holbrecht s'est chargé de faire, en page

38



Pratique : La gare 'Nord Belge' de Trainservice Danckaert/MKB

Après la cabine de signalisation franco-belge et la gare néerlandaise 'Vriezenveen', voici le troisième projet réalisé en collaboration entre Patrick Danckaert (de 'Train Service Danckaert') et Kai Brenneis (de MKD Modelle). Comme la gare de Vriezenveen a remporté un prix dans une revue spécialisée néerlandaise, c'est peu de dire que nos attentes étaient grandes concernant cette gare belge typique du Nord Belge. Comment faire pour l'assembler ? Vous le lirez en page

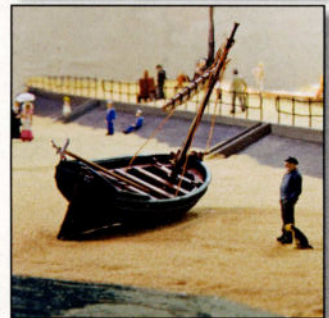
48



Mini-réseau : 'Raversyde 1913'

Avec son mini réseau 'Raversyde 1913', Christophe Boulert a remporté une belle 8ème place lors de notre 1er Concours de minis réseaux. Ce dernier a charmé le jury professionnel ainsi que le public, par le choix original de son concept et surtout la finition pleine d'atmosphère. Comment ce projet a-t-il abouti ? Vous le lirez en page

56



60 PRATIQUE: Des dioramas industriels

Les lecteurs fidèles connaissent bien les œuvres de notre collaborateur Emmanuel Nouaillier. Rappelons-nous sa collaboration à la 'Rue de la Glacière' (voir TMM 81). Avant celui-ci, Emmanuel avait construit en 2002 'Charbon et Pavés', suivi en 2003 de la 'Rue de l'Usine', qui ont servi de laboratoires pour l'expérimentation de toutes sortes de méthodes de construction de bâtiments, d'accessoires et de patine. Faisons connaissance avec ces deux dioramas industriels, en page 60.



TECHNO HOBBY

Basilikstraat 66, 1500 Hal
 Tél: 02/356 04 03
 Fax: 02/361 24 10

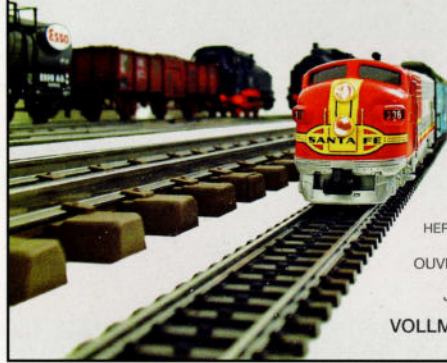
www.TechnoHobbyHalle.be

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

MAGASIN DE TRAINS MINIATURES VAN DAELE HERMAN

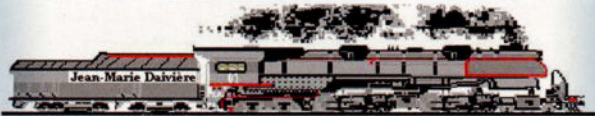
50

ANS
 DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
 EXPÉRIENCE



IEPERSTRAAT 47
 B-8700 TIELT
 051 40 01 19 TÉL.
 051 40 99 94 FAX
 HERMAN.VANDAELE@BELGACOM.NET

OUVERT DE 9 À 12H ET DE 14 À 18H
 FERMÉ LES LUNDIS,
 JEUDIS ET MERCREDIS MATINS
 VOLLMER KIBRI BUSCH TRIX



Model & Train Service sa

Jean-Marie Davière: 15 ans au service des modélistes

Construction totale ou partielle de réseaux
 Entretien, réparation, digitalisation toutes marques

NOUVEAU: entretien immédiat sur rendez-vous

Nouvelle session de séminaires à partir du 06/09/2009 (voir agenda)

NOUVEAU: Site de vente en ligne

(Décor, Digital, Outillage, Pièces détachées, Occasion)

NOUVEAU: Shop occasion ouvert sur rendez-vous.

WWW.TRAINSERVICE.BE

Chemin du Bois de Hal, 43 à 1420 Braine l'Alleud
 Tél. 0475/43.28.12 - 02/366.25.20 - Mail trainservice@skynet.be

0084_0119_TMM_MTS

CL-DECOR BVBA TRAINS MINIATURES HO - N - LGB

Revendeurs pour LSM, Roco, Märklin, Megano,
 LGB, Peko, Piko, Fleischmann e.a.



Edelstalen, FLEX Rails
 pour LGB 3m

Stationstraat 79
 8340 Sijsele
 Tél. 050/35 04 62
 Fax 050/35 05 40
 GSM 0477/27 14 96
 e-mail: cl.decor@proximedia.be
www.cl-decor.be

Heures d'ouverture du magasin:

Lu - ma - me: 17h. à 20h.

Je - ve: 14h. à 20h.

Sa: 9h. à 19h. • Di: 10h. à 12h.30

0048/01/TMM

hobby trade

Maintenant disponible
 de Hobby Trade :



8 versions / numéros différentes

T	S	D
train	service	danckaert

Importateur: Train Service Danckaert

e-mail: tsd@tsdbvba.be
www.modeltrainservice.com

Disponible:
 de MKB-modelle
 gare Nord-belge in HO



Avec éclairage. Plaques d'itinéraire éclairé.

Nouveauté et disponible !!!



Der Schienenreiniger
 Für kontaktfreudige Schienen



Nous y présentons toutes nos nouveautés:

EUROMODELBOUW 09

MARKLIN

La série 59 SNCB à doubles phares

Après des mois de spéculations et de rumeurs, le sort en est enfin jeté : Märklin va sortir en arrière-saison un modèle de la série 59 pourvue de doubles phares. Il s'agit d'un modèle de la locomotive 5933 de l'atelier de Merelbeke en livrée jaune, agrémentée de bandes vertes. Seule une série limitée de ce modèle – d'à peine mille exemplaires – va être néanmoins fabriquée et ceci, pour le monde entier... Vous pouvez cependant commander ce modèle dès à présent auprès de votre détaillant préféré sous la référence 37274. La sortie d'une version Trix de ce modèle n'est toutefois pas prévue. (GVM)



ROCO

Des nouveautés d'arrière-saison pour le marché belge

Parmi les nouveautés d'arrière-saison chez Roco, nous avons remarqué un modèle de la série 62 en livrée jaune arborant le logo Infrabel (6242). Ce modèle est destiné au marché belge et intéressera sans aucun doute les amateurs de l'époque V. Vous pouvez le commander sous la référence de catalogue 62778. La sortie de quelques nouveaux wagons belges est égale-

ment attendue en arrière-saison. Il s'agit d'un wagon à parois coulissantes 'Hbis' (réf. 66.682) et d'un wagon plat chargé soit de deux jeeps VW Iltis de l'Armée belge (réf. 66.777), ou d'un camion MAN de nos forces armées (réf. 66.778).

ROCO

La 'Litra N' des DSB (ex BR 52)

La sortie de la version danoise de la BR 52 de la DRG réjouira tous les modélistes qui transforment des locomotives à vapeur en modèles belges (réf. 62261). Cette locomotive présente des roues noires : elle constitue donc un modèle de base idéal en vue d'une transformation en une version belge de la type 26. La type 26 (ex BR

50 et 52) est une locomotive de guerre standard dont un nombre innombrable d'exemplaires fut fabriqué. Les modélistes moins expérimentés parviendront eux aussi à transformer facilement ce modèle en une locomotive belge, moyennant quelques manipulations simples et l'utilisation d'un aérographe. (GVM)



FLEISCHMANN

Des 'Fals' Xpedys

Fleischmann a annoncé la sortie en arrière-saison d'un set de wagons belges du type 'Fals' en HO et agrémentés des inscriptions de Xpedys, à savoir une nouvelle filiale du Groupe SNCB, née de la fusion de 'B-Cargo' et d'IFB (Inter Ferry Boats). Xpedys gère un parc de 6.800 wagons, parmi lesquels 1.600 wagons pour le transport en vrac de charbon, de minerais et de produits de carrières. Il s'agit dans le cas présent d'une édition limitée de 500 exemplaires, exclusivement réservés aux distributeurs belges de la marque Fleischmann. Ce modèle peut être commandé sous la référence de catalogue 552305.



LS MODELS

Des wagons pour le transport de coils 'Thams'/'Tas'

Les premiers sets de wagons pour transport de coils du type 'Thams' ont été fournis aux détaillants durant les mois d'été. Il s'agit de sets 32015 et 32017 qui comportent des wagons pour transport de coils 'Tas' (type 3614 A3 et A4) d'époques IIIc/IVa. Ces sets ont été vendus en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. LS Models a néanmoins promis de sortir une nouvelle série. Les autres variantes, tel le type 'Thams' (époques IVm), seront disponibles sous peu. Ces wagons pour transport de coils se caractérisent en outre par un très haut niveau de détaillage, en comparaison aux 'Shmms' précédemment sortis. (GVM)



AEROGRAFES + PIÉCES DÉTACHÉES
 PEINTURE pour AEROGRAPHIE - POCHOIRS
 PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
 POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

STAGES IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :
 WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS
 PORTES OUVERTES : 5/9/09 10-17h + 6/9/09 13-17h

obeeliks

www.obeeliks.com



Modeltrein Paradise
 Trains aux bons prix, service, garantie

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

Welkom bij Modeltrein Paradise

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

**Buurtspoorwegen
 &
 Stadstrams
 in België**



Un programme DVD pour amateurs de trains et de trams

**Une nouveauté dans ce programme
 de Buurtspoorwegen & Stadstrams**
 (Vicinaux et trams urbains en Belgique)

€ 29,75 + € 3,50 de frais de port

A commander directement chez :

Groenendal Video Groep, Bleumerweg 2, 1901 MJ Castricum Nederland.

Pour toutes infos et commandes: www.groenendalvideogroep.nl

0122_MSM_Buurtspoorwegen

Viessmann Commander

Toujours la seule centrale
 avec plan de voies intégré
 et automatisation complète !



www.viessmann-commander.de

- Ecran tactile en couleur
- Märklin-Motorola et NMRA-DCC
- Conduisez jusque 8 locomotives ensemble !
- Aiguillages et signaux dans le plan de voies
- Rétrosignalisation: s88 et Viessmann SpeedBus
- Automatisation complète aussi sans PC !
- Connexion PC par porte USB rapide

**Train
 Technology**

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM
 Helpdesk:
help@traintechology.com



Viessmann

Commander

KOMBIMODELL

BERTSCHI AG **DÜRRENÄSCH**



**DISPONIBLE
 MAINTENANT !**

10387.01

10387.02

10387.03

Set "Bertschi I": Hupac wagon porteur T4.1 + camion
 MAN TG-A LX avec trailer 40', chargés avec des
 conteneurs pour liquides "Bertschi AG - Dürrenäsch"

Bertschi AG de Dürrenäsch en Suisse est le transporteur innovateur pour l'industrie chimique en Europe. Ces conteneurs pour liquides se trouvent sur les voies et sur les routes européennes tous les jours. Combinaison unique du trafic road-rail, disponible avec 3 différentes immatriculations.

Aussi disponible de stock: les sets avec T4.1

10384.03

10386.04

10390.01

10381

10382

"Van Dieren"

"Zingg Fruchtexpress"

"Norfolkline"

"VOS Logistics" (set de 3)

"WETRON" (set de 3)

Disponible en octobre 2009:

Set "Bertschi II": Hupac wagon porteur
 T4.1 avec conteneurs silo 40' et 20'.



Distribution en
 Benelux & France:

**Train
 Technology**



LS MODELS

Des voitures-lits 'WLABmee'

LS Models sort une nouvelle série de voitures-lits du type 'WLABmee'. Ces voitures sont utilisées par différentes compagnies ferroviaires européennes, parmi lesquelles les chemins de fer russes, biélorusses et slovaques. Elles ont été construites dans les années '90 et sont équipées du confort le plus moderne. Comme nous avons déjà pu le constater chez LS Models, ces voitures ont été figuolées jusque dans les moindres détails. Les inscriptions sont lisibles à la loupe. Elles sont fournies avec un aménagement en version 'nuit'. Les banquettes peuvent néanmoins être remplacés par des sièges, fournis dans un petit sachet. En guise d'ultime détail, vous recevez une petite feuille reprenant les différentes destinations que vous pouvez découper et coller derrière la plaque d'itinéraire transparente. Ces voitures sont systématiquement proposées en set de deux exemplaires appartenant à la même société. (GVM)

LS MODELS

Un wagon-citerne à gaz

LS Models ne s'intéresse pas uniquement aux locomotives et aux voitures : la marque s'est également positionnée avec beaucoup de détermination sur le marché des wagons. Ce wagon-citerne français du type 'Uas', destiné au transport de gaz tel que le butane et le propane, est une nouveauté dans la gamme. Ces wagons sont utilisés par différentes sociétés de transport et de location sur le marché international. Ils peuvent être mis en service sur un réseau modèle belge des époques IV et V. LS Models a pour l'instant prévu d'en sortir 19 variantes, dont un certain nombre de variantes de formes. Les détails spécifiques ainsi que les petites différences, tel que la présence d'une tôle de protection contre le soleil, des extrémités classiques ou arrondies, sont systématiquement pris en compte. Les variantes choisies sont immatriculées auprès de différentes sociétés très connues telles Millet, Ermewa, Simotra et Sati. Le détaillage de ces wagons relativement simples a été correctement reproduit. Ils sont en outre équipés d'essieux tournant doucement dans des boîtes d'essieux en laiton, montées sur les bogies Y25 bien connus. (GVM)

LS MODELS

La BB16500 SNCF

LS Models sort spécialement pour le marché français un nouveau modèle de la locomotive électrique BB 16500 de la SNCF. Celle-ci est proposée dans plus de 20 variantes de teintes et 36 matricules différents! Chaque modèle se caractérise par des détails spécifiques qui le différencient des autres variantes. L'acquéreur ne doit monter aucune pièce détachée supplémentaire, à moins qu'il ne souhaite exposer le modèle de manière

statique. Le premier modèle qui a quitté l'usine chinoise est peint dans la livrée vert clair d'origine, dépourvue de filets de décoration. Les grilles d'origine se situent sur les flancs et deux fenêtres d'angle ont été prévues sur les faces d'about (10150). La deuxième locomotive, qui arbore le matricule 416 649, appartient à la division 'Fret' de la SNCF (réf. 10157). Ce modèle peint en vert, gris foncé et inox ne comporte pas de fenêtres d'angle. Il est en outre pourvu de grandes grilles latérales. (GVM)

LS MODELS

Le TA60 STVA de la SNCF

Après la version hollandaise, la livrée française du wagon du transport d'autos STVA est maintenant disponible à son tour. Ce wagon TA60 bleu turquoise est plus long que la version hollandaise. Il n'a pas été utilisé pour assurer des trains autos-

couchettes, mais bien des transports d'automobiles neuves depuis leur usine jusqu'aux dépôts locaux. Ce wagon peut être mis en service sur un réseau d'époque III. Ce modèle est proposé dans un set de deux exemplaires (réf. 30190). (GVM)



LS MODELS

Des voitures à double étage CFL

Le GAR (Groupement des Amis du Rail luxembourgeois) sort, en collaboration avec Hobby Trade, des nouvelles voitures à double étage des CFL. Deux sets différents sont disponibles:
- les DABpza 027-6 et DBpza 036-9: 135,00 € ;

- les DABpbdzfa (voiture-pilote) 001-0, DBpza 050-0 et DBpza 085-6 : 235,00 €.
Ces voitures sont proposées tant en système deux rails que trois rails, sans différence de prix. Elles sont toutes pourvues de série d'un éclaira-

ge intérieur. En Belgique, elles sont disponibles chez 'Mini Train Expo' à Blankenberge. (GVM)

TREINSHOP OLAERTS

vous propose:



Type 12

tirage unique,
modèle entièrement en métal,
moteur puissant à cinq pôles volant d'inertie,
bandages adhérents,
différentes versions,
décoration de couleurs très soignée
inscriptions fines et complètes
tant en 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 +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts - www.treinshopolaerts.be

0202/80/TMM - Olaerts

3 COMMANDES INTERNET = 5% DU TOTAL DES COMMANDES PRÉCÉDENTES DÉDUIT AUTOMATIQUEMENT SUR LA 4^e, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

60/09



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 30/06/05 source greffe)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard
Virement bancaire

ECHELLE HO

LEMATEC A RESERVER
Réf 0365 MIKADO 141 R 205 SNCF Ep. III
Réf 0366 MIKADO 141 R 840 SNCF Ep. IIIV
Réf 0367 MIKADO 141 R 1126 SNCF Ep. IIIV
Réf 0368 MIKADO 141 R 1207 SNCF Ep. IIIV

COMOFER



IMPORTATION EXCLUSIVE
Réf 200801 Locomoteur de manœuvre 245 2200 FS 149€
Réf 200802 Locomoteur de manœuvre 245 2273 FS 149€

MEHANO NOUVEAUTÉS
Réf T28455911 Double wagon Touax rail porte conteneurs Gold 45€
Réf T28455912 Double wagon AEE porte conteneurs SEACO & EVERGREEN 45€
Réf T28455913 Double wagon AEE porte conteneurs KLINE & CGA GM 45€

PROMO SÉRIE 77

Réf T2855736 Loco diesel VOSSLOH HLD 7723 SNCB 440€ 134€
Réf T2855619 Loco diesel VOSSLOH HLD 7742 SNCB 440€ 134€



PIKO



Réf 96027 plat à essieux SNCF avec 40h MAZET 16€
Réf 96028 plat à essieux SNCF avec 2X20h CALBERSON 15,50€
Réf 96034 plat à essieux SNCF avec 40h BALLOIS 16€
Réf 96035 plat à essieux SNCF avec 40h TAB 15€
Réf 96666 plat à essieux SNCF avec 40h CALBERSON 15€
Au choix 30€ les 2, 58€ par 4 ou 70€ par 5.



Réf 58628 Coffret 3x voitures CORAIL couchettes SNCF 99€
Réf 58628ECL idem avec éclairage 109€
Réf 58629 Coffret 2x voitures CORAIL couchettes mixte 112€ et SNCF 65€
Réf 58629ECL idem avec éclairage 115€

SUPER PROMO PIKO

Réf 96168 Locomotive diesel BB 46381 FRET SNCF Camillon 86€ 52€
Réf 96169 Locomotive diesel BB 464021 FRET SNCF Cassquette 86€ 52€
Réf 96168/96169 Ensemble loco diesel BB 46381 FRET SNCF + BB 464021 FRET SNCF 166€ 99€

BREKINA PAR SAI



Réf 2091 Peugeot 504 bleue métallisé 9,25€
Réf 2092 Peugeot 504 sable (or) métallisé 9,25€
Réf 2093 Peugeot 504 vert métallisé 9,25€
Réf 2221 Renault 12 TS jaune 8,75€
Réf 2222 Renault 12 TS bleue 8,75€
Réf 2223 Renault 12 TS orange 8,75€

RETRO 87 SAI

Réf 3427 Simca 8 (1937) verte 42,25€
Réf 3251 Peugeot DMA à plateau (gris foncé)



ECHELLE N NOUVEAUTÉS KATO/ HOBBYTRAINS

Réf K10816 Coffret TGV Duplex 10 voit. 329€
Réf K10817 Coffret TGV Duplex 10 voit. version éclairée 409€
Réf H2864 locotracteur de manœuvre YDE 20002 SNCF 115€
Réf H2965 locotracteur de manœuvre YDE 20001 SNCF 115€
Réf H28801 décodeur pour YDE SNCF 35€
Réf 11-103 bogie moteur Kato 24€
Réf 11-104 bogie moteur Kato 24€
Réf 11-105 bogie moteur Kato 24€



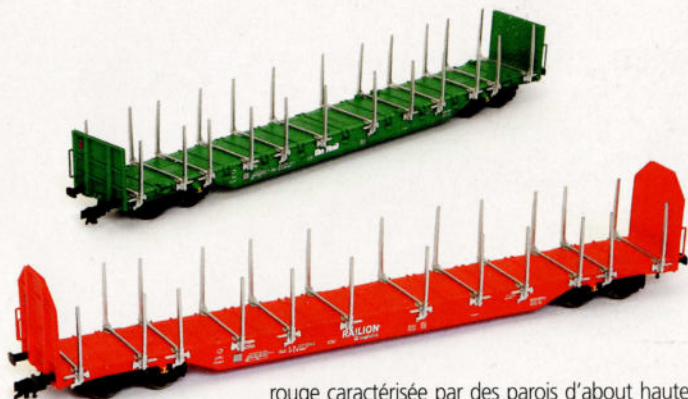
PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

Retrouvez-nous sur www.pierredominique.com

FLEISCHMANN

Un wagon 'Rn(o)os'

Fleischmann sort un nouveau wagon du type 'Rnoos', destiné au transport de troncs d'arbres. Les deux modèles en H0 proposés sont tous deux immatriculés en Allemagne. La version orange/



rouge caractérisée par des parois d'about hautes appartient à DB Railion (réf. 525401), tandis que la version verte du type 'Rnos' avec parois d'about basses fait partie de l'effectif de l'opérateur 'On Rail' (réf. 525402). Ces deux wagons ont été solidement construits, sans que cela n'affecte négativement la finesse de leur détaillage. (GVM)



MAKETTE

Un set de 4 wagons céréaliers français à 2 essieux

Ce set de quatre wagons céréaliers gris agrémentés de différentes inscriptions vertes est également une nouveauté. Il s'agit dans ce cas d'une version moderne de ce wagon céréalier, caractérisée par des parois latérales bombées. D'après les inscriptions, ce wagon se situe en époque IV (réf. 4603). (LD)



MAKETTE

Un set de six wagons minéraliers français

Dans notre TMM n° 77, vous avez déjà pu faire brièvement la connaissance de trois wagons minéraliers français proposés par la société allemande Makette. Ce nouveau set contenant six exemplaires de ces wagons est une nouveauté. Chaque modèle est donc fourni en double. Les deux exemplaires sont cependant toujours agrémentés d'une inscription différente. Dans les années '80, on

peut apercevoir des trains blocs composés de ces wagons principalement dans l'Est de la France, mais aussi dans le Benelux et en Allemagne (réf. 4751 : env. 120 €). Seul un nombre limité de détaillants propose la marque Makette dans notre pays : Jocadis, Dreamcollection, Het Spoor, Trams & Trains et au Grand-duché du Luxembourg, ModellShop (LD).

ROCO

Un 628/928 des CFL

Un nouvel autorail de la série 628/928 des CFL vient de sortir à l'intention des amateurs de matériel luxembourgeois. Cet autorail à deux caisses d'époque V mesure 552 mm de longueur. Il est pourvu d'une part d'un aménagement intérieur complet et d'autre part d'un moteur à

vingt pôles avec volant d'inertie et deux essieux moteurs. Le modèle est équipé d'une interface NEM 652 (réf. 63011). (GVM)



PMT (Profi Model Thyrow)

Une locomotive à vapeur industrielle

PMT sort en collaboration avec Makette une version privée de sa petite locomotive à vapeur BR 98.70 (une saxonne VII T). Cette locomotive est en livrée entièrement noire. Seules les traverses de tête sont rouges. Ce modèle est pourvu d'un châssis en laiton fraisé par ordinateur et d'une caisse en plastique. Il est particulièrement bien adapté pour assurer les prestations d'une locomotive privée sur un raccordement industriel (réf. 30120). (GVM)

JOUEF

Le célèbre autorail moderne X 73660 de la SNCF sort actuellement dans l'attrayante livrée de la région 'Champagne/Ardennes' (réf. HJ 2043).



EUROSPoor 2009

23, 24 & 25 octobre
Jaarbeurs Utrecht

17 ans d'existence ! A nouveau une très vaste expo sur 23.000 m²!

plus de détails et de photos des réseaux participants sur :
www.eurospoor.nl/highlights.html



Le plus grand événement de modélisme en Europe à la Jaarbeurs d'Utrecht (NL)

Plus de 50 réseaux modèles de niveau mondial, venant entre autre de France, Allemagne, Grande-Bretagne, Belgique, G-D de Luxembourg et des Pays-Bas • Ateliers/lectures et comptoirs tenus par des modélistes chevronnés • Plus d'un km de rayons de vente pour trains et accessoires neufs ou d'occasion • Des détaillants connus avec assortiments à prix cassés ! • Des réseaux à monter et à desservir par les enfants • Tout sur les trains et le modélisme ferroviaire ! • Une bourse au top en un endroit extra !

Ouverture :	Lieu :	Droit d'entrée :	Infos :
Vendredi 23 octobre : de 10.00 à 18.00	Jaarbeurs Utrecht	Adultes: € 14,00	Tél.: +31.(0)299.640354
Samedi 24 octobre : de 09.30 à 17.30	(à sept minutes à pied de la gare)	Enfants de 2 à 11 ans : € 7,50	Fax: +31.(0)299.646197
Dimanche 25 octobre : de 09.30 à 17.00.	Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht (NL)	Dix caisses ouvertes, donc peu ou pas de files	E-mail: eurospoor@eurospoor.nl
			Website: www.eurospoor.nl

Un poster calendrier 2010 pour chaque visiteur Un dépliant gratuit avec plan de la bourse Pour tous détails, consultez le site: www.eurospoor.nl/highlights.html

0084_0107_TMM_Eurospoor

MTE Blankenberge

Egalement spécialisé en matériel à l'échelle N



Heures d'ouverture:

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

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



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

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

0082-0086/TMM

MARKLIN

Un wagon-citerne OMV Wascosa

Cette version très joliment tamponnée de ce wagon-citerne privé de la société de location suisse OMV Wascosa immatriculé à la DB est une nouveauté chez Märklin. Ce wagon d'époque V est utilisé pour assurer le transport de produits pétroliers légers. Il est exclusivement proposé sous la forme d'un set de cinq wagons (réf. 46541). (GVM)



MÄRKLIN

La BR 184

Märklin sort à l'occasion de ses 150 ans une série spéciale unique de la locomotive électrique allemande BR 184. Cette loco de la Deutsche Bundesbahn pouvait être utilisée sous quatre tensions différentes. Le modèle d'époque IV de Märklin ne constitue pas vraiment une nouveauté, mais il a reçu pour l'occasion un léger lifting, une motorisation de grande puissance ainsi qu'un décodeur 'mfx' assorti. La toiture du modèle a été réalisée en métal et pourvue de quatre pantographes différents (réf. 37312). (GVM)



ROCO Un wagon porte-conteneurs Ambrogio

Nous avons trouvé chez Roco une nouvelle variante du wagon porte-conteneurs du type 'Sd-gkkms', immatriculé auprès des chemins de fer italiens (les FS). Ce wagon est chargé d'une caisse mobile de la société de transport Ambrogio (n° 66711). Ambrogio est une entreprise italienne qui possède des sites à travers toute l'Europe : l'un de ces sites est localisé à Malines, dans le voisinage du terminal de containers IFB de Muizen. Des trains de marchandises transportant des chargements Ambrogio partent quasi quotidiennement de Muizen en direction de Milan. La version de Roco n'assure toutefois en réalité aucun service en Belgique. (GVM)

MÄRKLIN

Un 'Rs' des CFL

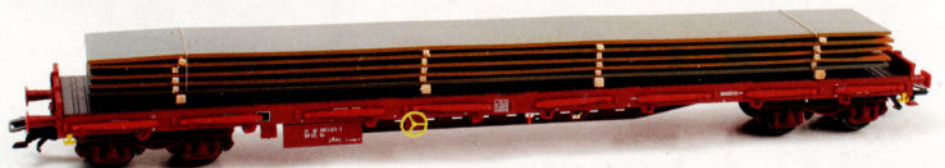
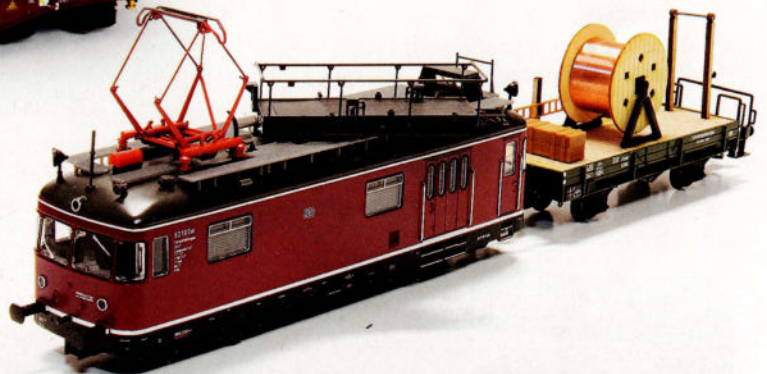
Märklin sort un wagon plat des chemins de fer luxembourgeois comportant des ranchers rabattables à l'intention des très nombreux amateurs des CFL. Ce wagon transporte un chargement de tôles en acier (réf. 47012). (GVM)

MARKLIN

L'autorail-caténaires de la DB

Avec l'essor de l'électrification des lignes ferroviaires, la DB avait besoin d'engins permettant d'entretenir les caténaires. La DB acquerra un certain nombre d'autorails caténaires pourvus d'un petit atelier et basés sur le concept des 'bus sur rails' VT98. Le modèle du 621.9 Es de la Deutsche Bundesbahn que Märklin a reproduit est équipé d'une plate-forme et d'un pantographe utilisé exclusivement pour la mise à terre

et pour le contrôle des caténaires. Ce véhicule d'entretien est attelé via un attelage spécial à un wagon plat chargé d'une tourie de câble, d'une caisse à outils et d'une échelle. Nous avons également vu un projecteur et un dôme d'observation sur le toit. Ces autorails étaient à l'origine en pourpre rouge; ils furent peints plus tard en jaune. Ce modèle est équipé d'un décodeur mfx et d'un générateur de sons. La motorisation est assurée par un moteur Sinus Softdrive de grande puissance (réf. 39971). (GVM)





ROCO

Un wagon CFF pour le transport de ciment

Parmi les nouveautés chez Roco, nous avons trouvé ce wagon monté sur bogies servant au transport de ciment. Il se caractérise par une livrée CFF et se situe en époque V (réf. 46658).



ROCO

La BR 241 Bombardier d'Hector Rail

L'époque V est une époque fascinante, qui voit apparaître de nombreux nouveaux opérateurs. L'opérateur privé Hector Rail, actif depuis 2004, en fait partie. Cette société dispose entre-temps de son propre parc de locomotives. Elle est active en Suède, en Norvège, au Danemark et en Allemagne. Hector Rail possède entre autre dans son parc autre une locomotive BR 241 de construction Bombardier : ce modèle est actuellement proposé dans la gamme Roco (réf. 062507).



LS MODELS

CityNightLine

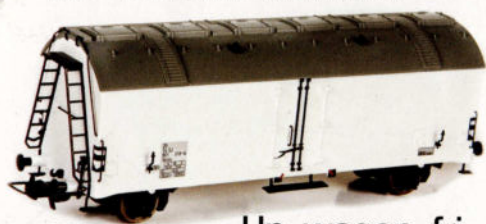
Une nouvelle variante de couleurs des voitures-lits CityNightLine de LS Models est disponible dans la livrée bleu foncé d'époque V. Ces voitures assurent différentes liaisons internationales et sont très appréciées des voyageurs. Elles sont proposées sous forme de set (49004 1 et 2). La première voiture est une Bvcmz 028 allemande. La seconde est une voiture-lits à double étage WLBm. Les deux voitures sont pourvues de série d'un aménagement intérieur en version 'lits'. Vous pouvez cependant échanger les lits dans la voiture à double étage avec des sièges, que vous trouverez dans le set joint. Dans l'autre voiture, les banquettes du milieu sont rabattues et les petites échelles ôtées. Les finitions de ces voitures sont très jolies. Elles présentent en outre des caractéristiques de roulement excellentes. (GVM)

HOBBY TRADE

Des voitures à double étage 'Metronom'

Après la livrée standard rouge des voitures à double étage allemandes utilisées pour assurer le transport de voyageurs régional, Hobby Trade sort dans la foulée la livrée de la Metronom Eisenbahn Gesellschaft en livrée blanche, jaune et bleue. Vous trouverez dans le set une voiture-pilote de 1ère /2ème classe, ainsi que trois voitures de 2ème classe. Des voitures

supplémentaires de 2ème classe peuvent être obtenues séparément. Le set est disponible en système deux rails et trois rails (réf. 63060 et 73030). Chaque voiture est en outre pourvue de série d'un éclairage intérieur fonctionnel. (GVM)



HOBBY TRADE Un wagon frigorifique SJ

Dans l'attente du wagon belge fermé 'SNCB Colis', Hobby Trade nous met sous la dent ses nouveaux wagons frigorifiques du type 'Lbcos' des chemins de fer suédois (34031). Ce wagon se situe en période III. Le détaillage est particulièrement bien réussi: nous espérons qu'il en sera de même lorsque les wagons fermés belges sortiront. Certaines pièces détachées ne sont pas comme d'habitude moulées dans la masse, mais montées séparément. Les mains-courantes et marchepieds ont été reproduits dans un métal superfin et solide. Le marquage en noir a été imprimé sur un fond en couleur argentée. Un mécanisme d'attelage court fonctionnant correctement se situe sous le châssis. (GVM)



Remerciements à Het Spoor, Modeltrein Paradise, ModellShop Luxemburg, Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.

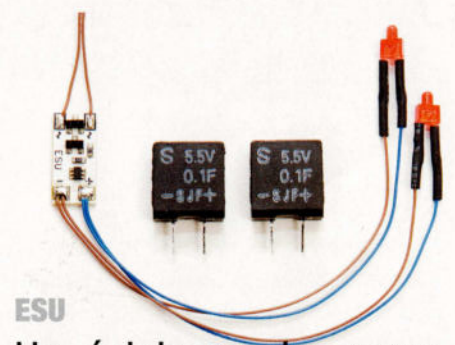




DIGIRAILS

Un décodeur

Digirails ne fournit pas uniquement de l'éclairage intérieur pour voitures et locomotives: cette société propose aussi des décodeurs. Le DR1015 est un décodeur qui supporte une charge d'un ampère et qui vous permet d'assurer l'éclairage d'une rame de quatre voitures. Ce décodeur dispose en outre de cinq sorties de fonctions. Deux de ces cinq sorties sont programmées de série afin d'assurer les phares de tête et de queue d'une locomotive. Les trois autres ports peuvent être programmés afin d'assurer l'alimentation d'un flash ou d'un gyrophare, ou encore un éclairage intérieur.



ESU

Un éclairage de queue et le Power Pack

Parmi les kits ESU destinés à l'éclairage intérieur, deux signaux de queue ont été prévus sur un certain nombre de barres de Leds. Ce nombre est la plupart du temps suffisant. Néanmoins, si vous le souhaitez ou si vous ne disposez pas de signaux de queue, rien ne vous empêche de prévoir un feu sur les deux faces d'about d'une voiture. Pour ce faire, vous devez utiliser un kit particulier comportant deux Leds rouges caractérisées chacune par une tête de deux millimètres, ainsi qu'une plaque à imprimer associée (50705). Ces signaux de queue peuvent être raccordés aux barres de Leds. ESU a également prévu un Power Pack permettant de neutraliser les coupures de courant plus longues. Les voitures peuvent ainsi rester éclairées, même devant un signal rouge. Ces Power Pack doivent être montés sur les barres de Leds. L'emplacement exact est mentionné en toutes petites lettres. Vous devez uniquement veiller à ce que la polarité soit correcte lors du raccordement de cette source d'énergie supplémentaire. Ce Power Pack est monté de série sur les barres de Leds plus longues, destinées à l'échelle I. (GVM)

CES DERNIERS MOIS, UN CERTAIN NOMBRE D'ACCESSOIRES TECHNIQUES SONT SORTIS. NOUS VOUS EN DONNONS CI-DESSOUS UN APERÇU.

ESU

Un éclairage intérieur

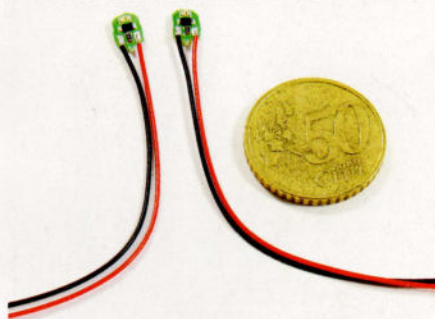
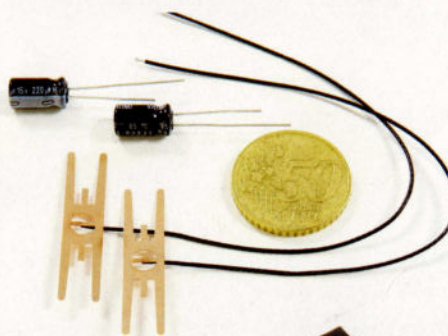
ESU est déterminé à se consacrer à d'autres composants électroniques que les commandes digitales, dont l'éclairage intérieur pour voitures. ESU utilise pour ce faire des barres de Leds classiques. Une de ces barres est destinée à des plus grandes échelles: elle mesure 38 cm (50703). Ce type de barres comporte 16 Leds jaunes et 16 Leds blanc chaud. La luminosité de ces Leds est réglable de manière à pouvoir programmer chaque teinte de couleur. Cette barre de Leds maxi est en outre pourvue d'une interface à 21 pôles permettant de connecter un décodeur. Les deux autres kits sont pourvus de diodes lumineuses

et conviennent aux échelles plus petites, allant de H0 à N. Ils comptent 11 Leds SMD blanc chaud (50700) ou jaune (50702). Vous pouvez également régler la luminosité de ces barres de Leds. Toutes les barres de Leds sont équipées d'un condensateur tampon qui permet de neutraliser les petites coupures de courant. Vous pouvez aussi raccourcir ces barres en fonction de la longueur des voitures. L'intégration des signaux de queue assurés par deux Leds rouges de deux millimètres est remarquable. Vous trouverez sur la partie arrière une bande autocollante double face destinée au montage. (GVM)

DIGIRAILS

Un kit 'anti-clignotements'

Le kit anti-clignotements de Digirails est un accessoire supplémentaire des rangées de Leds DR10 qui peuvent être montées afin d'assurer l'éclairage intérieur des voitures. Ce kit comporte deux elco anti-clignotements, deux frotteurs et du tape double face permettant de fixer la rangée de Leds. Le kit empêche le clignotement inutile des Leds, lors de la circulation du modèle. Les frotteurs sont montés sur les bogies. (GVM)



DIGIRAILS

Un éclairage de queue

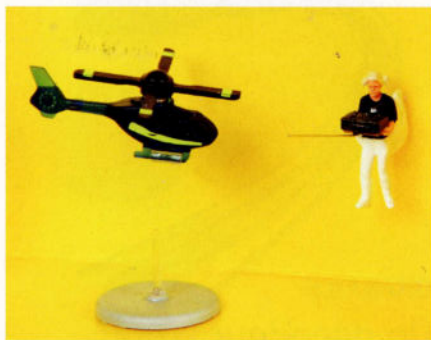
Les petits circuits imprimés de Digirails peuvent être utilisés pour équiper les voitures d'un éclairage de queue. Les circuits imprimés de 5,5 x 5 millimètres sont munis de microleds rouges. Ces petites plaques peuvent être installées sur la plupart des voitures aux échelles H0 et N. La tension maximale autorisée s'élève à 30 volts. Vous trouverez chez Digirails, sous la référence de catalogue 60.005, les frotteurs nécessaires à la prise de courant via les roues. (GVM)



DIGIRAILS

Un module pour boucle de retournement

Afin de pouvoir inverser les pôles de vos boucles de retournement, Digirails a conçu un module pour boucle de retournement DR400 piloté par microprocesseur. Ce nouveau module n'utilise pas un relais mais bien un inverseur électronique qui permet d'accomplir chaque retournement sur votre boucle de retournement sans bruit et sans aucun raté ou perte de signal. La commutation ne fonctionne donc pas comme la plupart des autres modules, qui ne réagissent qu'après un court-circuit. Le module détecte en effet ultra rapidement une augmentation de courant, permettant ainsi d'éviter toute apparition de court-circuit. Ce module est compatible avec la plupart des systèmes digitaux. (GVM)



VISSMANN

Des figurines

Nous avons trouvé chez Viessmann deux nouveaux sets dans la série des figurines animées. Le premier set consiste en un agent de police équipé d'un panneau avertisseur éclairé servant à régler la circulation (5018). Le second exemplaire représente un hobbyiste tenant une radio qui permet le

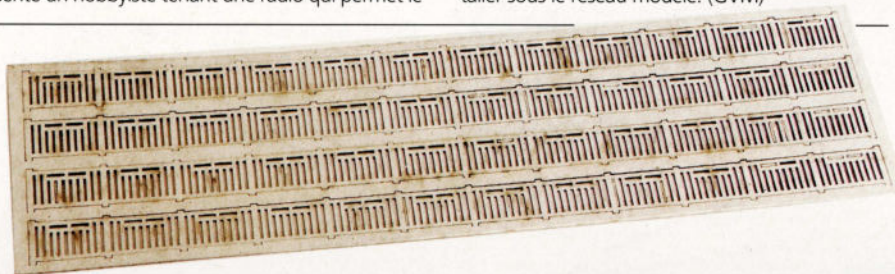


pilotage d'un modèle d'hélicoptère (5163). L'hélicoptère est pourvu d'un rotor qui tourne. L'électronique nécessaire à la commande des différentes fonctions est fournie avec le set. Vous devez l'installer sous le réseau modèle. (GVM)



PREISER

Preiser suit l'actualité au plus près : la marque sort en effet une version miniature du couple présidentiel américain Barack et Michelle Obama ! Un modèle sympathique si vous souhaitez organiser une cérémonie officielle à l'occasion d'une visite de haute importance, sur votre réseau modèle... (réf. 28144). (GVM)



ER-DECOR

Des barrières SNCB

La présence de barrières typiques SNCB est indispensable sur un réseau modèle belge. Ces barrières du type 'Roulers' sont partout présentes le long des voies du réseau des chemins de fer belges, le plus souvent aux alentours d'une gare ou d'un site ferroviaire. Les modélistes qui ne souhaitent pas

fabriquer leurs propres barrières pourront trouver une solution pratique et bon marché chez ER-Decor (réf. 300.002). Ces barrières sont constituées de carton découpé au laser. Vous devez encore uniquement découper les plaques et peindre le carton en blanc. (GVM)

LANGMESSER/MODEL SCENE

Wolfgang Langmesser ne produit pas seulement des kits exceptionnels pour bâtiments. La marque distribue aussi les produits Model Scene, un nouveau nom de marque proposant des accessoires pour paysages de meilleure qualité. Nous avons entre autres trouvé dans cette gamme des pins de finition très fine et d'apparence très réaliste. Model Scene propose aussi des kits d'assemblage constitués de véritable bois découpé au laser. Ces kits sont particulièrement filigranes. Vous trouverez davantage d'infos sur le site www.langmesser-modellwelt.de (GVM)

NOCH

Un kit de construction de route

Noch a mis au point une toute nouvelle méthode pour fabriquer les routes en asphalte sur un réseau modèle. Ce kit comporte des grains fins d'asphalte dans une boîte à ré-

pandre, un sac de recharge de grains d'asphalte et une peinture grise spéciale. Les grains d'asphalte sont répandus sur le fond préalablement enduit de colle. Ils sont ensuite pressés avec un rouleau et peints (réf. 60820). (GVM)



NOCH Des bandes d'herbe

Un certain nombre de kits sont sortis chez Noch, le spécialiste des paysages. Ces accessoires permettent d'imiter les bandes d'herbes présentes entre les bandes de roulement sur les chemins de campagne ou le long des clôtures. Chaque paquet contient une dizaine de bandes de 7 centimètres et une autre dizaine plus courtes de 3,5 centimètres, ainsi que 18 touffes herbeuses séparées. Ces bandes d'herbes sont disponibles dans une variante 'printemps' (réf. 7128) et 'été' (réf. 7129). (GVM)

Les soldes à la SNCB...



CERTAINES LOCOMOTIVES DIESEL SONT PROMISES À UNE LONGUE EXISTENCE, EN AYANT D'ABORD COMMENCÉ À LA SNCB ET EN ENTAMANT ENSUITE UNE SECONDE CARRIÈRE CHEZ UN NOUVEL OPÉRATEUR PRIVÉ OU UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE DE CONSTRUCTION DE LIGNES.

La série 51

La SNCB a réussi à revendre à la firme italienne Ventura six locomotives radiées de la série 51 (les 5167, 5170, 5174, 5180, 5185 et 5186), qui étaient garées hors service depuis quelques années à Montzen. A noter que cette firme italienne a déjà acquis d'autres locomotives SNCB radiées, par le passé. Les six 51 revendues ont été rapatriées à l'atelier de traction d'Anvers-Nord, où elles ont bénéficié d'une remise en état et d'une repeinture. Elles ont ainsi été repeintes en bleu avec bandes de visibilité blanches, à l'instar de la 5001 qui servit de prototype, après avoir été équipée d'un moteur Cockerill de 4.000 chevaux au cours des années '70.

La série 73

On assiste aussi à des cessions similaires dans le parc des locomotives de manœuvres. Parmi les locomotives de la série 73 devenues sans emploi à la SNCB, huit ont été revendues à la firme 'Rail Feeding', sise

La première locomotive à avoir été remise en état fut la 5174, qui a - incroyable, mais vrai - gardé son matricule d'origine et a quitté l'atelier d'Anvers le 10 juillet 2009, en attente de transfert vers l'Italie ! Photo : Rik Vermeyleen



La photo illustre les locos 107 et 108 remarquablement repeintes, en attente de livraison à leur nouveau propriétaire. Anvers-Nord, le 4 juin 2009. Photo : Max Delie

à Rotterdam. Tout comme les 51 dont question ci-dessus, ces 73 ont bénéficié d'une remise en état et d'une repeinture à l'atelier de traction d'Anvers-Nord, leur nouvelle livrée étant celle de leur nouveau propriétaire. Ces engins ont de plus été renumérotés comme suit :

N° SNCB	N° Rail Feeding
7382	101
7394	102
7391	103
7395	104
7383	105
7387	106
7390	107
7392	108



S I LA CRISE TOUCHE DE PLEIN FOUET TOUT LE SECTEUR AUTOMOBILE, LE PETIT MONDE DES AUTOS MINIATURES NE SEMBLE PAS EN ÊTRE AFFECTÉ, OU SI PEU. UNE PROFUSION DE NOUVEAUTÉS A EN EFFET ÉGRAINÉ CES DERNIERS MOIS D'ÉTÉ. NOUS NOUS ATTARDONS SUR CERTAINES D'ENTRE-ELLES; POUR D'AUTRES, NOUS NOUS CONTENTERONS D'ÊTRE PLUS SUCCINCT.

KEMBEL

La marque allemande Kembel vient de mettre sur le marché les versions belges de l'autobus Mercedes 0405. Soucieuse d'équilibre communautaire, elle propose tant un modèle De Lijn (Anvers et Louvain) que TEC (Namur), tous deux fidèlement rendus en matière de livrée spécifique.



STARMADA

Une Mercedes 280S des années 1967-'69

Starmada s'en tient uniquement à miniaturiser des modèles de Mercedes. Parmi les nouveautés à son catalogue, nous trouvons la classe 'S' de 1965. Il faut savoir qu'il fut un temps où les modèles 190/200 et 220S présentaient un châssis assez similaire. Ce n'est qu'avec l'arrivée de la 250S qu'on se mit à faire la différence entre la 'grande' et la 'simple' Mercedes, celle qui allait devenir la classe E. Le modèle sur lequel Brekina a porté son choix est la 280S, qui fut construite de 1968 à 1972. Comme à son habitude, le rendu à échelle en est parfait. (réf. 13100-13101-13102)

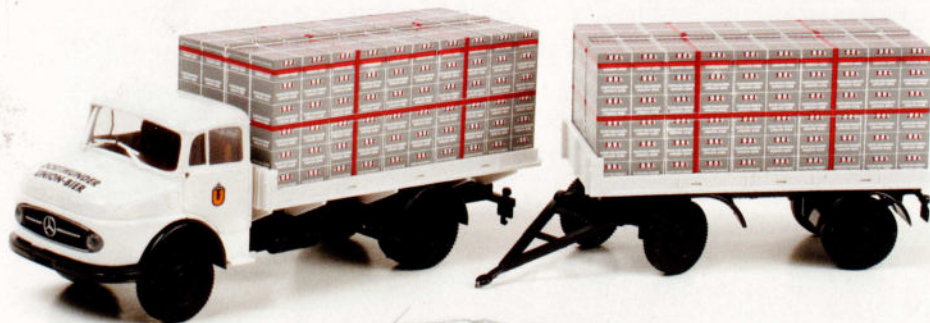


BREKINA

Un Mercedes L322 'Dortmunder Union'

Il n'y a pas mal d'amateurs de bière parmi nos amis modélistes. Preuve en est le succès des voitures aux couleurs de brasseries que nous avons présentées jusqu'à présent. Brekina destine donc

à ces collectionneurs ce modèle de Mercedes L322 avec remorque chargée de bacs de pils 'Dortmunder Union'. C'est surtout le chargement qui a été bien reproduit... (réf. 94722)



BREKINA

Une Citroën DS break

La Citroën DS a déjà été présentée dans cette rubrique lors de sorties de modèles chez Wiking et Busch. La version break de la DS21 (1968-1972) n'a jamais fait l'objet d'un modèle réduit au 1/87e. C'est à présent chose faite chez Brekina qui en même temps, réalise la plus belle miniature de cette Citroën qu'il nous ait été donné de voir jusqu'ici ! Le rendu est irréprochable et le détailage parfait. (réf. 14200-14201-14202).



Une Coccinelle VW des pompiers

Les casernes de pompiers néerlandaises et flamandes voient leur parc automobile s'agrandir d'une VW Coccinelle en livrée de voiture de pompiers, avec sirène et sonnettes. Alors, fiction ou réalité ? Ce n'est pas vraiment le souci du collectionneur, croyons-nous... (réf. 25029)

STARMADA

Une Mercedes 220 anno 1951

Brekina propose sous le nom de sa sous-marque Starmada un modèle d'une Mercedes 220 de l'année 1951 (type W187). Cette voiture de luxe, ou en tout cas considérée comme telle à cette époque, s'inscrivait sur le plan mécanique dans la continuité de la 170, un modèle plus petit datant d'avant-guerre. Au début des années cinquante, il y eut une demande de plus en plus forte pour des moteurs plus puissants et résistant au temps. Pour y répondre, Mercedes équipa donc la 170S d'un nouveau six cylindres 2200 CC en métal léger. De plus, comme autre nouveauté, les phares qui étaient isolés sur la plus petite 170, firent désormais partie intégrante des ailes à l'avant. Cette Mercedes de moyenne gamme n'était en fait qu'un modèle de transition. En 1954, après quelque 16.000 exemplaires sortis d'usine, elle fut remplacée par la 220 présentant des allures déjà beaucoup plus modernes. L'hommage que Brekina lui rend aujourd'hui est à la hauteur de sa réputation: la miniature est une petite merveille et devrait convenir parfaitement sur un réseau modèle de trains à vapeur à l'époque III. (réf. 13050-13051-13052)



RICKO RICKO

La Jaguar XKSS S'il est une Jaguar absolument exclusive, c'est bien la XKSS de 1957. Dans les années cinquante, Jaguar était fervente de sport automobile. Avec sa type C, la marque remporta la victoire aux 24 h du Mans consécutivement en 1951 et en 1953, puis elle remit ça avec la type D en 1955 et 1956. Après avoir bâti ainsi son image de 'sportive', Jaguar décida de ne plus courir après cette saison 1956 en tant que constructeur, laissant cela à un team privé qui remporta encore avec une type D la troisième place au Mans en 1957. Reste qu'il y avait toujours 25 voitures de course non vendues à l'usine. Aussi décida-t-on de convertir ces voitures de courses en véhicules de 'Monsieur tout le monde' pour circuler sur la voie publique. Son aileron arrière fut donc enlevé, puis on lui mit une deuxième portière ainsi qu'un deuxième siège, et enfin un vrai pare-brise ainsi qu'un petit toit repliable. Elle ne pouvait toutefois pas cacher qu'elle était en son for intérieur une voiture de course de pure souche... n'offrant qu'un confort spartiate. La voiture fut présentée à New York en 1957 sous le



nom de Jaguar XKSS. Il y avait là seize exemplaires. Peu après, un incendie ravagea l'usine Jaguar, emportant tous les autres exemplaires de type D et détruisant à tout jamais les matrices de la XKSS. Voilà pourquoi c'est la plus exclusive des Jaguar, qui vaut une fortune. Steve Mc Queen est l'un des heureux propriétaires les plus connus d'une XKSS. La XKSS est en quelque sorte le prélude à la type E, à laquelle on travaillait dans la plus grande discrétion depuis 1958 et qui fit sensation lors de sa sortie en 1961. La remarquable finition de la miniature s'inscrit dans la tradition de Ricko Ricko. Ce modèle réduit ravira davantage les collectionneurs plutôt que les modélistes qui recherchent des autos pour figurer sur leur réseau modèle : on s'en doutait... (réf. 9838 123)

RICKO RICKO

La Jaguar du type E

La Jaguar du type E fit sensation au Salon de Genève, en 1961. Sa ligne était superbe et son châssis était un dérivé de la type D, qui avait remporté des victoires en sport automobile. Elle existait en version conduite intérieure et en tant que 'roadster' plus classique, avec toit en lin. Le modèle original comportait des phares sous plexiglas. Ce plexiglas fut enlevé à partir de 1968 pour répondre aux normes de sécurité américaines et les phares mis à nu furent placés un peu plus en avant. On parle alors de la série 2. La série 3 (la dernière) arrive en 1971, reconnaissable à une plus grande longueur d'appui des roues, une grille plus importante à l'avant avec en dessous une prise d'air, ainsi



que des roues en acier à jantes chromées. Sous le long capot moteur, il y avait un grand V12 de 5.300 cc qui faisait de la Type E une voiture très rapide. Sa production fut arrêtée en 1975. Le modèle que Ricko Ricko a choisi de restituer en miniature est une série 3 Open Roadster à moteur V12. Le modèle réduit est superbe, surtout dans la teinte British Racing green avec intérieur en cuir Connolly, par ailleurs très soigneusement rendu. (réf 9838520)

RIETZE

Un T5 VW de la police

Le nombre de variantes existant en matière de voitures de police paraît sans limite. Rietze propose comme nouveauté un minibus Volkswagen T5 de la Police Fédérale, portant des inscriptions dans les deux langues. Il s'agit d'une T5 à base de roues longue et à toit rehaussé (réf 51686)



BUSCH

Des versions moins chères

En ces temps difficiles, il est toujours bon de savoir qu'il existe un fabricant proposant une version bon marché des modèles qu'il reprend à son catalogue. Il s'agit en fait de miniatures peintes dans la masse dont les parties chromées ont été remplacées par une matière synthétique de couleur grise. Les modèles ont l'air 'moins cher', c'est sûr, mais... ils le sont aussi ! Quant à leur look, on peut l'améliorer sensiblement en y appliquant soi-même un peu de couleur argentée. Busch a déjà sorti ainsi quinze sets comprenant trois autos chacun. Pour le marché belge, c'est surtout le set comprenant la 4 CV, la Citroën DS et la Citroën H qui nous paraît intéressant. Le set 1601 comporte la petite Fiat 500, la Volvo PV et la camionnette DKW, tandis que le set 1603 contient l'Opel Kadett, la VW Passat et la MB Sprinter.



BUSCH

La Mercedes Classe C break

Busch a maintenant lui aussi la nouvelle classe C break de Mercedes à son catalogue.

HERPA **La Wartburg 353 Tourist**

Les seniors parmi nos lecteurs se souviendront sans doute du bruit caractéristique – comme un café en train de passer – de son moteur deux-temps et de l'odeur nauséabonde de ses gaz d'échappement. A l'Ouest, la Wartburg ne connut qu'un succès très mitigé : on la voyait surtout comme une voiture 'bon marché'. Le constructeur a adjoint à la 353 une version station wagon, appelée Tourist, qui sortit d'usine de 1968 à 1988. Pour la miniature, Herpa a figé le rendu, fidèle jusque dans sa teinte, d'un vert très particulier (réf 24150).

Texte: Guy Van Meroye
Photos: GVM.

Remerciements à Modelbouw Herman
Verschooten et ModeltreinParadise



Havenzicht Kaj-M

Un réseau modèle unique d'un team...qui ne l'est pas moins!



HAVENZICHT KAJ-M EST UNE REPRODUCTION RÉALISTE D'UNE PARTIE DU PORT ACTUEL DE ROTTERDAM, QUE LES FRÈRES AART, LEO ET PIET, AINSI QUE LE FILS PETER MONTFROIJ ONT DÉVOILÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS EN PARTICIPANT À 'RAIL 2009' ET EN Y CRÉANT LA SURPRISE, PAR LA MÊME OCCASION.

Les frères Montfroij sont de vieilles connaissances dans le monde du modélisme ferroviaire. Il s'agit d'adeptes de la première heure des systèmes modulaires 'Nedtrak' et 'HobbyTrak', très répandus aux Pays-Bas. L'expérience qu'ils ont acquise avec la construction de modules se voit bien sur leur réseau modèle. Kaj-M – sous une autre appellation et

chez un autre propriétaire – est un réseau qui a déjà une longue histoire. La première ébauche a été donnée par Eimert Raven; dans les années '90 du siècle dernier, ce dernier avait déjà construit quelques modules ayant pour thème un port pour navires de haute mer. Mais comme Eimert se spécialisa de plus en plus dans l'assemblage d'autobus, la

construction de son complexe portuaire fut quelque temps suspendue. Leo Montfroij qui – comme Eimert – était membre depuis plusieurs années déjà du 'Veluwe Modelspoor Club' (VMC) et qui était ainsi au courant de la situation, trouva dommage de laisser un tel réseau à l'abandon et envisagea de le reprendre à son compte. Natif de Rotterdam, Leo avait déjà pensé reproduire un port. C'est ainsi que moyennant quelques transformations, Leo put installer ce réseau dans son grenier. En 2006, l'affaire fut conclue et Leo devint ainsi le nouveau propriétaire d'un



vraquier par exemple – qui mouille le long du quai situé sur la partie droite – n'était encore qu'une coque, tandis que de nombreux détails manquaient sur le porte-conteneurs. Finalement, Leo se retrouva en présence de deux coques en bois qui devaient encore être complètement achevées. Pour les pièces de détaillage comme les ouïes d'aération, les manches à air, les rambardes, les ancres et autres éléments, il a été fait appel au magasin de modéliste pour bateaux Quastel, à Zwolle. Le porte-conteneurs reçut une dimension supplémentaire en y découpant une ouverture, ce qui permet au spectateur de jeter un coup d'œil à l'intérieur. Ce fut un défi assez stressant, car Leo ne savait pas sur quoi il allait tomber et qu'après avoir donné le premier coup de scie dans le navire, il était bien clair que tout retour en arrière était devenu impossible... Cet espace dispose désormais d'un système de guidage exemplaire, le long duquel les conteneurs sont déposés d'une façon correcte dans la cale. Des conteneurs sont également empilés sur les ponts. Sur l'arrière du navire, ils le sont à raison de trois l'un sur l'autre, tandis que sur le pont avant, ils ne sont que deux. Les piles de conteneurs sont réalisées de façon à constituer de belles ouvertures vers l'arrière du navire et sur les voies disposées le long du quai.

grand réseau, qui allait nécessiter bien du travail. Pour l'y aider, il savait toutefois qu'il pourrait compter sur les frères Piet et Aart et sur son neveu Peter. Dès la reprise de ce réseau portuaire, il fut clair que le réseau modulaire des Montfroij resterait mobile, afin de pouvoir être présenté lors d'expositions. Hors périodes d'exposition, ce réseau devait alors partager son espace avec un autre réseau itinérant, disposé sur le grenier de Leo. Car en fait, Kaj-M, avec ses mensurations de 6,20 m x 3,40 x 80, ne constitue que la moitié du réseau modèle. Ceci explique pourquoi les

deux voies à l'arrière reviennent à l'avant au moyen d'une courbe à angle droit.

La rénovation

Comme déjà dit, les repreneurs de ce réseau héritèrent également d'une quantité non négligeable de travail. Ce réseau était loin d'être achevé et ses nouveaux propriétaires – avec tout le respect dû à Eimert – trouvèrent que nombre de détails étaient susceptibles d'être améliorés, tandis que des compléments pouvaient y être apportés. L'achèvement des bateaux a pris ainsi beaucoup de temps. Le

A la recherche d'exemples pour la décoration des navires, les frères modélistes ont feuilleté de nombreux ouvrages traitant du trafic maritime. Dans un de ces livres, ils trouvèrent une photo de l'armateur HMS (Holland Maas Shipping BV). La robe bleue de la HMS suscita l'intérêt de Leo. Quant au nom, il ne nécessita pas de longues recherches: le navire s'appellerait HMS Rijdsdijk et son port d'attache serait Rotterdam, bien évidemment. 'Rijdsdijk' est un nom typique pour un navire et ce patronyme a en outre un certain lien avec la famille Mont-



frooij: une arrière-arrière-arrière grand-mère Montfrooij fut en effet mariée à un Rijdsdijk. Elle trouva toutefois son propre nom plus joli et appela ses enfants du nom de Montfrooij. Grâce au navire HMS Rijdsdijk, le nom de cette aïeule est donc revenu dans la famille...

Le détaillage des quais a également nécessité un fameux travail. La remise pour messageries sur la 'jambe' de droite du réseau était encore une caisse de bois. Pour l'enjoliver, des plaques à motifs de briques Slaters y furent apposées. Cette remise a été aménagée intérieurement avec fantaisie, ce qui ne se voit qu'en regardant à travers le vraquier 'Pacific'. Les deux grues de manutention sont quant à elles bien visibles de loin. Ces deux grues – qui diffèrent par de nombreux détails – ont été assemblées en laiton par Eimert sur base de croquis publiés dans la revue 'De Modelbouwer' et elles sont fonctionnelles. Lors de la reprise du réseau, elles étaient encore en laiton non revêtu et étaient disposées le long de différents quais. Leo les a achevées, peintes et disposées ensemble, sur le quai des messageries.



Dans le coin formé entre les réservoirs de pétrole et le quai des messageries, les voies forment un angle beaucoup trop serré. Pour camoufler cette particularité, un élément de taille devait être disposé à l'avant-plan. Il allait s'agir d'un imposant silo à grains, pour lequel un kit à assembler Trix allait servir de base,

amélioré à l'aide d'un couteau, de colle, de styrène et de conduites en plastique. Devant ce bâtiment, une installation avec conduites d'aspiration sert à charger et décharger les navires. Un bateau destiné à la navigation intérieure, issu d'un kit à assembler Artitec, complète la scène. Plus rien n'est désormais



visible de la courbe trop serrée, et la vue d'un train circulant entre le silo et la remise à messageries vers le quai est assez spectaculaire. Une solution semblable pour la dissimulation d'une courbe bien trop serrée a consisté à utiliser une énorme pile de conteneurs sur le côté gauche de Kaj-M. Le terminal à conte-

neurs que l'on y trouve est toutefois entièrement neuf, une petite grue pour conteneurs y ayant été remplacée par une grande grue fonctionnelle Heljan. Cette partie du réseau est principalement l'œuvre de Piet. Sa passion étant les camions, ces derniers ont été transformés par ses soins avec une précision

extrême et superdétailés au moyen de nombreuses pièces comme des rétroviseurs, des plaques d'immatriculation, des chauffeurs, des conduites pneumatiques, des inscriptions, etc. Ces véhicules ont même été pourvus de phares fonctionnels et de feux arrière. Finalement, chaque membre de ce team a sa



propre discipline: Aart est l'homme de l'électrotechnique, tandis que Peter est le spécialiste des bâtiments et du décor.

Un tracé pour les manœuvres

Un port combinant la navigation maritime, le transport ferroviaire, routier et des bâtiments industriels, le point de départ pour une exploitation vivante était tout trouvé. Pour rendre cette dernière la plus variée possible, Peter a établi un véritable horaire, complet. Les manœuvres y sont réglées jusque dans les moindres détails, les spectateurs n'étant ainsi pas obligés de contempler des allers-et-retours de convois dénués de signification. La trame est constituée de trois trains de marchandises distincts. D'abord et bien entendu, un train de conteneurs, afin de pouvoir reproduire le transbordement de conteneurs d'un navire ou d'un camion sur un train. Combinés avec des wagons Huckepack, il

en résulte force manœuvres aux deux extrémités du réseau. La loco du train – à savoir celle qui a amené le train – assure également la manœuvre des wagons porte-conteneurs, tandis qu'une 'Bakkie' – le surnom donné aux locotracteurs des séries 500/600 des NS – s'occupe des wagons Huckepack.

Le deuxième convoi transporte à la fois des céréales et des produits pétroliers. Concernant ce train, l'accent est mis sur la partie droite du réseau modèle. Le troisième convoi transporte des messageries et occupe surtout la 'jambe' droite du réseau. Parfois, un wagon à ranchers doit être disposé sur une petite voie du quai située sur la partie longue du réseau (à proximité du remorqueur). Enfin, toutes les cinq à dix minutes circule un petit train de travaux sur une voie en retrait, ce convoi étant remorqué par une loco Struckton (une ex-NS des séries

500/600). Cette voie fait partie intégrante du réseau modèle complet tel qu'il est installé au domicile de Leo. Pour lui donner une certaine utilité pendant les expositions, le petit train de travaux dont question y circule en navette. Il fut même envisagé d'y faire circuler un train de service destiné au personnel – constitué d'une automotrice 'plan U' – mais eu égard au caractère particulier du réseau et à l'absence de quais, cette idée a été abandonnée.

Tout le trafic ferré se déroule de façon visible sur le faisceau de garage et sur les voies du quai maritime: il n'existe pas de 'fiddle yard' ni de gare-fantôme. Ce réseau est à ce point étendu que les manœuvres réalisées par les trois trains et les évolutions du train de service durent assez que pour maintenir l'attention du public et des opérateurs. Et les wagons répartis le long des quais par leur locomotive sont ensuite réunis et permutés



par d'autres, incorporés dans les trains stationnant sur les trois voies de garage, à telle enseigne que le spectateur le plus attentif ne remarque même pas lorsque tout le petit jeu reprend...

En réalité, il n'est pas nécessaire de disposer de beaucoup de matériel sur un tel grand réseau. Lors d'expositions, ce matériel est composé de locos de manœuvres série 600, de séries 2200 et 2400 des NS, d'une 6400 Railion, de la 1201 MaK de l'opérateur ERS Railways, de la grosse PB07 ERS (une 'Class 66') et d'une série 6700 (une série 62 ex-SNCB).

Il ne vous semblera pas étrange que c'est la traction Diesel qui a été choisie: ceci cadre mieux avec l'environnement d'un port moderne. Autre quasi évidence: ces locomotives roulent toutes en mode digital, le fournisseur de l'électronique étant ESU. Quelques engins sont équipés d'un module

sons et pour les séries 2200 et 2400, des enregistrements sonores ont été réalisés, qui seront par ailleurs bientôt disponibles dans le commerce. Comme wagons, six citernes suffisent, ainsi que quatre céréaliers, huit wagons de messageries, deux wagons à ranchers, six Huckepack et une douzaine de porte-conteneurs, soit en tout environ une quarantaine de wagons.

Ceci étant, les frères Montfrooij ne se distinguant pas spécialement des autres modélistes: ils disposent bien entendu de bien plus de matériel roulant. Mais ils se sont limités au matériel cité ci-dessus, à défaut de quoi le réseau serait rempli comme un œuf... Le matériel utilisé est savamment sali et pourvu de coupleurs d'attelages Kadée. Afin de faire fonctionner ces attelages sans problèmes, ils ont été ôtés des plus petites ébarbures au moyen d'une petite lime. Ce fut un vrai boulot, mais le résultat y est.

La construction

La base du réseau est constituée de modules en Multiplex. Cet assemblage fut encore l'œuvre d'Eimert, aidé de Johan Jonker, ce dernier étant également membre du VMC et menuisier de profession, ce qui se voit... à la qualité de la menuiserie. La couche du sol est constituée de plaques d'aggloméré doux, noyées entre les bords de Multiplex. Les voies Roco-line (en code 83) et les aiguillages sans ballast sont posés sur cette base. Là où c'est nécessaire, les aiguillages ont été adaptés ou transformés de façon à obtenir un plan des voies équilibré. En découpant les aiguillages par exemple, l'entrevoie du faisceau de garage a ainsi pu être réduite. Les rails terminent net aux transitions entre deux modules. Afin d'éviter que ces rails ne soient endommagés lors du montage, du démontage ou encore lors du transport, l'extrémité de ces rails a été soudée sur un bout de circuit imprimé: une



méthode qui a fait ses preuves et qui est utilisée sur de nombreux réseaux modulaires.

Le niveau de la base du réseau se situe à 120 cm au-dessus du sol, afin que tout le monde puisse avoir une bonne vue sur le réseau, sans qu'il ne s'agisse d'une vue aérienne. Pour les personnes de haute taille, leur champ de

vue est encadré par une frise disposée à une hauteur d'environ 170 cm. La construction de l'éclairage est très simple. Ce fut une idée d'Eimert que de réaliser une structure portante constituée d'un châssis en forme de 'U' au moyen de tubes d'aluminium rectangulaires. Les pieds du 'U' sont de même longueur que les modules (80 cm) et la partie centrale est

à peu près de même largeur. Sous les modules, des tubes également rectangulaires sont fixés, dans lesquels un des pieds du châssis en forme de 'U' peut être enfoncé. De cette façon, un tube émerge au-dessus du module à une hauteur d'environ 65 cm, tube auquel l'éclairage fait de tubes TL et la frise sont suspendus. Les tubes verticaux servent également au maintien de l'arrière-plan. Le seul problème fut de déterminer le poids de ces châssis et où il était possible de souder de l'aluminium. C'est finalement à Zwolle qu'une entreprise de construction artisanale a été dénichée.

L'arrière-plan

Cet arrière-plan est véritablement unique. Un premier essai réalisé au moyen d'un ciel bleu, de silhouettes stylisées de bâtiments et de plaques d'arrière-plans standardisées représentant un port ne donna pas le résultat escompté. Les Rotterdamois d'origine n'y reconnaissent pas leur port tel qu'ils l'avaient connu au cours de leur jeunesse. Un beau jour – c'est-à-dire un jour nuageux, avec peu ou pas d'ombres – l'équipe prit la direction d'Hoek van Holland. De cet endroit, on a une belle vue sur le Nieuwe Waterweg, le termi-





d'y montrer quelque chose de neuf. En première instance, il s'agira de détails. Plus tard, ce réseau sera une nouvelle fois agrandi: 'Kaj-M' n'en est qu'à sa moitié! Pour rendre l'atmosphère portuaire encore plus vivante, ce réseau est pourvu d'une installation de sonorisation, qui reproduit les bruits portuaires. Un second port pour conteneurs – encore plus grand que le premier – sera construit, grâce auquel des conteneurs de 40 pieds pourront être chargés à bord des navires. Dans le triangle à gauche des réservoirs de pétrole, des bâtiments faits à mesure ont vus le jour. La jetée du terminal pétrolier est encore vierge, mais des conduites et des tuyaux vont y être posés, en vue de décharger les tankers. Le grand réservoir de pétrole a été décoré du logo de la firme Vopak, une entreprise née en 1999 de la fusion entre la Koninklijke Pakhoed NV et la Koninklijke Van Ommeren NV. Pakhoed elle-même était née en 1967 de la fusion entre les firmes Pakhuismeesteren et Blauwhoed. Et nous en avons terminé avec ce bout d'histoire typiquement rotterdamoise...

Auriez-vous loupé ce réseau, ou voulez-vous le revoir? Ce sera possible du 23 au 25 octobre prochains au cours de l'expo 'Eurospoor' à Utrecht, ou à l'expo 'Rail 2010' à Houten, voire encore lors de notre 5ème Grande Expo de modélisme, à Malines...

nal pour conteneurs et le port charbonnier de Maasvlakte. Le résultat de ce safari photos fut traité par Peter au moyen du programme Photoshop et assemblé par collage, pour obtenir une photo digitale géante. Après les essais nécessaires en vue d'obtenir la bonne composition, le feu vert fut donné afin de faire reproduire l'arrière-plan de façon professionnelle, le but étant de faire imprimer cette photo sur une bannière longue de onze mètres et de 60 cm de hauteur. Ceci avec l'idée qu'il serait plus facile d'enrouler la photo pour le transport et qu'une construction légère suffirait pour l'affichage. Pour l'impression, le team s'adressa à la boîte de publicité 'Hallo', sise à Wapenveld. Mais celle-ci déconseilla la bannière enroulée, car l'impression allait sans doute se détacher à la longue. Suivant

ces conseils, la photo a alors été imprimée et peinte sur des plaques de mousse dure: ce matériau est aussi particulièrement léger, tout en étant résistant. Leur fixation s'est réalisée simplement au moyen de gougeons aux panneaux et aux tubes des châssis en forme de 'U' servant à l'éclairage et à la frise. Il s'est avéré par après que les jointures redoutées entre les différents panneaux étaient à peine visibles. On ne les voit que sur... les photos prises du réseau, mais ici également, Photoshop peut être d'un grand recours!

Après trois ans de construction et de rénovation, 'Kaj-M' a ainsi pu faire son entrée, lors de l'exposition 'Rail 2009'. Ceci ne signifie toutefois pas que ce réseau soit terminé. Les Montfroj essayent lors de chaque exposition

Texte et illustrations:
Gerard Tombroek



L'autorail "PICASSO" X 3800 SNCF de 'Mistral Train Models'



MISTRAL TRAIN MODELS' EST UN NOUVEAU FABRICANT BELGE DE TRAINS MINIATURES. SON SIÈGE EST SITUÉ À BRUXELLES, LA PRODUCTION DE SON MATÉRIEL ROULANT ÉTANT RÉALISÉE EN EXTRÊME-ORIENT ET EN ESPAGNE, LA FIRME ÉTANT DIRIGÉE PAR DES RESSORTISSANTS FRANÇAIS, ENTHOUSIASTES. VOUS AVEZ DÉJÀ PU PRENDRE CONNAISSANCE AVEC LEUR PREMIER WAGON DE MARCHANDISES DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT : LE WAGON POUR LE TRANSPORT DE BALLAST DU TYPE 'UAS'. C'EST Désormais LE TOUR DE LEUR PREMIER ENGIN DE TRACTION, À SAVOIR UN AUTORAIL SNCF DE LA SÉRIE X 3801 À 4051.

L'engin grandeur nature

Les autorails de la série X 3800 font partie des autorails français les plus populaires et ont été surnommés 'Picasso' en raison de la disposition étrange de leur unique poste de conduite, disposé en toiture, de façon asymétrique. Ce type d'autorail a été conçu peu de temps après la Seconde Guerre mondiale et était le digne successeur des types VH et ABJ, construits par Renault pour la SNCF. Le premier prototype (numéroté X 3801) sortit des usines Renault en 1950 et fut soumis à toute une batterie de tests. Par après, pas moins de onze commandes furent passées chez différents constructeurs : Renault, De Dietrich et ANF. Au total, 251 exemplaires de ce type d'autorails furent construits, le dernier sortant d'usine le 11 avril 1961 : il fut numéroté X 4051. L'engin

choisi par 'Mistral Train Models' a été construit par AFN, mais un modèle construit par les deux autres constructeurs suivra sans doute ; ces derniers diffèrent en effet de la version AFN par quelques simples détails.

Ces autorails ont circulé sur tout le réseau français, notamment sur la ligne Charleville – Givet, dans les Ardennes françaises. Lors de l'entrée en vigueur du plan IC-IR en 1984, la SNCB suspendit le service voyageurs sur la relation Dinant – Givet, qui fut promptement repris par les autorails 'Picasso' de la SNCF, prolongés de Givet vers Dinant. A partir de 1987, les Picasso furent remplacés sur Dinant – Givet par des autorails du type 'Caravelle'. Le dernier Picasso fut retiré du service commercial le 28 mai 1988. Beaucoup de ces engins sont toutefois encore en service sur diverses lignes touristiques de France.

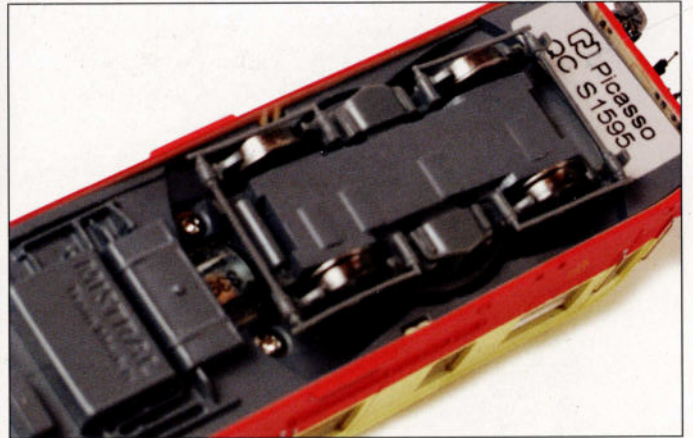
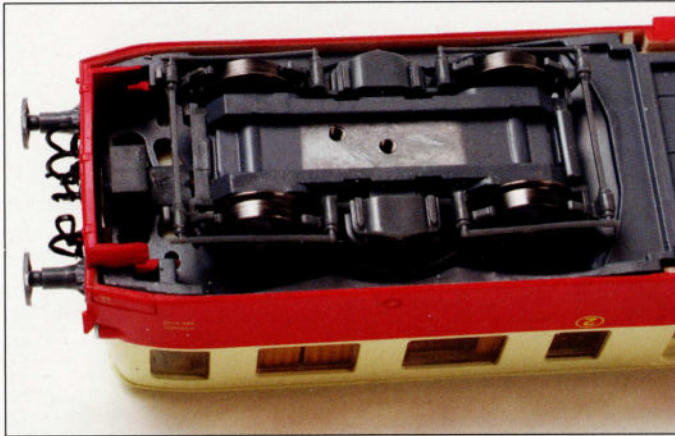
Le modèle réduit

Cet autorail Picasso est emballé dans une boîte très stylée qui donne d'emblée une impression de qualité. Plus important encore que l'emballage, son contenu, mais ici aussi, la première impression se confirme. Intéressant à savoir : tous les petits accessoires sont déjà montés en usine et il n'est donc pas nécessaire de 'chipoter' avec des petites pièces en plastique. Un certain nombre de pièces de rechange est toutefois fourni conjointement, pour remplacer

un de ceux-ci s'il venait à être endommagé (klaxon, grille d'aération, etc.)

Cet autorail Picasso est pourvu d'un châssis métallique et d'une caisse en plastique. La gravure de cette caisse est très fine, tous les détails étant bien reproduits. 'Mistral Train Models' produit différentes versions de cet autorail, allant de la version d'origine (en livrée rouge et gris avec petits feux de fin de convoi et mains courantes à l'avant) jusqu'à la dernière version en crème et rouge. Chaque version diffère par quelques détails, qui sont à chaque fois bien reproduits. Des deux modèles qui ont été mis à notre disposition, l'un était en version d'origine et l'autre en version modernisée. Ces modèles sont très bien peints, avec une délimitation très nette entre les deux teintes. Le marquage est complet et lisible à la loupe.

Cet autorail est pourvu d'un aménagement intérieur détaillé. Du côté de la cabine de conduite surélevée, on peut même voir une reproduction en miniature du moteur Renault. Le véritable moteur (électrique) du modèle est quant à lui dissimulé sous un tas de bagages, dans le compartiment du même nom. Ce modèle est en outre pourvu de petits rideaux amovibles, une vingtaine de voyageurs ayant pris place à son bord, ainsi qu'un conducteur dans la cabine de conduite.



La technique

Pourvu d'un châssis en métal, l'autorail Picasso pèse 270 grammes. 'Mistral Train Models' a opté pour un moteur Maxon sans ancre aux indéniables qualités, qui motorise un bogie via un volant d'inertie et un arbre à cardans. La prise de courant se réalise par les deux bogies. Cet autorail dispose d'un roulement particulièrement souple et est très silencieux. Il est pourvu de phares à Leds qui s'allument en fonction du sens de marche. Un mécanisme à tampons joints a été aménagé sur une face d'about (côté salle voyageurs) pour le montage éventuel d'un coupleur d'attelage, en vue de tracter une remorque.

L'intérieur de cet autorail est accessible en séparant le toit de la caisse, avec force précautions. On trouve en dessous la platine électronique. Si vous la déposez, vous aurez alors accès à l'aménagement intérieur et en déposant ce dernier, à la transmission.

Le Picasso réalisé par 'Mistral Train Models' est proposé en deux versions : la gamme 'Silver' et la gamme 'Gold'. La gamme 'Silver' est en fait la version analogique de base pour courant continu. La version 'Gold' est par contre un bel échantillon de technicité. Dans cette version, l'autorail est ainsi équipé d'un décodeur sons digital. Un frocteur est fourni conjointement : monté sous le bogie porteur, il permet de faire circuler cet

engin sur des voies à trois rails ; l'autorail reconnaîtra automatiquement le système d'alimentation...

La version 'Gold' reprend en outre un certain nombre de fonctions qui donnent une dimension supplémentaire à ce modèle. Outre la commande des phares avant et arrière, vous pouvez aussi commander l'éclairage en cabine (il s'éteint automatiquement en marche et se rallume à l'arrêt!), l'éclairage intérieur, les différents klaxons, les sons émis lors du fonctionnement des portes et le sifflet de l'accompagnateur. Le rythme du moteur Diesel est parfaitement synchronisé avec la vitesse de l'engin, et lors des freinages, les freins émettent un son strident, typique. Tous ces sons sont émis par un grand haut-parleur disposé dans la platine électronique. Le surcoût de cette version est donc amplement justifié.

Avec ce X 3800 'Picasso', Mistral Train Models a réalisé un excellent choix pour son premier engin de traction reproduit. Le modèle Jouef existant date maintenant bientôt de 40 ans et est totalement dépassé : la demande pour un modèle de ce type 'up to date' était donc présente. Le Picasso de 'Mistral Train Models' est un produit de qualité et – certainement en ce qui concerne la version 'Gold' – un modèle innovant, du point de vue technique. Mistral Train Models doit depuis lors subir la concurrence

de LS Models, qui a également repris un 'Picasso' dans sa gamme. Mais contrairement à celle de LS Models, la production de 'Mistral Train Models' n'est pas contingentée et ses modèles sont facilement disponibles dans le commerce (en France). En Belgique par contre, les produits 'Mistral Train Models' ne sont disponibles que chez certains détaillants du sud du pays : il y a encore de boulot à abattre pour le représentant... Les prix de vente conseillés (en France) sont de 230 € environ pour un modèle analogique et de 330 € pour une version digitale sonorisée.

Texte et photos du modèle:
Guy Van Meroye



Un Picasso en route de Givet vers Dinant, le long de la Meuse. Cette photo a été prise depuis un ponton flottant sur le fleuve. Photo : Erik Franckx



Le long des berges de la Meuse...

CELA FAIT QUATRE ANS DÉJÀ QUE NOUS AVONS PUBLIÉ LE PLAN D'UN RÉSEAU INSPIRÉ DE LA LIGNE FERRÉE DINANT – GIVET : C'ÉTAIT DANS NOTRE NUMÉRO 35. AVEC L'ARRIVÉE DU NOUVEAU MATÉRIEL ROULANT EN H0 ET D'UN BÂTIMENT DE GARE D'INSPIRATION 'NORD BELGE', IL NOUS A SEMBLÉ JUDICIEUX DE REPRENDRE UNE DES PLUS BELLES LIGNES DE NOTRE PAYS COMME EXEMPLE, POUR SERVIR DE BASE À UN NOUVEAU PLAN DE RÉSEAU. CETTE FOIS, LE PROJET A ÉTÉ CONÇU POUR UN RÉSEAU MODULAIRE ET SERA SANS DOUTE SUSCEPTIBLE D'INSPIRER UN PLUS GRAND NOMBRE DE MODÉLISTES.

Un peu d'histoire

La ligne Dinant – Givet, longue de 22 kilomètres, a été mise en service le 5 février 1863 et forma la clé de voûte de la relation ferroviaire internationale entre Namur et Charleville, le long de la Meuse. L'exploita-

tion de cette ligne était dans les mains de la Compagnie du Nord Belge, une filiale de la Compagnie du Nord française. Dès les premières ébauches de tracé de cette ligne, c'est le transport des marchandises qui fut visé, ainsi que le trafic local de voyageurs.

La Compagnie du Nord donna en effet la préférence aux relations internationales existantes avec Bruxelles et Liège, via respectivement Mons et Charleroi/ Namur.

Cette ligne fut établie à voie unique, mais après l'invasion allemande en 1914, elle fut portée à double voie pour permettre un acheminement plus souple des troupes vers le front. La ligne Dinant – Givet connut ses heures de gloire au cours des années vingt et trente du siècle dernier. En 1939, la SNCF décida en effet de faire transiter le trafic international des marchandises via

Virton et l'axe de l'Athus-Meuse, ce qui fit fortement diminuer le trafic enregistré sur Dinant – Givet.

Le jour de l'invasion de la Belgique par les troupes allemandes, l'exploitation de la ligne Dinant – Givet fut reprise par la SNCB et le 4 septembre 1941, cette ligne fut incorporée dans le réseau national belge sous l'indice de ligne 154.

Après la Seconde Guerre mondiale, cette ligne n'eut plus qu'une importance locale, le trafic déclinant d'année en année. En 1968, elle fut remise à simple voie entre la bifurcation Neffe (à la sortie de Dinant) et Hastière, et trois ans plus tard, entre Hastière et Heer-Agimont. Lors de la mise en marche du plan IC-IR le 3 juin 1984, le service voyageurs fut suspendu par la SNCB, après quoi la SNCF reprit rapidement la relève au moyen de ses autorails X 3800 'Picasso' assurant la liaison Charleville – Givet, prolongés jusqu'à Dinant. En 1987, ces autorails furent remplacés par des engins plus modernes de la série X 4300 SNCF. A partir de décembre 1987, la SNCB revint sous la forme d'autorails de la série 45. Le 2 juin 1988 toutefois, l'exploitation voyageurs de cette ligne fut arrêtée, ce qui fut également le cas pour le trafic marchandises, un an plus tard.

Au fil de la ligne

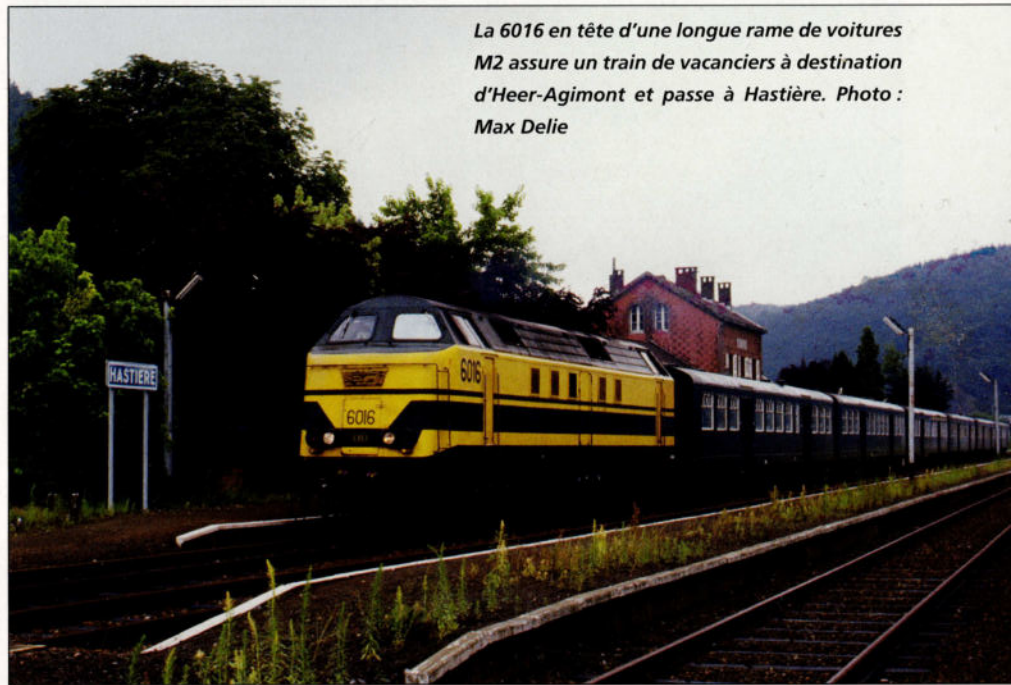
En partant vers le sud de la gare de Dinant, la ligne 154 emprunte les voies de la ligne 166 jusqu'à la bifurcation Neffe, soit sur

une distance de six kilomètres. Après cette bifurcation, la ligne franchit le tunnel du Moniat, long de 135 m, le seul souterrain de la ligne. A certains endroits, seule la route sépare la voie de la Meuse. Un peu plus loin, la ligne quitte alors la berge de la rivière pour gagner un peu de hauteur et atteindre la halte de Waulsort. La ligne poursuit ensuite vers Hastière : c'est à cet endroit que l'on trouve le seul raccordement industriel de la ligne. Après Hastière, la ligne poursuit via la halte d'Hermeton-sur-Meuse jusqu'à la gare frontière de

Heer-Agimont et atteint alors la longueur de 19 kilomètres sur le territoire belge. La dernière section en alignement mène à Givet et est longue de trois kilomètres.

De la réalité au modèle réduit

Même si la ligne 154 ne s'étend que sur 19 km à peine en territoire belge, il est impossible de la reproduire à l'échelle dans sa totalité, à moins de disposer d'un grand hangar... Cette ligne recèle toutefois un certain nombre d'endroits marquants, comme le tunnel de Moniat creusé dans



La 6016 en tête d'une longue rame de voitures M2 assure un train de vacanciers à destination d'Heer-Agimont et passe à Hastière. Photo : Max Delie



A proximité de la halte d'Hermeton-sur-Meuse, la 6072 en tête d'une rame de voitures K assure un train omnibus Dinant – Givet, le 17 mai 1983. Photo : Erik Franckx



Une vue inhabituelle du bâtiment de gare ex-Nord Belge d'Hastière vu de la rue, les marronniers étant en fleurs. Photo : Erik Franckx, le 17 mai 1983.

de la ligne, ils sont suffisamment reconnaissables.

Mais comment est-il possible sur une superficie de 4,5 m x 3,5 d'intégrer un réseau modèle qui soit une représentation reconnaissable de la réalité ? Pour ce faire, nous avons emprunté une idée au modéliste danois Pelle Soeberg, qui a publié un livre traitant de son réseau à l'échelle H0 'Daneville & Donner River', publié chez l'éditeur américain Kalmbach (qui publie entre autre 'Modelrailroader'). Ce réseau remplit bien une pièce entière, mais afin de créer de grandes longueurs propices aux circulations, un des côtés de ce réseau a été coupé en deux par un arrière-plan continu. Il est ainsi possible de créer trois scènes différentes. Le concept du réseau est en fait un simple ovale qui accomplit deux fois le tour de la pièce à deux niveaux : la première fois autour de l'îlot de commande et la seconde fois via la gare fantôme, le long de l'extérieur dudit îlot. Mais jetez plutôt un œil sur le plan, et vous comprendrez mieux...

la roche, la halte de Waulsort, la gare d'Hastière et son raccordement industriel, la halte d'Hermeton-sur-Meuse et la gare 'terminus' de Heer-Agimont.

Ce qui restait de la belle petite halte de Waulsort, le 7 juillet 1983. Photo : Erik Franckx

Comme le réseau envisagé doit s'inscrire dans l'espace d'une pièce classique, il faudra donc bien se limiter à quelques sites. Ce projet a ainsi volontairement laissé tomber la gare de Heer-Agimont, car ce site relativement assez étendu est assez difficile à reproduire. Quant aux autres sites



La 5203 est arrivée à Givet, en tête d'un train omnibus en provenance de Dinant. Remarquez sur l'autre voie une remorque Picasso. Photo : Erik Franckx, le 17 mai 1983.



Parce que les deux ovales se situent en partie au-dessus et partiellement l'un à côté de l'autre – séparés il est vrai par un arrière-plan – il est ainsi possible de reproduire les endroits les plus marquants sur le réseau modèle, bien que d'une façon non entièrement conforme à la réalité. A l'extérieur de l'îlot, le convoi provenant du niveau inférieur apparaît en partie dans le tunnel de Moniat (point 'A' du plan de réseau) et arrête ensuite à la halte de Waulsort. En réalité, c'est également le cas, mais sur le réseau, la ligne ferrée borde la rive gauche de la Meuse, alors qu'il s'agit de la rive droite, en réalité. Il s'agit d'une petite concession à la réalité. Après Waulsort, nous atteignons la gare d'Hastière, avec son raccordement privé, pour ensuite redescendre vers la halte d'Hermeton-sur-Meuse. Un peu plus loin, nous arrivons alors à une configuration qui n'existe pas sur le terrain, à savoir l'endroit où les deux ovales se croisent. Ici, le train disparaît aussi de la vue (point 'A' sur le plan) et transite via la gare fantôme pour retourner vers le tunnel de Moniat.

La construction

Ce réseau modèle est très simple de conception : une ligne à voie unique avec une gare fantôme recouverte. Le réseau court

en partie le long des parois de la pièce, mais présente également un jambage isolé, coupé en deux par un arrière-plan. L'inconvénient de ce concept est que l'îlot de commande disposé au centre ne peut être atteint qu'en... passant sous le réseau. La disposition de ce dernier à une hauteur de 120 à 130 cm au-dessus du sol rend toutefois cette acrobatie un peu moins pénible. Et si vous travaillez le bois avec facilité, vous pouvez même vous constituer une passerelle rabattable en bois, afin de faciliter l'accès à ce fameux îlot.

Lors de la conception de ce réseau, il n'a pas été tenu compte de la géométrie des voies d'une marque en particulier. Mais il est conseillé d'opter pour les aiguillages du plus petit rayon et pour des rails flexibles. Les courbes ont également été mesurées au plus juste et le moins possible de tronçons en alignement ont été prévus. Le site de la gare d'Hastière a évidemment été sérieusement raccourci, les quais étant toutefois suffisamment longs pour permettre la mise à quai de courts trains de voyageurs.

L'exploitation ferroviaire

L'accent sur ce réseau modèle a été mis sur le concept 'voir les trains'. Il est possi-

ble d'effectuer quelques manœuvres à et aux alentours de la gare d'Hastière, mais le plus grand plaisir consiste quand même à voir circuler les trains à travers un beau paysage, ou devant l'arrière-plan constitué par une imposante masse rocheuse, ou encore le long des rives de la Meuse. Lors de visites de réseaux modèles privés, cela me frappe d'ailleurs souvent de constater que beaucoup de modélistes font de même, à savoir qu'ils n'utilisent que rarement toutes les possibilités de manœuvres présentes sur leur réseau et qu'ils se limitent souvent à ne regarder que des convois qui défilent dans le paysage...

Il est erroné de croire qu'un réseau modèle constitué sous la forme d'un ovale ne permet que de 'rouler en rond'. C'est possible, mais cela ne doit pas toujours être le cas. La gare fantôme est constituée ici de six voies. Les voies 1 et 2 sont des voies directes, parcourues dans le sens Moniat vers Hermeton. Les voies 3 et 4 sont également directes, mais pour le sens inverse. Enfin, les voies 5 et 6 peuvent être utilisées comme voies passantes, mais aussi comme terminus pour des autorails. Ils arrivent à cet endroit pour y faire demi-tour, tout comme en réalité. Un ovale est alors en fait un ré-



Max Delie

seau où l'on circule 'de point à point', avec la nuance que ces deux points sont situés dans la gare fantôme. Comme il n'existe que dix centimètres de différence entre les deux niveaux, votre gare fantôme doit être bien protégée. Les techniques modernes proposent bien les modules d'occupation des voies, de façon à ce que tout se déroule sans problèmes. Ici également, nous ferons usage d'aiguillages et de courbes à rayon de courbure les plus larges possibles,

afin d'éviter le plus possible le risque de déraillements.

L'époque IV

Grâce à la production d'un certain nombre de nouveaux modèles à l'échelle H0, le trafic tel qu'il existait entre 1980 et 1988 peut parfaitement être reproduit en miniature. Avant l'entrée en vigueur du plan IC-IR de 1984, le service voyageurs était assuré par des autorails Diesel des séries 43

et 45 (Treinshop Olaerts) et par des locomotives Diesel de la série 60 (Van Biervliet) remorquant des rames courtes de voitures K (Treinshop Olaerts). A partir de 1984, les autorails 'Picasso' de la série X 3800 SNCF ont été engagés à leur tour sur cette ligne (Mistral Train Models, Jouef, LS Models), suivis plus tard par des autorails EAD de la série X 4300 (LS Models). En tête des trains spéciaux de vacanciers à destination de Heer-Agimont, on a pu voir des Diesel de la série 51 (Mehano) et de la série 59 (Märklin/Trix), avec des voitures M2 (Märklin). Le service marchandises a été assuré par des 'gros nez' des séries 52, 53 et 54, avec ou sans cabines de conduite flottantes (Roco). Ce trafic marchandises concernait surtout des trains locaux de et vers Hastière et le raccordement privé de la 'Sablière de la Dyle', mais également des trains en transit de Liège vers Givet, via Namur. Mais rien ne s'oppose – afin d'apporter un peu de variation – de faire circuler sur notre réseau des trains plus longs, qui auraient normalement dû circuler via l'Athus-Meuse. Une certaine variété des convois garantit en effet un beau spectacle sur un réseau...

Le décor et les bâtiments

Si le tracé des voies est très simple, le pay-



Max Delie

Max Delie



sage l'est moins. Ce projet est donc une perche tendue aux constructeurs de paysages. On y trouve d'imposants massifs rocheux, des collines boisées et évidemment, un petit bout de Meuse. Mais c'est surtout la partie située à l'entrée de la pièce, où le talus ferroviaire court le long de la berge de la rivière, qui constitue un fameux défi. Les massifs rocheux doivent y être très imposants et faire littéralement de l'ombre aux convois. L'accessibilité de ce coin pourrait être un peu problématique, mais une grande trappe avec un bout de paysage amovible pourrait offrir une solution afin de pouvoir passer partout plus facilement. Grâce à la végétation et à la hauteur du réseau, les fentes de cette trappe seront faciles à camoufler.

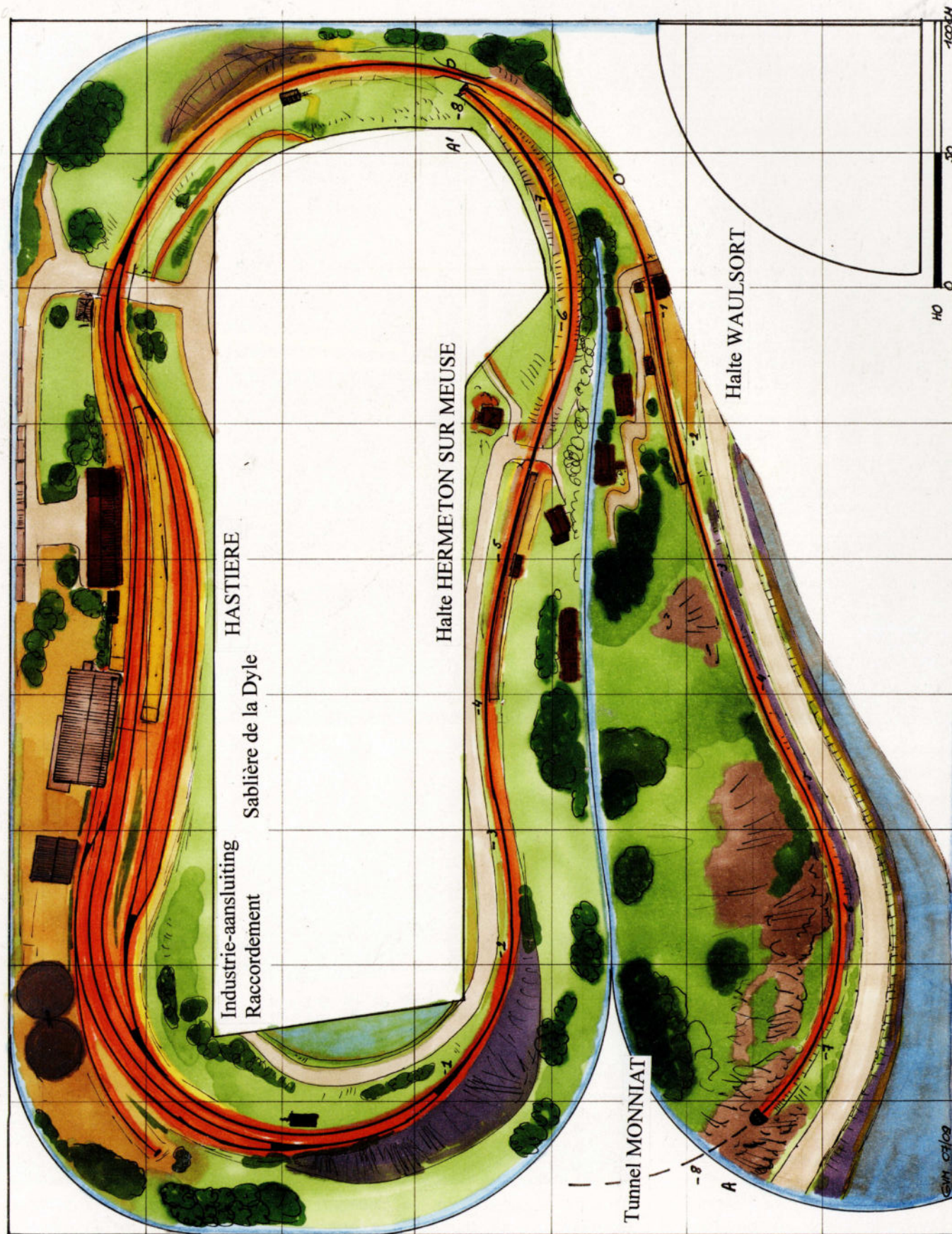
Sur un grand réseau fait de paysages, les bâtiments sont moins nécessaires. Pour la reproduction de la gare d'Hastière, le nouveau bâtiment de gare de MKB-Modelle peut entrer en ligne de compte. Ce n'est toutefois pas une copie conforme de celui d'Hastière, mais il s'agit bien d'une gare typiquement 'Nord Belge' d'un type semblable. Le bâtiment MKB dispose de petites ailes latérales et son auvent compte trois traverses, tandis que le véritable



Max Delie

d'Hastière en compte cinq. Des modélistes habiles pourront peut-être assembler la gare d'Hastière au moyen de deux kits à assembler. Outre le bâtiment de gare proprement dit figure l'édicule des toilettes. Derrière la gare d'Hastière, contre l'arrière-plan, quelques maisons sont disposées en demi-relief. Pour réaliser cette rangée, vous pouvez vous baser sur certains kits

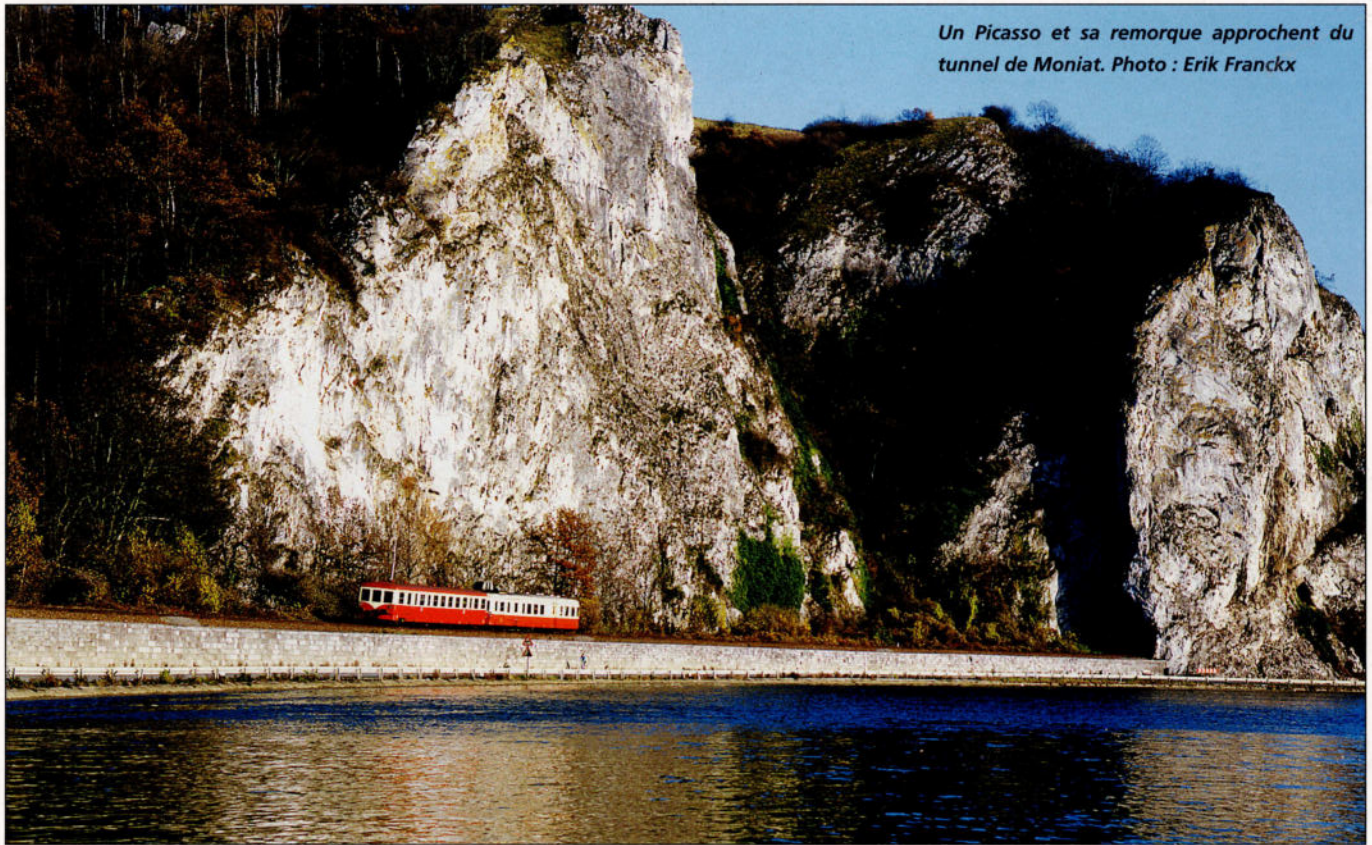
à assembler, que vous aurez 'belgicisé'. Le raccordement industriel d'Hastière, dit de la 'Sablière de la Dyle', servait à charger dans des wagons de marchandises le sable provenant de la sablière d'Onhaye. Une solution est possible au moyen de bâtiments issus de la gamme Walthers. La cabine de signalisation d'Hastière était un bâtiment assez moderne pour l'épo-



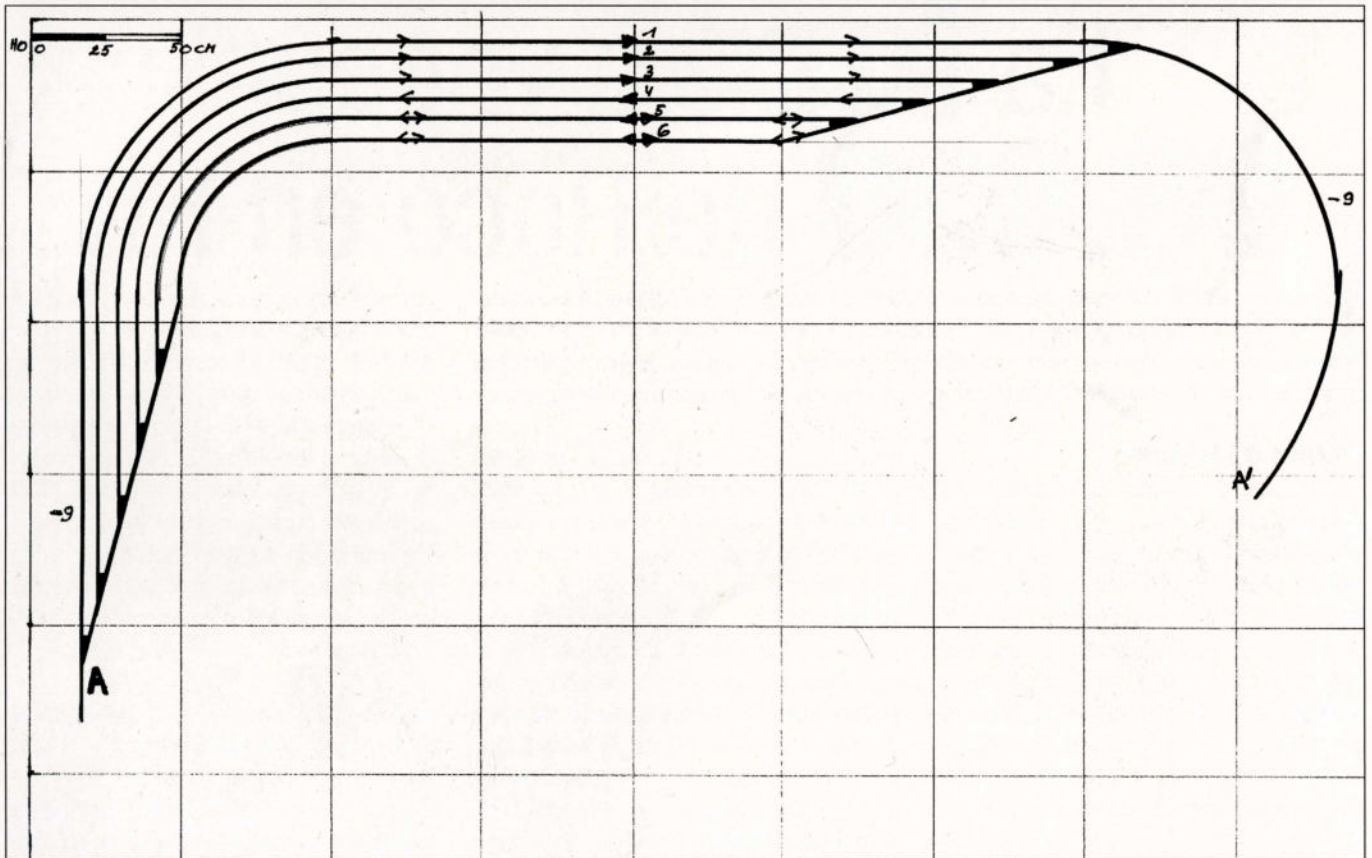
que, mais vous pouvez peut-être utiliser une cabine 'Nord Belge' de MKB (voir TMM n° 52). La halte de Waulsort est à considérer séparément, car on n'y trouve plus qu'un charmant abri de style 'villégiature', témoin d'un passé glorieux. Cet

édicule devra toutefois être confectionné 'maison'. Dans les alentours de cette halte de Waulsort, quelques grosses villas cosues existent encore ; pour les reproduire, quelques kits existants peuvent servir de point de départ.

Mais rien ne vaudra une visite sur place. Cette ligne est hors service depuis un bon bout de temps déjà, mais la voie et la plupart des bâtiments sont encore présents. Les différents lieux repris sur le plan peuvent être photographiés à souhait (à l'ex-



Un Picasso et sa remorque approchent du tunnel de Moniat. Photo : Erik Franckx



ception du raccordement industriel), afin de servir de base pour une reproduction.

Ce projet a été conçu pour l'échelle H0, mais peut tout aussi bien être dérivé à l'échelle N. Le problème du matériel rou-

lant risque alors de se poser, mais moyennant un peu de fantaisie et de concessions vis-à-vis de la réalité, il sera possible de restituer un trafic ferré intéressant. Même en N, la ligne 154 reste un superbe échantillon de paysages...

Texte et dessins : Guy Van Meroye

Photo chemins de fer réels:

Max Delie & Erik Franckx

Remerciements à Luc Parant & Hervé Allard

(du RMM) & Daniel De Quick

(du RM Haute Meuse)





La loco à vapeur 96.030 de Roco en H0

LORS DE LA RÉCENTE FOIRE DE NUREMBERG, TANT ROCO QUE LE TANDEM MÄRKLIN/TRIX AVAIENT ANNONCÉ LA SORTIE D'UN MODÈLE DE LA LOCOMOTIVE À VAPEUR DU TYPE 96 SNCB À L'ÉCHELLE H0. LE MODÈLE ROCO EST SORTI LE PREMIER, ATTERRISSANT CHEZ LES DÉTAILLANTS AU DÉBUT DE CET ÉTÉ: IL S'AGIT DE LA 96.030. LE TEMPS ÉTAIT DONC VENU POUR UN 'TEST SUR RAILS' APPROFONDI.

Un brin d'histoire

Les locomotives du type 96 faisaient partie de ce qu'il convient d'appeler les locomotives 'Armistice', à savoir les engins moteurs (quasi tous allemands) qui furent cédés à la Belgique après la Première Guerre mondiale. A ce propos, on prétend encore erronément ici et là qu'il aurait s'agi d'une conséquence du Traité de Versailles, mais en fait, il s'agissait d'une disposition prise lors de la signature de l'Armistice, qui eut lieu bien avant la signature du fameux traité en cause.

Suite à l'expansion économique enregistrée à la fin du 19ème siècle, l'industrie dût avoir recours à une main-d'œuvre très importante. Ces ouvriers devaient être transportés d'une façon rapide et aisée depuis leur domicile vers les différents sites industriels. A noter que la plupart de ces sites étaient situés en

ville. C'est la raison pour laquelle un besoin en nouvelles locomotives se fit sentir dans la Prusse de l'époque, des locos qui allaient prendre en charge le trafic suburbain croissant autour de ces grandes villes. Début du 20ème siècle, la KPEV (Königlich Preussische Eisenbahn Verwaltung) commanda l'étude d'un type de locomotive unifié pour ce trafic suburbain. Des tables de dessins sortirent deux types quasi semblables de locomotives-tender à trois essieux moteurs accouplés et un bissel avant: le type T 11 et le type T 12. La grande différence entre ces deux types résidait dans leur mode d'alimentation en vapeur: la T 11 fonctionnait à la vapeur saturée, tandis que la T 12 était pourvue d'un surchauffeur. Dans un premier temps, la T 11 supplanta le type 12, grâce à une commande de 468 exemplaires. Entre-temps, l'ingénieur Schmidt conçut une notable amélioration du

dispositif de surchauffe, à savoir un surchauffeur à tubes. En appliquant cette technique à la T 12, les performances de cette dernière s'améliorèrent au point qu'elles dépassèrent largement celles de la T 11. La direction des chemins de fer décida alors de faire produire des T 12: pas moins de 974 locos de ce type furent construites pour la KPEV, nombre auquel il faut ajouter un certain nombre d'exemplaires réalisés pour des compagnies privées, portant à plus de mille le nombre de T 12 construites.

Extérieurement, les T 12 se distinguent nettement des T 11. Ces engins, construits entre 1905 et 1911, disposent d'un tablier surélevé, disposé au-dessus des cylindres. Suite à cette disposition, le mécanisme d'inversion était devenu totalement visible. Les exemplaires du type 12 construits après 1911 et jusqu'en 1921 présentaient un tablier entièrement plat. Une autre différence marquante résidait dans la disposition de la sablière. Nombre d'engins étant équipés d'un réchauffeur disposé sur la chaudière, la sablière avait dû être reculée et

aménagée sur la boîte à feu. Par contre, les engins démunis d'un tel réchauffeur avaient leur sablière installée sur la chaudière.

Des 30 locos cédées à la Belgique, il se trouvait des exemplaires des deux types. Et pourtant, les 27 locos attribuées à l'Etat Belge furent rassemblées sous le même type 96, tandis que trois autres locos attribuées au Nord-Belge en 1920 y furent numérotées NB 91, 92 et 93 en y assurant le service jusqu'à la reprise du Nord-Belge par la SNCB, en 1940. Après la Seconde Guerre mondiale, ces trois locos furent alors versées dans le type 96 de la SNCB.

Nous savons désormais que quasi toutes les locomotives 'Armistice' ont immédiatement été engagées sur le réseau ferré belge dès leur arrivée en Belgique, donc dans leur livrée d'origine et souvent aussi avec leur matricule d'origine. Ce n'est qu'à la faveur d'opérations d'entretien ou de révisions que ces engins ont systématiquement été repeints dans la livrée standard de l'Etat Belge, à savoir brun chocolat pour la chaudière, l'abri du machiniste et des soutes à eau, noir pour la boîte à fumée et le châssis et rouge pour les traverses de tête. Les bandes de décoration et les cercles de chaudière furent peints en noir, entourés de filets de teinte rouge. Et ce n'est qu'en 1924 que ces engins furent numérotés en type 96. Les matricules en vigueur à l'Etat Belge (et plus tard à la SNCB) étaient constitués de quatre chiffres, dont les deux premiers indiquaient le type et les deux derniers le numéro d'ordre de l'engin dans le type considéré. Pour ce faire, l'Etat Belge utilisa comme deux derniers chiffres le numéro d'ordre prussien lorsque ce fut possible, car certaines de ces locomotives portaient un même matricule en Allemagne, mais en appartenant à deux directions ferroviaires différentes...

A partir de 1931, la livrée brun chocolat de l'Etat Belge fut graduellement remplacée par le 'vert bouteille' de la SNCB, des cercles de chaudière et des filets de décoration chambrés, ces derniers étant entourés de petits bords noirs. Le bord du tablier fut peint en rouge. Les locomotives du type 96 furent surtout utilisées sur des lignes secondaires, à la remorque de trains aux heures de pointe et de trains locaux: les célèbres 'trottinettes' en furent un bel exemple. En outre, les types 96 furent utilisées pour la desserte des nombreuses cours à marchandises que le réseau comptait encore.

Après la Campagne des dix-huit jours et l'in-



vasion éclair du territoire belge par les troupes allemandes, toutes les 27 locomotives formant le type 96 à la SNCB furent rapatriées en Allemagne. Pour des raisons encore restées obscures à ce jour, les exemplaires du Nord Belge ne furent jamais transférées en Allemagne. Après la guerre, la plupart des locos concernées furent retrouvées, à l'exception de neuf engins. Cinq locos réapparurent ultérieurement dans les effectifs des PKP, tandis que quatre autres restèrent dans les effectifs de la DR: ces cinq locomotives ne sont donc jamais revenues en Belgique. Tous les locos subsistantes furent ensuite renumérotées en 1946 selon la numérotation à cinq chiffres – ainsi que les trois locomotives du Nord Belge – de façon à ce que les vingt rescapées puissent reprendre du service. Mais suite à l'utilisation graduelle d'autorails Diesel sur les lignes secondaires, le type 96 fut rapidement mis hors-service, la dernière l'étant en septembre 1956.

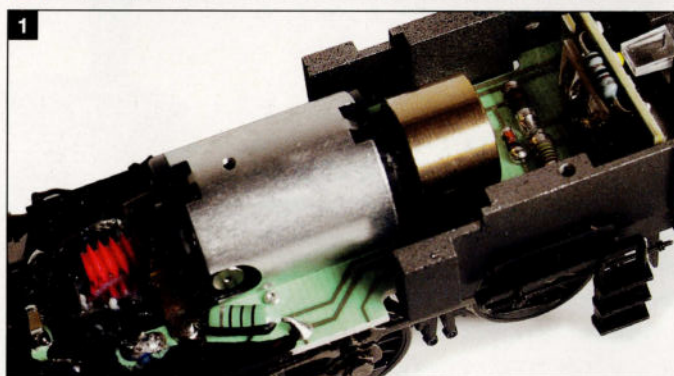
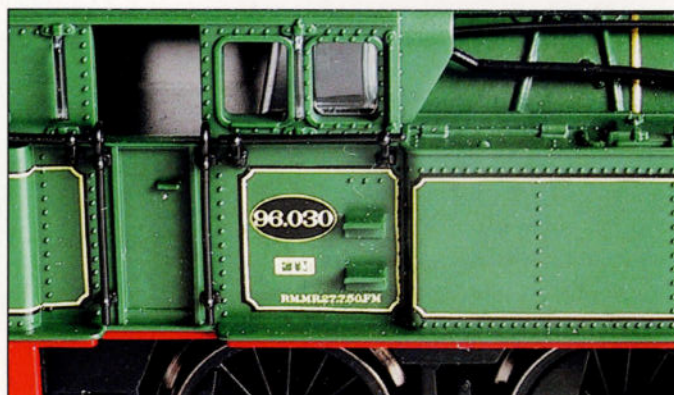
L'historique de la 96.030

Cette loco fut construite par Borsig en 1914, qui lui attribua le n° de constructeur 8880. Elle fit ses débuts à la Direction ferroviaire de Berlin, sous le matricule 8179. En 1919, elle fut cédée à la Belgique, où elle fut immatriculée 9679 en 1924. Lors du déclenchement de la Seconde Guerre mondiale, cette loco se trouvait dans une des remises des Cantons de l'Est, à savoir St. Vith. Ces remises (Herbesthal, Montzen

et St. Vith) furent immédiatement annexées à la Direction ferroviaire de Cologne, suite à l'annexion par l'Allemagne des territoires qu'elle avait dû céder après la Première Guerre mondiale. La 9679 fut alors renumérotée 74 1344 et mutée plus tard à Herzogenrath. Après la fin des Hostilités, cette loco fut rapatriée en Belgique, où elle fut affectée à la remise de Muizen; elle fut renumérotée 96.030 en date du 1er janvier 1946. Elle sera encore mutée en 1951 à Tamines, où elle restera active jusqu'à sa mise hors-service, en mai 1955.

Le modèle Roco

La 96.030 est impeccablement emballée dans une nouvelle boîte Roco. Depuis quelques temps, Roco a abandonné le logement intérieur de ses boîtes en polystyrène expansé au profit d'un logement fait de caoutchouc mousse: c'est indiscutablement un progrès. La loco est bien protégée dans cette boîte, accompagnée de quelques pièces détachées: des attelages, des boyaux de frein, des plaques matricules, une figurine de machiniste et de chauffeur (malheureusement en version allemande). On trouve encore un mode d'emploi (rédigé uniquement en allemand, en français et en anglais) avec des vues explosées et une liste de tous les composants dont la loco est formée. Sur la boîte, des infos supplémentaires sont mentionnées, comme la référence du catalogue, l'opérateur ferroviaire SNCB, les pictogram-



1. Le moteur est équipé d'un volant d'inertie et transmet son effort à un essieu moteur via une vis sans fin.

mes qui renseignent la version courant continu et la prédisposition au mode digital et bien entendu, le fait que ce modèle ne convienne pas aux enfants de zéro à trois ans, bien que nous nous demandons parfois ce qu'un gosse de cinq ou six ans pourrait bien faire d'un tel jouet...

L'aspect extérieur

Ce n'est pas la première fois que Roco produit un modèle de cette loco: déjà en 1987, une première version fut mise sur le marché – la 96.025 – suivie en 1991 d'un set contenant la même loco et quatre wagons assortis. Ces premières versions étaient – comme maintenant – destinées au marché belge. Il ne s'agit pas en effet d'une simple locomotive allemande repeinte, mais d'un modèle dont une foule de détails ont été adaptés en fonction de la version belge. C'est ainsi que l'on peut y voir une cheminée avec le chapiteau typique, la boîte à fumée ornée d'un fanal à huile, sur lequel la poignée ovale typique a été apposée. De plus, quantité de détails propres au modèle d'origine allemand ne sont plus présents (comme le préchauffeur Knorr et toutes ses conduites). Il y a toutefois quelques différences: le fanal électrique central disposé sur la traverse de tête manque et le raccord entre la boîte à fumée et les cylindres n'a pas été reproduit correctement. Ce sont toutefois des détails sur lesquels il est toujours possible de chicaner...

Derrière la loco, deux fanal sont présents, alors que sur la véritable loco belge, un seul fanal était monté. Ce qui est plus gênant sur cet engin est le fait que la soute à charbon d'inspiration allemande n'a pas été modifiée et que la sablière a été montée à un mauvais endroit. La 96.030 était en effet l'un des nombreuses locos qui n'avaient pas été pourvues d'un préchauffeur Knorr sur leur chaudière, raison pour laquelle la sablière pouvait être montée sur la chaudière et non sur la boîte à feu, comme c'est le cas sur le modèle Roco... Pour plus de facilité, un autre matricule aurait pu être choisi. Sur la version précédente du type 96 reproduit par Roco – la 96.025 – la disposition de la sablière était par contre correcte. Ceci étant, les photos existantes des locos à vapeur sont des clichés instantanés et nous savons que des engins d'un même type étaient rarement identiques. De notre 96.030, il existe toutefois une très belle photo prise en 1953, précisément à l'époque à laquelle ce modèle Roco est censé se situer.

En ce qui concerne la superstructure de la loco, aucune différence n'est visible avec la production de 1987. L'orifice rectangulaire obturé est encore et toujours visible sur l'abri du machiniste. Seul le châssis a subi une modification: ceci se voit à la partie située au-dessus de l'essieu porteur, où l'on peut voir des rivets sur le modèle qui nous

occupe. Ces derniers n'étaient en effet pas visibles sur le modèle précédent. Bien entendu, l'assemblage du châssis a également profité des derniers développements dans le domaine du modélisme ferroviaire.

Un mécanisme pour attelage court (avec boîtier normalisé) est pourvu à l'arrière de la loco. Grâce à ceci, n'importe quel coupleur d'attelage H0 peut être utilisé. A l'avant, seule une imitation d'un attelage à vis a été reproduite, flanquée de quelques boyaux de freins et d'un boyau de chauffage à la vapeur pour les voitures. Ces boyaux sont implantés dans la traverse de tête, alors qu'en réalité, ils sortaient du dessous de cette traverse. Si vous voulez par contre monter un boîtier normalisé à l'avant, il faudra d'abord dévisser et remplacer quelques pièces par d'autres livrées conjointement, afin de permettre un accouplement fonctionnel à l'avant de cet engin.

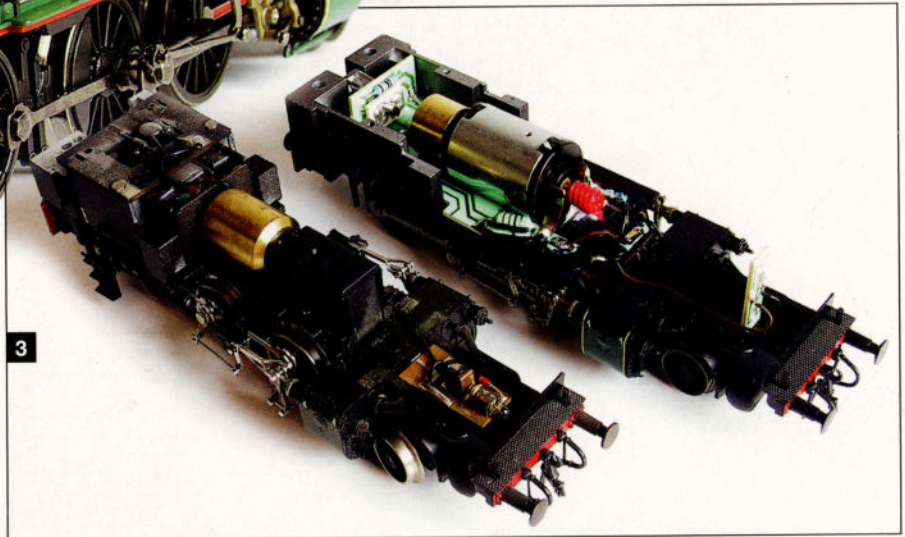
Les mensurations

La 96.030 a été très scrupuleusement reproduite à l'échelle par Roco. Dans le tableau des mensurations, vous remarquerez que Roco a très bien transformé les cotes de la version allemande d'origine: seule une concession à la réalité a été faite en ce qui concerne le diamètre des roues. Ceci a à voir avec le fait que les locomotives à l'échelle H0 disposent de bourrelets bien



2. Vous remarquez à l'arrière les deux petits trous destinés à fixer le matricule de la loco, une opération à effectuer vous-même.

3. Comparaison entre l'ancien et le nouveau modèle. Sur ce dernier, le moteur est disposé plus centralement et l'électronique se trouve à l'arrière, sous l'abri. Le volant d'inertie a dû maigrir légèrement...



Mensurations de la loco à vapeur type 96 96.030

	Réel	HO	Roco	différence en %
Longueur totale entre tampons	11800	135,6	135,6	0,0
Hauteur totale	4260	49,0	50,3	2,7
Hauteur de l'axe de chaudière	2500	28,7	30,4	5,8
Diamètre des roues motrices	1500	17,2	16,1	6,5
Diamètre du bissel	1000	11,5	10,5	8,6
Empattement total	6350	73,0	73,22	0,3
Empattement entre essieux moteurs	3850	44,3	44,42	0,4
Empattement bissel/tampons	2500	28,7	28,7	0,1
Empattement essieux mot. 1/2	1850	21,3	21,3	0,2
Empattement essieux mot. 2/3	2000	23,0	23,06	0,3
Empattement essieu mot. 3/tampons arrière	2800	32,2	32,7	1,6
Empattement essieu mot. 1/tampons avant	5000	57,5	57,8	0,6

trop épais. D'un point de vue optique, il vaut mieux alors prendre des roues d'un diamètre un peu plus réduit, afin que le rapport entre la roue et son bourrelet ne semble pas hors proportions.

La mise en peinture et le marquage

Cette loco a été peinte en vert bouteille, en ce qui concerne la chaudière, l'abri du machiniste, les soutes à eau et les cylindres. Le toit de l'abri a été peint en noir, ainsi que la boîte à fumée, le tablier et le châssis. La traverse de tête à l'avant est rouge, celle d'arrière étant noire. Quant à savoir si cette dernière particularité est correcte, ce n'est hélas plus possible de

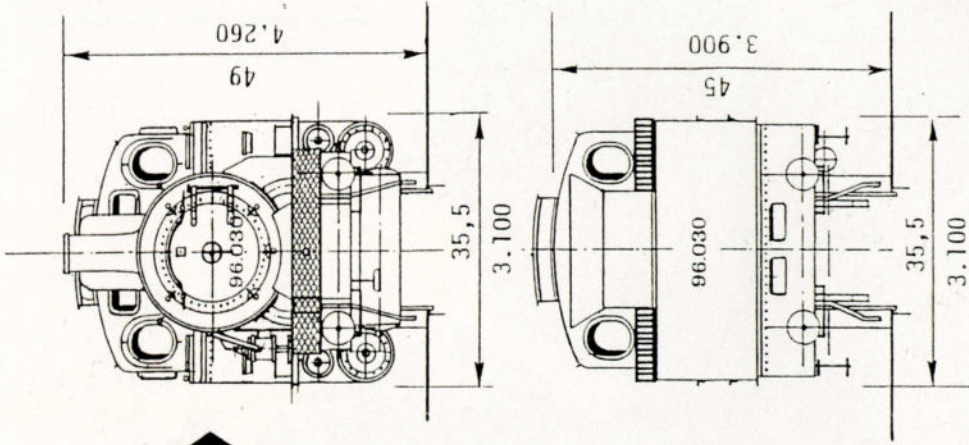
l'établir. Le filet rouge présent sur toute la longueur de la loco est parfaitement appliqué. La chaudière compte certains cercles de chaudière de teinte chamois. Sur les soutes à eau, l'abri, les cylindres et la soute à charbon, des filets chamois et noirs ont été appliqués. Ce type de décoration a déjà fait l'objet de nombreuses discussions. Nous savons toutefois que ce type de décoration datait de la période d'avant-guerre et ne fut certainement plus d'application après 1955. Sur la photo de la 96.030 datant de 1953, cette décoration est nettement visible sur les soutes à eau, ce qui nous permet de déduire que la 96.030 était bien décorée de tels filets après sa dernière révision en date.

Sur le châssis noir, les bandages sont bien peints dans la masse: seule la table de roulement est polie. Les bielles ont également été noircies chimiquement.

Le matricule de la loco a été apposé sur l'abri du machiniste et sur la porte de la boîte à fumée. Sur l'abri, le matricule est apposé dans un ovale noir. On y trouve en-dessous l'abréviation télégraphique de la remise propriétaire 'FTM', à savoir Tamines. Tout à fait en-dessous, on trouve l'inscription 'RM.MR.27.7.50FM'. La signification des lettres 'RM.MR' renvoie à la dernière révision opérée (MR = Moyenne Révision) par l'atelier central de Malines (FM). Et cette dernière date est plausible, puisque la loco était affectée à la remise de Muizen, en juin 1950. Sur la boîte à fumée, le matricule a été apposé sous le volant de serrage de la porte, conformément à la réalité. Seul manque le matricule à l'arrière: ce dernier est fourni sur une plaque séparée, pour laquelle deux petits trous ont été prévus dans la face d'about arrière. Toutes les inscriptions sont parfaitement lisibles à la loupe.

La motorisation et les qualités de roulement

La 96.030 est équipée d'un moteur à cinq pôles, avec volant d'inertie. Grâce à ce dispositif, un joli roulement bien coulé est obtenu, lors d'interruptions d'alimen-

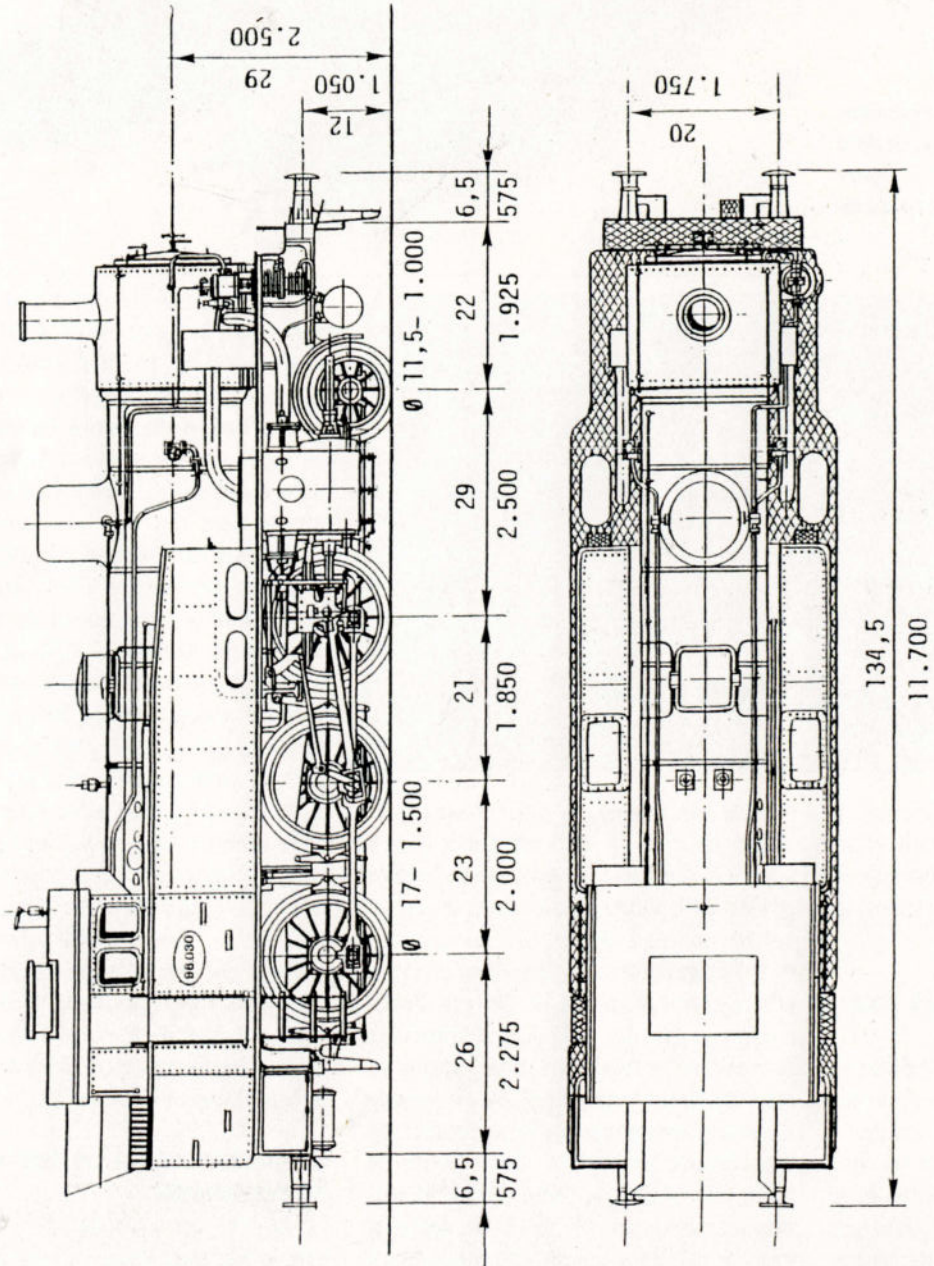


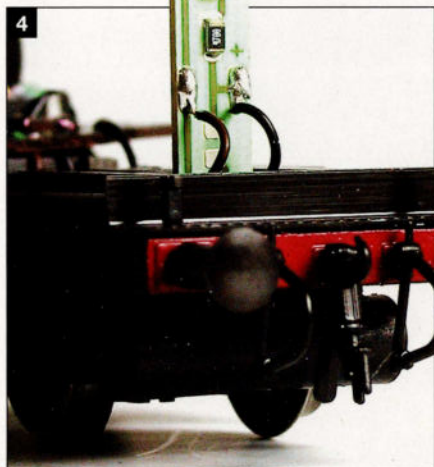
TYPE 96

N.M.B.S.-S.N.C.B.

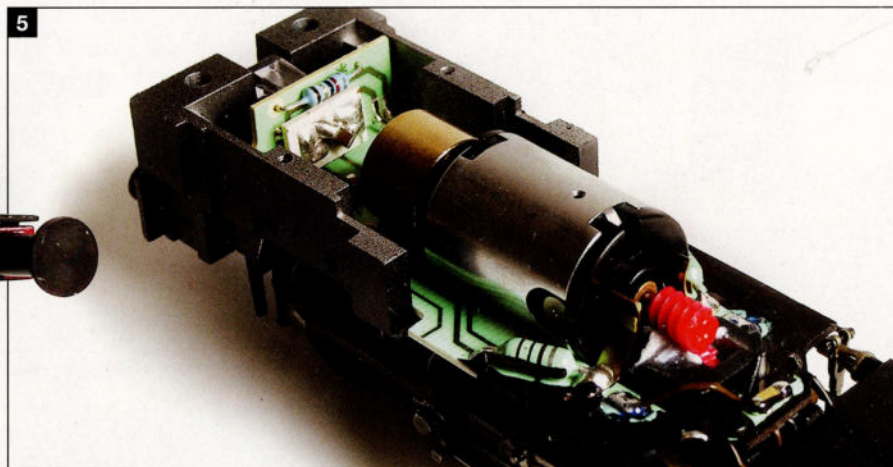
96.001 - 96.030

V.B.-EX.: 96030





4. Les phares avant sont constitués de Leds SMD ultrafines : un fameux changement !



5. Sous le plancher de l'abri se trouve assez d'espace pour disposer un décodeur à huit pôles. A la livraison de cette loco, un pontage est monté d'origine : ce dernier est à remplacer par le décodeur, pour circuler en mode digital.

tation. Le moteur transmet son effort via une vis sans fin et un boîtier d'engrenages au premier essieu moteur, qui est en outre pourvu de bandages adhérents. Le moteur et l'électronique sont facilement accessibles: il suffit de dévisser une vis centrale sous le châssis afin de séparer la caisse de son châssis. Ceci constitue une grande amélioration par rapport au modèle précédent: outre le dévissage de la vis centrale, il fallait encore démonter une partie de la soute à charbon avant de pouvoir démonter le modèle.

La prise de courant se réalise sur tous les essieux, même sur celui pourvu de bandages adhérents. Grâce à ceci et combiné à un poids de 217 g, la prise de courant est garantie, même sur les pointes de cœur des aiguillages, la 96.030 négociant même les points les plus risqués d'un réseau modèle sans le moindre problème d'alimentation. La version analogique de cette loco s'ébranle doucement sous 4 Volt, sa vitesse maximale étant toutefois bien trop élevée. Si par contre, vous circulez en mode digital, cette loco est pourvue d'une fiche à huit pôles avec un pontage permettant de circuler en mode analogique, ce qui permet alors de régler la vitesse à des valeurs plus correctes.

La loco testée disposait de phares blancs s'allumant en fonction du sens de marche. Ces phares sont composés de petites Leds SMD qui émettent une lumière blanche très intense. En mode analogique, les phares se mettent déjà à brûler sous 4 à 5 Volts. En mode digital, l'allumage ou l'extinction de ces phares est bien entendu possible via la centrale.

Sur notre réseau d'essai, la 96.030 a aisément

tracté une rame classique du genre 'trottinette'. Mais en tête d'une rame 'normale' de wagons de marchandises, les performances étaient encore correctes. En tête d'un wagon d'essai, l'effort moteur mesuré était supérieur à 500 g dans les courbes et sur un trajet en rampe.

En conclusion

La réédition de cette loco Roco, portant un autre matricule et une peinture plus fine, peut être qualifiée de réussie, d'autant que ce modèle est proposé à un prix honnête. Seule la disposition de la sablière et la soute à charbon non conforme peuvent être considérés comme étant des éléments gênants sur ce modèle.

Cette loco convient pour des petits réseaux modèles d'inspiration belge, où cette 96.030 – eu égard à son marquage – pourra être utilisée en tête de trains de marchandises légers et au service des

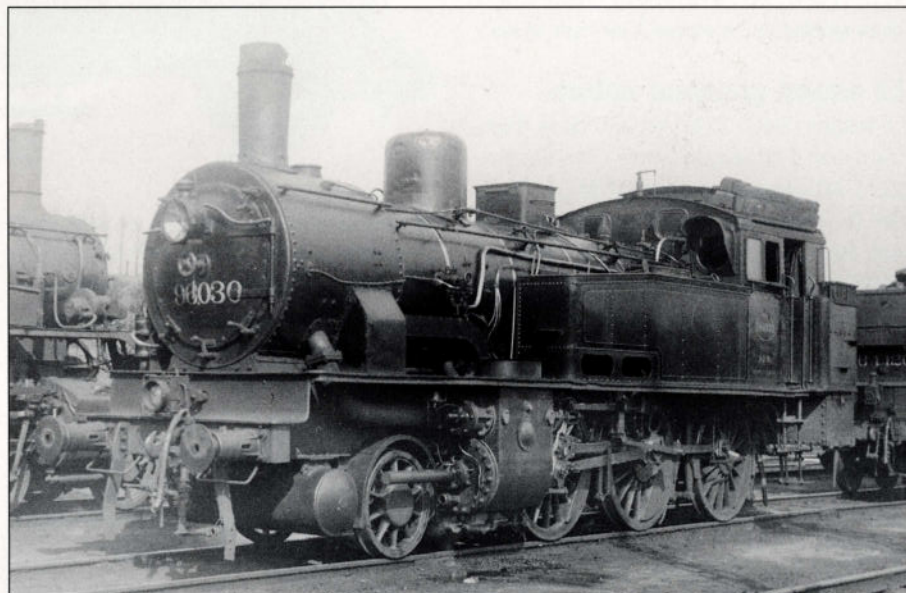
manœuvres au cours de l'époque III, plus particulièrement entre 1950 et 1955. Celui qui voudrait par ailleurs utiliser cet engin en tête d'une courte rame de voitures ne devrait risquer pas les foudres de ses coreligionnaires...

Texte et photos : Guy Holbrecht



Sources:

- *Vapeur en Belgique (tome II) de Phil Dambly*
- *La guerre 1914-1918 et les locomotives 'Armistice'*
- *Description des locomotives KPEV de J. Vandenberghe*
- *H0 modelspoorwegen grootspoor (internet)*
- *Nos inoubliables Vapeur de Phil Dambly*
- *XVII registre des locomotives de la SNCB 1926-1967 de J. Vandenberghe*
- *XVIII registre des locomotives de la SNCB 1926-1967 de J. Vandenberghe*



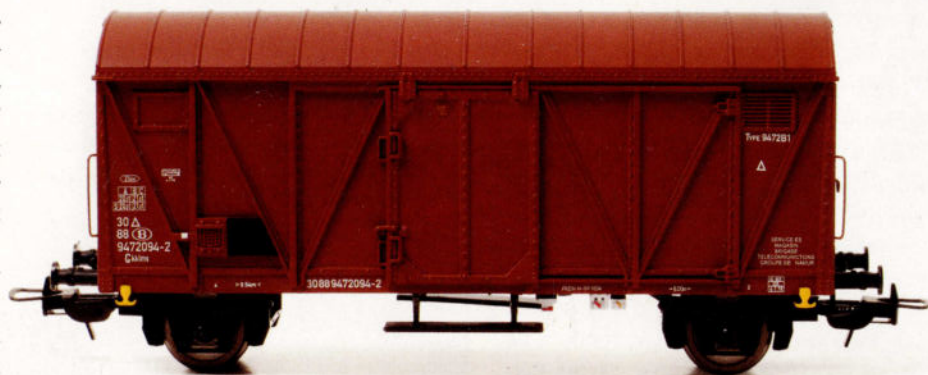


Le wagon 'SNCB Colis' Hobby Trade

A PRÈS UN PROCESSUS DE CONCEPTION AYANT DURÉ PRÈS DE DEUX ANS, NOUS Y SOMMES ENFIN : LES PREMIERS EXEMPLAIRES DES NOUVEAUX WAGONS 'SNCB COLIS' RÉALISÉS PAR HOBBY TRADE SONT PRÊTS À ÊTRE EXPÉDIÉS VERS LES DÉTAILLANTS. 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' A REÇU EN PRIMEUR UN EXEMPLAIRE DE CE MODÈLE ET L'A SOUMIS À UN 'TEST ÉCLAIR'.

Le wagon grandeur nature

Le wagon 'SNCB Colis' est issu de la transformation d'un wagon fermé 'Glms' du type 2211 A0 – le wagon standard de 20 t de la SNCB – dont plusieurs milliers d'exemplaires ont été construits par l'industrie belge en 1947 et 1948. A noter que la version d'origine de ce wagon avait des parois en bois. Au cours de la période de 1967/68, la plupart de ces wagons fut transformée à l'atelier central



de Gentbrugge, les planches de bois étant remplacées à cette occasion par des parois en multiplex. Ces wagons furent en outre pourvus d'un crochet de fixation à chaque angle, d'un marchepied pour manœuvre à chaque extrémité, d'une main courante en regard et

d'une main courante à chaque angle du wagon. En 1973, les freins furent modifiés de manière à autoriser ces wagons à la vitesse maximale de 100 km/h.

En 1976, la SNCB décida de réserver un certain nombre de ces wagons pour son trafic intérieur de messageries. Ces wagons formèrent alors le type 2211 A2 et reçurent une large bande jaune sur leurs flancs portant l'inscription 'SNCB COLIS' d'un côté et 'NMBS COLLI' sur l'autre. Repris sous le type

Tableau (dimensions en mm) 1/1	1/87	Hobby Trade
Longueur totale de la caisse	8309	95,5
Longueur totale entre tampons	9549	109,7
Empattement	6000	68,9
Largeur de la caisse	2843	32,7

'Glms', ils furent renumérotés de 20 88 143 1 000 à 20 88 143 2 499. Lors de l'entrée en vigueur de la nouvelle numérotation du 1er janvier 1980, ces wagons furent renumérotés de 42 88 139 2 000 à 42 88 139 3 499 et reçurent la dénomination de type 'Gkkllms'. Lors de la reprise du service des petits colis de la SNCB par ABX Transport, ces wagons spéciaux furent massivement mis hors service. Une petite partie d'entre eux fut toutefois transformée en wagons de service, ou servit dans des gares ou des dépôts comme magasin d'entreposage.

Le modèle réduit

Le wagon 'SNCB Colis' est une vieille connaissance pour les plus anciens modélistes : vers le milieu des années '80, la firme autrichienne Liliput – à l'initiative de son importateur belge Dacker – réalisa un modèle de ce wagon, suivi par toute une série de variantes de wagons de service. Un wagon de marchandises belge spécialement conçu à l'intention du marché belge était quelque chose d'absolument unique à l'époque et a certainement contribué à décider de nom-

Oostende 02.06.1981



breux modélistes à 'faire du belge'. En outre, ces wagons Liliput avaient une gravure excellente et étaient parfaitement à l'échelle. Leur production est arrêtée depuis une vingtaine d'années, et cela reste un mystère de savoir pourquoi leur réédition n'a pas été entamée, sous la gestion de Bachmann. Ceci étant, le wagon 'SNCB Colis' de Liliput

et ses nombreuses variantes restent de nos jours une valeur sûre, lors des bourses et d'autres ventes aux enchères...

C'est sans doute ce qui a dû frapper Patrick Danckaert (de 'Train Service Danckaert'), par ailleurs également importateur de la firme danoise Hobby Trade. Patrick a en effet réussi à convaincre Hobby Trade que le temps était mûr pour reproduire un modèle du type 2211. Et après deux ans de préparation, le modèle est enfin prêt.

Ce wagon de marchandises a été conçu au moyen des techniques les plus modernes et est ainsi parfaitement reproduit à l'échelle (voir tableau). Il est entièrement constitué de plastique, très finement gravé. En comparaison avec l'ancien modèle





Oostende 02.06.1981

Schaarbeek 28.11.1981



Liliput, le modèle d'Hobby Trade présente des détails plus fins. A remarquer les belles mains courantes sur les faces d'about, ainsi que la finesse des marchepieds et des rambardes. Par contre, les poignées et le dispositif de fermeture des portes coulissantes sont assez grossiers.

Bien entendu, Hobby Trade a pourvu ce wagon d'un mécanisme d'attelage court fonctionnant très doucement et d'un boîtier normalisé NEM, ce qui permet de circuler à tampons joints avec ces wagons. Le modèle est très bien peint, les bandes jaunes sont bien couvrantes. Les petits détails comme les leviers de frein sous la caisse sont également peints dans la bonne teinte. Le tamponnage est lisible à la loupe et complet. Le wagon que nous avons testé portait le matricule 42 88 139 2065-2 et le 16.03.1981 comme date de révision : ceci situe donc ce wagon à l'époque IV. Ce wagon colis est uniquement apte en trafic intérieur. Il sera disponible tant en set de trois pièces qu'à l'unité. Chaque wagon portera un matricule distinct.

Schaarbeek 28.11.1981



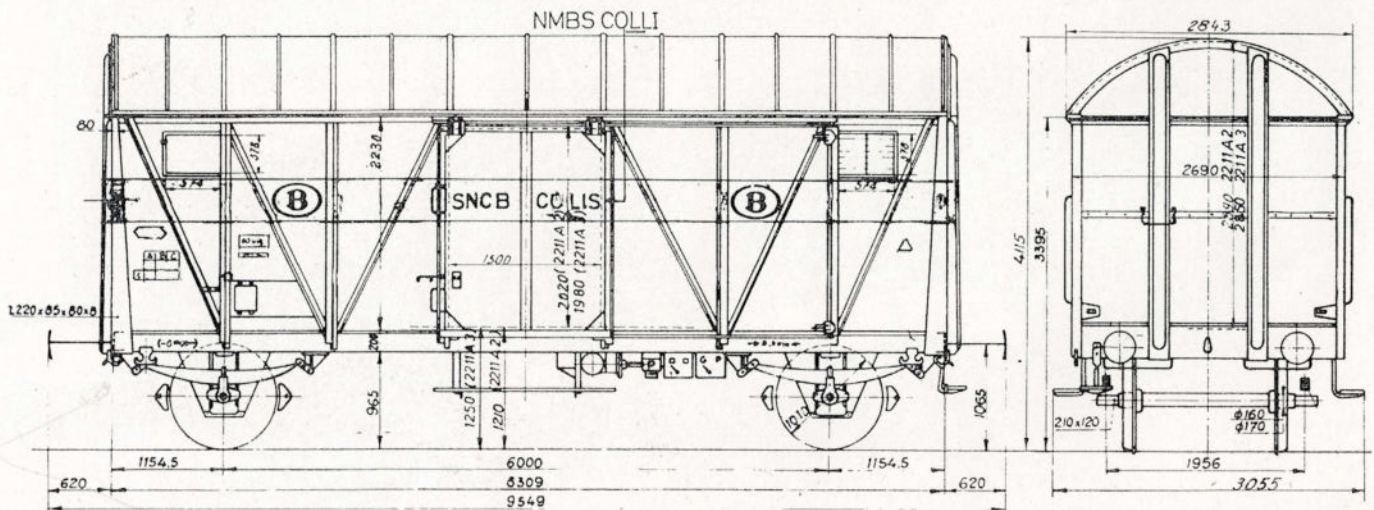
Outre la version 'SNCB Colis', Hobby Trade sortira également une première variante : un wagon du service ES du Groupe de Namur (Service ES - Magasin Brigade Télécommunications Groupe de Namur) portant le matricule 30 88 94 72094-2. Ce wagon est bien peint et tamponné. Son utilisation potentielle sur un réseau modèle est toutefois limitée.

Avec ce 'Gkklms', Patrick Danckaert et Hobby Trade ont reproduit un wagon de marchandises belge typique, qui répond entièrement aux normes actuelles. Leur initiative mérite donc toutes les louanges.

Texte et photos du modèle: GVM

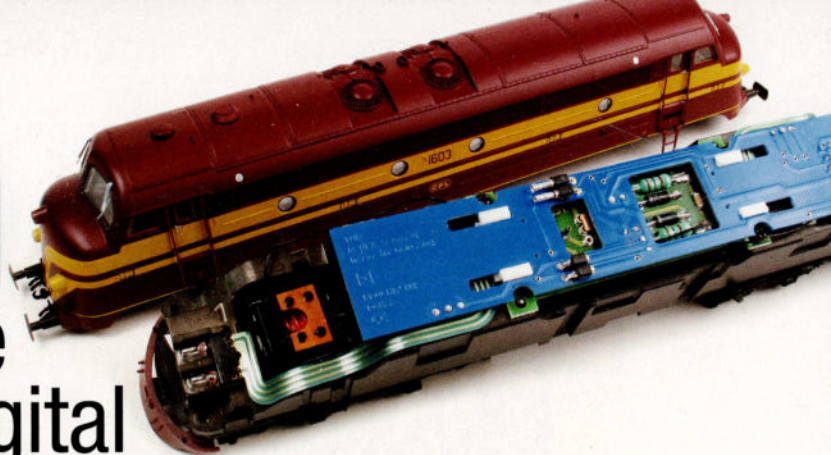
Photos grandeur nature:

collection GVM



EPOCHE III

Un circuit imprimé pour phares en digital



CIRCULER EN MODE DIGITAL PERMET VÉRITABLEMENT DE MIEUX 'CONDUIRE' VOTRE PROPRE LOCOMOTIVE. LA VITESSE, L'ACCÉLÉRATION ET LE FREINAGE PEUVENT ÊTRE CONFIGURÉS, LES PHARES ET L'ÉCLAIRAGE POUVANT ÊTRE ALLUMÉS OU ÉTEINTS AU MOYEN DES TOUCHES DE FONCTION. IL EXISTE POURTANT ENCORE DES LIMITATIONS. SI VOUS ALLUMEZ LES PHARES, CEUX D'AVANT VONT BRÛLER (SELON LE SENS DE MARCHÉ), TANDIS QUE LE FEU DE FIN DE CONVOI DE TEINTE ROUGE S'ALLUMERA EN QUEUE. C'EST EXACTEMENT CE QU'IL FAUT POUR UNE LOCO CIRCULANT À VIDE, MAIS CE N'EST PAS TRÈS RÉALISTE POUR UNE LOCO REMORQUANT UNE RAME DE WAGONS OU DE VOITURES. SUR UN VÉRITABLE TRAIN, LE FEU DE FIN DE CONVOI EST ÉVIDEMMENT DISPOSÉ SUR LE DERNIER VÉHICULE DE CETTE RAME ET LES FEUX ROUGES DE LA LOCO SONT ÉTEINTS. DE MÊME SUR DES RAMES RÉVERSIBLES DONT LA LOCO POUSSE, LES PHARES BLANCS DE CETTE DERNIÈRE NE SONT PAS ALLUMÉS ; SEULS CEUX DE LA VOITURE-PILOTE SONT ALLUMÉS. ENFIN EN RÉGIME 'MANŒUVRES', LES PHARES BLANCS SONT ALLUMÉS SUR LES DEUX FACES D'ABOUT DE LA LOCOMOTIVE.

Ces situations sont faciles à reproduire au moyen des tous nouveaux décodeurs à 21 pôles, mais les décodeurs plus anciens à 8 pôles ne permettent pas ces dispositions particulières des phares. Afin de quand même pouvoir reproduire ces derniers, Jürgen Hofmann – un jeune ingénieur allemand – a conçu un simple circuit imprimé qui peut être monté au-dessus de la platine existante de la locomotive, et sur lequel le décodeur peut être enfiché.

Afin d'assembler ce circuit, il n'est pas nécessaire de devoir le souder : il suffit de le fixer. Chaque circuit est accompagné d'un mode

d'emploi assez détaillé, mais rédigé exclusivement en allemand. Heureusement, les photos sont assez explicites. Ces circuits imprimés sont commercialisés par Jürgen Hofmann sous le label 'Epoche III'.

Ces circuits commercialisés par Epoche III sont à chaque fois réalisés pour un modèle bien défini. Pour le marché belge, il s'agit surtout de circuits destinés aux Diesel GM (séries 52, 53 et 54 SNCB et 1600 CFL) de Roco et pour la loco à vapeur G7.1 (le type 80 SNCB) de Piko. Mais Epoche III propose en outre des circuits pour la plupart des locomotives allemandes reproduites par Fleischmann, Roco et Piko.

En actionnant la fonction 'F1', le circuit portant la référence R-Nohab 01-08 offre la possibilité d'éteindre le feu rouge de fin de convoi de la loco lorsqu'elle remorque une rame, tandis que la fonction 'F2' fait allumer les phares blancs aux deux extrémités de la loco, pour effectuer des manœuvres. Mais d'autres fonctions existent encore : ce circuit est pourvu d'une prise à laquelle les fils de courant peuvent être raccordés en vue de la commande de l'éclairage intérieur et des feux de la voiture-pilote. Bien entendu, vous devrez alors faire usage de coupleurs d'attelage conducteurs de courant. Une seconde prise offre la possibilité d'alimenter la locomotive... sans qu'elle ne soit sur des rails. Cela peut se révéler pratique lors du nettoyage des roues, par exemple. Ce circuit d'éclairage pour locos Roco des séries 52, 53 et 54 coûte 16,95 €, hors frais de port.

Pour la G7.1 de Piko (le type 80 SNCB), Jürgen Hoffman a conçu un circuit similaire (référence P-055.01-08) à ceux destinés aux locos GM. Ce circuit s'ajuste bien dans le volume de la chaudière de la loco. Il présente également deux possibilités supplémentaires, à savoir l'éclairage de l'abri du machiniste et le feu du foyer. Pour assembler ce circuit, il vous faudra d'abord démonter la superstructure de la loco Piko et pratiquer deux ouvertures dans la boîte à feu. Ensuite, vous pourrez disposer le plafonnier (une Led de teinte jaune) dans l'abri et une petite Led de teinte rouge dans le foyer. Ces deux Leds sont commandées par la touche de fonction 'F0'. Ces circuits coûtent 25,95 €, hors frais de port : ils sont fournis avec un mode d'emploi rédigé en allemand et en français.

Suite à l'absence d'un importateur en Belgique, ces circuits d'éclairage doivent être commandés directement au fabricant 'Epoche III', Gotzmannstrasse 36, D-90542 Eckental (Allemagne). Si vous désirez plus d'infos, rendez-vous sur le site web www.epochell.de



Texte et photos : Guy Van Meroye



Dans une petite gare...

La gare Nord Belge

de Train Service Danckaert/MKB Modelle



A PRÈS LA CABINE DE SIGNALISATION FRANCO-BELGE (VOIR TMM 52) ET LA GARE NÉERLANDAISE 'VRIEZENVEEN', VOICI LE TROISIÈME PROJET RÉALISÉ EN COLLABORATION ENTRE PATRICK DANCKAERT (DE 'TRAIN SERVICE DANCKAERT') ET KAI BRENNEIS (DE MKD MODELLE). COMME LA GARE DE VRIEZENVEEN A REMPORTÉ UN PRIX DANS UNE REVUE SPÉCIALISÉE NÉERLANDAISE, C'EST PEU DE DIRE QUE NOS ATTENTES ÉTAIENT GRANDES CONCERNANT CETTE GARE BELGE TYPIQUE DU NORD BELGE.

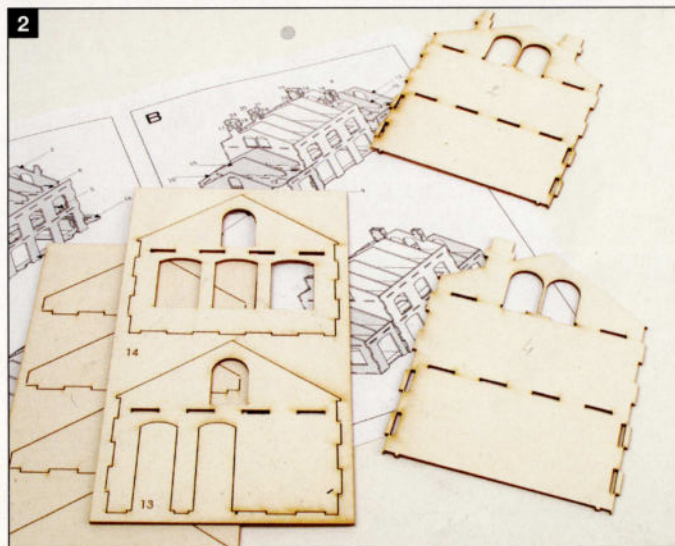
Le prototype

Patrick Danckaert, l'initiateur de ce projet, a opté pour une gare belge typiquement 'Nord Belge', comme il en a été tellement construit dans notre pays, mais également dans le Nord de la France. La Compagnie

du Nord Belge était en effet propriété de la Compagnie du Nord français, ce dernière faisant construire ses gares en Belgique sur base des plans français. Du type choisi par TSD, un total de 28 gares a ainsi été construit en Belgique. Ce type de gare était constitué d'une partie centrale à deux étages disposée sous un toit en selle, flanquée des deux côtés d'une aile basse, également disposée sous un toit en selle. La longueur de ces ailes latérales était fonction des besoins du service. Lors des premiers projets datant de 1862, ces ailes ne comptaient qu'une seule travée, comme on peut le voir aux gares de Jambes-Nord, Dave, Lustin et Godinne : c'est ce type de bâtiment qui a été choisi comme exemple par TSD. De nombreuses autres gares avaient toutefois des ailes latérales à plusieurs travées, comme

par exemple Hastière, où chaque aile latérale en comptait deux.

Les portes et les fenêtres étaient réalisées en arc à segments. Des piliers d'angles réalisés en briques encadraient la façade centrale et les ailes latérales. La frise de la façade centrale était soulignée par deux cordons de briques, entre lesquels – tout comme en France – une plaque émaillée portant le nom de la gare était disposée, du côté 'voies'. A hauteur de la séparation entre les étages, un cordon courrait sur l'aile basse, en soulignant la frise. Sur les façades du bâtiment central et des ailes se trouvaient des petites fenêtres à arc, qui éclairaient le grenier. La pointe du bâtiment central comprenait un oculus aveugle. Toutes les baies dans les murs étaient entou-



rées d'un cadre de briques avec une pierre qui courrait jusqu'au cordon supérieur. Les toits couvrants étaient constitués de tuiles noires. Toutes les fenêtres étaient pourvues de volets à jalousies. Les portes et les fenêtres étaient peintes en brun, toutes les fenêtres étant pourvues de volets bruns avec jalousies. Du côté 'voies', un auvent était généralement présent, flanqué de chaque côté d'un écran coupe-vent.

En 1940, la Compagnie du Nord Belge fut reprise par la SNCB, mais les gares conservèrent leur aspect typique, en ce y compris les plaques émaillées portant la dénomination du lieu, peint en lettres brunes. Beaucoup de ces gares existent encore de nos jours et n'ont subi que peu de modifications. En 2009, la

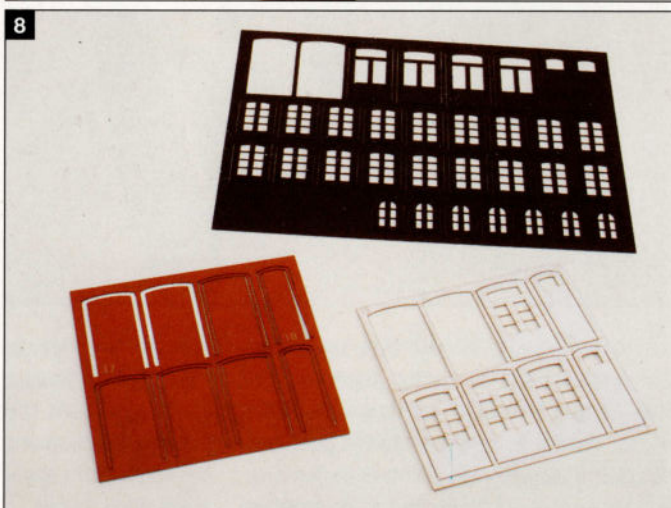
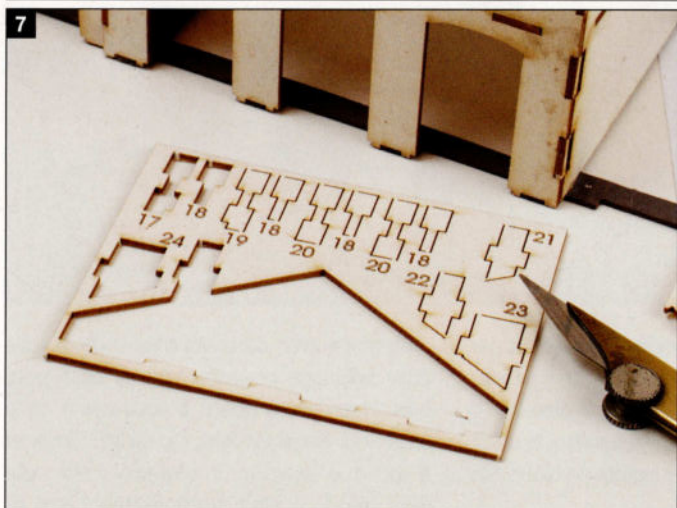
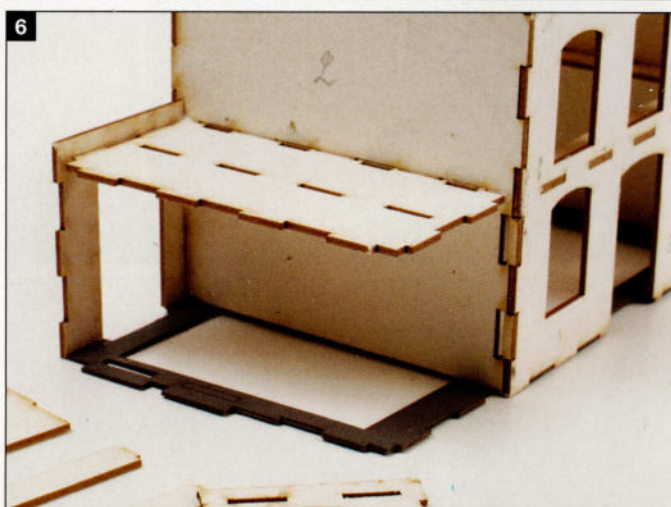
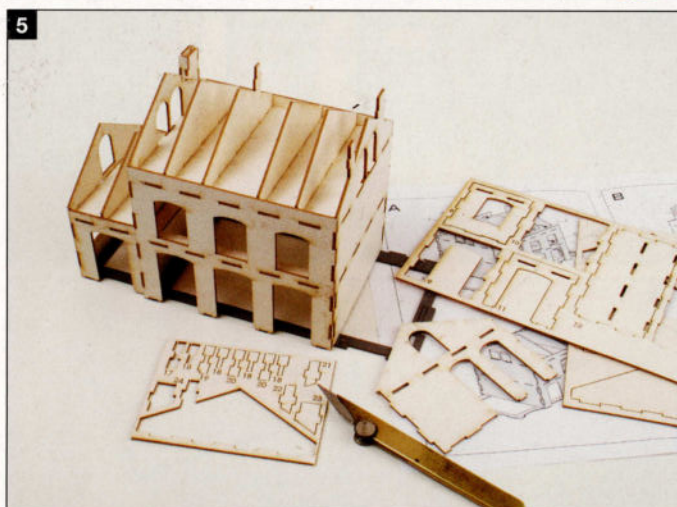
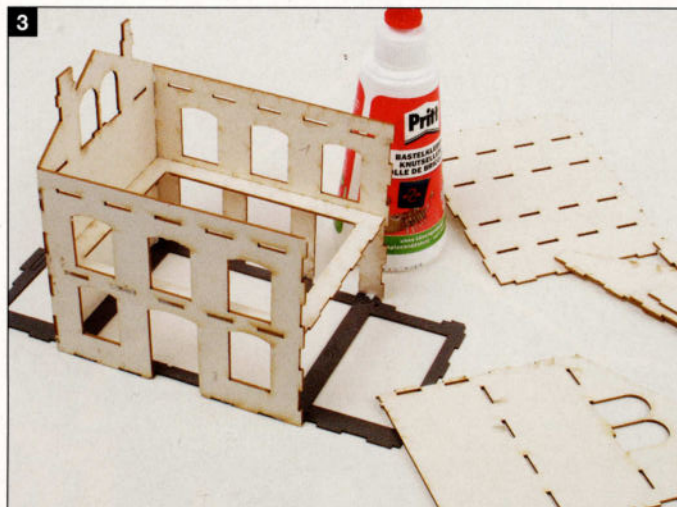
gare abandonnée de Godinne présentait par exemple des fenêtres blanches sans volets, tandis que celle d'Hastière – également à l'abandon – avait encore ses fenêtres brunes, ses volets étant toutefois peints en blanc, ses tuiles étant rouges.

Le kit à assembler

Le kit à assembler réalisé par MKB Modelle n'est en rien comparable avec une boîte à assembler classique. Il s'agit en effet d'un kit qui est composé d'un carton découpé au laser et de papier préimprimé, également découpé au laser. On trouve dans la boîte trois sachets en plastique contenant les plaques de construction, un aperçu des pièces détachées et quelques dessins servant de guide d'assemblage. L'assemblage de ce kit se réalisera de

préférence avec de la colle-tout, de la colle pour bricolage ou encore de la colle pour bois. Nous avons quant à nous utilisé de la colle pour bricolage Pritt, car facile à doser et à appliquer avec un fin pinceau. Cette colle pour bricolage peut éventuellement être allongée avec un peu d'eau. Outre cette colle pour bricolage, nous avons également utilisé de l'adhésif Scotch, entre autre pour fixer les vitres dans les châssis, mais ceci peut également se réaliser au moyen de colle instantanée. En outre, nous aurons encore besoin d'une latte métallique, d'un couteau bien aiguisé, d'un crayon, d'une petite mèche et de quelques pincettes (photo 1).

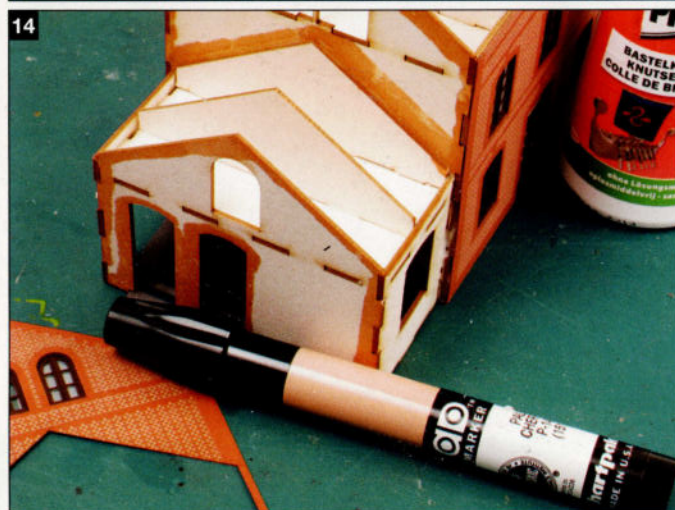
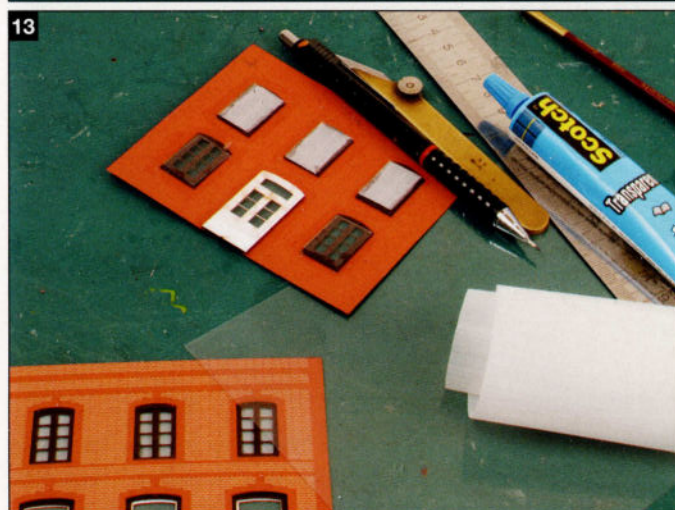
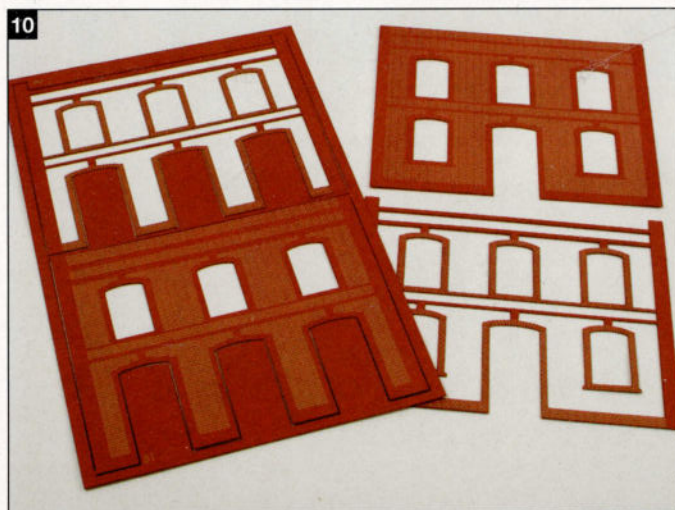
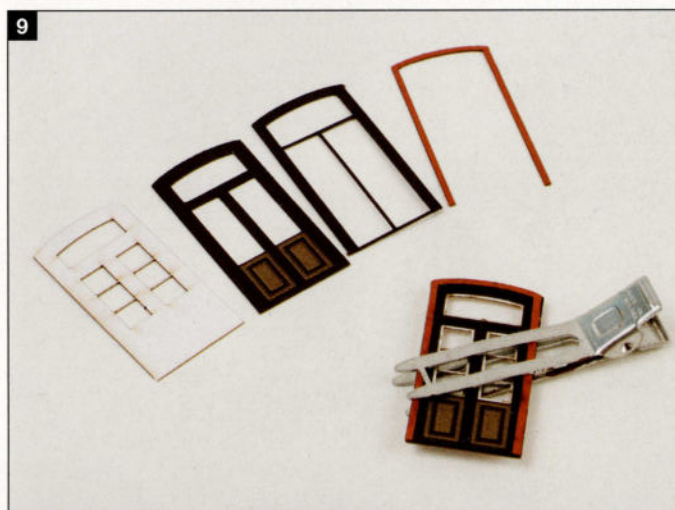
Nous commençons par l'assemblage du gros-œuvre. Celui-ci est constitué de carton d'architecte de 3 mm d'épaisseur. Les différents



éléments ont été découpés très finement au laser et ne tiennent plus à leur cadre que par quatre petits tenons. Posez la plaque sur un plan de découpe et découpez au moyen d'un couteau aiguisé le long de la latte métallique. Déposez la latte sur le plan de découpe: vous éviterez ainsi les dégâts lorsque si par accident, votre couteau devait déraper. Découpez uniquement les éléments que vous allez immédiatement traiter, le numéro de l'élément n'étant inscrit que sur la plaque et non sur l'élément. Pour certains de ces derniers, vous

pouvez indiquer le numéro au crayon: c'est toujours pratique (**photo 2**) Les éléments épais en carton sont pourvus d'encoches et de tenons, de façon à ce qu'ils s'ajustent parfaitement. Ce ne sont pas seulement des murs intérieurs: il y a également des plaques de renfort qui doivent être assemblées à hauteur des étages. N'assemblez donc pas les façades en 1er lieu, mais débutez avec deux façades perpendiculaires et assemblez entre-elles la plaque de renfort. Sur la plaque de renfort supérieure, les pans

de tuile sont alors posés. Le gros-œuvre de la cheminée doit ensuite être assemblé. Bien que les éléments s'ajustent bien entre eux, il faudra quand même agir avec soin, car d'éventuelles erreurs commises à ce stade ne pourraient plus être rectifiées; au contraire, elles pourraient s'aggraver! (**photos 3 à 7**) Sur le gros-œuvre, nous collons alors les façades à motif imprimé de briques. Mais avant de réaliser cet assemblage, il faut d'abord assembler les fenêtres. Celles-ci sont également constituées de plusieurs couches successives

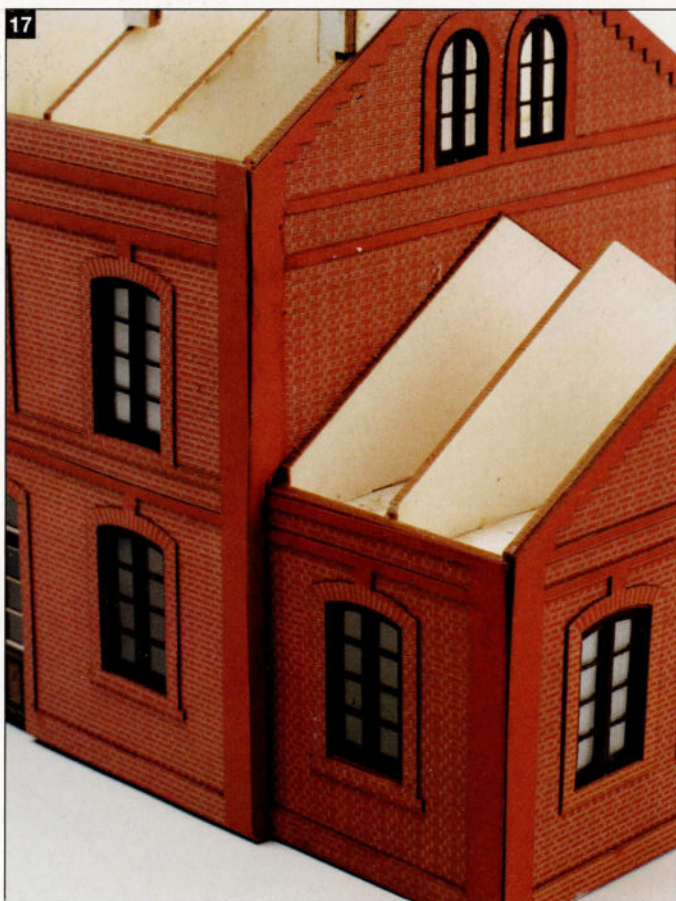
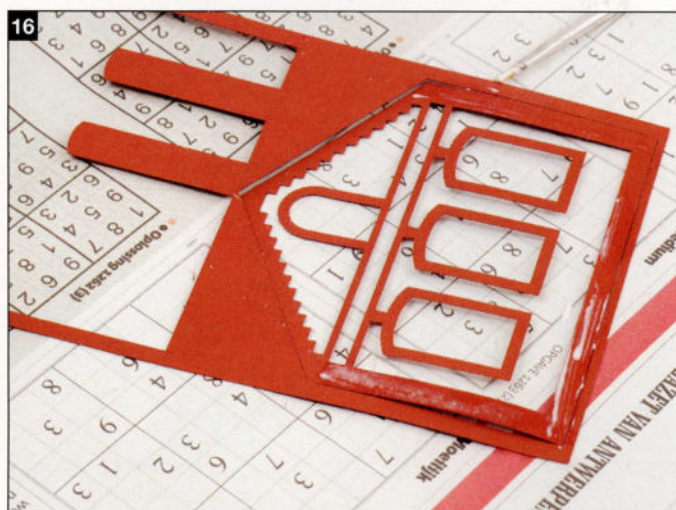
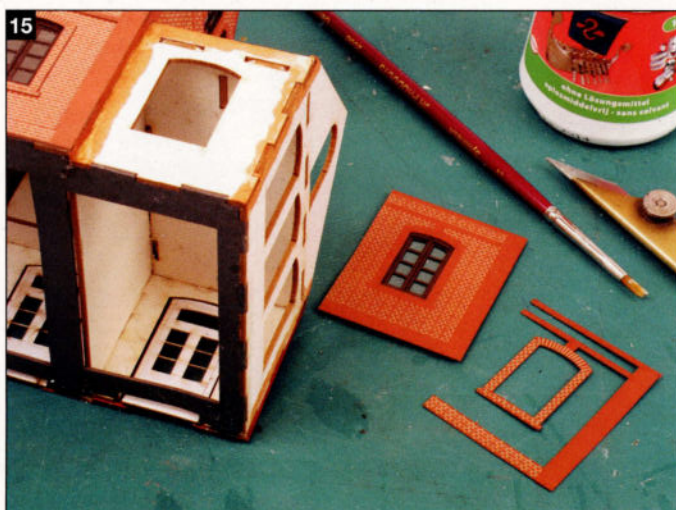


de carton: de cette façon, on obtient un relief qui est comparable à celui des fenêtres en plastique. A l'arrière de ces fenêtres et de ces portes, nous collons un bout de feuille transparente, découpé à mesure. Pour les pièces à l'étage, nous avons pourvu les fenêtres de rideaux. Ces derniers sont constitués de papier et provenaient d'un kit à assembler Kit Nord (photos 8 & 9).

Après que portes et fenêtres aient entièrement été assemblées, elles sont collées sur

l'arrière de la façade. De grandes ouvertures sont ménagées dans le gros-œuvre, dans lesquelles ces fenêtres s'ajustent parfaitement. Les façades sont alors prêtes à être collées sur le gros-œuvre. Suivez pour ce faire strictement l'ordre préconisé sur la notice d'assemblage (assez sommaire). Donc: d'abord les façades latérales, ensuite les façades avant et arrière. Ces façades sont constituées de papier, tout aussi parfaitement découpé, et ne tiennent à leur cadre que par deux tenons. Travaillez avec précaution

lors du montage de ces façades, car il s'agit de carton et de papier: une fois en place, il n'est plus possible de détacher ces éléments après collage sans qu'ils ne subissent des dégradations (photos 10 à 15). Bien que les parties de façades en carton n'aient pas de relief, ce dernier est tout de même obtenu en collant plusieurs couches de papier l'une sur l'autre. Sur les façades assemblées, un cadre est alors collé, ce dernier comprenant l'arc cintré disposé autour des portes et des fenêtres, le renfort pour les piliers d'angle,



ainsi que les cordons de briques. Respectez également l'ordre de montage comme indiqué sur la notice. La pose des cadres faits de fin papier est un travail qui nécessite toute la précision voulue: cette pose n'est pas très facile, surtout que la colle sèche relativement vite (**photo 16**).

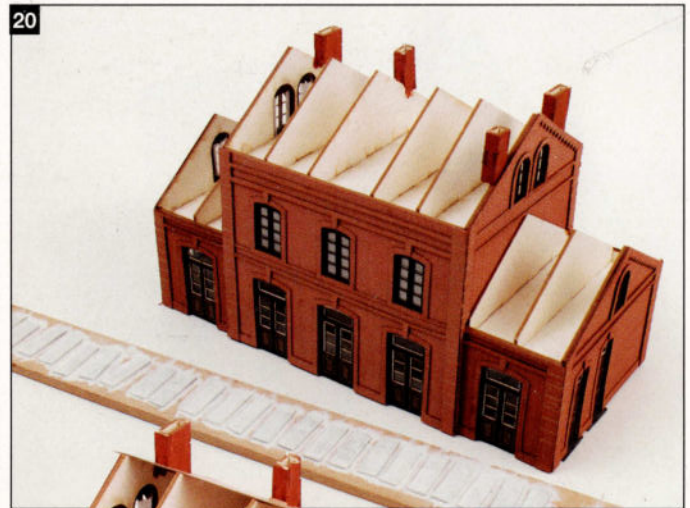
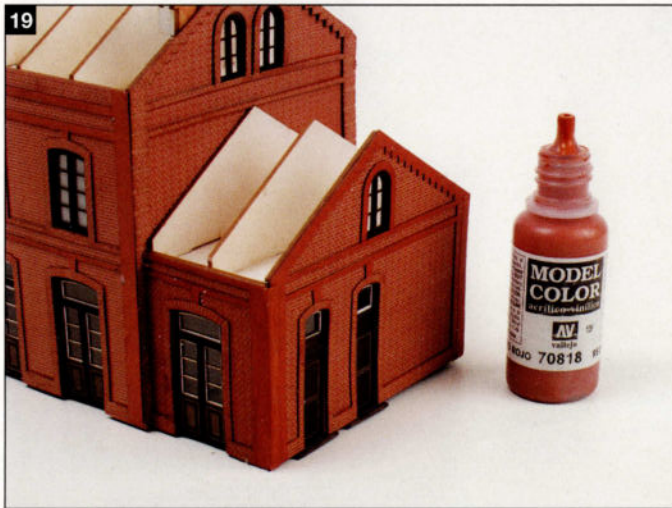
Après avoir réalisé cette opération, nous remarquerons ici et là l'une ou l'autre fente aux angles du bâtiment. Ceci est sans doute dû en partie aux quelques erreurs que nous avons commises lorsque nous avons collé les parties de façades ensemble, mais ces erreurs sont quasi inévitables,

car ces parties de façade doivent précisément être collées ensemble... Afin d'éliminer ces fentes, nous avons appliqué une fine bande de papier adhésif sur ces angles. Cet adhésif est extrêmement fin et n'augmente pratiquement pas l'épaisseur des coins. Il est ensuite peint avec de la 'red leather' Vallejo, une teinte qui ressemble fort à celle de la couleur des briques du bâtiment (**photos 17 à 19**).

L'étape suivante est l'application des cadres de cordons de briques, des pierres clés de voûte et des piliers d'angle en briques. Cette opération doit également se réaliser

avec le soin nécessaire, les couches devant bien être disposées les unes sur les autres, afin d'obtenir l'effet de relief souhaité. Ici aussi, nous conservons une ligne le long de laquelle les piliers d'angle des deux façades doivent se toucher. Grâce à l'adhésif peint, la fente se remarque moins. Ne vaudrait-il pas mieux prévoir ces piliers d'angle comme éléments séparés, de façon à ce qu'ils puissent être pliés en angle et éviter ainsi un joint, voire pire, une fente?

Tel que le kit TSD est fourni, il reproduit la gare dans sa version d'origine. Mais sur un réseau d'époque III/IV, ce bâtiment a tou-



tefois subi quelques modifications depuis. Nous sommes donc allés chercher l'inspiration auprès des bâtiments qui existent encore de nos jours, à savoir Godinne et Hastière, tous deux étant toutefois hors service. La gare d'Hastière possède encore ses portes et fenêtres de teinte brune, tout comme sur notre modèle. Les volets à Hastière sont toutefois de teinte blanche. Nous leur avons donc appliqué une couche de blanc Vallejo. Sur le bâtiment de la gare de Godinne, ces volets ont carrément disparu, alors que ce sont précisément ces éléments qui donnent cet aspect typiquement 'Nord Belge' au bâtiment. Nous les avons donc conservés sur notre modèle et les avons peints également en blanc. Lorsque la peinture était sèche, ces volets ont ensuite été collés sur le mur, à côté des fenêtres (photo 20).



Sous les fenêtres se trouve une tablette. Pour les représenter, nous avons trouvé une feuille de petites bandes en carton fin. Mais en réalité, ces tablettes de fenêtre sont partiellement intégrées dans la maçonnerie. Une bande de carton suffit pour reproduire cet aspect. Nous avons toutefois modifié la teinte beige d'origine du carton en le peignant en gris. Ensuite, cette bande de carton est collée avec précaution sur la façade.

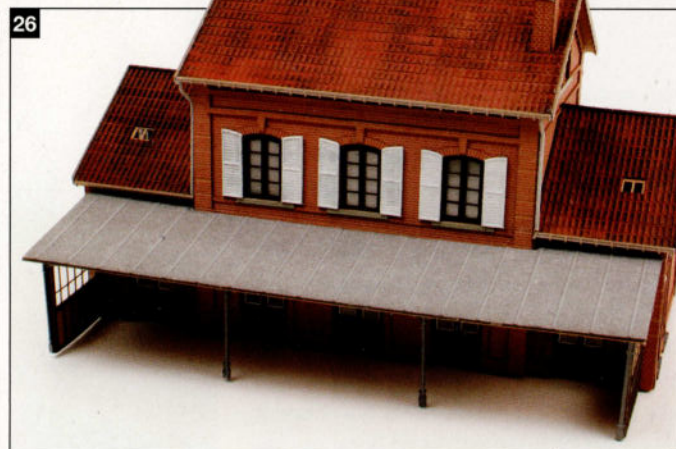
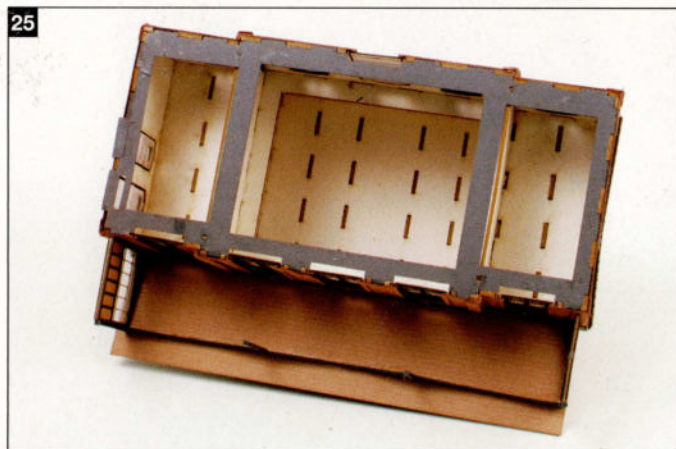
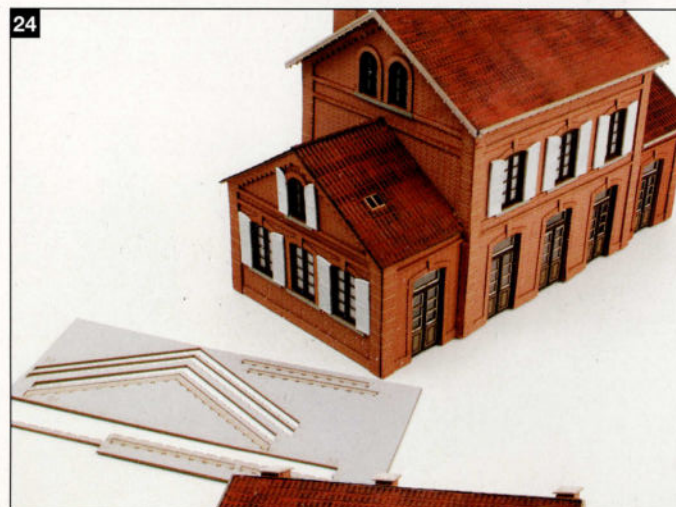


Les toits d'origine des gares du Nord Belge étaient constitués de tuiles noires. On trouve à cet effet dans le kit des parties de toiture en carton noir, reproduisant un joli motif de toiture en relief. La teinte noire utilisée est toutefois trop dense et ne présente pas bien. Nous avons à nouveau pris les bâtiments existants d'Hastière et de Godinne comme exemple et avons remarqué alors que ces tuiles noires avaient en majorité été remplacées par des tuiles rouges classiques. Après ces nombreuses années,

ces toitures présentent en outre les dégradations du temps: nous avons donc patiné la toiture de notre modèle en y appliquant quelques couches de peinture successives (noir, blanc, rouge, red leather et cavalry

brown de Vallejo). (Photos 21 & 22).

Avant de disposer les panneaux de toiture, vous devez toutefois d'abord placer le sous-toit. Ce dernier est constitué de



papier imprimé d'un motif de planches d'un côté. Pensez d'abord avant de placer ce sous-toit de coller un bout de feuille plastique transparente derrière la fenêtre en toiture, car ce ne sera plus possible par la suite. Lorsque les panneaux de toiture seront bien secs, ils peuvent être découpés de leur cadre de fixation. Assemblez d'abord les deux parties de toiture en selle des ailes latérales. Afin de bien faire raccorder la toiture à la façade, un petit coin du toit doit toutefois d'abord être découpé. Veillez aussi à ce que les bords de la toiture se raccordent bien avec le sous-toit en papier. Les tuiles de façade viennent chevaucher le tout; ces dernières sont également constituées de carton. Ensuite, c'est le tour de la toiture en selle du bâtiment principal (**photo 23**).

Après que le toit ait bien été collé, nous pouvons commencer par recouvrir les cheminées de papier au motif de briques. Mais avant de débiter, ces cheminées sont au préalable peintes avec de la red leather de Vallejo, pour éviter à nouveau que le carton blanc ne se voie à travers d'éventuelles fentes. La découpe de ces éléments est excellente, même si l'un ou l'autre est trop long d'un millimètre, mais ceci est facile à résoudre. Au-dessus

de la cheminée, la plaque de recouvrement est collée. Nous apposons ensuite le bord du toit sur celui-ci; ce bord est constitué de carton épais au relief nécessaire, et achève littéralement le bâtiment. Ce bord de toit camoufle par ailleurs le joint entre la toiture et la sous-toiture (**photo 24**).

Il ne reste plus qu'à assembler l'avent et de le placer contre le bâtiment. Ceci nécessite un peu d'habileté, même si les éléments s'ajustent bien les uns aux autres. L'avancée de l'avent doit en outre être légèrement adaptée à la largeur du bâtiment central. Les piles en carton de l'avent sont plutôt fragiles, et il est peut-être préférable de les remplacer par des exemplaires en plasticard (**photos 25 & 26**).

Si vous désirez achever complètement ce bâtiment, il vous reste à apposer les descentes d'eau pluviale, celles-ci n'étant toutefois pas comprises dans le kit. Vous n'y trouverez pas plus la dénomination du lieu de la gare, et il vous faudra donc la fabriquer vous-mêmes. Enfin, des traces d'utilisation pourront être appliquées au moyen d'un peu de poudres de patine (**photo 27**).

En conclusion

La technique du carton découpé au laser, pré-peint et imprimé donne un résultat remarquable. Le bâtiment dégage un relief bien plus important qu'initialement prévu. Son assemblage est un peu plus difficile que celui d'un kit en plastique; c'est surtout le travail du papier constitué de plusieurs fines couches qui requiert une certaine habileté et de la précision. Grâce à cette technique de la découpe au laser, il est toutefois possible de mettre sur le marché des produits en petites séries, ce qui n'est pas possible en recourant à la technique de l'injection. C'est donc une technique idéale pour des bâtiments d'inspiration belge. L'initiateur de ce projet – Patrick Danckaert – mérite en cela toutes les louanges et qui sait, peut-être une distinction à la fin de l'année, de la part des lecteurs de 'Train Miniature Magazine'...

Texte et photos (du modèle):

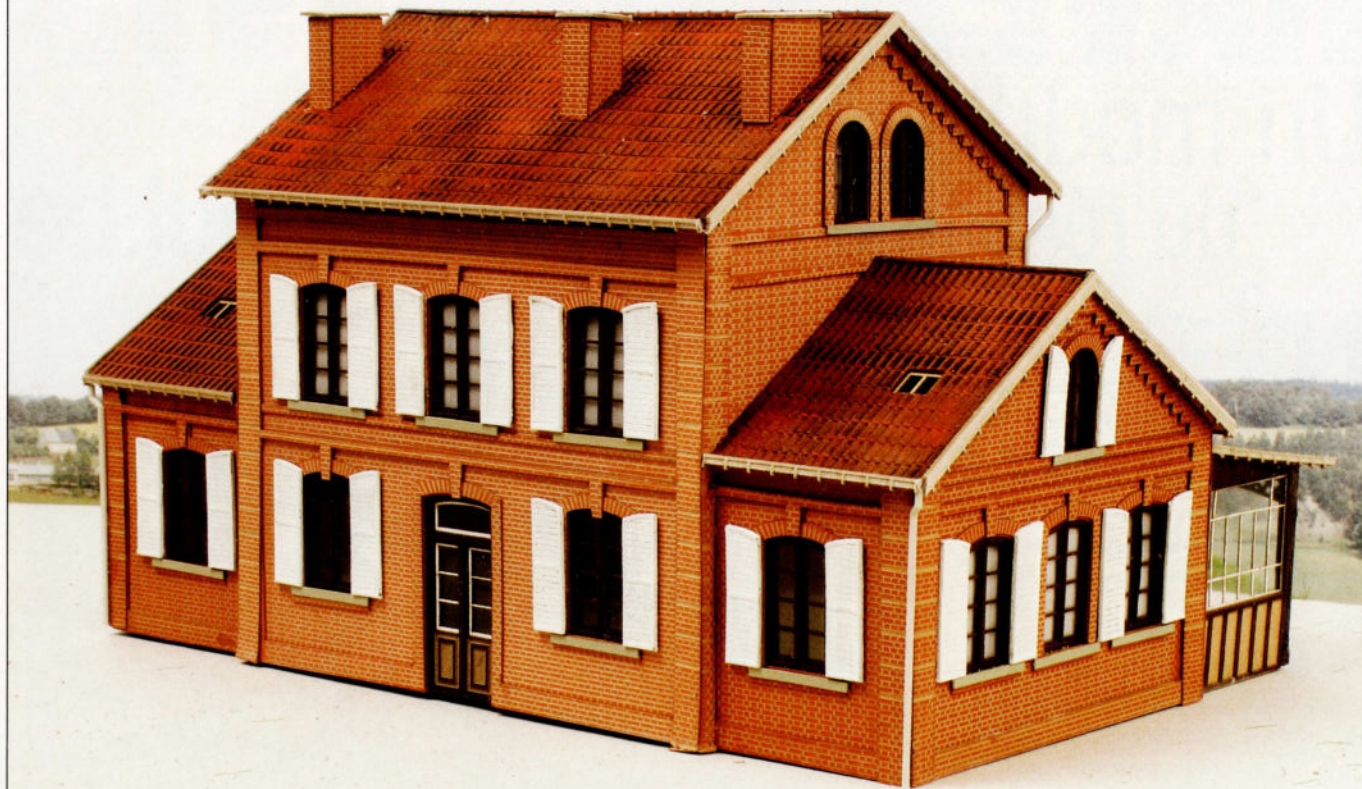
Guy Van Meroye

Photos des bâtiments réels: collection GVM

Remerciements à Hugo De Bot, pour l'information puisée de son ouvrage 'L'architecture des gares en Belgique – tome I' (Brepols 2002).



27



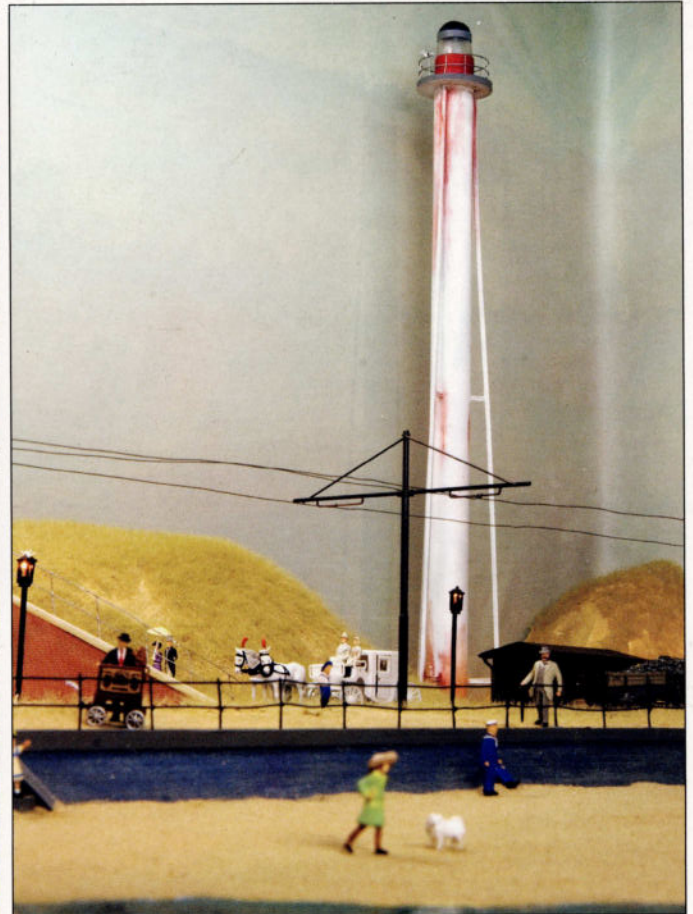
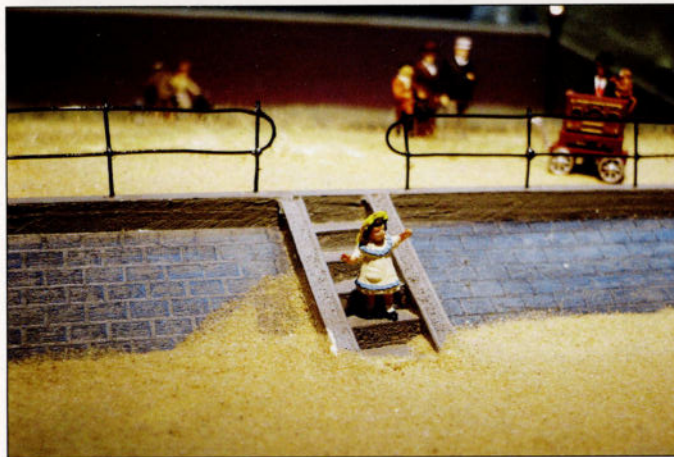
RAVERSYDE 1913

Un module partie intégrante du réseau des Saroulmapoul.be

NOUS SOMMES EN 2005. UNE BANDE DE COPAINS QUI S'EST FORMÉE VIA INTERNET SE RÉUNIT ET CRÉE UN PREMIER MODULE REPRÉSENTANT LES ARDENNES BELGES. CE MODULE FAIT PARTIE D'UN RÉSEAU PLUS IMPORTANT DONT LES NORMES D'INTERFACE PERMETTENT À CHAQUE PARTICIPANT DE CRÉER EN TOUTE LIBERTÉ SON DÉCOR. CE GROUPE DE COPAINS PREND ALORS LE NOM TRÈS SÉRIEUX DE 'SAROULMAPOUL'...

Vu le succès rencontré lors d'une première exposition – Expométrique, à Paris – il est décidé que chacun des membres réalisera son propre module, avec l'aide et le





soutien des autres membres du groupe. Un an plus tard, le groupe apprend l'existence du concours TMM. Etant justement à la recherche d'un déclic motivant pour leurs réalisations, et suite aux succès rencontré lors des premières expositions, plusieurs membres du groupe s'inscrivent avec un module, aux normes et partie intégrante du réseau des Saroulmapoul. Pour cette participation au concours, l'essentiel est de terminer son module !

Une idée pour un projet

Comme d'habitude avec les modules Saroulmapoul, le choix de ce qui va y est présenté est totalement libre. Il faut donc trouver une idée, son idée, celle qui motivera son auteur jusqu'à la réalisation finale. Mon premier module, représentant quelques scènes issues des aventures de Gil Jourdan, m'avait fait associer deux de mes passions : le train et la BD. Je décidai cette fois de suivre une autre passion : l'histoire, et particulièrement l'histoire du XXe siècle.

Le hasard m'avait fait découvrir les vestiges de l'escalier monumental qui subsistent à Raversijde. J'ai donc pris mes renseignements et me suis procuré le livre décrivant les lieux 'Le Domaine Royal de

Raversijde a 100 ans'. J'y ai appris que l'Archiduc Franz-Ferdinand d'Autriche-Hongrie avait rendu visite au roi des Belges, Albert 1er, à Raversijde en 1913. L'assassinat de l'Archiduc Franz-Ferdinand, un an plus tard à Sarajevo, allait ensuite sceller le sort de l'Europe pour quatre longues années...

J'avais donc tout pour faire un module : un lieu, une anecdote, une grande histoire, une construction inattendue. Il ne me restait plus qu'à me mettre au travail.

Retour en arrière

En 1903, la famille royale (encore sous le règne de Léopold II !) avait fait construire à Raversijde un chalet norvégien en bois au dessus d'un escalier monumental, devant la route de la Côte, à front de mer, à quelques centaines de mètres d'un phare métallique. Vers 1908, la SNCV électrifia la ligne de la Côte. Cette ligne était parcourue par les motrices 'OB' (Oostende - Blankenberge), tractant le cas échéant des remorques. En 1913, Franz-Ferdinand d'Autriche-Hongrie rendit visite au Roi des Belges, Albert 1er. En décembre 1914, soit un an après la scène représentée par le module, les Allemands envahirent presque toute la Belgique. Raversijde

est resté pendant quatre longues années très proche du Front de l'Yser. Quelques semaines après la stabilisation du front, les allemands décidèrent d'incendier et de raser les bâtiments trop reconnaissables de la mer et qui constituaient des points de repères pour les navires britanniques. Le phare devait quant à lui être rasé en 1915. L'escalier monumental est resté, et sur la plateforme du chalet et aux alentours, des batteries furent installées. En 1940, les Allemands installeront de nouvelles batteries de canons, toujours sur la même plateforme du chalet.

Après la guerre et l'affaire royale, le Prince Régent se retira dans une maison construite sur le même domaine. Il revendra le domaine à l'Etat deux ans avant son décès. Le domaine sera ensuite transformé en musée : 'Atlantic Wall'.

La composition de la scène

La taille du module m'a obligé, comme bien souvent en modélisme, de raccourcir les distances. Le phare s'est donc retrouvé bien plus près du chalet qu'en réalité. Les voies du tram, normalement rectilignes, ont été légèrement arrondies afin de me permettre d'ajouter deux aiguilles. Ceci m'a permis également de donner



une image plus arrondie de la réalité, sans monotonie.

Après de longues hésitations, j'ai placé le chalet sur la gauche et le phare sur la droite. Afin de justifier le passage du tram sur la voie inverse, j'ai ajouté des travaux sur la voie. Mais il me manquait quelque chose, un élément qui attirerait l'attention des visiteurs. J'ai donc ajouté la plage devant le module, avec quelques petites scénettes. Pour donner une cohérence à l'ensemble, j'ai défini de la gauche vers la droite une différence de niveau social. A gauche les plus riches ; au centre, la classe moyenne et à droite, le milieu ouvrier et marin. Les personnages ont été choisis en conséquence.

Le petit tram, travaillé sur base d'un tram portugais de la firme Halling, s'est vu recevoir à l'intérieur des photos de différentes personnes de ma famille et des membres des Saroulmapouls. Gil Jourdan, sujet de mon premier module, apparaît également à une fenêtre...

Les techniques utilisées

Afin de construire le chalet, j'avais besoin,

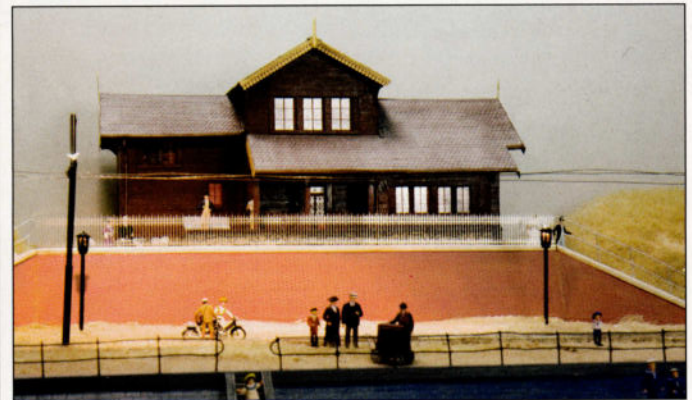
à défaut des plans, des mesures approximatives. Sur base de photos, j'ai donc fait les estimations nécessaires. Pour être certain du résultat, j'ai construit en carton une maquette du chalet. Celle-ci mise en situation, j'ai effectué quelques modifications et il faut bien l'avouer, quelques simplifications afin de respecter la profondeur disponible.

Ensuite, j'ai réalisé l'ossature du chalet, à l'aide de carton-plume. Autour de cette dernière, j'ai construit les murs en bois fin de cerisier (en vrai bois, donc). La découpe des petits morceaux de bois a été largement facilitée par l'usage d'un Chopper, un outil qui permet de réaliser plusieurs découpes de même longueur. Les arrondis ont été réalisés à l'aide d'une mini perceuse. Les fenêtres et les parements sont issus de la gamme 'Atelier Belle Epoque'. Derrière les fenêtres se trouvent des photos imprimées de ce qui pourrait être l'intérieur du chalet. Ces photos sont installées 5 mm derrière les fenêtres, afin de donner un effet de profondeur.

Le toit en carton a reçu des rangées d'ar-

doises découpées dans du carton imprimé. La découpe de ces rangées d'ardoises a été très fastidieuse. Le résultat est bon, mais le travail fut vraiment très conséquent. La méthode est donc à revoir. Ces rangées sont simplement collées à l'aide de papier collant double face. Quelques chaises très fines, et une table agrémentent la terrasse du chalet. Une couche de peinture brune m'a permis d'uniformiser les couleurs du bois, tout en laissant les veines apparentes. Le toit a reçu un peu de poudre de terre à décor (GPP), mais très légère.

L'escalier, au dessus duquel se trouve le chalet, est quant à lui constitué de parements en briques rouges, de marches en carton plume et, pour le rebord de l'escalier, de morceaux d'une plaque de mousse d'isolant. Une barrière y est fixée. Comme il s'agit d'un bâtiment royal, l'escalier n'a pas été patiné, bien entendu. La route est également composée de la plaque d'isolant. Chaque pavé y est gravé à la main. Plusieurs couches de peintures viennent donner du relief, de la vie à ces



pavés : une couche de fond assez foncée, ensuite quelques brossages plus clairs pour terminer par une couche très claire et très fluide afin de la retrouver dans les joints. Cette dernière couche est essuyée afin de ne pas laisser cette dernière teinte sur les pavés eux-mêmes.

La voie est simplement collée sur une couche de liège. Les aiguilles sont non fonctionnelles, pour éviter les problèmes lors des expositions. Du ballast GPP y est collé à l'aide d'une pipette d'un mélange de 50 % de colle blanche, 50 % d'eau et quelques gouttes de détergent pour vaisselle. Au-dessus du ballast, j'ai également collé du sable très fin GPP, ce qui me permet bien de dire que nous sommes à la Côte : le sable a tout envahi !

La caténaire est fixée sur des poteaux Sommerfeld et tendue d'un simple fil d'acier. Le phare est un tuyau métallique affublé de trois supports en laiton. Le phare a lui été sérieusement patiné : le métal souffre beaucoup de la salinité ambiante. Les dunes, comme la plage, sont d'abord préformées de polystyrène expansé, et ensuite enduites d'un mélan-

ge de plâtre, de colle blanche et d'eau. La colle blanche est ajoutée afin de rendre la matière finale un peu plus souple, un peu plus résistante aux chocs. Lors de cette opération, les objets déjà installés sont protégés, car une erreur se paierait cash ! Les herbes ont été semées à l'aide du Grass Master: A nouveau, j'ai utilisé mon mélange eau/ colle blanche/ détergent vaisselle pour la fixation des herbes aux dunes. La mer est quant à elle constituée d'anciens produits Parsifal, coulés en forme de vagues en plusieurs couches. L'écume est suggérée à l'aide de peinture à l'huile. Le bateau est un ancien kit russe de bateau médiéval, sérieusement modifié. Les personnages sont issus de la gamme Preiser. Certains sont peints par mes soins, d'autres achetés tout finis ! Afin d'agrémenter le module pendant l'exposition, j'ai ajouté des bruits de mouettes et de vagues. Le brouhaha ambiant empêchera toutefois de bien les entendre...

En final

Participer à un concours m'a poussé à terminer dans les temps. C'est donc un

élément motivant exceptionnel pour ceux qui comme moi, prennent leur temps... Au final, un module qui participe depuis à différentes expositions avec les autres modules des Saroumapouls et qui de ce fait me permet de poursuivre une fabuleuse aventure avec une bande d'amis, composée de personnes exceptionnelles !

Je tiens à remercier les Saroumapouls pour cette formidable aventure qui continue...

Texte : **Christophe Boulert** (christophe.boulert@skynet.be)

Photos : **Christophe Boulert & Gerard Tombroek**



Les prix du concours de mini-réseaux sont sponsorisés par: **Jocadis, Trainshop Olaerts, Train Technology, Train Service Danckaert, PB MessingModelbouw, Olba Products, LS Models, Collector's Bank, Rocky Rail, Treinwinkel Herman Van Daele, Van Biervliet et Modeltreinparadise.**

Gros plan sur le bâtiment des 'Bois du Nord' au fond de la petite impasse, en bordure d'usine...



Des rails dans les pavés

Banlieue de jadis

DANS LE TMM 81, VOUS AVEZ PU DÉCOUVRIR LA PREMIÈRE PARTIE DE L'ENSEMBLE MODULAIRE 'RUE DE LA GLACIÈRE', UNE RÉALISATION EN FINE SCALE METTANT TOUT AUTANT L'ACCENT SUR L'EXACTITUDE DES NORMES DE ROULEMENT EN P87 QUE SUR L'ATMOSPHÈRE DES 'LIEUX' INDUSTRIELS D'AUTREFOIS. BIEN AVANT CE PROJET, L'OCCASION DE RESTITUER DE TELLES AMBIANCES PAR LE BIAS DE DIORAMAS ME FUT DONNÉE. AINSI 'CHARBON ET PAVÉS' (2002) SUIVI DE 'RUE DE L'USINE' (2003) ONT ÉTÉ POUR MOI DEUX FORMIDABLES 'LABORATOIRES' D'EXPÉRIMENTATION EN TOUS GENRES DANS LE DOMAINE DE LA CONSTRUCTION INTÉGRALES DE BÂTIMENTS, D'ACCESSOIRES ET DE PATINE...

Le thème de la banlieue industrielle

Tout modéliste est sans aucun doute influencé par des atmosphères, des lieux ou des situations propres qui se répercuteront sur ses choix de réalisations en miniature.

Le plus souvent, cette 'réalité' se retrouve filtrée au travers de notre propre regard pour transposer celle-ci de façon toute personnelle en modélisme. M'étant pour ma part longtemps focalisé sur les atmosphères 'industrielles', j'ai parallèlement développé un autre thème de prédilection : celui du chemin de fer dans la 'banlieue' des années 50-60 voire 70, cette passion étant venue progressivement à la découverte d'ouvrages de photographes ou de romanciers plus ou moins

célèbres. Gazomètres à la lourde silhouette, bâtisses modestes aux façades polluées, entrepôts, rues pavées : toute l'atmosphère grise et sombre où le rail se faufile pour aller desservir telle ou telle entreprise, parfois de taille fort modeste.

Dans ces réalisations, nous sommes loin du grand 'chemin de fer' traversant les campagnes, loin du bucolique et du propre.

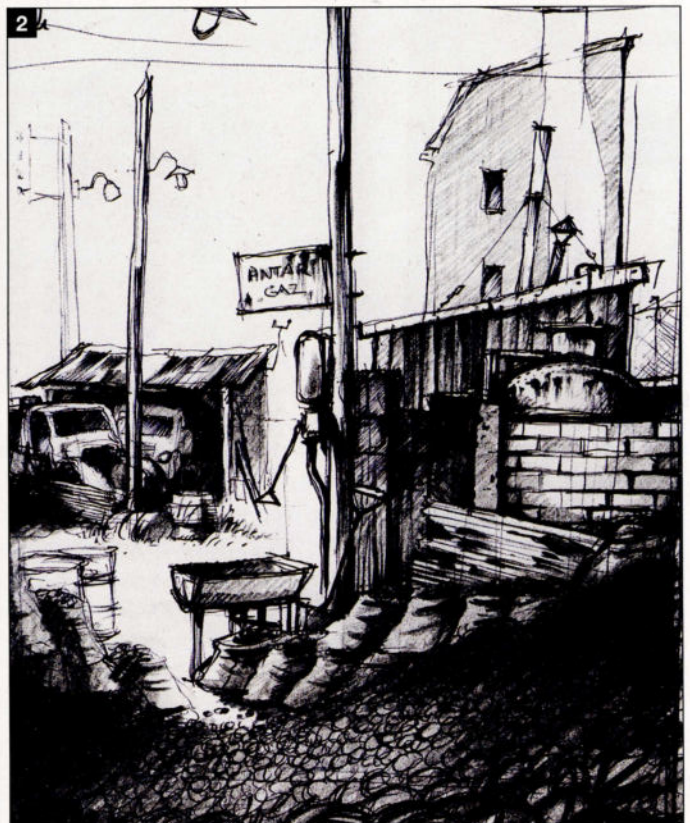
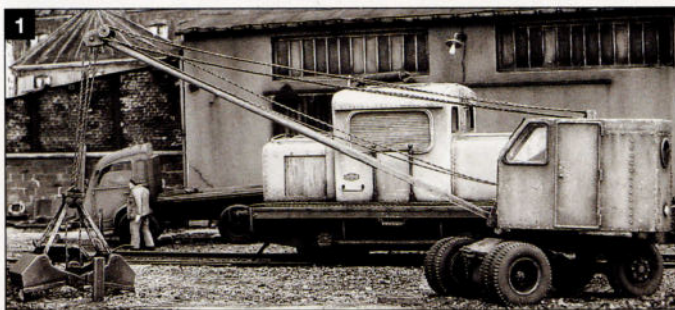
Dès l'esquisse de 'Charbon...', je souhaitais re-transposer en miniature l'ambiance glauque et assez sombre si particulière de cette banlieue d'autrefois, le charbonnier représentant pour moi de plus le symbole de toute une époque révolue. Choissant de mettre de côté l'exploitation fonctionnelle pour me concentrer sur des dioramas purs, ces deux

projets m'ont surtout permis de me focaliser sur la pratique de construction intégrale de bâtiments, dispositions scéniques et expérimentations en matière de patines, ces dernières opérations étant particulièrement dévoreuses de temps.

Des ébauches à leurs concrétisations

Comme pour toutes mes réalisations, mêmes modestes, rien n'est laissé au hasard dès le départ, qui plus est lorsque l'on entreprend de réaliser des dioramas représentant des zones périurbaines où les bâtiments se jouxtent avec des contraintes d'équilibre scénique, de dimensions liées à la taille des show-cases que je souhaitais facilement transportables... Même si avec le recul, ces réalisations sont

1. 'Charbon et pavés': toute une atmosphère d'antan renforcée par le noir et blanc.
2. 'Le bougnat, charbons et combustibles': illustration by Frank Destouesse.
3. Boulets, rails, sacs : une ambiance bien rare de nos jours.





loin d'être des modèles de perfection (...), elles ont tout de même demandé plusieurs semaines de travail préparatoire et près de dix mois d'élaboration chacune. Concernant le travail en amont, je suis passé des premières esquisses ébauchées sur de simples feuilles de papier blanc aux véritables plans dessinés avec précision pour déterminer les emplacements exacts de bâtiments, tracés de voie, disposition des éléments divers (véhicules, matériels roulants, équipements de toutes sortes,...). Pour les bâtisses, un second travail de croquis sur papier millimétré a été

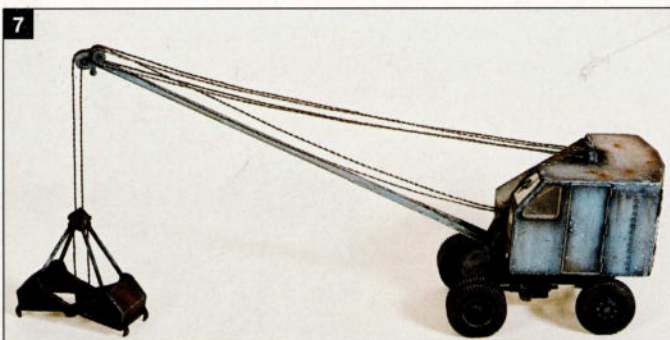
ensuite effectué pour les 'matérialiser' avec vues en plan, profil, face,... ceci en prenant comme inspiration des bâtiments réels ou en revisitant leur architecture pour l'adapter à mes besoins spécifiques. A ce stade, même les plus petits détails sont dessinés sur papier, cela me permettant de les créer puis de les mettre en peinture à l'avance (fenêtres, plaques d'égout, ancrages de maçonnerie, cheminées, conduits en tous genres, charrettes, poubelles,...). A ce propos, j'ai toujours en poche un petit bloc-notes où je dessine tout élément intéressant observé lors de mes ba-

4. La 'réclame' m'ayant inspirée pour figurer sur le pignon d'immeuble situé à l'avant plan du diorama.

5. L'entrée sur rue du charbonnier. Notez le fond en perspective peint, expérience non renouvelée par la suite.

6. Le locotracteur 20 TDE Moyse vu à la fin des opérations de patine. Celles-ci m'ont demandées quasiment autant de temps que la construction du modèle en lui-même.

lades et qui pourrait éventuellement m'être utile 'un de ces jours'. Parfois des infimes



7. La grue Fuchs a été elle aussi soignée par une patine à base de filtres et de micro-peinture. Notez les câbles conçus 'maison' en fil de cuivre torsadés et mis en forme pour donner un effet de poids.

8. Vue d'une des nombreuses zones fouillées. La cuve a été réalisée à partir d'un moulage en résine, peinte et patinée en circonstance.

détails trouvés par hasard se retrouvent ainsi matérialisés en réductions pour être disposés bien loin de leurs emplacements originels... Passionné par l'hyperréalisme et le modé-

lisme d'atmosphère, je suis donc parti d'une documentation 'réelle', l'interprétation de cet univers découlant bien sûr de photos, mais aussi de recherche dans les services d'archives, de planches de bande dessinée afin de réussir à m'imprégner de l'ambiance de ces zones laborieuses, où le rail avait encore une place importante pour transporter les marchandises. Avec les profondes mutations opérées depuis, tout cet univers, entrelas de bâtisses modestes, d'usines et d'entrepôts a quasiment disparu de la proche périphérie de nos villes. On peut considérer en quelque

sorte que ces dioramas se veulent comme des témoins d'une époque marquant le début de la fin d'une certaine industrialisation dans nos villes.

Des éléments symboliques

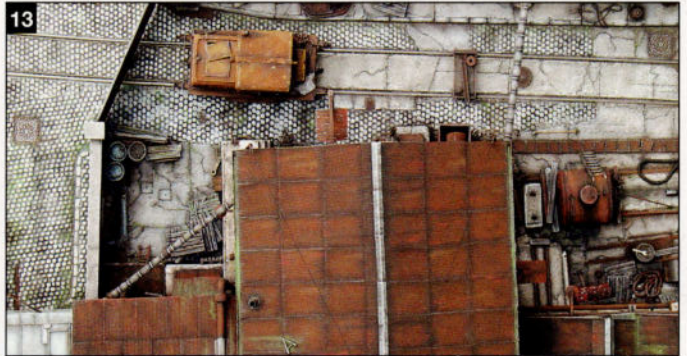
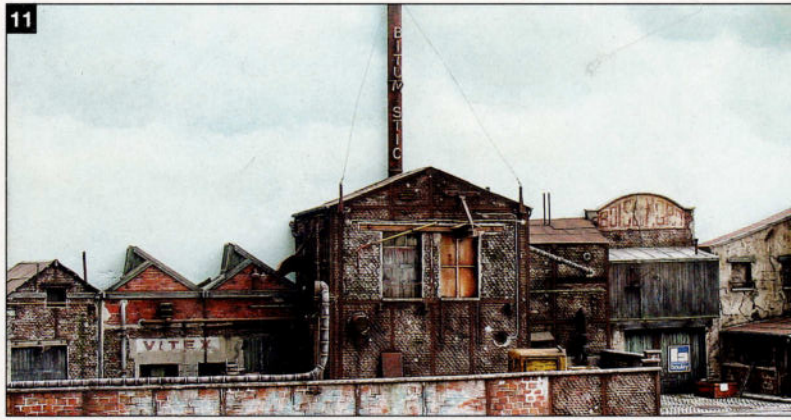
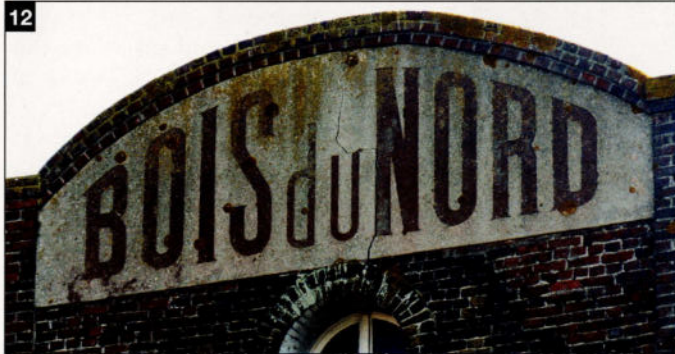
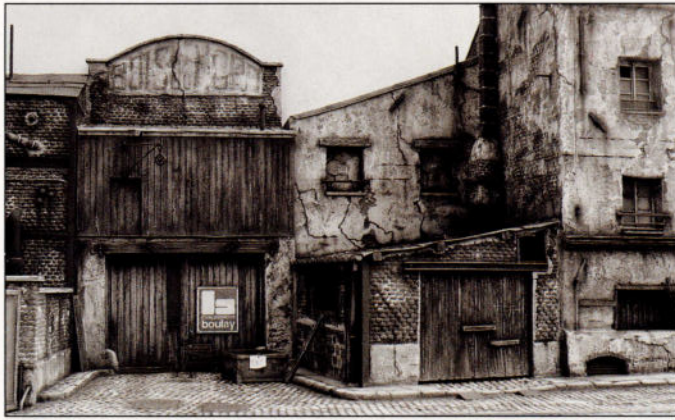
Afin de 'coller' au plus près de l'ambiance que je souhaitais simuler, quelques 'symboles' marquants se devaient d'être représentés pour que ces dioramas transmettent au spectateur toute la sensibilité, la part d'émotion d'un modélisme vérité. En premier lieu, la brique creuse ou pleine qui à elle seule repré-

9



10





9. 'Rue de l'usine': le décor est planté.

10. L'entrée sur rue de l'embranchement. Le fond est uniformément gris avec certaines nuances nuageuses, pour renforcer la tristesse des lieux.

11. Vue modéliste de l'ensemble de la présentation...

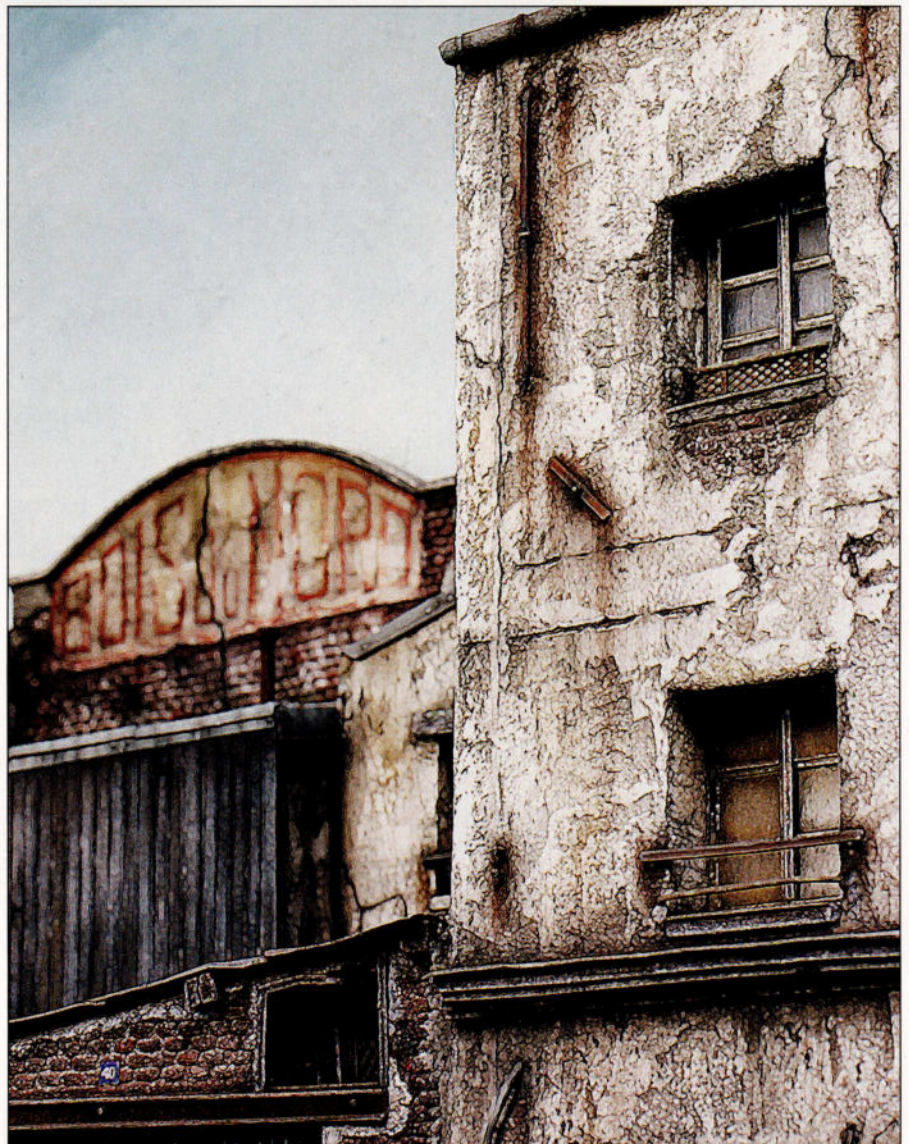
12. ... le fronton ayant été pompé d'une situation réelle, détournée de manière plausible.

13. La cour d'usine vue en plan.

sente un condensé de l'ère industrielle. Dans 'Rue de l'usine', elle est omniprésente pour installer cet état de fait. En plus de la brique, le pavé est tout autant typique et témoigne aussi avec force et poésie d'une époque nous renvoyant à certaines références cinématographiques aussi.... Autre élément ou plutôt effet pour 'raconter' ce paysage : l'état de décrépitude des constructions vétustes, bref : l'allure miséreuse des édifices d'habitations. C'est sans doute à partir de ce moment que je me suis tourné vers des méthodes de patine plus poussées, employant certaines techniques acquises auparavant lorsque je pratiquais le modélisme blindé et la figurine. A ce titre et pour ces deux réalisations, j'ai employé certaines teintes relativement passées, afin de faire ressortir plus fortement cette ambiance poisseuse.

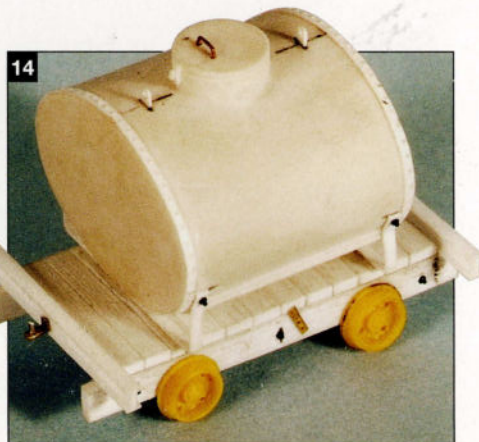
Une présentation soignée

Après avoir déterminé les dimensions générales des deux saynètes grâce aux plans, les deux show-cases ont été construits à l'aide





14



14. Cette cuve montée sur cet assemblage a été construite de toutes pièces. Ce montage d'inspiration libre est sensé simuler une cuve destinée au transport interne des résidus de production vers un bac de stockage.



de contreplaqué, les bandeaux équipés d'une source lumineuse interne diffusant une 'lumière du jour', couplée avec deux petits spots halogènes de faible intensité en façade. Inclinaison à volonté, ils permettront d'éclairer la partie en bordure de présentation et de 'réchauffer' l'éclairage un peu froid diffusé par les lampes bleutées. Dans le but de protéger au final les saynètes de la poussière (en expos comme à demeure), j'ai installé des glissières en laiton poli (tout comme les spots) sur tous les pourtours, ceci pour permettre d'y faire coulisser des plaques de verre anti-reflets taillées au millimètre et ainsi garantir une étanchéité complète aux 'agressions' extérieures.

Afin de donner aux présentations ce côté 'écran' que j'affectionne, j'ai finalement employé un plaquage merisier pour habiller les deux caissons et rompre avec les traditionnelles présentations en noir. Une fois mis en place, celui-ci a été teinté et ensuite ciré pour lui donner son aspect définitif...

Les dioramas en détails...

La totalité des constructions a fait appel aux matériaux comme le carton-plume, le Forex ou encore la carte plastique, médiums sur lesquels nous avons déjà eu l'occasion de nous pencher dans de précédents articles 'pratiques'. En effet, je souhaitais éviter le kitbashing de kits du commerce ; d'ailleurs, aucun bâtiment vraiment spécifique aux projets n'étant disponible à l'époque, je n'ai guère eu le choix, de toute manière. Hormis les réalisations 'maison' d'édifices divers et variés, les sols le plus souvent pavés ou cimentés ont été aussi créés à l'aide de carton-plume pelé, estampé ou gravé (là encore, cette technique ayant déjà été décrite depuis, dans TMM). Concernant le matériel roulant présenté (restreint, il faut l'avouer, mais très



15. Le lorry/wagonnet dont je me suis servi pour le montage.

16 & 17. Ces bâtiments m'ont en partie inspiré pour la construction de la partie 'Vitex' de l'usine...

évoquant avec les locotracteurs Moysse construits durant les décennies d'après guerre), celui-ci a été construit intégralement en carte plastique. Bien entendu, j'ai profité de quelques pièces en photo-découpe et fonderie disponibles sur le marché chez Haxo Modèle (tampons, boîtes d'essieux, mains montoirs, plaques constructeur) pour détailler au maximum chaque modèle réalisé suivant cotations et documentation du constructeur. Outre ces constructions de toutes mains, les deux saynètes font appel à de nombreuses autres références artisanales ou industrielles. Les portions de voie noyées ou en site propre ont été ainsi réalisées à l'aide de profilés



Micro-Engineering préalablement mis en forme puis posés sur véritables traverses en bois découpées dans des plaques de tilleul (situation sur l'embranchement du charbon-

nier). Rognées, gravées à la brosse à bougie puis frêtées pour certaines, elles seront préalablement blanchies par une patine adéquate avant de recevoir leurs rails et tire-fonds.

Toujours concernant le charbonnier, quelques éléments typiques sont également disposés dans les emprises afin de contribuer à l'atmosphère et au réalisme de la présentation. Pelle à câbles, sauterelle, camion Renault Gallion, bascule à charbon, brouette, sacs, etc. proviennent de différentes marques comme

Weinert, Haxo ou encore Atelier Belle Epoque. Parfois surdétaillés et patinés de façon adéquate, ils sont mis en place de façon à équilibrer la présentation. Agrémentant les différentes constructions personnelles de parcs à charbon, cuve à fuel, bric-à-brac ou autres détails, ils rendront l'ensemble agré-

ble à l'œil, chaque recoin fourmillant de détails.

Pour 'Rue de l'usine' (entrepris quelques temps après), j'ai utilisé encore bien plus de détails pour évoquer notamment l'activité industrielle dans la cour d'usine. Avec l'expérience acquise lors de réalisation de

18. Gros plan sur la voie avec une traversée de fortune. Remarquez l'aspect du rail, ainsi que celui des traverses.

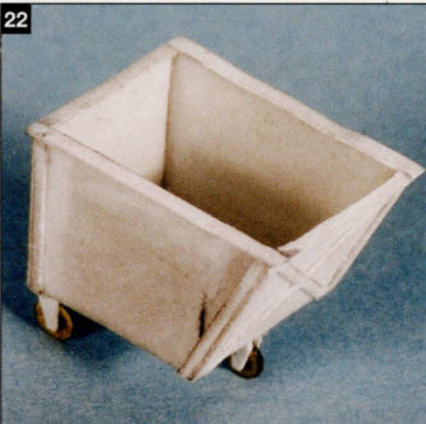
20. Vue intérieure/extérieure au niveau du portail d'entrée. Le bric-à-brac est composé d'éléments du commerce retravaillé et de constructions personnelles.

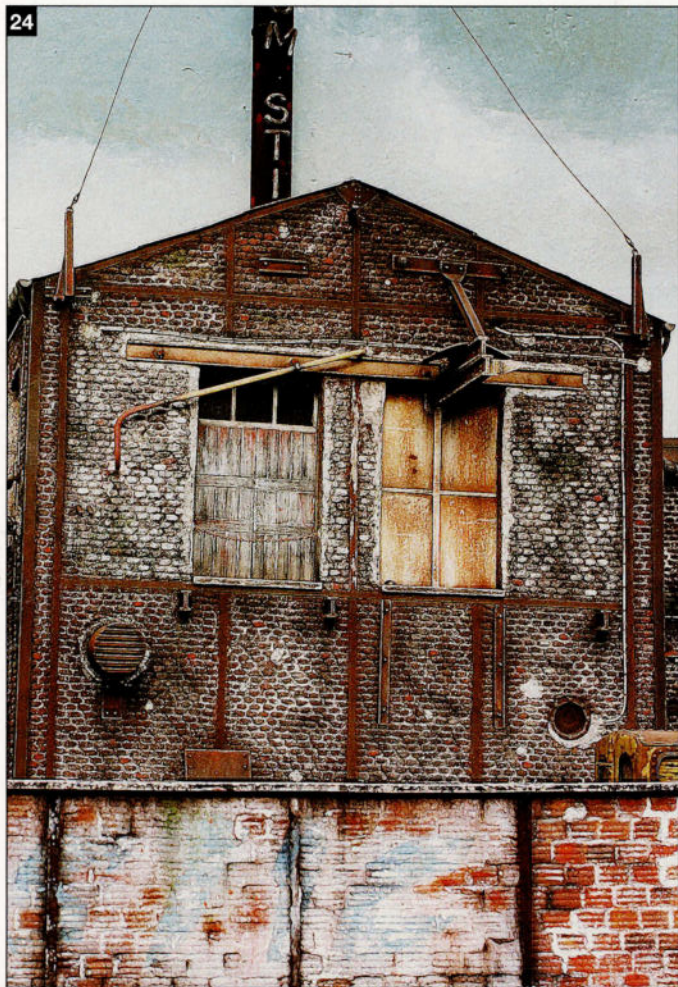
21. Une des parties d'usine les plus fouillées : remarquez les différents éléments ou particularités d'installations reprises à partir de situations réelles, sur les photos 32 et 33.

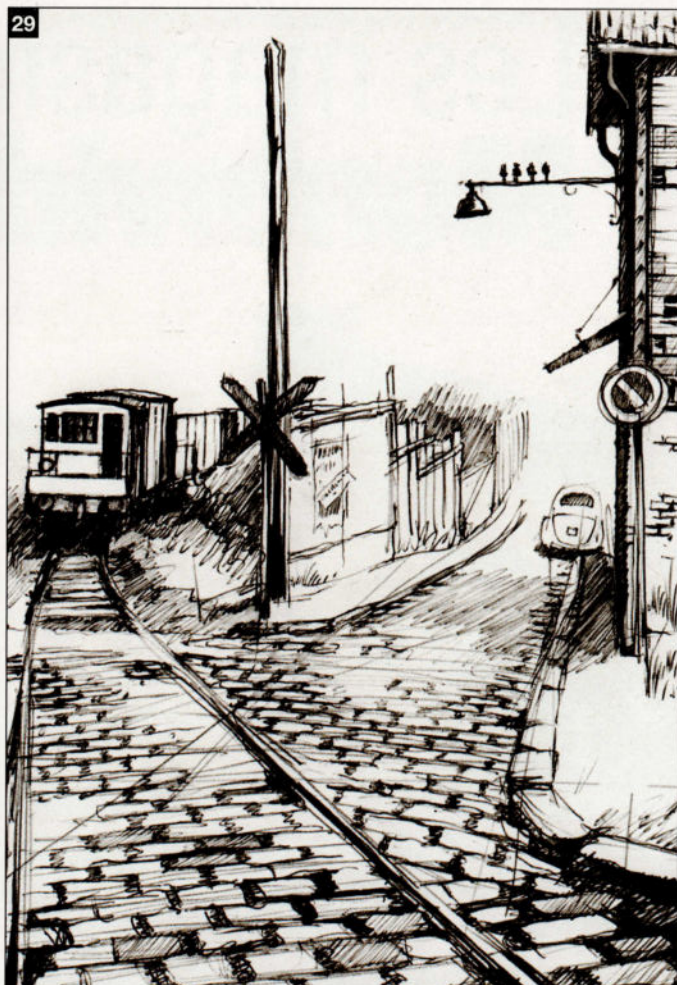
22 & 23. Cette petite benne à roulettes fait partie des nombreux équipements d'usine facilement réalisables en carte plastique. Après cotations

de la benne réelle, celle-ci a été créée à l'aide de carte plastique et de rondelles en laiton pour être vieillie et lui conférer cet aspect usagé.









24 & 25. De nombreux détails comme ceux-ci ont permis de donner tout son cachet au fronton de l'usine...

26. Tout comme pour le Moysse du charbonnier, la patine du locotracteur de l'usine a été particulièrement soignée pour lui donner cette allure 'fin de vie' tout à fait seyante pour les lieux.

27. Vue intérieure/extérieure au niveau du

portail d'entrée. Le bric-à-brac est composé d'éléments du commerce retravaillé et de constructions personnelles.

28. Nous nous éloignons de la 'Rue de l'usine' pour aller nous balader dans d'autres endroits en banlieue...

29.....le train de desserte nous emmenant vers la 'Rue de la glacière'. ('Rue de la glacière/Haut' Illustration by Frank Destouesse).

Et depuis ?

Ces deux présentations constituant en quelque sorte une suite, un troisième show-case était initialement prévu, mais n'a jamais vu le jour. Les plans assez avancés devaient permettre la mise en chantier puis le démarrage de 'Le long du canal', évocation d'un récupérateur de métaux près du canal St Denis. L'exposition prolongée, puis la vente de 'Charbon et pavés' et 'Rue de l'usine' au Musée International des Miniatures et décors de cinéma à Lyon en ont décidé autrement et le projet a été abandonné. Depuis, je me suis focalisé sur un ensemble de saynètes aux thèmes plus personnels et surtout de dimensions beaucoup plus restreintes. Les travaux de patine de plus en plus poussés ainsi que la soif de projets multiples m'ont éloigné définitivement des entreprises modélistes de longue haleine comme celles-ci. Entre-temps, le projet 'Rue de la glacière' initié par les deux compères du Club Proto est né et l'occasion d'y apporter ma touche personnelle a en quelque sorte remplacé cette envie de dioramas...

Texte et photos: Emmanuel Nouaillier
Illustrations avec l'amicalité compliquée de Frank Destouesse



'Charbon et pavés', certains éléments ou effets ont été améliorés. Pour ce diorama, quelques références dégottées sur des planches de super-détaillage dévolues au modélisme militaire ont été employées, de même que de nombreuses références Grandt-Line. Je citerai ainsi pêle-mêle du câble métallique, des boulons, tableaux électriques, chaînettes et grillages ultra fins, crochets pour palans, etc. Cependant profusion ne veut pas dire accumulation : trop de détails tuent le détail et j'ai constamment gardé à l'esprit le fait d'équilibrer les dispositions en les rendant les plus réalistes possibles. De même, sur chacun des deux dioramas, peu de personnages sont visibles ou bien simplement de dos, ceci pour diverses raisons qui ne tiennent qu'à une

appréciation personnelle. Premièrement au 1/87ème, il n'existe aucune gravure assez fine de personnage, les poses semblent figées, et de plus je trouve que leur 'allure' trahit vraiment l'aspect maquette de la présentation lors des prises de vues macro... Ceci n'engage bien sûr que moi, mais je pense que la 'vie' peut être plus facilement symbolisée sur un diorama par une poubelle renversée ou une porte entrouverte que par un personnage aux traits grossiers, semblant stoppé net dans son élan... Ceci ne signifie pas que je les ai complètement éliminés mais utilisés à bon escient en nombre très restreint et toujours de dos, la mise en couleurs des visages étant impossible à cette échelle, le travail sur les tissus, ombres quasi limité.

Les magasins Montevideo d'Anvers



UN DES BÂTIMENTS LES PLUS REMARQUABLES DANS LE VIEUX PORT D'ANVERS EST CONSTITUÉ PAR LES MAGASINS MONTEVIDEO SITUÉS SUR UNE ÎLE, UNE PARTIE DU PORT ENTIÈREMENT ENTOURÉE PAR LES DOCKS ET L'ESCAUT. CES BÂTIMENTS ONT ÉTÉ ÉRIGÉS EN 1895. LA BELLE ARCHITECTURE DES FAÇADES ATTIRE L'ATTENTION. L'ÉDIFICE OCCUPE UNE SUPERFICIE TOTALE DE 48.000 M² ET A LONGTEMPS ÉTÉ UTILISÉ COMME MAGASINS PAR L'ARMÉE BRITANNIQUE. LES MAGASINS MONTEVIDEO SONT PAR AILLEURS SITUÉS DANS UN QUARTIER EN PLEINE RÉNOVATION. HEUREUSEMENT, CES MAGASINS ONT ÉTÉ PROTÉGÉS À TEMPS PAR LA COMMISSION DES MONUMENTS ET DES SITES ET NE SONT PAS TOMBÉS DANS LES MAINS DE PROMOTEURS IMMOBILIERS. MAIS ILS SONT TOUTEFOIS VIDES DEPUIS UN BON BOUT DE TEMPS ET DES TRAVAUX D'ENTRETIEN S'IMPOSENT D'URGENCE, SI L'ON VEUT CONSERVER CETTE PERLE D'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE.

La construction en H0

Onze façades identiques avec portail et fenêtre supérieure forment un seul et même alignement. Deux niches flanquent le portail. En partie supérieure, un beau motif en maçonnerie donne un relief particulier à l'ensemble. Afin de ne pas chaque fois devoir as-



1. Une photo du véritable bâtiment qui se dégrade lentement, comme de nombreux édifices préservés dans notre pays...

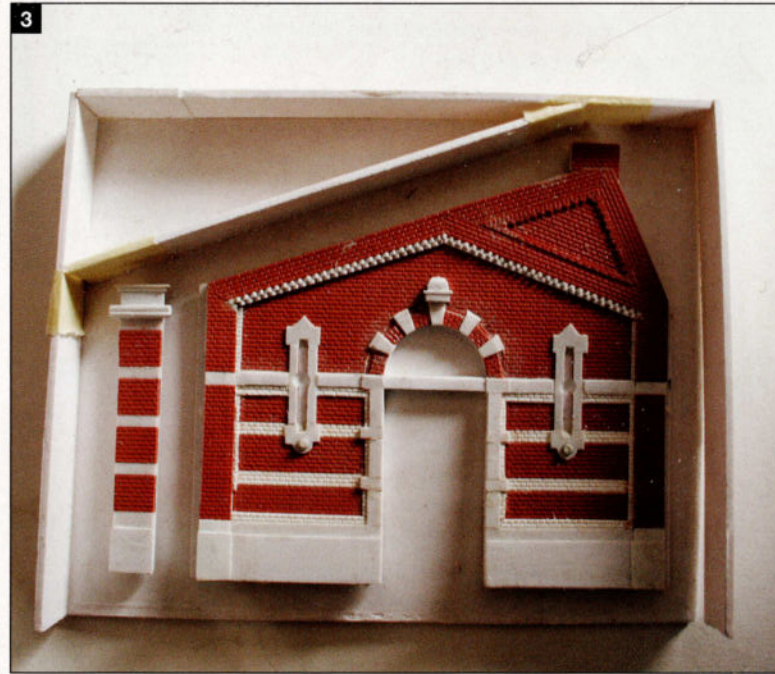
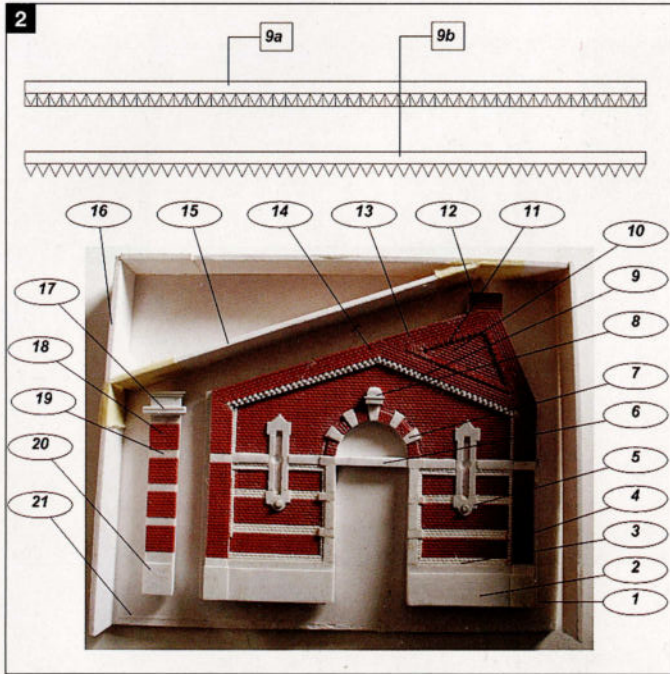
sembler une nouvelle façade, confectionnez donc un modèle-mère, faites-en un moule et réalisez des moulages. Grâce à cette méthode, vous obtiendrez un édifice original pour votre réseau modèle, sans trop devoir y consacrer du temps. Un des éléments de la façade a une largeur d'environ 12 cm en modèle réduit. Si vous voulez reproduire tout l'édifice, on parle alors d'une longueur d'environ... 1,3 m. Une version raccourcie – mais multiple de 12 cm – sera donc plus facile à intégrer sur un réseau modèle classique. Outre ce choix de la longueur, vous

pouvez également opter pour une largeur différente: une remise complète, ou une remise en demi-relief disposée contre la paroi du fond. Les possibilités sont étendues, vous le voyez bien.

Le modèle-mère en 21 points

La description est faite dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, l'ordre d'assemblage n'étant pas parfaitement respecté. Les numéros se suivent toutefois, afin de pouvoir suivre facilement les points d'intérêt.

1. La plaque de base d'un mm sur laquelle les



dimensions extérieures ont été reportées et découpées, ainsi que les ouvertures du portail et de la fenêtre supérieure, également découpées. Le bord dépasse de 2 mm, les contreforts étant moulés à part dans un même moule et collés par après.

2. La bordure, en plasticard de 1 et de 0,5 mm.

3. South Eastern Finecast, Finecast Building sheets, English bond Brickworks. Afin de créer une différence de structure, deux types de briques différentes sont intégrées.

4. Du Slaters English Bond Brickworks pour toutes les briques.

5. La niche, découpée dans du plasticard de 0,5 mm, est forcée dans le milieu d'une fosse; une boulette est apposée en-dessous.

6. Une traverse en pierre formée de plasticard.

7. Un élément en pierre découpé dans du plasticard. La pierre et les briques alternent,

2. Le modèle-mère en détails.

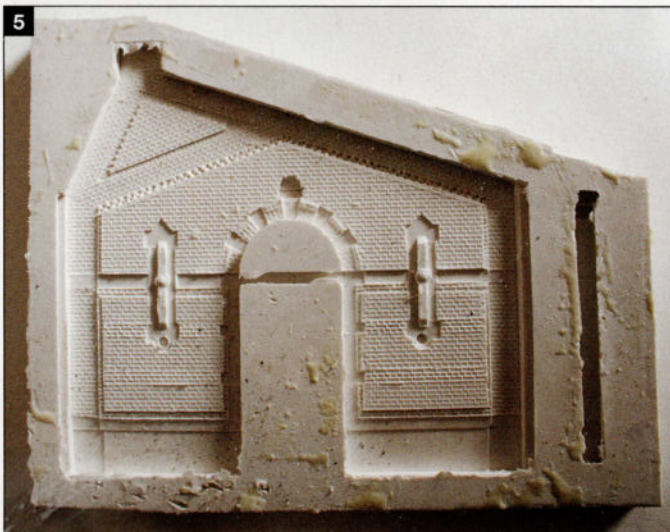
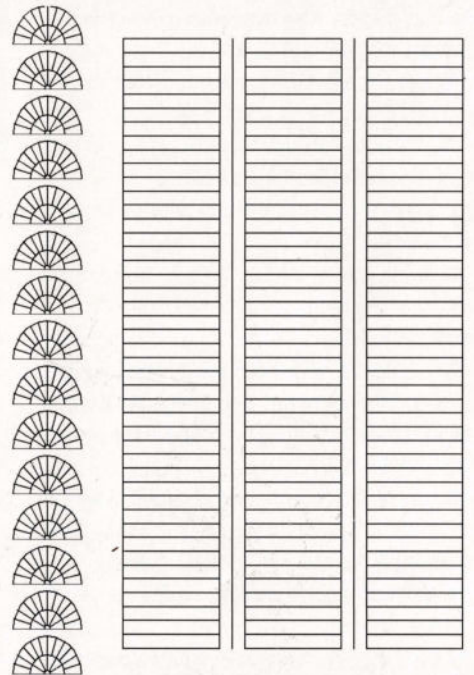
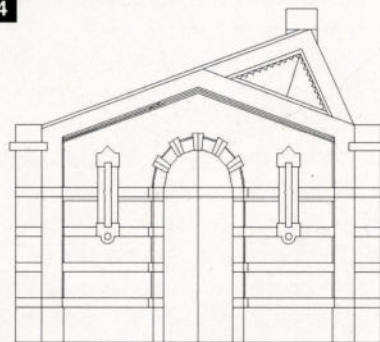
3. Le modèle-mère dans les bacs de coulage.

4. Le concept en autocad.

5. Le moule en caoutchouc de silicone.

6. Une façade moulée.

4



7. Les portes sont confectionnées avec du plasticard 'plaking Slaters.

8. La construction des façades: le fond est présent et le bord de toiture est également déjà posé.

9. La paroi arrière est posée, le fond peint et la façade a reçu une couche de fond.

comme sur cette photo. L'arc est travaillé avec de l'enduit putty, comme le reste de la façade.

8. La console est constituée de trois parties, qui sont découpées, limées, ponçées et finalement collées.

9. La scie découpe le plasticard. Chaque dent a une largeur de 2 mm. Une ligne est d'abord tracée tous les deux mm sur le plasticard et une ligne horizontale pour la profondeur de la dent (1 mm) (voir 8a). Les dents sont découpées au couteau Olfa (voir 8b). Deux rangées de dents sont disposées en quinconce.

10. Les briques sont disposées selon un angle et suivent la pente de la toiture.

11. Des motifs triangulaires formés par des briques veillent à ici aussi à une forme dentelée. Si vous regardez bien, vous verrez que cette façade laisse voir ses dents...

12. L'assemblage cimenté qui va servir de base pour le faite du toit.

13. La couche de briques suite le bord du toit. La partie asymétrique forme une sorte de chapelle sur le toit.

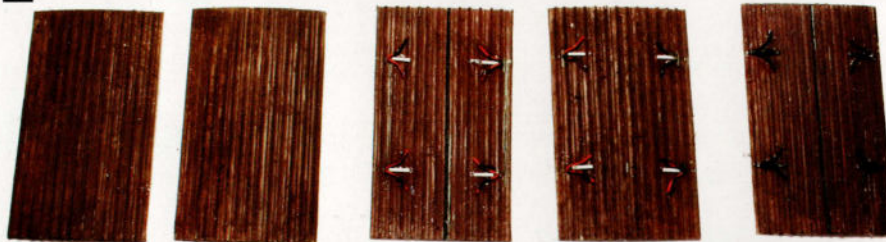
14. La couche de briques suit le bord du toit. Ces couches donnent une image symétrique de la façade sur laquelle la chapelle est placée, comme décrit au point.

15. Une solive oblique est disposée dans un récipient: c'est autant de caoutchouc siliconé d'épargné pour la réalisation du moule...

16. Le bord pour le moule, d'une hauteur de 10 mm environ.

17. Une console formée par différentes parties

7



8



9



en plasticard, découpée, limée et poncée, de différentes épaisseurs.

18. Du plasticard Slaters, 'English bond'.

19. De la pierre en plasticard de 0,5 mm.

20. Une bordure de 1 mm en plasticard.

21. Le fond du moule, en plasticard d'un mm.

Le moule est rempli avec du caoutchouc pour silicone de Pascal Rosier. Versez lentement et laissez sécher pendant 24 heures. Veillez surtout à ce que le moule soit parfaitement horizontal au cours du séchage. Remarquez qu'à l'avant du bac dans lequel le moule est coulé est écarté afin de pouvoir

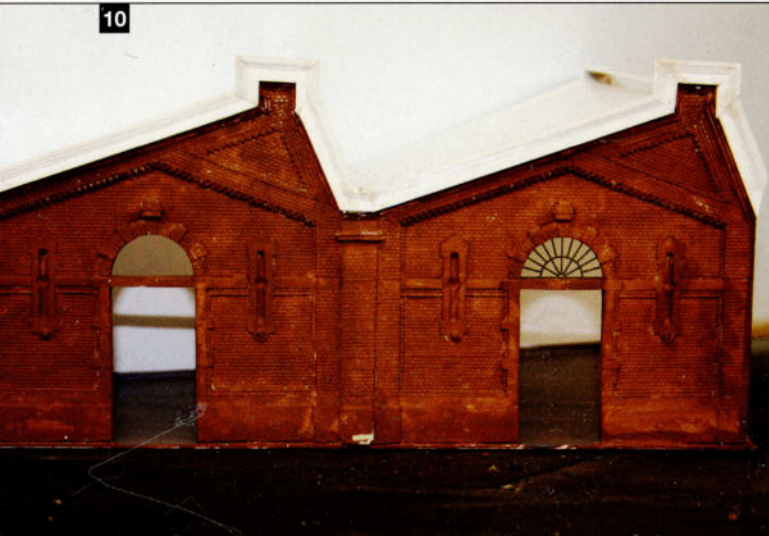
plus facilement sortir le moule de son modèle-mère, après durcissement.

Pour terminer, nous versons les moulages avec du polyuréthane à deux composants, mélangés dans d'égales proportions. Après un bon mélange, faites couler lentement, mais pas trop, car vous ne disposez que de deux minutes avant que le processus de durcissement ne

10. Une petite vitre posée à titre d'essai, le dessin ayant été réalisé en autocad et imprimé sur un transparent.

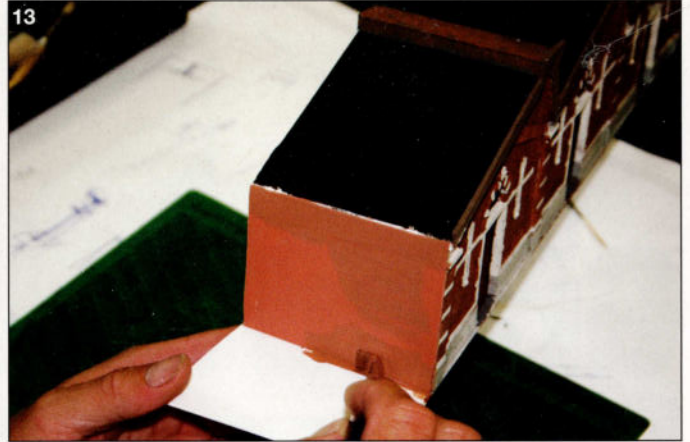
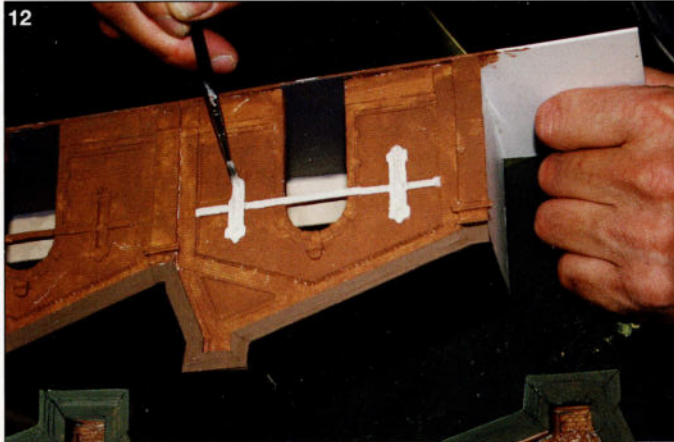
11. Le toit a été masqué avec des bandes de d'adhésif, pour imiter le roofing.

10



11





Les fenêtres au-dessus du portail et les lucarnes en toiture le long de la partie latérale du toit en forme de créneau ont été dessinés en autocad et ensuite imprimés sur du transparent.

Une peinture de fond est d'abord appliquée, la finition étant réalisée avec de la peinture acrylique. Pour les portes, du planking Slaters est utilisé. Si vous voulez représenter une porte ouverte, découpez-la tout simplement et la porte peut s'ouvrir. Les charnières apparentes sont réalisées au moyen d'un petit bout de fil ou d'une tige courbée de plasticard, collé et peint en noir.

Pour notre exemple, cet édifice a été placé contre un arrière-fond courbé. Le demi-relief suit donc la courbe de cet arrière-fond, du plus étroit au plus large.

Le bord du toit est réalisé en profilés de plasticard (Slaters): il s'agit surtout d'un travail de découpe et de puzzle. Pour le faîte, nous avons confectionné un profilé en 'U'. Sur le toit, nous collons du masking tape avec un petit bord chevauchant, pour imiter le roofing. Ne reste plus que la peinture du toit, le bord du toit et du faîte. Après une légère patine, le bâtiment est prêt pour être placé sur le réseau modèle.

12. Les nuances exactes sont appliquées au moyen d'un pinceau sur la façade.

13. La patine.

14. Un détail de la façade pour la patine.

début. Après 10 à 15 minutes, vous pouvez déjà retirer le moulage du moule. Il est encore mou et facilement déformable et il est donc important de le laisser durcir encore quelques heures sur une surface horizontale avant de pouvoir poursuivre.

Après le moulage du nombre de façades né-

cessaires, nous commençons par le contrefort du coin, suivi alternativement par une façade et un autre contrefort, pour terminer par un dernier contrefort. Comme colle, nous utilisons de la Tec 7: elle doit pouvoir sécher pendant 24 heures, mais elle adhère bien et sert également un peu d'enduit de rebouchage où c'est nécessaire et veille enfin à ce que le résultat soit suffisamment solide. Pour la partie arrière de l'édifice (invisible aux spectateurs), les façades sont découpées dans du plasticard. Les façades sont collées sur une plaque de fond, ainsi que la paroi arrière. Une bande de plasticard disposée avant le faîte veille à ce que l'ensemble de l'édifice reste bien droit.

Texte et photos: Luc Hofman



Le 2^{ème} Grand Concours de minis réseaux



LES INSCRIPTIONS POUR NOTRE 2^{ème} GRAND CONCOURS DE MINIS RÉSEAUX SONT CLÔTURÉES, LE COMPTEUR S'ÉTANT ARRÊTÉ À 44 INSCRITS. IL S'AGIT DONC D'UN NOMBRE UN PEU MOINS ÉLEVÉ QUE POUR LA 1^{ère} ÉDITION DE CE CONCOURS, MAIS NOUS POUVONS TOUT DE MÊME PARLER D'UN SUCCÈS. ON DÉNOMBRE 9 INSCRIPTIONS PROVENANT DES PAYS-BAS, TANDIS QU'EN BELGIQUE, ON COMPTE 8 FRANCOPHONES ET 27 NÉERLANDOPHONES. ET NOTRE GEROLF PEETERS 'MAISON' PARTICIPE ÉGALEMENT CETTE ANNÉE, TOUTEFOIS HORS CLASSEMENT.

Vous pourrez parcourir la liste des inscrits, l'échelle de réduction retenue et le projet envisagé dans le tableau ci-joint. Cela promet en tous les cas d'être une compétition palpitante, présentant énormément de variété concernant les sujets retenus. La majorité des inscrits a manifestement opté pour travailler à l'échelle 1/87^{ème}, les plus petites échelles étant à peine représentées, ainsi d'ailleurs que les échelles... plus grandes. Certains participants ne savent par ailleurs pas encore exactement ce qu'ils vont réaliser. Ce n'est pas grave, car il n'y a pas d'urgence : la date limite se situe à l'avant-veille de la 5^{ème} Grande Expo de modélisme, qui se tiendra les 16 et 17 octobre... 2010 !

D'ici à la tenue de cette expo, nous vous tiendrons régulièrement informés de l'avancement des travaux, pour autant bien entendu que les participants nous le fassent savoir. Vous pouvez aussi opter pour œuvrer dans le mystère le plus total et débiller votre chef-d'œuvre à Malines, créant ainsi une surprise totale !

Entre-temps, nous souhaitons à tous les participants bien du plaisir lors de la construction de leur réseau et beaucoup de succès. Ce concours est bien entendu une compétition, mais y participer est déjà quelque part une certaine victoire...



Liste des participants au 2^{ème} Concours de minis réseaux

N°	Nom	Commune	Pays	Échelle	Projet
1	Mard De Groulard	Edegem	B	H0	Duluth Urban Harbour USA
2	Hans Baeck	Tamise	B	H0	Belgomine Kaai - B
3	Kurt Van Breda	Boeichout	B	H0/Hof	Mijn Mijn - B
4	Marc Vandamme	Falaën	B	H0e	Zone transbordement
5	Maarten Schoubben	Tongres	B	H0e	Autriche
6	Modelspoorgroep Valkenswaard	Valkenswaard	NL	G	paysage de montagnes
7	TMV Junukpar Dham	Grammont	B	H0e	Junukpar Railway
8	Evan Daes	Anvers	B	0/0e	mine de charbon
9	Bart Heyndricks	Beveren-Waas	B	H0	Sint Bartus Waas - B
10	Jaap Schippers	Amsterdam	NL	H0e	voie étroite
11	Tom Zoutendijk	Bergen op Zoom	NL	H0	pas encore connu
12	Koen Van Grootel	Mortsel	B	H0e	d'inspiration russe
13	Pascal Michiels	Duffel	B	H0	Paulista (Brésil)
14	Antoine De Coninck	Berchem	B	H0m	tram St.Hubert-Tervuren
15	Daniël Galinski	Waterloo	B	H0	ligne 115 - gare Sart Moulin
16	André Van Empel	Roermond	NL	1 sur 8	réseau de jardin en miniature
17	John Lobo	Groningen	NL	H0	années '50
18	René Wolf	Enschede	NL	0n30	construction de mine
19	Thierry Lateste	Alost	B	H0	Période III B
20	Marc De Bruyn	Vorst-Laakdal	B	Gn5	voie minière
21	Christiaan Desmontier	Binche	B	H0	USA-love parade
22	Pascal & André Hubert	Nismes	B	H0	SNCB Epoque III
23	H.Laporte, E.Boxy, K.De Cock	Zottegem	B	H0	Smoke City
24	Paul Ritzen	Almere	NL	H0	Italie du sud - époque III
25	Marc Van den Broeke	Enschede	NL		pas encore connu
26	Erik De Boeck	Kapelle-op-den-Bos	B		pas encore connu
27	Dirk vanden Berge	Brakel	B	H0	A to B and back
28	Laurent De Leeuw	Wezembeek	B	H0	militaire
29	Philippe De Leeuw	Wezembeek	B	H0m	station de ski
30	David Goovaerts	Lierre	B	H0	B
31	Joris Driessens	Betekom	B	H0	Convoi XX, 2 ^{ème} Guerre mondiale
32	Luc De Beukelaer	Brasschaat	B	H0m	tram urbain
33	Rian De Rous	Blankenberge	B	H0	gare en cul-de-sac
34	Filip Montbaillu	Gand	B	N	gare champêtre
35	Freek Jeurissen	Nijmegen	NL	H0	Italie IIIb/IV
36	Frank Peeters	Merksem	B	H0	raccordement industriel
37	Christian Larsen	Ohain	B	H0/H0m	SNCV
38	Arnaud Verlaeken	Bruxelles	B	H0/N	B
39	Nicolas Van de Wege	Scheldewindeke	B	H0	gare
40	Dirk Heremans	Poederlee	B	H0	train safari
41	Laurent Ratajszyk	Wilrijk	B	H0	
42	Luc Goormans	Wilrijk	B	H0	
43	Martine Roets	Liège	B	H0	village
44	MSC De Kempen	Mol	B	H0	B
45	Gerolf Peeters	Mortsel	B	H0	foire

Une mise en garde pour l'armoire-vitrine!

DANS LE N° 82 DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE, NOUS VOUS AVONS DÉTAILLÉ COMMENT ASSEMBLER UNE ARMOIRE-VITRINE, PRÊTE À ROULER. MAIS APRÈS LA PUBLICATION DE CET ARTICLE, IL EST APPARU QUE LA 'HOT-GLUE' NE TENAIT PAS SUFFISAMMENT DANS LE TEMPS POUR GARANTIR DE BONS COLLAGES. ET CE CI POURRAIT MENER À DE SÉRIEUX DOMMAGES AU MATÉRIEL, RAISON POUR LAQUELLE IL EST DE LA PLUS HAUTE IMPORTANCE QUE NOUS VOUS EXPLIQUIONS COMMENT ASSEMBLER CETTE VITRINE DE FAÇON PLUS SÛRE.

Quel est le problème ?

La colle que nous vous avons recommandée à la photo n° 6 (le texte se trouvant sur la page 59) n'est absolument pas fiable, lors de fortes chaleurs : lorsque la température monte, cette colle redevient élastique ! L'effort exercé sur le collage, provoqué par le poids du matériel roulant, fait se détacher le collage affaibli, avec tous les risques que cela comporte... Le dessin montre ce qu'il se passe si des précautions supplémentaires ne sont pas prises. Ajoutez-y le fait que lorsqu'une telle vitrine tombe de cette manière sur le sol, la liaison du dessous – elle aussi fragilisée – peut également se détacher : vous voyez d'ici l'effet domino... Nous vous épargnerons toutefois une photo du résultat ! Réaliser une photo d'une telle catastrophe n'aurait d'ailleurs pas été possible : les mains du photographe tremblaient trop. Bref : il faut absolument éviter un tel accident, d'où les corrections indispensables proposées dans cet article.

Comment résoudre le problème ?

N'utilisez donc pas de la colle du style 'hot-glue' ou de la colle appliquée au pistolet à colle pour effectuer ces collages, mais une colle qui reste stable à plus haute température. Une bonne colle contact ou colle de mon-

tage est indispensable. En tenant compte des conséquences éventuelles d'un collage qui lâche, nous allons prendre une précaution supplémentaire : disposer une cale métallique de type mécanique. Nous l'avons confectionnée au moyen d'un bout de ressort en acier de 2 mm d'épaisseur et de deux boulons M3, de quelques écrous et de quelques pièces de quincaillerie.

Nous utilisons la méthode suivante :

1. Forez un trou de 2 mm de diamètre dans le bout du renfort, à l'endroit désigné sur la photo. Découpez un bout de 50 cm d'un ressort de 2 mm d'épaisseur.

2. A hauteur des fentes découpées, nous forons depuis l'intérieur de la vitrine deux trous de 3,2 mm de diamètre, à deux cm de chaque côté de la fente et juste au-dessus de la hauteur que nous avons foré dans le renfort métallique. Ces trous peuvent être camouflés au moyen d'une mèche à bois de 6 mm, de façon à rendre invisible nos boulons.

3. Nous plaçons dans chaque trou un boulon de 15 mm de longueur, que nous fixons au moyen d'une rondelle et d'un écrou. Ces boulons serviront plus tard à empêcher le fil de ressort – ainsi que la cale métallique – de bou-

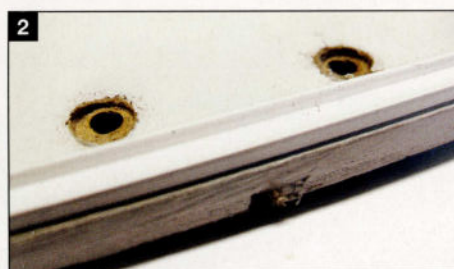
ger vers le haut.

4. Lorsque ces boulons sont fixés, les trous peuvent être bouchés d'enduit, afin de rendre les têtes des boulons invisibles de l'intérieur de notre armoire-vitrine. Sur la photo illustrée, l'armoire-vitrine était toutefois déjà démontée, mais il s'agissait ici d'une – autre – réparation...

5. Nous pouvons maintenant coller la cale au moyen d'un solide set de montage. Tandis que la colle durcit, nous continuons à confectionner la liaison métallique : deux grandes ferrures M3 pliées veillent à ce que le fil de ressort – et donc également la cale métallique – ne puisse pas toucher le dos de l'armoire-vitrine. Ces rondelles sont fixées au moyen d'un second jeu d'écrous, de façon à ce que le fil ressort soit maintenu. La photo vous expliquera mieux la disposition.

Nous espérons sincèrement que personne n'a déjà débuté l'assemblage de cette armoire-vitrine avec la colle défectueuse et que n'arrivons pas comme les Carabiniers d'Offenbach, c'est-à-dire... trop tard. Via le forum de modélisme (<http://www.modelspoormagazine.be/newforum>), nous avons déjà émis un avis de précaution, qui semble être arrivé à temps. Et en tenant également compte du fait que pour les profilés en plexiglas décrits précédemment, ils devraient encore être confectionnés sur mesure et livrés, le présent article n'arrivera sans doute pas trop tard pour les lecteurs de notre revue...

Texte, croquis, photos et... excuses :
Gerolf Peeters



Le Chatham show 2009



Country Gate

TRADITIONNELLEMENT, LE 2ÈME WEEK-END DE JUIN CORRESPOND AVEC LA TENUE L'EXPO DE MODÉLISME ORGANISÉE PAR LE 'CHATHAM & DISTRICT MODEL RAILWAY CLUB' SUR LE SITE DES HISTORIC DOCKYARDS DE CHATHAM. NOUS AVONS DONC PRIS LE FERRY POUR VISITER CETTE PITTORESQUE EXPOSITION.

Ce n'est rien de dire que le modélisme ferroviaire est au haut niveau sur les îles britanniques. L'exposition de Chatham offre traditionnellement un mélange bien pesé de réseaux petits et grands, tant d'inspiration britannique qu'étrangère, variant avec un vaste échantillonnage de matériel de modélisme et de petites pièces détachées, ce qui rend la visite à cette expo à chaque fois intéressante.

Le déplacement vers Chatham en un jour est d'ailleurs facile au départ de notre pays : comme preuve, la présence de quelques compatriotes membres de plusieurs clubs de modélisme 'de chez nous'. Lors de notre visite, nous avons rencontré quelques membres de Modelspooratelier Oostkamp, d'autres d'une section 'modélisme' du PFT et quelques membres encore du MSC Het Spoor de Saint-Nicolas. Et peut-être encore d'autres, que nous aurions pu rater...

Éléments frappants : les réseaux britanniques tout en nuances et d'un haut niveau de finition. Du pays plat anglais à la lugubre réalité des régions industrielles, toute la gamme était représentée. Un bel exemple

de ce plat pays britannique est 'Rowlands Castle', un réseau modèle à l'échelle OO de Peter Goss : de belles maisons bien soignées et des jardins dans un beau petit paysage, qui croûte toutefois sous la présence d'un important charroi militaire. C'est que nous sommes en 1944, à la veille du Débarquement de Normandie, tous les préparatifs ayant eu lieu aux alentours de

Portsmouth. Le trafic enregistré sur la ligne ferrée est donc essentiellement constitué de convois militaires. Nous avons retrouvé cet aspect militaire sur 'Colombia Wharf' du Chelmsford and District Model Railway Club, mais en sens inverse. Ce réseau représente en effet un chantier de démolition pour bateaux, des années cinquante. Du matériel militaire déclassé y est démantelé et le terrain est jonché d'épaves rouillées : quel contraste avec le réseau précédent... Le plus beau réseau présent à ce show cette année était indiscutablement 'Country Gate' de John de Frayssinet. Ce réseau mo-



Country Gate



1. Country Gate

2 & 3. Rowlands Castle

4 & 5. Columbia Wharf

6. Suttons Point

dèle à l'échelle OO, basé sur le 'Minehead & Barnstaple Railway', qui présente une transition parfaite entre l'avant-plan sur le modèle et l'arrière-plan photographié. Un bel échantillon de technicité et de modélisme. Ce réseau est aussi parfaitement situé dans son époque, à savoir le vendredi 7 juin 1935. Avec énormément d'attention pour les détails, un paysage anglais est reproduit

à la frontière entre le Devon et le Somerset. 'Country Gate' est réparti en deux scènes, à savoir la gare et ses alentours, et la partie du port, située à un niveau moins élevé. Un paysage parfaitement posé constitue un véritable régal pour les yeux.

Un des plus petits réseaux présents sur cette expo était 'Suttons Point' de Stephen Moore. Ce réseau à l'échelle de 3 mm, spécialement construit pour les 40 ans d'existence de la '3 mm Society' en 2005, reproduit un minuscule port sur la côte anglaise. Comme l'Angleterre est une île, ce thème portuaire est présent sur de nombreux réseaux anglais. Une patine poussée et une construction maison intégrale des

bâtiments, du matériel roulant et de l'infrastructure font de ce tout petit réseau un agréable spectacle.

De nombreux autres réseaux étaient encore visibles, tous plus beaux les uns que les autres. Mais au fil de ce petit article, il nous est impossible de brosser un aperçu complet de tout ce qui est visible à l'expo de Chatham. Si vous êtes intéressé, il ne vous restera plus qu'à traverser la Manche l'année prochaine : la prochaine édition du 'Chatham show' aura lieu les 12 et 13 juin prochains. Vous en trouverez toutes les infos sur le site web www.chathamshow.co.uk

Texte et photos : Guy Holbrecht



RailZ Miniworld s'étend avec "Wereldstad Rotterdam"

LE 10 JUILLET DERNIER, LA SECTION 'WERELDSTAD ROTTERDAM' A ÉTÉ INAUGURÉE OFFICIELLEMENT PAR M. VERVAT, ADJOINT AU MAIRE DE ROTTERDAM ET PAR MARC VAN BUREN, DIRECTEUR DU 'RAILZ MINIWORLD'. CETTE NOUVELLE SECTION S'ÉTEND SUR UNE SUPERFICIE DE PRESQUE 200 M², CE QUI PORTE LA SUPERFICIE TOTALE DE CE PETIT MONDE EN MINIATURE À PRESQUE 500 M². OUTRE LE RÉSEAU MODÈLE PROPREMENT DIT, LA CENTRALE DE COMMANDE A ÉGALEMENT ÉTÉ ÉTENDUE ET COMPTE DÉSORMAIS VINGT ÉCRANS AFIN DE GÉRER LA CIRCULATION DES TRAINS, LES TRAMS ET LES AUTOMOBILES.

Grâce à cette nouvelle section 'Wereldstad Rotterdam', le 'RailZ Miniworld' offre aux visiteurs la possibilité de se faire une idée du Rotterdam d'hier et d'aujourd'hui. On y retrouve un certain nombre de quartiers historiques, comme le Hofpleinviaduct de 1904 et la gare de la Hofplein toute proche, l'ancienne ligne à l'air libre vers les ponts sur la Meuse et bien entendu, la maison communale de Rotterdam.

A côté de cette partie historique, trône le Rotterdam moderne. Les non-résidents de cette ville y reconnaîtront l'Euromast, le



hall des sports Ahoy, les habitations Kubus et l'imposant pont Erasmus. La gare centrale de Rotterdam est également impressionnante : elle est déjà réalisée en miniature, alors qu'en réalité, elle n'en est encore qu'au stade d'un vaste chantier... !

Grâce à cette extension, 'RailZ Miniworld' a acquis un pouvoir d'attraction supplé-

mentaire et vaut plus que jamais le déplacement. Comme 'RailZ Miniworld' a été conçu comme une attraction familiale, elle recèle suffisamment d'éléments ludiques et amusants pour susciter l'attention des plus jeunes visiteurs.

Texte : GVM
Photos : Filip Sleurink





La Saga des gares à Dour et en Haut Pays

par **Eric Cornu, Jean Delplan et Pierre Lemal**,
édité par le PFT, unilingue français, 104 pages,
format A4 couché, 22 €.

'La Saga des gares à Dour et en Haut-Pays' est le premier livre d'une nouvelle série grâce à laquelle le PFT va guider le lecteur le long de lignes de chemin de fer du temps jadis. Ce premier livre traite en détails de l'ancienne ligne 98A, une ligne internationale à caractère local qui reliait Dour à Roisin-Autreppe et au-delà vers la France. Le mérite des auteurs et de l'éditeur de cet ouvrage

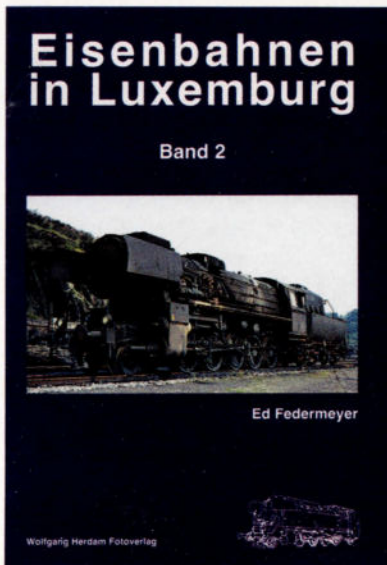
ge a été de mettre en lumière ce coin perdu de notre pays. L'histoire de Dour et de la ligne 98A est intimement liée à l'essor et au déclin des industries charbonnières de la région. Les mines employaient beaucoup de main d'œuvre et les trains constituaient le moyen de transport idéal pour se rendre au travail. En outre, le rail se chargeait du transport du charbon est des marchandises produites par les autres industries de la région.

Dans ce livre, la ligne 98A est décrite en détails, l'accent étant mis sur les gares de Dour, Wihéries, Audregnies, Angre et Roisin-Autreppe, ainsi que sur les haltes intermédiaires de Cambuse et d'Angreau. Le tronçon français en direction de Cambrai est également traité, de façon toutefois plus sommaire. Pour les gares les plus importantes qui sont passées en revue, on peut en trouver un plan des voies, ce qui est toujours intéressant pour les modélistes que nous sommes. Cet ouvrage n'est toutefois pas un simple 'livre d'images' ni une somme académique de données... C'est ainsi que les amateurs de photos seront peut-être déçus à la lecture de cet ouvrage. Il présente pourtant une grande quantité de photos, tant historiques qu'actuelles – ce qu'il reste encore de nos jours de cette ligne – mais toutes ces photos ont été repro-

duites en un format plutôt réduit. Mais plus que de simples photos, les auteurs ont voulu restituer l'atmosphère de cette ligne ferroviaire de jadis : ce livre est ainsi riche en anecdotes et en détails intéressants, tout étant replacé dans un contexte historique et social. C'est la raison pour laquelle il est dommage que ce livre ne soit disponible qu'en langue française, car le lecteur qui ne maîtrise pas bien cette langue risque de passer à côté de beaucoup de choses... Outre la description des gares, de leur environnement et de leurs raccordements industriels, on peut également y trouver un bref aperçu de l'architecture des gares en Belgique et un autre du matériel roulant ayant circulé sur cette ligne.

Non seulement la façon d'aborder le sujet diffère de ce qui nous est habituel, mais la mise en page est également innovante, car moderne et aérée. Nous sommes donc déjà curieux de voir les tomes suivants. Terminons par un conseil à leurs futurs auteurs : prévoyez une page reprenant un extrait de carte du réseau ferroviaire, ce qui permettra au lecteur de pouvoir situer géographiquement l'endroit du récit...!

Guy Van Meroye



Eisenbahnen in Luxemburg – Band 2

Par **Ed. Federmeyer**, édité par **Wolfgang Herdam Fotoverlag**; format A4 (21 x 30 cm), relié, couverture cartonnée, 304 pages, photos principalement noir & blanc, croquis et dessins, unilingue allemand, prix : 44 euros. ISBN 978-3-933178-24-4

Dans le premier tome de cette série d'ouvrages consacrée aux 150 ans des Chemins de fer luxembourgeois, Ed. Federmeyer avait traité des

différentes lignes et de leur histoire (voir 'Recension' dans notre n° 72). Dans ce 2ème tome, il était prévu initialement de décrire toutes les locomotives, mais comme les CFL mirent une masse d'archives à disposition concernant ces engins, il fut décidé de se limiter aux locomotives à vapeur, qui terminèrent leur carrière au Grand-duché en 1964. Les 105 années de traction vapeur grand-ducale sont donc passées en revue dans les 300 pages que compte cet ouvrage.

Intéressant à savoir : jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, deux compagnies ferroviaires totalement distinctes étaient actives au Grand-duché, chacune avec des types de locomotives différents. La plus grande des deux, à savoir les Wilhelm-Luxemburg Eisenbahnen, concéda systématiquement son exploitation à d'autres compagnies : avant la Première Guerre mondiale, ce fut aux Chemins de fer de l'Etat prussien (Alsace – Lorraine) et entre les deux guerres, au réseau français de l'Alsace-Lorraine. La première partie de cet ouvrage traite donc essentiellement de matériel prussien, comme on peut le comprendre.

La Compagnie du Prince Henri utilisa quant à elle son propre matériel, dont une partie fut produite en Belgique. C'est ainsi que cet ouvrage reprend quelques photos et des schémas de locomotives à vapeur 'Tubize', mais vous y trouverez également des 'Couillet' et des 'La Meuse' : un indiscutable trésor d'informations pour l'amateur belge...

Pour être complet, quelques pages de cet ouvrage sont également consacrées à la période de la Seconde Guerre mondiale. Mais c'est surtout aux CFL auxquels la plus grande partie de cet ouvrage est consacrée. Ce chapitre commence par une liste du matériel présent au Grand-duché à la fin de la Seconde Guerre mondiale. La plupart des photos date de la période 1944–1964. Et les photos ne manquent pas : elles couvrent souvent une moitié de page, ce qui fait que même si vous ne comprenez pas l'allemand, ce livre vaut quand même la peine. Cet ouvrage n'est donc pas à considérer comme un livre de lecture, mais plutôt un livre d'images et de référence.

Pour chaque chapitre, une brève introduction est d'abord prévue, suivie de la revue en photos et en schémas de chaque type de locomotive. Ici et là, des documents historiques sont reproduits, comme par exemple un tableau d'effectif, reproduit à un moment donné. De tels témoignages du passé ont en outre pour effet d'alléger la présentation de cet ouvrage.

Ce livre n'est donc pas seulement à conseiller aux amateurs d'histoire ferroviaire au Grand-duché de Luxembourg, mais également à tous ceux intéressés par l'histoire de la vapeur, voire par l'Histoire... tout court.

Luc Dooms

22-23/08/2009

Journée portes ouvertes AMFB (Association des Modélistes ferroviaires de Braine l'Alleud) dans ses locaux avenue Capitaine Mercier 10 à 1410 Waterloo samedi de 11.00 à 19.00, dimanche de 10.00 à 18.00. Infos: Claude Van Wageningen 0477/65.27.09 - André Vandervorst 0473/56.04.05

29/08/2009

Bourse d'échange Houten
Euretco Expo Center, zone industrielle Doornkade, Meidoornkade 28, Houten (NL), de 10.00 à 15.00. Entrée: 5 €, enfants jusque 11 ans accompagnés d'un adulte payant: gratuit. Parking gratuit. Plus d'infos sur info@modelsloop

30/08/2009

Bourse de trains à Malines, organisation Vriendenkring MSL, Wijkzaal Tervuursesteenweg, Mahatma Ghandistraat 25, 2800 Malines, de 09.00 à 13.00, entrée: 1 €. Infos: Louis Govaerts 0495.71.03.00.

4-5-6/09/2009

Journées portes ouvertes MSC 'Het Spoor' dans son local de club Noordlaan 32 à Saint-Nicolas, vendredi de 19.00 à 23.00. Samedi et dimanche de 10.00 à 18.00. Grand réseau vapeur d'inspiration belge, supergrand réseau d'époque V en construction, bourse d'échange, tombola dotée de beaux prix.

5-6/09/2009

Journées portes ouvertes - journées du modélisme à Haine Saint Pierre, organisation Club Ferroviaire du Centre à la remise-musée rue de la Station, Haine-Saint-Pierre, de 10.00 à 18.00.

5-6/09/2009

Journées nationales de modélisme à voie étroite à Valkenburg (Katwijk) (NL). Organisation Stoomtrein Valkenburgse Meer, J. Pellenbergweg 1, Valkenburg (NL), de 10.30 à 17.00. Infos: info@smalpoormuseum.nl

A vendre / recherché A vendre

TENTOONSTELLINGS MODELBAAN
MSC Oostkamp verkoopt haar tentoonstellingsbaan "VERVIERS CENTRAL". Zie reportage Modelspoormagazine 2. Tweerail gelijkstroom (analoog). Deze modelbaan wordt verkocht aan de kostprijs van de materialen, exclusief rollend materieel. Verhuis, montage en installatie ter plaatse bij de koper, is inbegrepen. Vraagprijs: 7500€ • Meer info bij Jean Herckens, 0477.31.53.79

A vendre

H0 20 wagons, 7€ per stuk, Lima Diesel 208240L 15€, Tram San Francisco 15€, Kit PCC 7000 30€, figuurtjes 0.50€ per stuk,
Info J. Range, Rue du Brillant 86/21, 1170 Brussel

Recherché

Roco e-lok 1045. Contact op te nemen met herwigvermeire(at)hotmail.com 0475.60.57.46

Echangé

Wie wil engelstalig boek "Euro Tunnel: Channel Tunnel rolling stock and the Eurotunnel system", editie 1994 in onberispelijke staat ruilen tegen identiek boek in het Frans? Info manuel. talotti@swing.be

5-6/09/2009

Vapeur vive dans le domaine provincial Rivierenhof à Deurne (Anvers), organisation KMYCA, Rivierenhof, Turnhoutsebaan 246, 2100 Anvers, de 10.00 à 18.00. Infos: info@kmyca.be Tf: 03.454.35.17.

06/09/2009

83ème bourse d'échange à Hoeselt. Organisation Hoelsetse Treinclub, Centre culturel Ter Kommen, Europalaan 2, Hoeselt, de 09.00 à 13.00. Infos: info@hoelsetsestreinclub.be

06/09/2009

Bourse d'échange de trains miniatures au 'Rail Rebecq Rognon', au Bloc U à Rebecq, uniquement accessible par le petit train au départ de la gare de Rebecq et depuis le terminus de Rognon. De 09.00 à 17.00. Parcours en train + accès à la bourse: 5 € par adulte. Infos: Wilfred 0479/245.148 ou www.rail-rebecq-rognon.eu

06/09/2009

Dimanche de modélisme à Braine l'Alleud (uniquement en français)
Séminaire "Les bases du paysage, 2ème partie" de 10.00 à 17.00. Inscription préalable ou plus d'infos: www.trainservice.be ou jmdaviere@skynet.be Tel: +32/475/43.28.12.

12-13/09/2009

Journées Portes ouvertes à Saint-Ghislain à la remise-musée; organisation PFT, de 10.00 à 18.00. Infos: inform@pftsp.be

13/09/2009

Journée Portes ouvertes du Modelspooratelier Oostkamp, à l'occasion du 25ème anniversaire du club, dans ses locaux de la Leegtestraat, Ruddervoorde (Oostkamp), de 10.00 à 18.00; infos: wouter.decaluwe@skynet.be

13/09/2009

Bourse d'échange au Woluwe Shopping Center de 08.00 à 13.00, au coin de la vallée de la Woluwe et de l'av. P. Huysmans, 1200 Woluwe St Lambert. Info@boursedescollectionneurs.be

13/09/2009

Bourse d'échange à Vilvoorde, organisation Hobby-Rail, salle den Uylenspiegel, Gevaertstraat 18, Vilvoorde, de 09.00 à 12.30. Info: vzw@hobbyrail.be

20/09/2009

Bourse d'échange à Merksem, sur le nouveau site

de rencontre du Merksem, Emiel Lemineurs-straat 72 à Merksem, organisation ATA, de 09.00 à 13.00, infos: Fred Vervoort fa848468@skynet.be ou 03/644.96.44.

26-27/09/2009

Festival vapeur CFV 3V à Mariembourg, de 9 à 18h, avec bourse d'échange à côté de la gare. Infos: cfv3v@skynet.be

26-27/09/2009

Vente aux enchères à Anvers, organisation Veilingen Vercauteren, à l'hôtel des ventes Bernaerts, Verlatstraat 18-22, 2000 Anvers, samedi à partir de 14h, dimanche à partir de 09h30. Infos: info@veilingenvercauteren.be

26-27/09/2009

Vapeur vive et festival vapeur à Forest, organisation PTVF, au parc du Bempt, chaussée de Neerstalle 323b, Forest, de 10.00 à 18.00. Info: fte@be.tf

26-27/09/2009

Journées portes ouvertes 'Het Locje Dilbeek', dans la gare de Dilbeek, de 12 à 18h avec réseau modulaire belge en HO, réseau en N et exposition de modèles belges.

26-27/09/2009

B-Holding organise un parcours direct au départ de Bruxelles vers le festival vapeur de Mariembourg en train historique (locomotive Diesel série 51 + voitures K). Départ de Bruxelles-Midi à 9h35, avec arrêts à Marchienne-au-Pont à 10h32, arrivée Mariembourg à 11h17. Retour de Mariembourg à 16h42. Les billets peuvent uniquement être obtenus par e-mail à l'adresse historisch.erfgoed@b-holding.be, avec mention de la date du voyage, le point de départ, le nombre de personnes et éventuellement l'âge des enfants.

Un billet avec accès au festival vapeur coûte 20 € par personne au départ de Bruxelles, 50 € pour une famille (deux adultes et deux enfants de moins de 12 ans). Au départ de Marchienne-au-Pont, ces prix deviennent 15 € et 40 €. Les enfants de moins de six ans voyagent gratuitement.

27/09/2009

Dimanche de modélisme à Braine l'Alleud (uniquement en français)
Séminaire "Les bases du paysage, 2ème partie" de 10.00 à 17.00. Inscription préalable ou plus d'infos: www.trainservice.be ou J.M.Daviere@skynet.be Tel: +32/475/43.28.12.

PETITE ANNONCE

GRATUITE POUR LES ABONNÉS,
RESERVEE EXCLUSIVEMENT AUX PARTICULIERS.

Retournez cette grille complétée, accompagnée de votre paiement (chèque barré ou billet de banque; pas de monnaie) à Train Miniature Magazine, Wettersestraat 64, 9260 Schellebelle.

€ 5 par publication

gratuit pour
abonnés

A vendre Mat. Roul. Divers Voies Recherche

NOM: RUE N°:

CODE POSTAL: LOCALITÉ: ABONNÉ: OUI/NON

(Les petites annonces doivent parvenir à la rédaction au plus tard le 1er de chaque mois impair)

EUROMODELBOUW '09



HEURES D'OUVERTURE:

SA & DI DE

9.30 A 18H

INFO:

Tel: 089/51.46.44

Fax: 089/62.29.40

info@euromodelbouw.be



LIMBURG  HAL GENK (B)

UNE ORGANISATION DE:

HOESELTSE TREINCLUB

BELGIË

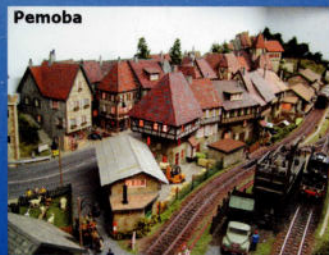


WWW.EUROMODELBOUW.BE

WWW.HOESELTSETREINCLUB.BE

NOUVEAU À EUROMODELBOUW !

GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE VENTE & D'EXCHANGE



10 & 11 OCTOBRE 2009

PLUS DE 10.000M² DE MODÉLISME

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

HEURES D'OUVERTURE:

FERME LE LUNDI

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

Jocardis