

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE


MENSUEL INDÉPENDANT

90

12 année
mars 2010
Prix: € 7,95

REPORTAGE:

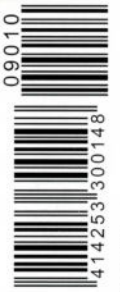
NÜRNBERG MESSE 2010



Spielwarenmesse
International Toy Fair
Nürnberg



AGENDA • PRATIQUE: LA SOUDURE (4) • TRUC DE BOURSE: 'ONTRAXS!' • TRUC DE BOURSE: 'RAIL 2010' • BUDGET: ACHETER SUR EBAY • RÉSEAU: LA 'LAHNTALBAHN' EN N • ELECTION DU MODÈLE DE L'ANNÉE • PRATIQUE: UN PAYSAGE EN MOUSSE • TEST ÉCLAIR: LA T3000 'FLEXITY' DE LA STIB • REPORTAGE: LA FOIRE DE NUREMBERG 2010 • TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS • PRATIQUE: DES ATTELAGES CONDUCTEURS DE COURANT (2) • PRATIQUE: BRICOLAGES, BRIC ET BROC, DÉTAILS EN VRAC... (1) • TEST: COMPARAISON ENTRE LES TYPES 96 ROCO ET MÄRKLIN/TRIX • PRATIQUE: UNE VERSION BELGE D'UN TRACTEUR D'ATELIER BREUER-WERKE



P 209610



ONTRAXS!

International Model Railway Event

26 t/m 28 februari 2010

Kom kijken naar **de mooiste**
modelspoorbanen van Europa!

Beleef in de sfeervolle ambiance van Het Spoorwegmuseum de levensechte wereld van de modeltreinen. Unieke modelspoorbanen uit binnen- en buitenland zijn in de grote hal van het museum te bewonderen. Laat je meesleuren in deze, niet van echt te onderscheiden, miniatuurwereld. Doe mee aan de verkiezing van On traXS! Award 2010 en maak kans op leuke prijzen.



Kijk op www.ontraxs.com voor meer informatie.

Het Spoorwegmuseum
Maliebaanstation
3581 XW Utrecht
Openingstijden: 10-17 uur

HET SPOORWEGMUSEUM

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

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

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

ÉDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97 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 BE54733055839997 BIC KREDBEBB 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 BE54733055839997 BIC KREDBEBB 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.

DATES DE PARUTION

TMM 91: 12/03 - TMM 92: 16/04 - TMM 93: 14/05

David et Goliath

La 61ème Foire internationale aux Jouets de Nuremberg est terminée et les nouveautés pour 2010 (voire même certaines pour 2011) ont été dévoilées aux détaillants spécialisés et à la presse. Depuis quelques années déjà, les fabricants de trains miniatures et d'accessoires ont trouvé refuge dans le nouvel hall 4A de l'immense complexe d'exposition. Auparavant, les 'petits trains' se situaient dans le hall 7A, plus vaste. Suite au transfert vers le hall 4A, un certain nombre de plus petits fabricants avaient dû émigrer vers des halls avoisinants, les fabricants d'autos miniatures au 1/87ème se retrouvant ainsi avec les autres fabricants d'autos miniatures et de modèles en métal 'Die-Cast'.

Ce n'était toutefois plus le cas cette année, car Herpa, Rietze et Brekina se trouvaient aussi dans ce fameux hall 4A, ainsi d'ailleurs que les éditeurs allemands de littérature ferroviaire. Et tant mieux d'ailleurs, car certaines grandes marques avaient fameusement réduit la superficie de leur stand, cette année... Une action sans doute logique, suite d'une part à la nécessité de réaliser des économies et d'autre part au prix élevé de la location des stands. Pour remplir le hall A4, les organisateurs ont même dû faire appel à la firme Audi, qui y tenait un grand stand présentant uniquement... des autos miniatures ! Solution de fortune...?

La question mérite dès lors d'être posée: la politique des prix suivie par l'organisation de la Foire aux Jouets est-elle encore adéquate? Maintenant que les grands acteurs optent pour des plus petits stands, l'espace vient à se libérer pour les plus petits fabricants. Cette année heureusement, quelques-uns d'entre eux ont pris le chemin de la Foire et ont dépensé pas mal d'argent pour se faire un nom dans le monde du modélisme. A quelques exceptions près, il s'agissait toutefois uniquement de firmes allemandes, les fabricants de petites séries français et britanniques étant restés étrangement absents de la scène, ainsi d'ailleurs que ceux de l'Europe de l'Est.

Concernant les autres types de jouets, tous les pays étaient pourtant présents, mais pour le modélisme ferroviaire, cette activité reste encore (trop) une 'chasse gardée' allemande. Des prix de location de stand moins élevés et des conditions plus souples pourraient sans doute contribuer à amener plus de petits fabricants à Nuremberg, et la Foire y gagnerait en intérêt. Mais la publication prématurée de nombreux dépliants sur internet produit l'effet inverse, la Foire perdant ainsi une bonne partie de son charme: découvrir de véritables nouveautés ne se fait plus désormais que chez les petits fabricants...

Ceci étant, le fait que les grandes marques aient réduit la taille de leur stand et que les petits fabricants veuillent à toute force dévoiler leurs nouveautés à la Foire a un rapport direct avec celles-ci. Chez les grands noms du secteur, les véritables nouveautés étaient relativement rares. Beaucoup de nouvelles livrées et des variantes de modèles existants: ça, oui. Sur certains stands, un nombre impressionnant de modèles en papier ou en carton était parfois visible, comme si certains voulaient dévoiler leurs futurs projets à la concurrence... Quant aux petits fabricants, ils bénéficient désormais des méthodes les plus modernes de production et ont manifestement pris la route de l'Extrême-Orient. Il est en effet possible d'y faire réaliser un modèle rentable, même en le produisant qu'à des tirages réduits de quelques milliers de pièces à peine. Et ces petits fabricants ne souffrent pas des structures lourdes et des coûts de structure des plus grands. Les premiers coupent donc parfois l'herbe sous les pieds des seconds ou leur mènent une concurrence frontale! Espérons que l'histoire se termine bien pour tous les acteurs de ce bras de fer...

Guy Van Meroye



EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	7
REPORTAGE: LA FOIRE DE NUREMBERG 2010	17
TEST ÉCLAIR: LA T3000 'FLEXITY' DE LA STIB	32
RÉSEAU: LA 'LAHNTALBAHN' EN N	34
PRATIQUE: BRICOLAGES, BRIC ET BROC, DÉTAILS EN VRAC (1)	42
BUDGET: ACHETER SUR eBAY	48
TEST: COMPARAISON ENTRE LES TYPES 96 ROCO ET MÄRKLIN/TRIX	54
PRATIQUE: LA SOUDURE (4)	58
PRATIQUE: UN PAYSAGE EN MOUSSE	62
PRATIQUE: UNE VERSION BELGE D'UN TRACTEUR D'ATELIER BREUER-WERKE	68
PRATIQUE: DES ATTELAGES CONDUCTEURS DE COURANT (2)	72
ELECTION DU MODÈLE DE L'ANNÉE	76
TRUC DE BOURSE: 'ONTRAXSI'	78
TRUC DE BOURSE: 'RAIL 2010'	79
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	80
RECENSION	81
AGENDA	82

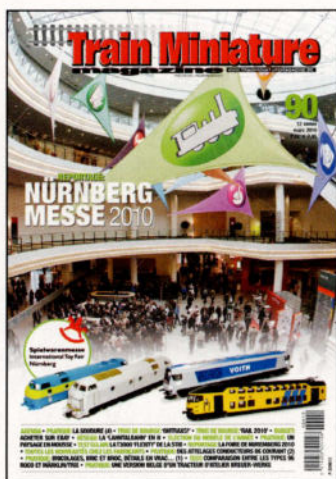


Photo: Spielwarenmesse

Le hall d'entrée joliment décoré de la Foire aux Jouets de Nuremberg vous plongeait directement dans l'ambiance, un peu comme si vous pénétriez dans l'antre de Saint Nicolas...

REPORTAGE: La Foire des jouets de Nuremberg anno 2010

La 'grand-messe' annuelle du modélisme ferroviaire est à nouveau finie. En ces temps de baisse du pouvoir d'achat, certains fabricants la jouent en mode mineur et deviennent prudents. D'autres par contre sont particulièrement ambitieux et très confiants. Quelles sont les nouveautés pour 2010 (et peut-être même pour 2011) ? Vous le lirez en page 17

17



RÉSEAU: La 'Lahntalbahn' en N

Depuis les publications concernant les réseaux modulaires, les Pays-Bas comptent un grand nombre d'associations de modélistes ferroviaires qui, d'une façon ou d'une autre, ont construit un réseau modèle modulaire. C'est le cas de la 'Lahntal Modelspoorvereniging' (LMV en abrégé) de La Haye. Inspiré de la 'Lahntalbahn' en Rhénanie-Palatinat, cette association a construit un réseau modulaire très vaste à l'échelle N, qui s'étend désormais sur plus de 50 m de trajet. Gerard Tombroek vous emmène en voyage le long de la Lahn, en page 34

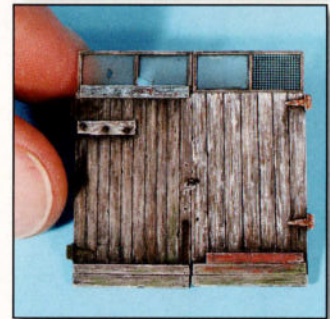
34



PRATIQUE: 'Rubriq 'à' brac: Bricolages, bric et brocs, détails en vrac... (1)

Au sein de cette rubrique, Emmanuel Nouaillier explique comment il construit et patine au moyen de petites pièces issues de restes, de chutes ou de déchets. C'est précisément ces détails qui accentuent l'aspect d'un environnement précis, qu'il s'agisse d'une ville ou d'un village, d'une zone industrielle ou d'un site ferroviaire. Emmanuel profite de l'occasion pour attirer l'attention sur des produits commerciaux peu connus et de mettre l'accent sur des techniques de patine moins utilisées. Premier projet : le bricolage d'anciennes portes, en page 42

42



BUDGET: Acheter sur eBay

Cela fait maintenant cinq ans que Luc Dooms pointe avec soin les ventes de matériel belge en H0 sur eBay, à votre intention. Le lecteur obtient ainsi une indication de la valeur de sa collection et peut prévoir l'extension de cette dernière, pour un budget maîtrisable. A lire en page 48

48



TEST: Comparaison entre la type 96 de Roco et celle de Märklin/Trix

Le 'Modèle de l'année' en 2009 nous a apporté deux reproductions de la type 96 de la SNCB. Ce fut d'abord Roco avec sa 96.030, ensuite Märklin/Trix avec ses 96.020 et 96.015. De tels événements sont rares, certainement dans le petit monde du modélisme ferroviaire belge. Guy Holbrecht a comparé ces deux modèles et en étudié les différences ; à lire en page 54

54



PRATIQUE: Un paysage en mousse

Dans le magazine TMM n°89, Jacques Timmermans a construit un kit en laiton d'un pont en laiton de Haberl & Partner. Dans ce numéro, Jacques nous montre de quelle façon il a construit son petit diorama dans lequel il a intégré ce pont. Pour ce faire, Jacques a utilisé des plaques de polyuréthane dures, mieux connues sous la forme de plaques d'isolation de teinte verte. Jacques livre une quantité d'indications pratiques lors de la construction de son mini-réseau, en page 62

62



150
ANNÉE
märklin
1859 - 2009



UNE SÉRIE UNIQUE!

Une nouvelle locomotive à vapeur belge

**Une loco à vapeur du type 96, époque III
Matricule 96.020, remise d'Alost**

**Avec décodeur digital et moteur spécial avec volant d'inertie
Trois phares en 'A' s'allumant en fonction du sens de marche**

**Un modèle à prix d'entrée de gamme
Référence de catalogue: 36743**

**Egalement disponible en courant continu Trix
Matricule 96.015, remise de Gouvy
Référence de catalogue: 22855**



Les modèles belges en 2009.

NV Märklin SA , Avenue Léon Champagne , 1480 Saintes - info@marklin.be

ROCO

La 6006 prototype

Roco fut prompt sur la balle, en 2010 : après avoir sorti un modèle d'une 'proto' de la série 60 en livrée verte, voici maintenant la 6006 en livrée jaune. Cette loco a circulé dans cette livrée au cours des années '80 et l'a conservée jusqu'à la fin de sa carrière. En comparaison avec la 6001 verte, cette loco présente une traverse de tête sans jupes. Éléments frappants :

les marchepieds peints en jaune sous les portes d'accès et le matricule de grande taille peint sur les flancs. Comme c'était le cas sur le véritable engin, le troisième phare frontal a été occulté. Ce modèle est disponible tant en version courant continu qu'alternatif, avec ou sans décodeur sons. Au début de cette année encore, la 6005 en livrée bleue devrait suivre. (GVM)



MÄRKLIN

De porte à porte

Dans son programme 2009/2010, Märklin prévoit la sortie d'un set de deux wagons SNCB portant des conteneurs spéciaux 'De porte à porte' datant des années '60 (réf. 48948). A l'époque, le transport de conteneurs était encore en pleine phase d'expérimentation. Les conteneurs amovibles du type 'Efrk' étaient utilisés pour des marchandises en vrac et portaient des mentions en français et en néerlandais. Ces deux wagons portent un matricule différent et ont Schaerbeek comme gare d'attache. (GVM)

ROCO

Une série 1000 des NS

A l'intention du marché néerlandais, Roco ressort la série 1000 des Nederlandse Spoorwegen (réf. 62675). Cette ancêtre de la traction électrique néerlandaise porte le matricule 1008 et sort en livrée datant des époques III et IV, avec une moustache blanche crème et un grand logo NS blanc sur les flancs. Il s'agit d'un nou-

veau modèle dont certains détails ont été modifiés, la prise de courant améliorée et des Leds ayant remplacé les ampoules. Joint à cette loco, vous recevrez certaines pièces séparées comme des plaques de matricule en laiton et des jupes fermées pour modèle d'exposition. (GVM)



KATO

La 'Class 66' MRCE

Hobbytrain atteint un score élevé dans le domaine de la finition et des qualités de roulement de ses modèles à l'échelle 1:160. Ceci vaut également pour son modèle de la 'Class 66' qui a envahi le Continent au cours de la décennie écoulée. La plus récente version produite par Hobbytrain est peinte dans les teintes grise et verte du loueur MRCE. Cette loco porte le matricule 513-9 et est louée par MRCE à l'opérateur néerlandais ACTS (Afzet Container Transport Systeem); elle porte l'inscription 'Vervoer dat spoort'. (GVM)



ROCO

Un 'Shimms' digital

Roco présente son tant attendu wagon 'Shimms' télescopique digital de la DB, chargé de coils, tel qu'il était en service dans les années '80. Ce set est constitué de trois wagons avec attelages conducteurs de courant. Le wagon

du milieu héberge une commande digitale avec un module sonorisé. Au moyen des touches de fonction de la centrale digitale, la bâche des deux wagons extrêmes peut être lentement ouverte ou fermée, ces opérations étant ac-

compagnées par un bruitage réaliste. Ce set se vend au prix conseillé de 269 euros, ce qui correspond à peu près au prix d'une locomotive digitalisée. (GVM)





MÄRKLIN

Un set de wagons porte-conteneurs 'Winner'

Nouveauté chez Märklin, ce set de trois wagons porte-conteneurs, dont l'un est un porteur à quatre essieux du type Sdgmks 707 avec remorque et deux porte-conteneurs identiques du type Sgns 691 de la Deutsche Bahn AG à l'époque V, avec caisses mobiles pour camions de Spedition Winner. Ces wagons porteurs du type 'Sgns' sont de construction neuve, riche de nombreux détails et sont livrés avec des passerelles rabattables et des fixations pour autres conteneurs. Le châssis de ce wagon est en métal. Chaque wagon et chaque chargement est numéroté. (GVM)



MÄRKLIN

La 485.2 'Traxx' du BLS

La 2ème série des locomotives Traxx européennes – dont font partie les 28 de la SNCB – sont pourvues de cabines de conduite renforcées qui répondent aux normes de sécurité européennes. Extérieurement, cela se voit à quelques détails, comme la grande main courante verticale présente sur les faces des cabines de conduite. Märklin a reproduit ce type

de locomotive Bombardier en plusieurs livrées et variantes, dont celle du BLS (réf. 36601). En principe, une version belge pourrait en être dérivée. Ce modèle réalisé en métal dispose d'un moteur central et d'un décodeur. Il est considéré comme modèle d'entrée de gamme pour le trois rails et est proposé au prix intéressant de 109,95 €. (GVM)



TILLIG TT

Un 'Fcs' auto-déchargeant

A l'échelle TT aussi, des nouveautés existent. Par exemple, ce nouveau set Tillig de trois très beaux wagons auto-déchargeant à l'échelle TT datant des époques IV et V et pourvus d'un chargement de charbon et de décorations de trois sociétés. Le wagon médian porte un marquage propre à la SNCB, où il fait partie du type 'Fcs'. Les deux autres wagons appartiennent aux CFL et aux OBB (01480). (GVM)

HOBBYTRAIN

Une bourreuse d'entretien

A l'échelle N, nous avons trouvé chez Hobbytrain une bourreuse Plasser & Theurer (réf. 23500D) motorisée et commandée numériquement. Malgré le peu d'espace disponible pour un moteur

et une transmission, les vitres de la cabine sont transparentes et un aménagement intérieur sommaire est prévu. Ce modèle est pourvu de tous les détails visibles sur un véritable engin. (GVM)



MAKETTE

Un wagon-citerne du type TP (USA 1917)

La firme allemande Makette étend sa gamme de wagons de marchandises français par un beau wagon-citerne du type 'TP'. L'origine de ce wagon remonte à 1917, lorsque l'armée américaine importa 437 wagons-citernes en kit à assembler en France. Après la guerre, ces wagons furent rachetés par le ministère des Travaux Publics et répartis parmi différentes sociétés ferroviaires en France; raison pour laquelle leur dénomination devint 'TP'. Outre des wagons-citernes, il y avait également des wagons tombereaux à bords bas

et à bords hauts du même type, tous reconnaissables à leurs bogies typiquement américains du type 'Diamond'. Dans les années cinquante du siècle dernier, ces wagons furent graduellement repris dans le parc des wagons du service MT (Matériel et Traction) de la SNCF, les wagons-citernes étant utilisés pour l'approvisionnement des ateliers et des dépôts. Tous ces wagons furent retirés du service vers 1980.

Ce beau wagon-citerne est constitué d'un

châssis métallique et d'une superstructure en plastique. Les petites échelles sont réalisées en métal gravé et sont très filigranes. Ce wagon est pourvu d'un mécanisme pour circulation à tampons joints et de boîtiers pour coupleurs d'attelages normalisés. Il en existe trois versions pour l'instant: réf. 4551 Caltex (époque III), réf. 4552 'MT' avec citerne jaune de la SNCF (époque III) et réf. 4553 'MT' à citerne noire de la SNCF (époque IV). (GVM)



MARKLIN Une 'Ludmilla' DBAG chez Märklin

Après la Réunification des Allemagne de l'Est et de l'Ouest, toutes les locomotives de l'ex RDA ont été intégrées dans le parc de la DB et ont repeintes dans sa livrée rouge typique. Une de ces locos échappa toutefois à ce sort et reçut une livrée vert menthe: il s'agit de la 234 304-4 de la

série des 'Ludmilla', datant de l'époque V. Le modèle Märklin a été réalisé entièrement en métal et pourvu d'un moteur central avec volant d'inertie; il n'est disponible qu'en version trois rails. (GVM)



GOOVER MODELS

Un wagon-trémie 'Fd' avec portillons/ un wagon-pupitre 'Lk1p'

Après le succès de la première série de wagons-trémies du type 'Fd', Goover Models va bientôt sortir quelques nouvelles variantes. Sous la référence 30101, on trouve le même wagon 'Fd' avec tiroirs, mais sans freins. Nouveauté: les versions du 'Fd' avec portillons, tant freiné (réf. 30201) que non freiné (réf. 30301) seront disponibles. Le second modèle de Goover Models est attendu en mars prochain, à savoir un wagon-pupitre du type 'Lk1p'. (GVM)



MAKETTE

Un wagon pour le transport de coke d'époque III

Voici une autre nouvelle version dans l'assortiment des wagons SNCF à deux essieux pour le transport de coke, réalisée par la firme allemande Makette. Martin Klinger a choisi un wagon plus ancien, qui a été mis en service dans les années soixante. Ces wagons sont reconnaissables à leur caisse rivetée et à la traverse de renfort présente sous le châssis. Les versions suivantes sont prévues: Arbel (réf. 4780.1-4 d'époque III)

et Sollac (réf. 4781.1-4 d'époque V). De chaque type, quatre matricules seront disponibles. Ce modèle Makette dispose également d'un châssis métallique et d'une superstructure en plastique. Contrairement aux premiers wagons de coke de cette marque, la caisse a été peinte dans un beau gris mat. Le marquage est quant à lui exemplaire. (GVM)



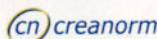
Importation et distribution pour le Benelux et pour la France:



Viessmann



Modelling Engineering Solutions.



Vistiez notre site internet pour toutes les nouveautés 2010:

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

Les nouveautés de ESU: ECoS2, ECoSDetector, nouveau sons pour LokSound...



Nouveau catalogue sur www.modeltrainservice.com



En 2010... 4 nouveaux numéros !

Veuillez voir notre enquête sur www.modeltrainservice.com (page Nürnberg) et peut-être vous est un des 5 gagnants !

8 versions / numéros différents



Nouveaux catalogues : www.modeltrainservice.com

Toutes les nouveautés du Spielwarenmesse Nürnberg sur notre site Internet et sur OnTraxs, le 26 - 27 et 28 février au Spoorwegmuseum à Utrecht (Hollande)



Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

T	S	D
train	service	danckaert

ESU

Hobby Trade

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle station Nord-belge

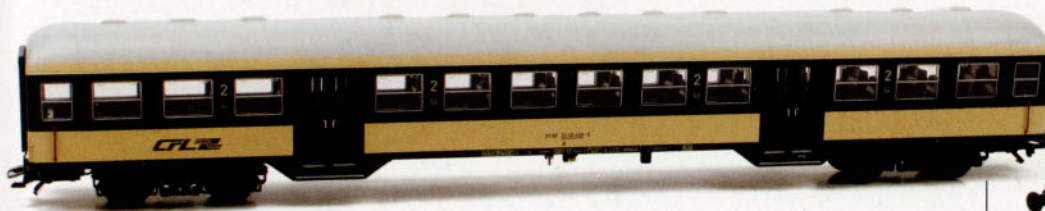
Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack

EDI

www



MÄRKLIN

Un set de voitures CFL

Pour les nombreux amateurs de chemins de fer luxembourgeois, Märklin a sorti un set de trois voitures 'internationales de proximité' du type 'Silberling' en livrée ivoire et verte des CFL (époque IV). Ce set contient deux voitures de 2ème

classe et une voiture mixte 1ère/2ème classe. La peinture et le marquage de ces belles voitures sont très bien réussis. Il s'agit d'un tirage unique, disponible sous la référence 43809. (GVM)



ROCO

Une 1245.5 des OBB

Les amateurs de matériel autrichien se réjouiront de cette version modernisée de la locomotive électrique Rh 1245.5 des OBB (réf. 62645). Cette loco est apte au trafic voyageurs et marchandises et peinte en livrée orange vif, typique des années '90. (GVM)



MÄRKLIN

Une T44 des SJ

Dans sa série des sept modèles spéciaux en H0 sortis à l'occasion des 150 ans de Märklin, on trouve notamment une locomotive Diesel bleue T44 des chemins de fer suédois datant de l'époque IV (réf. 37941). Ce modèle spécial est pourvu d'un décodeur mfx et d'un solide moteur Softdrive Sinus, avec volant d'inertie

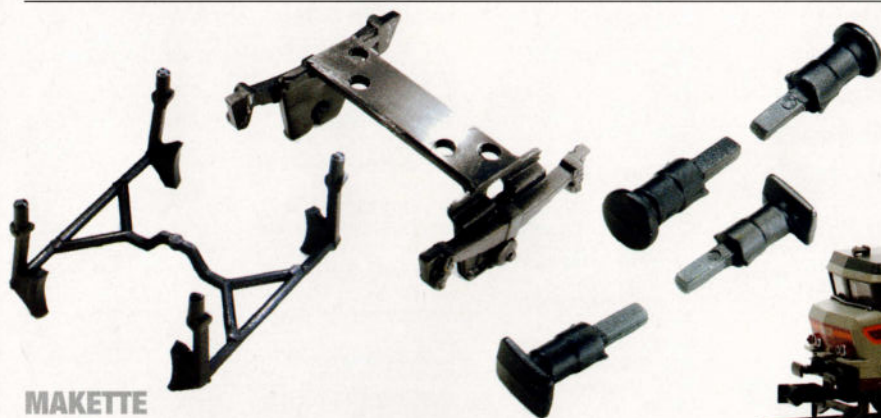
et transmission par cardan sur les deux bogies. Ce modèle est en outre équipé de Leds à ton chaud, d'un aménagement intérieur et de mains courantes en métal. Cette loco est disposée dans un petit boîtier en bois vitré, une photo de l'engin réel étant placée dans le fond de la boîte. (GVM)



ROCO

La Ee3/3 des CFF

Dernièrement est sorti chez Roco un nouveau modèle de la locomotive de manœuvres suisse Ee 3/3 comme elle fut utilisée dans les années '90 à l'époque IV (réf. 62665). Cette loco en livrée rouge est une réédition d'un modèle ancien, pourvu de phares au fonctionnement amélioré (avec des Leds) et dont le marquage suisse est réaliste. Ce modèle est pourvu d'un décodeur à réglage de charge, à huit pôles. Ce même modèle est également disponible en version 'trois rails' (réf. 68666). (GVM)



MAKETTE

Des pièces pour constructeurs

Comme le responsable de la firme Makette est lui-même un modéliste chevronné, il sait à quel point des petites pièces provenant de modèles existants peuvent parfois bien venir à point lors d'une 'fabrication maison'. Martin Klinger, l'initiateur de Makette, propose ainsi à la vente une série de pièces ayant été utilisées lors de la production de ses wagons de minerais et

céréaliers. Il s'agit de tampons – tant ronds que rectangulaires – de timoneries de frein pour wagons à marchandises, d'une suspension d'essieu et d'un dispositif complet pour circulation à tampons joints. Ces pièces sont emballées par dix (douze pour les tampons) et vendues à un prix démocratique: une initiative qui mérite une mention! (GVM)



MINI TRIX

Une BB 15000 SNCF

Une nouveauté dans la gamme Minitrix: la BB 15055 de la SNCF en livrée d'époque IV. Techniquement, ce modèle est identique à ceux des locomotives électriques de la famille des 'nez cassés' déjà réalisés (réf. 12134). (GVM)

TREINSHOP OLAERTS

vous propose:



La locomotive à vapeur du type 36 en laiton

Livrée verte en trois versions AC/DC • Livrée jaune canari AC/DC • Livrée brune AC/DC



**ÉGALEMENT DISPONIBLE
MAINTENANT:
LES VOITURES INTERSOC**



Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts - www.treinshopolaerts.be

0220/867TMM/Olaerts

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



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 : contact@pierredominique.com

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

**échelle H0 NOUVEAUTÉS
GRANDE NOUVEAUTÉ ROCO**



Ref 82300 Locomotive vapeur Pacific 231
NORD (Version musée) 399€
Ref 68301 Idem AC Digital Sound 519€
Ref 61402 Cof. train réversible SBB 419€

MTH EN O NOUVEAUTÉ



Ref 20-3343-1 Locomotive vapeur 231
Chapelon Pacific SNCF DC & AC (Noire)
Ref 20-3344-1 Idem (Verte) 1099€ Pièce
Ref 20-3345-1 Idem (Marron) 1269€
Ref 20-3388-1 Idem (Grise)

RIVAROSSI



Ref HR4101 Voiture lits LX ep. UIC 79€
Ref HR4102 Voiture lits MU CIVL 79€

MÄRKLIN PROMO

Ref 26153 Herpa monument t. Dig. 459€ 489€
Ref 44333 Coffret de 3 wagons plat
à bord bas 19€ 20€
Ref 48045 Système de transport Kombirail
avec semi-remorques privées 99€ 140€



REE MODELES

Ref WB013 Coffret 2 wagons céréaliers
CTC SNCF 56€
Ref WB014 Coffret 2 wagons céréaliers
STEMI / CTC SNCF 56€
Ref WB015 Coffret 2 wagons céréaliers
CTC SNCF 56€

Ref WB016 Coffret 2
wagons céréaliers
TRANSCÉRALES
SNCF 56€

Ref WB018 Wagon
céréalière SANDERS
SNCF 30€

Ref WB019 Coffret 2 wagons céréaliers
STEMI SNCF 59€

Ref WB020
Wagon trémie
coke SIMOTRA
SNCF 30€

Ref WB021 Wagon trémie coke SOTRA-
SID SNCF 30€

Ref WB022 Coffret 2 wagons céréaliers
STEMI / SIMOTRA SNCF 59€

Ref WB023 Wagon trémie coke CGIP
SNCF 30€

Ref WB024
Coffret 2
wagons
céréaliers
ARBEL SNCF 59€

Ref 26514 Herpa monument
train 349€ 629€

Ref 21251 Coffret Willy Belz 339€ 629€

TRIX PROMO

Ref 2138 ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
115€ 160€



Ref 24504.1 Wagon kangourou CALBER-
SON SNCF 36€ 46€
Ref 24504.2 Wagon porte conteneurs CMA
CGM SNCF 36€ 46€
Ref 24504.3
Wagon
porte conte-
neurs DELMAS SNCF 33€ 46€

Ref HJ2020
BB 67000
SNCF
109€ 170€

Ref HJ2025 CC 6549 Maurienne SNCF
159€ 170€

Ref HJ2052 BB 36060 159€ 400€
Ref HJ2053 BB 26008 livrée en voyage
155€ 400€

Ref HJ4026 Voiture OCEM mixte 1^{er}/2^{cl}
SNCF 30.5€ 62€

Ref HJ4027 Voiture OCEM 3^{cl} SNCF
30.5€ 46€

Ref HJ4028 Voiture OCEM 3^{cl} SNCF
30.5€ 46€

Ref HJ4029 Voiture OCEM mixte fourgon /
3^{cl} SNCF 30.5€ 46€

Ref 2116
Autorail ABJ 1
PLM Digital
125€ 400€

Ref 2138 ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
115€ 160€

ELECTROTREN PROMO

Ref 2116
Autorail ABJ 1
PLM Digital
125€ 400€

Ref 2138 ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
115€ 160€

Ref 2138 ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
115€ 160€



Ref 2138D ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
Digital 125€ 400€
Ref 2140 ABJ 3 2^{cl} SNCF toit rouge
103€ 170€

Ref 2140D ABJ 3 2^{cl} SNCF toit crème
Digital 119€ 160€

HERIS PROMO
Ref 18018 V. lits CIWL type P 22.5€ 62€
Ref 18019 V.lits CIWL type P 22.5€ 62€

RETRO 87 PROMO
Ref 7304 Renault Frégate
bleue 35€ 40.5€

Ref 7306 Renault Frégate
grenat 35€ 40.5€

Ref 7322 Renault Juvaquatre
beige 34€ 39.25€

Ref 7322 Renault Juvaquatre
fourgonnette gris claire 34€ 39.25€

**BREKINA / SAI
SPECIALE 2CV PROMO**

Ref 14103 Citroën 2CV fourgonnette 1961
MICHELIN 4€

Ref 14113 Idem 1961 EDF 4€

Ref 14114 Idem gendarmerie 6€ 40€

Ref 2033 Idem 1961 bleu myosotis 6€ 40€

Ref 2036 Idem 1961 gris rose 8€ 40€

Ref 2037 Idem 1961 ivoire 8€ 40€

Ref 2041 Idem POSTES 6€ 40€

Ref 2059 Idem MERE PICON 8€ 44€

Ref 2060 Idem LA VACHE QUI RIT 11€

Ref 2061 Idem HUILLE L'ESSEUR 8€ 44€

**PORT OFFERT
A PARTIR
DE 399 EUROS
DE COMMANDE**

Retrouvez-nous sur **www.pierredominique.com**

La pratique du modélisme ferroviaire: partie 1 – Projets et desserte (Praktijkboek modelspoorwegen : deel 1 – Ontwerpen en bedienen)

En novembre 1996 est paru un livre de pratique du modélisme ferroviaire, un ouvrage devenu un must depuis lors. Un manuel unique, destiné tant aux débutants qu'aux constructeurs plus évolués en modélisme ferroviaire. Au cours de la décennie écoulée, de nombreux nouveaux produits destinés au modélisme ferroviaire ont été mis sur le marché, et les modélistes ont commencé à prospecter dans d'autres domaines que le leur. Bref : les raisons étaient suffisantes pour envisager une mise à jour de cet ouvrage. Cette dernière est donc basée sur la version d'origine, qui a toutefois complètement été revue et complétée par de nombreux chapitres. Afin de procurer à tous les sujets abordés un espace suffisant, ce livre a désormais été divisé en trois tomes.

Le tome 1 aide le modéliste à concevoir le tracé des voies sur son réseau modèle. Quels choix doit-il faire dans les domaines suivants : thème, échelle, forme, espace et exploitation? Ce livre procure une

matière de fond théorique pour l'aménagement d'un site ferroviaire, ainsi que des directives et des normes pour la conception d'un plan de voies. Ce livre constitue également un manuel d'utilisation pour la commande électrique de réseaux modèles. Sur base de schémas très clairs, de nombreux montages sont expliqués, aussi bien pour le mode analogique que digital.

Cet ouvrage de référence en trois tomes a vu le jour grâce à la plume de notre collaborateur Gerard Tombroek, qui décrit en détails tous les aspects du modélisme ferroviaire, en collaboration étroite avec d'autres modélistes ferroviaires chevronnés. Ce livre se distingue par sa présentation très claire, illustrée de nombreuses photos d'exemples, de croquis et de photos des plus beaux réseaux modèles belges. De plus, le tout est d'inspiration belge ou néerlandaise, sans pour autant négliger les thèmes ferroviaires étrangers.

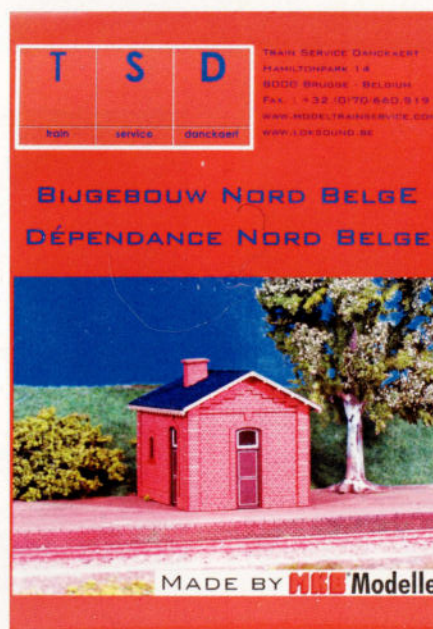
Le premier tome de cet ouvrage de référence



devrait être disponible début mars chez les détaillants spécialisés. Il devrait compter 180 pages, une couverture solide et un prix conseillé de 29,95 €. Le tome 2 (Infrastructure et superstructure) et le tome 3 (Décors et techniques) sont en préparation. (GVM)



KIT NORD Kit Nord étend sa gamme de kits à assembler avec quelques accessoires destinés aux modélistes constructeurs. Sous la référence 873001, nous trouvons ainsi un set de corniches en résine. Ces corniches ont les dimensions suivantes : 19 cm de long, 3 mm de haut et 3,6 mm de large. Elles sont particulièrement fragiles. Chaque set en contient deux. Un second set neuf est constitué de plaques de construction en plâtre. Repris sous la référence 872001, une boîte contient des plaques murales de briques réalisées en argile très fine pour modélisme. Chaque plaque a les dimensions suivantes : 200 mm x 150, et 5 mm d'épaisseur. Les briques sont figurées en croisillons et sont très finement gravées. Pour la confection de portes et de fenêtres, la technique telle que décrite précédemment par Theo Huybrechts convient parfaitement. Chaque set contient également un petit sachet d'argile fine pour modélisme, afin d'effectuer quelques réparations ou boucher l'une ou l'autre fissure. (GVM)



TRAIN SERVICE DANCKAERT/MKB

Un bâtiment annexe 'Nord-Belge'

En complément à la gare 'Nord Belge' réalisée précédemment, TSD sort maintenant un kit d'un petit bâtiment annexe, également du Nord-Belge. Cette annexe est également réalisée en carton découpé au laser et en papier coloré. La manière d'assembler ce kit est identique à celle utilisée pour le bâtiment de gare et a été décrite dans notre numéro 84. Cet édicule constitue peut-être un projet idéal pour s'exercer à la technique, avant d'entamer la construction de la gare proprement dite... (GVM)



SYLVIA

Ce spécialiste français d'arbres en miniatures enrichit sa gamme de deux nouveaux exemplaires. Le premier est un grand sapin Douglas qui en modèle, atteint 30 cm de hauteur (réf. 51410). Le second est un taxus adulte d'une hauteur de 15 cm (réf. 50210). Comme les arbres Sylvia sont confectionnés à la main, ils ne sont pas particulièrement bon marché : le sapin coûte ainsi 44,90 € et le taxus 32,10 €. (GVM)

MAGASIN DE TRAINS MINIATURES VAN DAELE HERMAN

50

ANS
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
EXPIÉRIENCE

IEPERSTRAAT 47
B-8700 TIELT
051 40 01 19 TEL
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



TECHNO HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

Modeltrein Paradise

Trains aux bons prix, service, garantie

Adam Modelbau, Artitec, B-Models, Brekina, Busch, ESU, Evergreen, Faller, Fleischmann, GoooverModels, Hack Bruggen, Herpa, Hobbytrade, Jouef, Kembel, KombiModell, LS Models, Märklin, Mehano, Peco, Piko, Rivarossi, Roco, Rollentestbanken, Seinen Henckens, Sommerfeldt, Trix, Viessmann, ViTrains, Walthers, Woodland Scenics

WWW.MODEL TREIN-PARADISE.BE

Heures d'ouverture:

Lu & ma : fermé
Me & je : 14 à 18h30
Ve : 14 à 17h30
Sa : 10 à 16h
Di : 10 à 12h
ou sur rendez-vous



92004 - 92504 - NMBS / SNCB - E-loc 1206

Modeltrein Paradise sort en exclusivité une série de 150 exemplaires de la 1206 SNCB

92004 SNCB - loco 1206 - série exclusive en DC - 92504 SNCB - loco 1206 - AC digitale série exclusive
Ces locos sont accompagnées par un certificat numéroté / 150 - Les ressorts sur les bogies sont bleus
- Nouveau type de panto, très finement réalisé - Le logo Magelan en différents endroits et tailles
- Présence du ventilateur pour airco.

Grote Baan 122, 9100 St. Niklaas • Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODEL TREIN-PARADISE.COM

Chers clients,

A partir de maintenant, nous vous accueillerons dans **notre magasin rénové pour modélisme ferroviaire.**

Nous lui avons donné un design plus aéré, avec des vitrines ouvertes afin de vous permettre de vous approcher de nos modèles à l'échelle. Tous ces trains sont disponibles aussi bien en version continu (DC) qu'alternatif (AC), afin de mieux pouvoir informer notre clientèle.

Suite à cette rénovation, **des occasions** sont à faire, à **des prix cassés**; à noter que notre garantie de 24 mois reste également valable sur ces promotions.

Bien à vous
Luc et Christine

CL-Decor bvba

Stationsstraat 79 - 8340 Sijsele Damme - tel. 050 35 04 62 - gsm 0477 271 496

www.cidecor.be

0989_0048_TMM_CLDecor



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

STAGES IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :
WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS

obeeliks

www.obeeliks.com

OBEELIKS E-SHOP

Dreamcollection

Rue du Midi 50 • 1000 Bruxelles
Tél 02 511 18 00

Ouvert du lundi au samedi de 10h30 à 18h00.

Disponible fin décembre

Modèle HO motorisé
aménagement intérieur

DSS

Série limitée



5 numeros disponibles:
3006 - 3013 - 3022 - 3038 - 3041

Service techn. 0486 35 11 71

Exclusivité



Flexity tram 3000 STIB

0988_0124_TMM_Dreamcollection

GOOVER MODELS SCENERY

Les initiateurs de Goover Models ont manifestement de bons contacts en Chine, car ils proposent désormais leur propre gamme de produits pour décors. Cette gamme est fort étendue et reprend entre autres plus d'arbres (même des palmiers !), des tapis herbeux et des matériaux pour saupoudrage. Nous avons également découvert des poteaux d'éclairage (à l'échelle 1/100ème), des figurines aux échelles 1/25, 1/30-1/45 et 1/87, ainsi que des portillons et des clôtures à l'échelle 1/100ème. Chez Goover Models Scenery, vous pouvez également acquérir des autos miniatures en métal (aux échelles 1/24-1/32-1/43-1/64-1/72) ou en plastique (aux échelles 1/75-1/100-1/150-1/200). Plus d'infos et d'illustrations peuvent être consultées sur le site web www.goovermodels.be, rubrique 'Produits'. (GVM)



NOCH Des mini plantes découpés au laser

Grâce aux techniques de découpe au laser les plus récentes, Noch a réussi à produire des mini-plantes très réalistes à l'échelle HO. Ces plantes sont découpées de façon filigrane au laser dans un papier coloré très fin, et doivent être mises à bonne forme par l'acheteur. L'effet produit est saisissant. Au total, 14 nouvelles plantes sont disponibles, comme des rosiers grimpants (ou non), des tulipes, des fraises, différentes sortes de mauvaises herbes, ainsi qu'un jeu de dalles en béton, pour la réalisation d'un sentier de jardin. (GVM)

JOEFIX STUDIO'S

Des mottes et des bandes de gazon

La firme brugoise Joefix Studio's est surtout connue dans les milieux du modélisme militaire. Même si l'approche du concept 'modélisme de construction' est parfois différente de celle suivie par les modélistes ferroviaires, techniques et matériaux sont souvent les mêmes lors de la réalisation de dioramas. Joefix Studio's complète ainsi sa gamme de produits pour décors par quelques références parfaitement utilisables en modélisme ferroviaire. Première nouveauté : des mottes de gazon, plutôt des petites touffes de brins d'herbe bien droite, fixées sur une feuille de plastique. Ces touffes peuvent aisément être enlevées une par une. Ces touffes peuvent être obtenues en teintes réalistes comme des couleurs claires d'automne (réf. 144), foncées d'automne (réf. 143) et couleurs d'hiver (réf. 145). La seconde nouveauté est constituée de tapis herbeux, cons-



titués de brins d'herbe droits. Ils sont disponibles dans les mêmes teintes que les brins d'herbe. Tant les brins que les tapis sont emballés dans des emballages pratiques, bien hermétiques. Les produits Joefix Studio's sont disponibles dans les meilleurs commerces. (GVM)



NOCH Des figurines

Le vaste programme des figurines Noch a été étendu par un certain nombre de nouvelles pièces, peintes d'origine. Nouveautés en HO : un set de paroissiens, divers promeneurs et randonneurs en altitude et plusieurs sets de figurines représentant des Allemands en costumes traditionnels. Ces figurines présentent des faces un peu plus grandes, ce qui les rend plus

expressives. A l'échelle N, les thèmes reproduits sont des grévistes, des ouvriers de la construction, des enfants au jeu, des campeurs, des pêcheurs et des canots de plaisance. (GVM)

Remerciements à Het Spoor, Modelbouw Herman verschooten et Jocadis



GRANDE BOURSE DE MODELISME FERROVIAIRE

BLANKENBERGE

WEEKEND DE PAQUES LES 3 - 4 - 5 AVRIL 2010

SALLE "FORUM"
KERKSTRAAT 66 BLANKENBERGE
DE 10H A 18H EN CONTINU

ENTREE GRATUITE

EGALEMENT EXPOSITION DE RESEAUX ET DE DIORAMAS ENTRE AUTRES
2 RESEAUX MARKLIN EN PROVENANCE DU PIER
STANDS AVEC DU MATERIEL NEUF ET D'OCCASION
STAND SPECIALE **ACCESSOIRES MILITARY**

ORGANISE PAR



UNE EXPOSITION PERMANANTE AU SUJET DES CHEMINS
DE FER BELGES ET LUXEMBOURGEOIS

NOUS VOUS ACCEUILLONS EGALEMENT AVEC PLAISIR AU MAGASIN

WWW.MINITRAINEXPO.BE

MINITRAINEXPO@TELENET.BE

EN COLLABORATION AVEC LE CLUB DE MODELISME
" DE DWARSLIGGERS "



La Foire aux jouets de Nuremberg anno 2010

LA FOIRE ANNUELLE AUX JOUETS DE NUREMBERG EST À CHAQUE FOIS UN ÉVÉNEMENT QUI FOCALISE TOUTE L'ATTENTION DU PETIT MONDE DU MODÉLISME FERROVIAIRE. ET MÊME SI CETTE FOIRE A PERDU BEAUCOUP DE SON CHARME DEPUIS QUE LES NOUVEAUTÉS SONT DÉSORMAIS DÉVOILÉES SUR INTERNET, SA VISITE PAR NOS RÉDACTEURS RESTE UNE MISSION AGRÉABLE CERTES, MAIS INDISPENSABLE. EN EFFET, LES CONTACTS PERSONNELS ÉTABLIS AVEC LES FABRICANTS ET LES IMPORTATEURS À CETTE OCCASION NE PEUVENT EN RIEN ÊTRE REMPLACÉS. LE PRÉSENT ARTICLE VOUS DONNERA UN APERÇU SUCCINCT DES PRINCIPALES NOUVEAUTÉS INTÉRESSANT LES MARCHÉS BELGE ET NÉERLANDAIS. LA PLUPART DE CES NOUVEAUTÉS SONT À L'ÉCHELLE H0, CELLE DONT L'ASSORTIMENT EST ÉGALEMENT LE PLUS VASTE. QUANT AUX NOUVEAUTÉS DANS LE DOMAINE DES AUTOS MINIATURES, CE SERA POUR NOTRE PROCHAIN NUMÉRO.

ARTITEC

Le succès enregistré par les premiers modèles de matériel roulant réalisés par Artitec a indiscutablement contribué au fait que cette initiative sera poursuivie dans l'avenir. Pour l'instant donc, plus de nouveaux bâtiments, mais quelques belles surprises pour le marché intérieur néerlandais. Sans doute la principale nouveauté de l'année pour nos amis du Nord : une rame de voitures DDM1 à double étage des NS. Tant la voiture-pilote 'Bvk' que les voitures 'ABv' et 'Bv' seront réalisées en modèle et proposés en set. Tout comme en réalité, vous pourrez choisir parmi différents sets qui seront ornés du logo et du nom d'une espèce animale menacée (tigre, cigogne, baleine, rhinocéros et éléphant). Afin de former une rame d'aspect réaliste, des voitures supplémentaires seront disponibles. Autre nouveauté : une voiture génératrice comme celles qui étaient utilisées sur les lignes rurales en tête et en queue de rames de voitures 'Plan E' remorquées par une Diesel de la série 2400. Ces rames à la composition typique pourront désormais être aussi reproduites en modèles réduits. L'autorail DE1 sorti au cours de l'année dernière sort maintenant en livrée rouge, très attirante. La voiture 'Plan W' sort en version avec portes élargies et à un prix promotionnel très intéressant.





AUHAGEN En 2010, Auhagen fête sa 125ème année d'existence, ce qui en fait l'une des entreprises familiales les plus anciennes dans le secteur du modélisme ferroviaire. Son programme pour 2010 est ambitieux. Nous avons trouvé particulièrement charmante cette ancienne usine datant du siècle dernier (en 1900), dont l'entrée couverte est inspirée du portail de l'ancien constructeur de wagons Görlitz. Cette usine est constituée de ce portail d'entrée, d'un bâtiment de production et d'un grand atelier, le tout dans le style que l'on pouvait rencontrer dans l'Europe de l'Ouest et l'Europe Centrale. Des 'logements-casernes' pour ouvriers sont également disponibles.



BELI-BECO

Beli-Beco est un fabricant allemand de maisons de poupées, qui est présent à la Foire depuis près de 50 ans avec son stand qui propose des lampes, des prises et des petits interrupteurs : rien de vraiment neuf ni intéressant. Mais récemment, la dernière génération de la famille Bräuer est désormais à la tête de cette firme et présente un système d'éclairage moderne qui est exactement aux bonnes échelles (tant au 1/87 qu'au 1/160). Ces nouvelles lampes sont très fines, la lumière étant guidée à l'intérieur d'un conduit métallique (amovible) via des fibres lumineuses, la source de lumière (une Led) étant cachée dans un socle, en-dessous. Pour les 'constructeurs maison', de tels socles sont disponibles séparément. Un bel exemple de réalisation d'un éclairage en miniature: cette horloge de quai éclairée, à l'échelle N.



B-MODELS

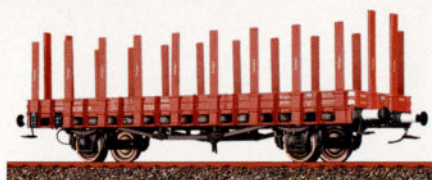
Elles ont été annoncées l'année passée et sortent cette année, vers l'été: les différentes versions de la série 55 SNCB. Nous avons pu en voir plusieurs prototypes et en avons remarqué les nombreux et fins éléments comme certaines parties de toiture, des grillages et des

marchepieds. Les wagons céréalières 'Uapps' et de minerais 'Fals' également annoncés sont quasi prêts à être produits. Pour le futur, B-Models annonce la sortie d'un modèle du wagon bâché 'Rils' en versions belge, néerlandaise, luxembourgeoise et suisse.



BRAWA

La plus intéressante nouveauté chez Brawa est incontestablement ce modèle à l'échelle H0 de la locomotive prussienne G 5.4 pour trains de marchandises, qui sort également sous la version d'une BR 54 allemande. Une centaine de ces locomotives ont assuré du service en Belgique après la Première Guerre mondiale, où elles formèrent le type 74. La dernière loco de cette série fut radiée des écritures en 1932. Une variante belge de ce modèle n'est pas prévue chez Brawa, mais les modélistes habiles de leurs mains disposent ainsi d'une bonne base pour une transformation. Brawa annonce également la sortie de la loco Diesel pour manœuvres 'Gravita 10BB' de Voith, d'abord comme BR 260 de la DB en livrée rouge, aussi bien en H0 qu'en



N. La belle gamme de wagons anciens est complétée d'un wagon à ranchers Rr20 de la DB, d'un fermé Glr 22 (Dresden) de la DB et d'un nouveau wagon-citerne à quatre essieux.



GamesOnTrack

Cette firme danoise présentait l'année passée son système de commande de trains; cette année, elle présentait cette fois son système de positionnement. Moyennant l'implantation d'un petit émetteur dans la loco et le placement de quelques récepteurs, ce système est capable de positionner au centimètre près un convoi donné. Ce pourrait être un dispositif intéressant, s'il n'était entaché de quelques inconvénients. Ainsi, les convois sont indétectables dans les tunnels et les gares fantômes sans le placement de récepteurs supplémentaires, car ces derniers doivent pouvoir littéralement 'voir' le convoi. Le plus gros handicap est le fait qu'il faille forer un trou d'un cm dans le toit pour le placement de l'émetteur. Sur quelques locos Diesel, cette antenne peut être camouflée sous une grille de ventilateur, mais nous doutons que beaucoup de modélistes soient prêts à faire des trous dans leurs modèles chéris !

ETS

Intéressant chez ETS – ce fabricant tchèque bien connu de modèles réduits en métal à l'échelle 0 – un modèle d'une V36 allemande. Pour les

amateurs de vapeur à l'échelle 0, ETS sortira un modèle des locos BR 64 et BR 24.



BRELEC

Notre spécialiste belge en éclairages de convois était à nouveau présent avec un très beau stand. Comme nouveautés, on pouvait notam-

ment y voir des Leds pour phares à utilisation universelle, montées sur des petites platines flexibles.

ESU

La nouvelle centrale EcoS annoncée l'année passée est désormais disponible. Cette centrale peut également être complétée par une commande à distance sans fil, qui vous donne la possibilité de bouger autour de votre réseau. On trouve en outre une commande manuelle IR sans fils: la 'Navigator'. Il s'agit d'une petite centrale digitale autonome, comparable à la 'Dynamis' de Bachmann et destinée aux réseaux petits et moyens.

Les décodeurs sons ESU ont de nos jours tellement de possibilités non utilisées que la firme a décidé de concevoir elle-même une locomotive! Il s'agira de la BR 215 bien connue. Ce modèle ne sera pas seulement très détaillé, mais émettra nombre de sons et de sonneries... Il sera également pourvu d'un générateur de fumée qui en produira plus ou moins, au moment voulu. Pourvue également de senseurs, cette loco émettra en outre des bruits réalistes lors du franchissement de courbes ou d'aiguillages!



FALLER

Bien que Faller ait passé une mauvaise année et a même été mis un temps sous curatelle, cette marque existe toujours et considère l'avenir avec confiance. Quelques intéressants nouveaux produits devraient inverser la tendance. C'est ainsi que cette année encore, Faller propose de nouveau quelques boîtes à construire 'mixtes', réalisées par la technique du laser. Une base stable faite de fin MDF est combinée avec des parois en carton découpées au laser, le tout décoré soit par du plastique fin également découpé au laser, soit du bois véritable ou encore du carton imprimé. Sous le logo 'Faller-Lasercut', nous avons trouvé un bâtiment de gare en briques 'Klingenberg' flanqué d'un édicule pour toilettes, une cabine de signalisation allemande, une maisonnette de garde-voie, une remise à marchandises et une caserne de pompiers rustique. Quelques modèles de cette gamme 'Lasercut' seront également mis sur le marché à l'échelle N.

La gamme des kits à assembler en plastique est également étendue cette année par le beau bâtiment de gare 'Vogelsheim', inspiré du style alsacien. A remarquer également un commerce d'aliments pour bétail, avec une tour et deux silos pourvus d'une installation de (dé)chargement, ainsi qu'un détaillant de charbon et de combustible. Nouveau également, cette grande grue à portique (statique). Intéressant pour un réseau situé en pays plat: une nouvelle habitation pour familles nombreuses, avec édifices attenants.



Pour les amateurs de petites villes allemandes typiques, Faller sort toute une série de petites maisons communales; certaines d'entre-elles ne dépareilleraient pas sur un réseau modèle inspiré de nos Cantons de l'Est...

Chaque année, Faller produit également un modèle 'Premium', qui n'est repris que pendant une seule année au catalogue et donc réalisé en tirage limité. Pour 2010, il s'agira d'une véritable cokerie, avec fours à coke, stocks de charbon, ascenseur vertical, le tout étant surmonté d'une haute cheminée d'usine. L'avantage de ce kit est qu'il restitue bien l'atmosphère d'une cokerie, tout en ne prenant pas trop d'espace, ce qui permet de l'intégrer sur des réseaux modèles moyens en taille.

Et la technique de la découpe au laser fait également son entrée dans le 'Faller Car System'.



Sous le label 'Laser-Street', Faller sort un système de tronçons de rues en bois, pourvus de logement pour fil conducteur et pour les sections d'arrêt. Ces tronçons de rues sont constitués de triplex de 3 mm d'épaisseur, ont une largeur de 50 mm et sont pourvus de fiches de liaison solides. Le rayon intérieur est de 218 mm et le rayon extérieur de 268 mm. Ces tronçons de rues peuvent être recouverts par un revêtement de rue au choix. Enfin, Faller propose désormais son propre appareil pour engazonner, sous la dénomination de 'Gras-fix'; il peut être équipé de très petits entonnoirs supplémentaires et d'un tamis de saupoudrage.



BUSCH

Le thème central chez Busch cette année est l'exploitation des mines et des carrières. Outre les bâtiments typiques et les éléments de décor cadrant avec l'exploitation d'une mine ou d'une carrière, Busch propose une véritable locomotive de mine à voie étroite en H0. Cette loco et les wagons y associés circulent sur de la voie Z de Märklin, ce qui en fait de l'échelle H0i ou H0f. Ce modèle est basé sur une loco à accumulateurs provenant de la RDA et est mue par un micromoteur aux bonnes caractéristiques de roulement. Comme ce micromoteur n'utilise que très peu de courant, il ne nécessite pas de transfo pour son alimentation: deux piles 'AA' de 1,5 V suffisent. La prise de courant est facilitée par effet de magnétisme: sous la voie Z standard de Märklin se trouvent de fines plaquettes de métal destinées à augmenter l'attraction magnétique. Les petites locos sont pourvues d'un phare à Led à l'avant. Outre les inévitables wagons-trémies, on trouve également des petits wagons pour matériaux et pour le transport des mineurs. La voie de la mine ne nécessite que peu de place, les courbes ayant un rayon de 100 mm. Cette locomotive de mine pour voie étroite intéressera sans aucun doute les constructeurs de mini-réseaux.

Outre une série d'entrées de mines typiques, nous



avons également parmi les bâtiments de mine un chevalet en bois véritable, une remise pour locomotives, une installation de transbordement entre les wagons de mine et la voie normale et même un véritable puits de mine avec ascenseur, destiné

à être intégré dans le paysage. Parmi les bâtiments conventionnels, nous avons remarqué un théâtre et une petite caserne des pompiers. Outre ces bâtiments, l'assortiment du matériel pour paysages de la série 'Natur Pur' a également été étendu.

FERIVAN

Ferivan existe cette année depuis vingt ans et va combler les amateurs de trams par un nouveau modèle. Il s'agira d'une motrice vicinale (de la série 9565 à 9580) des anciens réseaux urbains de Louvain et de Malines. Ces trams ont été modernisés entre 1939 et 1949 par les ateliers SNCV de Kessel-Lo, sur base d'anciennes motrices du type 'La Hestre'. Après la suppression des réseaux urbains de Louvain et de Malines, quelques motrices de cette série ont été transformées en remorques. Un prototype fait main était visible à Nuremberg, le modèle de série étant attendu pour la fin de cette année.



FLEISCHMANN

Sur le stand commun à Fleischmann et à Roco, le thème de la mine était très présent. Ces deux fabricants utilisent désormais également le carton découpé au laser pour la construction de leurs bâtiments. C'est la mine de Zollern qui a servi d'exemple: ces bâtiments sont impressionnants et filigranes. Fleischmann les reproduit quant à lui à l'échelle N. Concernant le matériel roulant, c'est également la carte Fleischmann qui est jouée. Une nouveauté pour notre pays est le set de deux wagons 'Falns' en livrées Xpedys et Sea-Rail. Nos amis néerlandais disposeront d'un choix plus vaste: un set de deux wagons porte-conteneurs, de deux wagons tombereaux 'Eaos' bleus, d'un 'Res' plat et un set de 4 wagons-trémies 'Tds' en livrées brune et bleue et cinq 'Fad' de teinte grise. Trois voitures ICK des NS seront également réalisées. Et pour les amateurs des chemins de fer luxembourgeois, on note un modèle de la loco électrique du type 4000. En H0, l'offre concernant notre pays est également réduite à deux petits wagons datant de l'époque III: il s'agit d'un type 'O' (un tombereau) et d'un wagon à six clapets mobiles, tous deux réalisés en livrée verte SNCB.



MODELLBAHN UNION

Malgré les prix élevés pour la location d'un stand à la Foire aux jouets de Nuremberg, cette manifestation reste l'occasion par excellence pour se faire connaître dans le monde du modélisme ferroviaire, surtout pour les nouvelles firmes. C'est ainsi que nous y avons découvert sur le stand du distributeur allemand 'Japan Model Railways' la firme Modellbahn Union. Cette firme se consacre à l'échelle N, sa gamme étant pour l'instant constituée des wagons pour le transport de coils 'Shimmns 708' (DB, DB-Cargo, CFF), du wagon bâché 'Shimmns-tu 718' (DB Cargo et DB Railion) et du wagon-citerne 'Zafns' de la SNCF. Ces wagons sont bien reproduits à l'échelle 1/160 et réalisés par Dapol. Modellbahn Union ne disposant pas encore d'un représentant pour la Belgique, vous pourrez trouver des infos sur le site web www.JapanModelRailways.com.

HEKI

Chez le spécialiste des paysages Heki, la gamme actuelle des peupliers a été complétée par une série d'arbres 'super artline', à savoir des arbres emballés à la pièce et d'aspect très réalistes. Parmi les matériaux sous forme de flocons, nous avons découvert le nouveau 'Heki Blätterflor', qui permet d'imiter de façon très réaliste

le feuillage des peupliers. Les minuscules petites feuilles sont fixées sur une fine membrane pratiquement invisible. Autre nouveauté dans la gamme: des touffes d'herbe en fleurs.

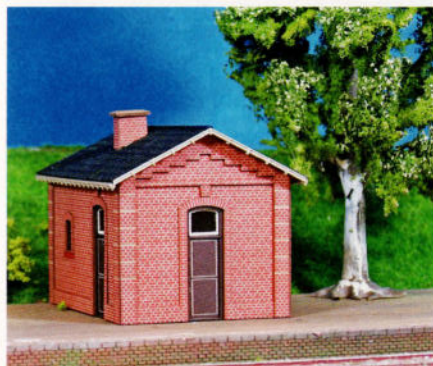
HAG

Nouveauté chez HAG: un modèle de la rame GTW2/6 du BLS/RM, qui sortira également en deux versions des CFF. Pour le marché belge,

notons la sortie en tirage limité de 250 exemplaires d'un wagon-citerne à quatre essieux du type 'Uahs' en livrée bleue et blanche de

la firme Solvay.





HOBBY TRADE / Train Service Danckaert

Après le succès des wagons colis, quatre nouvelles livrées devraient encore voir le jour cette année. Il faudra choisir parmi dix livrées différentes : les clients peuvent voter à cet effet sur le site web de TSD. Pour les Pays-Bas, quelques sets comprenant des wagons fermés du type 'Hbis' sont en chantier. Ces wagons sortiront en livrée brune ou bleue, avec grand ou petit logo. Un wagon particulier est ce wagon plat 'Laads 800 B', destiné au transport de grosses pièces comme des tuyaux, des camions, etc. Hobby Trade se consacre également à la réalisation de locomotives Diesel du type 'Traxx'. Les deux versions disponibles, à savoir celles de Metronom et de Hvle, sont particulièrement colorées. Des voitures prêtes à l'emploi de la marque 'Ade' si réputée sont également distribuées via TSD: superbes, mais... coûteuses!



HUPPERTZ-MODELL-BAU

Ce fabricant allemand est un véritable pionnier dans la réalisation de bâtiments en carton découpé au laser. Cette firme travaille en sous-traitance pour de nombreux fabricants, mais propose également ses propres produits sous le label HMB. Cette firme se consacre surtout à la reproduction de modèles de l'industrie

lourde allemande de la région de la Ruhr, dans les années soixante. Le carton peut être découpé de manière particulièrement filigrane grâce au laser, jusqu'à de petits grillages, difficiles à distinguer de pièces identiques qui auraient été réalisées en photogravure. Pour toutes infos, rendez-vous sur le site www.hmb-technics.com.



JÄGERNDORFER

Une version particulièrement bien réalisée du 'Railjet' des ÖBB a été aperçue chez ce fabricant, jusqu'à présent encore inconnu. Cette rame est constituée d'une loco Taurus et d'une rame de voitures, le tout étant peint dans une livrée moderne rouge foncé et grise.



HACK Brücken

Les ponts métalliques Hack sont déjà sur le marché depuis quelques années; la gamme sera à nouveau étendue en 2010 de quelques beaux

modèles, dont un superbe pont à arche à deux voies, disponible tant à l'échelle N que H0.

KIBRI

Kibri a été repris par Viessmann, en ce début d'année. Ceci explique pourquoi le programme de cette marque ne présente pratiquement aucun nouveau kit à construire, mais bien quelques véhicules 'prêts à l'emploi' réalisés sur base de modèles Kibri existants. Comme nouveauté, pointons cette machine à renouveler le ballast 'Stopfexpress' de Plasser & Theurer, un modèle complet en état de marche, motorisé et pourvu de phares à l'avant et à l'arrière, d'un dispositif de bourrage du ballast fonctionnel (!) et d'un décodeur DCC (uniquement pour courant continu). Une grue Gottwald prête à rouler est également disponible, tant à l'échelle H0 que N. Des nouveautés sont également à noter dans le domaine des camions, comme ce camion-benne Mercedes MB Actros, qui est disponible soit en kit à assembler, soit déjà assemblé, et pourvu de phares Leds et d'une benne basculante. Un élévateur à fourche Kalmar est également disponible: fonctionnelle, sa fourche peut être actionnée vers le haut ou vers le bas. On note encore par ailleurs une grue à tourelle mobile et une grue Liebherr à bras mobile. Enfin, notons toute une série de véhicules Kibri prêts à rouler et pourvus de gyrophares clignotants: l'influence de Viessmann est déjà bien visible...

LILIPUT

Rien de neuf pour la Belgique, chez le groupe Bachmann. Nous avons toutefois noté un étonnant transport d'un camion datant de 1931, d'un design très particulier. Ce fabricant se consacre aussi à l'échelle N et sort la 'Flirt' dans les livrées DB, Eurobahn et CFF.



JOWI

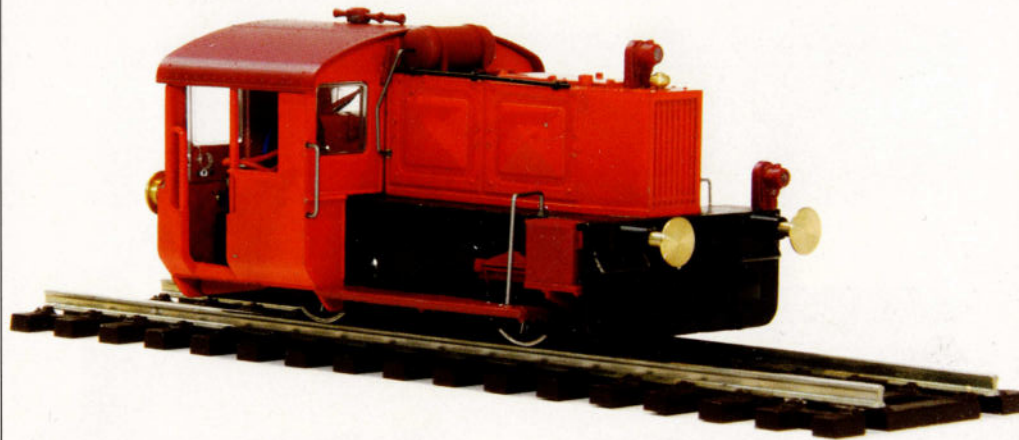
Jowi est spécialiste en arrière-plans pour réseaux modèles et produit entre autre un tel arrière-plan 'jour/nuit' assez unique. Nouveau dans sa gamme, des maisons en semi relief réalisées selon la même technique et dans lesquelles les chambres s'éclairent à la tombée de la nuit, lorsqu'une petite lampe est disposée derrière ces maisons. Aux plus grandes échelles, Jowi réalise également des modèles en semi relief, découpés au laser.

KleiNSpoor

Ce fabricant en petites séries néerlandais va sortir en 2010 un kit à assembler de l'autorail spécial pour VIP, surnommé 'le chameau'. Ce kit contiendra une caisse réalisée en résine et quelques autres pièces en métal blanc. Cette caisse ne sera pas peinte et pourra servir pour remplacer celle de l'autorail DE1 réalisé par Artitec. A noter que le 'chameau' a été régulièrement visible sur le réseau belge, en son temps.

MAKETTE

Makette poursuit sa conquête du marché français. Pour 2010, pas moins de quatre nouveaux wagons sont annoncés. Le premier de cette série sera un tout nouveau wagon céréalier à deux essieux, d'un empattement de 6,60 m. Ce céréalier sortira en livrée française et en plusieurs versions de la Renfe. Une 2ème nouveauté sera constituée par le wagon frigorifique de la 'STEF' (du type 'TP'), qui sera suivi par un wagon pour ballast 'VB' de la SNCF. Enfin, Makette annonce la sortie d'un wagon transport d'autos à deux essieux du type 'TA52' de la SNCF, comme ceux qui ont circulé entre 1952 et 1990 environ pour transporter des voitures neuves ou pour servir de renfort au sein de trains autos-couchettes. Ce wagon transport d'autos sera disponible soit vide, soit chargé de six voitures Ami 6 Citroën, Peugeot 404, Renault 4, Citroën GS ou encore Renault 5. Concernant le wagon-citerne du type 'TP' sorti en 2009, de nouvelles variantes seront disponi-



LENZ

La nouvelle centrale digitale LZV200 offre à l'utilisateur une plus grande mémoire pour le stockage des adresses de locomotives et des fonctions, une intégration totale avec RailCom et une extension du nombre des appareils à XpressNet jusqu'à 128. Pour les possesseurs de centrales LZV100, LH100 et LH90, la version 4 du logiciel est sortie. A l'échelle 0 sort une V60

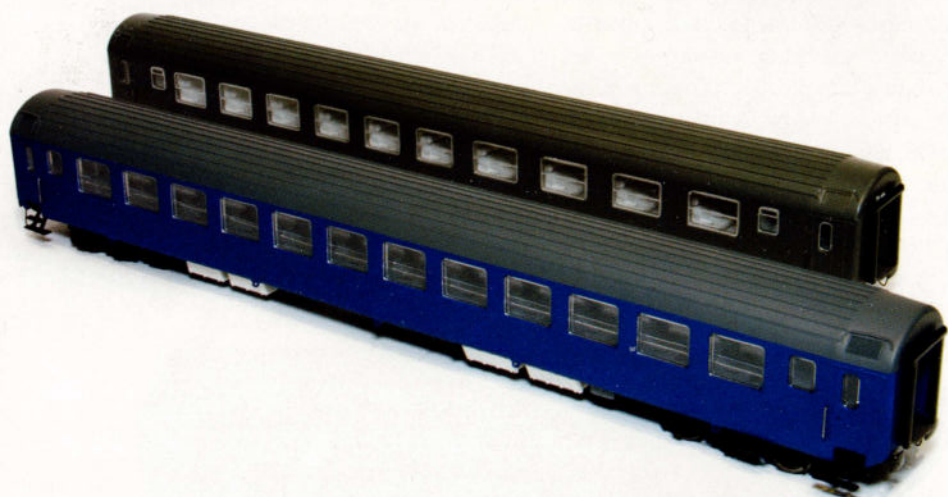
de la DB, qui pourrait servir de base de transformation en une version belge. Pour l'instant, un 'Köf II' à l'échelle H0 d'époque III est en cours de conception. Ce petit modèle sera entièrement réalisé en métal et disposera de tampons à ressorts.



bles, dont notamment en marquage d'époque III. Concernant le wagon pour le transport de coke sorti précédemment, une version recouverte d'un marquage différent devrait également voir le jour, dont une variante belge et une autre luxembourgeoise; Makette est pour

l'instant à la recherche de documentation à ce sujet. En 2010, quatre sets d'un wagon et d'un camion associé (avec une figurine) devraient également sortir.





LS-Models Le catalogue LS Models pour 2010/2011 s'étend sur pas moins de 148 pages, dont la partie française occupe la plus grande partie. Notre pays n'a toutefois pas été oublié, avec surtout quelques intéressantes voitures. La I11 – voiture-pilote comprise – sera ainsi dans les magasins en ce début d'année. Concernant la voiture internationale I2, nous avons pu en voir des modèles de pré-production très détaillés, dont une I2 orange de 2ème classe et une mixte 1ère/2ème classe en livrée verte, ainsi que des versions modernisées, à nouvelles baies vitrées. Les nouveaux wagons pour le transport de coils (à parois obliques) sont prévus pour le second trimestre, et le 'Gklm' pour septembre. Concernant les locomotives, LS Models va sortir sa première locomotive de manœuvres de la série 74 en fin d'année, ainsi que la nouvelle série 18 Siemens. Intéressant également pour le marché belge, la sortie imminente de l'ancienne locomotive polytension allemande E410/ BR 184 de la DB. Enfin, la rame TEE 'Edelweiss' qui est venu en son temps à Bruxelles peut également être attendue dans les magasins avant la fin de cette année encore.

Pour un avenir plus lointain, LS Models annonce la réalisation d'un modèle des voitures GCI et du locotracteur des séries 90 & 91, tous deux à l'initiative de Jocadis, ainsi qu'une AM 'City Rail'. Enfin, LS Models étudie la réalisation des AM54, 54 Postes et AM56 'Budd' pour un commanditaire non encore connu. Par contre, c'est pour Van Biervliet que LS Models travaille à la réalisation de modèles des séries 22, 23, 24 (!), 25 et 25-5.

Avant l'été prochain sortiront encore les voitures CIWL des types S et F, ainsi que les voitures RIC des CFF, ainsi que les 'Plan W' des NS. Pour le marché néerlandais précisément, LS Models prévoit la production d'un modèle de locomotive électrique des séries 1600, 1700 et 1800, ainsi qu'une locomotive de manœuvres 'Class 100' de Rail Feeding, qui n'est autre qu'une ex-série 73 SNCB. Pour l'Allemagne, la E410 012 en livrée bleue est prête à être livrée.

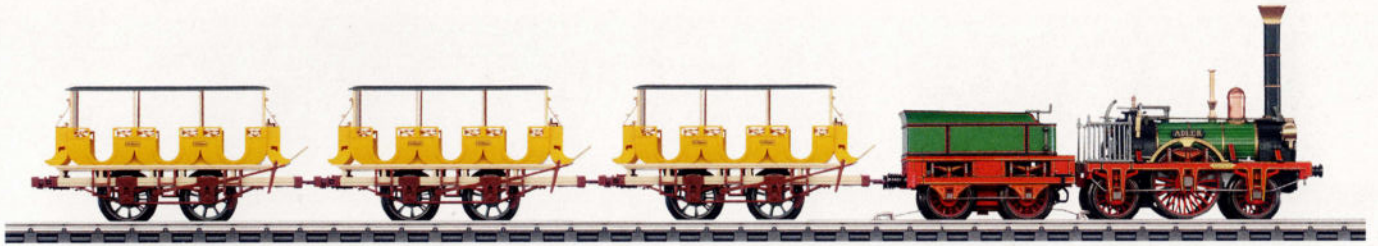
VISSMANN

Chez Viessmann, les éléments de décoration mobiles jouent un rôle central, comme cette grue hydraulique pivotante pour locomotives à vapeur, ce passage à niveau avec barrières à mouvement lent et pourvu d'une ridelle filigrane, un hélicoptère dont le rotor tourne et un jeu de figurines mobiles pour mine. Ce qui est nouveau est le fait

que pour ces dernières, il est désormais possible d'acquérir un module sous spécifique. En tant que spécialiste de l'éclairage, Viessmann propose également quelques projecteurs à lampes Led, ainsi qu'une lampe de poche, toujours avec une lampe Led. Ces éclairages sont disponibles tant à l'échelle H0 qu'en TT et en N.

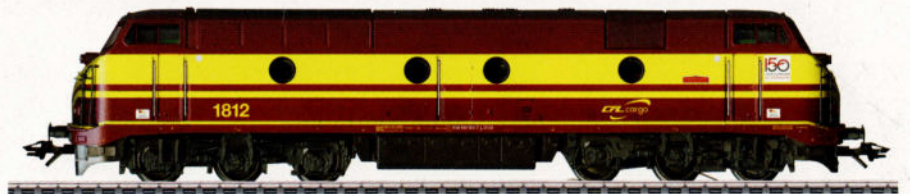
KATO/HOBBYTRAIN

Le 'Railjet' paraît plaire à plusieurs fabricants, puisqu'il sortira également chez Kato, à l'échelle N. En outre, un 'gros nez' luxembourgeois est également annoncé à cette échelle.



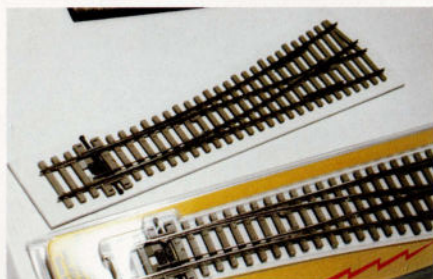
MÄRKLIN/TRIX On pouvait voir dans les vitrines de ces marques surtout des photos de modèles, à défaut de prototypes. Et pourtant, Märklin sortira bon nombre de nouveautés cette année. La tendance actuelle est le grand set de 5 ou 10 (voir plus) wagons ou de voitures, qui sont (heureusement) emballés séparément. La grande surprise de niveau international est la sortie du TGV 'POS', qui circule entre Paris et le Sud de l'Allemagne. La rame complète de dix véhicules grèvera sans aucun doute le budget de plus d'un modéliste, cette année...

Pour nous devrait sortir sans doute la dernière des 55: il s'agira de la 5533 'ATB/PZB'. Concernant les CFL, la 1812 devrait sortir avec le logo 'CFL Cargo' et celui des 150 ans de chemins de fer au Luxembourg, comme cet engin a réellement circulé l'année passée. Trix a toutefois considéré que cela ne valait pas la peine d'en réaliser un modèle en deux rails. Hors catalogue et en exclusivité pour la Belgique sortira une UM des 2348 et 2304, de l'atelier d'Anvers. Les deux locos seront motorisées. Également destiné à notre marché, un set de 'Fals' en livrée Xpedys.



Deux petits sets contenant chacun cinq wagons complètent l'offre destinée à notre pays. L'un contient cinq wagons de minerais du type 'Falls' à inscriptions VTG, l'autre contient cinq wagons céréaliers à grand volume, qui portent chacun un marquage différent. Il y a quelques années, Märklin avait produit un set d'une locomotive du type 4000 et de trois voitures des CFL. Cette année, cette rame pourra être complétée pour former une rame réaliste de cinq voitures,

grâce à la sortie d'une voiture-pilote et d'une voiture supplémentaire de 2ème classe. Pour les Pays-Bas, on note la sortie d'un train musée composé de trois voitures et d'une locomotive à vapeur du type 64 de la Veluwsche Stoomtrein Mij. Les 175 ans des chemins de fer en Allemagne seront fêtés par la sortie d'un set de la loco historique 'Adler'. Chez Minitrix, nous avons encore trouvé un set intéressant de cinq wagons céréaliers de grand volume 'Transcéréales'.



PECO

Une nouveauté dans la gamme des voies en code 75 en fine scale: des aiguillages sur traverses en béton, un complément aux voies flexibles Peco posées sur des traverses en béton identiques.

STANGEL MODELLBAHNBAU

Chez la firme polonaise Stangel Modelbahnbau, on trouve également quelques bâtiments particulièrement jolis sous forme de kits, découpés au laser. Cette firme se spécialise surtout sur le marché allemand, mais aux échelles 0 et I.

VITRAINS

Chez Vitraïns, les automotrices AM54, postales et Budd sont pour l'instant au frigo... L'investissement demandé par l'importateur belge pour la production de ces modèles est trop élevé, en ces temps incertains. Quant aux autorails GTW 2/6 et GTW 2/8 Stadler

des opérateurs néerlandais Veolia et Arriva, rien de concret non plus: Vitraïns se replie manifestement sur son marché intérieur italien.



PIKO

Chez Piko, rien de neuf sous le soleil en ce qui concerne la Belgique. La type 71 est désormais disponible dans un set de départ, accompagnée de cinq wagons de marchandises. Pour nos voisins du Nord, la 'tête de chien' est disponible sous une autre livrée (époque IV). En exclusivité pour le marché néerlandais, on note cette version ACTS de la G 1206, ainsi que de la rame

Veolia GTW 2/6 de Stadler (pour 2011). En international, quelques nouveautés intéressantes étaient à noter dans la série 'Hobby'. On pourra y voir le nouveau 'Talent 2', quelques modèles de la loco Diesel G 1206 et la Traxx 185.2. Cette dernière pourrait être repeinte en série 28 ou 29 SNCB. Ou pourrait-on quand même s'attendre à une surprise de fin d'année...?



NOCH

Comme chaque année, nous avons constaté chez NOCH une forte extension de sa gamme de figurines. Nouveauté cette année: des agents des chemins de fer de plusieurs sociétés exploitantes européennes, comme des NS et de la SNCF. Hélas! Notre SNCB n'en fait pas partie... Mais la nouveauté la plus importante, nous l'avons trouvée parmi la gamme des kits de ponts à construire découpés au laser que Noch a introduit l'année passée. Les pièces filigranes en carton sont découpées au laser, mais lorsqu'elles sont assemblées, elles forment un tout très solide. La nouveauté est constituée de ponts métalliques urbains, disponibles tant à simple voie qu'en double voie. L'exemple vient du pont Schlossbach, situé le long de la ligne Garmisch-Partenkirchen - Innsbruck, à savoir un pont métallique reposant sur des culées. Un autre pont plus petit, en tôles d'acier sur culées réalisées en mousse expansée, est également proposé.

Sous le label 'LaserCut+', Noch propose également un jeu de bâtiments découpés au laser, qui présente la particularité que les murs sont découpés en biseau, selon un angle de 45 degrés.



De cette façon, les bords découpés brûlés au laser sont évités et s'assemblent sans raccords. On trouve dans cette gamme un bâtiment de gare,

une remise, une église, un magasin, une habitation, une ferme et toute une série d'étables, tout ceci étant d'inspiration allemande.



PREISER

Chaque année, Preiser sait nous surprendre par une nouvelle série de figurines. Les nouveautés en 2010 sont constituées d'un petit tracteur à accumulateurs desservi par un conducteur, d'un couple sur une Vespa, d'échoppes de brocante,

d'un aménagement intérieur pour boutique de mode et de... planteurs de riz dans une rizière! Nous avons par ailleurs trouvé très réussi le set de récolteurs de pommes de terre. La gamme des accessoires prêts à l'emploi est étendue par

l'aménagement intérieur d'un atelier, d'une cuisine et d'un jeu de palettes chargées.

SAECHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG

La Maxima de Voith a fait son entrée sur le réseau ferré belge et simultanément, sa reproduction est disponible à l'échelle H0. Son modèle est également un colosse et constitue une remarquable

nouveauté. Sa production a nécessité beaucoup de peine afin de représenter notamment son étonnante suspension et sa transmission.



SAI/PIKO

SAI est l'importateur de Piko pour le marché français, mais propose également sa propre gamme de modèles qui sont réalisés pour lui par Piko, en exclusivité. Comme nouveautés, nous avons trouvé la BB 461006 de la SNCF (une MaK G1206) et un autorail moderne du type X 76500. La G1206 devrait également sortir en livrée ECR. Pour les adeptes de l'échelle N, un modèle de la BB 26000 'Sybic' en livrée 'Fret' pourrait peut-être constituer un modèle intéressant, puisque ce type d'engin vient parfois dans notre pays, à Quévy.



ROCO

Le succès de la 60 prototype n'a pas inspiré Roco au point de prévoir la sortie d'une nouvelle loco belge, même si nous pouvons peut-être nous attendre à une surprise lors de notre Grande Expo de Malines, en automne prochain. En ce début d'année, la 6005 devrait être disponible dans les magasins. Pour les Pays-Bas, les modèles suivants sont prévus: une double traction de 2200, la série

204 et une 1800. Concernant les wagons, deux exemplaires datant de l'époque V sont annoncés: un porteur bleu pour remorques routières chargée d'une remorque Essers et un wagon bâché à quatre essieux à bâche verte. Ce dernier sortira également pour les amateurs des CFL, portant l'inscription 'Euro Lux Cargo'. Pour le marché néerlandais, nous avons dénombré pas moins de

douze nouveaux wagons. A remarquer en particulier ce set de trois wagons à bâches mobiles métalliques, dont deux sont motorisés. Pour les voitures, nous avons noté quatre 'Plan D' et un set de deux voitures 'Blokkenoos'. Intéressant pour les amateurs des CFL, ces trois voitures 'Vtu' (ex-Corail), qui entrent notamment dans la composition du 'Luxembourg-Blankenberge Express'.

HORNBY / JOUEF / RIVAROSSO / ARNOLD

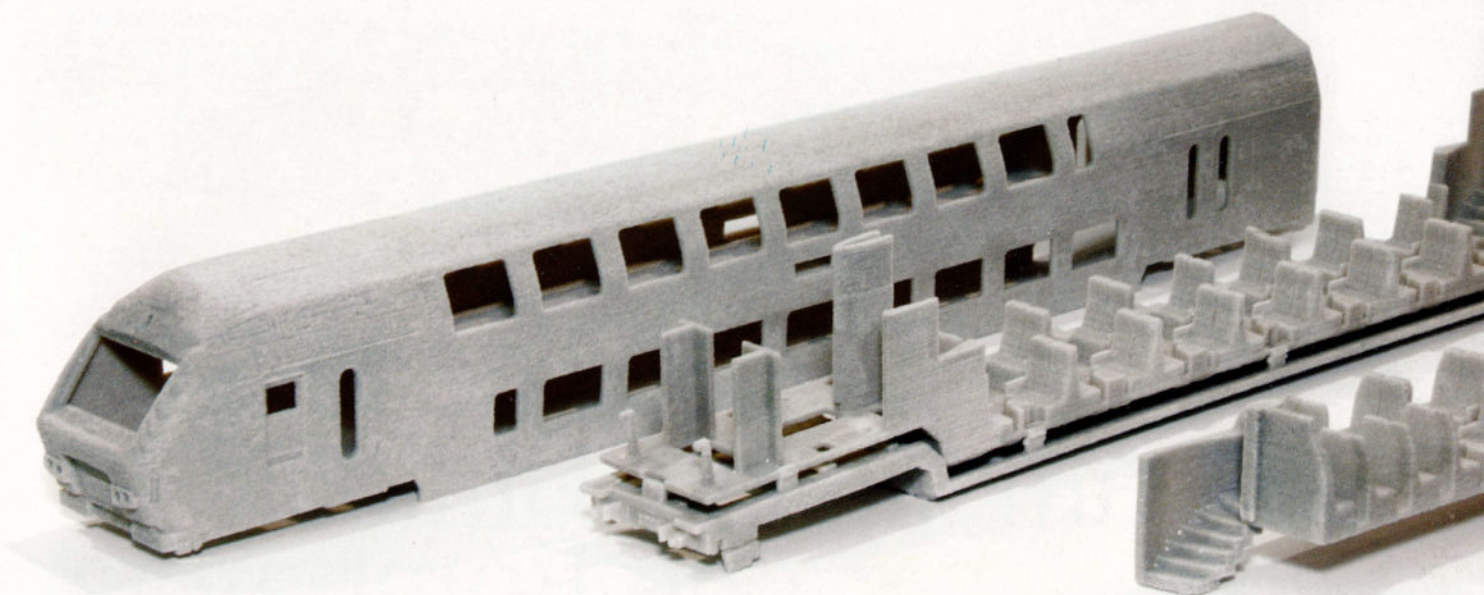
Pour le marché français, Jouef annonce la sortie d'une automotrice Z 24500, notamment en livrée 'Lorraine' comme on peut les voir à Luxembourg. Un modèle des CFL n'est toutefois pas encore prévu. Nouveauté pour les Pays-Bas chez Rivarossi: les locomotives électriques 1310 et 1312. En H0, Jouef reprend depuis plusieurs années déjà les autorails X 73500 de la SNCF à son catalogue, en plusieurs livrées régionales. Cette année aussi, quelques nouveautés seront à noter. Cet autorail sortira ainsi en livrée DB (BR 641), ainsi que chez Rivarossi et maintenant aussi chez Arnold, à l'échelle N. Par contre, les moules Lima des voitures M4 et de l'automotrice quadruple AM75 resteront encore inutilisés, cette année...



SILHOUETTE

Silhouette, avec son label 'MiniNatur' est encore et toujours le moteur du secteur 'vert' du modélisme. Les réseaux modèles exclusifs sont époustouflants et les différents matériaux utilisés pour

confectionner un paysage réaliste sont sources d'inspiration pour beaucoup d'autres marques. Une nouveauté dans la gamme 'MiniNatur': des champs de fleurs, proposés par rangées.



TrainTechnology

Cet importateur pour la Belgique de plusieurs fabricants d'articles de modélisme ferroviaire planchait depuis tout un temps sur les voitures M6 à double étage. Sa collaboration avec Hobby Trade a toutefois été arrêtée pour permettre

leur réalisation en régie, sous le label 'ClassiX'. Ces voitures seront disponibles en sets de rames complètes, comprenant une voiture A (1ère classe), deux voitures B (2ème classe), une voiture ABD ou BD multifonctionnelle (dispo-

sant d'un espace pour chaise roulante) et d'une Bx (voiture-pilote). Le but est de sortir sept sets dont les modèles porteront des matricules et mentions d'itinéraires différents. La photo illustre une impression en 3D.

WEINERT

Weinert est surtout connu pour ses kits de construction ou de transformation pour locomotives à vapeur allemandes. Sa nouvelle gamme 'Mein Gleis' ('ma voie'), une gamme

de voies en fine scale, toute neuve et d'utilisation universelle, est un complément idéal avec la gamme des voies Peco code 75.

RockyRail / Os.Kar

Ce fabricant italien serait-il sur le point de produire un nouveau modèle? On le dirait, car Rocky Rail s'associe avec lui pour la production d'une rame à grande vitesse 'Fyra', destinée à la relation Bruxelles - Amsterdam. Les AM Benelux 'têtes de chien' seront aussi réalisées en collaboration avec Os.Kar, en lieu et place de Heljan. Rocky Rail est prêt avec son wagon porte-conteneurs de teinte gris clair à l'échelle

N, comme celui que nous connaissons chez Mehano. Il s'agit d'un modèle particulièrement joli et bien détaillé, qui ne pourrait manquer sur aucun réseau modèle d'époque V. Os.Kar nous a enfin dévoilé le prototype de l'autorail italien Altn 444 3001, à la toiture vitrée. Cette firme prévoit aussi la sortie de la série 75000 de la SNCF, une loco Diesel Alstom qui pourrait venir un jour en Belgique.



VOLLMER Vollmer donne à fond dans l'écologie avec la sortie de kits à assemblés constitués de plastique... bio. Premiers de cette série, les kits d'un supermarché bio romantique, d'une boulangerie et d'une scierie. Comme thème industriel, nous avons découvert une installation de transbordement pour ballast et une usine de chaux. Pour des environnements plus ruraux, Vollmer propose deux petits garages et une petite brasserie. Les amateurs de tradition allemande trouveront un kit complet d'une fête d'octobre, avec divers accessoires. L'élément le plus amusant est le restaurant moderne Mc Donal's, flanqué d'un McDrive.

Textes: Guy Van Meroye & Luc Dooms

Photos: Luc Dooms & les différents fabricants





Le T3000 de la STIB, un tram 'Flexity Outlook' de Bombardier

BIEN QUE L'HISTOIRE TRAMVIAIRE SOIT TRÈS RICHE EN BELGIQUE, PEU DE VÉHICULES DE CE TYPE ONT ÉTÉ REPRODUITS EN MODÈLES RÉDUITS. L'ARRIVÉE D'UN NOUVEAU MODÈLE REPRODUISANT UN TRAM BELGE CONTEMPORAIN EST DONC UN ÉVÉNEMENT DONT IL FAUT SE RÉJOUIR. L'INITIATIVE DE LA SORTIE DE CE NOUVEAU MODÈLE VIENT DU MAGASIN BRUXELLOIS DE MODÉLISME 'DREAM COLLECTION', QUI POUR CETTE RÉALISATION, A APPROCHÉ FERIVAN, UNE FIRME QUI COMPTE VINGT ANS D'EXPÉRIENCE DANS LE MODÉLISME TRAMVIAIRE. LE VÉHICULE RÉEL AYANT SERVI DE MODÈLE POUR CETTE REPRODUCTION EST LE TOUT DERNIER TYPE DE TRAMWAYS EN SERVICE À LA STIB (LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES): UN 'T3000' DU TYPE 'FLEXITY OUTLOOK' DE LA FIRME BOMBARDIER.

Le 'Cityrunner Flexity Outlook' de Bombardier est un tram hypermoderne à plancher bas et à design modulaire, réalisé en versions de cinq ou de sept éléments articulés. De tels trams bidirectionnels modernes ont déjà été livrés aux réseaux d'Innsbruck, de Genève, Marseille, Valence et Alicante. Lors du renouvellement partiel de sa flotte, la STIB choisit également Bombardier et lui passa commande en 2003 d'une première série de 23 tramways du type 'T3000' (d'une longueur de 32 m) et de 19 du type 'T4000' (d'une longueur de 43 m). Cette commande fut rapidement portée à un total de 49 T3000, complétée ultérieurement de 152 véhicules supplémentaires (à la fois des T3000 et des T4000), qui seront tous livrés entre 2009 et 2014. A ce terme, le réseau de Bruxelles comptera alors plus de 200 tramways des types T3000 et T4000 confondus.

Plutôt de se contenter d'une version 'standard', la STIB et Bombardier firent appel aux services du designer belge Axel Enthoven, en vue de dessiner l'intérieur et l'extérieur de ces nouveaux tramways. Le concepteur utilisa pour ce faire les caractéristiques particulières du style 'Art nouveau', ce qui lui a déjà valu plusieurs distinctions, comme le prix 'Henry Van de Velde' et le 'Design at work Award'. L'assemblage de ces tramways se réalise à l'usine Bombardier de Bruges, la chaîne de

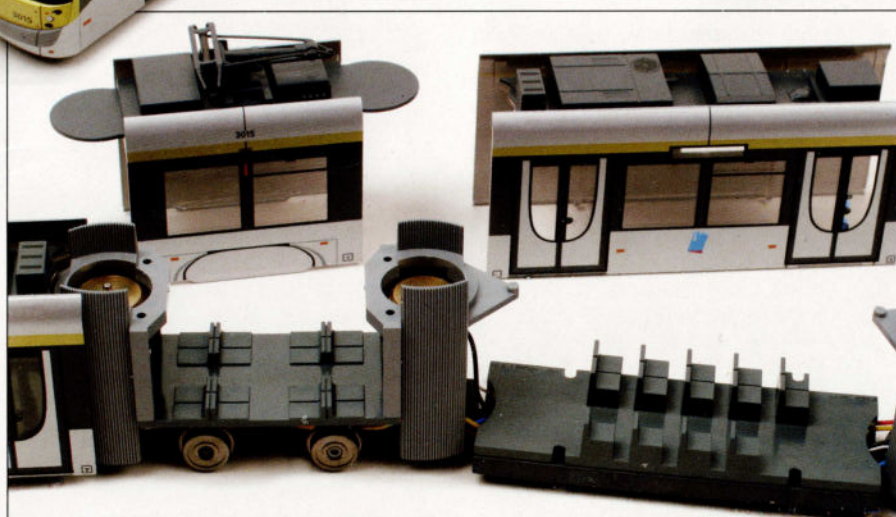
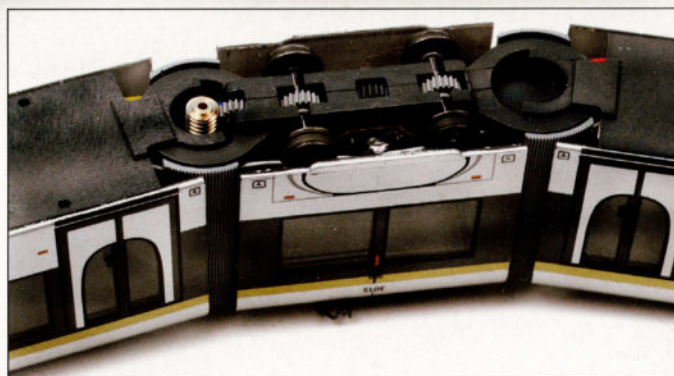
traction étant réalisée en Allemagne. Les premières 'T3000' ont été mises en service à la STIB à la fin 2005. Intéressant à savoir: fin 2009, les motrices 3050 et 3051 (des T3000 de la STIB) ont été expédiées par bateau à Vancouver (au Canada), pour y participer aux Jeux Olympiques d'hiver de 2010 !

Pour faire connaître son nouveau magasin de modélisme, son responsable, M. Bazzini, a désiré produire un modèle du tout nouveau tram circulant à Bruxelles. Pour ce faire, il a fait appel à Ferivan, une firme connue pour ses reproductions de tramways. Dès le début, il fut opté pour un tirage réduit, bien que fa-

briqué comme un modèle de grande série. Ferivan a collaboré avec la firme autrichienne Leopold Halling, spécialisée en modélisme tramviaire et qui possède déjà un modèle du tram 'Flexity standard' de Bombardier dans sa gamme. Grâce à la construction modulaire, le châssis et les éléments intermédiaires du modèle existant ont été réutilisés, seules les 'têtes' ayant dû être nouvellement réalisées, ainsi que l'aménagement intérieur. Ferivan a pu compter sur la collaboration bienveillante du bureau de design d'Axel Enthoven et s'est basé sur les plans d'origine, mis à disposition par la STIB.

Le modèle du 'T3000' de la STIB est vraiment un superbe modèle réduit. Il a été réalisé en plastique de haute qualité, selon la technique de l'injection. La caisse compte cinq éléments, supportés par trois bogies. Cette caisse est en réalité faite de plastique transparent foncé, dont certaines parties ont ensuite été recouvertes de peinture. Cette mise en peinture et la tampographie ont été réalisées de façon





bogie sont pourvues de bandages pour l'adhérence, la prise du courant se réalisant via les deux autres bogies. Le moteur est pourvu d'un volant d'inertie. Dans une des autres articulations se dissimule une prise pour décodeur NEM 362, à huit pôles. Ce tram circule sur une voie à l'écartement de 16,5 mm (voie HO), le réseau tramways de la STIB étant à écartement normal. Le roulement de ce modèle est très souple; il est équipé en outre de phares avant et arrière s'allumant en fonction du sens de marche. Ces phares sont constitués de minuscules Leds de teinte jaune et rouge. Ils sont bien délimités, aucune infiltration de lumière n'étant à déplorer à l'intérieur de la caisse.

exemplaire, les teintes étant correctes, ainsi que les logos. Le toit – un élément plus visible sur un modèle réduit que sur un véritable véhicule – est aussi très bien détaillé et pourvu d'un pantographe unijambiste. Les rétroviseurs modernes doivent encore être montés par l'acheteur lui-même. L'aménagement in-

térieur – bien visible, grâce aux grandes baies vitrées – est conforme à la réalité.

La motorisation est habilement dissimulée de façon verticale dans l'articulation médiane et entraîne via une vis sans fin les deux essieux du bogie médian. Les roues de ce

En poussant légèrement sur les plots de fixation du châssis, il est possible de découpler les caisses du modèle: cette opération est nécessaire pour poser les indicateurs de destination. Chaque modèle est ainsi fourni avec deux jeux d'indications, un pour les indicateurs latéraux et l'autre pour les indicateurs frontaux.

Ce beau modèle de tramway intéressera certainement de nombreux amateurs de trams... et de trains. Il peut être acquis en exclusivité chez Dream Collection (50, rue du Midi à 1000 Bruxelles) et a été reproduit en un tirage limité d'à peine 250 pièces de matricules différents. Actuellement, la motrice 3015 est disponible; devraient suivre les 3006, 3022, 3038 et 3041. Le prix de ce modèle est de 299 .



Texte et photos: GVM

La motrice 3004 de la STIB.

Photo: Marc Grieten



La Lahntalbahn en N



DEPUIS LES PUBLICATIONS CONCERNANT LES RÉSEAUX MODULAIRES, LES PAYS-BAS COMPTENT UN GRAND NOMBRE D'ASSOCIATIONS DE MODÉLISTES QUI CONSTRUISSENT UN RÉSEAU MODULAIRE, D'UNE FAÇON OU D'UNE AUTRE. C'EST LE CAS DE LA 'LAHTAL MODELSPORVERENIGING' (LMV EN ABRÉGÉ), SISE À LA HAYE. INSPIRÉE DE LA SIEGTALBAHN ET DE LA FRANKENWALDBAHN – COMMENT POURRAIT-IL EN ÊTRE AUTREMENT – LA CONSTRUCTION DE LA 'LAHTALBAHN' A ÉTÉ DÉCIDÉE EN 1993 ; IL S'AGIRAIT D'UN RÉSEAU MODÈLE DB, REPRODUIT À L'ÉCHELLE N. CE PROJET A FINALEMENT GRANDI POUR DEVENIR UN RÉSEAU S'ÉTENDANT SUR PLUS DE CINQUANTE MÈTRES !

La 'Lahntal Modelspoorvereniging' (LMV) est devenue une association indépendante qui trouve ses origines dans la VMV (la 'Voorschotense Modelspoorvereniging'). Sous

l'égide de ce club de Voorschoten, quelques-uns de ses membres avaient débuté la construction d'un réseau modulaire en voie N, sur base des normes de la NetTRAK, c'est-à-dire sur des modules de 120 cm sur 40. En outre, des conventions furent établies concernant les rails à utiliser, l'installation électrique, les matériaux du paysage, les couleurs à utiliser, etc. On s'est alors graduellement écarté des normes NetTRAK, pour aboutir à un concept





propre, fait de conventions particulières.

Bien qu'au début, les concepteurs avaient prévu un trajet fictif, c'est un concept s'inspirant de plus en plus d'une partie de la Lahntalbahn (dans le Land allemand de la Rhénanie Palatinat) qui prit lentement forme. Ce n'était – et ce n'est toujours – pas le but de reproduire exactement la Lahntalbahn, mais plutôt en donner une impression d'ambiance. Au sein du VMV, les adeptes du N reçurent rapidement le surnom de 'Lahntalgroup', jusqu'à ce qu'ils deviennent une association autonome, en 2006.

Le paysage

Le trajet ayant servi d'exemple est une partie de la 'Kanonenbahn' (la ligne des canons) entre Berlin et Metz (F), qui devait assurer le transport rapide des troupes armées d'Est en Ouest. Ce rôle n'est par ailleurs reproduit que

sur la seconde partie du trajet. En première partie, c'est la ligne allant du Rhin à Rotburg qui a été reproduite : cette ligne a été établie pour assurer le transport de minerai de fer exploité dans la région du Lahntal. A l'origine, ce minerai était acheminé par bateau sur la Lahn, mais l'arrivée du rail fit rapidement basculer ce trafic au profit de ce dernier. Les moyens financiers manquèrent toutefois pour prolonger la ligne jusqu'environ 1870, moment où les militaires y virent l'occasion d'en faire un axe stratégique Est-Ouest, via la vallée de la Lahn.

Pour les modélistes de La Haye, cet aspect stratégique est cependant accessoire. Leur attention s'est portée – et se porte encore – sur les aspects plus paysagers de la Lahntalbahn, avec l'accent sur la petite rivière (navigable, tout de même) entre Limburg a.d. Lahn et Lahnstein, où cette rivière se jette dans le Rhin. La vallée qui entoure la rivière est plus

étroite que dans la partie traversant la Hesse. C'est précisément cette vallée étroite et sa rivière serpentine qui intéressa les modélistes de La Haye (et qui intéresse les spectateurs), avec ses dizaines de ponts et de tunnels. Un autre aspect qui attira beaucoup les constructeurs est le fait que suite à la sinuosité de la ligne, les vitesses pratiquées sur ce trajet ne sont pas élevées. La Lahntalbahn est en outre l'une des rares lignes principales allemandes à ne pas être électrifiée.

Comme déjà dit, les constructeurs de la Lahntalbahn en voie N ont pris la liberté de donner leur propre interprétation du trajet de cette ligne. La Lahntalbahn en N présente toutefois une petite rivière affluente au Rhin, qui en réalité, s'y jette à hauteur de Bonn. Sur le réseau modèle, cette rivière coule du sud-est vers le nord-ouest, contrairement à la réalité, où la rivière coule d'est en ouest.



5

Avec beaucoup de créativité et de fantaisie – tout en gardant un œil sur les paysages réels – l'étroite et profonde vallée a été mise en forme. Des parties en surplomb, un plateau calcaire, des restes d'un ancien volcan et des formations de ballast alternent dans la vallée avec des habitations citadines, de façon harmonieuse.

En voyage le long de la Lahn

La contemplation de la Lahntalbahn en N vous donne rapidement envie d'accomplir un petit voyage le long de la Lahn. Nous allons le faire en compagnie de nos hôtes, Erwin de Munnik et Fred Baerselman. Ce voyage commence dans la gare fictive de Lahnstein, qui est aménagée en gare fantôme. Via une ligne secondaire et un tunnel à voie unique, nous atteignons le point d'arrêt d'Arfurt. Le petit bâtiment de gare ne paie pas vraiment de mine à première vue, mais en l'examinant mieux, il nous apprend qu'il a été réalisé en maçonnerie et en tôles ondulées et qu'il a coûté de nombreuses heures de travail... Jus-

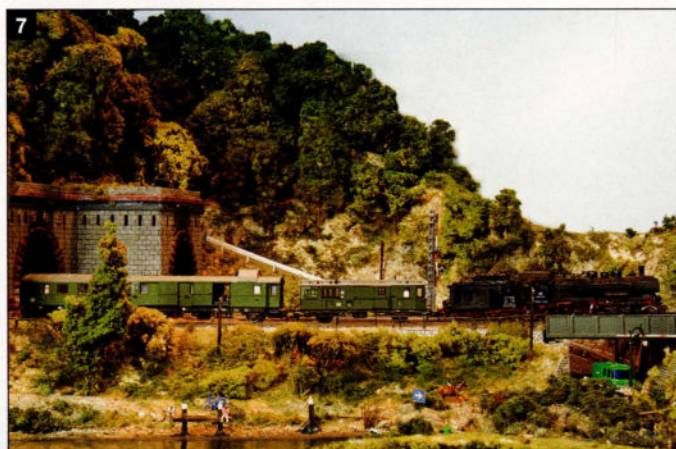
te à côté du bâtiment de cette gare se trouve la caisse d'une ancienne voiture à deux essieux installée sur un échafaudage et aménagée comme cabine de signalisation. De telles cabines de fortune ont ainsi vu le jour en de nombreux endroits, après la Seconde Guerre mondiale. Cela cadre bien avec l'époque représentée par ce réseau, à savoir la période s'étalant de 1960 à 1980, soit entre les époques IIIb et IVb pour les modélistes allemands. A Arfurt, on trouve encore un chargement de bois avec une grue à portique. Pendant l'arrêt à Arfurt, nous pouvons voir comment un wagon à ranchers est chargé de gros troncs de bois.

Après que le signal de sortie autorise le départ, notre convoi parvient sur la voie principale, qui serpente le long de la Lahn. Si nous regardons de haut, nous devrions pouvoir voir le couvent d'Amstein. Le terrain est encore assez plat, mais du changement va rapidement intervenir. On travaille ferme au couvent... Très rapidement, le convoi approche

du tunnel de Manfeld. Son portail est réalisé en pierres de sable rouge, du matériau typique de la vallée de la Lahn. Après avoir franchi le tunnel, la ligne passe successivement sur quelques-uns des nombreux ponts de la ligne. D'abord un pont routier court à tôles métalliques, à proximité du poste de block de Manfeld Sud disposé le long de la paroi rocheuse et d'une écluse sur la Lahn. Grâce à la réalisation d'écluses, la Lahn fut rendue navigable en 1830 aux chalandes. Jusqu'à l'arrivée du rail, c'est cette rivière qui acheminait le minerai de fer et la chaux de Rotburg vers le Rhin, en navigation intérieure. Une des dernières péniches pénètre précisément dans l'écluse. De nos jours, on ne voit plus que des bateaux touristiques et des canots sur la Lahn. Le point de départ des kayaks se situe près d'un petit camping juste avant le Lahntalbrücke, que nous avons franchi entre-temps.

Le pont suivant est le Rotenbachbrücke. Cet imposant ouvrage nous mène à une réserve naturelle. Il s'agit d'une région marécageuse formée par le delta de Rotbach, un affluent de la Lahn. Ce pont est partiellement constitué d'un viaduc à arches de pierres et de deux longues travées métalliques. Les lourdes piles disposées sous les travées et les ponts métalliques ont été bâties au cours des années trente du siècle dernier, après qu'une partie du viaduc ait été emportée par une crue. A proximité du Rotenbachbrücke, la rivière se trouve à gauche de la voie, mais très vite, cette dernière retransverse la rivière, cette fois sur un viaduc métallique à arc. Presque directement après, les trains disparaissent dans le tunnel de Rotberg. Les





ruines de Rotburg situées au-dessus du tunnel sont impressionnantes. Le plateau accolé à la forte rampe est le point de départ idéal pour les parapentes.

De l'autre côté du tunnel de Rotberg, le train franchit un petit pont métallique et arrive en gare de Rotburg, où une correspondance est prévue en direction de Bad Ems. Sur le réseau, le bâtiment de la gare, l'édicule des toilettes et les deux cabines de signalisation de Rotburg sont plus ou moins inspirés des bâtiments de Friedrichsseggen, dans la vallée occidentale de la Lahn. Si l'on en juge par l'état du pont pour piétons, la gare de Rotburg a connu des temps meilleurs... Pour les amateurs de chemins de fer, il s'agit d'un bel objet à photographier, ou encore

pour s'y poster en vue de photographier des trains en passage. En direction de Runkel, on dénombre de nombreuses constructions neuves. Des signaux lumineux modernes ont été placés, tandis que l'on travaille dur à la Bundesstrasse B1, qui va franchir la vallée de la Lahn au moyen d'un grand viaduc en béton ; sa construction en est à la moitié de la Lahn. A l'occasion de ces travaux de construction, l'ancien port situé le long de la Lahn a été réactivé, les parties préfabriquées du viaduc y étant transportées par bateau, tandis qu'une installation de transbordement de sable et de gravier a été disposée sur le quai.

Suite à ceci, la vallée a perdu son caractère idyllique, mais le progrès est inévitable...

Continuons dès lors notre voyage. Le train approche des ponts du Königsberg, suivis du tunnel du même nom. A cet endroit, la Lahn s'est creusée un lit profond dans les rochers et réalise une boucle de pratiquement 180 degrés ; le train sortant du tunnel la traverse donc à nouveau, en franchissant un pont. Entre-temps, les tours du château de Runkel sont visibles. Et c'est la fin provisoire de notre voyage...

Des modules

Un total de quinze modules environ est prêt, à quelques détails près, dans la mesure évidemment où un réseau modèle est jamais terminé, bien sûr... La Lahntalbahn en N comptera encore quinze autres modules.

Cette partie du réseau est toutefois encore en construction. Nous y trouverons Bad Ems, Weilburg et Limburg a.d. Lahn, avec des trajets intermédiaires de forme plaisante. La majorité est déjà opérationnelle et sur certains modules, la décoration est déjà bien avancée, histoire que le visiteur ait déjà une bonne impression de ce qu'il pourra voir plus tard. En principe, ce réseau est établi sous la forme d'un grand 'U' et couvre alors une superficie d'environ douze mètres sur six. Ce réseau peut également être disposé en longueur : elle est alors de 25 mètres. Et ceci pour un réseau en N !

Les modules sont construits en multiplex. Les premiers modules ont encore été construits strictement selon les normes de la NedTRAK, ce qui veut dire aux dimensions fixes de 120 cm x 40 et avec des transitions normalisées entre modules. Ces dimensions et transitions ont graduellement évolué. En abandonnant l'idée que chaque module doit pouvoir être interchangeable et raccordable avec n'importe quel autre, il devient alors possible de prendre comme base le trajet de la voie ou le réseau en général, et non plus les modules. En utilisant des formes et des dimensions différentes pour les modules, la Lahntalbahn à l'échelle N présente des tracés et des transitions fluides, en lieu et place de lignes droites monotones. La seule restriction qui doit encore être prise en compte est constituée par les dimensions maximales des modules. En vue de pouvoir les transporter, ces modules ne doivent pas dépasser les 120 cm sur 60. Pour la hauteur, le niveau supérieur des rails doit se situer à 95 cm du niveau du sol : c'est un compromis entre la hauteur des yeux des adultes et celle des enfants. Et les gens se déplaçant en chaise roulante ont droit aussi au spectacle...

NetTRAK, NedTRAK ou Nedtrack?

En 1973, un petit groupe de la NMRA (National Model Railroad Association) situé à Signal Hill (aux USA) concevait l'idée de standardiser des modules et des dioramas de façon à pouvoir les exposer lors d'événements de modélisme ferroviaire, en les assemblant pour constituer un grand réseau modèle. Les spécifications émises devinrent rapidement une série complète de normes, baptisées NTRAK. Par l'intermédiaire du groupe de contact NMRA Nederland, ce concept fut repris par un petit groupe de constructeurs enthousiastes aux Pays-Bas. En 1979, le magazine Railhobby – en collaboration avec les pionniers de la NMRA – introduisit la variante NetTRAK (l'abréviation pour 'The Netherlands NTRAK'). Mais les

Pays-Bas ne seraient pas ce qu'ils sont si un petit groupe n'avait pas fait dissidence et suivi ses propres normes... En 1984, un groupe d'adeptes du NetTRAK devint ainsi une organisation indépendante, sous le vocable de NedTRAK. Il ne fallait toutefois pas y voir un handicap : le but du groupe de contact 'NMRA Nederland' et de Railhobby était atteint, à savoir former un groupe de modélistes qui avait la volonté de développer la construction modulaire. C'est ainsi que disparut NetTRAK. Et NedTrack, alors ? C'est une orthographe incorrecte, malencontreusement publiée un jour, et qui a la vie dure... La seule orthographe valable est bien : NedTRAK !



Pour l'assemblage des modules, des treteaux ont été utilisés ; ils sont réglables en hauteur. Le raccord de ces modules se réa-

lise au moyen de boulons et d'écrous. Pour leur positionnement, des pinces de centrage sont utilisées, de façon à éviter le recours à





des éclisses sur les raccords entre modules. Les voies à cet endroit restent en effet les endroits les plus vulnérables d'un module. Aussi bien l'assemblage que le démontage du réseau doivent se réaliser avec beaucoup de soin et de précautions, afin d'éviter tout dégât aux rails.

C'est principalement de la voie flexible de Roco, de Minitrix ou d'Ibertren qui a été utilisée. Comme les rails ont tous le même profil et que les traverses se ressemblent, ces voies des trois marques se marient assez bien. Sur les premiers modules, des aiguillages Roco et Minitrix ont été utilisés ; ils présentent en principe un angle de déviation de 10°, qui peut aller toutefois jusqu'à 15° au maximum. Sur les modules conçus et construits ultérieurement, on ne rencontre plus que des aiguillages Peco. La base du tracé des voies est constituée de quelques couches de Styropor (du polystyrène expansé) et d'une fine couche de liège. La voie d'une ligne principale se trouve ainsi à 66 mm au-dessus du niveau de la rivière (ou de la plaque de base). Le liège forme une base solide pour le lit du ballast. Les voies en courbe sont en dévers : pour ce faire, les rails extérieurs en courbe ont été rehaussés au moyen de petits bouts de carton. Le ballast de Woodland Scenics a été appliqué au moyen de la méthode classique, à savoir saupoudré, après avoir humidifié le tout avec de l'eau mélangée à de la colle.

Les raccords électriques entre les modules et avec les panneaux de commande sont constitués de simples 'sucres' et de liaisons par fiches. Il s'agit d'un type de liaison très fiable, en tous cas plus solide et plus stable que les plugs 'Scart' utilisés auparavant. La commande et la signalisation sont commandées manuellement : les convois, les transfos, les aiguillages et les signaux sont tous manœuvrés à la main ! Les signaux et les voies de garage sont toutefois pourvus de sections neutres. La signalisation visible – à l'instar



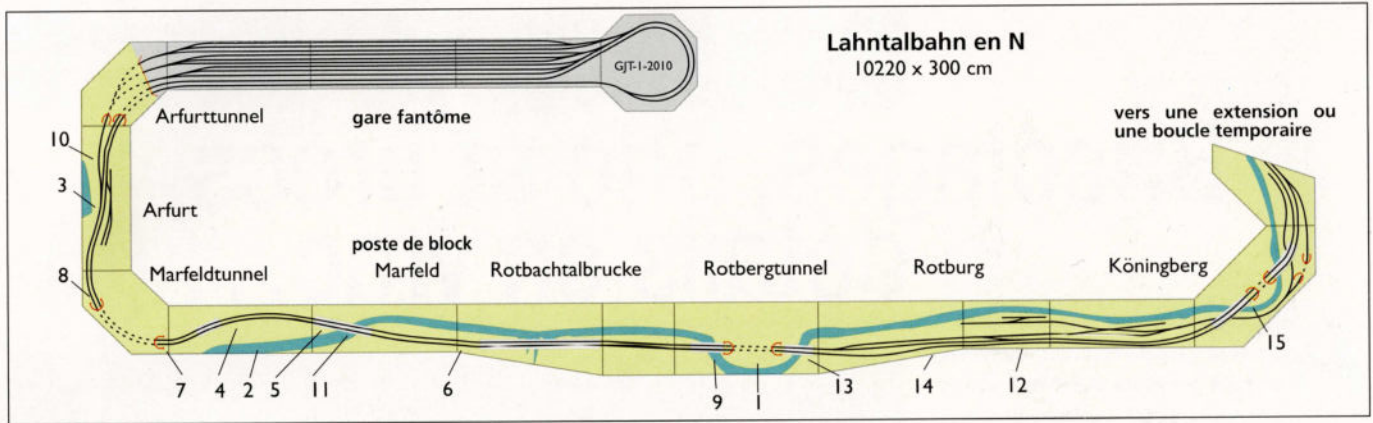
de la véritable Lahntalbahn – est principalement constituée de signaux mécaniques. Les signaux installés sont des Piko (échelle TT) transformés, qui ont reçu des palettes un peu plus petites. Le gros œuvre du paysage est constitué de plaques de Styropor : cela donne une construction à la fois légère et solide, facile à travailler. Sur cette sous-couche sont disposées ensuite deux épaisseurs de papier mâché, pour donner au paysage sa forme définitive. Le tout est alors coloré au moyen d'une peinture fortement diluée et saupoudré de matériaux Woodland Scenics, Busch et Heki. Pour des buissons plus épais et des arbres, du matériau naturel est utilisé, comme par exemple des boutons d'or canadiens, de l'herbe aromatique, de la marjolaine, etc. Ces fleurs sèches sont fixées avec de la laque pour cheveux ou du gel et ensuite saupoudrées de flocons moyens ou fins.

Le ruban vert et bleu de la rivière Lahn, autour de laquelle tout le thème de cette Lahntal-

bahn en N est basé, devait évidemment présenter la même teinte sur tous les modules. Et ce ne fut pas une sinécure que d'atteindre ce résultat, car un seul pot de la même peinture verte ne pouvait être utilisé. L'eau au milieu de la rivière est plus foncée, tandis qu'elle est plus claire le long des berges. Une surface brillante a été obtenue grâce à quelques couches de vernis acrylique. C'est surtout aux transitions entre modules que le passage de la rivière d'un module à un autre se révéla être une fameuse corvée...

L'exploitation

Sur une telle ligne de chemin de fer romantique, parsemée de nombreux ponts, de tunnels, de signaux mécaniques et de petites gares endormies, une exploitation ferroviaire réaliste est de mise. Les trains, qui sont composés de la manière la plus réaliste possible, circulent à des vitesses adaptées. Le matériel est patiné de façon très réaliste. Le superdétaillage et la transformation de matériel sont également des activités



auxquelles plusieurs membres consacrent beaucoup de leurs temps libres. C'est la plupart du temps des compositions entières qui sont prises en mains. Un train 'Touropa' a ainsi été formé : il est composé de voitures-lits Roco et d'une voiture-couchettes Fleischmann du type Bctmh257 qui, avec ses 27,5 m, constitue l'une des voitures les plus longues du parc de la DB. La plupart du temps, c'est une V200 de Roco qui assure la traction. Le légendaire 'Westerlander', un train touristique allemand qui circulait entre Trèves et Westerland ('Sylt) selon une composition assez étonnante d'ancien et de nouveau matériel, fait également partie des compositions visibles sur la Lahntalbahn. Les gens de La Haye ont par ailleurs pris des libertés avec les compositions qui circulent sur leur réseau, comme cela a été le cas pour le tracé et le paysage. Ce qui compte, c'est l'ambiance, sans tomber dans l'esclavage d'horaires contraignants...

A titre d'exemple, l'exploitation de ce réseau modèle peut se dérouler comme suit. Pour un train régulier de voyageurs, on utilisera de préférence les autorails rouges bien connus et des autorails à accumulateurs. Les locomotives Diesel et à vapeur seront utilisées pour le trafic marchandises, mais pas seulement. Pour décharger les lignes du Rhin et la 'Nord-Sud', des trains de marchandises ainsi que des trains express internationaux sont déviés via la Lahntalbahn. On peut ainsi y voir passer le train 'Amsterdam-Vienne Express' (Hoek van Holland/ Amsterdam - Munich - Vienne) ou en été, le TEE 'Rembrandt' Amsterdam - Munich. Concernant ces trains rapides, le problème est que la vitesse maximale autorisée sur une grande partie de la ligne fluctue entre 90 et 110 km/h et qu'elle chute même en plusieurs endroits à 60 km/h : cela n'avance donc pas. Les trains militaires souffrent moins de ces restrictions ; ils sont aussi régulièrement visi-

bles le long de la Lahn. Non pas de l'Est vers l'Ouest - pour lequel la 'ligne des canons' avait été posée - mais en direction de l'Est : nous nous situons en effet au cours de la période s'étalant entre 1960 et 1980, donc avant la chute du Mur de Berlin...

Voici donc une des possibilités. Sur un réseau modèle, il doit pouvoir être possible de s'écarter de temps à autre d'une exploitation ferrée stricte, du moins d'après les gens de La Haye : simplement profiter de la circulation de belles compositions, même si ces dernières ne cadrent pas vraiment dans le paysage...

Pour plus d'infos, consultez le site www.lahntalbahn.info

Texte et illustrations: Gerard Tombroek
(Remerciements à Erwin de Munnik
et Fred Baerselman)



15



RUBRIQUE 'A' BRAC

Bricolages, bric et brocs, détails en vrac... (1)

AVEC CETTE NOUVELLE RUBRIQUE, JE VAIS ABORDER LA CONSTRUCTION, LA PATINE DE TOUS CES PETITS ÉLÉMENTS, PARFOIS DE BRIC ET DE BROC, FAISANT PARTIE INTÉGRANTE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN, INDUSTRIEL, FERROVIAIRE. DU SIMPLE TAS DE VIEILLES PALETTES EN PASSANT PAR DE MODESTES ÉLÉMENTS DE STRUCTURE COMME DES CUVES À FUEL, ETC.: L'OCCASION ME SERA DONNÉE DE PRÉSENTER DES RÉFÉRENCES DU COMMERCE MÉCONNUES ET DE METTRE L'ACCENT SUR DES MÉTHODES DE PATINE PEU USITÉES. COMME À L'ACCOUTUMÉE, L'ACCENT SERA MIS SUR LE VISUEL, AVEC UN SÉQUENÇAGE PAR L'IMAGE. AUJOURD'HUI, NOUS COMMENCERONS PAR QUELQUES BRICOLAGES SUR DE VIEILLES PORTES...

1. Les portes bricolées sont un excellent exercice d'entrée en la matière pour se familiariser avec de nombreuses références de détails hyperfins, mais aussi pour aborder des phases de patine poussées (comme



le 'peeling paint') ou aborder la reproduction du bois vieilli, sans entreprendre des travaux colossaux...

2. Parmi les nombreuses 'bricoles', accessoires et équipements divers, un bac de récupération d'huiles usagées nous permettra d'aborder la simulation de l'aspect huileux et graisseux à l'aide de produits bien spécifiques provenant de chez Mig Productions.

3. Autre type d'installation intéressante à





bricoler : les cuves à fuel avec parement maçonné, ici en blot de ciment. Ce sera un excellent exercice de construction intégrale en carte plastique, permettant aussi par la même occasion de voir comment reproduire du blot en ciment.

4 & 5. Les façades industrielles fourmillent de petits détails de toutes sortes, dont nous pourrions nous inspirer pour agré-

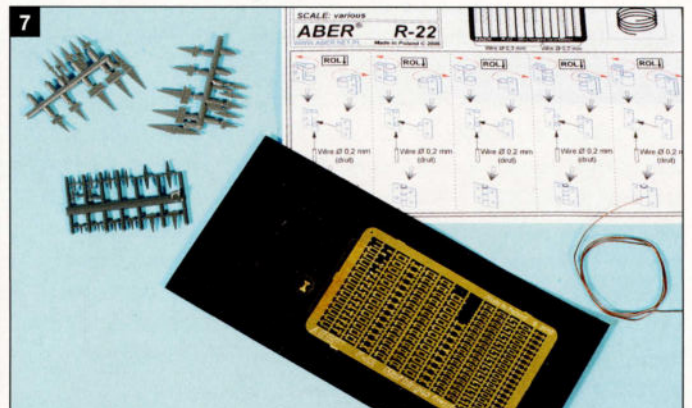
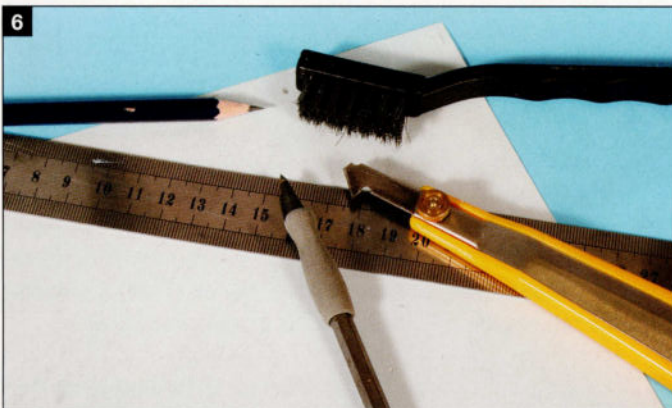


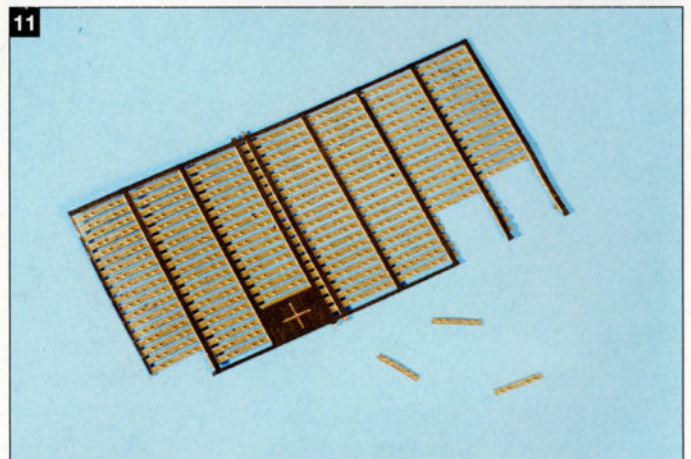
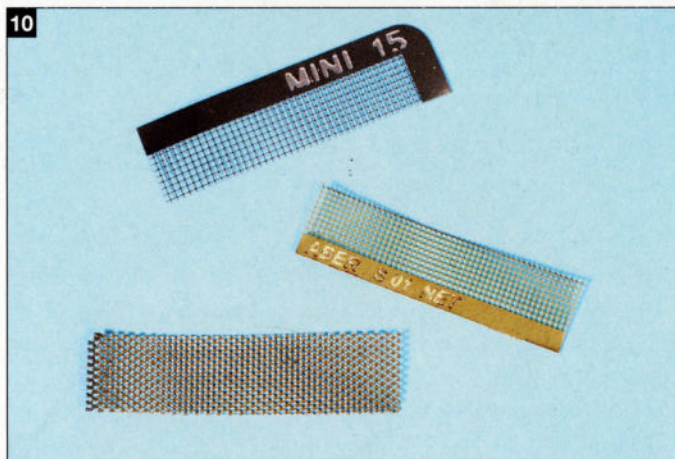
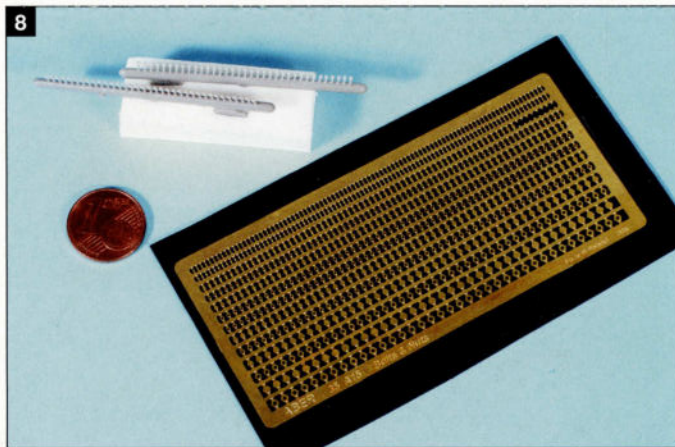
menter à bon escient nos bâtiments miniatures. Palans, treuils, ancrages de maçonnerie, aérations, conduits, etc. sont autant d'équipements qui accentuent le réalisme de nos présentations et leur donnent plus de présence. Certaines firmes artisanales et industrielles proposent de tels éléments et nous verrons aussi comment en réaliser de toutes mains pour leur donner un aspect corrodé 'vrai', en utilisant diverses méthodes et produits.

6. Pour reproduire du bois dans nos petites échelles, voire au-delà jusqu'au 1/35, j'utilise de la carte plastique de différentes épaisseurs. Ici pour des portes au 1/87, on préférera du plasticarte de 0,5 ou de 0,75 maxi. Equipé d'outils rudimentaires tels que pointe à tracer ou Olfa P450, règlet métallique et brosse à bougies fine, la simulation de ce matériau est une opération à la portée de tous, après quelques entraînements préalables.

7. Afin d'équiper les portes bricolées de charnières fines, je me suis tourné vers deux références totalement distinctes. A gauche, les charnières Grandt-Line en plastique injecté (HO: référence 5095; O: référence 3108) reproduisant différents modèles et faciles à mettre en place après un soigneux dégrappage. A droite, les modèles à monter de chez Aber (référence R22), de toute beauté, mais induisant une bonne dose de patience et beaucoup de dextérité pour leur montage. A noter que ces dernières peuvent être rendues... fonctionnelles!!!

8. Boulons et écrous sont aussi les bienvenus pour nos montages. De haut en bas, les 'bolts and nuts' de Aber en photo-découpe (référence 35A15) permettant d'y intégrer à volonté des tiges filetées plus ou moins longues. En haut, deux références en plastique injecté Grandt-Line (références 5045 et 5066) permettront éventuellement de simuler des boulons en 'masse'





sur des plaques en tôles venant en renfort sur les portes bricolées, par exemple...

9. Toujours côté détails hyperfins, des têtes de vis (hé oui!) en photo-découpe pourront éventuellement être utilisées sur des charnières fabriquées de toutes pièces. Ici, la plaque en maillechort de chez Aber 35a101 est encore un modèle de finesse. Si les plus gros sont destinés au 1/35, les plus petits pourront tout à fait être utilisés pour le 1/87, leur mise en place se faisant à l'aide d'un cure-dent humidifié.

10. Différents types de grillages à mailles variées pourront aussi venir agrémenter les

portes bricolées, dans le cas où elles comprennent des ouvertures vitrées cassées, remplacées par ce type de matériau. Les mailles fines seront à préférer comme ces modèles provenant de chez Scale Link et Aber.

11. Certaines autres productions en photo-découpe pourront être détournées de leur utilisation initiale. C'est le cas présentement avec ces éclisses LSL, dont certaines recoupées en deux (ou non) vont me servir pour représenter des pièces métalliques rivetées de renfort, créer des parties de charnières, etc.

12. Certaines plaques émaillées de production personnelle pourront à loisir servir de panneaux de fortune ou être apposées pour donner la touche finale à certaines portes. Elles donneront aux montages ce petit côté suranné ...

13. Une fois les détails principaux sous la main, je dessine à l'échelle les modèles de portes souhaités sur une feuille de papier millimétré, en y signalant les moindres détails. Ici, je me suis inspiré de différents exemples pour créer librement un modèle venant équiper un petit garage privé.

14. La reproduction des planches de bois

constituant la porte se fait par simple gravure avec une pointe à tracer ou à l'aide d'un OLFA P450. Ici, j'utilise de la carte plastique de 0,5 mm, les traits déterminant le pas entre chaque planche étant signalés préalablement au crayon noir taillé très fin...

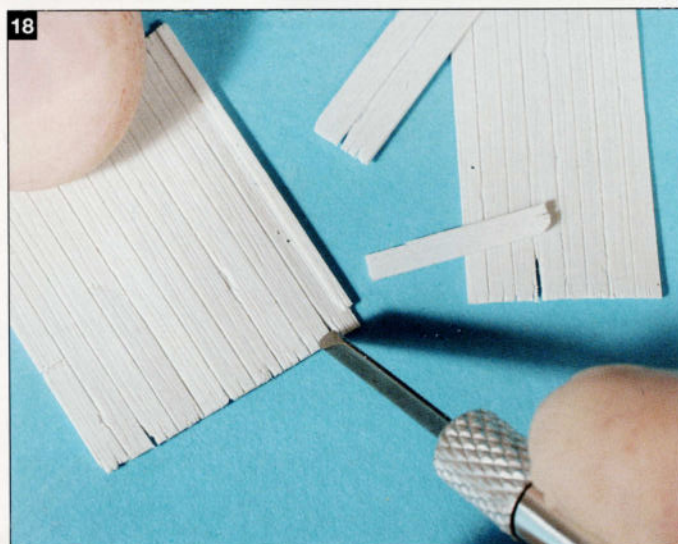
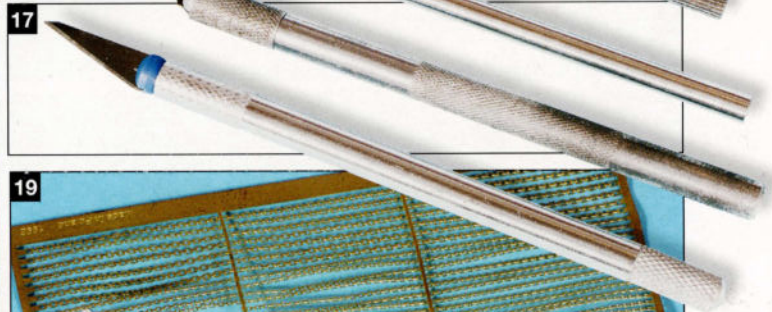
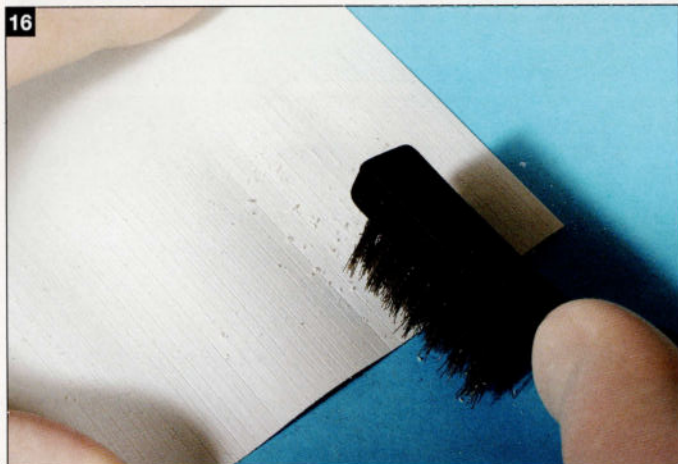
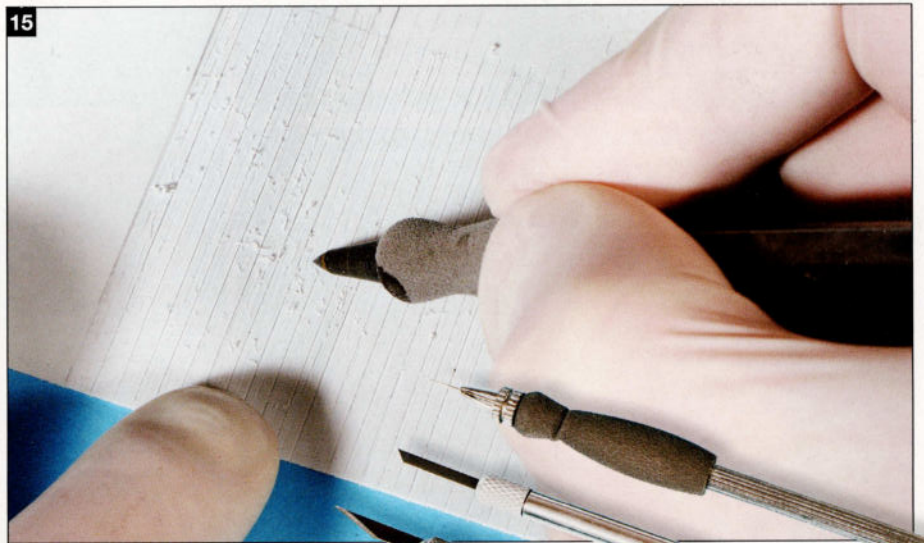
15. ... puis une fois les rainures effectuées, les veines du bois sont simulées par de multiples rayures plus ou moins fortes avec la pointe à graver, ceci de haut en bas, évidemment...

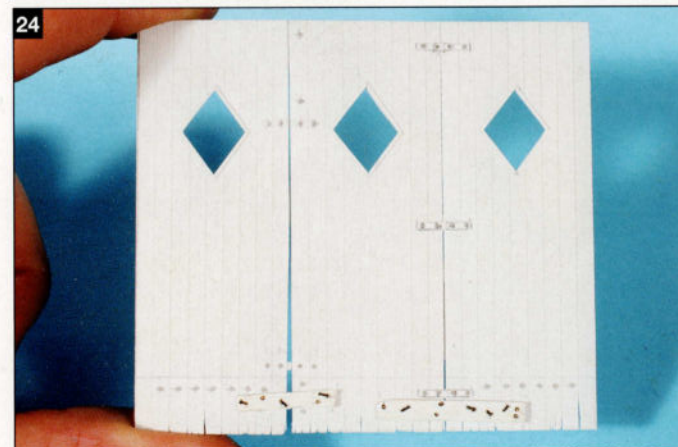
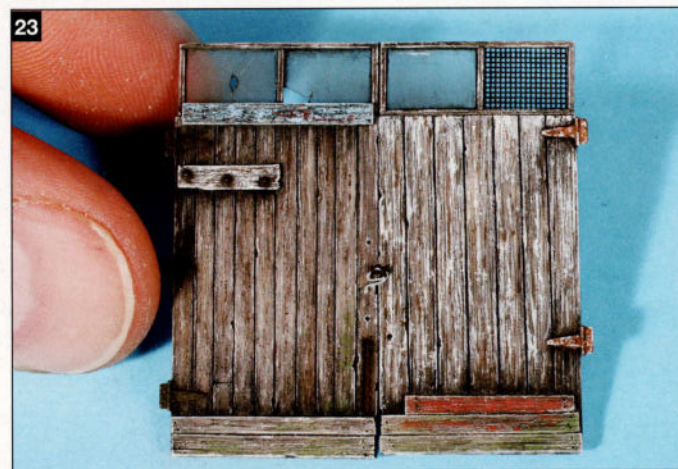
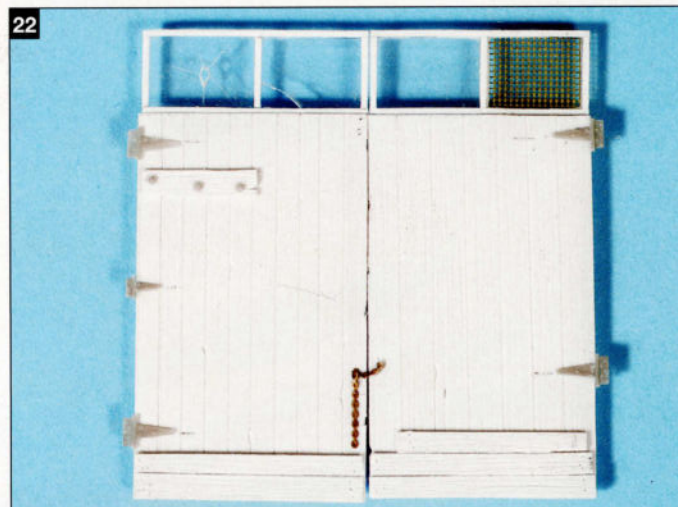
16. Après avoir ôté les résidus, les 'veines' précédemment créées sont 'brossées' de haut en bas pour dégager celles-ci, mais aussi créer de nouvelles rayures plus fines et ainsi simuler parfaitement la texture du bois...

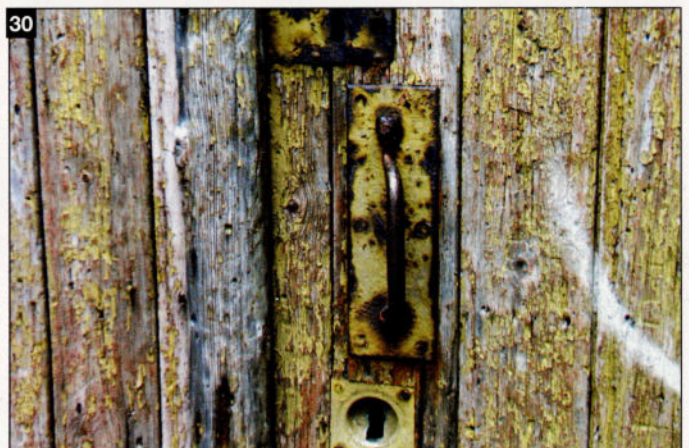
17 & 18. Avec de tels outils et des lames très fines, je vais ensuite rogner certaines parties du planchéage et ainsi lui donner une allure de bois abîmé, rétrécir certaines

planches, attaquer certaines jointures, etc.

19. Une fois les planches reproduites, des tronçons sont découpés pour être assemblés à la colle cyanoacrylate et ainsi constituer le modèle de porte souhaité. A l'aide des détails précédemment mis de côté (charnières, boulons, plaques émaillées et autres) mais aussi de fil de cuivre, de chaînette fine (Aber 35A16) et d'un peu de plasticarte de 12/10, celle-ci va être dé-







taillée de façon très fine.

20 & 21. La porte, une fois achevée. Des plaques émaillées sont disposées de manière temporaire pour 'voir' si leur disposition convient avant mise en place définitive. Constamment lors de l'assemblage, je vérifie le bon encastrement dans le logement prévu pour recevoir la porte.

22 & 23. Un autre exemple de porte 'bricolée', construite intégralement. Celle-ci reprend une majorité d'éléments utilisés pour la porte décrite dans ces pages. Dif-

férentes séquences de patine lui feront revêtir cet aspect usé et contrasté.

24. A une toute autre échelle, voici un bricolage de porte plus simple, condamnée par des planches clouées. Les clous de production personnelle ont été en partie recourbés.

25, 26, 27 & 28. Vues de différentes portes pouvant servir d'inspiration pour équiper toutes sortes de bâtiments: remises, garages, bâtiments agricoles, etc. La patine souvent poussée induira l'utilisation de

plusieurs techniques, hors micro-peinture. J'y reviendrai ultérieurement, dans le second volet.

29 & 30. Pour terminer, vues de détails de quelques parties de portes à ne pas négliger dans leur reproduction, la plus fidèle possible. Une bonne observation de la réalité s'avère nécessaire pour capter tout élément qui par sa transposition en miniature, donnera tout son charme à nos constructions.

Texte & photos: Emmanuel Nouaillier



Le neuf et l'occasion sur eBay en 2009

CELA FAIT DÉJÀ LA 5ÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE QUE NOUS TENONS SCRUPULEUSEMENT À L'ŒIL LES VENTES SUR eBay DE MATÉRIEL BELGE EN H0, À VOTRE INTENTION. CELA DEVRAIT PERMETTRE DE VOUS DONNER UNE INDICATION DE LA VALEUR DE VOTRE PROPRE COLLECTION ET DE VOUS PERMETTRE D'ENVISAGER SON EXTENSION POUR UN BUDGET ACCEPTABLE.

Notre liste annuelle ne reprend que les locomotives. A notre avis, les coûts élevés d'expédition influencent trop (à la hausse) les prix de vente des modèles relativement bon marché, comme les wagons et les voitures voyageurs.

Dans son éditorial de janvier, Guy Van Meroye relevait déjà que la liste des locomotives belges reproduites à l'échelle H0 était vraiment impressionnante. C'est surtout au cours de ces dernières années que de nombreux modèles sont apparus sur le marché. Suite toutefois à la politique de vente suivie

ces derniers temps par les fabricants – comprenez les séries limitées – il n'est pas facile pour l'amateur moyen de suivre le marché. Souvent, des choix doivent être faits et parfois, il est trop tard pour acquérir le modèle désiré. Le marché de seconde main vous offre alors une autre possibilité, tout en ne perdant pas de vue qu'eBay propose aussi du matériel neuf à la vente. Nous examinerons donc ces deux types de vente dans le présent article. En ce qui concerne les occasions, nous ne tiendrons compte que des modèles non endommagés, qui sont à l'état neuf.

Les locomotives Diesel

Passons en revue les différentes séries de locomotives de la SNCB en H0 et commençons par les Diesel. Les séries 50 & 51 (type 200) de Mehano (158 à 167 €) sont proposées sporadiquement. Contrairement aux autres séries de cette même marque, le stock n'était pas important lors de l'arrêt des activités de cette marque. Les prix indiqués entre parenthèses sont des moyennes ; voyez le tableau pour les détails. Pour les 52, 53 & 54 (anciennes 202, 203 et 204), l'offre est abondante sur le marché. On y trouve déjà de ces anciennes comme les 'gros nez' de Fleischmann (de 59 à 76 €), Piko (37 €) et Märklin (de 90 à 313 €), qui ont été produites il y a déjà des dizaines d'années. Les 204.008 et 5401 de Märklin sont très facilement disponibles. Les modèles Roco par contre font partie de la





nouvelle génération et sont faciles à obtenir (à partir de 95 €). Il s'agit souvent de modèles tout neufs provenant de 'nettoyages' de magasins Roco. Pour un tel prix, n'hésitez pas. Les 'cabines flottantes' par contre sont plus rares et nous avons même constaté une nette augmentation des prix par rapport à l'année passée (à partir de 134 €).

En 2010, une toute nouvelle série 55 (type 205) est attendue dans les magasins. Jusqu'à présent, nous devons nous contenter du modèle Märklin, principalement – et logiquement – réalisée en version 'trois rails'. En fonction du matricule de l'engin, ce modèle est plus ou moins disponible ; une légère augmentation du prix est à noter (à partir de 112 €). Nous sommes donc curieux de voir si un changement va intervenir au cours de l'année prochaine.

Concernant la série 59 (type 201), le modèle Roco (de 38 à 51 €) est bon marché et facile à obtenir. Le modèle Märklin/Trix est toutefois plus récent et plus correct. La 5907 était facile à obtenir en 2009 et à un prix intéressant (125 €) ; la même chose vaut pour la 201.011 (à 165 €).

A la fin de l'année 2009, les premiers modèles des séries 60/61 (type 210) de Van Biervliet sont apparus sur le marché ; leur nombre est toutefois trop bas que pour être repris sur cette liste. Les prix demandés étaient d'ailleurs similaires à ceux demandés en magasin. Cette arrivée influencera-t-elle la vente des locos Klein Modellbahn de la même série ? Nous n'avons pas détecté une 'avalanche' de tels modèles, mais bien une légère baisse de 20 % de leurs prix, et ce depuis deux ans (72 €).

Roco produit encore quelques nouveaux exemplaires de la très populaire série 62 (type 212), mais les anciens modèles maintiennent leur cote. Ces derniers sont facilement dispo-

Une série de locomotives Diesel de ligne belges alignées : la .5217 de Roco, la .5172 de Mehano, la 5541 de Märklin, les 6274 et 6218 de Roco, la 6072 de Van Biervliet et les 5939 et 5950 de Roco.



Pour les manœuvres aux époques V/VI, plusieurs matricules sont disponibles chez Mehano. La série 80 peut être engagée dès l'époque III et a été reproduite par les firmes Märklin, Roco et Fleischmann. Sur cette photo, la plus récente reproduction de Roco.

nibles (104 €), mais sont un peu plus chers que la jeune 6215 en livrée bleue (84 €) ou la 6218 jaune de 2005 (89 €).

Un curieux petit canard que cette série 76, car ces locos d'origine néerlandaise n'ont été utilisées que peu de temps par la SNCB. Le modèle Roco est très rare (142 €). Quant aux diesels les plus récents de la SNCB (la série 77), elles ne sont pas seulement présentes en nombre en réalité, mais aussi en modèles réduits. La version 'deux rails' est facile à dénicher, suite au nettoyage des stocks (101 €). La version 'trois rails' est par contre plus rare et coûte presque le double du prix (200 €). Rappelons que ces engins peuvent être utilisés aussi bien comme Diesel de ligne que de manœuvres.

Pour terminer cet aperçu, faisons un tour chez les fabricants et leurs modèles de la loco de manœuvres de la série 80 (type 260). Tant Fleischmann que Märklin et Roco ont reproduit cette série d'engins : leur origine allemande y a évidemment beaucoup contribué. La version renouvelée de la Roco (réf. 8061) n'a pas encore été vue, mais l'ancienne 8033

est relativement facile à obtenir (à 91 €). La 260.016 plus nouvelle est quant à elle plus difficile à trouver (à 88 €). La 260.030 de Fleischmann est meilleur marché (44 €), mais est tout aussi rare. Märklin propose aussi bien son ancienne 260.032 (à 77 €) que sa nouvelle 260.013 digitale (à 115 €), toutes deux facilement disponibles. En outre, trois matricules différents de la série 80 sont disponibles chez Märklin (de 62 à 82 €).

Enfin, l'autorail de la série 41 mérite aussi un petit mot. Ces engins étaient faciles à trouver l'année passée (à 177 €). Par ailleurs, il nous a paru que l'autorail 600.02 de Märklin (110 €) devient plus rare et que son prix augmente d'autant.

Les locomotives électriques

Pour les locomotives électriques également, nous allons passer en revue les différentes séries existantes de la SNCB : commençons par les séries 11, 12, 21 et 27. Ces séries se ressemblent extérieurement, raison pour laquelle nous les avons regroupées. Jusqu'à présent, seul Lima reproduisait ces séries d'engins. Mais depuis l'arrivée de ces séries



Un échantillon de l'offre des locomotives électriques: 1307 LS-Models, 2018 Roco, 2135 LS-Models, 2374 et 2371 Lima, 2623 Mehano et 2735 Lima.

Vapeur		référence	prix	
Fleischmann (2-rails)				
● 64.149 vert-noir		4160	190€	
● 81.256 vert-noir		931155	182€	
Jouef (2-rails)				
● 25.021 vert-noir		8741	81€	
Liliput (2-rails)				
● 26.050 vert-noir		5290	121€	
● 64.109/64.168 vert-noir		10490	79€	
● Différents numéros type 93 vert-noir		109107	91€	
Märklin (3-rails)				
● 25.004 vert-noir		3316	136€	
● 25.016 vert-noir		3314	118€	
● 25.021 vert-noir (delta)		34883	128€	
● 26.005 vert-noir (delta)		34156	127€	
● 26.033 vert-noir (digital)		37157	167€	
● 26.033 vert-noir (digital)		37157.800	312€	
● 27.003 noir (digital)		37172	204€	
● 5920 brun		3111	84€	
● 64.041 vert-noir		3086	83€	
● 64.045 vert-noir (digital)		37033	256€	
● 64.119 vert-noir		3086	76€	
● 81.232 vert-noir (digital)		37553	154€	
● 96.002 vert-noir		3101	131€	
Piko (2-rails)				
● 71.003 vert-noir		95696	61€	
● 81.340 vert-noir		5/6315	34€	
Rivarossi (2-rails)				
● 3649 vert-noir		1377	101€	
Roco (2-rails)				
● 25.014 noir		43291	138€	
● 25.021 vert-noir		43268	131€	
● 90.017 vert-noir		4116	114€	
● 9089 vert-noir		43228	112€	
● 96.025 vert-noir		43273	101€	
Trix (2-rails)				
● 81.173 vert-noir		22597	114€	
Diesel		référence	prix	
Fleischmann (2-rails)				
● 202.016 vert-jaune		1385	64€	
● 204.006 vert-jaune		4270	59€	
● 260.030 vert-jaune		1379-4226	44€	
● 5201 vert-jaune		4270	76€	
● 5202 vert-jaune		4272	67€	
Klein Modellbahn (2-rails)				
● 60 différents numéros jaune/vert ou vert/jaune				72€
Lima (2-rails)				
● 231.001 vert		208240	57€	
Märklin (3-rails)				
● 201.001 deux tons vert (digital)		37270	136€	
● 201.011 livrée 'expo' (digital)		37273	165€	
● 201.054 vert/jaune (digital)		37272	250€	
● 201.054 vert-jaune (digital)		37272	250€	
● 202.007 et 203.018 double traction vert-jaune (delta)		34664	214€	
● 204.003 vert-jaune 150 ans Märklin (digital)		37671	216€	
● 204.008 vert-jaune		3066	90€	
● 204.008 vert-jaune (avec roue ailée inversée)		3066	313€	
● 205.007 vert-jaune (digital)		37672	159€	
● 260.013 vert-jaune (digital)		37653	115€	
● 260.032 vert-jaune		3069	77€	
● 5401 vert-jaune		3133	97€	
● 5404 vert-jaune (digital)		37663	204€	
● 5408 vert-jaune (delta)		34661	114€	
● 5504 vert-jaune (delta)		3467	112€	
● 5517 vert-jaune (delta)		3466.800	296€	
● 5531 bleu/jaune (delta)		34671	157€	
● 5540 vert-jaune (digital)		37673	158€	
● 5541 jaune-vert (delta)		3466	141€	
● 5907 vert-jaune (digital)		37271	125€	
● 8002 vert-jaune (delta)		3459	82€	
● 8024 vert-jaune		3149	62€	
● 8058 vert-jaune		3149	68€	
● autorail 600.02 deux tons de vert (digital)		3426	110€	
Mehano (2-rails)				
● autorail série 41 gris/jaune, différents matricules				177€
● différents matricules de la série 51 2-rails				158€
● différents matricules de la série 51 3-rails (digital)				167€
● différents matricules de la série 77/78 2-rails				101€
● différents matricules de la série 77/78 3-rails (digital)				200€
● Class 66 DLC PB03 ou PB19		1925/6350	114€	
Piko (2-rails)				
● 204.001 vert-jaune		1739	37€	
Roco (2-rails)				
● 260.016 vert-jaune		63388	88€	
● 5205 'cabines flottantes' vert-jaune (digital)		63967	163€	
● 5205 'cabines flottantes' vert-jaune 3-rails (digital)		69967	190€	



chez LS Models, les modèles Lima perdent – peu, il est vrai – de leur valeur (de 62 à 77 €). Malgré le fait que ces modèles font partie des dernières générations produites par Lima et qu'il s'agit de modèles relativement corrects,

De nombreuses années et... d'euros séparent ce modèle de la série 27 de Lima et cette 21 de LS.

● 5217 'cabines flottantes' vert-jaune	63966	135€
● 5217 'cabines flottantes' vert-jaune 3-rails (digital)	69966	134€
● 5307 'gros nez' vert-jaune	63962	116€
● 5307 'gros nez' vert-jaune 3-rails (digital)	69963	156€
● 5315 'gros nez' vert-jaune	63733	111€
● 5315 'gros nez' vert-jaune (digital)	63734	156€
● 5315 'gros nez' vert-jaune 3-rails (digital)	68733	95€
● 5408 'gros nez' vert-jaune	63474	142€
● 5916 / 5924	4152	50€
● 5911 / 5916 / 5924 3-rails	4152	38€
● 5939 jaune-vert	53430	49€
● 5939 jaune-vert 3-rails (digital)	59430	42€
● 5950 vert-jaune	63998	47€
● 5950 vert-jaune 3-rails (digital)	69998	51€
● 6215 bleu-jaune (ancienne version)	43548	77€
● 6215 bleu-jaune (nouvelle version)	62773	84€
● 6218 jaune-vert	62772	89€
● différents matricules de la série 62/63 (ancienne production)	104€	
● différents matricules de la série 76 vert-jaune/gris-jaune	142€	
● 8033 vert-jaune	43623	91€

Trix (2-rails)

● 201.001 deux tons vert	22320	103€
● 205.007 vert-jaune	22750	150€
● 5907 vert-jaune	22337	125€

Electriques

Jouef (2-rails)

● 1801		37€
--------	--	-----

Lima (2-rails)

● 1181 / 1186 bordeaux/jaune	208706 / 023	77€
● 125.012 vert	208025	29€
● 150.012 bleu	208027	25€
● 15 (différents matricules) jaune-bleu ou bleu-jaune		39€
● 18 (différents matricules et livrées) argent-jaune-bleu		48€
● 21 (différents matricules) bleu-jaune		77€
● 2371 vert	208185	46€
● 2374 jaune/bleu	208182	61€
● 2383 bleu/jaune	208025	60€
● 2735 bleu(turquoise)-jaune	208023	62€
● AM75 (806 of 826) bordeaux	149747	137€
● AM75 (826) gris-orange	149747	79€

LS-Models (2-rails)

● 1185 bordeaux/jaune	12085	199€
● 13 (différents matricules) gris		197€
● 2748 bleu/jaune 3-rails (digital)	12564	215€

Märklin (3-rails)

● 122.028 deux tons vert (delta)	33231	90€
● 122.028 deux tons vert (digital)	37231	110€
● 123.057 deux tons vert (digital)	37237	211€
● 1601 'livrée Memling' (delta)	33632	121€
● 1602 jaune-bleu	3163	69€
● 1602 'livrée Memling' (delta)	33631	112€
● 1605 bleu	3152	62€
● 1605 bleu (2-rails Hamo)	3152	90€
● 1606 bleu-jaune	3363	86€
● 1606 bleu-jaune (speciale club-uitvoering)	3363	100€
● 1608 bleu-jaune (delta)	3363	89€
● 1608 or-jaune (digital)	37632	160€
● 1805 gris/bleu (digital)	39402	205€
● 2201 jaune-bleu (delta)	33232	101€
● 2201 jaune-bleu (digital)	37232	133€
● 2370 et 2321 en double traction vert (digital)	37233	231€
● 2380 jaune-vert 'livrée zébrée' (digital)	37236	158€
● Set avec 2505 bleu-jaune et voitures M2 (digital)	26530	314€
● 2551 bleu/jaune (digital)	37238	220€

Mehano (2-rails)

● Série 26 bleu/jaune, vert ou jaune/bleu différents matricules	155€	
---	------	--

Olaerts (2-rails)

● 15 (diverse nummers) jaune-bleu ou bleu-jaune	162€	
---	------	--

Roco (2-rails)

● 2002 vert	62462	123€
● 2018 bleu-jaune	43670	120€
● 2024 et 2025 jaune-bleu	62460	101€
● 2911/2912 vert-jaune	4192	85€
● 101.012 deux tons vert	43579/63647	84€

Trix (2-rails)

● 122.028 deux tons vert	22596	88€
● 2201 jaune/bleu	22723	131€
● 2558 bleu/jaune	22357	182€

ViTrains (2-rails)

● 160.024 bleu	2160	180€
● 1601 bleu	2161	190€
● 1602 bleu	2162	140€
● 16 (différents matricules)		161€

- rare
- courante
- importante



Les automotrices électriques de Jocardis sont soit vertes, soit Bordeaux ou encore en livrée new-look et constituent des objets de collection. L'autorail de la série 41 de Mehano est encore facilement disponible.

ils ne tiennent évidemment pas la comparaison avec les modèles de LS Models.

Les séries 11, 12, 21 et 27 de la toute dernière génération montrent bien ce que les fabricants d'aujourd'hui sont capables de réaliser. Il va de soi que les modèles proposés sur eBay doivent être acquis au prix du magasin (de 199 à 215 €).

Et restons encore quelque peu chez LS Models: la série 13 existe maintenant depuis trois ans sur le marché et est régulièrement proposée à la vente. Mais avec une moyenne de 197 €, il vous faudra encore payer le prix catalogue pour en acquérir une via internet...

La série 15 est une ancienne production de Lima. Les différentes versions sont aisées à acquérir, à des prix très bas (de 25 à 39 €). Il est évidemment impossible de comparer ces modèles aux nouvelles réalisations. Tant Olaerts que LS Models ont commercialisé un modèle de cette série, en plusieurs livrées. Les modèles Olaerts sont proposés sporadiquement (à 162 €), mais pour ceux de LS Models, c'est encore trop tôt.

Il y a quelques années déjà, Märklin a reproduit toutes les variantes de livrées existantes de la série 16 et ces modèles – en version 'trois rails' – sont faciles à acquérir sur le marché de l'occasion (de 62 à 160 €). Les modèles meilleur marché sont les plus anciens: la 1605 bleue et la 1602 jaune, et ce sont aussi ceux qui sont le plus vendus. La 16 de ViTrains est récente, encore très chère (de 140 à 190 €) et rare, bien qu'elle soit déjà vendue sous le prix catalogue.

Concernant les majestueuses locos de la série 18, vous deviez vous adresser chez Lima (48 €) ou chez Jouef (37 €). Ces modèles n'ont jamais été chers, et pourtant, ces prix ont encore diminué lors de l'arrivée sur le marché

des modèles Märklin et LS Models. Aucune trace d'un modèle de ce dernier dans nos tableaux, car ils sont bien trop rares. La 1805 de Märklin s'échange par contre plus aisément (205 €).

La série 20 est depuis des années la chasse gardée de Roco. Les anciens modèles en livrée bleue ont encore la cote (120 €). A noter que le marché a été saturé en 2009 par des modèles en livrée jaune, à bon marché (101 €).

Märklin et Lima reproduisent les séries 22 et 23 (types 122 et 123) et ici aussi, ils sont de qualité Lima et à prix réduits (29 à 61 €). La 122.028 de Märklin est relativement bon marché (de 90 à 110 €) en livrée à deux tons, ainsi que la 2201 jaune (de 101 à 133 €). Les modèles bon marché sont équipés d'un décodeur Delta, les plus chers étant pourvus d'un décodeur digital classique. Des prix similaires pour ces modèles ont été détectés chez Trix, mais ils sont beaucoup plus rares. La 2380 plus récente en livrée zébrée (158 €) est déjà descendue sous son prix catalogue.

Personne ne comprend pourquoi Märklin ne sort pas une livrée bleue. Quelques modèles de la série limitée des 2317 et 2320 en livrée bleue ont atteint 500, voire 605 €! C'est dire si nous sommes convaincus que les 22 et 23 annoncées par Van Biervliet se vendront bien... La 2551 toute neuve est proposée sporadiquement et coûte logiquement le prix neuf en magasin (220 €). La composition réversible constituée de la 2505 et de quelques voitures M2 garde sa valeur (314 €).

Nous nous attendions à autre chose: la série 26 de Mehano n'est pas proposée en masse. Les prix tournent autour des 155 € pour les diverses livrées et les différents matricules proposés.

La série 29 (type 101) de Roco est très bon marché et facile à acquérir (pour 85 €).

Pour terminer cet aperçu du matériel électrique, examinons quelque peu les automotrices. L'AM75 de Lima est encore et toujours une rame recherchée. La livrée grise et orange (79 €) est facile à obtenir, tandis que la livrée bordeaux est assez rare et un brin plus cher (137 €).

Les automotrices doubles Jocardis sont proposées de temps à autre. Parfois, elles sont proposées à un prix supérieur à celui du catalogue, mais de bonnes occasions sont parfois réalisables: nous avons vu quelques automotrices bordeaux changer de propriétaire pour 300 € environ. Par contre, aucune trace des Break d'Olaerts sur eBay...

Les locomotives à vapeur

Si presque toutes les locomotives Diesel de ligne et les locomotives électriques ont été reproduites à l'échelle H0, c'est déjà moins



La 64.168 de Fleischmann n'est que sporadiquement proposée sur internet. La plupart du temps, il s'agit d'anciennes versions qui font l'objet de transactions.



La type 12 d'Olaerts est un véritable modèle de collection, qui a atteint une belle valeur. Et pourtant, nous trouvons que ce modèle n'est vraiment bien mis en valeur que dans son biotope naturel, à savoir... sur un réseau modèle!

vrai pour les locomotives de manœuvres et encore moins pour les locomotives à vapeur. Cela vient aussi du fait que de nombreux types ont circulé sur le réseau belge. L'amateur de la traction vapeur ne peut toutefois pas trop se plaindre, comme on peut le voir sur l'aperçu.

Pour le type 25 par exemple, le choix est assez vaste. Les trois modèles Märklin sont très faciles à obtenir (de 118 à 136 €): deux sont analogues, le troisième est équipé d'un décodeur Delta. Les deux modèles Roco sont rares (de 131 à 138 €); le modèle Jouef également, mais est un peu meilleur marché (81 €). Le modèle Fleischmann n'est pas apparu sur internet en 2009.

Pour le type 26, il vous faudra également prendre un modèle de la marque de Göppingen, pour les deux locos (de 127 à 167 €). Une loco d'une série limitée datant de 2004 dont la loco a été patinée peut être acquise pour 312 €. Quant aux adeptes du 'deux rails', vous pourrez acquérir un modèle Liliput (121 €).

La majestueuse 27.003 noire à tender condenseur est très rare (204 €); il en est de

même pour la 3649 de Rivarossi (101 €). La 5920 de Märklin (84 €) est et reste une loco populaire qui est souvent proposée à la vente, mais également fort recherchée. Il s'agit pourtant d'une livrée fantaisiste.

Une réédition du type 64 est apparue au début de l'année et le modèle est déjà fortement commercialisé sur eBay, mais au prix en magasin (256 €). Les anciens modèles sont d'ailleurs bien meilleur marché (76 à 83 €). Un modèle récent existe également chez Fleischmann mais sur le net, ce sont les anciens modèles qui sont en vente (190 €). Un modèle à petit budget existe aussi chez Liliput (79 €).

En 2007, Piko sortait son modèle d'entrée de gamme du type 71. Cette petite loco était déjà bon marché, mais nous avons vu une l'année passée pour une croûte de pain (61 €). Leur modèle de la type 81 est déjà âgé et toujours bon marché (34 €). Vous pouvez encore trouver une 81 chez Trix (114 €), chez Märklin (154 €) ou chez Fleischmann (182 €).

Les vapeurs belges de Roco sont plutôt rares: c'est également le cas de la 90.017 (114 €)

et de la 9089 (112 €). Les modèles Liliput du type 93 sont un peu plus rares et sont aussi d'un prix convenable (91 €). Et pour finir, c'est également le cas pour le type 96, tant chez Roco (101 €) que chez Märklin (131 €). Il s'agit ici d'une ancienne production et non de modèles récents que nous avons testés récemment. La nouvelle Märklin est d'ailleurs bien meilleur marché que l'ancien modèle, sur le marché de l'occasion!

Et nous en terminerons avec les modèles exclusifs, le domaine favori des locomotives à vapeur. Citons-en quelques-uns, qui ont atteint un prix assez costaud: la 1.002 Olaerts (999 €), la 12.001 Olaerts/Philotrains (1.400 €) et la 29.013 Olaerts (1.140 €). Mais une 1608 électrique jaune et or de Märklin, qui a participé au record du monde, a été adjugée pour la somme croquignollette de 500,99 €, tandis qu'une Diesel 205.007 en version vert et jaune – de la même tentative de record – a atteint 606 €! Par contre, cela restera un véritable mystère pour nous: quelqu'un a payé 299,95 € pour une 6215 bleue et jaune de Roco en version trois rails, alors que des modèles identiques peuvent être trouvés à des prix bien moins élevés. C'est d'ailleurs à cela que sert notre liste: une sorte de guide pour l'élargissement de votre collection... Bonne chance en 2010!

Texte et photos: Luc Dooms



Une comparaison des types 96 chez Roco et Märklin/Trix



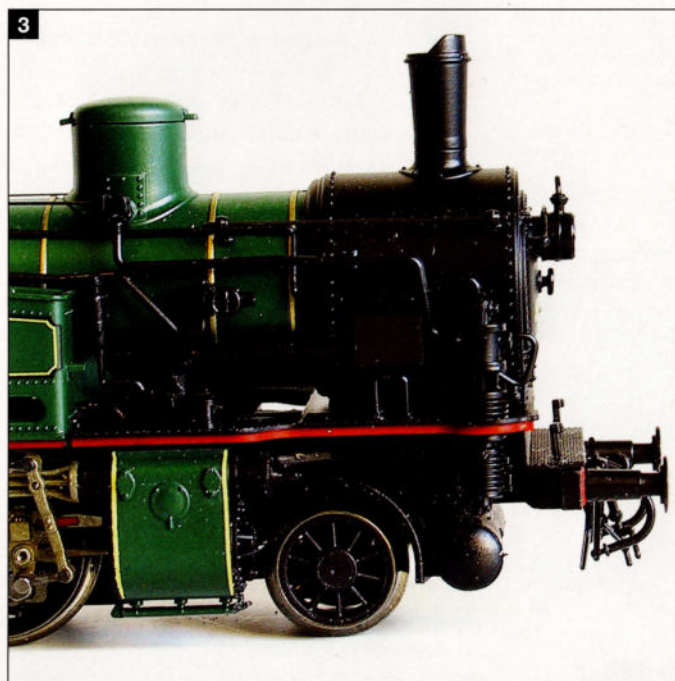
DU POINT DE VUE MODÉLISME FERROVIAIRE, L'ANNÉE 2009 NOUS A GRATIFIÉE DE DEUX MODÈLES DU TYPE 96 DE LA SNCB: CE FUT D'ABORD CELUI DE ROCO AVEC SA 96.030, ENSUITE CEUX DU TANDEM MÄRKLIN/TRIX, AVEC LEUR 96.020 ET 96.015. UN TEL ÉVÈNEMENT EST RARE, CERTAINEMENT DANS LE PETIT MONDE DU MODÉLISME FERROVIAIRE BELGE. RAISON POUR LAQUELLE NOUS AVONS VOULU COMPARER CES DEUX RÉALISATIONS, À LA FAVEUR DU PRÉSENT PETIT ARTICLE. VOUS AVEZ DÉJÀ PU LIRE LE TEST DE LA 96.030 DE ROCO DANS NOTRE TMM N° 84, ET CELUI DES TYPES 96 DE MÄRKLIN ET DE TRIX DANS NOTRE TMM N° 89.

Ces deux fabricants de modèles ferroviaires – nous avons en effet considéré le modèle Märklin et celui de Trix comme un seul et même modèle – ont respecté quasi parfaitement les proportions: cela découle nettement des tableaux de mensuration publiés

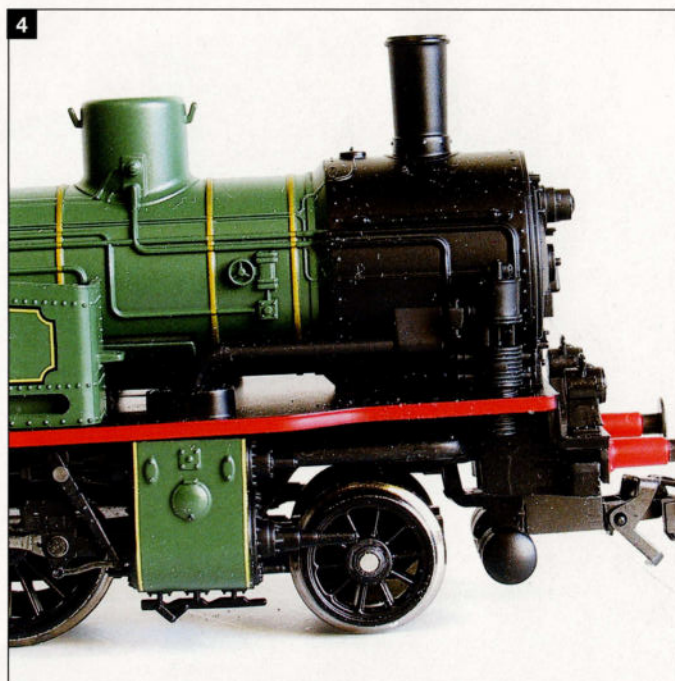


1. Une vue frontale de la boîte à fumées de la 96.030 Roco. Remarquez l'unique lanterne sur la porte, surmontée d'une poignée courbée. Le modèle Roco est pourvu de construction d'une imitation d'attelage et des boyaux nécessaires. Il manque encore un fanal unique sur la traverse de tête, bien que tous les engins ne disposaient pas de ce second fanal à pétrole. La 96.030 en était toutefois munie: il était placé au milieu de la traverse (voir la photo publiée dans notre TMM 84, page 43).

2. Le modèle Trix – et évidemment aussi, le modèle Märklin – dispose des phares en trois points (en forme de 'A') typiquement allemands: cette disposition n'existait pas sur les locos belges. La poignée au-dessus de la porte de la boîte à fumée est moulée. Ce modèle présente une imitation d'attelage à l'avant. En outre, un trou carré permet d'y enficher une imitation d'attelage.



3. Le modèle Roco présente une cheminée correcte, avec son chapiteau. Les mains courantes, conduites et autres soupapes sont rapportées et disposées selon la version qui fut en service à la SNCB.

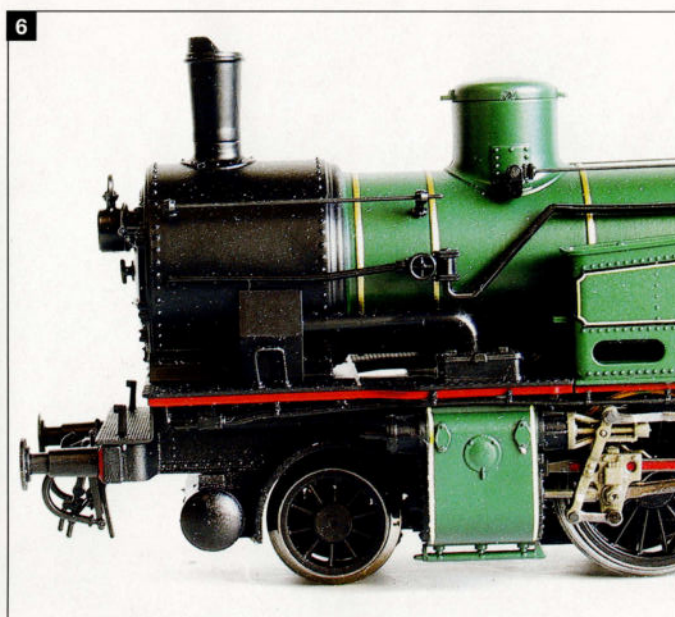


4. Le modèle Märklin a été plus sommairement achevé. On y trouve encore des éléments moulés: les mains courantes, les conduites et l'appareillage sur la chaudière.



5. La face gauche du modèle Märklin présente une dynamo Schmidt, typiquement allemande: ce type d'appareillage n'était pas utilisé sur les locos belges. On y remarque également les mains courantes et les conduites moulées, ainsi que la pompe d'alimentation pour le réchauffeur Knorr. Ces appareils n'étaient pas présents sur une loco belge et sont donc superflus sur ce modèle. Quant à la cheminée, elle est d'origine allemande.

6. La partie gauche de la boîte à fumée montre une loco très sobre. Ici aussi, tout l'appareillage a été reproduit séparément. Remarquez également la cheminée belge, avec son chapiteau.



dans nos TMM 84 et 89. C'est évidemment la moindre des choses que l'on puisse attendre d'un modèle contemporain. Si la différence relevée par rapport à l'engin réel est égale ou inférieure à 2 %, on peut sans crainte parler d'un excellent résultat.

La mise en peinture de ces deux engins est excellente. Le vert de Roco nous a paru toutefois un peu plus sombre comparé au vert de la loco Märklin, ce dernier étant légèrement plus fade. Ceci dit, ces deux tons de vert sont plus que parfaits pour une loco belge. La même règle vaut pour le marquage: ce dernier a été parfaitement appliqué

sur les deux modèles, avec la particularité que le modèle Roco n'affiche pas de matricule arrière, mais présente deux petits trous dans lesquels vient se loger une plaque portant ce matricule. Les soutes à eau, l'abri du machiniste et la soute à charbon de ces deux modèles sont en outre décorés d'un fin filet de teinte chamois, bordé de noir. La disposition et la finesse de ces filets sont toutefois différentes sur les deux modèles. Les filets reproduits sur le modèle Roco nous ont paru un peu plus fins sur le modèle Roco. La plaque de décoration disposée sur l'abri du machiniste du modèle Märklin est disposée bien au centre, alors

7



7. Sur la face arrière des modèles Märklin et Trix, on remarque à nouveau la présence de trois fanaux, typiques en Allemagne, mais non en usage sur les locos belges. Ce modèle est pourvu en outre d'une soute à charbon totalement fermée. Vu la numérotation à cinq chiffres du modèle, on peut en déduire que cette soute doit donc être transformée.

8



8. La face arrière du modèle Roco présente une traverse de tête noire. Normalement, ces traverses étaient de teinte rouge. Nous remarquons deux fanaux au-dessus des tampons: les locos belges n'en disposaient que d'un seul fanal. Vous remarquerez également deux trous pour le placement d'une plaque reprenant le numéro de l'engin: sur les locos belges, leur numéro était peint à même la tôle, et non sur une plaque en relief. La soute à charbon est également d'origine allemande. Ici aussi, c'est un type de soute surélevé – d'exemple belge – qui aurait dû être monté. Sur le toit de l'abri du machiniste, joliment décoré de rivets, par ailleurs – le sifflet à vapeur a été disposé.

9. Sur le modèle Roco, c'est un type de sablière incorrect qui a été placé, et pas au bon endroit, qui plus est: elle aurait dû l'être plus vers le milieu de la chaudière. Comme le modèle allemand de Roco présente sur la chaudière un réservoir d'eau chaude destiné au réchauffeur Knorr, la sablière a été installée plus à l'arrière. Lors de l'extrapolation du modèle belge sur base du modèle allemand, cette disposition particulière n'a pas été prise en compte.

10. La sablière du modèle Märklin/Trix est aussi disposée au mauvais endroit. Ici aussi, cela a à voir avec le fait que sur le modèle de base d'origine allemande se trouvait le réservoir d'eau chaude du dispositif Knorr, au-dessus de la chaudière.

9



10

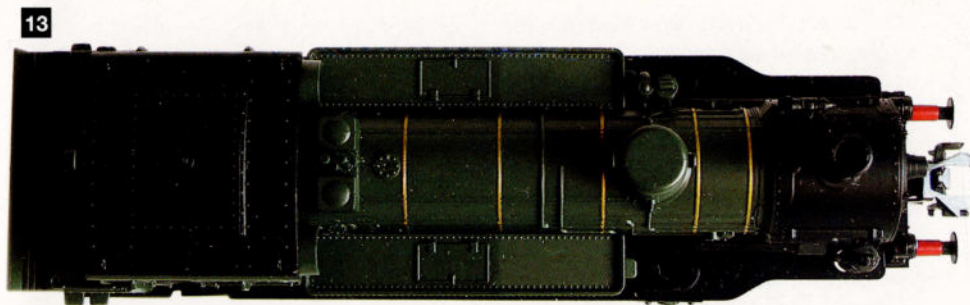




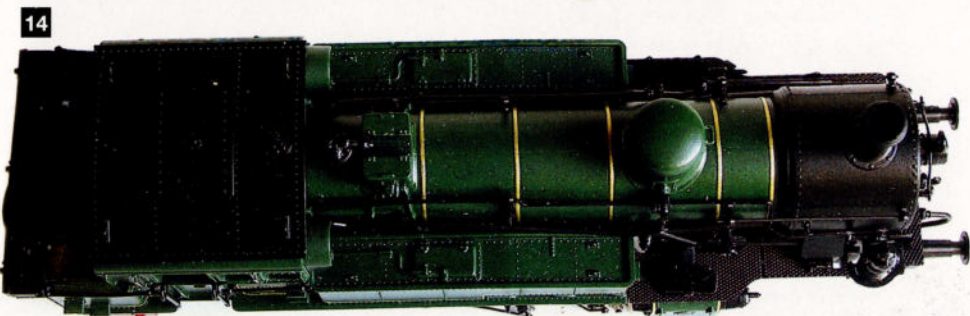
11. Tant Märklin que Trix ont disposé les tuyaux de sablière sur l'essieu moteur médian: c'est l'essieu qui est entraîné par les cylindres de la loco. Ces tuyaux sont moulés au dispositif de freinage. Remarquez également le dispositif de coulisse Walschaerts, très bien restitué; il y manque toutefois une des pièces du changement de sens de marche.

12. Le modèle Roco n'est pas pourvu de tuyaux de sablière. Sur ce modèle, le dispositif de coulisse Walschaerts est également très bien reproduit.

13. Une vue de haut du modèle Trix. Si l'on néglige un important élément à caractère germanique comme la chaudière et son système Knorr – correct par ailleurs – vous aurez un problème avec les conduites moulées: celles-ci ne sont pas faciles à éliminer, comme cela se voit sur cette photo. La conduite vers la cloche à vapeur – et son support – est également présente à l'exception de la cloche à vapeur elle-même, qui n'a pas été reprise, ce dernier point étant correct.



14. La vue de haut du modèle Roco nous montre une loco très bien achevée. Cela se remarque aux conduites apposées, ainsi qu'aux réservoirs disposés à gauche et à droite de la loco, bien figolés. Si vous faites bien attention, vous remarquerez encore la trace des rivets au-dessus de la chaudière: elle aurait encore pu être plus discrète...



que sur le modèle Roco, ce n'est pas le cas, ce qui a causé un problème suite à la présence des rangées de rivets: une des lignes verticales n'est pas parfaitement appliquée. Quant aux qualités de roulement, elles sont comparables pour les deux modèles. Ils sont par ailleurs tous équipés de l'électronique nécessaire et prédisposés à être utilisés en mode digital. Seule la loco Märklin est pourvue d'un décodeur à sa sortie d'usine; pour les modèles Roco et Trix, il vous faudra l'acquérir vous-même.

La grande différence entre ces deux modèles réside toutefois dans leur finition. A l'exception de sa soute à eau et de sa sablière, le modèle Roco est parfaitement conforme à la version belge et est pourvu des attributs exacts. Suite à quoi toutes les pièces allemandes ont disparu. Chez Märklin/Trix,

il n'en est pas de même: c'est la version allemande de ce modèle – toutefois sans le réchauffeur Knorr sur la chaudière – qui a simplement été repeinte dans la livrée verte belge. En outre, quasi toutes les conduites, les soupapes et les mains courantes ont été apposées séparément, tandis que ces éléments sont moulés sur le modèle Märklin. Sur ce dernier, les vitrages sont absents sur l'abri du machiniste. Evidemment, ce dernier élément a un rapport avec le prix de ce modèle. Là où il vous faudra déboursier 140 € pour le modèle Roco, il ne vous en coûtera que 89 € pour le modèle Märklin et 86 € pour le modèle Trix.

Un point positif concernant le modèle Märklin: de nos jours, il est pratiquement impossible de trouver une locomotive 'belge' digitalisée pour un prix si peu élevé. Comptez encore 30 € pour le décodeur de

votre modèle Roco ou Trix, et vous arriverez près des 170 € pour votre modèle Roco, soit près du double du modèle Märklin. Quant à la Trix, elle vaudra à peu près 120 €.

Que pouvons-nous déduire maintenant de cette comparaison? Si vous voulez posséder un modèle 'belge' bien achevé, vous devrez indiscutablement acquérir une Roco. Si vous êtes un adepte du 'trois rails', vous opterez bien entendu pour une Märklin. Si vous roulez en 'deux rails' et que vous ne voulez pas investir beaucoup, ou que vous recherchez un modèle 'de base' destiné à être transformé en un véritable modèle belge, le Trix est alors à conseiller, vu son prix. Mais le choix final vous incombera...

Texte et photos : Guy Holbrecht



La soudure (4)

L'utilisation d'un appareil à soudure par résistance électrique

DANS CE DERNIER ARTICLE TRAITANT DE LA SOUDURE, NOUS ALLONS DÉVELOPPER CETTE TECHNIQUE PARTICULIÈRE DE LA SOUDURE PAR RÉSISTANCE ÉLECTRIQUE. DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT, NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ COMMENT CET APPAREIL FONCTIONNAIT ET COMMENT IL FALLAIT L'ASSEMBLER. NOUS ALLONS MAINTENANT EXAMINER COMMENT L'UTILISER ET VOUS MONTRER EN PRATIQUE SES POSSIBILITÉS ET SES LIMITES.

Maintenant que notre appareil est assemblé et que tous les accessoires sont prêts à l'emploi, nous allons pouvoir l'utiliser. Comme c'est souvent le cas pour de l'appareillage, c'est en forgeant que l'on devient forgeron, et il est donc préférable de commencer avec des soudures simples, avant de s'attaquer à des difficultés. Le matériau dont vous aurez à chaque fois besoin pour toute soudure est de l'étain pour soudure. Le problème lors de la soudure par résistance est qu'il est difficile de l'ajouter pendant le processus de chauffe, car ce processus... dure vraiment peu de temps. Mais en fait, vous pouvez considérer ce problème comme un avan-

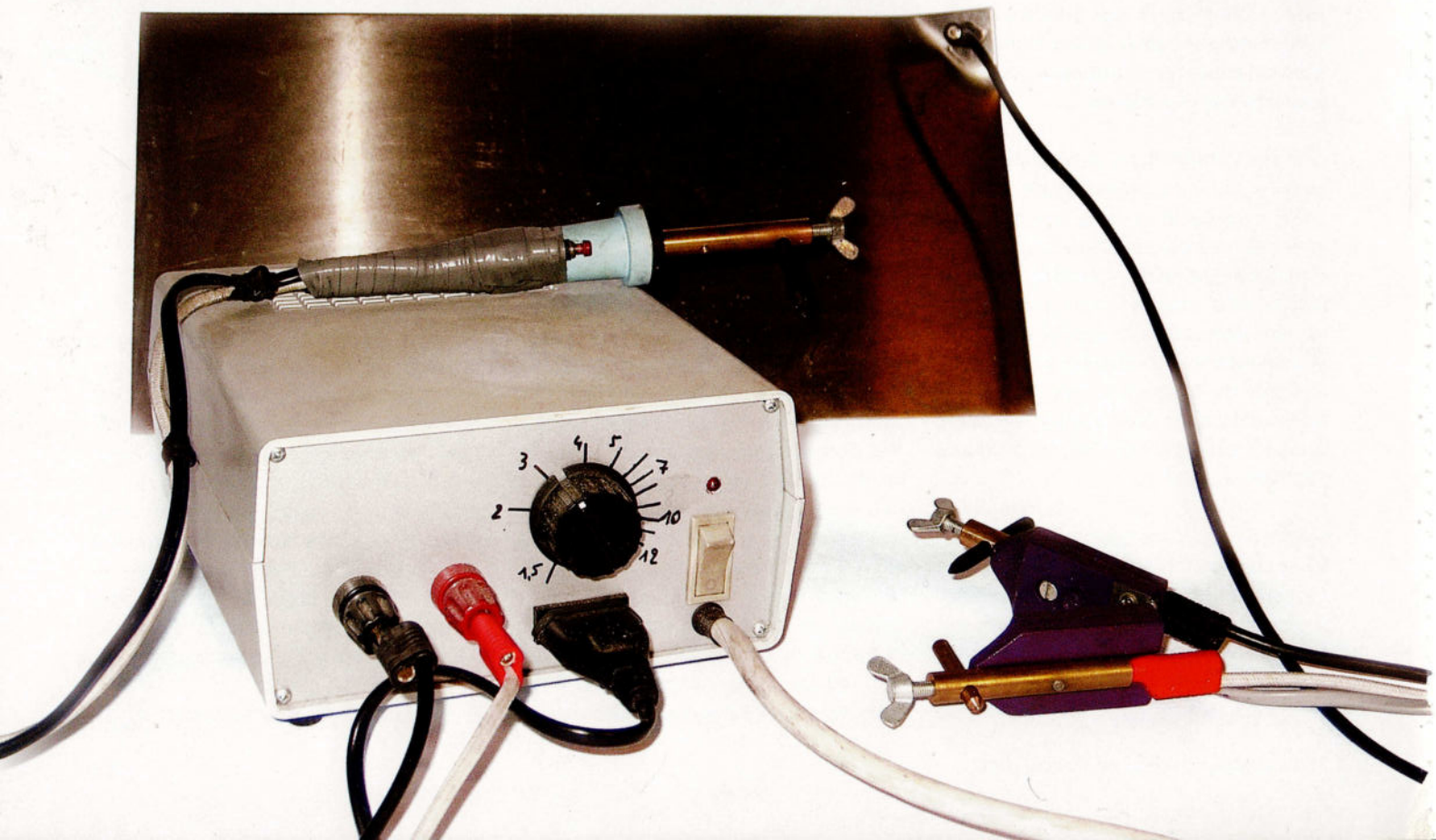
tage, car il est possible d'étamer au préalable les deux surfaces à souder. Lors de la soudure proprement dite, il ne reste donc plus qu'à chauffer les pièces pour obtenir une bonne liaison. Mais cela peut se réaliser encore plus rapidement, en ajoutant un peu d'étain pour soudure entre les deux pièces. Cet étain doit toutefois quelque peu être préparé, ce que nous allons faire de la façon suivante.

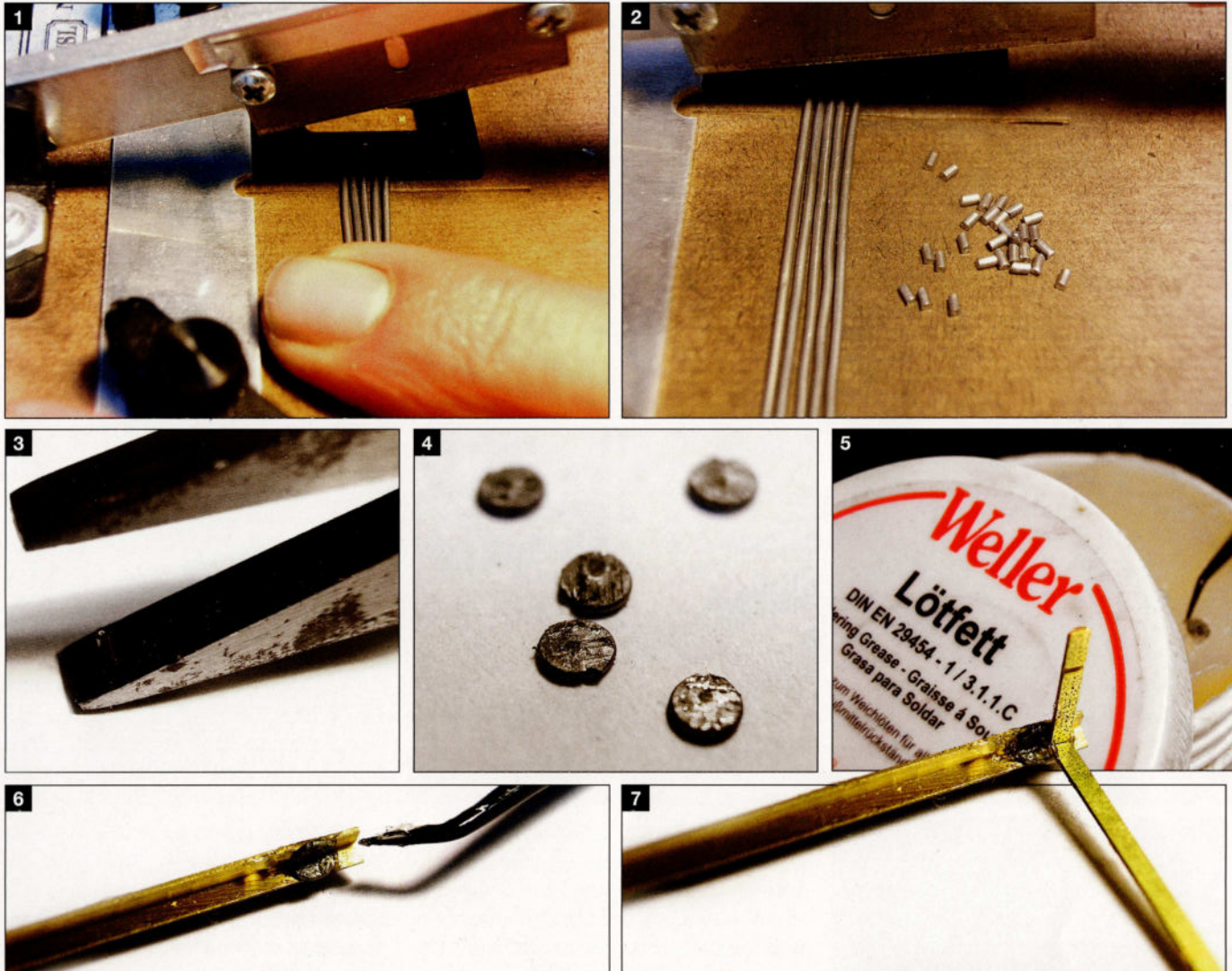
Des 'petits plots'

Photos 1 & 2: Découpez d'un bout de fil de soudure à la résine quelques petits disques de quelques millimètres de long. Leur lon-

gueur dépend de la superficie de la soudure à réaliser, mais souvent, 2 mm suffisent amplement. Vous pouvez découper au moyen d'un couteau pour hobby bien affûté, mais avec un outil tel le 'Chopper' de NorthWest Shortline, l'opération est plus rapide et vous obtiendrez une série de rondelles identiques, à la volée. De telles petites rondelles de soudure sont appelées dans le jargon des 'plots' ; ils peuvent être mis au préalable à la forme voulue. Une forme cylindrique peut être intéressante, mais un disque plat ou un cylindre découpé obliquement l'est sans doute encore plus.

Photos 3 & 4: Nous allons maintenant aplatir ces petits cylindres de façon à obtenir des petits disques d'étain, avec un peu de résine en leur centre. Nous pratiquons ainsi parce que ces disques devront ensuite être disposés entre la soudure à réaliser, car par





la fusion de l'étain, la soudure pourrait légèrement bouger. Or, il est important d'éviter toute bulle d'air susceptible de produire un arc électrique. L'aplatissement du petit disque d'étain peut être réalisé entre les deux becs plats d'une pince, mais aussi au moyen d'un coup bien dosé avec un petit marteau, le cylindre étant disposé sur une surface métallique dure.

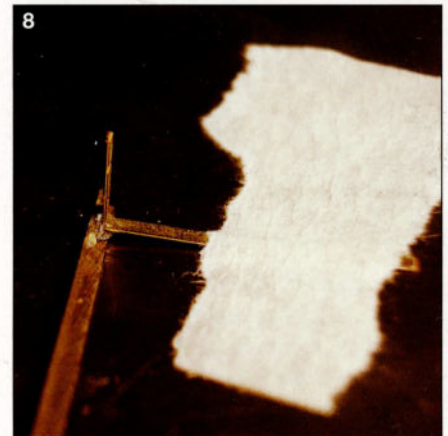
Photo 5: Afin de bien faire couler l'étain pendant la soudure, nous trempions au préalable les petits disques dans un peu de produit mouillant. Cela peut être un liquide, mais un peu de purine est souvent plus pratique, si vous craignez que votre petit disque d'étain ne se mette à bouger avant de réaliser la soudure. Ce choix dépendra surtout de l'endroit où vous voulez souder : pour une soudure verticale, il est ainsi préférable d'utiliser une bonne purine bien collante...

Photo 6: Bien mouillé, le petit disque de soudure à la résine peut être disposé à l'endroit ad hoc. Ceci peut se réaliser au moyen

d'un cure-dents si le produit mouillant est suffisamment collant, ou sinon en piquant le disque avec l'un ou l'autre objet pointu, afin de le déplacer ainsi. Pour des surfaces à souder plus importantes, il peut être nécessaire d'utiliser plusieurs disques. Pensons par exemple à la soudure entre la chaudière et la cheminée d'une locomotive à vapeur. Souvent, il n'est pas nécessaire d'utiliser beaucoup d'étain et il est même recommandé d'en utiliser le moins possible. En effet, le surplus va s'écouler le long des fentes et il faudra l'éliminer ultérieurement, un boulot dont nous nous passerions bien...

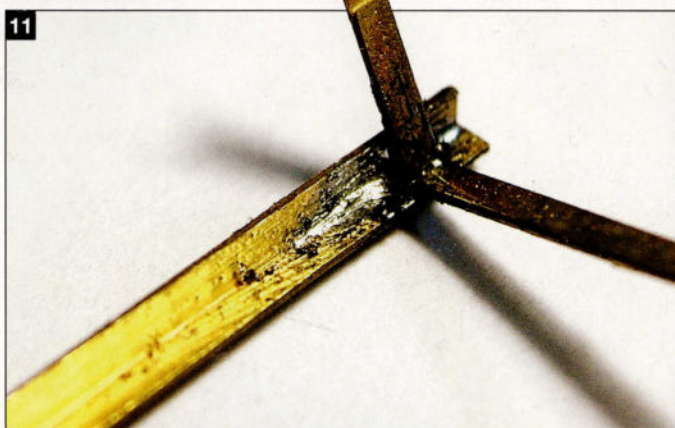
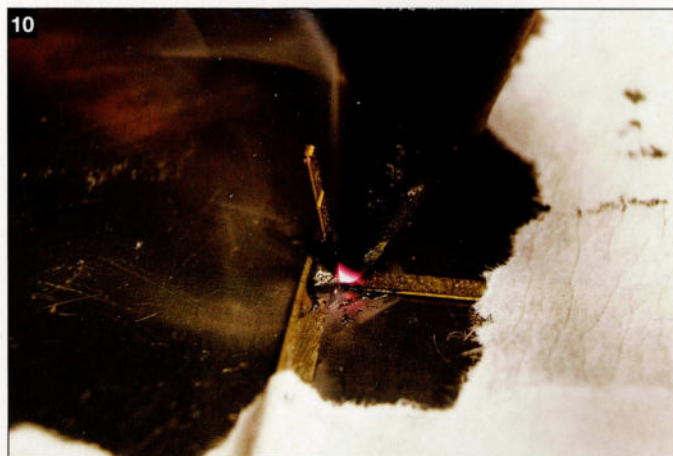
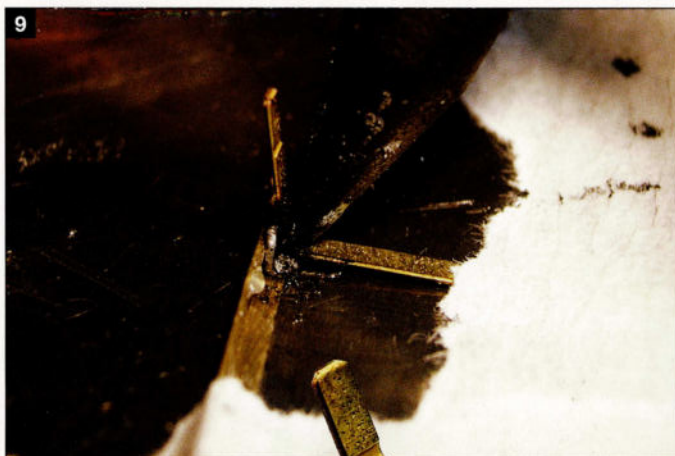
Avec le fer à souder par résistance...

Photo 7: Maintenant que l'étain pour soudure préparé se trouve à la bonne place, nous pouvons maintenant disposer la pièce à souder au bon endroit. A ce moment, vous disposez encore du temps nécessaire pour bien aligner le tout, ce qui peut être nécessaire pour certains types de soudure. Pour les pièces qui doivent être alignées au moyen de traits ou d'encoches, ceci est



plus facile à réaliser, mais quand vous allez souder deux surfaces, il vous faudra bien examiner si ces deux pièces sont bien à leur place.

Photo 8: Il peut s'avérer nécessaire de fixer les pièces au préalable, afin d'éviter qu'elles ne bougent au cours de la soudure proprement dite. Il existe pour ce faire plusieurs possibilités, tant que vous utilisez des pinces métalliques. Suite à l'importante chaleur produite par la soudure, des pinces



en plastique pourraient fondre, en effet. Quant à la forme des pinces à utiliser, cela dépend de la nature de la soudure : vous pouvez en effet travailler avec des petits lests, des trombones pour papiers, des pinces auto-serrantes, des pinces crocodiles, etc. voire même avec un étau et d'autres moyens plus 'lourds'!

Photo 9: Lors de la soudure avec un fer à souder par résistance, il faut bien presser la barre de carbone à l'endroit où la chaleur doit être produite. Lors de la soudure proprement dite, votre disque d'étain va en effet fondre et s'amincir, ce qui occasionnera un vide entre les deux pièces à souder. Dans cet espace vide, un arc électrique pourrait alors se produire, ce qui vous occasionnerait

d'abord une vive surprise, mais aussi brûler les deux surfaces à souder. En poussant avec force sur la barre de carbone, vous veillerez ainsi à ne pas créer de bulle d'air et à maintenir les pièces à souder constamment en contact, tant électrique que mécanique.

Photo 10: Nous pouvons maintenant enclencher le courant. Cela doit généralement être très bref : une seconde environ est une bonne moyenne. Ce temps de chauffe sera déterminé par la forme de votre barre de carbone et du courant qui la traverse. Une barre pointue constitue une grosse résistance à l'endroit à souder et nécessite ainsi une tension moindre à courant égal, pour un dégagement de chaleur identique. Pour une barre de carbone d'une surface plus importante, vous aurez besoin en toute logique d'une tension plus élevée. En ce qui concerne l'appareil que nous avons fabriqué nous-mêmes, nous utilisons pour un bout pointu une tension d'environ 2,5 V, qui peut aller jusque 5 V pour une plus grande surface. Jusqu'à présent, nous n'avons pas encore utilisé une tension plus élevée.

Photo 11: La chauffe se réalise très rapidement et la barre de carbone a besoin de peu de temps pour se refroidir. Faites quand même attention à l'endroit où vous la déposez, car un début d'incendie est vite arrivé...

Votre pièce à souder sera sans doute encore plus rapidement refroidie. Celle-ci a en effet été chauffée de manière indirecte par la barre de carbone, est d'une masse plus importante et présente donc une plus grande inertie. Traduit en termes de risques : votre pièce n'a pas vraiment beaucoup chauffé et a vite refroidi.

Photo 12: Comme variante à cette première méthode de soudure par résistance électrique, nous voudrions revenir quelque peu sur l'opération consistant à souder un fil sur un rail visible, déjà installé sur un réseau. Nous avons déjà expliqué la marche à suivre dans notre premier article de cette série, mais un appareil à souder par résistance convient encore mieux pour le faire. Les préparatifs sont identiques à ceux de la méthode décrite auparavant : éliminer l'éclisse en plastique, forer un petit trou et y enfiler un petit fil en laiton, disposer un petit bout d'étain pour souder avec un peu de produit mouillant entre ce fil et le rail. Dans le cas présent, une pâte épaisse et concentrée est encore le produit convenant le mieux pour appliquer votre étain. Nous n'allons toutefois pas utiliser le fer à souder classique, mais une pointe en carbone. L'autre pôle de notre appareil à souder est alors raccordé au rail, au moyen d'une solide pince-crocodile.

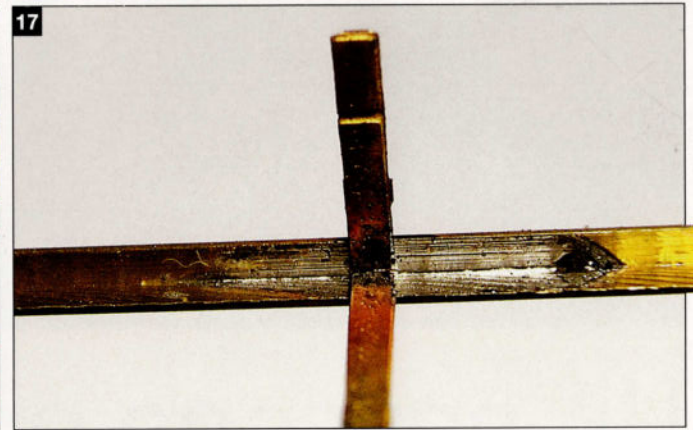
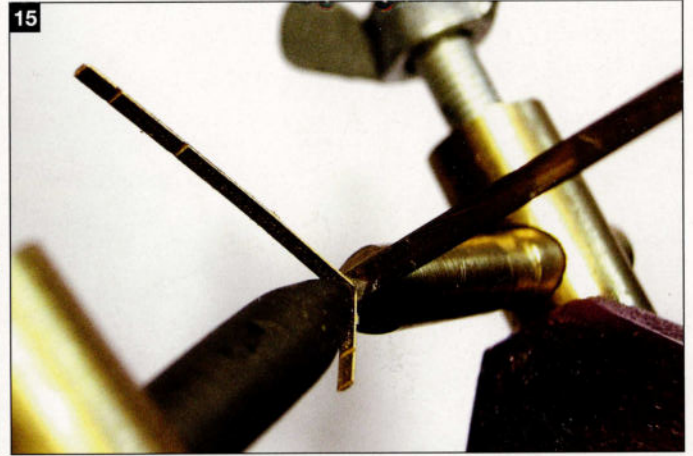
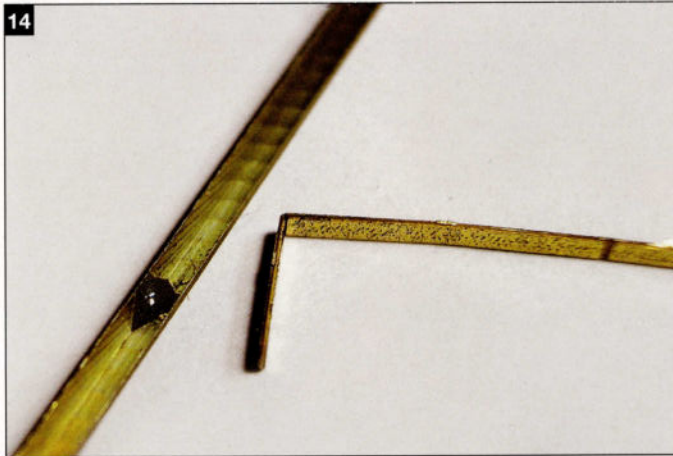


Photo 13: Assurez-vous d'abord que ce rail ne soit pas raccordé à un régulateur de marche... Nous ne voudrions pas que le fort courant produit n'occasionne de dégâts irréversibles à vos fragiles composants électroniques... Pressez fermement votre fil de laiton contre le rail au moyen de votre pointe en carbone et enclenchez le courant pendant une seconde environ, sous 3 V environ. Moins vous aurez utilisé d'étain, moins la soudure sera visible. Comme le temps de chauffe a été si court et que par la masse du rail, la soudure s'est rapidement refroidie, les traverses en plastique n'ont pas eu le temps de se déformer. Une petite touche de peinture sur le tout et vous avez ainsi obtenu une soudure parfaitement fiable et invisible sur votre rail.

Avec une pince à souder...

Photo 14: Lorsque nous n'utilisons pas de fer, mais une pince à deux pôles pour souder par résistance, c'est souvent parce que la soudure à réaliser 'flotte' dans l'air et ne peut pas être coincée contre quelque chose de fixe. Un bon exemple en est une balustrade courbée, des caténaires ou encore des petites pièces comme celles qui doivent être suspendues à la chaudière d'une locomotive à vapeur. En général, ce type de pince convient alors au mieux pour souder des pièces assez filigranes.

Photo 15: Ici aussi, il faudra toutefois veiller à ce que la soudure soit bien pressée pendant l'opération proprement dite, surtout afin d'éviter la formation d'une bulle d'air et d'un arc électrique. Pour obtenir une bonne fixation avec la barre de carbone disposée à l'endroit voulu, il vous faudra certainement régler la pince de façon à ce que le conducteur 'terre' en laiton et la barre en carbone maintiennent fixement la pièce. Notre pince 'faite maison' est prévue à cet effet : grâce à une vis papillon, il est possible de régler la longueur de la barre de carbone et de la tige de laiton. Grâce à ceci et aux différentes formes de ces barres, il est possible d'obtenir de nombreuses formes de fixation.

Photo 16: La soudure proprement dite se passe de façon analogue avec l'utilisation d'un boulon et d'une plaque de base. Essayez de maintenir la durée du courant autour d'une seconde. La tension électrique de l'appareil à souder sera réglée en fonction de la surface de contact entre la barre de carbone et la pièce à souder.

Photo 17: Comme nous soudons généralement des petites pièces lors de l'utilisation de la pince à souder – et que la masse servant de refroidisseur est moindre – la soudure réalisée de cette façon reste généralement chaude plus longtemps. Si vous

êtes bien sûr que votre soudure ne bougera pas lorsque la pince aura été défaite, vous pouvez l'enlever avec précaution. En cas de doute, il est préférable alors de laisser la pince encore pendant quelques secondes supplémentaires, de façon à ce que le métal épais de la pince serve à la fois à l'immobilisation de la pièce et au refroidissement de celle-ci, afin d'obtenir une bonne soudure bien solide.

Nous sommes ainsi arrivés à la fin de cette série d'articles traitant de la soudure. Nous espérons évidemment que tant les débutants que les modélistes plus chevronnés y auront appris quelque chose. Nous avons essayé de vous brosser un aperçu le plus large possible des possibilités – et des restrictions – de cette technique, bien qu'il soit certain que certains aspects auront été oubliés dans la foulée...

Le plus important reste à faire par vous-mêmes : essayez, exercez-vous surtout et forgez-vous votre propre expérience. Armés des informations contenues dans cette série d'articles, nous pensons quand même que vous aurez maintenant plus de chances de votre côté. C'est ainsi que nous vous souhaitons plein succès pour vos futures réalisations !

Texte, dessins et photos: Gerolf Peeters





Un paysage en mousse

DANS LE MAGAZINE TMM 89, JACQUES TIMMERMANS A CONSTRUIT UN KIT EN LAITON D'UN PONT EN LAITON DE HABERL & PARTNER. DANS CE NUMÉRO, JACQUES NOUS MONTRÉ DE QUELLE FAÇON IL A CONSTRUIT SON PETIT DIORAMA DANS LEQUEL IL A INTÉGRÉ CE PONT.

Pour pouvoir facilement intégrer plus tard le pont en acier et son talus associé dans notre réseau modèle, nous avons construit un diorama séparé. Une petite rivière sinueuse ne pouvait évidemment pas manquer. L'ensemble a été conçu de telle sorte que les transitions entre le diorama et le paysage du réseau se fasse sans coutures apparentes. Cette méthode de construction requiert un planning préalable très soigné, mais en retour, le mini diorama peut être construit en restant assis à table et peut être utilisé pour d'éventuelles sessions de photos.

EPS ou PU

Pour construire 'rapidement' un paysage vallonné très léger, des panneaux d'isolation tels que ceux utilisés en grande quantité dans la construction sont presque parfaits. Les panneaux les mieux adaptés à nos besoins sont ceux en mousse de polystyrène expansé (abréviation anglaise: EPS: expanded polystyrene, communément appelé mousse de polystyrène ou

'isomo') ou des panneaux en polyuréthane dur (panneaux 'PU') principalement utilisés pour l'isolation des bâtiments. Comme pendant le processus de fabrication, on ajoute au panneaux PU une sorte 'd'agent de soufflage', on obtient ainsi une mousse dure avec une structure cellulaire dense. Précisément à cause de cela, et même si les panneaux en EPS sont un peu plus chers, ils sont à conseiller pour nos besoins. De par leur structure, les panneaux en PU se laissent mieux découper et ne forment pas de perles qui, à cause de l'électricité statique, collent partout, comme c'est le cas avec les panneaux EPS.

Le travail de l'EPS et du PU

Après que les panneaux nécessaires aient été achetés et que les dimensions du réseau et du paysage ont été fixées, les panneaux de mousse peuvent être découpés sur mesure. Pour cela, nous utilisons une règle, un cutter bien aiguisé, une râpe, une fine lame dentée ou plus professionnellement, un fil de découpe à chaud et

du papier abrasif. Après que les panneaux aient été incisés plusieurs fois en fonction de leur épaisseur, de préférence le long d'une règle en acier, ils peuvent aisément être cassés pour obtenir une coupe nette et franche. Vu que les panneaux de mousse ne sont pas disponibles dans toutes les épaisseurs (les panneaux d'isolation sont de 20 et 40 mm et les panneaux Heki de 1, 3, 4 ou 6 mm), il est nécessaire de combiner certaines épaisseurs pour obtenir le résultat voulu. Les mesures intermédiaires sont obtenues en collant successivement des épaisseurs standard. La colle polystyrène peut être répartie finement et de façon égale sur la surface adhésive avec un vieux petit rouleau ou une fine spatule crantée, après quoi les panneaux sont légèrement pressés ensemble.

Le lit de rivière et la tête de pont

Après que nous ayons déterminé le cours du petit ruisseau ruisselant, nous avons pu découper les pièces nécessaires pour le paysage dans les panneaux d'isolation. Pour ajouter un peu de fantaisie, nous avons ajouté un méandre et une berge. Pour obtenir l'exemple d'un talus à pente

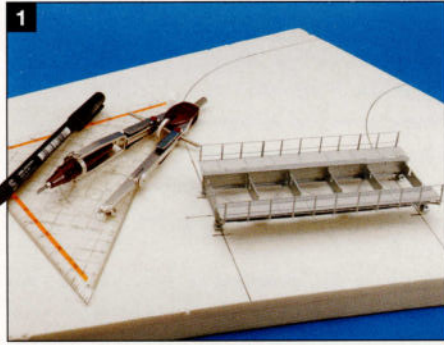


Photo 1. Avec quelques outils simples de dessin, la forme approximative du lit du fleuve et l'emplacement définitif du pont sont dessinés sur les plaques en polyuréthane (PU).

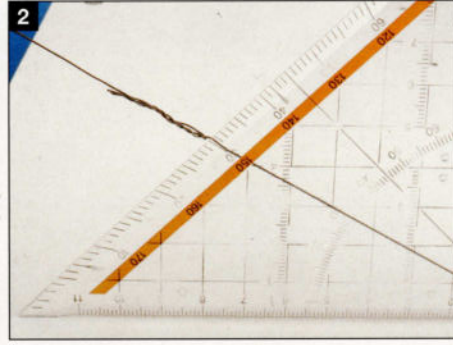


Photo 2. Avec un rapporteur d'angle, toutes les valeurs des angles d'inclinaison du fil de découpe à chaud peuvent être réglées.

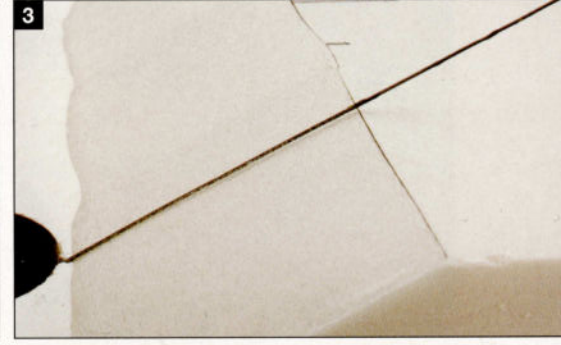


Photo 3. Détail de la coupe: des découpes fibreuses, crantées et des effritements, que l'on retrouve souvent lors d'une découpe d'une plaque EPS, ne se produisent pas lors du procédé de découpe électrique.



Photo 4. En poussant la plaque PU lentement contre le fil de découpe, on obtient des coupes nettes et franches.

douce entre les pâturages et la berge de la rivière, il est important que l'angle d'inclinaison ne dépasse pas les 30 degrés. Les fissures et les crevasses entre les parties collées peuvent être bouchées avec de la colle polystyrène. De cette manière, on obtient une belle surface continue. Afin d'avoir un passage fluide entre les parties précédemment bouchées et le paysage, il est nécessaire de poncer légèrement avec une éponge abrasive, à grain fin. En disposant le pont de manière provisoire dans le talus du réseau, la différence en hauteur peut être mesurée exactement entre

le tablier du pont et le niveau supérieur du ballast, à l'aide d'une règle métallique. La différence en hauteur peut facilement être compensée en glissant entre l'appui et la tête du pont quelques morceaux des panneaux de déchets. Après avoir comblé la différence en hauteur, le tablier du pont et le niveau supérieur du ballast doivent être sur la même ligne.

Afin de ne pas donner un aspect trop massif aux têtes de pont mais de les présenter plus gracieusement, il vaut mieux les construire de façon progressive. Les dimensions ne sont pas très critiques. Les têtes de pont sont faites de quelques pièces de panneaux Heki-dur avec un relief de pierres de taille et de la colle universelle ou de la colle polystyrène spéciale. Après que les deux parties latérales et l'avant aient été découpés de la plaque à l'aide d'un scalpel ou d'un cutter, ils sont collés. Pour obtenir des angles tranchants bien achevés, les surfaces adhésives doivent toujours être découpées sous un angle de 45°. Au lieu de coller le sol à partir des tabliers des têtes de pont, il peuvent tout

aussi bien être construit solidement. Ensuite, les murs latéraux et la façade sont collés sur un morceau de bois qui a été préparé. Si les têtes de pont sont finalement adaptées au talus, on peut définitivement les coller.

Le talus rehaussé

Dans notre diorama, le réseau a été construit en panneaux de polystyrène dur de Heki et avec des panneaux d'isolation de différentes épaisseurs. Malgré sa construction massive, ce réseau est encore un 'poids plume'. Le talus en pente peut être découpé avec le cutter ou avec le fil de découpe à chaud. Cette dernière méthode n'est peut être pas utilisée par tout le monde, car cet outil n'est pas présent dans tous nos ateliers, mais il donne de meilleurs résultats. Mettre le cutter contre une pièce de bois adaptée et découper sous l'angle exigé est faisable, mais il est difficile d'obtenir des angles droits. Il est conseillé d'enlever la lame de son emplacement et de la fixer sur le morceau de bois, sous l'angle requis. Les plus fins panneaux de polystyrène Heki peuvent

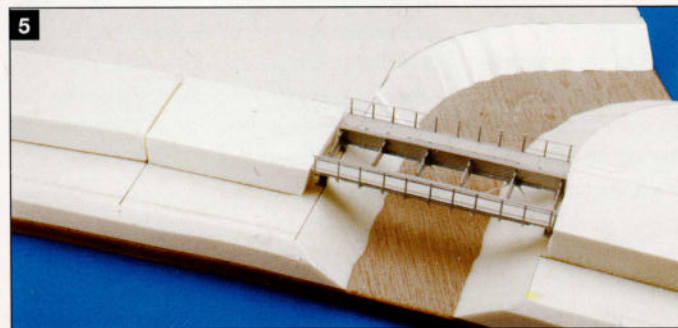


Photo 5. L'assiette de la voie, en cours d'achèvement. Afin d'obtenir un beau talus aux pentes bien régulières, l'angle des versants ne doit pas dépasser les 30°. Après que la base du talus ait été collée, le pont peut être intégré à titre provisoire entre les culées.



Photo 6. Les talus, préalablement coupés sur mesure sont collés contre la base massive du talus. Avec quelques épingles, les pentes sont fixées à la base.

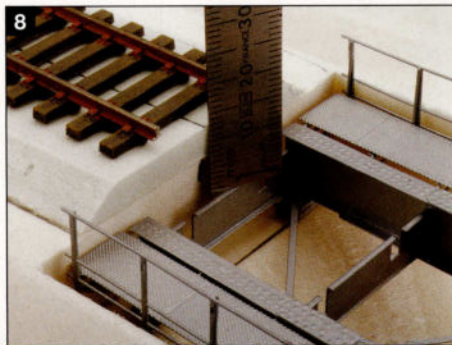


Photo 7. Afin d'obtenir une transition fluide entre les parties précédemment plâtrées du paysage, il est nécessaire de poncer légèrement avec une éponge abrasive à grain fin. Pour cela, la colle doit être complètement durcie, ce qui peut durer une journée, en fonction de l'épaisseur de la colle utilisée.

Photo 8. En disposant le pont de manière provisoire entre le réseau, la différence de hauteur peut être mesurée exactement entre le tablier du pont et le niveau supérieur du ballast.

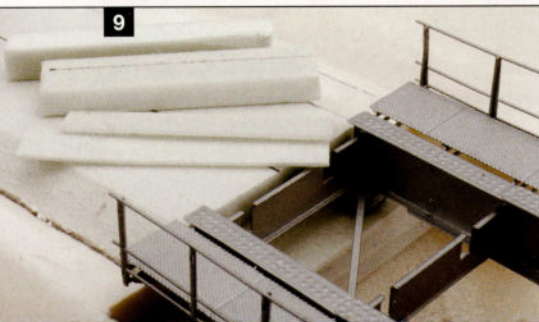


Photo 9. La différence en hauteur peut facilement être compensée en glissant quelques bandes d'une plaque PU sous les appuis du pont.

Photo 10. La tête de pont est construite de manière progressive. Une tête de pont massive ne conviendra pas pour cette construction de pont, court et fin. Les têtes de pont sont réalisées assez rapidement en utilisant quelques pièces de panneaux Heki-dur avec un relief de pierres de taille et de la colle universelle ou de la colle polystyrène spéciale.

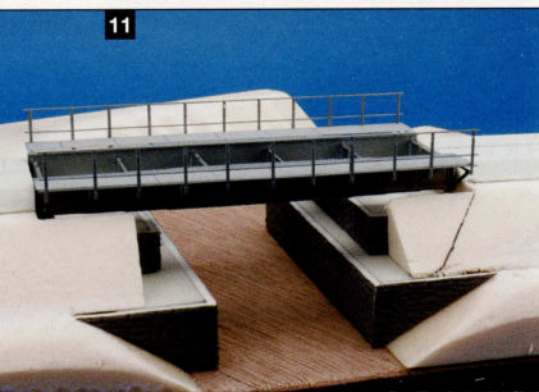


Photo 11. Les têtes de pont et le pont provisoire. Seul le talus situé sur le côté du talus ferroviaire (à gauche et à droite du pont) doit encore être biseauté.

Photo 12. Sur la base, il vaut mieux mettre à l'avance une couleur diluée à l'eau à base d'acrylique, qui est en harmonie avec le paysage. La couleur ainsi appliquée nous donne une meilleure vue du relief et évite un trop grand contraste entre le sol et la végétation.



Photo 13. Le nécessaire pour la mise en place de la voie du pont.

Photo 14. Quand la colle polystyrène – que l'on peut également utiliser pour coller la voie du pont – a durci, les gravillons sont parsemés de manière égale entre les traverses. Pour ce faire, nous utilisons une petite bouteille de crème à café avec un couvercle en plastic, qui est un outil idéal pour doser régulièrement les gravillons. Le ratissage se fait à l'aide d'un plus grand pinceau doux.

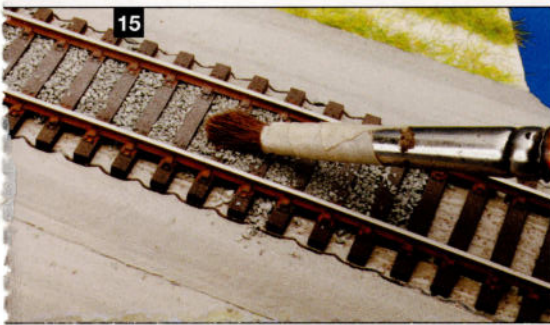
également être assemblés à l'aide d'un ruban adhésif à double face, pour obtenir un panneau plus massif. De cette façon, il ne faut pas attendre jusqu'à ce que la colle soit sèche et on peut continuer à travailler. De plus petites pièces de panneaux peuvent également être collées avec de la 'Landschaftsbaukleber' réf. 61133 de Noch. Cette colle est à base d'acrylique et ne ronge pas les panneaux de polystyrène expansé. La colle est à appliquer de manière égale et en petites quantités avec une spatule dentée. Pendant que la colle

durcit – une à deux heures selon la température ambiante – les panneaux préalablement collés sont pressés les uns contre les autres à l'aide de différents objets lourds et ce, pour obtenir une bonne soudure.

La voie du pont

Après avoir réalisé notre talus, nous pouvons nous préoccuper de poser les deux voies de raccordement vers le pont en laiton, construit ultérieurement. Après avoir collé les voies, le lit de ballast est mis en place. Pour parsemer les gravillons de ma-

nière égale entre les traverses, nous utilisons une petite bouteille de crème à café avec un couvercle en plastic. Pour niveler les gravillons, nous utilisons un grand pinceau souple, qui n'a pas encore été utilisé pour autre chose ; les poils du pinceau



restent ainsi souples. Enfin, les gravillons sont répandus dans les plus petits recoins à l'aide d'un pinceau plus petit et si besoin en est, ils sont tassés légèrement. De ce fait, on évitera pour une grande partie des petits trous et des cavités lorsque la colle diluée est déversée. Pour un meilleur maintien des gravillons sur les talus, on peut appliquer une colle auparavant, cela empêchera que les petites pierres s'effondrent comme 'un pudding' des deux côtés du lit de ballast.

La tension superficielle

La formation naturelle d'une tension superficielle des gouttelettes de colle peut faire en sorte que lors de l'utilisation, la colle refuse catégoriquement de saturer le lit de ballast, ce qui a pour effet que les petites pierres ne soient pas ou mal collées. Une solution efficace est de les humecter au préalable avec de l'eau, à laquelle sont ajoutés quelques gouttes d'Agepon, un détendeur chimique pour eau, souvent utilisé dans le monde de la photographie. Ce petit jus enlève la tension superficielle des gouttelettes de colle présents, permettant ainsi à la colle de pénétrer le lit de ballast et les gravillons et de lier le tout après que la colle ai durci. Au lieu d'ajouter de l'Agepon, un concentré de liquide de vaisselle peut aussi être ajouté. Après que l'on ait humecté le lit de ballast avec cette solution, la colle diluée peut être répandue sur le lit de ballast au compte-gouttes. Elle s'écoulera dans les plus petits recoins. Dès qu'un aspect laiteux apparaît sur les gravillons, le lit de ballast est complètement saturé par la colle diluée ; la colle durcie formera un raccord solide avec les gravillons.

Semer sur un millimètre carré!

En réduisant le diamètre du tamis, il est possible de semer du gravillon très fin jusqu'au millimètre près sur les pistes étroites des deux côtés du lit de ballast. Comme pour les talus, nous appliquons d'abord une bonne couche de colle sur les pistes; ensuite, nous semons de manière régulière les gravillons fin à l'aide de notre tamis.



Photo 15. Enfin, les gravillons sont répandus dans les plus petits recoins à l'aide d'un pinceau plus petit et si besoin en est : ils sont tassés légèrement de manière à obtenir un lit de ballast massif sans petits trous ni cavités.

Afin d'éviter que les gravillons s'effondrent comme un 'pudding' lors de l'éparpillement sur les talus du lit de ballast, ils sont collé à l'avance.

Photo 16. Grâce à notre distributeur, les gravillons sont répandus de manière égale sur les talus.

Photo 17. Lorsque les gravillons sont collés, il peut se former des gouttes sur le lit de ballast, à cause de la tension superficielle de la colle diluée ; il n'y aura pas de jonction avec les gravillons. En humectant avec de l'eau à laquelle



Photo 20. Semer sur un millimètre carré! Pour que le long du lit de ballast, les gravillons fins des sentiers soient éparpillés le plus possible sur la piste de circulation, le diamètre du tamis peut être réduit.



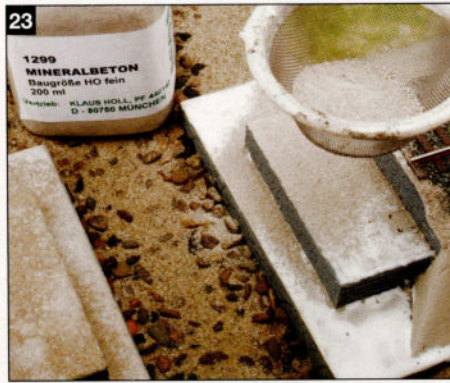
sont ajoutées quelques gouttes d'Agepon ou un liquide pour vaisselle, cette tension superficielle est entièrement supprimée. Pour cela, nous utilisons le 'Fliesverbesserer' d'Asoa.

Photo 18. Après avoir humecté, la colle diluée peut être soigneusement appliquée sur le lit de ballast, au compte-gouttes. Elle se répandra jusque dans les plus petits recoins. Dès qu'un aspect laiteux apparaît sur les gravillons, le lit de ballast est complètement saturé par la colle diluée ; la colle durcie formera alors un raccord solide avec les gravillons.

Photo 19. Des traces de rouille dégraissante sur les deux faces des rails et sur les traverses peuvent être appliquées au moyen d'une peinture rouille, au moyen d'un aérographe.



Photo 21. Comme pour les talus, nous appliquons d'abord une bonne couche de colle sur les pistes de circulation. Ensuite, nous semons de manière régulière les gravillons fins à l'aide de notre tamis.



Comme auparavant, nous humectons les gravillons finement semés pour que la colle s'écoule bien. Ensuite, le gravillon semé est couvert d'une colle diluée qui maintient le tout comme un bloc en béton.

La touche finale

Pour finir des traces de rouille découlant des deux côtés des rails et sur les traverses peuvent être ajoutées en utilisant une imitation d'une couleur rouille (rougeâtre). Avec un aérographe équipé d'une petite tête de pulvérisation, nous pouvons peindre d'une couleur rouille les profils de rails et les plaques de montage à une distance de 2 à 3 cm. Pour conclure, le lit de ballast et les traverses peuvent selon le goût, être patinés.

Le sol en béton

Vu qu'en réalité, la partie supérieure des têtes de pont est généralement achevée en béton, le sol ne peut pas être oublié. Du béton finement moulu est disponible chez la firme allemande Asoa (Mineralbeton réf. 1299). Pour relier le béton de manière permanente avec le sol, la partie supérieure des têtes de pont est préalablement enduite d'une bonne couche de colle à bois ou d'une colle plus élastique à base d'acrylique. A l'aide d'un tamis très fin, nous pouvons répartir le béton de façon uniforme sur la surface enduite de colle. La poussière de béton qui se retrouve par ha-

Photo 22. Vu qu'un sol en béton est prévu pour la partie supérieure des têtes de pont, il est nécessaire d'y appliquer une bonne couche de colle au préalable.

Photo 23. Après, le béton minéral moulu d'Asoa (Mineralbeton réf. 1299) est répandu de manière égale à l'aide d'un tamis très fin.

Photo 24. Pour éviter que le tablier du pont ne dépasse ne serait-ce que d'un rien la partie supérieur du ballast, on doit enlever le béton à l'aide d'un vieux pinceau à l'endroit où le socle des appuis repose sur les têtes de

sard dans le lit de la rivière peut être enlevée ultérieurement à l'aide d'un aspirateur. Après avoir enlevé la poussière de béton, le béton appliqué est royalement humecté; grâce à la force capillaire, la colle remonte et solidifie le béton. Pour éviter que la surface du pont ne dépasse d'une fraction la partie supérieure du ballast, on doit enlever le béton à l'aide d'un vieux pinceau, là où le socle des appuis repose sur les têtes de pont. Par ce fait, la ligne imaginaire du tablier du pont ne remontera pas, ce qui aura pour conséquence que les socles des appuis de pont semblent avoir été coulés dans le béton.

La végétation basse

Avant que le paysage ne soit mis dans une

pont. De telle manière, les socles des appuis de pont semblent avoir été coulés dans le béton.

Photo 25. Avant de planter sur les terrains en jachère, il faut appliquer une fine couche de terre, laquelle est collée en utilisant la méthode bien connue.

Photo 26. On peut se procurer le produit fini (par exemple 'Erdreich' réf. 1361d' Asoa) ou le tamiser et ensuite le stériliser dans un four. Après quoi la terre est répandue de façon égale sur le talus, à l'aide d'un tamis très fin.

teinte verte, il est utile de colorer la surface avec une peinture qui ressemble à la terre. Selon la couleur désirée pour la terre, la peinture allant de l'acrylique jaune/beige jusqu'au au jaune brun foncé à base d'eau se prête bien pour ce travail. Ainsi, la peinture appliquée nous donne une meilleure vue du relief et évite un trop grand contraste entre le sol et la végétation. Ceci peut être d'une grande importance lorsque l'on veut obtenir des parties du paysage peu recouvertes, comme par exemple la couverture du sol d'un bois d'arbres feuillus. Avant de planter sur les terrains en jachère, il faut appliquer une fine couche d'argile à modeler. Pour ce petit travail, nous utilisons en partie la même technique que nous avons utilisée avec le béton.



La terre

La terre utilisée peut être achetée comme produit fini (Erdreich réf. 1361 chez Asoa). On peut également chercher soi-même de la terre dans la nature. A la maison, la terre est mise sur des journaux afin qu'elle puisse sécher, être tamisée et que les plus grands déchets soient éliminés. Pour tuer toute vie dans la terre tamisée, celle-ci doit absolument être stérilisée dans un four (si notre conjointe est hors de la maison, évidemment...!). Si cela n'est pas fait, une culture spontanée et persistante de champignons peut se former sur le réseau, ce qui sera très difficile à enlever.

Pour semer la végétation basse et haute d'une manière électrostatique, nous utilisons le "Flockstar" de Heki. Ce semeur électrostatique avec une petite trompe, avec laquelle le jet peut être dirigé avec précision afin de réduire la perte de brins d'herbe, est l'outil idéal pour ensemençer les fibres d'herbe de gazon sur des petites surfaces. Afin que les fibres d'herbe de gazon restent bien droites après qu'elles aient été semées, la prise de terre de Flockstar, qui se trouve près de la trompe de sortie, doit entrer en contact avec le sol mouillé. Une petite aiguille à tête ronde à laquelle est attachée la pince crocodile de la masse convient parfaitement. La conductivité peut éventuellement être augmentée en ajoutant au mélange de colle du simple vinaigre.

Photo 27. Après que le talus soit richement semé, on humecte immédiatement et abondamment avec de l'eau, afin de bien faire coller les fibres de gazon semées de façon électrostatique.

Photo 28. Le plus petit orifice d'aspersion du 'Flockstar' de Heki est idéal pour semer sur des plus petites surfaces. Comme on peut mieux diriger le jet, moins de fibres de gazon sont perdues. Afin que les fibres d'herbe restent bien droites après qu'elles aient été semées, la prise de terre du Flockstar, qui se trouve près de l'orifice d'aspersion, doit entrer en contact avec le sol. Une petite aiguille à tête ronde à laquelle est attachée la pince

crocodile de la masse convient parfaitement.

Photo 29. Sur la partie du paysage plus plane, on sème des deux côtés du talus du gazon de plus haute taille. Ce gazon est coloré par la suite.

Photo 30. Après que tous les pâturages ont été semés, les fibres sont recolorées avec une encre de couleur verte, ce qui donne un aspect plus uniforme à la prairie. Par la suite, les pointes des longues herbes sont aspergées d'encre de couleur ocre, de sorte qu'elles donnent une impression plus aride, ce qui permet d'avoir une image très réaliste de l'ensemble.

La coloration

Après que l'herbe ait été semée de manière électrostatique, et en fonction du type de colle utilisée et de la température ambiante, il faut une demi-journée avant de pouvoir commencer à accentuer la couleur des herbes voyantes. Pour cette réalisation, nous utilisons les fibres d'herbe 'Sommerwiese' (réf. 07072) et 'Riedwiese' (réf. 07074) d'une longueur de 2,5 à 6 mm de Noch. Il ne faut pas beaucoup d'explication pour mettre la peinture. Cela se fait à l'aide d'un aérographe et de l'encre 'vert pâturage' que l'on applique de façon égale et économe sur l'herbe. Ensemble avec la couleur verte des fibres

d'herbes, on obtient une pelouse naturelle sans couleurs vives. Par la suite, les cimes des longues herbes sont aspergées d'encre de couleur ocre, de sorte qu'elles donnent une impression plus aride, ce qui permet d'avoir une image très réaliste de l'ensemble. Les encres utilisées peuvent être diluées au maximum jusqu'à 1:1 en utilisant de l'eau, de l'alcool ou un diluant industriel et ce, en fonction de l'aspersion et de la pression de l'aérographe.

Texte et photos
Jacques Timmermans





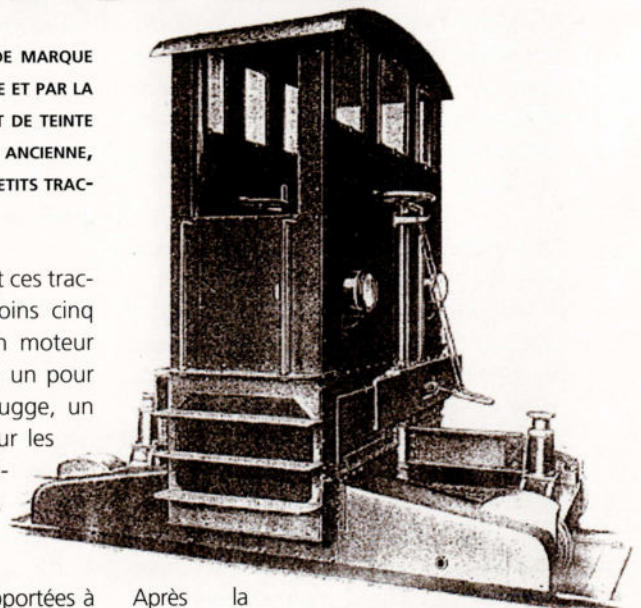
Une version belge d'un tracteur d'atelier "Breuer-Werke"

IL Y A QUELQUES TEMPS, RIVAROSSA A SORTI DEUX VERSIONS D'UN TRACTEUR D'ATELIER DE MARQUE BREUER-WERKE. LA DIFFÉRENCE ENTRE CES DEUX MODÈLES EST CONSTITUÉE PAR LEUR TEINTE ET PAR LA PRÉSENCE – OU NON – DE FREINS À VIS. LE MODÈLE PORTANT LA RÉFÉRENCE HR2038 EST DE TEINTE BRUNE ET POSSÈDE DES FREINS SUPPLÉMENTAIRES. NOUS AVONS OPTÉ POUR LA VERSION LA PLUS ANCIENNE, PORTANT LA RÉFÉRENCE HR2080, DE TEINTE VERTE. LA BOÎTE HR2072 CONTIENT CES DEUX PETITS TRACTEURS. VOUS POURREZ OBTENIR CES ENGINES POUR MOINS DE CENT EUROS LA PIÈCE.

Au début des années trente, la jeune SNCB était à la recherche de tracteurs légers pour le déplacement de véhicules dans ses ateliers. A ce moment, la firme allemande Breuer-Werke AG proposait différents types de tracteurs d'atelier. Ils étaient construits sur un très court châssis, surmonté d'un poste de conduite central. Ces petits tracteurs étaient mus par un moteur à essence de quatre ou de six cylindres. La transmission se réalisait au moyen d'une double chaîne. Pour suppléer à l'effort de traction assez réduit, un cric hydraulique était disposé sous le véhicule à déplacer. Par cet artifice, une partie de la masse du wagon était utilisée pour procurer au tracteur une prise de force supplémentaire.

On sait peu de choses concernant ces tracteurs belges. Vers 1933, au moins cinq engins de ce type équipés d'un moteur à quatre cylindres ont été livrés: un pour l'atelier des wagons de Gentbrugge, un pour Cuesmes, un troisième pour les Wagons-Lits à Ostende et vraisemblablement deux à Tour & Taxis, à Bruxelles.

Plusieurs améliorations ont été apportées à ces tracteurs belges; ils ont notamment été équipés de deux freins à vis supplémentaires et d'un poste de conduite à moitié fermé. Leur moteur a sans doute aussi été remplacé dès avant la Seconde Guerre mondiale par un moteur de fabrication FN.



Après la Seconde Guerre mondiale, trois de ces tracteurs au minimum étaient encore en service au sein des ateliers de wagons. Ils ont sans doute été mis hors service au début des années cinquante. Ces tracteurs n'ont jamais été immatriculés ni formés un

type précis d'engins: ils étaient considérés comme du 'gros outillage' par leur atelier propriétaire. Vous obtiendrez plus d'informations sur le fabricant de ces tracteurs sur le site web suivant: www.werkbahn.de/eisenbahn/lokbau/breuer.htm.

Comme déjà dit, on sait peu de choses concernant ces tracteurs, ce qui est de nature à donner libre cours à notre fantaisie. Il s'agit d'un achat très intéressant, pas seulement pour son aspect extérieur très fin, mais surtout par le fait qu'il constitue une présence surprenante sur un réseau, quelque chose que personne n'a encore vu... La plupart des spectateurs n'ont d'ailleurs que des louanges

à son sujet. Outre leur bel aspect, ces petits tracteurs présentent en outre d'excellentes qualités de roulement. Un décodeur est livré avec chaque modèle, ce qui permet de numériser immédiatement l'engin.

Nous n'avons évidemment pas résisté à recouvrir notre petit tracteur d'une livrée belge, comme vous pourrez le constater sur les photos de cet article...

1. Notre petit modèle Rivarossi posant devant la photo de son grand frère. Les tampons mobiles et les phares constitués de Leds SMD donnent un cachet supplémentaire au modèle : il est beau, fin, spécial... Quel malheur qu'il faille bientôt le démonter totalement !

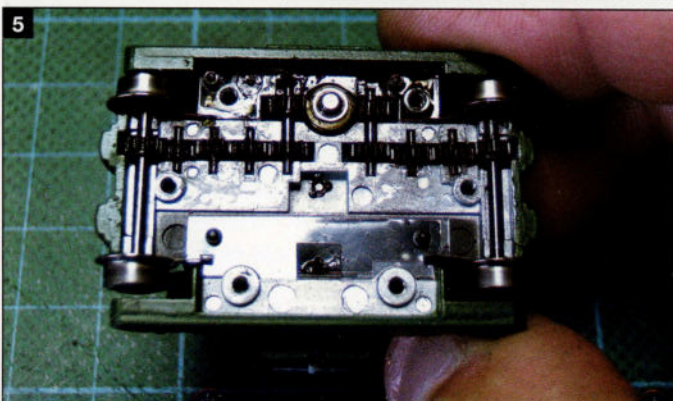
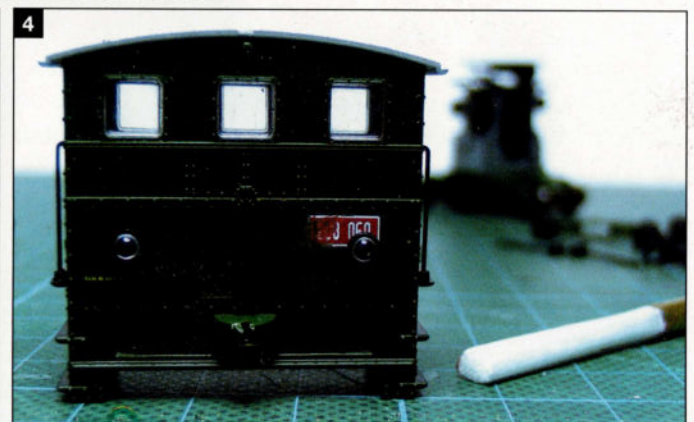
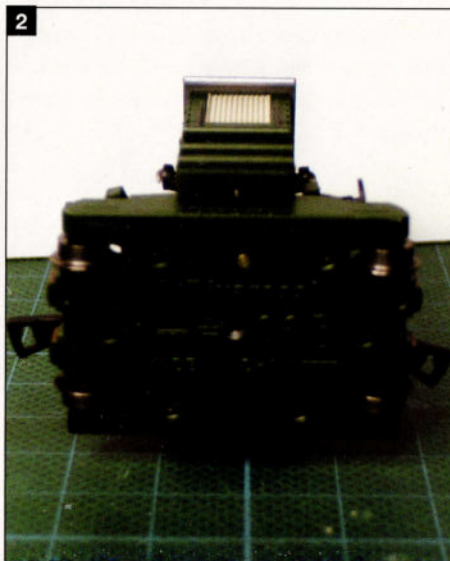
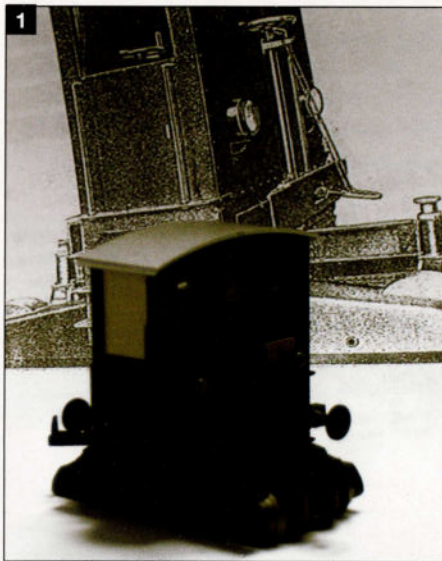
2. La partie inférieure est maintenue au châssis au moyen de six vis. Au centre de la plaque se trouve une ouverture par laquelle cette petite loco est vissée dans l'emballage. Entre les deux vis supérieures se trouve le point de graissage de la vis sans fin. Sous les marchepieds se trouve de chaque côté une vis superfine, qui maintient la caisse au châssis.

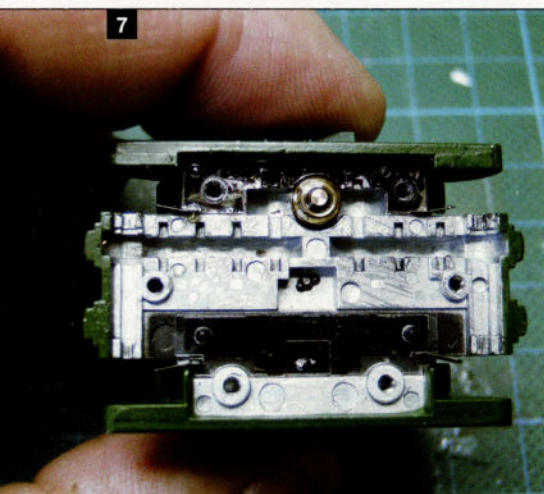
3. Après un peu de chipotage – mais précautionneux – réalisé à la pince et avec une pince plate, les tampons et les attelages sont déposés. Nous voyons alors que le moteur est monté droit sur le châssis, afin d'entraîner la vis sans fin. Toutes les petites pièces sont conservées avec précaution.

4. Lors de la repeinture de l'engin, le chiffre tamponné restera peut-être visible ; il faut donc l'effacer avec précaution, ce qui se fait au crayon à fibres de verre.

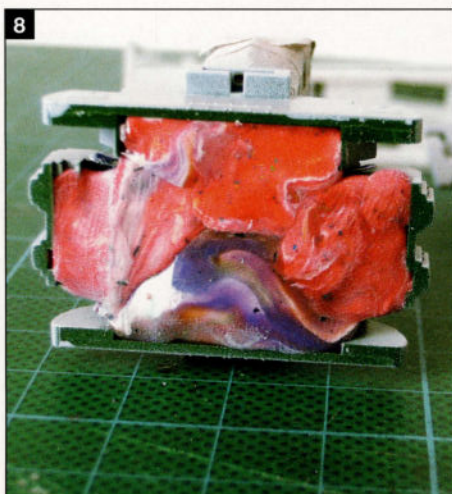
5. Voici ce que l'on aperçoit en premier lieu sur le tablier du châssis : les engrenages, depuis la vis sans fin jusqu'aux essieux moteurs, toutes des petites pièces qui font avancer très lentement la petite loco. Si vous secouez l'ensemble maintenant, tout va se démantibuler : déposez donc les pièces avec une petite pince...

6. ...et conservez-les à l'abri. Remarquez aussi que nous avons indiqué l'emplacement de la vis sans fin sur une feuille de papier. De cette façon, elle ne pourra pas être remontée erronément.

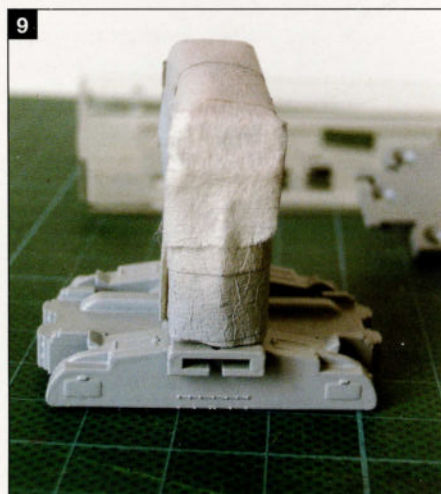




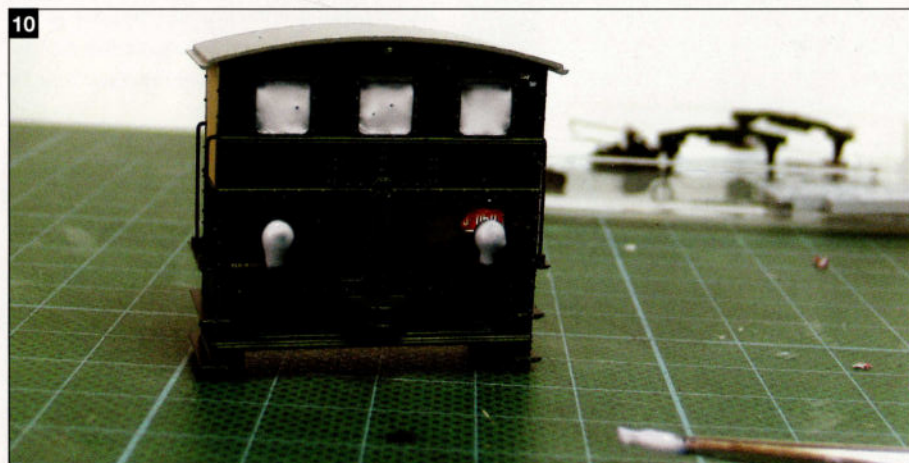
7. Ce châssis métallique est un modèle dans le domaine du modélisme ferroviaire : grâce à son poids, cette loco dispose d'excellentes qualités de roulement. Masquer de tels objets métalliques n'est pas une sinécure : suite à la présence de la graisse, le papier adhésif n'adhère pas facilement. Et suite à la présence du moteur et de la vis sans fin, un dégraissage semble contre-indiqué. Une autre méthode s'impose donc.



8. Notre plasticine, appuyée avec précaution, remplit son rôle et est très utile afin de maintenir la pièce à l'abri de la peinture. Après l'opération, elle peut être enlevée. La plasticine restée dans les joints peut être ôtée au moyen d'une aiguille.



9. Le masquage du moteur peut se réaliser avec du papier ordinaire. Il faut toutefois veiller à ce que tout soit bien obturé, car d'éventuelles éclaboussures de peinture peuvent provoquer d'importants dommages au moteur et à l'électronique. Sur la photo, on peut voir que le châssis a déjà été recouvert d'une fine couche de teinte grise.



10. Voici venu le tour de la caisse. Les fenêtres et les phares sont enduits de Maskol, pour éviter l'intrusion de peinture.

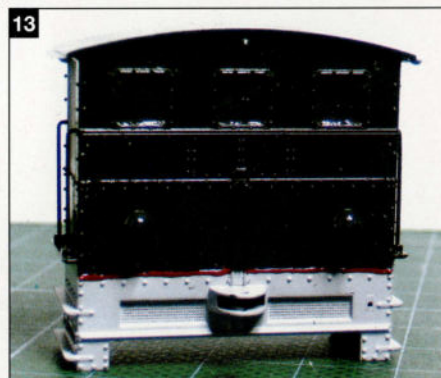
Le Maskol est un excellent moyen pour masquer des surfaces avant peinture : ce produit est simplement appliqué au pinceau. Lorsque la peinture est sèche, le Maskol est en outre facile à enlever. Faites attention : le Maskol ne résiste pas à la térébenthine pure ni au thinner, et les peintures diluées peuvent également poser problème. Le Maskol est un produit Humbrol.



11. Nous recouvrons la caisse d'une peinture de fond grise, mais désirons que la partie supérieure soit peinte dans une teinte approchant le 'vert SNCB' existant à l'époque de la traction vapeur. C'est la raison pour laquelle la partie inférieure est masquée après durcissement de la peinture et que les parties irrégulières sont masquées au Maskol.



12. La caisse a reçu sa petite teinte verte. Un bout de plasticine et deux cure-dents veillent à ce que le tout reste bien droit lors de la mise en peinture et du séchage. La peinture provient d'un potiquet Dacker, une firme belge qui travaillait de concert avec Lilliput, mais qui a fait faillite il y a déjà 25 ans environ. C'est dire si de la peinture bien conservée reste longtemps utilisable...



13. Tous les papiers adhésifs ont été enlevés et nous avons tracé à la main levée un filet rouge entre les deux teintes. Nous pouvons maintenant effectuer une patine selon nos propres goûts et assembler les deux éléments. Après une petite couche de vernis mat, les restes de plasticine et de Maskol sont éliminés, tandis que nous remontons la transmission.

14. Notre tracteur peut maintenant faire son travail, lentement mais sûrement. Avouez quand même: dans une vitrine aussi, notre petit bidule fait sensation, non ? En ce qui concerne la teinte verte, nous considérons qu'il est plus important d'approcher la teinte que de prétendre que la couleur portée par l'un ou l'autre modèle est exacte ou pas. En fonction de l'angle de la lumière réfléchi par le modèle, ce dernier paraîtra d'ailleurs plus clair ou plus foncé. Des différences de teintes et de nuances existent d'ailleurs également sur les véritables engins ferroviaires. Elaborez votre propre teinte qui approchera la réalité: cela vous évitera de devoir faire l'investissement en de nombreux potiquets de peinture, par type de loco et par livrée d'engin. De plus, vous apportez ainsi votre propre touche personnelle sur votre matériel roulant.

Tout bien considéré, nous avons consacré quand même pas mal de temps à la mise en peinture de notre tracteur d'atelier Breuer-Werke de Rivarossi. Faute de photos et de textes concernant les engins réels, nous avons pu pour une fois donner libre cours à notre fantaisie en donnant à ce modèle

14



un look belge, alors que notre hobby vise généralement la reproduction la plus fidèle possible de la réalité...

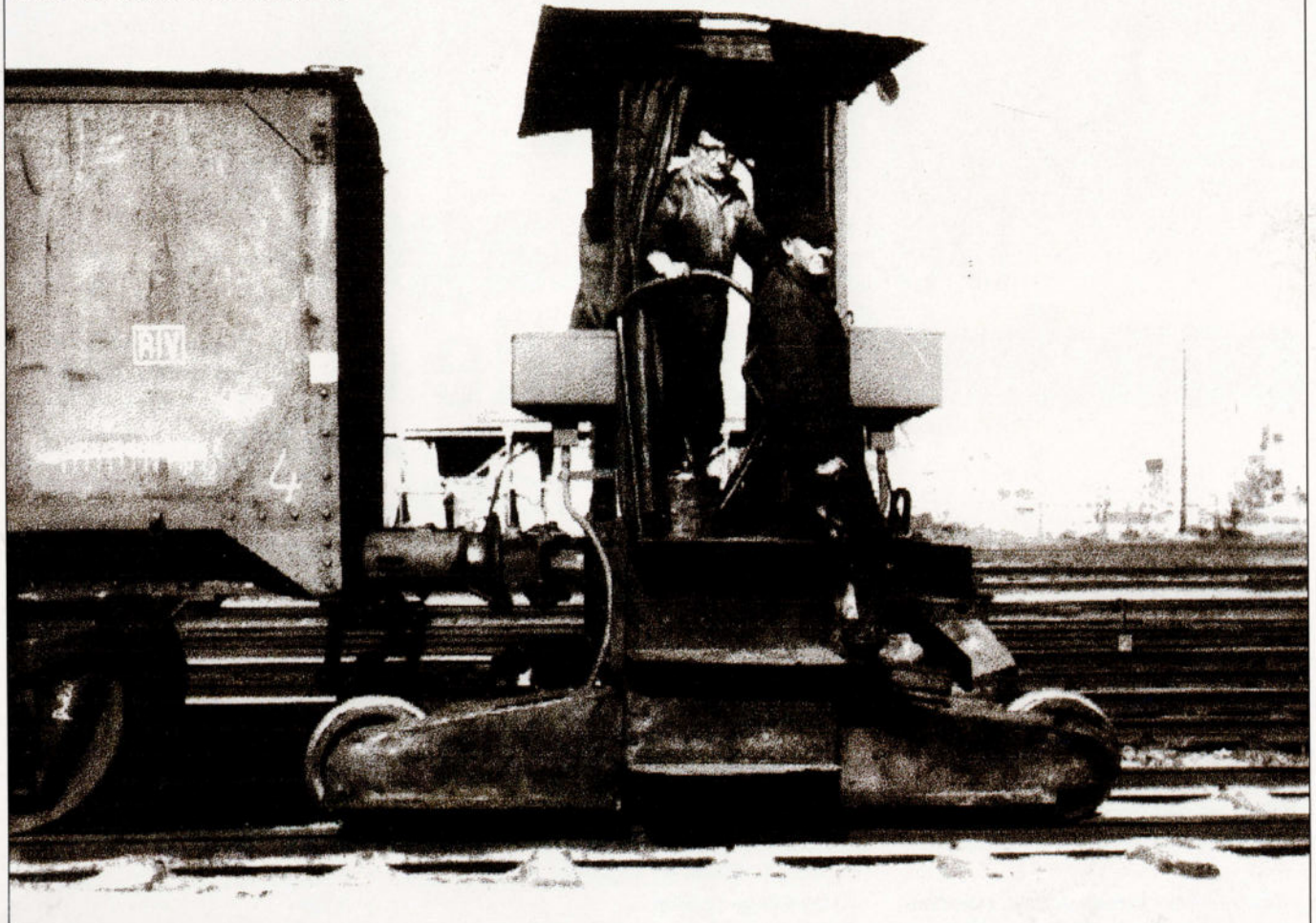
Texte et photos: Jean-Luc Hamers

Source historique (en partie):

LSV - Casier (1997)



Un tracteur d'atelier Breuer-Werke manoeuvre à Ostende (Photo: Groupe SNCB).





Des attelages conducteurs de courant 'faits maison' (2)

DANS NOTRE NUMÉRO 86, NOUS VOUS AVONS PRÉSENTÉ UN ATTELAGE CONDUCTEUR DE COURANT 'FAIT MAISON' (SGK1) DESTINÉ SURTOUT AUX RAMES QUI NE DOIVENT PAS SOUVENT ÊTRE DÉCOUPLÉES. LE TYPE D'ATTELAGE QUE NOUS VOUS PRÉSENTONS AUJOURD'HUI S'ACCUPLE ET SE DÉACCUPLE AUTOMATIQUÉMENT, SOUPLEMENT ET RAPIDEMENT, SANS NÉCESSITER L'INTERVENTION D'UNE FORCE EXTÉRIÈRE. CE TYPE NE CONVIENT TOUTEFOIS QUE POUR DES VOITURES ET DES WAGONS POURVUS D'UN DISPOSITIF POUR CIRCULER À TAMPONS JOINTS.

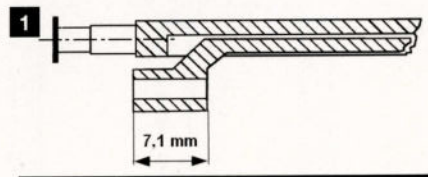
Le tableau suivant brosse un aperçu des prin-

	SGK1	SGK2
1 Accouplement	à la main	automatique
2 Désaccouplement	à la main	automatique
3 Accouplement avec attelage classique	non	oui
4 Versions	Ro	Ro, Mä, Fl
5 Courant	important	faible
6 Discretion	oui	oui
7 Prix d'achat	bas	plus bas
8 Modifications à l'attelage proprement dit	oui	non
9 Transformation réversible	oui mais...	oui
10 Outillage spécial	assez	moins

principales différences entre ces deux types d'attelages.

Explications

1. Accouplement: souple et rapide. Peu de différences à noter avec des attelages classiques.
2. Désaccouplement: souple et rapide. Peu de différences à noter avec des attelages classiques.
3. Accouplement possible avec un attelage classique: il s'agit d'un très grand avantage. Il est ainsi possible de 'virer' une rame, de l'accoupler à une machine de manœuvres, d'y ajouter des voitures ou des wagons à une rame non équipée du SGK2.
4. Versions: le SGK1 n'est compatible qu'avec les attelages Roco 'Universal Kupplung'. Le SGK2 par contre est compatible avec ce même 'Universal Kupplung' de Roco, mais aussi avec l'attelage court Märklin et l'attelage court 'Profi' de Fleischmann. Nous n'examinerons toutefois que les possibilités avec le Roco.
5. Courants: suite à un type différent de construction, le SGK1 autorise le passage de courants plus importants que le SGK2.
6. Discretion: bien que les transformations nécessaires pour les attelages SGK touchent surtout les voitures, toutes les photos ont été prises sur des wagons, pour mieux illustrer les attelages installés.



Les deux types de constructions proposées sont très discrets, entre les deux voitures accouplées.

7. Prix d'achat: très peu élevé.
8. Modifications à l'attelage proprement dit: pas pour le SGK2, qui reste intact.
9. Réversibilité de la transformation: pour le SGK1, des trous de forage restent dans l'attelage. Pour le SGK2, le collage est à rompre et la surface collée doit être nettoyée.
10. Outillage spécial: pour le SGK1, des petites mèches et un guide pour chignole sont nécessaires.

Le support des contacts

Nous allons fixer les contacts au support d'attelage de la voiture. Nous avons trouvé dans la NEM 362 que la dimension horizontale extérieure du côté de ce support est de 7,1 mm en H0.

La plupart du temps, ces côtés sont plans. Si ce n'est pas le cas, vous devez l'aplanir au moyen d'une fine lime plate. Cela n'a toutefois aucune influence sur le bon fonctionnement de l'attelage.

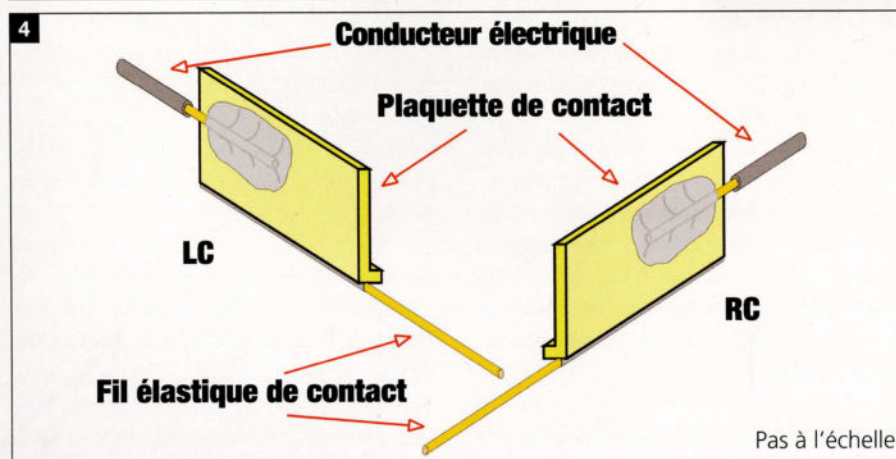
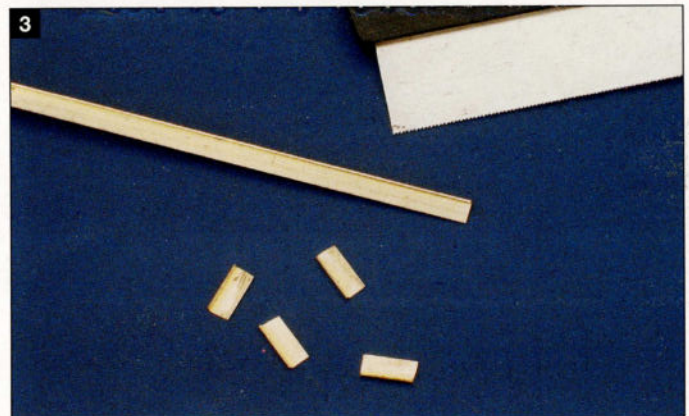
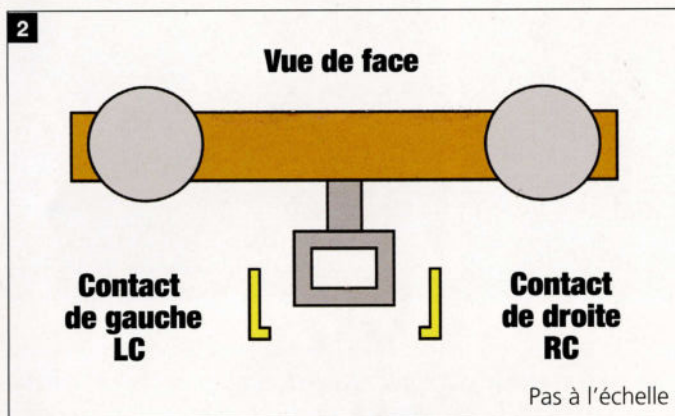


De quoi avons-nous besoin?

- D'un fil en bronze au phosphore de 0,3 mm. Pas de laiton, car il n'est pas souple.
- un profilé en 'L' de 3 mm x 1 de 0,4 mm d'épaisseur, en laiton. Un profilé plat en laiton de 3 mm x 0,4 x 0,5 convient également, mais posera problème lors du collage (voir plus loin).
- une fine lime à main.
- une petite pince coupante.
- une petite pince pour courber.
- de la colle instantanée.
- un fer à souder (non illustré).
- (facultatif): une fine lime plate (non illustrée).
- un cure-dents et un bout de fil.

La dénomination des contacts

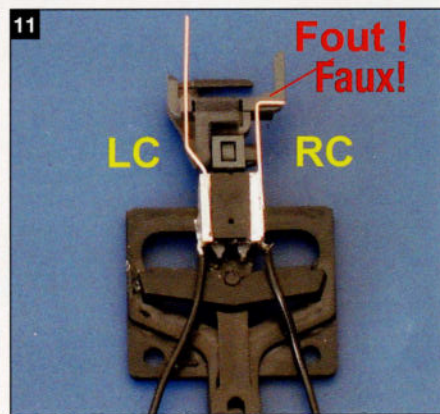
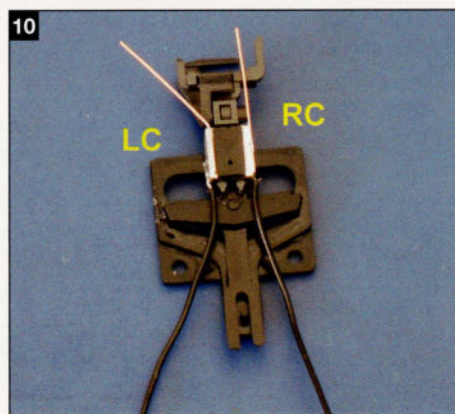
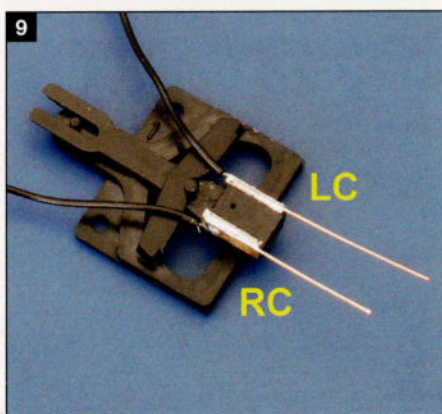
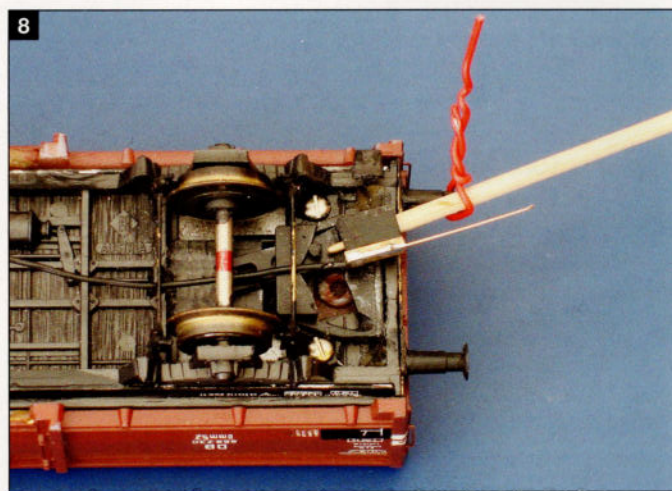
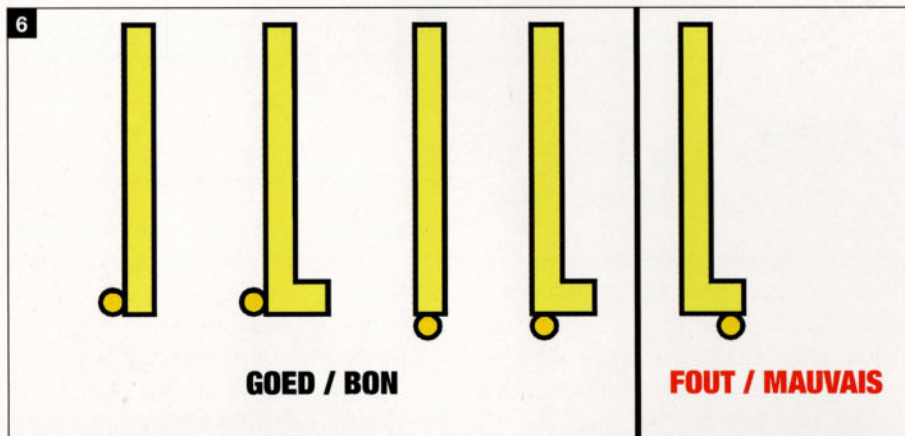
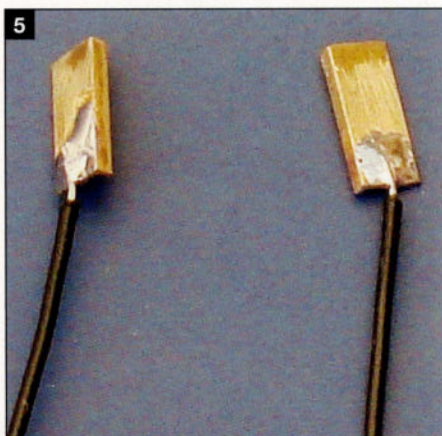
Au départ du profilé en 'L', nous décou-



pons 4 pièces (pour 2 attelages) de 7 mm pour les plaquettes de contact. Du fil en bronze au phosphore de 0,3 mm, nous découpons quatre bouts de 22 mm pour les fils souples de contact. Enlevez les ébarbures au moyen d'une fine lime et rendez la surface plane.

Sur ce schéma d'assemblage, vous voyez comment les pièces doivent être soudées.

Les conducteurs électriques (du fin fil souple) doivent d'abord être soudés à la plaquette de contact.



Ensuite, la soudure du fil de contact souple à la plaquette de contact doit être réalisée. Faites attention à la position du fil souple.

La plaquette de contact est fixée au câble déjà soudé au moyen d'une pince métallique. On évite ainsi que le câble ne se détache de la plaquette de contact.

Sous le fil souple, nous insérons une plaquette d'environ 1 mm d'épaisseur, résistante à la chaleur. Au-dessus du fil souple et sous la pince, nous plaçons un bout de bois tendre afin de maintenir le fil souple à sa place. Nous positionnons cet ensemble sur la plaquette de contact, fixons le tout et soudons au fil souple.

Nous pouvons maintenant coller les plaquettes de contact au support d'attelage.

Séparez l'attelage de son support. Veillez à ce que toutes les surfaces collées soient propres. Insérez un cure-dents dans le support d'attelage et fixez ce dernier au moyen d'un bout de fil à un tampon: vous aurez ainsi de la place pour effectuer le collage. Appelez une goutte de colle instantanée sur le côté du support d'attelage et placez la plaquette de contact à sa place. Vous voyez alors que l'utilisation d'un profilé en 'L' est plus aisée. Fixez aussi l'autre plaquette de contact.

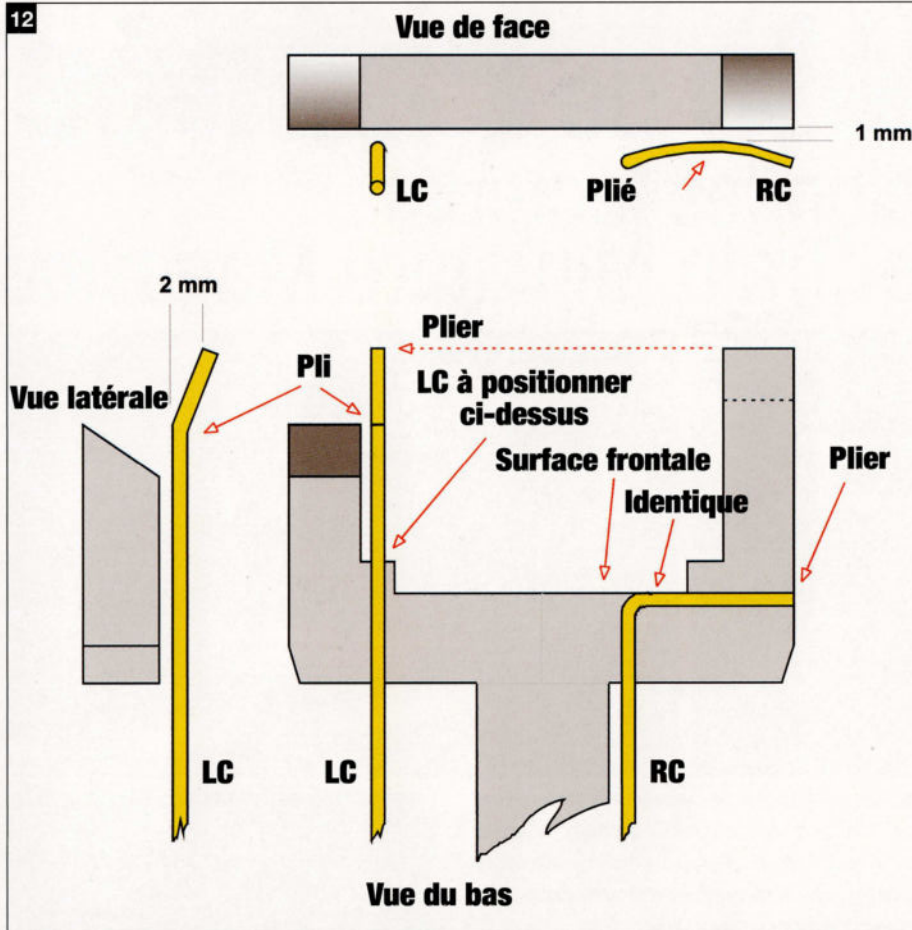
On voit sur cette photo un prototype, monté

sur un adaptateur pour attelage court Roco. Les fils peuvent maintenant être pliés. Faites attention aux dénominations 'LC' et 'RC' dans la partie inférieure de l'image (photo 9).

Vous pliez d'abord le 'LC' vers la gauche... et ensuite à nouveau vers l'avant. Le but poursuivi est d'éviter la boucle mobile de l'attelage: celle-ci doit rester entièrement libre (photo 11).

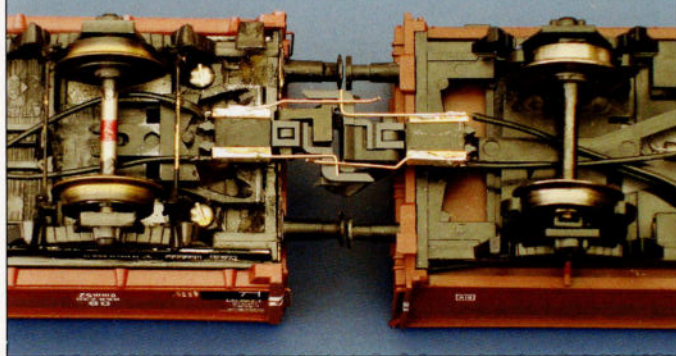
Examinez maintenant le 'plan de pliage'. Par exemple 'RC': Courbez le perpendiculairement vers la droite (en direction de la longue dent de l'attelage), mais attention: vous voyez 'Faux' indiqué sur le plan. La pliure doit venir plus vers l'avant (vers le haut, sur le plan), à

12



Pas à l'échelle

13



égale hauteur avec la partie frontale de la fourchette de l'attelage.

Et voici alors le résultat:

Avec une touche de peinture (photo 14):
Accouplé à un attelage classique (photo 15):

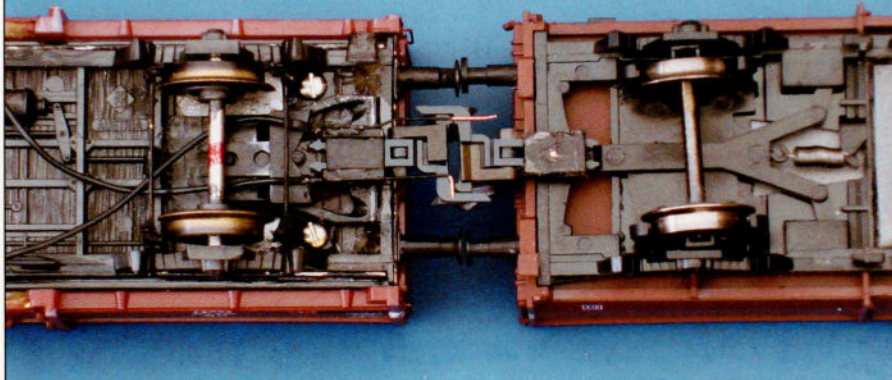
Pour terminer, il est préférable de tester les attelages par paires. L'attelage disposé sur la voiture 'A' est mis en court-circuit (les conducteurs électriques sont pontés). Raccordez alors deux piles de 1,5 V en série aux conducteurs électriques de la voiture 'B' et à une Led claire et à une résistance réductrice de courant.

Montez cette Led de façon bien visible. Accouplez les deux voitures et faites-leur faire

14



15



quelques tours sur votre réseau. La Led ne peut en aucun cas clignoter. Si c'est toutefois le cas, il suffit généralement de courber quelque peu le fil 'LC' vers le haut, de façon à

ce qu'il donne bien contact avec le fil 'RC' de l'autre attelage.

Texte et photos: Erik Verleysen



Le 'Modèle de l'année' 2009 selon les lecteurs de 'Train Miniature Magazine'



AL'OCCASION DE CETTE 4ÈME ÉDITION DE L'ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE' PAR LES LECTEURS DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE, C'ÉTAIT LA 1ÈRE FOIS QU'IL LEUR ÉTAIT POSSIBLE DE VOTER PAR INTERNET. ADMETTONS QUE LE DISPOSITIF A SOUFFERT DE QUELQUES PETITS PROBLÈMES DE MISES AU POINT : LES LECTEURS NÉERLANDAIS ONT AINSI EU QUELQUES DIFFICULTÉS À INTRODUIRE LEUR NUMÉRO DE CODE POSTAL, MAIS PROMIS JURÉ : LA FOIS PROCHAINE, TOUT IRA MIEUX... !

La moisson de nouveaux modèles belges en 2009 fut très importante, certainement en ce qui concerne les locomotives et les wagons de marchandises. Rappelons que les choix des lecteurs sont subjectifs, ne sont pas faits en fonction des prix ni des caractéristiques techniques, ni des mensurations, etc. Cette élection suit donc d'autres normes que celles appliquées lors des élections des 'Modèles de l'année' organisées par Febelrail. Et pourtant, nous sommes curieux de voir dans quelle mesure les résultats de ces deux types d'élection diffèrent vraiment. Pour le savoir, il faudra toutefois encore attendre le résultat de l'élection Febelrail, qui sera sans doute publié dans notre prochain numéro. Mais revenons à 'notre' élection...

Dans la catégorie 'Engins de traction', une lutte particulièrement serrée a opposé la locomotive à vapeur type 12 de Treinshop Olaerts à la locomotive électrique des séries 27, 21, 12 et 11 de LS Models. Finalement, LS Models franchit la ligne d'arrivée avec un cheveu d'avance et remporte la distinction. LS a toutefois bénéficié du fait que les différentes séries produites ont toutes été considérées comme une seule et même réalisation. La 3ème place est attribuée à Van Biervliet avec son modèle de la locomotive Diesel de la série 60, qui est en fait une réalisation... LS Models.

Pour les voitures, le choix était très simple : soit vous optiez pour les voitures Benelux 'Plan W' d'Artitec, soit pour les voitures SNCB ex-saxonnes reproduites par Piko. Ici également, la différence d'appréciation fut minime : c'est toutefois Artitec qui remporta la 1ère place. Ceci constituera sans doute un fameux encouragement pour ce petit fabricant néerlandais afin qu'il poursuive dans la voie qu'il suit pour l'instant...

Concernant les wagons de marchandises, on a également assisté à du 'coude à coude' entre le wagon de minerai 'Fal' de LS Models et le wagon porte-conteneurs 'Sgnss' de B-Models. A deux points près, ce dernier a dû céder la 1ère place au wagon LS Models. Le wagon 'SNCB-Colis' reproduit par Hobby Trade grâce



à une initiative de 'Train Service Danckaert' a remporté une belle 3ème place.



Place	MATÉRIEL DE TRACTION	%
1	LS série 27/21/12/11	27
2	Olaerts type 12	25
3	Van Biervliet série 60	20
4	LS série 15	15
5	Märklin/Trix type 64	8
6	Märklin série 59	5

Place	VOITURES	%
1	Artitec Plan W	52
2	Piko	48

Place	WAGONS	%
1	LS Fal	18
2	B-Models Sgnss	18
3	Hobby Trade	15
4	Mistral Uas	11
5	Roco Hbillns	11
6	LS Shmms	10
7	Tillig Zans	6
8	LS Thams	6
9	Adam Sgnss	5

Place	ACCESSOIRES	%
1	Château d'eau MTE/KitNord	36
2	Bâtiment de gare TSD/MKB	28
3	Autobus Ferivan	21
4	Autobus Kelber	14

Place	RÉSEAUX MODÈLES	%
1	Vonèche	18
2	Rue de la Glacière	13
3	Bilzen	11
4	Punta Marina	10
5	Naninne	6
6	Bels Lijntje	6
7	Mini-ville	6
8	Havenzicht	6
9	Pempoul	6
10	Achterbosch	5
11	Forks Creek	4
12	Flintfield	4
13	Combwich	2
14	Erlaubrück	1
15	Iserloner	1

Concernant les accessoires, le choix consistait principalement entre le château d'eau de MTE/Kit Nord et le bâtiment de gare 'Nord-



Belge' de MKB/Train Service Dancxaert. Manifestement, les châteaux d'eau sont très prisés, car après que le grand château d'eau de PB Messing Modelbouw ait été élu 'Modèle de l'année' en 2008, c'est à nouveau le cas en 2009 pour le château d'eau de MTE/Kit Nord ! Cette première collaboration entre Mini Train Expo et Kit Nord est ainsi une superbe réussite : espérons que cette collaboration se perpétue à l'avenir... Enfin, c'est l'autobus Brossel de Ferivan qui a obtenu la 3ème place.

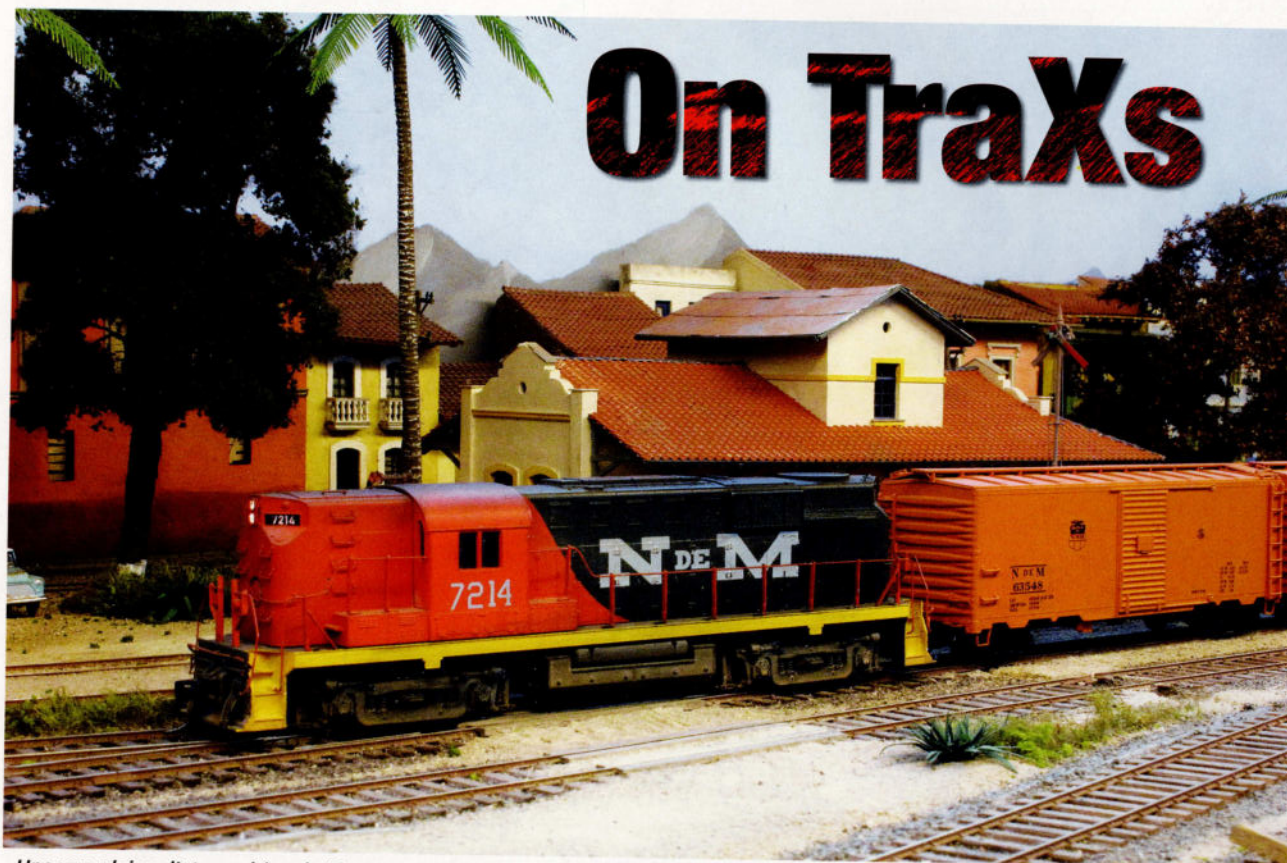
Tout comme l'année passée, nous avons également organisé cette année l'élection du plus beau réseau modèle présenté dans nos colonnes, au cours de l'année écoulée. De manière assez peu étonnante, le choix s'est porté avec une confortable avance sur le superbe réseau 'Vonèche' réalisé en N par le club 'Rail Miniature Mosan'. Le 2ème lauréat est le

particulièrement beau réseau 'Rue de la Glacière', réalisé en fine scale par le groupement 'Proto87'. A la 3ème place, on trouve 'Bilzen Station', réalisé par le Hoeseltse Treinclub, un sympathique réseau dans lequel beaucoup se reconnaîtront, sans doute...

Les diplômes de ces 'Modèles de l'année' seront officiellement remis aux lauréats lors de la Foire des jouets de Nuremberg. Enfin, une (jeune) main innocente a tiré au sort notre lecteur Bruno Dessin (de Bredene), qui a ainsi remporté un abonnement gratuit d'un an à Train Miniature Magazine...

Texte : GVM
Photos : GVM (sauf mention contraire)





Une vue pleine d'atmosphère de 'Coatpec', un réseau modèle d'inspiration mexicaine de Lutz Kuhl.

L'ANNÉE PASSÉE SE TENAIT POUR LA 1ÈRE FOIS L'ÉVÉNEMENT INTERNATIONAL DE MODÉLISME FERROVIAIRE 'ON TRA XS!' SUR LE SITE DU MUSÉE DES CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS. AVEC PLUS DE 10.000 VISITEURS, CE NOUVEL ÉVÉNEMENT FUT UN SUCCÈS DE NATURE À CONFORTER SES ORGANISATEURS, À SAVOIR LE 'TEAM MITROPA' ET LE MUSÉE DES CHEMINS DE FER.

Au cours de l'année écoulée, on travailla ferme pour faire de la 2ème édition un événement encore plus attractif. Cette 2ème expo s'ouvrira le 26 février 2010: le musée des Chemins de fer rouvre alors ses portes afin de permettre aux visiteurs de découvrir les productions les plus récentes des fabricants de modélisme ferroviaire et les plus beaux réseaux modèles, le tout au beau milieu de la collection du musée. Nombre de ces réseaux qui seront visibles au cours du week-end du 26 au 28 février prochain le seront en primeur aux Pays-Bas, certains de ces réseaux ayant même été réalisés expressément pour 'On TraXS!'. Les organisateurs de cette manifestation ont largement dépassé les frontières des Pays-Bas pour découvrir et ramener ces réseaux: en Belgique, en Allemagne, en Grande-Bretagne, en France et au Grand-Duché de Luxembourg. Au total, trente réseaux y seront exposés, d'une grande variété de thèmes et d'échelles. Des Pays-Bas proprement dit, on trouvera entre-autres 'Nitinad River Railroad', 'Kappelleke in de Bosch' et la plus récente réalisation du PAJ-modelbouwgroep. La liste complète de ces réseaux peut être con-

sultée sur le site web de 'On TraXS!'.

Les organisateurs de cette manifestation ont en outre réussi à attirer plusieurs fabricants ferroviaires vers le musée des Chemins de fer; ces derniers y exposeront leurs plus récentes créations. Certaines d'entre-elles proviendront littéralement en droite ligne de la Foire de Nuremberg. On y trouvera également quelques compatriotes, comme 'Train Technology', 'Train Service Danckaert' et Brelec, mais aussi d'autres valeurs sûres comme Anita Decor, les arrières-plans Jowi, Artitec et Holland Scale, pour ne citer qu'eux. Outre les magazines néerlandais de modélisme, votre revue préférée – et sa sœur 'Spoorweg Journaal' – tiendra également un stand à cette expo.

En 2010, une distinction (un 'Award') récompensera pour la première fois le meilleur envoi non commercial pendant la tenue de 'On TraXS!'. Cette élection sera réalisée par les visiteurs eux-mêmes: ils pourront faire connaître leur choix au moyen de leur billet, qui servira de bulletin de vote. La distribution du prix aura lieu le dimanche après-midi; le vainqueur recevra une peinture de John Henninger, un artiste



OnTraXS

Où? Au Nederlands Spoorwegmuseum, Maliebaanstation, 3581 Utrecht (NL)

Quand? Du vendredi 26 au dimanche 28 février 2010 y compris, de 10 à 17 h.

Droit d'entrée: (y compris au musée des Chemins de fer):

Adultes: 14,50 €

Enfants de 3 à 12 ans compris: 11,50 €

Enfants de moins de 3 ans : gratuit

Séniors: (65 et +): 13 €.

Comment y parvenir?

Par train: une navette part toutes les heures d'Utrecht CS vers le Musée

Par auto: un (petit) parking de 200 places est disponible au Musée

Par bus: au départ d'Utrecht CS (bus GVVU ligne 3, direction Fockema Andrealaan, halte 'Maliebaan').

néerlandais spécialisé dans le thème du ferroviaire.

Texte et photo: GVM



RAIL 2010



'Verneuil-sur-Vienne', une perle française de modélisme (photo: GVM).

LA BOURSE 'RAIL' EXISTE DEPUIS 25 ANS, CETTE ANNÉE. 'RAIL 2010' EST DONC UNE ÉDITION JUBILÉE, QUI PRÉSENTERA UN NOMBRE ENCORE PLUS ÉLEVÉ DE RÉSEAUX MODÈLES. EN 1985, LA COMMUNE DE 'S HERTOGENBOSCH FÉTAIT SON 800ÈME ANNIVERSAIRE: DANS CE CONTEXTE, ELLE DEMANDA AUX ASSOCIATIONS LOCALES D'ORGANISER DES MANIFESTATIONS. CE FUT INESPÉRÉ POUR LE CLUB MSG DEN BOSCH, QUI SAISIT CETTE OCCASION POUR ORGANISER UNE BOURSE, EN PRENANT EXEMPLE SUR CELLES QUI EXISTAIENT DÉJÀ EN ALLEMAGNE. LE BUT RECHERCHÉ ÉTAIT DE MONTRER CE QUI ÉTAIT DISPONIBLE DANS LE DOMAINE DU MATÉRIEL ET DES NOUVELLES TECHNIQUES, EN COLLABORATION AVEC LES FABRICANTS ET LES COMMERÇANTS, DE FAIRE CONNAÎTRE CE QUE DES ASSOCIATIONS ET DES CONSTRUCTEURS INDIVIDUELS EN AVAIENT FAIT ET ENFIN, D'ENCADRER LES VISITEURS PAR UN ENTOURAGE PROFESSIONNEL, LE TOUT POUR UN HOBBY ADULTE. DEPUIS CETTE ÉPOQUE, CES BUTS D'ORIGINE N'ONT PAS CHANGÉ.

Depuis lors, bien des bourses ont vu le jour, mais 'Rail' a contribué en maints aspects au développement du modélisme ferroviaire aux Pays-Bas et en Belgique. 'Rail' offre d'abord un point de rencontre pour les réseaux modulaires qui faisaient fureur aux Pays-Bas au cours des années '80, mais fut aussi le premier à attirer les meilleurs modélistes britanniques sur le Continent. Les exemples étrangers ont inspiré nombre de constructeurs néerlandais et belges, qui ont à leur tour façonné de beaux réseaux. 'Rail' fut la première bourse où des démonstrations eurent lieu. La fédération néerlandaise de modélisme aussi est une émanation de 'Rail' et est destinée à offrir un cadre de discussions aux associations, et ce en dehors de l'existence de la bourse proprement dite.

Ces derniers temps, les grands fabricants de modélisme ferroviaire traversent des périodes difficiles et un sponsoring à grande échelle de l'événement 'Rail' – ou d'autres événements – fait désormais partie du passé. Après avoir déménagé d'Utrecht vers Leiden après quelques années, 'Rail' a trouvé son point de chute à Houten. Les buts recherchés sont toujours les mêmes que ceux en 1985, mais certaines priori-

tés ont été déplacées. Toutefois, 'Rail' continuera à respecter son principe en 2010, à savoir illustrer le modélisme ferroviaire sous toutes ses facettes. Une panoplie rarement aussi variée d'associations – tant indigènes qu'étrangères – y sera visible et les amateurs de fine scale y trouveront également leur compte. Outre les beaux réseaux modèles présents, un vaste marché de l'occasion sera également ouvert, offrant quantité de matériel et d'accessoires. Grâce au bon de réduction situé en fin de ce numéro (vous ne devez pas forcément le découper: une photocopie suffit), vous obtiendrez une remise de



RAIL 2010

Où? Euretco Expo Center à Houten, aux Pays-Bas

Quand? Du vendredi 12 jusqu'au dimanche 14 mars 2010 inclus, à chaque fois de 10 à 17 h.

Droit d'entrée :

Adultes: 15 € (utilisez le bon de réduction et ne payez que 12,50 €).

Enfants jusqu'à 12 ans: gratuit, moyennant l'accompagnement par un adulte.

Parking: gratuit autour de l'Euretco Expo center.

Comment y arriver?

En transports en commun:

- une navette de bus circule de la gare d'Houten (côté 'Randhoeve') vers le centre Euretco (et retour);

- depuis Utrecht CS: bus de ligne 47 jusqu'à l'arrêt 'Bedrijventerrein Doornkade'

En auto : A27, sortie 29 'Houten', suivez les panneaux Doornkade (bedrijventerrein).



'De Hezelpoort', le plus récent réseau modèle de Loek Bronkhorst (photo: L. Bronkhorst).

2,50 € sur le prix d'entrée.

La Maxima 40CC de Voith de retour en Belgique

LA LIBÉRALISATION DU TRAFIC DE MARCHANDISES PAR RAIL EN EUROPE A ENTRAÎNÉ LA VENUE DE NOUVEAUX OPÉRATEURS PRIVÉS, DÉSIREUX DE PRENDRE À LEUR COMPTE UNE PARTIE DU TRAFIC DE MARCHANDISES ASSURÉ AUPARAVANT EXCLUSIVEMENT PAR LES OPÉRATEURS FERROVIAIRES HISTORIQUES.

Qu'il s'agisse d'opérateurs privés comme Crossrail (ex DLC), Euro Cargo Rail, Veolia, Transport ou de loueurs de matériel roulant comme Angel Trains Cargo, CB Rail, Mitsui Rail Capital Europe, il s'agit pour les constructeurs ferroviaires de clients d'un nouveau type, qui ont leurs propres normes et exigences. Alors que ces constructeurs ferroviaires étaient jusqu'à présent habitués à livrer des grandes séries établies selon des cahiers des charges bien précis, ils sont désormais obligés de faire du 'sur mesure' pour des petites séries de locomotives, mais standardisées, rapidement livrables, faciles à entretenir et d'une disponibilité optimale.

Lors de son exploitation, chaque opérateur privé est confronté au problème des 'cinq derniers kilomètres'. Cette expression désigne la distance à parcourir entre la gare de destination d'un train et le raccordement particulier du client, ou encore le quai du port à desservir. La plupart du temps, la locomotive du train arrivé à destination est décrochée et remplacée par une locomotive de manœuvres, qui prend alors le relais sur les lignes non électrifiées jusqu'à la destination finale du convoi. Cela n'entraîne pas seulement des pertes de temps, mais aussi des frais supplémentaires pour les opérateurs privés: ces derniers ne disposent généralement pas de locomotives de manœuvres et doivent alors avoir recours aux engins des opérateurs ferroviaires historiques (la SNCB, en l'occurrence) ou aux locos d'un autre opérateur privé comme RRF (Rotterdam Rail Feeding) aux Pays-Bas. Ces frais supplémentaires doivent être évités. Ceci explique pourquoi les opérateurs privés préfèrent disposer de locomotives Diesel puissantes, non seulement pour remorquer leurs trains lourds, mais aussi pour pouvoir parcourir les fameux 'cinq derniers kilomètres' de façon autonome. Il va sans dire en effet que la plupart des raccordements particuliers et les voies portuaires ne sont pas électrifiées: imaginez-vous que le chargement ou le dé-



La Maxima 40CC lors d'un de ses parcours d'essais à Anvers-Schijnpoort, en janvier 2010. Photo: Max Delie



Une Maxima 40CC à sa sortie de l'usine Voith. Photo: John St. Martin

chargement de wagons au moyen de grues ou d'engins de levage doivent se réaliser sous caténaires: c'est tout bonnement impensable...

La firme Voith sise à Kiel (D), réputée mondialement pour ses transmissions hydrauliques, veut pouvoir répondre à la demande de plusieurs opérateurs par sa locomotive Diesel 'Maxima 40CC'. Cette lourde loco à six essieux, d'une puissance de 3.600 kW (soit 4.900 ch.) est mue par un moteur Diesel à quatre temps du type ABC 16 V DZC de la firme gantoise ABC (Anglo Belgian Corporation), sise à Gand. Dans un premier temps, Voith vise le trafic marchandises, avec sa Maxima. Moyennant le montage d'une installation pour l'alimentation électrique des

rames remorquées, cette loco serait apte au trafic 'voyageurs'. La vitesse maximale de la Maxima est de 120 km/h et de 160 km/h en version 'voyageurs'. Voith désire faire homologuer son engin d'abord sur les réseaux ferroviaires allemand, belge, néerlandais, tchèque, slovaque et polonais. Au cours du mois de janvier 2010, la 'Maxima 40CC' a assuré quelques parcours d'essais en tête de trains Crossrail entre Ruhrland (D) et la section 'Angola' du port d'Anvers. A noter enfin que Voith a conclu un contrat exclusif avec la firme saxonne Waggonfabrik Stolberg, qui va produire un modèle de la 'Maxima 40CC' à l'échelle H0, en 2010.

Texte: Max Delie



“Detailing and Modifying Ready-to-run Locomotives in 00 gauge”

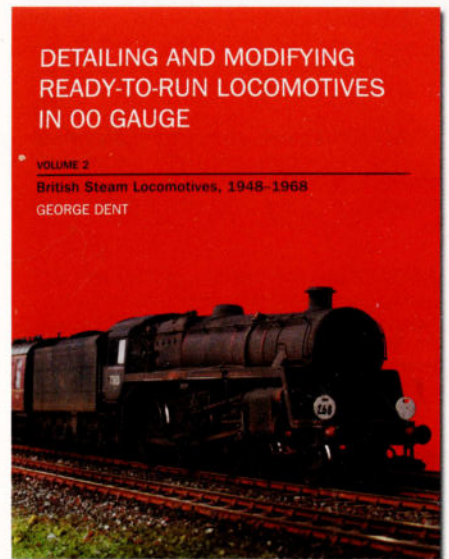
Par George Dent, The Crowood Press Ltd, Ramsbury, Marlborough, Wiltshire SN8 2HR (GB), ISBN 978 184797 145 6, prix (en GB): £ 18,99. Format: 19 x 24 cm, 192 pages, 420 illustrations, couverture souple.

Ceci constitue la 2ème partie d'une série traitant du détaillage et de la transformation de locomotives à l'échelle 00. La 1ère partie traitait du matériel roulant plus moderne (voir TMM 87). George Dent, l'auteur et collaborateur du magazine britannique Model Rail, se focalise cette fois sur les locomotives à vapeur britanniques datant de la période de 1948 à 1968. Ce livre qui compte 192 pages brosse un aperçu complet de divers petits travaux pour embellir des modèles de locomotives.

Utilisant la description 'pas à pas', l'auteur illustre par les mots et l'image comment les différents détails et améliorations peuvent être apportés, comme le placement de noms de localités, le chargement de charbon, les lampes, les installations de freins, les conduites, les

équipages, etc. Certains sujets traités dans la 1ère partie ont été repris, comme la modification et l'adaptation d'inscriptions, la peinture de locomotives ou encore la pose de décalques et la patine. La plupart des sujets est illustrée au moyen du modèle concret d'une locomotive à vapeur, une Hornby ou une Bachmann dans la plupart des cas.

Ce livre s'adresse bien entendu au marché intérieur britannique et aux nombreux amateurs des chemins de fer britanniques. Mais tous ceux qui veulent souvent apporter une petite touche personnelle à leurs modèles – et plus particulièrement conférer un aspect plus réaliste à leurs locomotives à vapeur – découvriront quantité de trucs pratiques dans cet ouvrage. De nombreux sujets reviennent comme le dé-



taillage, la transformation ou l'embellissement de locomotives à vapeur. Ce livre est rédigé uniquement en anglais, ce qui pourrait constituer un handicap pour certains. L'approche pas à pas rend toutefois ce livre accessible à ceux qui n'ont qu'une connaissance élémentaire de cette langue.

(GVM)

Benelux Rail 9

Par Marcel Vleugels, Uitgeverij 't Nijvere Lezerke, ISBN 978-90-73280-12-0, format 18 x 24 cm, 264 pages, 349 photos et 3 cartes, couverture dure, en langues néerlandaise et anglaise, prix: 54 €.

Après une interruption d'environ seize ans, l'auteur et l'éditeur ont remis le couvert avec leur 'Benelux 9', récemment sorti de presse. Cet ouvrage décrit l'évolution des chemins de fer aux Pays-Bas, en Belgique et au Luxembourg, au cours de la période de 1994 à 2007. Cette époque a essentiellement été caractérisée par une profonde restructuration des chemins de fer dans ces trois pays, principalement suite à l'entrée en vigueur des directives européennes traitant du trafic par rail.

Chacun de ces pays est traité par l'auteur selon un plan bien déterminé, de manière à ce que le lecteur puisse découvrir tant les ressemblances que les différences entre les trois réseaux. Les chapitres fixes concernent la gestion du matériel, l'infrastructure et la sécurité, le trafic voyageurs, le transport de marchandises, l'Europe et ses implications, le trafic urbain et les trains-trams, l'histoire et le tourisme ferroviaires. Chacun de ces chapitres est introduit par une ou plusieurs pages de texte, suivies d'un aperçu photographique détaillé et légendé.

Suite au caractère bilingue de cet ouvrage, les

textes sont présents en grand nombre. Nous nous posons toutefois la question de la pertinence de certains sujets. Les pages d'introduction du trafic voyageurs en Belgique sont ainsi intitulées 'Un 3ème siècle de trains de navetteurs' et traitent du phénomène de la navette 'domicile-travail'... au début du 20ème siècle! Le rapport avec l'évolution du trafic voyageurs au cours de la période de 1994 à 2007 nous échappe quelque peu... Dans d'autres chapitres également, des faits relevés sont complètement dépassés par l'actualité, ce qui rend leur intérêt tout à fait secondaire pour le lecteur.

Pour décrire une période s'étalant sur treize ans, il est inévitable de faire des choix. Certaines photos publiées illustrent parfaitement cette période, tandis que d'autres n'ont que peu de rapport avec le contexte. Ainsi, les illustrations du chapitre concernant l'Europe ne cadrent pas vraiment avec le texte. Quant à la qualité des photos choisies, elle est fort inégale, certaines vues donnant un piètre résultat suite à leur petit format et à l'utilisation d'un papier vraiment très mat. Les huit tomes précédents étaient bilingues français/néerlandais, soit les langues parlées dans les trois pays du Benelux.



Dans le 'Benelux 9', la langue française a été remplacée par l'anglais, l'auteur et l'éditeur espérant ainsi une plus grande diffusion (lisez: vente...) de leur ouvrage. Quant à savoir s'il en sera ainsi, c'est l'avenir qui le dira, puisqu'une bonne partie du lectorat du Benelux ne sera plus concernée... Ajoutez à tout ce qui précède qu'un bloc de pas moins de 21 pages blanches a été ajouté, pour une simple raison de mise en page de l'ouvrage, et vous comprendrez que 'Benelux 9' n'est pas le livre attendu comme la venue du Messie... Une grosse déception, à n'en pas douter!

(GVM)

25 jaar RAIL.....25 jaar TOP!

12,13 en 14 maart EXPO HOUTEN Dagelijks 10.00 – 17.00 uur

De mooiste modelbanen

- De Hezelpoort – Loek Bronkhorst • Allendenac – Richard Chown • Schopenhausen – HEB 1983
- Clarendon – Leamington & Warwick MRS • Lunetten – MSG Driebergen • Tripton – Sielias, Trip
- Rae Bridge – Ted Polet • Verneuil – Limoges • Tamise – Het Spoor • Willburg – Eddy De Wilde
- Erzan Mine – Leon v. Grinsven • Station Gennep – Maasbuurtspoor • Kaj M – Gebr. Montfrooy
- Harlyn Road – Bob Middleton • Peter White, Peter Gentle; baan met demo's fine-scale • LGB in Hal I
 - Spoor I in Hal III • MSG Den Bosch met alle banen
 - Spectaculaire Zwitserse banen • En vele andere modulebanen

Kies het mooiste model voor de RAILHOBBY AWARD

De scherpst geprijsde modelspoor-producten,
materieel, toebehoren en scenery.

De laatste informatie op het RAIL Digitaal Plein
Aanbieders van soft- en hardware overzichtelijk bijeen in Hal I
Verenigingen demonstreren ter plekke toepassingen
en helpen u belangeloos op weg.

Info: www.rail.nl
Contact: info@rail.nl
Tel: 0481 353288

25 JAAR RAIL



12, 13 en 14 maart 2010
EXPO HOUTEN
Dagelijks 10.00 – 17.00 uur

KINDEREN
tot 12 jaar
GRATIS

onder begeleiding
van een volwassene

Parkeren: vrij

Buspendel Station Houten

KORTING € 2,50

Tegen inlevering van deze bon bij de kassa
ontvangt u een reductie van € 2,50 op de
entreprijs van € 15,00. (één bon per persoon)

Naam:

Adres:

Postcode:

Plaats:

E-mail:

www.rail.nl Alleen ingevulde bonnen geven recht op korting.

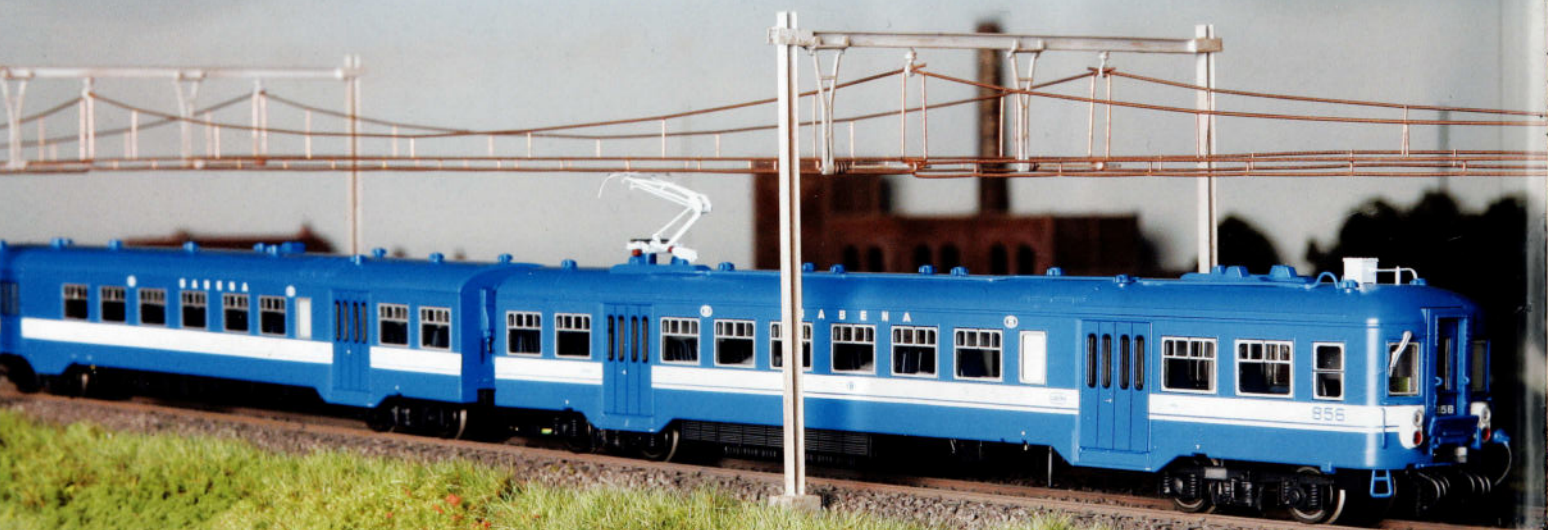
Kopieëren toegestaan, deze bon is ook te downloaden op www.rail.nl

Het interessantste

RAIL THEATER:

Doorlopend programma
volledig gewijd aan
digitaal rijden.





Jocadis

s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles 53, 7850-Enghien
 www.jocadis.be • e-mail: webmaster@jocadis.be
 Tél. 0032 (0)2 395 71 05 - fax. 0032 (0)2 395 61 41



JOC 35300 (2R) AM 851 Sabena 2 Pantos
 JOC 35301 (3RD) AM 851 Sabena 2 Pantos

JOC 35302 (2R) AM 856 Sabena 1 Panto
 JOC 35303 (3RD) AM 856 Sabena 1 Panto



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec Kit - Berne - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Fallner - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - Jocadis - Jordan - Jouef - Kade - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Micorscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NMSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto 2000 - Proxxon - Rail Top Model - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeld - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrans - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

Fermé le lundi		
mardi et mercredi	9.30h - 12h	14h - 18h
jeudi		14h - 18h
vendredi et samedi	9.30h - 12h	14h - 18h
dimanche (sauf juillet en aout)	10h - 12h	