

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

RÉSEAU:
KAUTENBACH
ANNO 1985

91

12^{ème} année

avril 2010

Prix: € 7,95



TEST: LA TYPE 36 DE TREINSHOP OLAERTS
PRATIQUE: L'UTILISATION D'UN BRÛLEUR A GAZ
TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS
RÉSEAU TRAMS: 'TRAMWAYS DE LA HAUTE SENNE'
PRATIQUE: DE LA CATÉNAIRE BELGE 'FAITE MAISON' (3)
PRATIQUE: LA TRANSFORMATION D'UNE 'T3' EN TYPE 59
TEST: LA 'COMMANDER' DE VISSMANN TESTÉE A FOND
PLAN: AU FIL DE L'EAU ENTRE BEEKLOO ET HOUTBROECK
LA PAROLE AUX LECTEURS: LE DIORAMA 'RUST - ROEST'
PRATIQUE: DES VÉHICULES POUR UN RÉSEAU A L'ÉCHELLE 1/32ÈME
PRATIQUE: 'QUARTIER DE LA BRASSERIE', UNE PREMIÈRE IMPRESSION

09 110

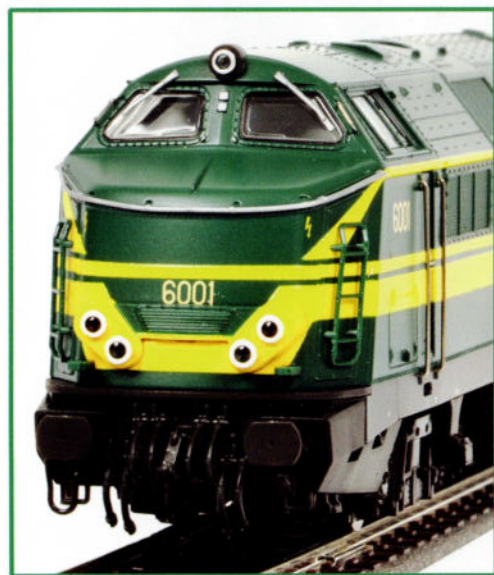


5 414253 300148

P 209610

Roco

Locomotive Diesel Série 60 Diesellocomotief Reeks 60

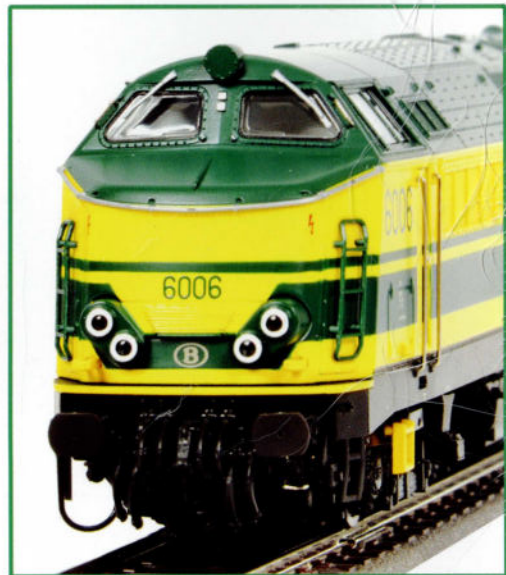


Locomotive Diesel 6001 Diesellocomotief 6001

- 62889 avec sonorisation / 2 rails
met geluid / gelijkstroom
- 68889 avec sonorisation / 3 rails
met geluid / wisselstroom
- 62890 2 rails – gelijkstroom
- 68890 3 rails – wisselstroom

Locomotive Diesel 6006 Diesellocomotief 6006

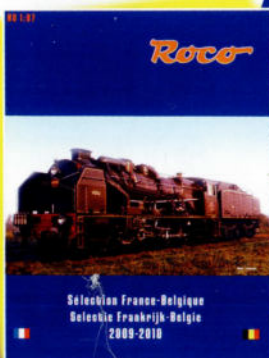
- 62892 avec sonorisation / 2 rails
met geluid / gelijkstroom
- 68892 avec sonorisation / 3 rails
met geluid / wisselstroom
- 62891 2 rails – gelijkstroom
- 68891 3 rails – wisselstroom



es catalogues Roco 2009/2010, 320 pages couleur et la Supplément France/Belgique,
6 pages couleurs disponibles chez votre revendeur ou à défaut auprès de T2M.

le Roco catalogus 2009/2010, 320 kleurenpagina's, en het supplement Frankrijk/België,
6 kleurenpagina's, zijn beschikbaar bij uw winkelier of via T2M.

T2M SAS - Zone Industrielle
B.P.6 - F-57380 FAULQUEMONT
www.t2m.fr



Distributeur exclusif
en France et Belgique
Exclusieve verdeler
voor België en Frankrijk

T2M

RACING PRODUCTS

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

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

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

EDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 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 2 ans) 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 92: 16/04 - TMM 93: 14/05 - TMM 94: 11/06

La vie de club

De tous temps, les gens se sont réunis pour exercer des activités communes, d'une façon ou d'une autre. Que ce soit sur le plan sportif, culturel ou socioculturel, un centre d'intérêt commun débouche souvent sur la création d'une association, d'une amicale, ou d'un organisme. C'est aussi le cas pour le hobby ferroviaire. Tant pour les chemins de fer grandeur nature que pour le modélisme ferroviaire, des associations existent ci et là, dont le seul but est la pratique en commun d'un hobby.

Dans le passé, nous avons déjà consacré beaucoup de temps à certains de ces clubs de modélisme. Grâce à cela, ils ont acquis une audience auprès d'un plus grand nombre de lecteurs et ont peut-être même vu augmenter leur nombre de membres, grâce à 'Train Miniature Magazine'. Nous sommes toutefois convaincus que tous les hobbyistes ne sont pas intéressés à faire partie d'une organisation. La vie en commun implique en effet un certain nombre de règles et de conventions qui ne sont pas toujours évidentes pour un certain nombre d'entre eux. Toute situation comporte des avantages, mais aussi des inconvénients.

Un grand avantage de travailler en club peut être la réalisation d'un immense réseau modèle, qu'il vous serait impossible de réaliser seul chez vous, à la maison. Si par contre, ce réseau est établi à une autre échelle ou équipé d'un système de commande différent du vôtre, la vie en club devient alors un inconvénient pour vous. Si vous considérez par ailleurs qu'il y en a plus dans deux têtes que dans une, alors l'affiliation à un club vous conviendra : travailler au sein d'un club peut en effet être très instructif. S'apprendre des choses les uns des autres et collaborer ensemble peut s'avérer extrêmement enrichissant.

De plus, tout le monde n'est pas spécialiste en toutes choses : système de commande, travail de base d'assemblage, figinologie du décor, transposition d'un paysage en modèle réduit, etc. Tout ceci nécessite une connaissance certaine de ces choses. Les modélistes qui maîtrisent toutes ces facettes dans les moindres détails sont assez rares et dans ce cas, le travail au sein d'un club est sans doute l'option la plus logique. Quoi qu'il en soit, l'adhésion à un club est bien une option qui doit être envisagée à tête reposée, avant d'être concrétisée.

Et si finalement, vous faites le pas, vous devez savoir où il vous mènera. Existe-t-il une association active autour de chez vous ou devrez-vous vous déplacer loin? Et vaut-elle bien la peine? C'est la raison pour laquelle nous allons bientôt republier une liste des coordinateurs de la plupart des clubs de Belgique. La liste d'origine date toutefois déjà de quelques années et sa mise à jour s'indique en ce qui concerne de nombreux clubs. Pour ce faire, il faudrait que tous les clubs intéressés – tant de modélisme, de chemins de fer réels et de vapeur vive – nous fassent parvenir les données suivantes les concernant :

Dénomination du club
Adresse du club
Personne de contact du club
Adresse postale
Numéro de téléphone
Site web ou adresse mail du club.

Dès réception, ces données seront intégrées dans une liste mise à jour, qui sera publiée dans un de nos prochains 'Train Miniature Magazine'. N'envoyez toutefois pas directement ces coordonnées chez l'éditeur, mais bien au rédacteur qui se chargera de sa rédaction, à l'adresse mail suivante : guy.holbrecht@belgacom.net
Bien entendu, c'est également possible par lettre. Envoyez-la alors à l'adresse suivante : Guy Holbrecht, Biesbochtstraat 31 à 9240 Zele.



Photo: Gerard Tombroek

La gare luxembourgeoise de Kautenbach constitue la partie centrale du superbe réseau modèle réalisé par Wim Wijnhoud.

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	7
TEST ÉCLAIR : LES PORTE-CONTENEURS LS MODELS	15
NOUVEAUTÉS AUTOS	16
NOUVEAUTÉS A L'ÉCHELLE N	18
RÉSEAU: 'KAUTENBACH' ANNO 1985 EN H0	22
TEST: LA TYPE 36 DE TREINSHOP OLAERTS	32
PLAN: AU FIL DE L'EAU ENTRE BEEKLOO ET HOUTBROECK	38
PRATIQUE: 'QUARTIER DE LA BRASSERIE': UNE 1ÈRE IMPRESSION	40
PRATIQUE: LA TRANSFORMATION D'UNE 'T3' EN TYPE 59	45
PRATIQUE: DE LA CATÉNAIRE BELGE 'FAITE MAISON' (3)	50
TEST: LA 'COMMANDER' DE VISSMANN TESTÉE À FOND	54
PRATIQUE: L'UTILISATION D'UN BRÛLEUR À GAZ	64
RÉSEAU: 'TRAMWAYS DE LA HAUTE SENNE'	68
PRATIQUE: DES VÉHICULES POUR UN RÉSEAU AU 1/32ÈME	72
LE LECTEUR A LA PAROLE: LE DIORAMA 'RUST - ROEST'	76
REPORTAGE: LA RÉCEPTION DU NOUVEL AN	80
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS : LE MATÉRIEL PRIVÉ SUR LE RÉSEAU BELGE	81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

RÉSEAU : 'Kautenbach' anno 1985 en H0

Un ressortissant néerlandais qui crée un réseau modèle luxembourgeois: ça ne se rencontre pas tous les jours... Via le 'Spoorgroep Luxemburg', nous sommes tombés sur les traces de Wim Wijnhoud de Zwolle (NL), qui a reproduit la gare de Kautenbach à l'échelle H0. Votre reporter a donc pris la direction du Nord des Pays-Bas pour faire connaissance avec cet enthousiaste modéliste constructeur, et voici le reportage qu'il nous a ramené à ce sujet. A lire en page 22

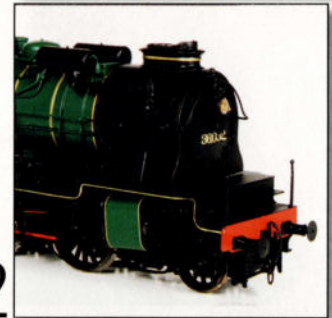
22



TEST: La locomotive à vapeur du type 36 de Treinshop Olaerts

Fin 2009, Treinshop Olaerts présentait son modèle en H0 de la locomotive à vapeur belge du type 36, réalisé en laiton. Avec ce modèle, ce détaillant en modèles réduits de Diepenbeek n'en est pas à son coup d'essai: il s'agit en effet du 5ème modèle proposé aux modélistes, formant une série exclusive de modèles du genre. Ce dernier modèle en date est la reproduction de ce qui fut un temps la locomotive à vapeur la plus puissante sur le Continent européen! Nous avons eu l'occasion d'admirer ce modèle de près et avons profité de cette occasion pour vous la présenter dans ces colonnes, en page 32

32



PLAN: Au fil de l'eau entre Beekloo et Houtbroeck

Au cours des années '50 et '60 du siècle dernier, Cyril J. Freezer a publié un grand nombre de plans de réseaux modèles dans le magazine britannique Railway Modeller, qui ont plus tard été réédités sous forme de brochures par Peco. Une partie de ces plans de voies n'a pas résisté au temps, mais il subsiste quelques-uns de ces projets qui seraient susceptibles d'encore intéresser le modéliste contemporain. Dans 'Plans for Larger Layouts' de 1960, nous avons découvert une telle petite perle, que Henk van Willigenburg a retravaillée à votre intention, en page 38

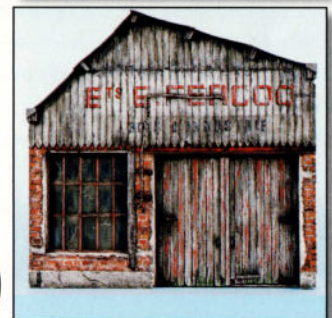
38



PRATIQUE: 'Quartier de la Brasserie'

Les fidèles lecteurs de notre revue connaissent sans aucun doute le travail de notre maître-modéliste constructeur et artiste Emmanuel Nouaillier. Nous vous présentons sa dernière réalisation en date: 'Quartier de la Brasserie', en page 40

40



TEST: La 'Commander' de Viessmann

La 'Commander' de Viessmann est depuis tout un temps déjà sur le marché et après la dernière mise à niveau en date, devrait pouvoir disposer désormais de toutes les fonctionnalités annoncées. Ce qui est jusqu'à ce jour particulier à la Commander est qu'il s'agit de la seule centrale digitale avec laquelle il est possible de rouler de façon entièrement automatisée, et ce sans l'aide d'un ordinateur. Le Commander était aussi la première centrale où un tracé des voies – pouvant être géré et commandé – formait un des éléments du dispositif. Ceci étant, cette centrale digitale de Viessmann fait-elle bien ce qu'elle doit faire? Vous le saurez en lisant l'article en page 54

54



RÉSEAU TRAMS : 'Tramway de la Haute Senne'

Don Sibley, un sujet britannique expatrié dans nos contrées, peut être considéré sans aucun doute comme un amateur tramviaire jusque dans ses tripes. Mais outre cette qualification, il est aussi un modéliste constructeur de haut vol. Le réseau de trams 'Tramways de la Haute Senne' présenté ici fait partie des plus anciennes œuvres de Don. Ce reportage photos avait été réalisé il y a dix ans déjà, mais les négatifs avaient disparu d'une mystérieuse façon. Un nouveau reportage était en outre impossible car Don avait démoli ce réseau entre-temps. Lors de la numérisation des archives photos, ces négatifs ont été retrouvés par hasard, mais comme du bon modélisme est intemporel, le reportage qui avait été prévu à l'époque peut très bien être vous être présenté de nos jours. Après tout, mieux vaut tard que jamais... A voir en page 68

68



Quantité très limitée. A commander au plus vite chez votre détaillant Märklin.
Zeer beperkte oplage. Bestel nu snel bij Uw Märklin dealer.

märklin
HO

Modèles belges 2010 exclusifs. Exclusieve Belgische Modellen 2010.



Locomotives électriques – Double coffret.

Pour célébrer le 175ème anniversaire de la création du Chemin de Fer en Belgique, Märklin présente une série unique de 2 locomotives électriques de la série 23 de la SNCB :

Modèles réels : 2 locomotives polyvalentes série 23 de la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS), avec numéros d'immatriculation différents. Version de chaque locomotive avec 3 grilles d'aération et fentes d'aération horizontales. Modèles réduits : Pour les deux locomotives : décodeur numérique mfx et fonctions relatives à l'éclairage de fin de convoi et à la trompe déclenchables en série. Motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente de l'éclairage frontal à deux feux et des deux feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Cabines de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoirs en métal et autres détails rapportés. Attelages interchangeables avec tabliers frontaux fermés. Les deux locomotives sont emballées séparément et étiquetées. Avec suremballage. Longueur h.t. de chaque locomotive : 21,0 cm.

Modèle d'exportation. Série unique.

Art. 37239, € 499,95 *

Dubbelset elektrische locomotieven.

Ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Belgische Spoorwegen, brengt Märklin een eenmalige set bestaande uit 2 locomotieven reeks 23 van de NMBS.

Voorbeeld: 2 multifunctionele locomotieven Serie 23, met verschillende bedrijfsnummers, van de Belgische Spoorwegen (NMBS). Uitvoering met steeds 3 ventilatorroosters en horizontale ventilatiesleuven. Model: Beide locomotieven: Met Digital-decoder mfx en serieel schakelbare functies sluitsein en tyfoon. Geregelde hoogvermogenaanrijving. 2 assen aangedreven. Antislipbanden. Met de rijrichting wisselend tweepuntsfrontsein en 2 rode sluitseinen traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsarme warmwitte LED's. Cabines met interieurs. Metalen grepen en andere details gemonteerd. Koppelingen tegen frontschorten uitwisselbaar. Beide locomotieven afzonderlijk verpakt en gekenmerkt. Met extra verpakking. Lengte over buffers per locomotief 21,0 cm.

Exportmodel. Eenmalige serie.

Art. 37239, € 499,95 *

Coffret de wagons pour le transport de marchandises.



Modèles réels : 5 wagons à quatre essieux type Fals, grande capacité, déchargement automatique. Wagons privés de la firme XPEDYS, Bruxelles, immatriculés à la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS).

Modèles réduits : trémies, châssis et plates-formes d'extrémité en métal. Inscriptions numéros d'immatriculation différents. Bogies type Y 25. Tous les wagons sont emballés séparément et étiquetés. Avec suremballage. Longueur h.t. de chaque wagon 13,3 cm. Longueur totale h.t. 67,0 cm. Essieux montés pour système 2 rails c.c. par wagon : 4 x 700580. **Modèle d'exportation. Série unique.**

Art. 46240, € 134,95 *

Set stortgoedwagens.

Voorbeeld: 5 vierassige grootvolume-onderlossers type Fals. Particuliere wagons van de firma XPEDYS, Brussel, ondergebracht bij de Belgische Spoorwegen (NMBS). **Model:** Zadel, frame en eindbordessen van metaal. Verschillende beschriftingen en bedrijfsnummers. Draaistellen naar type Y 25. Alle wagons afzonderlijk verpakt en gekenmerkt. Met extra verpakking. Lengte over buffers per wagon 13,3 cm. Totale lengte over buffers 67,0 cm. Geïsoleerd wielstel per wagon 4 x 700580. **Exportmodel. Eenmalige serie.**

46240, € 134,95 *

* Les prix mentionnés sont des prix indicatifs. Sous réserve de modifications et de disponibilité. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve.

* Alle prijsopgaven zijn niet verbindend aanbevolen verkoopprijzen. Wijzigingen en leveringsmogelijkheden voorbehouden. Alle opgaven van prijs, gegevens en maten onder voorbehoud.

ARTITEC

Un wagon frigorifique Werkspoor

C'est avec un certain retard que le wagon frigorifique Werkspoor d'Artitec est enfin disponible en Belgique. Les véritables wagons furent construits en 1949 par la société NV Werkspoor. Ils furent ensuite mis en service chez les NS. Jusqu'en 1959, ces wagons étaient pourvus d'aérateurs 'Torpédo', de volets frigorifiques, de condenseurs d'air ainsi que de panneaux publicitaires et de destination. Ces wagons servaient au transport de viande, de bananes et de bière. Un total de 55 wagons fut transformé en 1959. Les ventilateurs ainsi que les condenseurs furent enlevés à cette occasion. Des traverses de renfort furent aussi disposées sous les portes. 25 wagons furent modifiés pour pouvoir transporter du poisson. Pour ce faire, les marches ainsi que les volets frigorifiques durent être enlevés. Artitec ne sort pas moins de douze variantes diffé-



rentes. Ces wagons sont proposés tant dans leur livrée d'origine que dans leur livrée après révision. Un certain nombre de ces wagons était également utilisé en trafic international. Ils peuvent donc aussi être mis en service sur un réseau modèle belge. Ces wagons se caractérisent par une jolie gravure et un détaillage abondant. Chacune des variantes se caractérise par ses propres détails. Le modèle illustré ici porte la référence 20.168.03. (GVM)



FLEISCHMANN

Des wagons belges

Dans le reportage consacré à Nuremberg, vous avez pu apprendre que Fleischmann sortira deux nouveaux wagons belges en 2010. Nous vous devons encore une photo de ces nouveautés. Le premier modèle est un wagon tombereau court non freiné du type 'O', utilisé pour le transport de charbon (réf. 53101). Le second modèle est une reproduction d'un wagon court à clapets rabattables utilisé pour le transport de chaux (ainsi que d'autres marchandises en vrac, sensibles à l'humidité). Ces deux exemplaires peuvent être utilisés sur un réseau datant de l'époque vapeur à la SNCB. (GVM)



ROCO

La 6289

Roco a fabriqué, exclusivement à l'intention du marché belge, une série limitée de la célèbre locomotive Diesel série 62. Ce modèle arbore la matricule 6289. Cette locomotive (réf. 62777)

est proposée au prix exceptionnel de 109 euros (uniquement en version analogique, courant continu). Elle est exclusivement disponible chez Modeltrein Paradise à Saint-Nicolas. (GVM)



ROCO

Des sets de wagons belges

Roco poursuit son offensive de printemps en proposant des sets de wagons belges à un prix avantageux. Ces sets comprennent dans tous les cas quatre ou cinq wagons du même type (portant le même matricule) qui sont proposés à un prix fortement réduit. Il s'agit des références de catalogue suivantes : réf. 66320/5 (cinq wagons SNCB à

parois coulissantes Sobetra), réf. 66592/4 (quatre wagons-porteurs SNCB + une remorque Grouselle SA), réf. 47765/5 (cinq wagons à ranchers SNCB) et réf. 66022/4 (quatre wagons de deux silos SNCB d'époque III). Ces sets étant fabriqués en un nombre limité d'exemplaires, ils sont uniquement disponibles chez un nombre limité de détaillants. (GVM)



De nouveaux wagons belges seront bientôt fournis aux détaillants :

- un wagon-porteur SNCB chargé d'une remorque de la firme Essers de Genk (réf. 66971) ;
- un wagon à toit ouvrant 'Tbks' de la SNCB (réf. 66040).



KOMBIMODELL



Set "Bertschi II"

10389.01

10389.02

10389.03



Set "ECS/P&O" 10395

Nomination
Set "VOS Logistics" 10381

Nomination



Livraison en mars 2010:
Voith Maxima 40CC



60000 - 60004

Visitez notre website pour toutes nos nouveautés 2010:
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

NOUVEAU: Distribution en
Benelux et en France pour

kibri®

Notre propre marque:

ClassiX

Première réalisation: Voitures belges à 2 niveaux M6



Les nouveautés de ESU: ECoS2, ECoSDetector, ...



Nouveau catalogue sur www.modeltrainservice.com

T	S	D
train	service	danckaert

ESU

Hobby Trade

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle station Nord-belge

Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack

ADE



hobbytrade

8 versions / numéros différents



En 2010... 4 nouveaux numéros !

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

Nouveaux catalogues : www.modeltrainservice.com



ade



GOOVER MODELS

Un wagon-trémie 'Fd' à trappes

Après avoir sorti le wagon-trémie 'Fd' à tiroirs de la SNCB, Goover Models propose un second modèle qui est dès à présent disponible chez les détaillants. Il s'agit d'un 'Fd' équipé de trappes. Tant des variantes freinées que non freinées de ce modèle sont disponibles. Ces trappes sont constituées de plastique noir, qui contraste avec le reste du modèle. Les petites ébarbures se détachant de l'arbre de moulage et apparaissant au-dessus des trappes constituent



un léger point négatif. Ces wagons sont vendus par paires. Chaque wagon porte en outre un matricule distinct. (GVM)



Roco Un wagon NS à parois coulissantes

Pour garder vos rails propres, vous avez tout intérêt à intégrer régulièrement un wagon nettoyeur dans vos trains de marchandises. Il existe maintenant un wagon NS en livrée bleue à parois coulissantes qui bénéficie de l'équipement d'un wagon nettoyeur. Ce wagon vous permet de réaliser cette opération de nettoyage sans qu'il n'y paraisse (Roco-Clean). D'après sa livrée, ce wagon doit être mis en service dans des trains de marchandises d'époques IV-V (réf. 66445). (GVM)



PIKO La loco diesel 7105 ACTS

Piko produit actuellement un modèle de la Mak G1206, suite à l'initiative de Wim Wolters, le dynamique importateur de la marque Piko. Il s'agit de la locomotive 7105 ACTS réalisée dans la nouvelle livrée 'maison' d'ACTS Nederland BV. Le modèle a été conçu de manière à permettre l'intégration d'un décodeur digital et d'un module sons. Les phares alternent selon le sens de circulation. La rambarde est en métal (réf. 59483).

Dans la gamme hollandaise de wagons, nous avons aussi trouvé un intéressant wagon avec

citerne inclinée de CAIB Benelux (réf. 95940), ainsi qu'un wagon-citerne à deux essieux de la société DSM Chemie de Heerlen (réf. 95667). Un set de démarrage digital, spécialement conçu pour les amateurs hollandais, est également proposé à un prix avantageux. Il comporte une locomotive électrique Railion BR 189 et trois wagons porte-conteneurs hollandais. Si une telle initiative est possible pour les Pays-Bas, pourquoi pas dès lors pour la Belgique?... (GVM)

ROCO

Des voitures NS 'Plan D'

Les jolies voitures NS 'Plan D' sont à nouveau reprises dans la gamme Roco de 2010. Différentes voitures sont proposées, à savoir une voiture 1ère classe à huit compartiments (réf. 44243), une voiture 2ème classe à neuf compartiments (réf. 44244), une voiture-restaurant (réf. 44297) et une voiture mixte 1ère classe/fourgon (réf. 44242). Ces voitures ont été peintes dans la livrée bleue de Berlin. D'après les inscriptions, ces voitures se situent dans les années '70 (époque IV). (GVM)(GVM)



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 "



TREINSHOP OLAERTS

Locomotive vapeur type 53

Dans l'avant-soirée précédant la mise à l'impression de ce numéro, Guido Olaerts faisait savoir que sa type 12 en laiton serait suivie d'une type 53, une autre locomotive à vapeur typiquement

belge. Ces locomotives de manœuvres ont été construites à 436 exemplaires au cours des années 1904 à 1927 et les dernières ont été en service jusqu'à la fin 1966. Plus de détails concernant les versions et les prix dans nos prochains numéros. Photo: Max Delie



BRAWA

Une Gravita 10BB de Voith

Comme déjà annoncé, Brawa travaille actuellement à un modèle de la lourde locomotive Diesel de manœuvres Voith 'Gravita 10BB'. Différentes variantes de cette locomotive Diesel furent présentées en 2008 à InnoTrans, l'exposition internationale des chemins de fer. Alors qu'il n'existait encore qu'un prototype, la Deutsche Bahn AG commanda sans attendre 130 exemplaires pour assurer des services de manoeuvre lourds et des trains de marchandises légers. Voith a construit en 2008 trois prototypes qui ont été équipés pour pouvoir rouler également en France et aux Pays-Bas. Les premières livraisons à la DBAG devraient pouvoir encore se réaliser cette année. Brawa espère pouvoir proposer immédiatement un modèle de cette locomotive en H0 et en N. Si la Voith Gravita s'avère être un succès en pratique, nous pouvons nous attendre à voir la circuler tôt ou tard sur le réseau belge. (GVM)

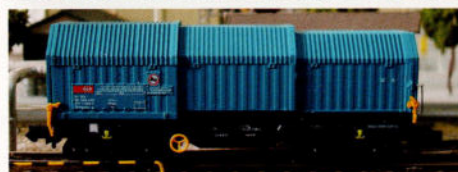


B-MODELS

Des wagons porte-conteneurs 'Sgns'

Un nouveau set de wagons porte-conteneurs du type 'Sgns' de la SNCB a récemment été livré aux détaillants. Il s'agit de deux wagons

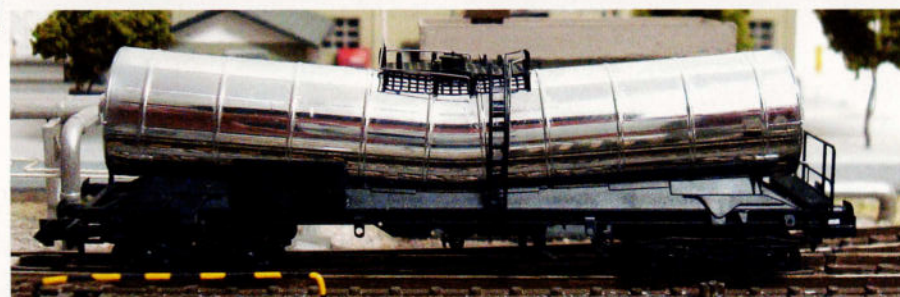
bruns, chargés chacun d'un conteneur de quarante pieds. L'un des conteneurs est de la firme Maersk, l'autre de Maersk Line.



MODELLBAHN UNION

Un wagon 'Shimms' pour coils à l'échelle N

Après avoir fait connaissance à Nuremberg avec ce fabricant allemand de matériel à l'échelle N, celui-ci nous a fait parvenir quelques photos de ses modèles. Il s'agit dans ce cas de quatre versions différentes d'un wagon Shimms pour le transport de coils. Ces modèles sont actuellement disponibles. Nous



ne connaissons cependant pas d'importateur de cette marque pour la Belgique ni pour les Pays-Bas.

(GVM) Le modèle du wagon à citerne inclinée du type 'Zafns' de la SNCF est aussi disponible.

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

0020/86/TMM Olaerts

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



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 **12 000 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 grafte)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard
Virement bancaire

échelle HO NOUVEAUTES ROCO



Réf 62302 Locomotive vapeur Pacific 231 E Chapelon SNCF (livrée noire) 399€
Réf 68302 Idem Digital Sound 519€
Réf 68303 Idem AC Digital Sound 519€

REE MODELES

Réf WB028 Coffret 2 wagons citerne OCEM ALGECO SNCF 59€
Réf WB029 Coffret 2 wagons citerne OCEM SGTI SNCF 61€
Réf WB030 Wagons citerne OCEM ALGECO SNCF 30€
Réf WB031 Wagons citerne OCEM SIMOTRA SNCF 33€
Réf WB032 Wagons citerne OCEM LE CEP VERMEIL SNCF 30€
Réf WB033 Coffret 2 wagons citerne OCEM COOP SNCF 59€
Réf WB034 Coffret 2 wagons citerne OCEM SGTI SNCF 59€
Réf WB035 Coffret 2 wagons céréalière SANDERS 57€
Réf WB036 Wagon trémie céréalière CTCA SNCF 30€
Réf WB037 Wagon trémie céréalière SANDERS SNCF 30€
Réf WB038 Coffret 2 wagons céréalière MONFER 57€
Réf WB039 Coffret 2 wagons trémie coke SIMOTRA SNCF 59€
Réf WB040 Wagon trémie coke SIMOTRA SNCF 30€

Réf WB041 Wagon trémie coke SGMF SNCF 30€
Réf WB042 Wagon trémie coke SGMF SNCF 30€

RIVAROSSO

Réf HR4100 Coffret 3 voitures lits CIVL 199€
Réf HR4101 Voiture lits LX époque UIC 79€
Réf HR4102 Voiture lits MU CIVL 79€



échelle N

HOBBYTRAINS



Réf H24803 Coffret 3 Wagons couvert SNCB + remorque 69€

LS MODELS DÉSTOCKAGE EXCLUSIF

Réf 60025 cof de 2 wagons transport de verre Smms/Uais ep IV V SNCF 29€ 25€ Pièce
Réf 60026 cof de 2 wagons transport de verre Saint Gobain Smms/Uais ep IV V SNCF
Réf 62003 cof de 2 wagons transport de verre Smms/Uais ep IV V SNCB
Réf 66001 cof de 2 wagons transport de verre Smms/Uais ep IV V DB
Réf 66002 cof de 2 wagons transport de verre St Gobain Smms/Uais ep IV V DB



Nous avons négocié pour vous à Nuremberg DÉSTOCKAGE EXCLUSIF LS MODELS HO

Réf 10148 BB 16682 vert clair vitrage angle ep III SNCF 499€ 159€
Réf 10149 BB 16515 vert clair vitrage angle ep III SNCF 499€ 149€
Réf 10152 BB 16500 vert foncé bandes blanches vitrage angle ep III SNCF 499€ 155€
Réf 10162 BB 16506 verte vitrage angle ep III SNCF 499€ 159€
Réf 40126 cof 3 voit corail plus VTU (1x2'cl 1x1'cl 1miste bar/2'cl) 495€ 35€



échelle HO

ROCO PROMO

Réf 63886 Loco élect 258 BLS 139€ 499€

FLEISCHMANN PROMO

4 voitures Suisse : 2x Réf 5139 voit 2'cl verte SBB CFF + Réf 5138 voit 1'1/2'cl verte SBB CFF + Réf 5130 Four. vert SBB CFF 466€ 99€

ELECTROTREN PROMO

Réf 2116 Autorail ABJ 1 PLM Digital 125€ 499€
Réf 2138 ABJ 3 2'cl SNCF toit crème 115€ 499€
Réf 21380 Idem Digital 125€ 499€
Réf 2140 ABJ 3 2'cl SNCF toit rouge 109€ 476€
Réf 21400 Idem Digital 119€ 499€



HERIS PROMO

Réf 18018 Voit lits CIVL type P 22.5€ 69€
Réf 18019 Voiture lits CIVL type P 22.5€ 69€
Réf 15041 frigo STEF 29€ 16.50€
Réf 15042 frigo MARCEL MILLET 29€ 16.50€



RETRO 87

Réf 3432 Simca 9 Aronde noire 41€
Réf 3434 Idem bleue 41€
Réf 3435 Idem grise 41€
Réf 3436 Idem bordeaux 41€
Réf 3437 Idem vert pastel 41€
Réf 3431K Kit Simca 9 Aronde 27.5€

**KITS
MONTÉS**

VWMODEL NOUVELLE MARQUE

Réf 1621 Ford Anglia 105E rouge 34€
Réf 1622 Idem bleue 34€
Réf 1623 Idem bordeaux 34€
Réf 1641 Ford Cortina Mk rouge 34€
Réf 1641 Idem bleue 34€
Réf 1641 Idem bleue marine 34€

**KITS
MONTÉS**



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

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



WALTHERS

Le 'Mi-Jack Translift Straddle Carrier'

Si vous souhaitez charger et décharger des conteneurs sur votre modèle de terminal à conteneurs, vous pouvez acquérir chez Walthers un kit à assembler d'un 'Mi-Jack Translift Straddle Carrier'. Il s'agit d'un modèle non fonctionnel, mais qui



sera malgré tout sympathique sur un terminal (réf. 933-3122). (GVM)
Nous avons aussi trouvé chez Walthers un jeu de deux nouveaux conteneurs de quarante pieds de Hanjin et China Shipping.



BOWSER

Les locomotives et les wagons ont régulièrement besoin d'être entretenus. Pour ne pas abîmer les pièces détachées, vous pouvez utiliser un mousses. La firme américaine Bowser dispose pour ce faire d'un modèle qui offre assez de place pour des locomotives à l'échelle 0. Vous pouvez également l'utiliser pour des exemplaires en H0 afin de diminuer le risque de perdre les petites pièces détachées. Un espace est en outre prévu afin de maintenir ensemble les petites vis et les pièces détachées. (GVM)



GB ENGINEERING

Un étau pour peinture

Pour maintenir en place un objet durant sa mise en peinture à l'aide d'un aérographe, il existe différents dispositifs. Vous pouvez réaliser vous-même certains de ces systèmes. L'étau pour peinture de GB Engineering est cependant un outil pratique. Il permet de maintenir en place l'objet au milieu de l'étau, grâce à une vis ajustable. L'étau est constitué de métal; il peut être nettoyé à l'aide d'un diluant. (GVM)

B-MODELS

Des conteneurs

Des conteneurs, on n'en possède jamais assez. Ils sont par ailleurs disponibles dans toutes les livrées possibles. B-Models souhaite aussi prendre sa part de gâteau sur le marché des conteneurs. La marque propose donc aussi des conteneurs vendus séparément. Tant des conteneurs courts de vingt pieds que des plus grands de quarante pieds sont disponibles. (GVM)



SCHUCO

Le Volkswagen 'T1' de la Brasserie de Haecht

Schuco a tamponné un Transporter Volkswagen 'T1' spécialement à l'intention de la brasserie de Haecht. Celui-ci est agrémenté du logo 'Haecht Super Pils 8'. Une série limitée de 250 exemplaires de cette camionnette à l'échelle 1:43 a été réalisée en guise de cadeau d'entreprise à la brasserie. Une partie de cette série est actuellement disponible chez 'Het Spoor' à Haasrode (Louvain). (GVM)



HEKI

Heki est une des premières marques dont les nouveautés présentées à l'occasion de la dernière Foire de Nuremberg ont été livrées

dans les commerces spécialisés. Ces jolies bandes d'herbes sont une nouveauté disponible dès à présent chez votre détaillant.

Texte et photos : Guy Van Meroye, sauf mention contraire - Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, Modeltrein Paradise, Het Spoor et Jocardis



Albert Rademacher
 Silhouette Modellbahnzubehör
 Industriestr. 48
 DE - 82194 Gröbenzell
 Telefon 0049/8142/6526611
 Telefax 0049/8142/6526612



Le lien à la nature

miniatur

www.miniatur.de
 silhouette@miniatur.de

Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

Rocky-Rail BVBA Independent Train Supplier in Europe
 Gasthuisbosdreef 33 www.rocky-rail.com info@rocky-rail.com
 B3700 TONGEREN Tel: (+32)(0)12-39 21 99 Fax: (+32)(0)12-39 21 96
 BELGIUM (naast de kringloop winkel - près du magasin de seconde main)
 Quality - Service - Independence

NOUVEAUTÉ A L'ÉCHELLE N
 Des wagons-conteneurs SGMRRS



Trains aux bons prix, service, garantie

Adam Modelbau, Artitec, B-Models, Brekina, Busch, ESU, Evergreen, Faller, Fleischmann, GooverModels, 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.MODELREIN-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

COMMANDEZ À TEMPS, POUR NE PAS LOUPER CETTE EXCLUSIVITÉ!

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.MODELREIN-PARADISE.COM



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

Le wagon porte-conteneurs 'Sgs' de LS Models



QUASI TOUS LES FABRICANTS DE MATÉRIEL ROULANT POSSÈDENT UN WAGON PORTE-CONTENEURS DANS LEUR GAMME DE PRODUITS. CES WAGONS SONT EN EFFET VISIBLES PARTOUT DANS UNE EXPLOITATION FERROVIAIRE MODERNE, UNE MAJORITÉ DE TRAINS DE MARCHANDISES ÉTANT COMPOSÉE DE WAGONS DE CE TYPE. LS MODELS PROPOSE DÉSORMAIS ÉGALEMENT UN TEL WAGON DANS SON ASSORTIMENT, ET UN WAGON DU TYPE 'Sgs', ENCORE BIEN.

Il s'agit d'un wagon du type 3714 A3 portant le code-lettres 'Sgs' (S = wagon plat d'un type spécial à bogies pour le transport de conteneurs, 'g' = aménagé pour le transport de conteneurs d'une longueur totale de charge inférieure à 60 pieds, 's' = apte à la vitesse max. de 100 km/h). Ces wagons ont un châssis entièrement ouvert et sont pourvus de bogies du type Y25, avec des boîtes à rouleaux SKF. Chaque wagon est pourvu de 28 pines de centrage rabattables pour le centrage et le verrouillage de conteneurs ou de caisses mobiles.

LS Models reproduit différentes versions du 'Sgs' (type 3714 A3), qui ne diffèrent que par leur livrée et leur chargement. Pour ce test-éclair, nous avons examiné les références

32043 (TRW brun) et 32047 (TRW vert) à la loupe. Ces wagons sont entièrement réalisés en plastique, un wagon non chargé pesant à peine 30 grammes! Chargé d'un conteneur ou d'une caisse mobile, la masse monte jusqu'à 75 g. Comme c'est habituel chez LS Models, le travail d'injection est très bien réalisé et richement détaillé. Les marchepieds sur les faces d'about sont très fins et réalisés dans un plastique souple, qui résiste donc à un petit choc. La partie inférieure du châssis est également très détaillée, ce qui n'est pas sans intérêt pour un wagon à châssis ouvert. Les beaux châssis du type Y25 sont fixés à un point-charnière au moyen d'une petite vis; entre le bogie et le châssis se trouve un mécanisme d'attelage court avec boîtier normalisé, qui fonctionne souplement.

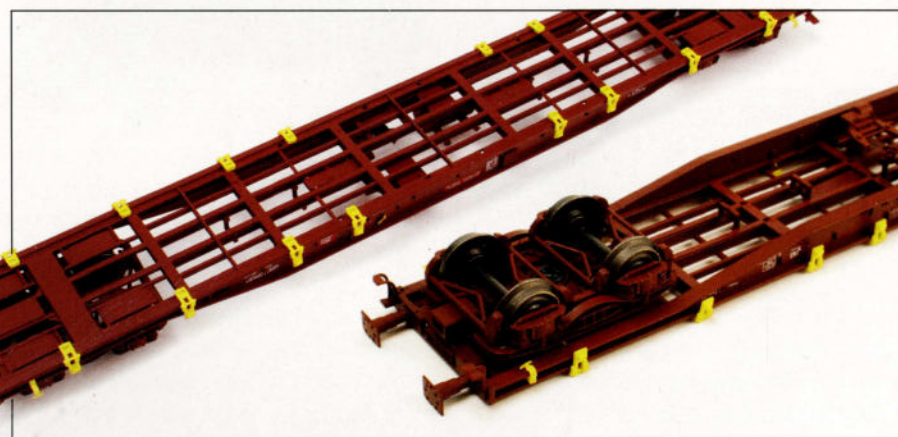
De sortie d'usine, les seize pines de centrage disposées sur le châssis sont en position ouverte. Ces pines sont réalisées en plastique jaune. Sur chaque modèle se trouvent en outre quatorze pines de centrage en position fermée, pour le montage à l'endroit où le conteneur doit venir prendre place sur le wagon. Des orifices rectangulaires sont prévus à cet effet dans le châssis et des pines mâles ou femelles sont prévues, en fonction du type de conteneur placé sur le wagon.

Le wagon brun porte le matricule 35 88 454 1234-7 et est la propriété de TRW. Le numéro de type est mentionné sur ce wagon. D'après une autre mention, la dernière date de révision est le 01.08.2002, ce qui situe ce véhicule à l'époque V. Les autres inscriptions sont très fines et lisibles à la loupe. Ce wagon est chargé d'un conteneur de 45 pieds reconnaissable à sa rallonge et porte les inscriptions 2XL. Ce conteneur est également très bien figolé et tamponné.

Quant au wagon vert, il porte le matricule RIV-B TRW BE 33 88 4549792-8 et a comme gare d'attache Anvers DS (époques V-VI). La révision la plus récente de ce wagon date du 27.10.2005. Il est chargé d'une caisse mobile bâchée de 45 pieds de la firme Magetra de Liège.

Bref: ces wagons porte-conteneurs LS Models sont de magnifiques modèles réduits.

Texte et photos: Guy Van Meroye



A LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG, LES PRÉVISIONS DE SORTIES DES MODÈLES ONT ÉTÉ COMMUNIQUÉS PAR LES FABRICANTS CONCERNÉS. ILS CONCERNAIENT LES TRAINS ET ACCESSOIRES, MAIS AUSSI BIEN SÛR LES AUTOS MINIATURES. L'ANNONCE NE PORTAIT PLUS CETTE FOIS SUR TOUTE L'ANNÉE À VENIR (COMME C'ÉTAIT DE TRADITION), MAIS S'EN TENAIT DÉSORMAIS AU COURT TERME, EN MATIÈRE DE NOUVEAUTÉS. ÉTAIT-CE POUR NE PAS SE RETROUVER COINCÉ PAR LE RESPECT DE SES ENGAGEMENTS OU POUR NE PAS FAIRE DE FAUSSES PROMESSES, OU ENCORE POUR NE PAS DÉVOILER SES CARTES? ALLEZ SAVOIR! RESTE QU'UNE SÉRIE DE NOUVEAUTÉS ANNONCÉES ONT DÉJÀ VU LE JOUR, MAIS CONTRAIREMENT À CELLES DE L'AN DERNIER, IL Y EN A PEU QUI SONT DESTINÉES SPÉCIFIQUEMENT AU MARCHÉ BELGE.

EPOCHE

Ce fabricant allemand s'est surtout spécialisé dans les camionnettes Matador, dans toutes ses variantes et ses finitions. On ne peut pas parler de vraie innovation cette année, mais seulement de 'variations multiples' sur un thème déjà existant. La gamme Epoche se complète de toute une série de véhicules de la marque Unimog, ainsi que de camions Scania-Vabis. Le Scania gris à l'enseigne de l'usine de locos 'Werkspoor' intéressera plutôt le marché hollandais.



BREKINA

Ces derniers mois, il y a eu quelques bémols dans la livraison aux détaillants belges de certains modèles de ce fabricant, à savoir la Starmada Mercedes 190, la Chevrolet El Camino et la Volvo 144 avec grille noire, qui avaient été annoncées au cours du deuxième semes-

tre 2009. Signalons les nouveautés annoncées pour ce premier semestre 2010: la Mini Traveller avec décor bois, l'Opel Kapitän P 2.5 de 1958 et la Ford Taunus 17M (P7b) de 1968. Sous ce label Starmada, on trouve aussi les camionnettes Mercedes L206D, en plusieurs versions.



BUSCH

Nouveau chez ce fabricant: la Mercedes 'classe E' en diverses versions: coupé, cabriolet et break. Cette voiture se caractérise par sa double optique avant et par une partie arrière s'aff-

firmant tout en puissance. La miniature restitue bien la finition élégante et fonctionnelle des modèles réels.

HERPA

Comme nouveautés, Herpa sort un modèle de la BMW série 5, de la nouvelle Audi 8, de l'Opel Manta B, de la Simca 1000 Rallye et de la Moskwisch 408, pour n'en citer que quelques-unes. D'autre part, il poursuit l'extension de sa gamme d'autos par les Minikits. Il s'agit de kits de montage d'une série de modèles de voitures populaires des années '80 et '90. Ils s'assemblent très facilement et ne comportent pas de marquage. Leur prix les rend très accessibles.



RIETZE

Chez Rietze, nous trouvons un modèle de Renault NN Limousine de 1924. Plus tard dans l'année, il est prévu d'en sortir une variante comme la Touring (cabrio) et la pick-up avec bêche. Parmi ses autres nouveautés, citons l'autobus à 3 portes Mercedes Benz Citaro E4 et un tracteur Iveco Stralis. Et pour la Belgique, un Citaro E4 des TEC, un Citaro G E4 de De Lijn et un Citaro de la STIB (en nouvelle livrée).



EPOKE MODELLER

Cette marque danoise fabrique des petites séries d'accessoires pour les réseaux modèles et des véhicules à l'échelle 1/87ème. On lui doit le fameux Bedford TK, qu'elle a complété à présent

du modèle qui l'avait précédé, le Bedford O et qui a aussi connu quelques moments de gloire dans notre pays. A son catalogue, il y a aussi désormais la petite Renault 4L en version d'origine.



MINIS (LEMKE-COLLECTION)

C'est le spécialiste des voitures en métal à l'échelle N. Il complète sa gamme avec plusieurs versions du T2 Transporter de Volkswagen, de 1967.

MASTERPIECE AUTOMOTIVE REPLICA'S

Ce fabricant chinois est distribué en Europe par Bush. Il est connu comme étant le spécialiste des voitures de la première moitié du vingtième

siècle. En 2010, il met Bugatti à l'honneur, avec les modèles Type 35T, Type 50 et Type 57 Atlantic.



WIKING

La livraison des modèles venant de ce fabricant connaît également quelques ratés chez nous. En effet, nos détaillants n'ont toujours pas reçu les modèles que l'on voit pourtant depuis belle lurette aux Pays-Bas ou en Allemagne. La gamme Wiking s'est donc élargie il y a déjà quelque temps déjà de l'Opel Kadett B (1965-1973), de la Ford Granada (1972-1977) et de l'Opel Olympia Caravan (1956). Et en 2010, la VW Transporter T1 pick-up à double cabine constitue la nouveauté. Parmi les rééditions, citons la Mercedes 600 et la Mercedes 220 coupé de 1957.



RICKO RICKO

Encore une marque chinoise fabriquant des voitures miniatures que Bush distribue chez nous, les rendant aisément accessibles. Ricko Ricko annonce comme nouveauté du premier semestre 2010 une miniature de la Maybach

Type SW35 de 1935 et de la Rolls Royce Silver Ghost de 1917, avec toiture ouverte ou fermée. Les amateurs des classiques voitures américaines seront ravis par la Plymouth Hemi Cuda de 1971

VK MODELLE

Veit Kornberger annonce comme nouveautés pour cette année un autobus Solaris U18 et le classique Metrobus MAN 750.



SAI

On trouve les miniatures de SAI sous le nom de la marque 'Rétro', soit sous forme de kits d'assemblage, soit entièrement terminées. Elles ne sont pas bon marché, mais leur rendu est magnifique. Comme nouveautés 2010, il y a la

Renault Vivaquatre KZ23 de 1935, une Simca 5 (1936) et une Simca 9 Aronde de 1957. On trouve aussi la Peugeot 404 dans une version pick-up. Côté camions, il y a le Berliet GLA 19 comme véhicule de pompiers.



Texte et photos : Guy Van Meroye



MAGASIN DE TRAINS MINIATURES
VAN DAELE HERMAN

50
ANS
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
EXPÉRIENCE

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

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

Model & Train Service sa
Jean-Marie Davière: 15 ans au service des modélistes

Tous les mois à la bourse du shopping de Woluwé Point service, réparations, conseils et pièces détachées d'origine Märklin, Trix, LGB, Fleischmann, Roco, Hag, Jouef, Lima, Rivarossi...

Boutique en ligne : les gammes de produits :
Viessmann, Uhlenbrock, Esu, Lenz, Tams, Herkat, LTD, GPP, Weller...

Programme séminaires
dans l'agenda TMM et sur mon site

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

Les NOUVEAUTÉS d'hiver à l'échelle N

DÉPUIS LA FIN DE L'ANNÉE PASSÉE, LES NOUVEAUTÉS À L'ÉCHELLE N SORTENT À UN RYTHME AC-CÉLÉRÉ, CHEZ LES DÉTAILLANTS.

Nous commencerons notre tour d'horizon par LS Models, dont le dynamisme à l'échelle N contraste fort par rapport à la timidité régnant parmi les grands fabricants de trains miniatures, à cette échelle...

LS Models a commencé la livraison de son programme 'City Night Line'. Un set de trois voitures-lits à deux niveaux est apparu récemment. Ce set comprend donc une voiture-lit de 2ème classe du type WLBM et deux voitures-lits mixtes 1ère/2ème classe du type WLABm. Conformément aux véhicules réels, les caisses des WLABm et de la WLBM sont identiques. Les différences se retrouvent au niveau de l'aménagement intérieur, présenté en position 'nuit' dans les modèles LS MODELS, en particulier l'aménagement intérieur des compartiments du niveau supérieur de la WLABm, accessibles aux voyageurs de 1ère classe et présentant

une superficie doublée par rapport aux compartiments du niveau supérieur de la WLBM, accessibles aux voyageurs de 2ème classe. Ces différences ont fidèlement été reproduites par LS Models. Ce set de trois voitures-lits à l'allure caractéristique est décliné en trois versions.

Le set 79001 (photos 1 et 2) comporte trois voitures arborant la livrée bleue 'City Night Line' lors de leur livraison en 1995. Rappelons que 'City Night Line' était une société de droit suisse dont les actionnaires initiaux étaient les chemins de fer allemands, suisses et autrichiens.

Le set 76003 comporte trois voitures-lits à deux niveaux en livrée rouge et blanche de 'DB NachtZug'.

Le set 79010 comporte trois voitures-lits à deux niveaux arborant la plus récente livrée

'City Night Line': une livrée rouge et blanche quasiment identique à la livrée du set 76003, excepté que les portes d'accès aux voitures sont blanches.

Notons que LS Models produit également un set comportant deux voitures-lits à deux niveaux en livrée bleue avec le sigle des chemins de fer autrichiens (les ÖBB), après le retrait de ces ÖBB de la société City Night Line (réf. 77001).

Remarquons enfin que ces voitures-lits n'ont jamais circulé en Belgique, mais qu'elles sont incorporées dans des trains de nuit 'City Night Line' au départ d'Amsterdam en direction de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Suisse.

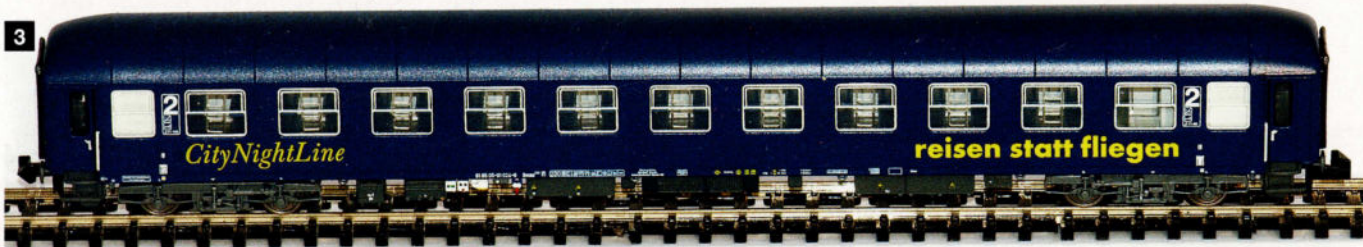
LS Models poursuit également la diffusion de son set de deux voitures-couchettes de la DB, qui comporte une voiture-couchette de 2ème classe du type Bcvmz et une voiture-couchette de 2ème classe du type Bcymbz, cette dernière comportant un compartiment et un WC



1 La voiture-lits WLABm CNL de LS Models côté 'couloir', avec la grande inscription 'City Night Line'.



2 La voiture-lits WLABm CNL de LS Models, côté 'compartiments'.



3 La voiture-couchettes Bcvmz CNL de LS Models, côté 'compartiments' avec son slogan publicitaire 'Reisen statt fliegen' (Voyager au lieu de voler en avion).



4 La reproduction du logo de la lune sur la face latérale de la voiture Bvcmzb CNL de LS Models.

accessibles aux voyageurs à mobilité réduite. Conformément à la réalité, les modèles réduits de la Bvcmz et de la Bvcmzb présentent des différences aux niveaux de la caisse du côté 'compartiments' et au niveau des bogies. La Bvcmz est montée sur des bogies Minden-Deutz MD 36, tandis que la Bvcmzb est montée sur des bogies Minden-Deutz du type MD 52. L'aménagement intérieur est présenté en version 'nuit'. LS Models a poussé le souci du détail jusqu'à reproduire l'échelle permettant aux voyageurs d'accéder aux couchettes du niveau supérieur! Ce set est décliné en plusieurs versions.

Les deux voitures des sets 79003 et 79004 arborent la livrée bleue d'origine de City Night Line. La différence se situe au niveau d'un slogan publicitaire arboré côté 'compartiments' par la Bvcmz du set 79004 (photo 3) et dont la Bvcmz du set 79003 est dépourvue. Sur les deux sets, on remarquera la superbe reproduc-

tion du logo de la lune (photo 4). Les voitures de ces deux sets sont régulièrement incorporées dans les trains 'City Night Line' au départ d'Amsterdam. A notre connaissance, leur circulation sur les voies belges fut exceptionnelle. Le set comportant une voiture-couchettes Bvcmz et une voiture-couchettes Bvcmzb est également disponible en livrée bleue et blanche 'Jan Kiepora', sous la référence 76009, (voir TMM 88, page 9) en version rouge et blanche de 'DB AutoZug' (réf. 76007) et en version rouge et blanche de 'DB NachtZug' (réf. 76008, photo 5). Ces trois derniers sets devraient faire le bonheur des adeptes belges de l'échelle N, puisque ces voitures ont toutes circulé en Belgique.

Autre fabricant dont les nouveautés sortent pour le moment à l'échelle N à un rythme accéléré: Piko, ou plus précisément à l'initiative de son importateur français, la société SAI. Nous épinglerons en particulier deux sets de

voitures Corail VTU de la SNCF en livrée d'origine, avec le logo SNCF encadré: le set 94310 comportant deux voitures Corail VTU de 2ème classe (photo 6) et le set 94309 comportant une voiture Corail VTU de 1ère classe (photo 7) et une voiture mixte 2ème classe/bar Corail (photo 8). Les voitures de 2ème classe ont régulièrement circulé dans cette décoration sur les réseaux du Benelux. Quant aux voitures de 1ère classe, leur présence était régulière au Grand-Duché de Luxembourg et en Belgique. Par contre, la voiture-bar n'était engagée que sur l'axe Luxembourg - Paris. Après lecture des inscriptions à la loupe, un puriste pourrait dire qu'il s'agit de voitures de service intérieur et que ces voitures n'étaient autorisées qu'à circuler à l'étranger que jusque Luxembourg, Bâle SNCF, Ventimiglia (I), Irun (E) et Port-Bou (E), mais vu la taille des inscriptions à cette échelle, cela ne devrait pas se voir sur un réseau miniature...

Par ailleurs, de nouvelles versions régionales des voitures VTU de la SNCF sont également disponibles, dont plusieurs versions différentes en usage au TER 'Rhône-Alpes'. Malheureusement, les voitures TER 'Rhône-Alpes' ne sont pas engagées vers l'étranger, sauf sur des relations Lyon - Genève.

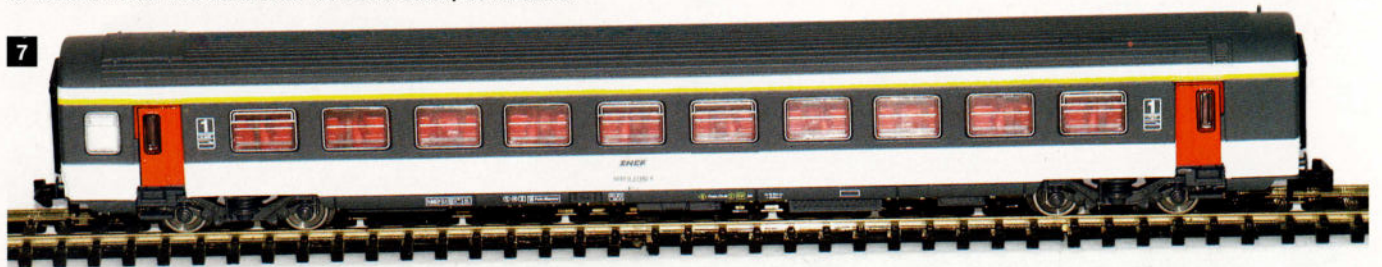
Piko vient également de sortir les premiers modèles réduits à l'échelle N de la locomotive bitension de la SNCF du type BB 26000, sur-nommée 'Sybic' (photo 9). Ces locomotives



5 La voiture-couchettes Bvcmzb de la DB en livrée 'DB NachtZug' de LS Models, vue du côté 'compartiments'.



6 La voiture Corail VTU de la SNCF de 2ème classe, de Piko/SAI.



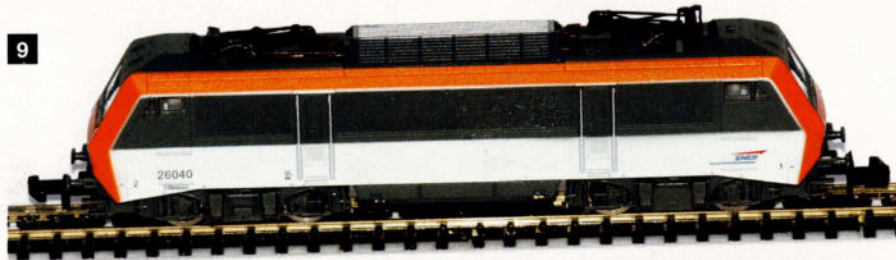
7 La voiture Corail VTU de la SNCF de 1ère classe, de Piko/SAI.

8



La voiture Corail VTU de la SNCF mixte 2ème classe/bar Corail, de Piko/SAI.

9



La locomotive BB 26000 'Sybic' de la SNCF, de Piko/SAI.

10



La locomotive BB 15000 de la SNCF, de Minitrix.

11



La locomotive 181.2 de la DB, de Roco.

12



La locomotive série 1020 des ÖBB, de Fleischmann.

13



La locomotive série 1010 des ÖBB, de Fleischmann.

sont parfois visibles en Belgique en gare frontière de Quévry, ainsi qu'à Luxembourg. Notons qu'il y a déjà un peu plus de vingt ans, une 'Sybic' a fait des parcours d'essais nocturnes sur la ligne 12 Anvers – Essen, après modification de la tension de la caténaire. La Sybic sera déclinée en plusieurs versions: livrée d'origine avec logo SNCF 'nouille', livrée d'origine avec logo SNCF 'casquette', livrée 'Fret', livrée 'En voyage' et livrée 'Multiservices'!

Minitrix vient de livrer une reproduction de la BB 15000 de la SNCF: la BB15055, en livrée d'origine avec sigle SNCF 'nouille' (photo 10). Cette locomotive était régulièrement visible à Quévry et à Luxembourg. On pourrait par exemple lui faire remorquer les voitures-couchettes DB NachtZug de LS Models, puisque ces voitures étaient incorporées dans le train de nuit Hambourg – Berlin – Paris qui était remorqué notamment par une BB 15000 de la SNCF entre Quévry et Paris-Nord.

Roco a reproduit la locomotive bitension série 181.2 de la DB, plus précisément la locomotive 181 213 (photo 11), en livrée turquoise et beige et qui avait été baptisée 'SAAR', une des trois régions parcourues régulièrement par cette série de locomotives. Ce modèle réduit intéressera les amateurs luxembourgeois, français et allemands souhaitant reproduire les trains des relations transfrontalières entre l'Allemagne et Luxembourg, ou entre l'Allemagne et Metz/Strasbourg. Remarquons que ces locomotives ont également assuré des trains de service intérieur au Grand-Duché de Luxembourg, composés de voitures Wegmann des CFL (modèles Minitrix) et en France entre Metz et Strasbourg, des trains généralement composés de voitures Corail.

Fleischmann a reproduit quant à lui deux locomotives électriques à six essieux des chemins de fer fédéraux autrichiens (les ÖBB), une représentante de la série 1020 (photo 12) et une représentante de la 1010 (photo 13). Ces deux locomotives équipées de deux bogies à trois essieux arborent la livrée orange apparue sur ce réseau durant les années '70. Rappelons



14 La voiture 'IC 2000' AD (mixte 1ère classe/fourgon) des CFF, de Hobbytrain.



15 La voiture 'IC 2000' A de 1ère classe des CFF, de Hobbytrain.



16 La voiture 'IC 2000' Bistro des CFF, de Hobbytrain.



17 La voiture 'IC 2000' B de 2ème classe des CFF, de Hobbytrain.



18 La voiture-pilote 'IC 2000' Bt des CFF, de Hobbytrain.

que la locomotive série 1020 des ÖBB est la version autrichienne de la locomotive E94 de la DB. Fleischmann n'a pas hésité à fabriquer des nouveaux moules, car la 1020 des ÖBB présente pas mal de différences par rapport à la E94 allemande (surnommée par d'aucuns la 'Crocodile'), notamment au niveau des aérateurs et des fenêtres du poste de conduite. Quant à la locomotive 1010 des ÖBB, il s'agit de la reproduction fidèle d'un modèle de locomotive électrique typique de la construction ferroviaire autrichienne des années '50. Sur un réseau miniature, ces deux types de

locomotives pourraient évoquer la circulation des trains de sports d'hiver en provenance de la Belgique et composés de voitures 'Railtour' en livrée bleue foncée à bandes bleu clair, reproduites par LS Models.

Enfin, Hobbytrain vient juste de livrer les premières reproductions des voitures à deux niveaux 'IC 2000' des CFF. Ces voitures 'grandes lignes' dédiées au service intérieur sont disponibles en cinq versions : une voiture mixte 1ère classe/fourgon (photo 14), une voiture de 1ère classe (photo 15), une voiture 'Bistro' (photo

16), une voiture de 2ème classe (photo 17) et une voiture-pilote de 2ème classe (photo 18). Notons qu'à la faveur d'une réutilisation en service intérieur suisse en 2009, une rame de l'EC 'Vauban' ou de l'Iris (composée de voitures EuroCity des CFF et d'une voiture I6B de la SNCB) était accrochée à une rame de voitures à deux niveaux 'IC 2000' des CFF de huit voitures (dont une voiture-pilote) pour assurer un IC entre Bâle et Zurich!

Texte et photos:
Bertrand Montjoiaques





Kautenbach

anno 1985

UN RESSORTISSANT NÉERLANDAIS QUI CRÉE SON PROPRE RÉSEAU MODÈLE LUXEMBOURGEOIS: ÇA NE SE RENCONTRE PAS TOUS LES JOURS... VIA LE 'SPOORGROEP LUXEMBURG', NOUS SOMMES TOMBÉS SUR WIM WIJNHOUDE DE ZWOLLE (NL), QUI A REPRODUIT LA GARE DE KAUTENBACH À L'ÉCHELLE H0. VOTRE REPORTER A DONC PRIS LA DIRECTION DU NORD DES PAYS-BAS POUR FAIRE CONNAISSANCE AVEC CET ENTHOUSIASTE MODÉLISTE CONSTRUCTEUR, ET VOICI LE REPORTAGE QU'IL NOUS A RAMENÉ À SON SUJET.

S'il existe bien des anglophiles et des francophiles, il doit bien exister aussi des 'luxembourgo-philes'. Et Wim en fait partie. Depuis qu'il est jeune, il va en vacances au Grand-duché de Luxembourg. Tant le paysage que les chemins de fer luxembourgeois l'ont toujours attiré, et il se rappelle encore bien de ses promenades le menant de Goebelsmühle à Kautenbach, le long de la Hockslay, d'où il avait une superbe vue

sur le site ferroviaire de Kautenbach. Et pourtant, les premiers modèles réduits qu'il a acquis dès l'âge de 13 ans n'étaient pas luxembourgeois, mais... néerlandais. Ceci provenait du fait qu'à cette époque, très peu de modèles réduits de trains miniatures luxembourgeois étaient déjà disponibles: s'il s'en souvient bien, il n'existait alors que la 1600 chez Märklin et les 850/900 chez Roco.

C'est malgré tout pendant des vacances passées à vélo au Grand-Duché, au début des années '90, qu'il décida de construire un réseau modèle fictif, mais ayant pour thème l'Ardenne et le Luxembourg. Entre-temps, le nombre de modèles réduits luxembourgeois (et belges) avait nettement augmenté, et la réalisation d'un paysage vallonné l'emballerait nettement plus que le plat pays néerlandais... Mais c'est surtout l'atmosphère du Nord du Grand-duché qui inspirait Wim: ses paysages pittoresques, ses belles collines parsemées de bois, de prés et de champs traversés par des petits sentiers, ses châteaux implantés stratégiquement et ses pittoresques petits villages. Wim opta pour l'échelle H0, car le niveau de détaillage est plus élevé, l'échelle des modèles n'est pas trop petite et les dimensions du réseau restent toutefois encore limitées. De longs trains de marchandises donnent une image imposante à cette échelle, et – point important – il est facile de

2. Une vue du véritable site de Kautenbach: la comparaison avec le réseau modèle de Wim Wijnhoud est étonnante. La 5515 bleue remorque un train en provenance de Milan et en direction des Pays-Bas, sur la 'Ligne du Nord'. La 1ère voiture derrière la loco est une antique I2 de la SNCB, suivie de deux Wegmann des CFL faisant office de renfort. Kautenbach, le 30 juillet 1983. Photo: Erik Franckx.





travailler soi-même le paysage, les maisons, les arbres, etc. à l'échelle H0.

Ses premières créations furent toutes des réseaux modèles établis à poste fixe. Mais suite à de nombreux déménagements successifs, Wim ne parvenait même plus à terminer le moindre réseau et passait son temps à les recommencer... Vous l'avez compris: Wim y a consacré un temps fou et beaucoup d'efforts, ainsi qu'un matériel important. Parfois après un démontage de réseau, une partie de son matériel pouvait en être récupéré, mais au bout du compte, la majorité du matériel n'y survivait pas. Inspiré par la construction modulaire, il décida alors il y a quelques années de réaliser un module. Il conviendrait toutefois mieux de parler ici de segments ou de parties de réseaux (voir encadré). Cela lui plut au point qu'il se mit à construire encore plus de segments et décida même d'abandonner carrément son réseau fixe et de ne plus s'occuper que de ses segments. Un important avantage de la construction par segments est le fait qu'en principe, il ne faille plus les démolir lors d'un éventuel déménagement. Autres grands avantages: une bonne accessibilité et des dimensions réduites. Lors de la construction, il est tout à fait possible de poser la pièce sur votre plan de travail, de la coucher sur son flanc, voire de la mettre sur sa tête. En réalisant segment après segment, la réalisation du paysage en est facilitée – la partie la plus intéressante, selon Wim – tout en négligeant pas pour autant la pose des nombreuses voies et de l'électronique. De cette façon, vous voyez aussi l'ouvrage avancer.



4. Une double traction d'une 1800 des CFL et d'une série 55 SNCB (tous deux des modèles Märklin) en tête d'un long train de minerais.

Kautenbach

Avec les considérations qui précèdent, Wim a commencé à la construction de la gare luxembourgeoise de Kautenbach, une gare de correspondance sur la ligne internationale reliant Luxembourg à Liège et Maastricht. Si vous recherchez l'emplacement de ce site sur Google Earth, vous remarquerez qu'il est coincé entre des collines boisées et encadré de deux tunnels. Du côté nord-est court la rivière Wiltz qui, après avoir plongé sous les voies principales, serpente pendant neuf kilomètres vers le petit village qui porte son nom. Parallèlement à cette rivière se trouve la ligne secondaire à voie unique qui relie Kautenbach à Wiltz. Le village de Kautenbach se

trouve un peu plus loin, à telle enseigne que les alentours du bâtiment de la gare ne sont pratiquement pas bâtis.

La gare et ses alentours directs s'adaptent parfaitement à l'espace dont Wim disposait. La situation d'une gare coincée entre deux tunnels est évidemment idéale pour un réseau modèle: ces tunnels offrent la possibilité de faire disparaître les voies vers un faisceau de garage, voire vers une boucle de retournement. De plus, la combinaison d'une ligne principale à double voie (où l'on peut faire circuler de longs convois) et une ligne secondaire à simple voie (où l'on circule en navette) est l'un des souhaits les plus chers chez les modélistes...

Un plan a d'abord été réalisé sur base de nombreuses photos et de cartes, reçues entre autre par d'autres hobbyistes ou trouvées sur internet, dont notamment sur le site de Spoorweg Luxemburg: <http://www.spoorgroep Luxemburg.nl>. L'époque choisie est le milieu des années '80 du siècle dernier. A cette époque circulaient encore des trains courts en traction Diesel (composés de voitures Eurofima oranges tractées par des locomotives bleues et jaunes), ainsi que d'imposants trains de marchandises remorqués en double traction, dont des trains de coke et de minerai de fer, mais aussi des trains internationaux comme l'Ardenne-Express, remorqué par une 55 bleue de la SNCB et composé de voitures ICR bleues et jaunes des NS.

Bien que la première rationalisation de ce site ait déjà eu lieu en 1983, la situation choisie

Modules, segments ou parties de réseau?

Les modules sont caractérisés par des conventions contraignantes concernant leurs dimensions, le profil de leurs bords, le nombre de voies, la disposition des transitions entre modules et les raccords électriques entre ces derniers.

Si ces conventions ne sont pas respectées, on parle alors de 'parties' ou de 'segments'. Sur un réseau modèle réalisé en parties ou

en segments, chacun est libre de déterminer les dimensions que ces parties de réseau doivent avoir et comment les voies doivent y être disposées.

Par ailleurs, sur des réseaux modulaires 'Fremo' où les dimensions des modules sont libres, il peut quand même être question d'un module de transition normé, si le module existe en deux parties ou plus. (GJT)

pour être reproduite date encore d'avant l'électrification de la ligne. Cette ligne principale était encore alors à double voie, mais la 3ème voie sur le pont du côté Nord de la gare venait d'être défermée. La halle aux messageries avait également disparu ; cette halle se trouvait en face de la gare voyageurs. Dans la situation reproduite, il n'en reste que le quai surélevé, un peu perdu. Le

site marchandises fait donc un peu 'vide' et n'est accessible que difficilement. On y trouve une voie de garage parallèle aux voies principales, qui se termine contre une remise (à gauche sur le dessin). Les voies principales disparaissent quant à elles dans le tunnel, en direction de Luxembourg. L'aiguillage en voie principale à hauteur de cette remise et qui mène vers la ligne en direction de Wiltz est très peu courbé. La voie de garage qui se raccorde à la voie d'évitement en direction de Wiltz a été remplacée à l'occasion de l'électrification par une voie plus courte, qui est accessible directement depuis la voie à quai. Vers le milieu des années '80, elle était toutefois encore intensément utilisée pour le garage de wagons... comme c'est le cas sur ce réseau modèle.

L'infrastructure

Ce réseau 'Kautenbach' est composé de deux segments d'environ 1,80 m sur 0,90. De ces deux segments, un coin oblique en a été découpé, de façon à mieux pouvoir les intégrer dans un réseau modèle plus vaste. Les têtes de ces segments sont constituées

6. Une loco Diesel de la série 1600 (Roco) remorque une rame de voitures Westwaggon.



5

6

des deux tunnels. Du côté de la rivière, la limite est formée pour partie par le talus recouvert de végétation et pour une autre partie par l'ancienne remise Diesel. A l'arrière et au-dessus du tunnel en direction de Luxembourg, une partie de la rampe a été reproduite, pour obtenir un bel effet, grâce à cette rampe supplémentaire.

A droite, la rivière surplombée d'un pont constitue précisément un des thèmes qui caractérisent le paysage. Le bord de ce segment se termine juste avant le café 'Auberge de la Gare'. Le but est de réaliser un 3ème segment représentant un bout de la ligne vers Wiltz jusqu'à la traversée à niveau et le café dont question ci-dessus. Sur la terrasse de ce café prendra place une scénette : soit des pompiers luxembourgeois en train d'allumer un barbecue (!) en compagnie de quatre jeunes Néerlandais, soit deux randonneurs qui profitent d'une collation après une randonnée à vélo...

Le châssis de ces segments est assemblé au moyen de lattes pour toiture. Sur ce châssis, une plaque d'une épaisseur d'environ 1 cm en multiplex a été posée, de façon à ce que l'ossature soit stable. Pour augmenter encore la stabilité des segments, un maxi-



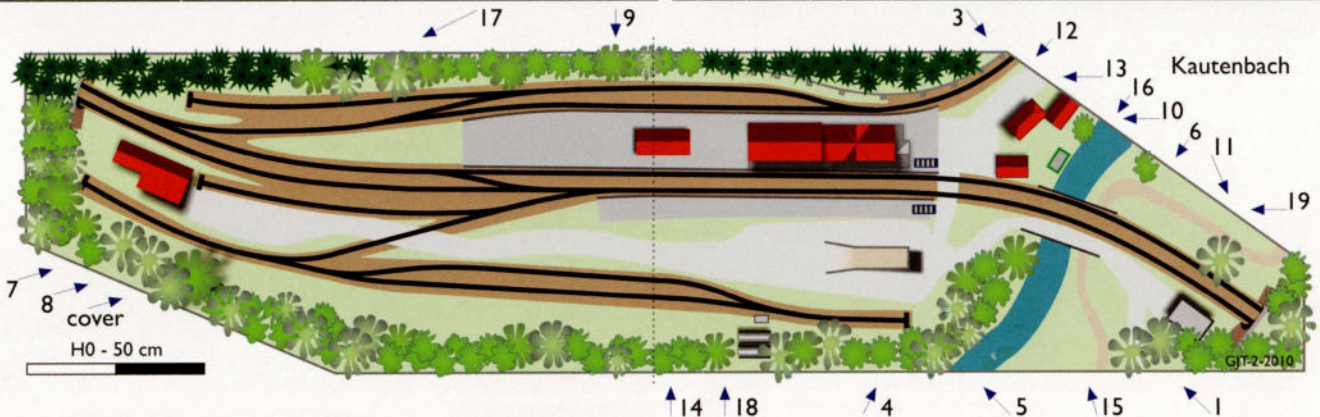
7. Une vue particulièrement jolie de cet autorail double Westwaggon. Ce modèle a été réalisé à la demande de 'Model Club Luxembourg' en petite série et réalisé par pb Messing Modelbouw.

mum de matériaux sous forme de plaques verticales a été intégré dans les collines. La plaque pour le tracé sous la voie du pont fait également partie de la construction de base. Le gros œuvre des collines est constitué de grosses plaques de 'Floormate'. Cette mousse dure est mise à forme du mieux possible, comme l'illustre la photo.

Comme finition, une couche d'argile a été utilisée, principalement du 'Rotband' de Knauf. Cette argile est plusieurs fois retravaillée afin d'obtenir la représentation correcte des rochers et des collines. A noter que cette argile a été préparée avec un mélange d'eau et de... bière : l'ajout de ce breuvage présente l'avantage que l'argile sèche... moins vite, paraît-il!

8. A l'arrière-plan, on reconnaît une locomotive Diesel de la série 800 des CFL (modèle Roco).





Les travaux de construction

Presque tous les bâtiments sont le résultat d'une 'fabrication maison'. Des croquis réalisés à la taille des modèles ont d'abord été réalisés, sur base de photos. Ensuite, un modèle d'étude à la bonne échelle a été confectionné en papier, afin d'examiner ses proportions par rapport au réseau proprement dit. Si en particulier, vous réalisez les bâtiments situés dans le lointain selon des proportions un peu trop grandes, l'effet d'espace ne sera pas obtenu. Inversement, cela gênera si vous faites circuler un convoi le long d'un bâtiment trop petit...

Les murs des édifices sont réalisés en carton d'un mm d'épaisseur et pourvus de plaques de toit en plastique, ainsi que de châssis du même matériau. Les coins en pierres naturelles sont collés sur la plaque de base et découpés dans des couches de carton plus fines. Parfois, plusieurs couches furent nécessaires pour obtenir un relief profond. Les châssis proviennent de kits à assembler et ont été parfois modifiés, parfois pas. Pour le bâtiment de la gare, les châssis proviennent d'une gare Kibri, dont plusieurs parties de vitres ont été soit éliminées, soit mises à la bonne place. L'avent sur le quai provient également d'une boîte Kibri.

L'habitation située le long de la ligne vers Wiltz est le seul édifice qui n'ait pas été réalisé en 'fabrication maison': il s'agit d'un modèle Auhagen transformé. Mais le but final est quand même de remplacer cet édifice par un autre, 'fait maison'... La grange est un modèle qui traînait dans une grande 'boîte à broil'. Le petit garage est à nouveau le résultat d'une fabrication 'maison'.

Les portails de tunnels sont de Vollmer. Ils ont toutefois été travaillés car au Grand-Duché, les pieds des parois ne terminent pas avec une courbe rentrante vers l'intérieur du tunnel, mais tombent tout droit. Cette forme exacte est obtenue en découpant les quatre dernières pierres d'angle, en découpant le mur de façon droite et ensuite en remettant les pierres. Dans les tunnels, ce sont des moulages en argile réalisés grâce à des moules Anita Decor qui ont été disposés.

Le pont est réalisé au moyen de deux plaques murales en plâtre Anita Decor. Le tramage des pierres en a été modifié afin de reproduire une construction en béton et la construction autoportante des voûtes du tunnel. La clé de voûte au-dessus

du pont est à nouveau le résultat d'un moulage Anita Decor et a été limée obliquement. Le treillis provient de Faller. Le long de la voie la plus extrême, on peut encore trouver des vestiges d'une installation pour l'approvisionnement en gazoil des locomotives. Ce stand provient d'un kit à assembler de Faller, qui a été modifié en fonction de la situation. Suite à un manque de place, il a été choisi de ne disposer qu'un seul réservoir, et non trois. L'ensemble est ensuite peint en blanc et solidement patiné.

L'arrière-plan

L'arrière-plan a été commandé chez JoWi en Allemagne. Vous pouvez y commander des arrière-plans standards, mais aussi les faire modifier, voire faire réaliser votre propre concept. C'est cette firme par exemple qui a réalisé tous les arrière-plans pour 'Modellbahnwelt', à Oberhausen. Il est possible de faire imprimer des très grandes photos (soit plus de 20 m sur 1,5 !), et en version jour/nuit, au besoin.

Wim a opté pour un arrière-plan standard, avec monts et bois. A sa demande, la photo a été modifiée en y supprimant les maisons. Admirez la qualité du papier et de



12. Un autorail De Dietrich d'origine française s'arrête à Kautenbach.

l'impression, obtenue grâce à la coloration par des rayons UV. L'arrière-plan de Wim est imprimé sur du papier le plus noir qui soit et résistant en principe aux UV. L'arrière-plan dont question est une photo de 3,60 m sur 70 cm de hauteur. Cette photo est suspendue dans un cadre de façon à

être facilement déplaçable et réutilisable pour un autre réseau. Certains collègues modélistes ont éprouvé certaines difficultés lors du collage sur une surface plane, suite à l'apparition de bulles d'air, mais ce problème n'est pratiquement pas évitable, eu égard à l'épaisseur de ce matériau.

La construction des voies

Pour les voies, ce sont des Peco en code 75 qui ont été utilisées, ainsi que des Roco en code 83 pour une autre partie. Les aiguillages ont presque tous été modifiés du point de vue géométrie. La plupart des aiguillages se situent en effet en courbe, ou du moins en contre-courbe. Pour des aiguillages Peco, la modification est relativement facile à effectuer. Wim a utilisé la version la plus élancée des aiguillages et découpe en plus d'endroits possible les traverses, de façon à obtenir un aiguillage flexible, afin de les intégrer du mieux possible dans les itinéraires et d'obtenir des tracés de voies souples et élégants. Les panneaux d'identification des aiguillages et les fils de commande sont issus de boîtes à assembler de la marque Weinert. Le matériau du ballast utilisé provient de Minitec. La philosophie de Wim est d'investir non seulement dans le matériel roulant, mais aussi dans une belle finition, comme de belles voies, des heurtoirs, de la verdure et un bel arrière-plan. A partir d'un certain moment, le matériel roulant devient de toute façon excédentaire, alors...

Une particularité est formée par les panneaux de noms de localité et les indications sur les quais. Via un appel lancé sur



13

le forum de Spoorgroep Luxemburg, Hans Cijis a réalisé ces panneaux en décalques, sur base de panneaux réels. Ces panneaux sont parfaitement conformes à ceux datant des années '80. Le placement de ceux-ci a été réalisé par des collaborateurs du Spoorgroep et procurent au réseau modèle un caractère unique. Le panneau de quai est placé sur un châssis fait de fils de cuivre de différentes épaisseurs. Les avaloirs en chaussée, les poubelles de rue, les fils de commande des aiguillages et quelques lanternes de rue proviennent de la marque Weinert. C'est surtout le montage de ces lanternes qui posa problème, au point que des traversées 'prêtes à l'emploi' ont été acquises chez Viessmann et malgré le fait qu'un exemplaire de Weinert était prêt pour être assemblé par soudure... Les clôtures proviennent de divers fabricants. Le long de la voie vers Wiltz se trouve une clôture faite de traverses entre lesquelles du fil a été tendu. Des poteaux télégraphiques Faller ont été plantés, tous repeints et vieillis, cela va de soi. En plusieurs endroits traînent d'anciennes traverses, de vieux rails et de l'outillage. La lessive d'une famille sèche à l'extérieur (ER Decor). Enfin, de plus en plus de figurines sont implantées sur le réseau.

Les routes

Les routes ont été réalisées avec de l'argile et légèrement colorées (mais pas trop) en noir. Bien secouer, appliquer et à nouveau poncer jusqu'à l'obtention du résultat souhaité : voici la devise à suivre. Ensuite, les routes sont peintes et légèrement poncées, de façon plus approfondie à hauteur des traces de roulage et à peine sur les côtés. Les quais sont pour une partie recouverts de dalles et de plaques en béton, qui sont également

en argile et dont les joints sont gravés. Les bords des quais sont réalisés au moyen de moules Anita Decor. Pour les parties meubles des quais, du sable provenant d'un magasin de bricolage a été utilisé. Après bien l'avoir laissé sécher, il a été mélangé à du sable de couleurs différentes, recueilli dans les bois. Un conseil : faites-vous accompagner par un petit gosse, cela vous évitera de passer pour un suspect, avec votre petit seau à la main dans un bois...!





15. Un autorail VT95 Uerdingen (de présérie) avec la remorque associée vient du fabricant en petites séries 'Model Shop Luxembourg'. Les CFL ont acheté en 1951 une dizaine d'autorails semblables. Ils sont restés en service jusqu'en 1969-'70.

La végétation

L'herbe est constituée de touffes et de matériau à saupoudrer Mini-Natur et Heki, mélangés. C'est du beau matériau, très solide et durable. A part quelques arbres issus de kits, tous les autres sont de 'fabrication maison'. Pour ce faire, différentes méthodes ont été

16. Un autorail De Dietrich franchit la Wiltz. Il s'agit d'un modèle de la marque française AS, qui a été peint en livrée CFL par 'Model Club Luxembourg'.



16

utilisées, dont une branche découpée d'un authentique buisson de jardin. Des arbres de vingt ans d'âge ont été privés de leur feuillage et ensuite remplumés avec du feuillage de Mini-Natur, de différentes teintes.

Pour les troncs de 'fabrication maison', il a été fait usage de fils métalliques entourés d'une gaine de plastique. Plusieurs fils ont été entrelacés et courbés à plusieurs hauteurs différentes, afin de simuler les branches. En tenant le faisceau de fils sous une flamme (attention : ça pue !), le plastique fond. Pressez quelque peu avec vos doigts et vous obtenez un tronc solide. Il vous faudra toutefois faire attention à la durée sous la flamme : pas trop longtemps, sinon le plastique fond complètement, mais suffisamment pour faire fondre le plastique de

façon harmonieuse... Le tronc est ensuite enduit de colle pour bois, mélangée à de la poudre d'argile. Après avoir à nouveau pressé avec vos doigts, le résultat est un beau tronc solide, mais souple. Pour l'application du feuillage, deux méthodes ont été suivies. Pour l'une, des peluches de feuillage sont apposées sur les branches, avec de la colle. Sur l'autre, c'est tout le tronc qui est trempé dans un bain de peinture à la bonne teinte et ensuite saupoudré de matériel de diverses teintes. Pour la fixation du feuillage, les arbres sont finalement aspergés de laque pour cheveux. De ces sapins 'faits maison', certains ont déjà survécu sur cinq réseaux modèles et à autant de déménagements !

Les buissons proviennent des gammes Heki ou Mini-Natur, voire résultent encore de fa-

brication 'maison'. Dans les bois, de nombreuses souches d'arbres sont rassemblées. Les bûches de bois de chauffage sont sciées à bonne mesure, entreposées une par une avec une pincette et collées les unes aux autres. Ces tas doivent donner l'impression qu'ils existent depuis un certain temps déjà et sont recouverts de fibres d'herbe et de flocons. Sur les quais et dans les parterres, des fleurs colorées ont été plantées au moyen de flocons de Noch : il n'en faut pas beaucoup pour obtenir des résultats suffisants.

La petite rivière

Le lit de la rivière Wiltz a été formé avec de l'argile sur laquelle plusieurs couches de sable ont été saupoudrées et ici et là, des plus grosses pierres ont été collées. Ces grosses pierres reposent sur les berges et au milieu du sable, ce dernier étant fixé au moyen de colle pour bois à laquelle on a ajouté du produit détergent pour vaisselle. Pour obtenir une certaine profondeur, les parties plus profondes ont été peintes en noir. Après avoir déposé quelques détails supplémentaires dans le lit de la rivière comme des souches d'arbres, l'eau sous forme de résine a pu être coulée dans le lit.

Kautenbach est quasi prêt. Il ne reste plus qu'à y implanter les signaux et les derniers détails, mais entre-temps, toutes les énergies sont désormais engagées pour la réalisation d'un nouveau réseau modèle qui aura pour thème... l'Ardenne belge !

Texte et réseau modèle:

Wim Wijnhoud

Adaptation du texte et illustrations:

Gerard Tombroek



17. Sur la voie extrême, une petite Köf des CFL (modèle Märklin) effectue quelques manœuvres.



La Type 36 SNCB de Treinshop Olaerts



FIN 2009, TREINSHOP OLAERTS PRÉSENTAIT SON MODÈLE EN H0 DE LA LOCOMOTIVE À VAPEUR BELGE DU TYPE 36, RÉALISÉ EN LAITON. AVEC CE MODÈLE, CE DÉTAILLANT EN MODÈLES RÉDUITS DE DIEPENBEEK N'EN EST PAS À SON COUP D'ESSAI: IL S'AGIT EN EFFET DU 5ÈME MODÈLE PROPOSÉ AUX MODÉLISTES, FORMANT UNE SÉRIE EXCLUSIVE DE MODÈLES DU GENRE. CE DERNIER MODÈLE EN DATE EST LA REPRODUCTION DE CE QUI FUT UN TEMPS LA LOCOMOTIVE À VAPEUR LA PLUS PUISSANTE SUR LE CONTINENT EUROPÉEN! NOUS AVONS EU L'OCCASION D'ADMIRER CE MODÈLE DE PRÈS ET AVONS PROFITÉ DE CETTE OCCASION POUR VOUS LA PRÉSENTER DANS CES COLONNES.

L'engin réel

La locomotive à vapeur du type 36 est un projet de l'ingénieur Flamme, qui était au service des Chemins de fer de l'Etat Belge. Ce type de locomotive fut spécialement conçu pour remorquer les lourds trains de marchandises sur les lignes Bruxelles – Luxembourg, Liège – Jemelle, l'axe de l'Athus-Meuse et Verviers – Trois-Ponts. A partir de 1909, un total de 136 engins de ce type fut commandé, dont 134 locos réalisées par pas moins de onze cons-

tructeurs ferroviaires belges différents! Ceci se déroula pendant la période de la construction de la légendaire locomotive à vapeur du type 10, qui ressemblait d'ailleurs fortement au type 36, du point de vue formes et conception technique. Le type 10 avait d'ailleurs également été conçu par Flamme, et grâce à ses plus grandes roues, se destinait plus à la remorque de trains de voyageurs sur les axes Bruxelles – Luxembourg et Bruxelles – Liège – Herbsthalthaus.

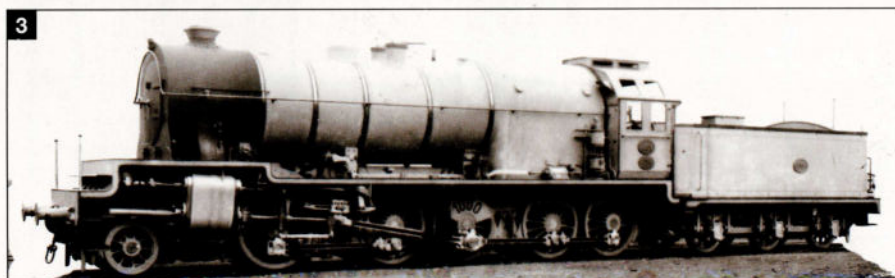
Grâce à ce type 36, la Belgique confirmait son rang au top mondial dans le domaine de la conception des locomotives à vapeur. Au long de sa carrière, cette locomotive du type 'Decapod' bénéficia de nombreuses améliorations, dont notamment un système de 'bogie-bissel' du type Flamme, lui permettant de négocier des courbes d'un rayon de 100 m à peine, un double échappement du type Legein, un surchauffeur Schmidt, un compresseur à air bi-compound Westinghouse et un réchauffeur ACFI. Cette loco pesait 109,5 tonnes et avait une surface de foyer de 5,10 m², accessible par deux portes de foyer. Elle était capable de remorquer un train de marchandises de 1.700 tonnes à la vitesse maximale de 65 km/h, sur un trajet accidenté.

Ces locomotives du type 36 n'ont toutefois



1. En gare de Jemelle, les 3651 et 3663 attendent le signal du départ pour remorquer en double traction un train à destination de Virton-Saint-Mard, en août 1939. Photo: C.R.L. Coles; collection: Max Delie.

2. En tête d'un train de marchandises, la 3660 traverse la Forêt de Soignes dans les environs de Boitsfort, en 1935. Photo: J.F. Van Puyvelde; collection: Max Delie.



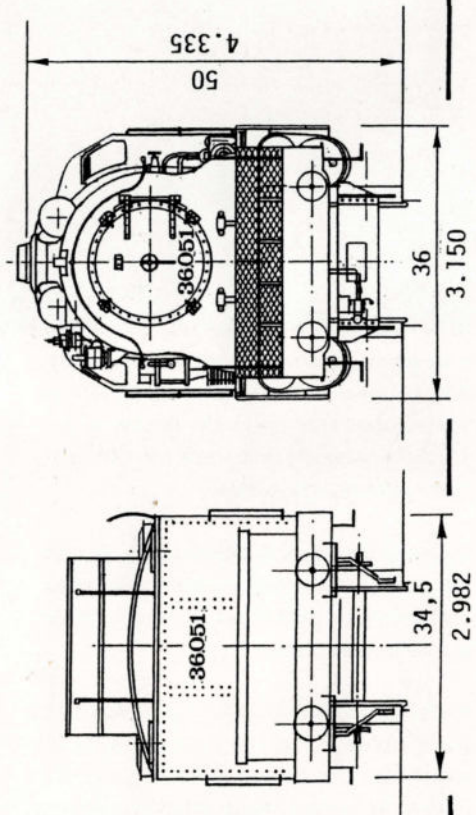
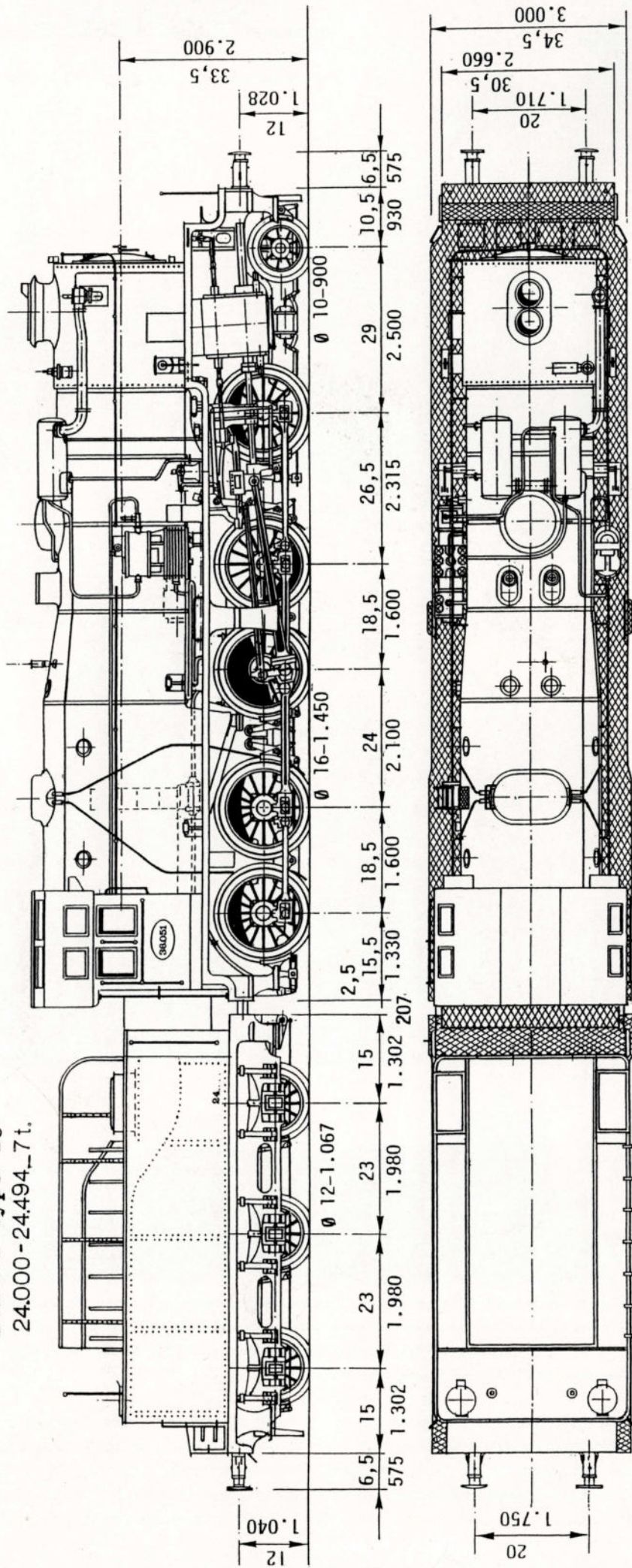
3. La 4405, future 3605, future 36.005. A l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles en 1910, la locomotive 4405 construite par Haine-St-Pierre fut peinte en jaune canari. En 1931, cette loco fut renumérotée 3605 et à nouveau le 1er janvier 1946, en 36.005. Sa mise hors service intervint en juin 1951. Photo: collection Max Delie.

pas fait de vieux os sur notre réseau. Au cours de la Première Guerre mondiale, quelques exemplaires furent ainsi vendus en Russie et dans les années trente déjà, les premiers exemplaires de ce type furent mis au rancart. Quelques locomotives ont toutefois survécu à la Seconde Guerre mondiale et ont ainsi été renumérotées à cinq chiffres, mais quelques-

unes à peine sont restées en service ou ont été versées dans une réserve stratégique. Au début des années '50, toutes les rescapées furent alors irrémédiablement mises hors service.

A l'origine, ces locomotives furent peintes en livrée brun chocolat, la boîte à fumées étant noire, ainsi que les roues. Seule la 4405 reçut une livrée jaune canari (!), à l'occasion de l'Exposition Universelle de 1910. A partir de

Tender type I8
24.000 - 24.494,7 t.



TYPE 36
NMBS-SNCB
36.001 - 36.093
V.B.-EX. : 36.051

1931, ces locomotives apparurent graduellement en livrée verte, furent pour la première fois désignées sous le type 36 et numérotées d'abord à quatre chiffres, ensuite à cinq chiffres à partir de 1946.

Le modèle réduit

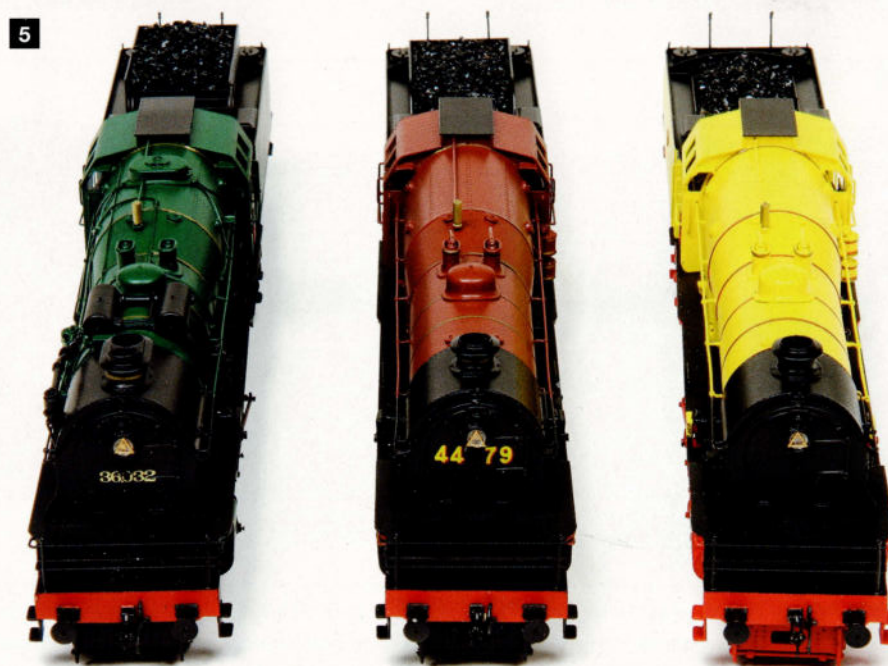
La production d'une nouvelle locomotive à vapeur à l'échelle H0 est toujours une entreprise risquée, certainement en sachant que le nombre d'amateurs de la vapeur est assez réduit. Du point de vue popularité aussi, ce type 36 ne risquait pas de rivaliser avec les types 1, 12 ou 29, bien plus célèbres. En plus, seules quelques personnes peuvent encore se vanter d'avoir vu ce type de loco en service actif et par ailleurs, le matériel photographique illustrant ce type est souvent réduit à la période allant des époques I et II jusqu'en 1946, car des photos de ces engins après la Seconde Guerre mondiale sont très rares. Et pourtant, Guido Olaerts a relevé ce défi. Ceci s'est à nouveau réalisé en collaboration avec la firme 'Lik Enterprise' sud-coréenne, qui s'est entre-temps taillé une solide réputation dans la réalisation de modèles réduits en laiton. Ceci veut dire que nous sommes en présence d'un modèle constitué entièrement de pièces en laiton, qui présente d'excellentes qualités de roulement et qui de plus, répond à des exigences très élevées de qualité, tout en respectant les normes en vigueur à l'échelle H0.

Treinshop Olaerts propose trois variantes de livrées, dont celle d'origine en brun, portant le matricule 4479 de l'Etat Belge d'époque I (jusqu'en 1931), ainsi que la livrée jaune canari portant le matricule 4405. En outre, trois matricules différents sont proposés dans la livrée traditionnelle verte, dont deux à quatre chiffres d'époque II (les 3651 et 3663) et un à cinq chiffres d'époque III d'après 1946 (la 36.032). Quatre de ces cinq modèles portent une plaque de constructeur différente sur l'abri du machiniste. Seules les 36.032 et 3651 en livrée verte ont été construites par la firme Energie de Marcinelle. Les autres proviennent

6. La 4405 fut la seule type 36 à avoir été peinte en jaune canari avec roues rouge carmin, à l'occasion de l'Exposition Universelle de Bruxelles, en 1910.



4. Trois variantes de livrées sont disponibles, dont la livrée d'origine brune d'époque I et la livrée verte des époques II et III.



5. Chaque loco a une face avant adaptée. Sur la version jaune, le matricule de l'engin est absent de la porte de la boîte à fumée. Chaque modèle porte en outre un fanal typiquement belge à l'avant.

de Gilly (3663), de la société Franco Belge de La Croyère (4479) et d'Haine-St-Pierre (4405). Seuls les modèles en livrée verte portent une affectation de remise. Tous ces modèles sont pourvus d'un réchauffeur ACFI et d'un dou-

ble échappement. Au cours de l'époque I, ces locomotives ne disposaient encore que d'un échappement simple et comptaient un dôme de sablière en moins sur leur chaudière.

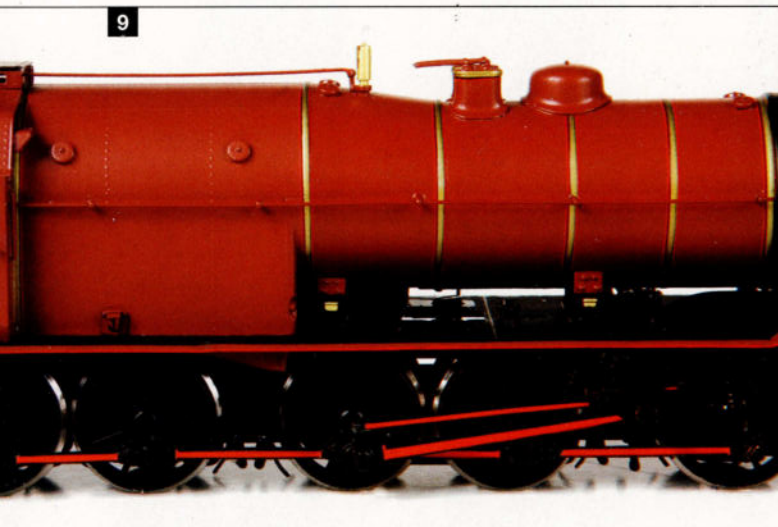
A l'origine, ces locos étaient encore équipées d'un compresseur simple Westinghouse, disposé à gauche contre l'abri du machiniste. Ce dispositif fut remplacé plus tard par un



7. Sur l'abri du machiniste, on retrouve la plaque du constructeur en laiton sous le matricule et à côté de l'abréviation de la remise. Les vitrages clairs comme du cristal sont collés avec soin.



8. Examinez le matricule 4479 réalisé en jaune, avec une ombre rouge. Le fanal porte un petit triangle et la cheminée est ornée d'un liseré or. Admirez également la reproduction de l'attelage.



9. es cercles de chaudière sur la version brune sont bordés d'un fin liseré rouge et noir. L'embellissage est en maillechort gravé solide et a été noirci, avec une touche de rouge en son centre.



10. La loco datant des époques II et III présente quelques éléments supplémentaires, comme un réchauffeur ACFI derrière le double échappement, ainsi qu'un compresseur Westinghouse bi-compound et une sablière supplémentaire.

Plus

- Entièrement en laiton
- Parfaitement à l'échelle
- Très bonnes qualités de roulement

Moins

- Un prix de vente élevé
- Un tirage exclusif et en petite série

compresseur bi-compound de fabrication Westinghouse, qui fut alors disposé à droite de la chaudière. Outre quelques petites différences visibles sur la chaudière, chaque tender était pourvu d'une rehausse de la soute à charbon.

Chaque version de cette locomotive a sa propre peinture. Non seulement la teinte, mais aussi le matricule, la plaque de constructeur et l'indication de la remise propriétaire ont

été apposés avec beaucoup de soin. La teinte brune utilisée a été dérivée des modèles réduits qui étaient visibles au Musée des Chemins de fer (entre-temps fermé au public!) de Bruxelles-Nord. Les cercles de chaudière de teinte dorée présents sur la livrée brune sont délimités par un filet rouge et noir; ceci se voit également sur les blocs-cylindres. Le tablier est bordé d'une fine bande rouge. Sous le matricule de l'engin, on trouve une plaque de constructeur gravée, sur laquelle on peut lire à la loupe la mention 'Société Franco Belge - La Croyère'. Un détail particulièrement réussi: l'ombre rouge sur le matricule peint en jaune chamais, présent sur la porte de la boîte à fumée et à l'arrière sur le tender. Pour la livrée en jaune canari, Treinshop Olaerts est parti des indications reprises sur d'authentiques documents émanant de son constructeur de l'époque. Sur cette variante également, les cercles de chaudière sont agrémentés

d'un liseré rouge supplémentaire, tandis que l'on retrouve sur l'abri du machiniste et sur le tender un encadrement rouge foncé. Sur cette loco, les roues et le tablier sont en rouge carmin. Pour la variante en livrée verte datant des époques II et III, Treinshop Olaerts a opté pour une livrée avec un cadre fait d'une fine bande noire et jaune sur le tender. Un élément frappant: le filet jaune présent sur le bord du tablier et sous le tender. Sur la majorité de ces locomotives, seul le flanc du tablier sur la partie 'locomotive' était agrémenté d'une bande rouge complète.

De ce modèle en laiton, un tirage réduit à 200 exemplaires a été réalisé, dont une partie en 'deux rails' et une autre en 'trois rails'. Ces derniers (compatibles Märklin) disposent de boudins de roues plus hauts, ainsi que d'un frotteur pour la prise de courant via les plots centraux. Quant aux exemplaires destinés



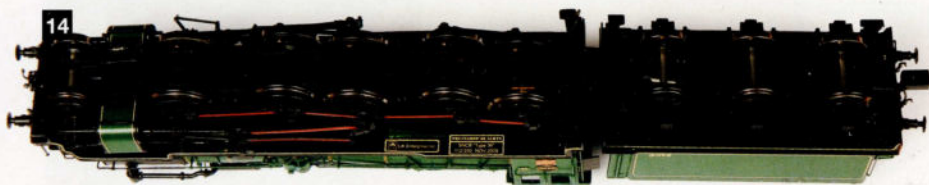
11. Chaque tender dispose d'une soute à charbon adaptée. La construction de ces modèles tient compte de l'époque choisie.



12. Le tender est accouplé à la machine au moyen d'un attelage court. Les portillons de l'abri sont mobiles. Admirez également la finition de l'intérieur.



13. Chaque modèle est pourvu de tampons à ressorts et d'un boîtier pour coupleur d'attelage normalisé à l'arrière. Les feux s'allument en fonction du sens de marche. Les roues sont suspendues.



14. Grâce à la construction particulière du châssis, les essieux peuvent bouger quelque peu latéralement, de façon à pouvoir négocier des courbes serrées et des aiguillages courts. La motorisation se transmet aux quatre essieux.

au 'deux rails', ils sont pourvus de roues aux normes RP25, à fins boudins. Toutes les roues sont à suspension, afin qu'elles soient en parfait contact avec les rails: ceci est surtout nécessaire pour les locomotives utilisées sur un réseau digital, et certainement lorsqu'un module 'sons' est utilisé, car lors de chaque interruption de courant, ce décodeur sons relancera automatiquement la procédure de démarrage... Afin de garantir une bonne prise du courant, un petit ressort supplémentaire a encore été ajouté à la dernière minute

sur le bissel avant. Pour ce faire, un collaborateur de Lik Enterprise est venu spécialement en avion depuis la Corée du Sud, pour en équiper l'un des modèles!

Ce modèle est pourvu d'un moteur à cinq pôles et d'un volant d'inertie. La transmission de l'effort moteur se réalise au moyen d'une vis sans fin et d'engrenages sur le 4ème essieu. Les bielles d'accouplement veillent à la transmission de cet effort aux autres roues motrices. Les essieux disposent d'un jeu latéral suffisant afin de ne pas être gênés par le

mouvement des bielles, lors de la prise de courbes serrées, par exemple. Le tender est accouplé à la machine au moyen d'un mécanisme à attelage court. La transition entre le tender et l'abri du machiniste est réalisée au moyen d'une tôle flexible et de portillons mobiles. A l'arrière du tender se trouve un simple boîtier normalisé. A l'avant de la locomotive se trouve une représentation d'un attelage classique. L'électronique pour les fonctions digitales, les phares réversibles selon le sens de marche et un générateur de fumées optionnel est installée dans le tender. On y trouve également l'espace nécessaire pour un décodeur sons, ainsi que pour un haut-parleur ovale, qui doit être commandé séparément. Comme les sons d'une véritable type 36 ne sont plus disponibles, Treinshop Olaerts a fait appel à la maîtrise et à l'expérience de la firme ESU pour créer des sonorités réalistes pour son LokSound.

Treinshop Olaerts a fait attendre longtemps les amateurs de modèles exclusifs avec cette type 36 : le choix de ce type n'était toutefois pas évident. Il en résulte un modèle en laiton parfaitement réalisé à l'échelle, qui présente de très bonnes qualités de roulement. Les trois variantes de livrées sont toutes réalisées avec soin. Malgré un prix de vente minimal de 1.495 €, ce modèle trouvera sans aucun doute des acquéreurs parmi un groupe restreint de modélistes. Guido Olaerts pense déjà à la réalisation des prochains modèles en laiton: selon toute vraisemblance, il s'agira de la type 5 pour trains de marchandises et de la type 7 pour trains de voyageurs.

Texte et photos de modèles:

Guy Van Meroye



Au fil de l'eau Entre Beekloo et Houtbroeck

AU COURS DES ANNÉES '50 ET '60 DU SIÈCLE DERNIER, CYRIL J. FREEZER A PUBLIÉ UN GRAND NOMBRE DE PLANS DE RÉSEAUX MODÈLES DANS LE MAGAZINE BRITANNIQUE RAILWAY MODELLER, QUI ONT PLUS TARD ÉTÉ RÉÉDITÉS SOUS FORME DE BROCHURES PAR PECO. UNE PARTIE DE CES PLANS DE VOIES N'A PAS RÉSISTÉ AU TEMPS, MAIS IL SUBSISTE QUELQUES-UNS DE CES PROJETS QUI SERAIENT SUSCEPTIBLES D'ENCORE INTÉRESSER LE MODÉLISTE CONTEMPORAIN. DANS 'PLANS FOR LARGER LAYOUTS' DE 1960, NOUS AVONS DÉCOUVERT UNE TELLE PETITE PERLE, QUE NOUS AVONS RETRAVAILLÉE À VOTRE INTENTION.

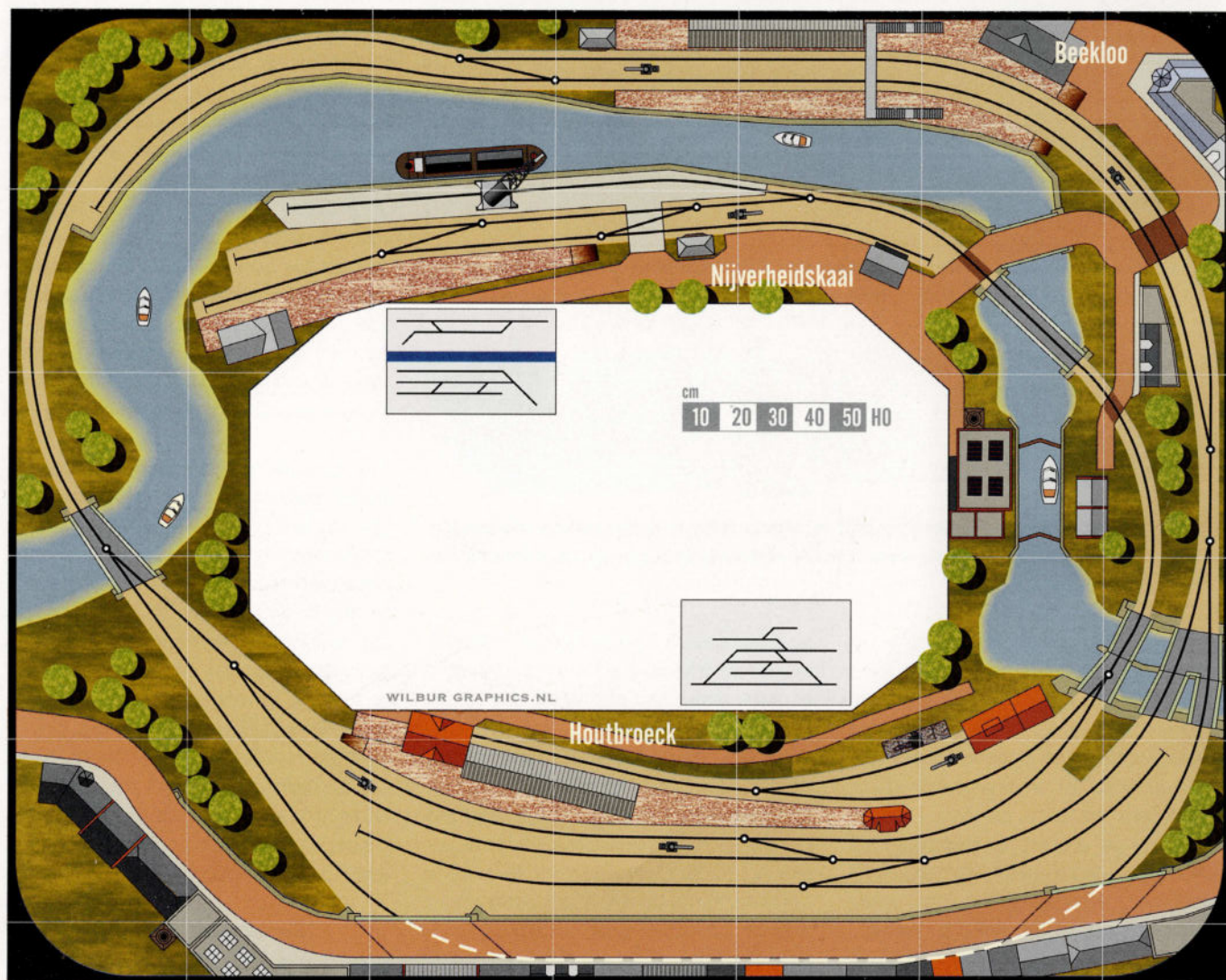
Pour ce projet, Freezer avait repris le classique 'réseau en rond' bien connu, agrémenté d'une ligne secondaire s'en détachant. Caractéristique de sa façon de travailler: l'utilisation efficace de la superficie disponible, ce qui se voit nettement au site. Sur une surface d'à peine 3,35 m sur 2,65, pas moins de trois gares et une rivière sont représentées. Nous n'avons toutefois pas repris la rampe

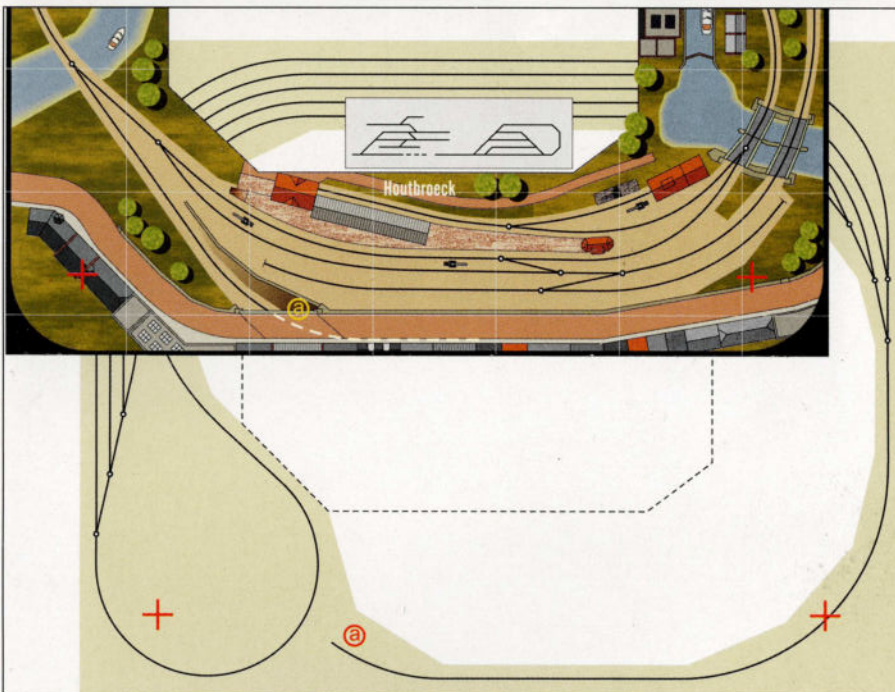
de la ligne secondaire, mais lors de la transposition du projet d'origine dans un contexte belge, les autres éléments ont bien été maintenus. Tout comme dans le plan d'origine, une ligne principale à double voie – et son inévitable densité de trafic – n'a pas été reproduite, mais le spectateur est emporté dans un voyage hors du temps, se situant plus précisément entre les deux Guerres

mondiales. Le parc roulant pour ce réseau modèle sera donc logiquement constitué en majorité de matériel local. Enfin, des signaux mécaniques, des colonnes hydrauliques et des petites gares et cabines de signalisation égayèrent le paysage.

Un ovale

Tout à fait en bas, on trouve la gare d'Houtbroeck, une gare de passage. Avec ses deux voies à quai, sa petite remise pour locomotives et quelques possibilités de manœuvres, il s'agit de la gare la plus importante de ce réseau. Le site est bordé à l'arrière par une route située en surplomb, avec un habitat urbain. Une voie de circulation se faufile par-dessous, ce qui fait que Houtbroeck ne doit





Dans la réalité aussi, l'espace disponible est parfois agrandi, comme on peut le voir ici sur cette vue de Dinant. La photo a été prise depuis la citadelle. Photo: HVM.

nombre total de convois qui peuvent circuler sur cet ovale. Entre-temps, des manœuvres peuvent être réalisées sur le Nijverheidskaai: la configuration offre donc suffisamment de variété. Et pourtant, ce projet peut encore être amélioré. Pour commencer, l'ovale pourrait être conçu à double voie. La voie de garage à Beeklo pourrait ainsi être prolongée jusqu'à Houtbroeck, et les deux aiguillages sur le côté droit peuvent être éliminés de façon à ce que le tracé puisse être établi à double voie. Mais cette modification ne changerait toutefois rien au concept de l'exploitation de ce réseau. En fait, l'ovale est doublé, mais rien de plus. La voie de circulation de Houtbroeck offre alors bien plus de perspectives dans cette optique. Sur la variante que nous avons étudiée ici, nous voyons que cette voie se détache du côté droit de l'ovale et donne accès à une boucle de retournement avec voies de garages disposées à un niveau inférieur. Il en résulte un concept d'exploitation modifié dans ses principes mais beaucoup plus vivant, où il est possible de changer de front soit à Beeklo, soit à Houtbroeck, au choix.

plus forcément être exploité 'en rond'. Nous reviendrons sur cette solution, mais suivons d'abord cet ovale et franchissons la rivière. Celle-ci est canalisée, ce qui se voit à la présence de l'écluse que nous pouvons voir du train. Nous arrivons ensuite à Beeklo. Nous y rencontrons une voie de circulation et une unique voie de garage. Après Beeklo, nous retraversons la rivière et sommes repartis vers Houtbroeck. Au départ de cette dernière gare, nous pouvons alors nous engager sur

la ligne secondaire en direction de la gare de Nijverheidskaai. On y trouve un quai de déchargement, ainsi qu'un quai voyageurs et quelques voies de garage.

Une variante

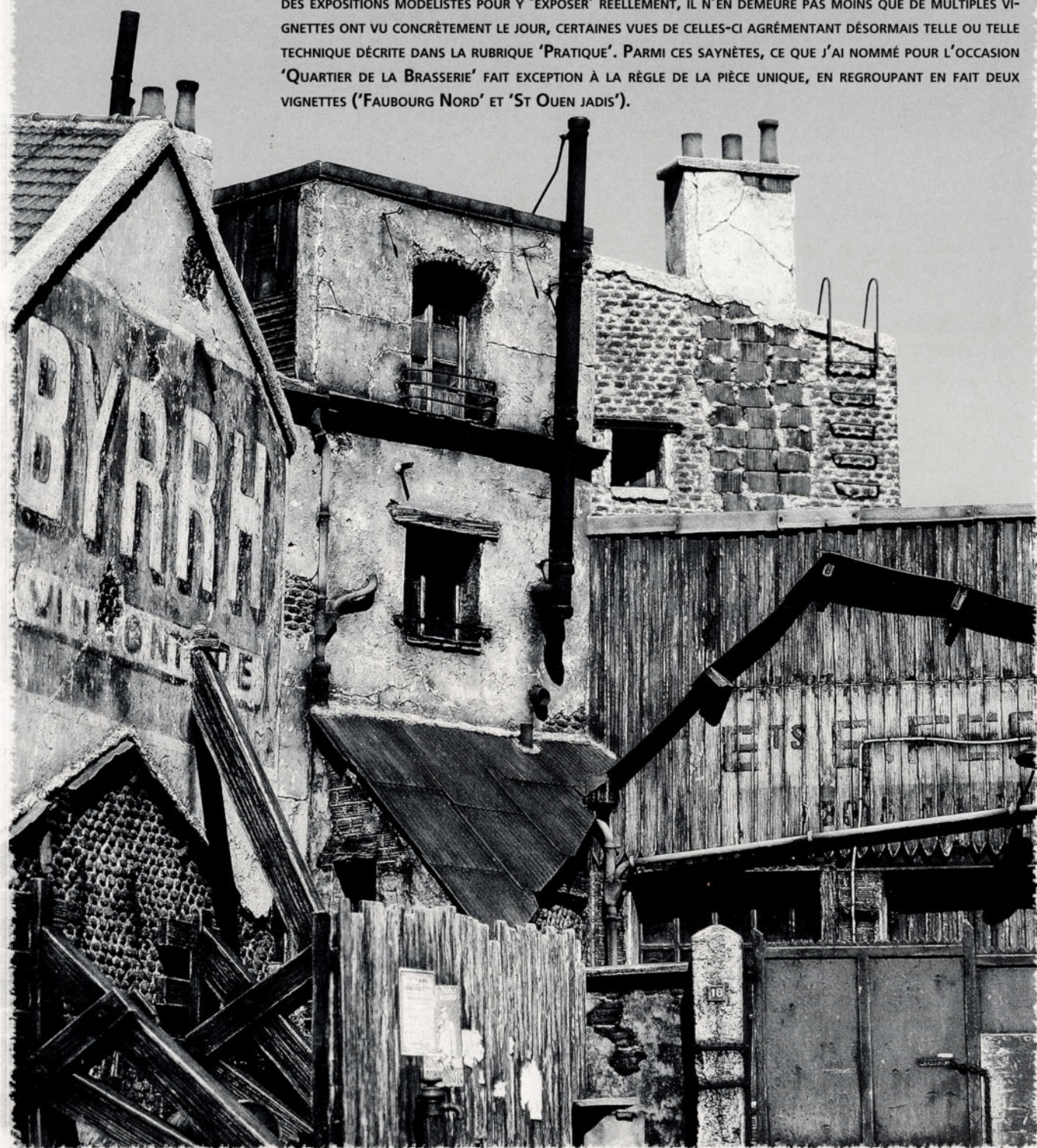
La desserte de ce réseau a été conçue en partant du centre. En principe, l'exploitation peut y être assurée par deux personnes. Tant à Beeklo qu'à Houtbroeck, un train croiseur attendra le feu vert, ce qui porte à trois le

Texte et dessins:
Henk Van Willigenburg



« QUARTIER DE LA BRASSERIE » (1^{er} aperçu)

DANS LES TMM 81 ET 84, VOUS AVEZ PU DÉCOUVRIR UNE PARTIE DE MON TRAVAIL 'ABOUTI', SOIT SOUS LA FORME DE CONSTRUCTIONS PRÉSENTÉES SUR DES MODULES QUASI-ACHEVÉS ('RUE DE LA GLACIÈRE'), SOIT SOUS LA FORME DE DIORAMAS EN 'SHOW-CASES' PRIVILÉGIANT LA RESTITUTION D'UNE ATMOSPHÈRE SUR DES SURFACES RESTREINTES ('CHARBON ET PAVÉS' & 'RUE DE L'USINE'). M'ÉTANT ÉLOIGNÉ DEPUIS DES ANNÉES DES EXPOSITIONS MODÉLISTES POUR Y 'EXPOSER' RÉELLEMENT, IL N'EN DEMEURE PAS MOINS QUE DE MULTIPLES VIGNETTES ONT VU CONCRÈTEMENT LE JOUR, CERTAINES VUES DE CELLES-CI AGRÉMENTANT DÉSORMAIS TELLE OU TELLE TECHNIQUE DÉCRITE DANS LA RUBRIQUE 'PRATIQUE'. PARMI CES SAYNÈTES, CE QUE J'AI NOMMÉ POUR L'OCCASION 'QUARTIER DE LA BRASSERIE' FAIT EXCEPTION À LA RÈGLE DE LA PIÈCE UNIQUE, EN REGROUPANT EN FAIT DEUX VIGNETTES ('FAUBOURG NORD' ET 'ST OUEN JADIS').



Le projet en quelques mots

Celles-ci s'articulent autour de la représentation du paysage urbain d'autrefois jouxtant deux entrées distinctes d'une même vieille brasserie. L'une de ces entrées est accessible à la fois par le rail et par la route

1: Les Brasseries de la Manche possédaient une première entrée donnant directement sur une petite rue pavée, au charme suranné. Cette vue prise il a quelques années m'a servi d'inspiration pour y broder une première composition reprenant les lignes du bâtiment de briques sur lesquelles je viendrai y calquer l'entrée du bâtiment en premier plan, avec son fronton en ciment. Afin d'interpréter tout cela de façon encore plus personnelle, la raison sociale a même été changée, en reprenant le nom d'une brasserie existante ayant été desservie autrefois en proche banlieue parisienne par le chemin de fer industriel d'Aubervilliers.

2: La même entrée avec son lourd portail métallique coulissant, dont l'essentiel des détails sera repris en miniature (hormis les cotes pour permettre l'accès aux wagons). On notera l'aspect du sol cimenté craquelé à l'entrée, ainsi

('Faubourg Nord'), l'autre uniquement par la route ('St Ouen'). Cette composition imaginaire (mais plausible) m'a été inspirée par la situation bien réelle d'une ancienne brasserie aux bâtiments de briques, encadrés dans les maisons d'habitation et

que la corrosion prononcée du portail, sujets que nous avons déjà abordés dans de précédents TMM.

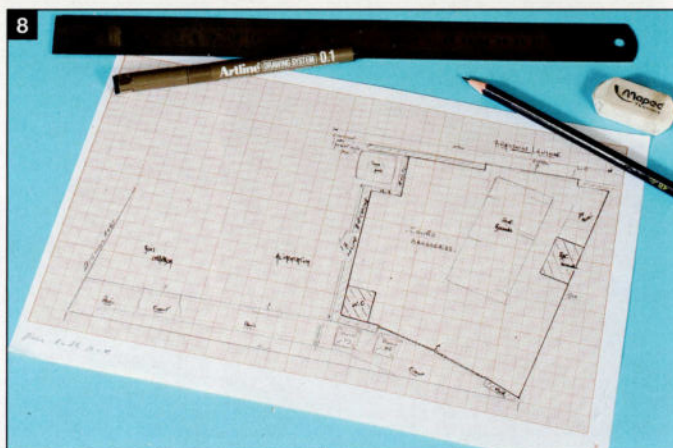
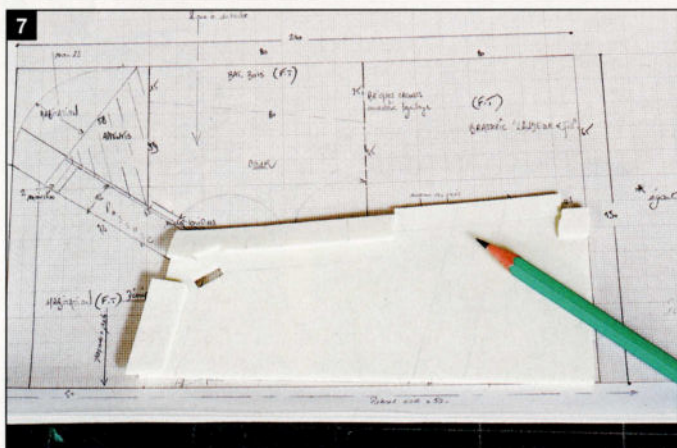
3: L'autre accès aux brasseries, à l'autre bout, se faisait par une rue plus large donnant sur une minuscule cour fermée par un portail métallique à deux battants (déposé depuis belle lurette). Remarquez l'architecture du bâtiment en briques, tout à fait similaire à celui de l'autre entrée, ainsi que l'imbrication de cet ensemble industriel dans l'environnement urbain dense. Cette situation particulière me sert actuellement d'inspiration pour la création de la deuxième vignette, où certains détails vont être repris, tandis que d'autres (comme une partie de la bâtisse à gauche) vont être gommés pour être remplacés par des constructions au cachet plus marqué.

donnant sur des rues pavées (seul le branchement 'fer' avec rails à gorge ayant été adjoint dans mon interprétation miniature). Si 'Faubourg Nord' est sur le point d'être achevé à ce jour, l'autre vignette est actuellement en chantier, avec la construction de façades diverses (dont certaines sont d'ores et déjà finies) et l'élaboration de nombreux éléments typiques.

Avec ce court premier volet, voici quelques vues des premiers éléments de cet ensemble, où l'essentiel du travail se trouve focalisé sur la composition scénique – l'hyper-détail – ainsi que sur l'atmosphère que je souhaite rendre à terme au travers des prises de vues futures. Au gré de l'avancement de mon travail, je vous ferai découvrir en images la réalisation d'un élément ou d'une partie bien précise du deuxième mini-dio...

Pour l'heure, voici quelques vues permettant de mieux comprendre et d'appréhender la démarche très particulière permettant de telles transpositions modélistes, du repérage photos à la réalisation concrète en miniature, le tout passé au travers d'un filtre...





4: Parmi ces détails intéressants dans cette modeste cour, le pont-bascule juste à l'entrée du bâtiment principal sera reproduit non pas en ciment, mais en platelage de bois, avec renforts de bandes métalliques, pour lui donner un aspect plus ancien. Là encore, je vous avais présenté dans un précédent TMM le kit de bascule Zébulon, qui pourrait tout à fait être détourné de son utilisation première pour être utilisé à juste titre, ici. Pour ma part, j'envisage une construction intégrale qui me permettra d'y adjoindre différents détails (comme une bascule en résine) : je vous en reparlerai.

5: Juste à l'entrée dans le renforcement, un pe-

tit édicule d'aisance en brique prend place. Cette situation particulière sera aussi évoquée, le bâtiment étant déjà fin prêt, réalisé à partir de la cabane en briques Zébulon, décrite dans le TMM 82.

6: Bien que situé en d'autres lieux, cet ensemble d'anciennes inscriptions figurant à l'entrée d'une brasserie tout à fait similaire habillera agréablement un des pignons donnant sur la cour. Même si les marquages ne seront pas reproduits en l'état, une transposition libre en modélisme affirmera la vocation des lieux à ce type d'activités. Une fois de plus, les techniques décrites dans les précédents TMM seront appliquées pour restituer ce genre de

peintures plus ou moins défraîchies.

7 et 8: En partant des situations réelles, les deux saynètes ont été ébauchées librement sur une feuille de papier blanc, puis plus précisément sur du papier millimétré, pour y être casées dans un espace très restreint. Avec la réalisation de vignettes, tenant quasiment dans des boîtes à chaussures, l'essentiel se focalise sur la composition, chaque détail étant pensé pour les prises de vue macro à hauteur d'homme ou en contre-plongée, comme si l'on se présentait devant un bâtiment ou un ensemble de façades réelles pour les photographier.



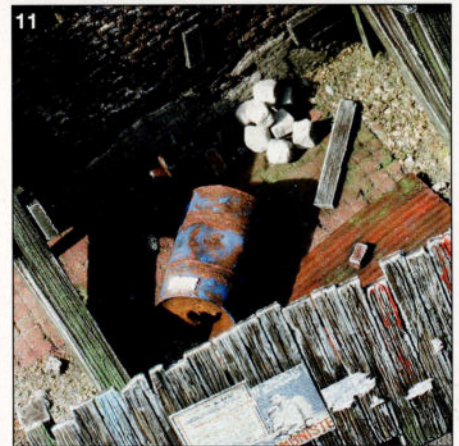
9 : L'un des premiers éléments élaborés pour la vignette 'Faubourg Nord' fut ce pignon fermant la perspective sur la gauche. Réalisé en carton-plume enduit, des étais de soutien (créés de toutes pièces en carte plastique) y ont été plaqués, simulant une façade ébranlée par les bombardements aériens. De telles situations furent courantes dans les années d'après guerre, et bien au-delà.

10: La construction une fois achevée a été intégrée dans un autre groupe de bâtisses, dont seules les parties visibles ont été reproduites (un peu comme un décor de cinéma). L'autre avantage des vignettes tient dans le fait que même achevées, elles restent faci-



lement photographiables en extérieur sous une luminosité naturelle, incomparable pour permettre ce genre de rendu.

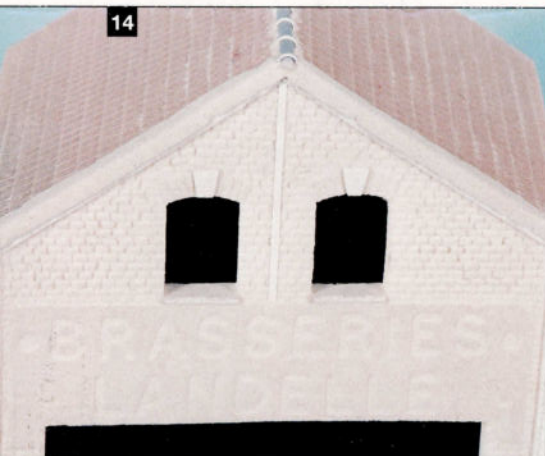
11: Vue plongeante sur le petit bout de terrain vague au pied du pignon, où toutes sortes de détails travaillés vont y prendre progressivement place, pour y donner vie. L'ancien carrelage en tomettes rouge a été réalisé en plâtre gravé.



l'esprit semi-industriel des lieux.

12 & 13: Une des constructions adossée à la brasserie reprend un bâtiment modeste, de petite menuiserie. Réalisé en Forex et carte plastique gravés, il ceinturera le bâtiment massif en briques sur sa gauche et ajoutera à





14

14: A l'image des différentes façades et bâtiments construits de toutes pièces en carton-plume, le bâtiment de la brasserie, réinterprété à mon idée, ne déroge pas à la règle. Ayant repris la forme des ouvertures en partie haute de façade (comme vues sur la photo 02), le fronton a été travaillé avec des lettres Slater's 'imprimées' dans la mousse, pour donner cet effet de lettrages. Remarquez les poutrelles métalliques de structure réalisées avec du profilé Evergreen en 'I', dans lequel j'ai inséré des bandelettes de carte plastique de 12/100 rivetées par repoussement avec une pointe à graver.

la voie noyée à l'entrée de la brasserie.

16: L'entrée des brasseries Landelle, telle que vue avec la première mouture de portail réalisée. Celui-ci ne me satisfaisant à terme que partiellement dans sa patine et son détaillage, un second modèle est en cours de finition et sert actuellement pour mettre en pratique de nouvelles techniques de patines plus avancées (techniques de la laque et du peeling).

17: Pour terminer ce bref aperçu, un plan serré du bâtiment fermant la perspective sur la droite. Ici, la technique de rendu des façades décrépies a été appliquée pour simuler cet aspect de plâtre usé par le temps. Globalement, un tel résultat ne peut raisonnablement être obtenu sans avoir longuement réfléchi au sujet dans son ensemble, pour éviter toute fausse note.

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier

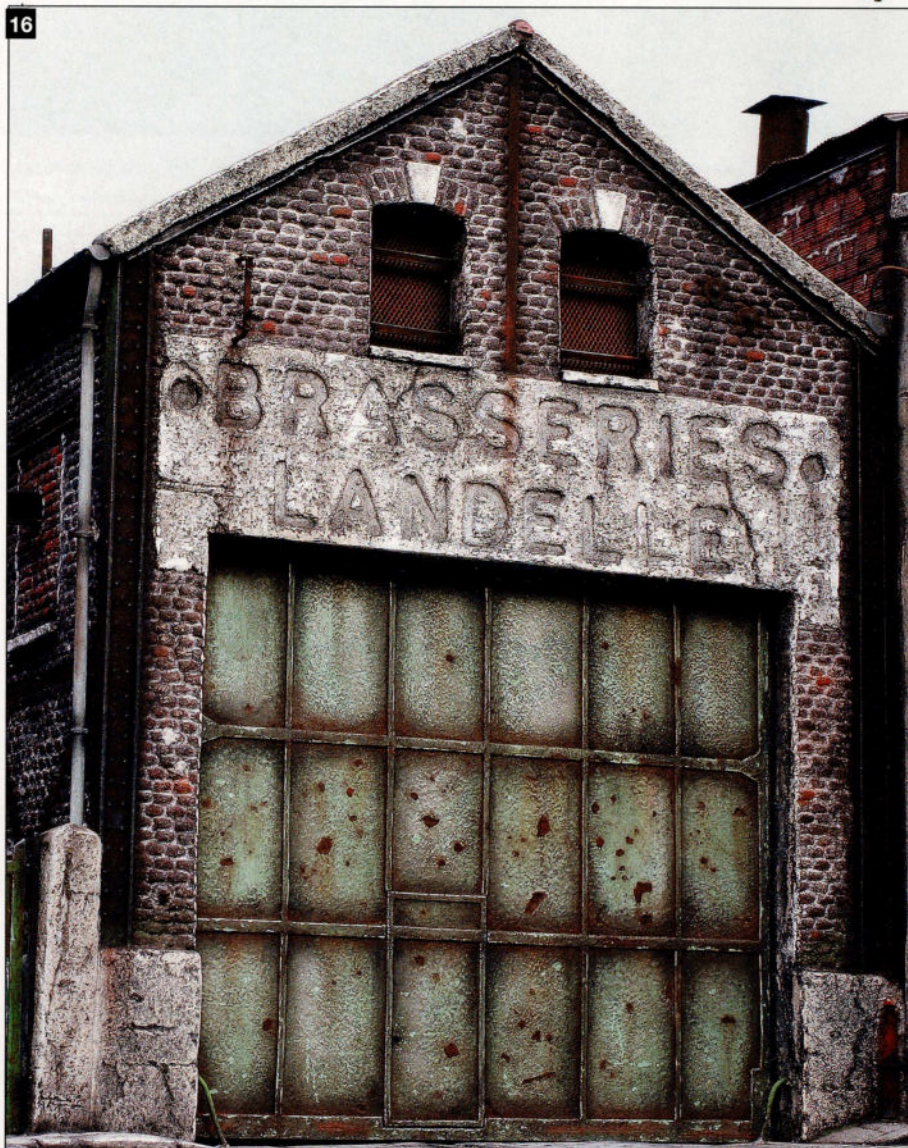


15

15: Le bâtiment en cours de finition est simplement encadré à blanc dans les encoches pratiquées au millimètre dans le sol. La voie en rail Broca a été réalisée grâce à du profilé fine scale produit pour le Club Proto 87, peint puis patiné à la poudre de graphite pour restituer cet aspect de métal poli. Un minuscule locotracteur industriel Decauville est prévu pour figurer en stationnement sur



17



16



La transformation d'une T3 prussienne en une type 59 belge

AU MOYEN D'UNE SÉRIE DE TROIS ARTICLES, NOUS ALLONS VOUS EXPLIQUER COMMENT TRANSFORMER UNE LOCOMOTIVE T3 PRUSSienne EN UNE VAPEUR BELGE DU TYPE 59. FINI DE RÉVER: «AH! SI MA T3 POUVAIT ÊTRE UNE TYPE 59...» POUR RÉALISER CETTE TRANSFORMATION, IL EST TOUTEFOIS RECOMMANDÉ DE PARTIR D'UN MODÈLE QUI RESSEMBLE DÉJÀ À VOTRE RÉSULTAT FINAL. DANS LE CAS PRÉSENT, IL S'AGIRA D'UNE T3 DE FLEISCHMANN. COMMENÇONS DONC L'OPÉRATION, QUI NOUS PROCURERA BIEN DU TRAVAIL, MAIS AUSSI BEAUCOUP DE PLAISIR!

Un peu d'histoire

La 59.001 a été construite par Henschel en 1913 (n° de constructeur 11579) et faisait partie du type 'Bismarck Neu', le type 'Ct' pour services locaux et manœuvres en gare. Cette loco fut livrée à la compagnie privée du Wittenberge-Perleberger Eisenbahn, une ligne secondaire de 10,5 km, située à 95 km au nord de la ville allemande de Magdebourg, où la loco reçut le matricule 105.

Le 1er janvier 1941, cette ligne fut cédée à la Deutsche Reichsbahn, où cette loco fut rebaptisée 89.951. Par l'attribution de ce matricule, les responsables ferroviaires allemands suggéraient indirectement que cette

petite loco faisait partie de la classe des T3. La série 89 comportait en effet principalement des T3. Notre T3 fut mise le 18 juin 1944 à la disposition de l'armée allemande (la 'Wehrmacht') et affectée à la desserte du dépôt de munitions belges situé dans le bois de Petit-Roelux-lez-Nivelles, au bout d'une ligne militaire se débranchant de la ligne Bruxelles - Charleroi, à proximité de la halte (disparue) de Bois-de-Nivelles. Ceci explique pourquoi cette loco fit partie de l'effectif de la remise de Baulers et qu'elle portait l'abréviation télégraphique 'FSU', le 18 avril 1944...

Cette loco fut enrôlée par la SNCB le 7 octobre 1944 et y reçut d'abord le matricule 5900; elle fut mutée à Schaerbeek, afin d'y être utilisée sur le Dépôt central de la Voie à Haren. Le 1er janvier 1946, cette loco fut renumérotée 59.001 et comme l'illustre la photo, portait alors l'abréviation télégraphique 'FSR' (pour Schaerbeek).

En juin 1946, la 59.001 fut radiée des effectifs et restituée en 1950 à la DB (la Deutsche Bundesbahn), en compagnie d'autres locomotives allemandes ayant formé un butin de guerre à la fin de la Seconde Guerre mondiale. C'est entre le 1er et le 30 juin 1954 que ces locos - froides - furent transférées vers Aachen Rode Erde (via Montzen). La 59.001 fut ensuite ferrailée par la DB.

La 59.001 en modèle réduit

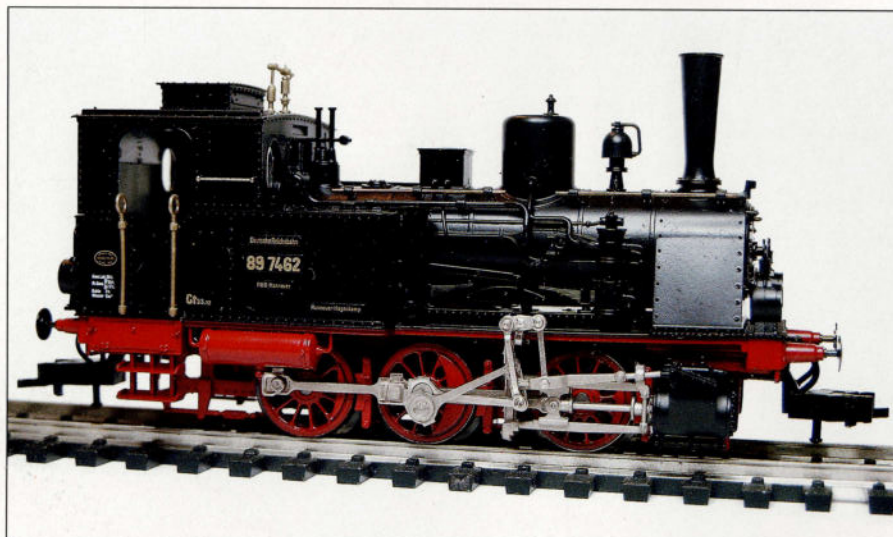
Comme déjà mentionné ci-dessus, la 59.001 n'était pas une véritable T3, mais une 'Ct',

De quoi avons-nous besoin ?

- Une T3 Fleischmann (réf. 4010, 4011 ou 874010)
- Un couteau X-Acto avec lames de coupe
- Du papier abrasif fin à grain à partir de 600
- Un Dremel avec fraise et disque de découpe
- Un jeu de limes Modelbouv
- Une scie à découpe.

dite 'Bismark neu'. Mais ce type ressemblait fortement à la T3, tant du point de vue aspect extérieur, qu'utilisation et prestations réalisées. Raison pour laquelle le modèle existant chez Fleischmann peut parfaitement convenir comme base de transformation, moyennant quelques modifications. Ce qui est impossible à modifier est le châssis: sur la T3, l'empattement entre le 1er et le 2ème essieu était plus long qu'entre le 2ème et le 3ème essieu, alors que sur la 59.001, ces deux empattements étaient quasi identiques. Il faudra donc bien accepter ce compromis nécessaire, ce qui n'est quand même pas si grave...

Il y a à peu près deux ans, Fleischmann a sorti un modèle de la 59.001 (référence 874010). Des années auparavant, cette firme allemande avait déjà produit plusieurs variantes de la T3 prussienne. La type 59 belge a été reproduite par Fleischmann en peignant entièrement son modèle en noir et en l'affublant du matricule



Les 4011 et 4010 (illustrée ici) de Fleischmann sont deux modèles allemands qui peuvent être utilisés comme base. Nous les avons trouvés sur eBay pour à peu près le même prix. Attention: il existe quelques versions particulières de la T3 qui coûtent très cher...

59.001. Son prix d'achat est d'environ 175 euros. Il présente des qualités de roulement parfaites, est très détaillé et est doté d'un châssis de teinte noire.

Sur eBay, nous avons trouvé une version allemande de Fleischmann (réf. 4010) pour environ 70 euros. Notre motivation était donc grande pour entamer une transformation complète de cette version allemande. Au fil de cette série de trois articles, nous allons donc vous expliquer comment transformer

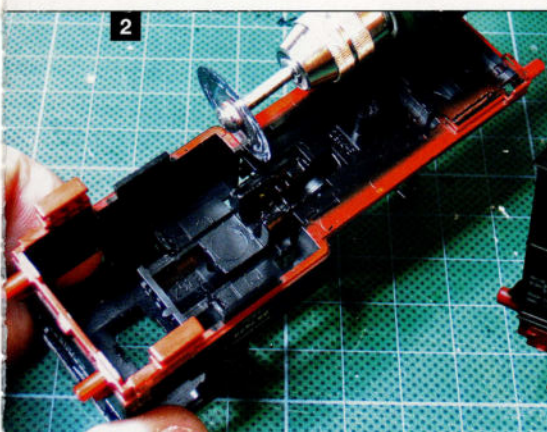
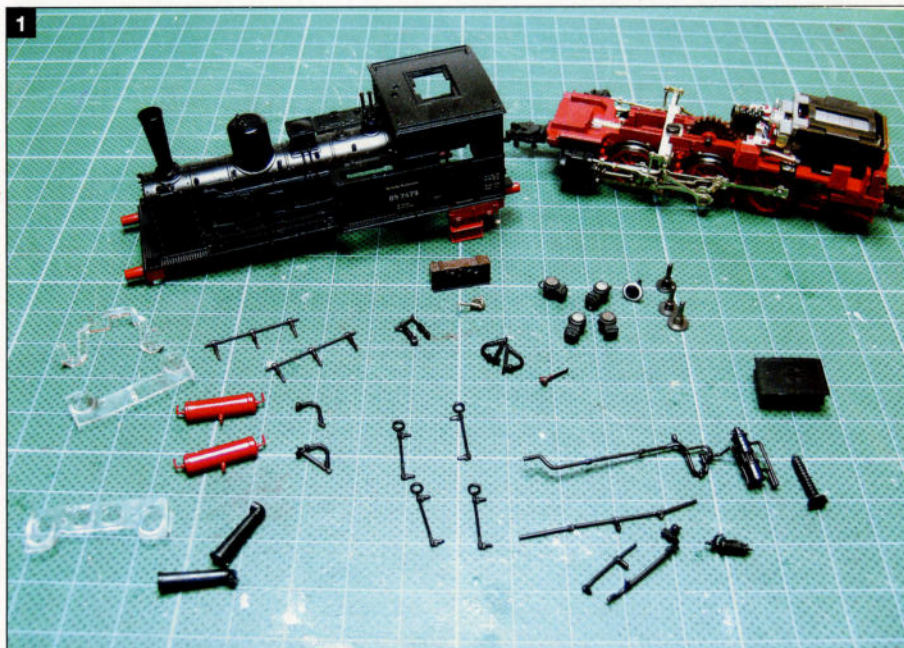
cette T3 allemande en type 59 belge. Nous débutons par le démontage de sa superstructure. Important à savoir: au départ de cette version allemande, il est nécessaire de démonter complètement le châssis (qui est de teinte rouge) afin de pouvoir le peindre en noir. Notre modèle sera correct, à l'exception de l'empattement entre essieux. Quelques pièces de pb Messing Modelbouv nous aideront à en faire un superbe modèle; les références de ces pièces vous seront précisées dans le dernier article.

Sur cette photo issue de la collection de Max Delie, on voit la 59.001 au dépôt de Haren, en 1946. Cette loco a récupéré ses tampons allemands d'origine et porte encore la livrée de guerre allemande, à savoir entièrement noire, les traverses de tête étant rouge.

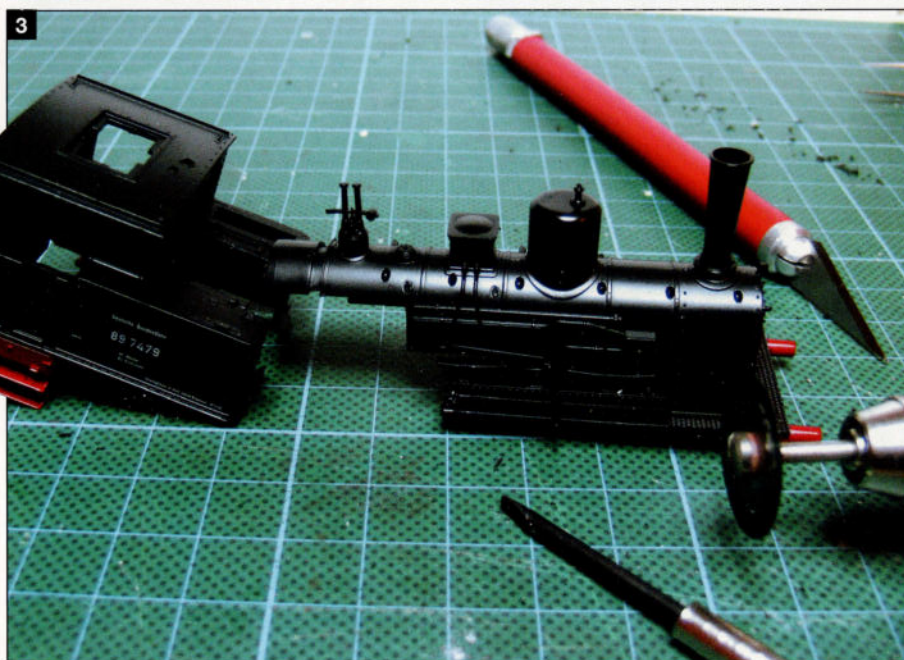


1. La première chose à faire est de déposer le châssis en dévissant la petite vis située sous la loco. Les pièces suivantes seront remontées ultérieurement, mais à ce stade, sont également déposées: le régulateur dans l'abri du machiniste, les vitres, le sifflet sur l'abri, la caisse d'outillage sur la soute à eau, les mains courantes sur l'abri et la paroi de la chaudière, les boyaux d'air comprimé sur la traverse de tête, le cylindre à droite de l'abri et à titre de précaution, les tampons.

Les pièces suivantes ne seront quant à elles plus utilisées: le cylindre de gauche, les fanaux, la trappe d'aération dans le toit de l'abri, les cylindres des soutes à eau et le compresseur disposé le long de la chaudière. Tous ces éléments peuvent être déposés sans devoir les découper ni les scier.



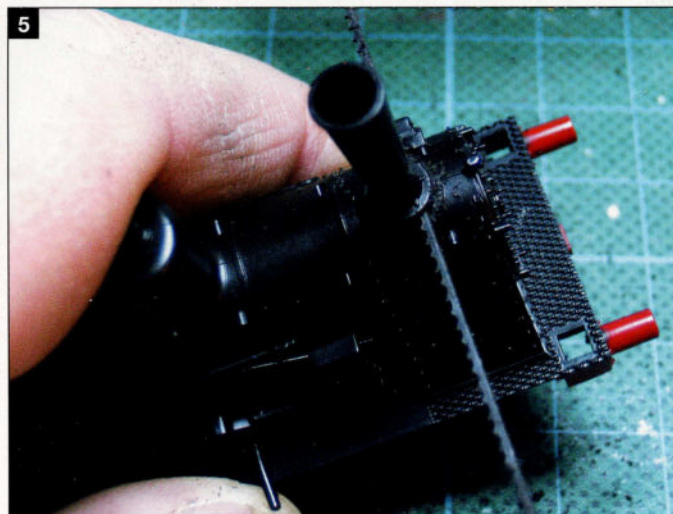
2. La chaudière est séparée de l'abri au moyen d'un disque. Cela se fait en traçant un trait de scie avec précaution entre l'abri du machiniste et la chaudière. Veillez à ce que le disque tourne lentement: un nombre de tours trop élevé fera fondre le plastique et entraîner des dégâts irréversibles.



3. Voici à quoi ressemblent les organes séparés.



4. Ensuite, nous découpons avec une fine scie à découpe la soupape de sécurité disposée sur la chaudière. Cette soupape est de toute façon mal posée et sera remplacée par un exemplaire de pb Messing Modelbouw. Les trappes pour cette soupape sont éliminées par fraisage.



5. La cheminée est déposée de la même manière.

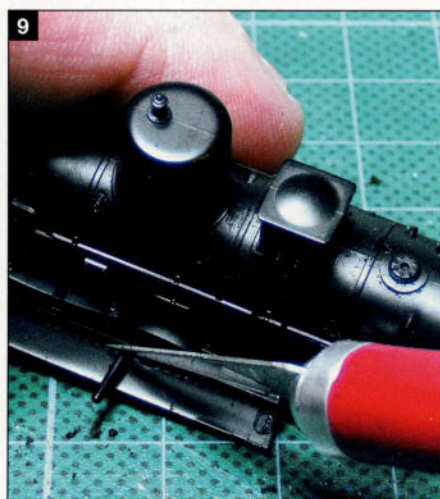


6. Les traces de fraisage, de découpe et de limage sont lissées au moyen d'un bout de papier abrasif. Afin de poncer les surfaces, ce n'est peut-être pas une mauvaise idée que de rendre visite à votre carrossier. Il utilise certainement du papier abrasif à grain très fin: un grain supérieur à 1.000 par pouce au carré n'est pas inhabituel. Si vous lui expliquez votre but, il vous cédera certainement une ou plusieurs feuilles à grain très fin.

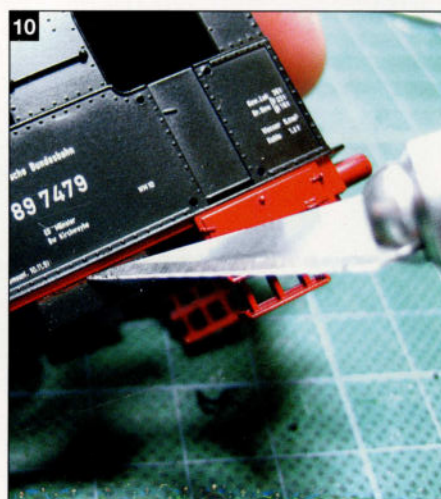
En pratique, nous ponçons d'abord la surface (en métal ou en plastique) avec une feuille au grain de 600, pour terminer avec du 1.500, voire plus.



8. Des deux côtés, un certain nombre de conduites disposées sur la chaudière doivent être déposées; comparez avec la photo de la loco d'origine. Ceci est fonction de la version que vous voulez reproduire.



9. On trouve une telle protubérance en plastique des deux côtés de la loco. Celles-ci sont éliminées avec précaution au couteau, pour être remplacées par un exemplaire plus fin.



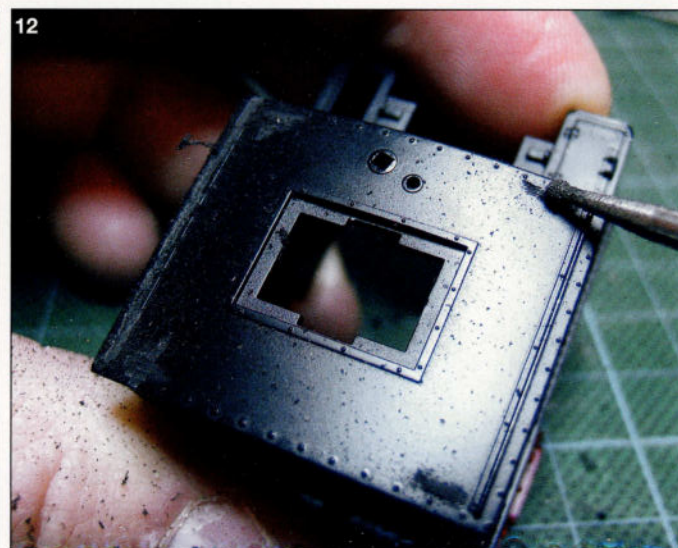
10. Des deux côtés de l'abri se trouve un cylindre qui coulisse sur une patte. Seule la patte disposée à gauche doit être éliminée.



7. Voici le résultat final: une surface parfaitement poncée, qui donne pleinement satisfaction.



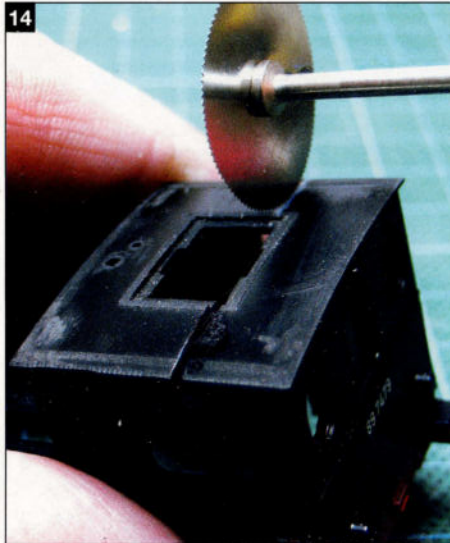
11. La rambarde moulée le long de l'abri doit également être éliminée.



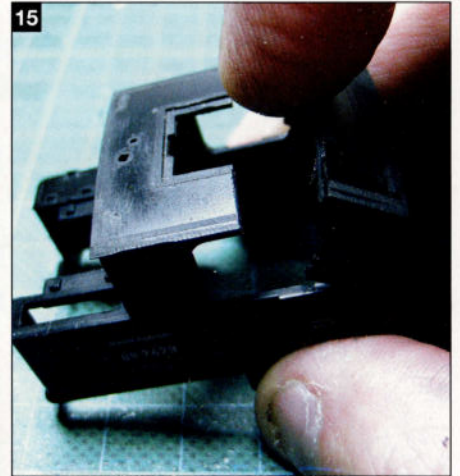
12. La toiture est poncée totalement; elle sera ensuite remplacée par un exemplaire 'fait maison'.



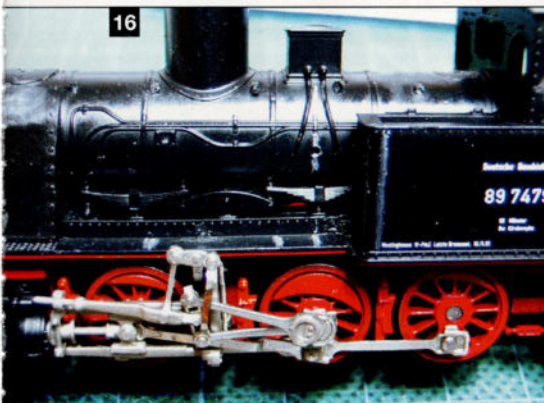
13. Au moyen d'un crayon blanc, nous traçons une ligne visible le long de laquelle il faudra découper pour éliminer la toiture.



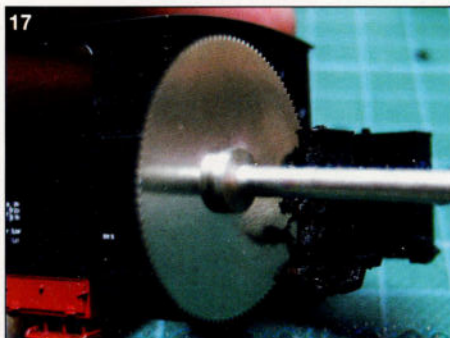
14. La toiture est délicatement découpée en deux parties.



15. La partie inférieure de la toiture a été collée soigneusement à l'arrière par le fabricant. En agissant avec précaution, il est possible de séparer les deux pièces l'une de l'autre sans les plier.



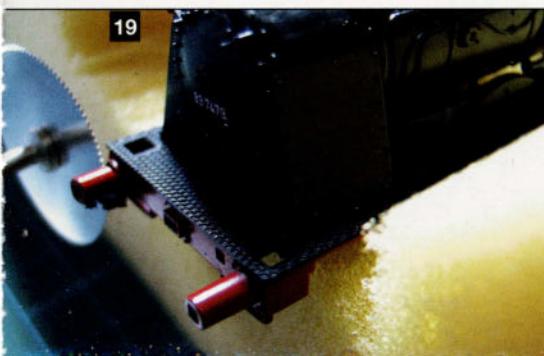
16. Les deux soutes à eau sont trop petites. La ligne blanche sur la soute montre jusqu'où il faut découper. Les lignes blanches sur la chaudière montrent jusqu'où doit venir la soute. Les supports des ressorts à lames viendront jusqu'aux petits traits; ces ressorts seront récupérés pour plus de facilité.



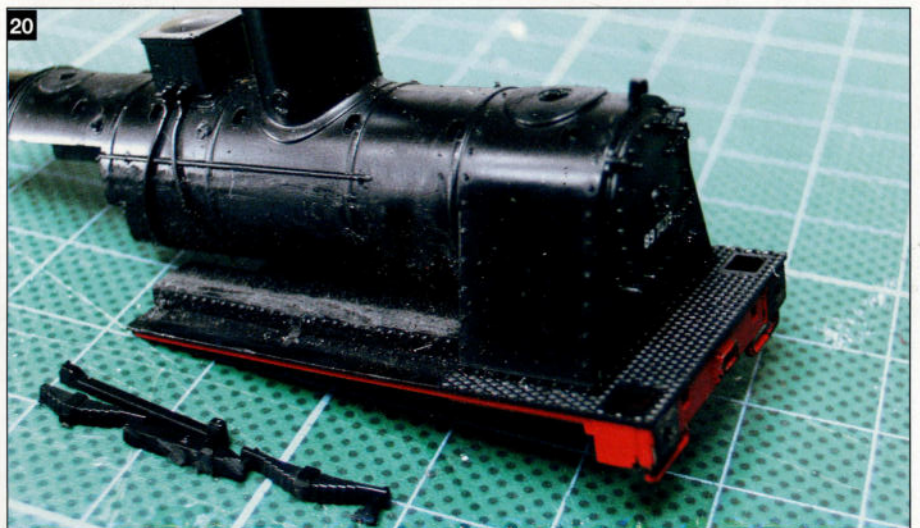
17. La partie avant des soutes à eau est découpée avec précaution.



18. Voici à quoi ressemble l'abri, après son démantèlement.



19. Dans 'Vapeur en Belgique' - l'ouvrage de référence de Phil Dambly - nous avons trouvé en page 276 une photo de la 59.001 avec des tampons belges. Comme nous voulons que notre modèle ressemble à cette photo, il est donc nécessaire de découper les tampons en plastique. Les constructeurs qui désirent une version ultérieure de cet engin peuvent donc laisser les tampons d'origine en place.



20. Les ressorts à lames disposés à côté de la chaudière doivent également être déposés. L'endroit où ils se situaient est également poncé avec soin.

Et voilà! Les travaux de démontage sont ainsi terminés. Si vous avez agi avec soin et attention, il n'aura pas été difficile de franchir cette étape. L'article suivant traitera des travaux à réaliser au châssis. Dans le 3ème article, nous terminerons par le remontage et la finition de la superstruc-

ture. Entre-temps, vous pouvez débiter vos recherches d'une T3 sur eBay...

Texte et photos: Jean-Luc Hamers
Remerciements à Max Delie,
pour les infos concernant la 59.001.



De la caténaire belge

Un système 'fait maison' de MSC De Kempen (3)

La construction d'un portique pour caténares et ses différentes variantes



DANS DEUX NUMÉROS PRÉCÉDENTS (LES TMM 88 ET 89), NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ COMMENT RÉALISER LES COMPOSANTS PRINCIPAUX POUR UN PORTIQUE BELGE DE CATÉNAIRES. MAIS AVANT DE POUVOIR ASSEMBLER UN PORTIQUE COMPLET, DEUX PETITES PIÈCES DOIVENT ENCORE ÊTRE CONFECTIONNÉES, À SAVOIR DEUX JEUX DE DEUX PIÈCES POUR UN PORTIQUE STANDARD ENJAMBANT UNE DOUBLE VOIE.

Il s'agit d'abord d'un petit profilé en 'H' de 3 mm qui doit être soudé sur une éclisse

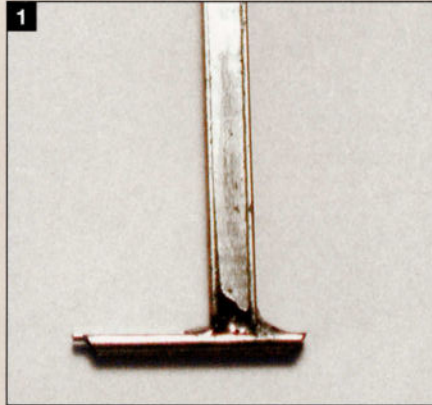
Roco et qui doit ensuite être raccourci à une longueur de 3 mm. Cette pièce doit

être montée au-dessus du mât vertical du portique. La façon d'opérer est similaire à celle utilisée pour souder le mât vertical à l'éclisse, expliquée dans la première partie de cette série d'articles.

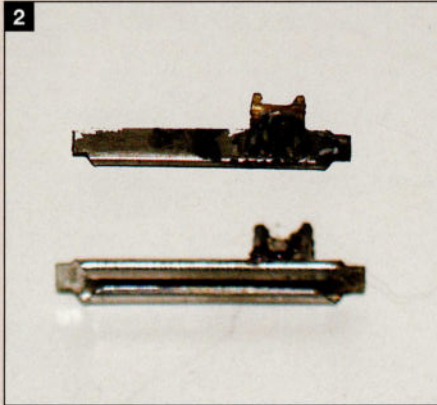
En second lieu, les points de suspension

Etape par étape:

* Le profilé de 3 MM sur l'éclisse

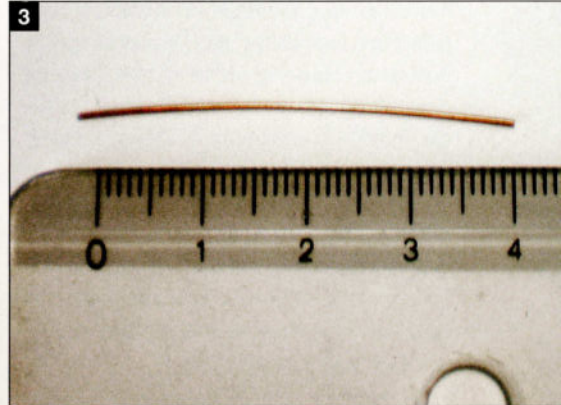


1: Soudez le profilé de 3 mm perpendiculairement à l'éclisse, comme décrit dans la partie 1.

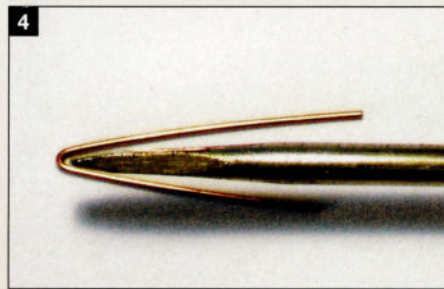


2: Limez le profilé jusqu'à 3 mm au-dessus de la surface de l'éclisse.

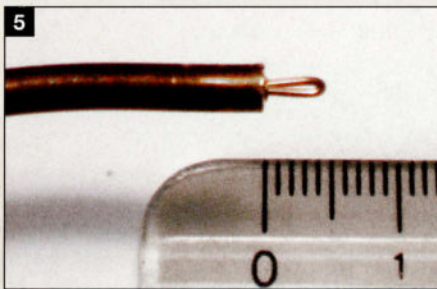
* Le point de suspension des fils caténares



3: Découpez un bout de fil à souder sur une longueur d'environ 4 cm.



4: Courbez le fil à souder autour de la pointe d'un petit tournevis plat.



5: Insérez les deux extrémités dans une busette de laiton de façon à ce que 4 mm restent à l'air libre.



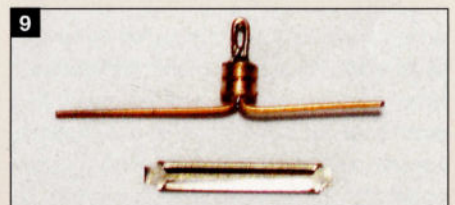
6: Fixez la boucle par soudure à l'extrémité de la busette de laiton.



7: Au moyen du coupe-busettes, confectionnez une imitation d'isolateur, comme déjà décrit précédemment pour la confection des supports d'anti-balançant.



8: Voici le résultat après que la pièce ait été détachée de la busette de laiton.



9: Courbez les deux tiges selon un angle de 90° dans le prolongement de chaque fil.



10: Et découpez les tiges de façon à ce qu'elles soient à peine plus courtes que la longueur de l'éclisse.

des fils caténares doivent également être confectionnés. Pour ce faire, nous utilisons:

- une éclisse Roco;
- un bout de fil à souder de 0,6 mm de diamètre;
- un fil en laiton de 1/8 de diamètre.

La façon de procéder

Prenez un bout de fil à souder d'environ 3 cm. Pliez-le en double, en veillant à ce que le pli soit arrondi en le pliant autour de la pointe d'un petit tournevis plat. Ensuite, insérez les deux extrémités de ce fil à souder dans la busette en laiton et en-

foncez les jusqu'au moment où il ne reste plus qu'une boucle de fil à souder de 3 à 4 mm à l'air libre (la boucle doit être assez grande que pour permettre d'insérer au minimum deux fils à souder!) Soudez ensuite le fil à souder à la busette

en laiton. Prenez ensuite le coupe-busettes avec lequel vous avez fabriqué un isolateur et utilisez-le de la même façon que vous l'avez fait pour fabriquer un support d'anti-balançant (voir 2ème partie). Après que la busette en laiton ait été découpée, pliez les deux extrémités du fil à souder selon un angle de 90° en les faisant se séparer. Ensuite, découpez ces deux extrémités de façon à ce qu'elles s'ajustent exactement à la longueur d'une éclisse. Il ne reste plus alors qu'à souder l'isolateur avec sa boucle à cette éclisse. Pour chaque support d'anti-balançant que vous aurez fabriqué, vous aurez besoin d'un point de suspension.

Le montage d'un portique de caténaires standard pour deux voies sur le réseau

Un portique standard est composé des éléments suivants:

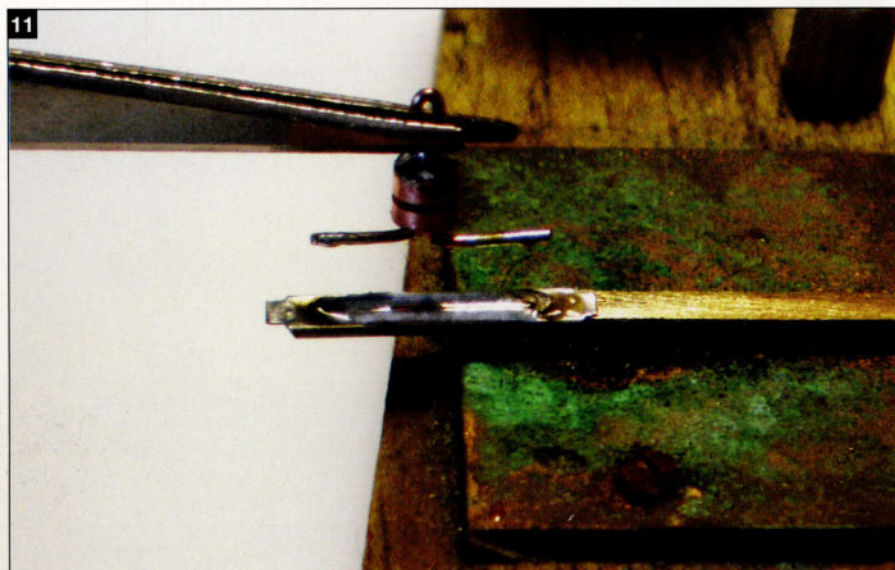
- Deux mâts verticaux;
- Une traverse faite à mesure;
- deux supports d'anti-balançant;
- deux profilés courts de 3 mm en 'H';
- deux points de suspension.

Pour le montage sur le réseau, vous allez pratiquer comme suit.

Forez deux trous de 6 mm dans la plaque de votre réseau modèle à l'endroit où les mâts verticaux doivent être placés, en veillant à ce que les trous soient bien perpendiculaires. Mesurez ensuite exactement la distance entre les trous, d'axe en axe. A cette mesure, ajoutez exactement 9 mm pour obtenir la longueur exacte de la traverse. Si cette traverse est réalisée exactement à mesure, les deux supports d'anti-balançant et les deux points de suspension peuvent être enfichés sur la traverse. Installez les deux mâts verticaux sur le réseau et fixez-les au moyen d'un écrou M6. Enfichez ensuite la traverse munie de ses supports d'anti-balançant sur ces mâts verticaux: d'abord sur un mât jusque devant l'éclisse; ensuite sur le second mât. Positionnez la traverse de façon à ce qu'elle dépasse des deux mâts verticaux de 3 mm.

Montez pour finir deux courts profilés en 'H' de 3 mm au-dessus des deux mâts verticaux: le portique est alors terminé. Le positionnement exact des supports d'anti-balançant et des points de suspension ne pourra se réaliser qu'après que les fils caténaires auront été tirés. Il va de soi qu'un minimum de précaution est requis lors de ce positionnement.

Si le positionnement des différentes piè-



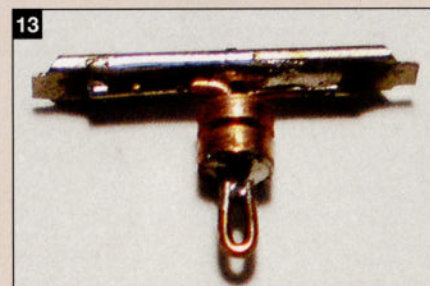
11: Utilisez à nouveau le moule déjà utilisé précédemment, ainsi qu'une petite pince, afin d'éta-mer l'isolateur et l'éclisse...



12: ... et soudez-les ensemble avec suffisamment d'étain pour soudure.

ces se révèle être trop pénible sur le réseau même, il est toujours possible de réaliser cette opération au préalable sur une table. Assurez-vous de la longueur exacte de la traverse de votre portique.

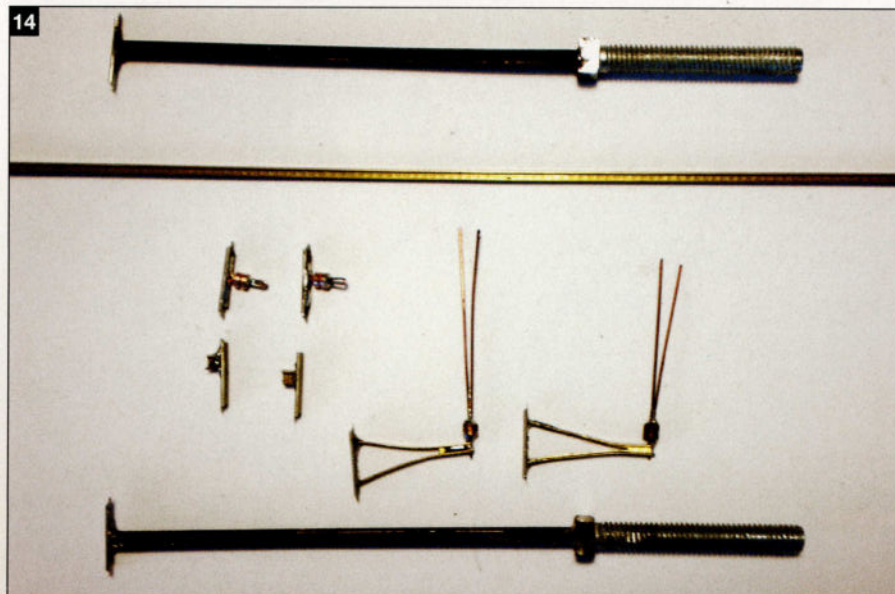
La peinture des portiques dans la teinte ad hoc ne pourra se réaliser que partiellement avant le montage: seuls les mâts verticaux pourront être peints avant leur montage sur le réseau. La traverse ne pourra être peinte qu'après la certitude que la position des supports d'anti-balançant et des points de suspension ne doit plus être modifiée. Lors de la peinture des



13: Après refroidissement, nous obtenons des deux points de suspension nécessaires pour un portique de caténaires à double voie.

supports d'anti-balançant et des points de suspension, tenez également compte du

* Le montage d'un portique de caténares

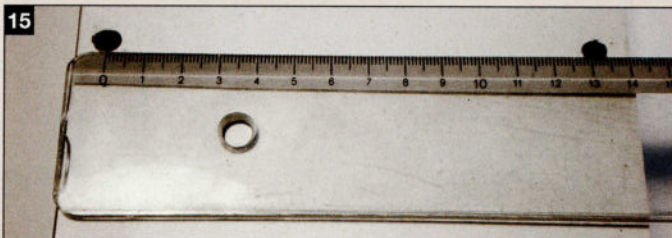


14: Voici toutes les pièces nécessaires pour un portique de caténares standard.

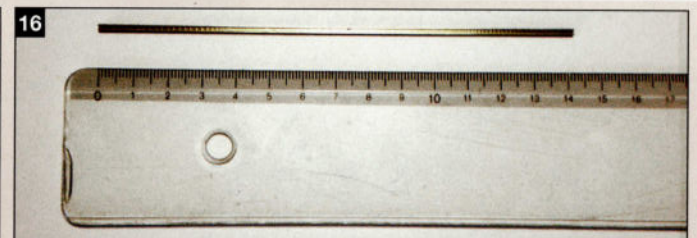
fait que les fils caténares devront encore y être fixés. Nous laissons à chacun la liberté de peindre lorsqu'il l'estimera le plus adéquat; quant à nous, nous n'avons réalisé cette opération qu'après le montage complet des portiques et des fils.

Nous en avons ainsi fini avec la réalisation d'un portique de caténares typiquement belge. Dans la 4ème partie de cette série d'articles, nous vous montrerons comment confectionner les fils caténares et pour terminer le tout, comment fabriquer les moules nécessaires pour le montage final.

Texte et photos: Peter Vercamme



15: Forez deux trous de 6 mm à l'endroit où vous voulez implanter un portique sur le réseau. Mesurez exactement la distance entre les deux trous forés, d'axe en axe (ici: 13,2 mm).

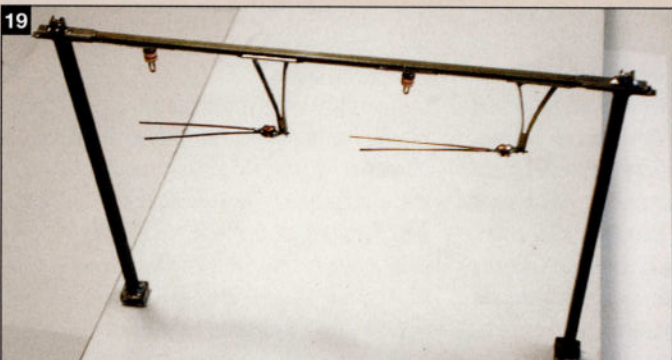


16: Ajoutez à cette mesure 9 mm pour obtenir la longueur exacte du profilé en 'H' de 2 mm: ceci constituera la traverse.

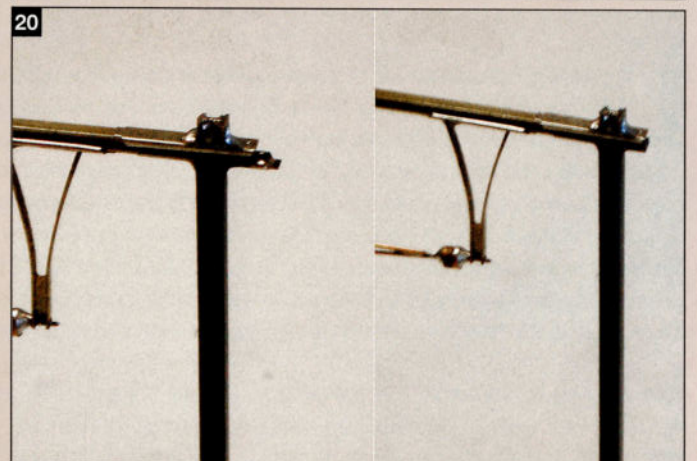


17: Enfichez ensuite les deux supports d'anti-balançant et les deux points de fixation sur la traverse.

18: Montez les deux mâts verticaux sur le réseau.



19: Et assemblez ensuite la traverse sur les mâts verticaux. Laissez dépasser la traverse d'environ 3 mm des deux côtés. Enfichez ensuite les petits profilés de 3 mm au-dessus sur la traverse et juste dans le prolongement du mât vertical. Si cette opération est trop pénible à faire sur le réseau, vous pouvez l'effectuer avant.



20: Les parties qui dépassent de plus de 3 mm (voir à gauche) peuvent être découpées au moyen d'une petite disqueuse miniature (voir à droite).



La **COMMANDER** de **VIESSMANN** Testée à fond

LA CENTRALE 'COMMANDER' DE VIESSMANN EST DEPUIS TOUT UN TEMPS DÉJÀ SUR LE MARCHÉ (DEPUIS 2007) ET APRÈS SA RÉCENTE MISE À NIVEAU, DEVRAIT POUVOIR DISPOSER DÉSORMAIS DE TOUTES LES FONCTIONNALITÉS ANNONCÉES. CE QUI EST JUSQU'À CE JOUR PARTICULIER À LA COMMANDER EST QU'IL S'AGIT DE LA SEULE CENTRALE DIGITALE AVEC LAQUELLE IL EST POSSIBLE DE CIRCULER DE FAÇON ENTIÈREMENT AUTOMATISÉE, SANS L'AIDE D'UN ORDINATEUR. LA COMMANDER ÉTAIT AUSSI LA PREMIÈRE CENTRALE OÙ UN TRACÉ DES VOIES – POUVANT ÊTRE GÉRÉ ET COMMANDÉ – FORMAIT UN DES ÉLÉMENTS DU DISPOSITIF. CECI ÉTANT, CETTE CENTRALE DIGITALE DE VIESSMANN FAIT-ELLE BIEN CE QU'ELLE DEVRAIT FAIRE ? LA COMMANDER EST-ELLE CAPABLE EN OUTRE DE FAIRE FACE À LA CONCURRENCE DES 'ECOS' ET AUTRE 'CENTRAL STATION' APPAREMMENT PLUS POPULAIRES ? IL ÉTAIT DEVENU GRAND TEMPS DE LA SOUMETTRE À UN TEST APPROFONDI.

Vous ne pouvez toutefois pas lire cet article sans une certaine préparation. A cet effet, vous pouvez reprendre notre numéro 77 (de janvier 2009) en mains, pour comprendre un certain nombre de concepts de

base. Dans l'article concernant la nouvelle 'Central Station' de Märklin, nous expliquons de façon approfondie à quoi servent les différents composants de chaque centrale digitale.

Introduction

La Commander est une centrale multi protocole, ce qui veut dire qu'elle reconnaît plusieurs formats numériques. Concrètement, ceci veut dire qu'elle peut travailler avec Märklin (ancien et nouveau) et NMRA-DCC. Viessmann est le premier à avoir sorti un écran couleurs (800 x 400 pixels) sur le marché du modélisme ferroviaire. L'adaptateur de courant fourni (qui fournit du 18 V continu!) délivre un courant de 3 A en voie principale et 1,2 A sur la voie de programmation. Ceci n'est certainement pas exagéré, mais suffira sans doute à la majorité d'entre-nous.

1



2

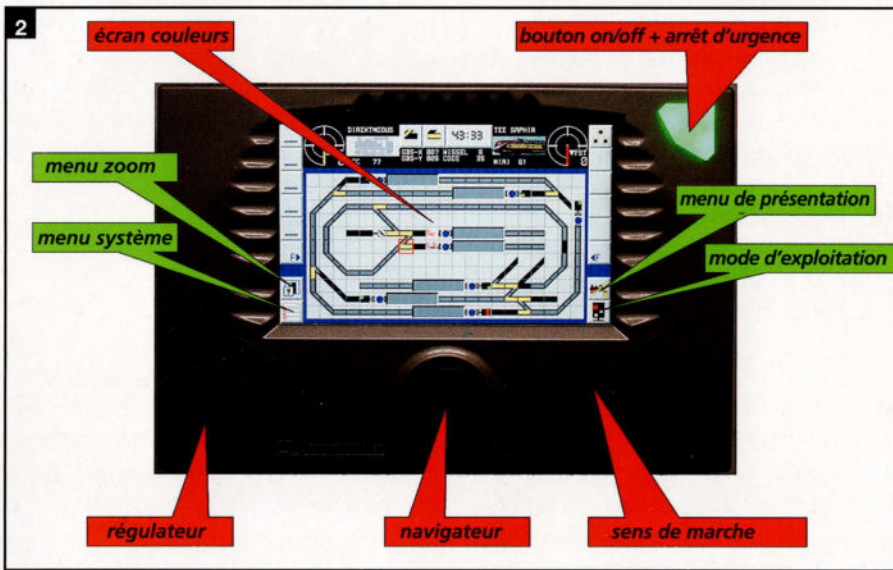


Image 1 : Notre Commander nous est parvenue bien emballée. Outre cette dernière, l'emballage contenait également un adaptateur de courant et les fils de raccord, les pinces, un câble USB de raccord, un stylet pour les commandes, un mode d'emploi de 36 pages en couleurs et en allemand, ainsi qu'un autre rédigé en langue française et néerlandaise et enfin, un DVD.

Ce DVD présente un mode d'emploi complet avec images et sons, ainsi qu'un véritable film introductif traitant de la Commander. Les commentaires sont exclusivement en allemand. Outre un bref mode d'emploi rédigé en plusieurs langues, ce DVD contient également un mode d'emploi multimédia, également réalisé uniquement en allemand.

Le film, ainsi que le bref mode d'emploi rédigé en langue française, devrait toutefois permettre à tout un chacun de pouvoir travailler avec la Commander, du moins s'il connaît quelques rudiments de base. Le mode d'emploi multimédia rend possible sa lecture étape par étape et permet de faire jouer des parties du film introductif. Ceux d'entre vous qui ne sont pas très familiers avec les ordina-

teurs et d'autres jouets technologiques seront ravis par la forme de ce mode d'emploi, qui devrait absolument servir d'exemple pour les autres marques... Sur internet, il est possible de trouver un ouvrage de référence (version 1.0 étalé sur 120 pages), à nouveau hélas uniquement en langue allemande. Ce manuel est par ailleurs régulièrement mis à jour.

Regardez le DVD introductif et lisez le manuel d'utilisation!!! Travailler avec la 'Commander' en sera d'autant facilité !

Le démarrage Image 2

Il saute moins aux yeux que l'écran couleurs, mais constitue cependant un grand avantage par rapport aux autres centrales digitales : le bouton 'on/off' sur la Commander. Il s'agit de la seule centrale qui puisse être entièrement éteinte (et éventuellement redémarrée) sans qu'il ne faille retirer sa fiche du secteur. A première vue, cela peut paraître secondaire, mais imaginez-vous que vous ne pourriez pas éteindre votre téléviseur, votre percolateur, ou encore votre ordinateur sans devoir en retirer la fiche de la prise murale...

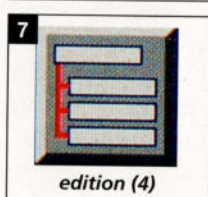
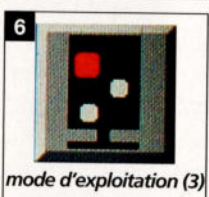
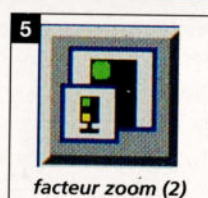
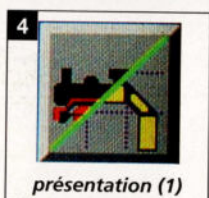
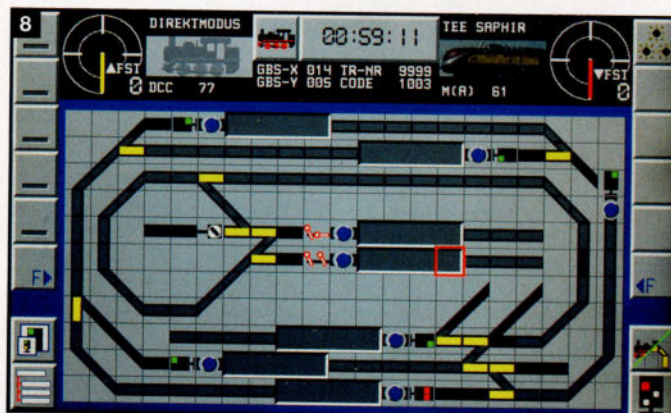
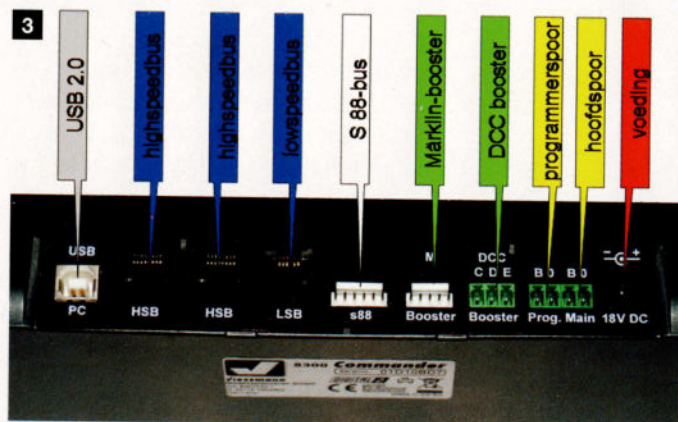
Attention quand même : ce bouton ne constitue pas un bouton d'urgence ! Pour allumer,

enfoncez le bouton jusqu'au moment où le témoin vert s'allume. Le bouton va d'abord clignoter, pour rester ensuite constamment allumé. L'écran s'allume, tandis que les données sont chargées au départ de la Commander. Après quinze secondes, la procédure de démarrage de la Commander est achevée. Selon la quantité des données à charger, ce temps peut toutefois être un peu plus long. Pour éteindre, il suffit d'enfoncer le même bouton pendant quelques secondes, pas seulement jusqu'à ce qu'il devienne rouge – ça, il le devient tout de suite – mais jusqu'à ce qu'il se mette à clignoter et que l'écran vous demande si vous voulez vraiment quitter l'application. Si la réponse est affirmative, toutes les données sont alors transcrites dans la Commander, en quelques secondes.

En enfonçant brièvement ce bouton, cette lampe rouge/verte devrait se mettre à clignoter et un premier arrêt d'urgence devrait être activé, ce qui doit faire arrêter tous les trains, alors que la tension reste présente sur les voies. Une pression tout aussi brève du même bouton devrait réactiver le réseau et remettre les différents convois présents en mouvement. Par contre, un enfoncement plus long (pendant quelques secondes) du même bouton devrait provoquer l'allumage du rouge en permanence et activer un arrêt d'urgence plus large, impliquant non seulement l'arrêt de tous les convois, mais également la disparition de la tension des voies.

Les deux façons différentes d'activer un arrêt d'urgence ne fonctionnent qu'à la condition qu'aucune locomotive pilotée par un décodeur Motorola n'est présente sur le réseau.

Si cette condition n'est pas respectée, l'enfoncement du bouton activera directement l'arrêt d'urgence et la coupure du courant sur le réseau, tandis que le bouton passera au rouge. Un nouvel enfoncement dudit bouton activera à nouveau le réseau, et le témoin passera au vert. Le premier arrêt d'urgence – donc, avec maintien de la tension sur les voies – est donc inhibé : le protocole Motorola ne reconnaît pas les arrêts d'urgence et ses locomotives continuent imperturbablement à rouler ! Ce n'est donc uniquement en utilisant le protocole DCC que cette fonction peut être utilisée. Lors de la présence de locos Motorola, la Commander passe donc directement à l'étape suivante, à savoir le second type d'arrêt d'urgence, pour lequel la tension disparaît des voies et fait arrêter toutes les locos, y compris celles pilotées en Motorola.



tive aucun arrêt d'urgence et n'en coupe pas le courant pour autant ! Faut-il le déplorer ? Oui, d'autant que cela n'est mentionné nulle part ! Une protection contre un court-circuit survenant sur la voie de programmation ne nous semble pourtant pas constituer un luxe superflu... L'importateur en Belgique nous a toutefois rassurés en nous communiquant qu'outre l'avertissement apparaissant sur l'écran, un limiteur de courant s'active alors, dans le but d'éviter tout dégât.

L'écran couleurs – et tactile – est clairement lisible, même si vous n'êtes pas parfaitement en face ! Est-il nécessaire de préciser qu'il doit être fait usage par priorité du stylet livré conjointement ? Des doigts gras, un crayon, un stylo, un cure-dents ou d'autres objets encore ne conviennent absolument pas pour travailler sur cet écran, ni sur aucun écran tactile, d'ailleurs !

Le raccordement *Image 3*

La façon de raccorder la Commander est expliquée tant dans le film introductif que dans le mode d'emploi. Utilisez pour ce faire les fiches livrées conjointement !

Les Märklinistes n'oublieront pas que le 'B' ne veut pas dire 'brun', mais bien 'Bahnstomes', à savoir 'Courant de traction'. C'est donc à cette borne que le fil rouge (le '+' du rail central) devra être raccordé. Le fil brun (des rails) sera raccordé au '0' (soit la masse). Ne commettez aucune erreur, car certains décodeurs ne fonctionneraient pas (bien) ! Les adeptes DCC ne rencontreront toutefois pas ce problème.

Utilisez un tournevis suffisamment petit afin de ne pas endommager les bornes de raccord ! Raccordez le tout lorsque la Commander n'est pas encore mise en service, mieux, lorsqu'elle n'est pas encore reliée au secteur ! Et considérez cette pratique comme valant de l'or....

Le raccord de nouveaux accessoires sur le réseau modèle doit toujours se réaliser lorsque les accessoires ne sont pas branchés électriquement à la tension du réseau. Quant au placement des locos, des wagons ou des voitures sur le réseau modèle, il se réalisera toujours en l'absence de tension sur ce dernier.

L'affichage sur l'écran *Images 4, 5, 6 et 7*

Dans une certaine limite, il est possible de choisir ce qui peut être affiché ou non à l'écran. Ce choix est réalisé en cliquant sur le symbole de représentation (1).

On peut alors choisir entre :

- les locomotives
- deux locomotives et un plan de voies
- rien que le plan des voies
- un 'mode direct'
- trois plans de voies différents
- des itinéraires.

Par défaut, l'écran central est occupé par un plan de voies. Au-dessus se trouvent deux régulateurs de marche, avec touches de fonction. Il est possible de déterminer soi-même le mode de démarrage et de faire un choix entre les différents écrans de représentation.

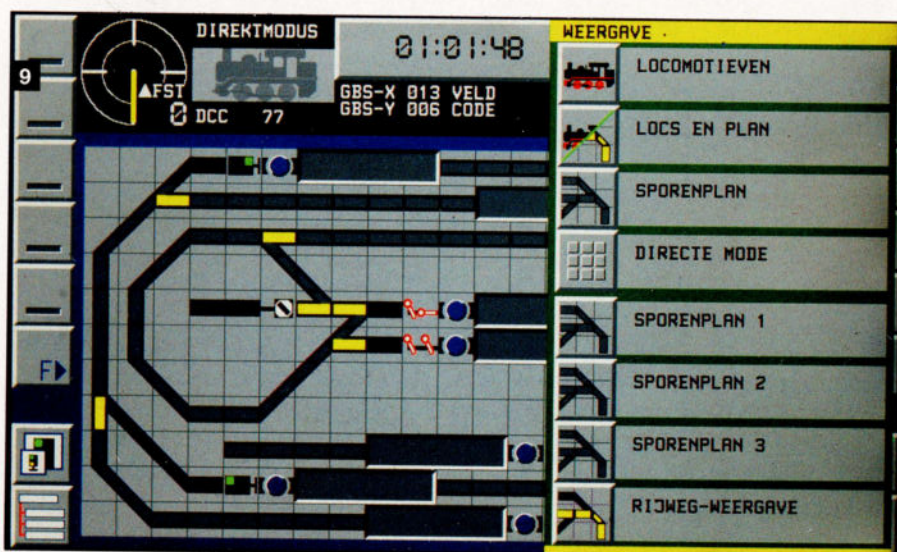


Image 9: Le choix est réalisé en cliquant sur le symbole de représentation (1).

Image 8



Image 10: Vous pouvez faire le choix de zoomer ou de dézoomer (2) (60 %, 75 %, 100 % ou 125 %) sur le plan des voies.



Image 11: Une touche qui donne la possibilité de choisir un mode d'exploitation (3) allant de la commande manuelle à la commande automatisée, en passant par le mode semi-automatisé.

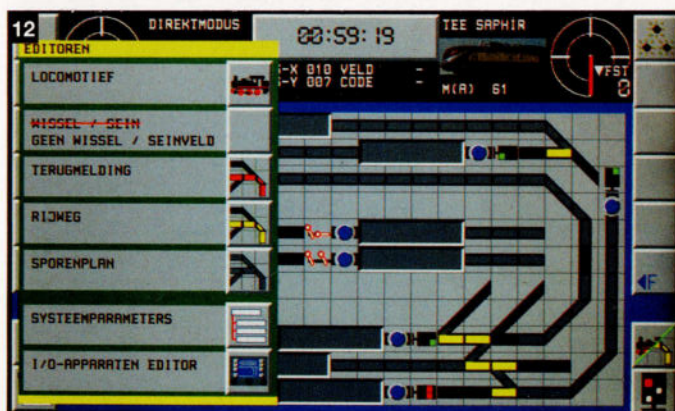


Image 12: Enfin, vous pouvez ouvrir un menu pour 'éditer' divers éléments de la centrale (4), ce qui veut dire les installer ou les modifier selon vos choix.



Image 13: Dans la représentation 'Locos et plan', deux locomotives peuvent être commandées

- Un 'mode direct'
- Trois plans de voies différents
- Des itinéraires.

Nous remarquons ici et là que dans la version 1.042, tous les 'bugs' (des défauts de programmation) n'ont pas été éliminés de

la Commander. Un amateur modéliste pas très expérimenté va pâlir de peur lorsqu'il optera pour le symbole de la représentation de l'écran et qu'il constatera... que ce symbole a disparu! Pas de panique: un clic sur la touche supérieure droite (le symbole de la reproduction des itinéraires) nous apprend qu'il s'agit

d'un symbole erroné, sous lequel se cache le lien avec la reproduction de l'écran... Les collaborateurs de la firme Viessmann résolvent heureusement de nombreux petits problèmes, qui ont souvent à voir avec la reproduction d'éléments constitutifs sur l'écran, grâce à des mises à jour successives du programme, comme nous avons pu le constater nous-mêmes. Une preuve supplémentaire que l'installation de ces mises à jour est absolument nécessaire...

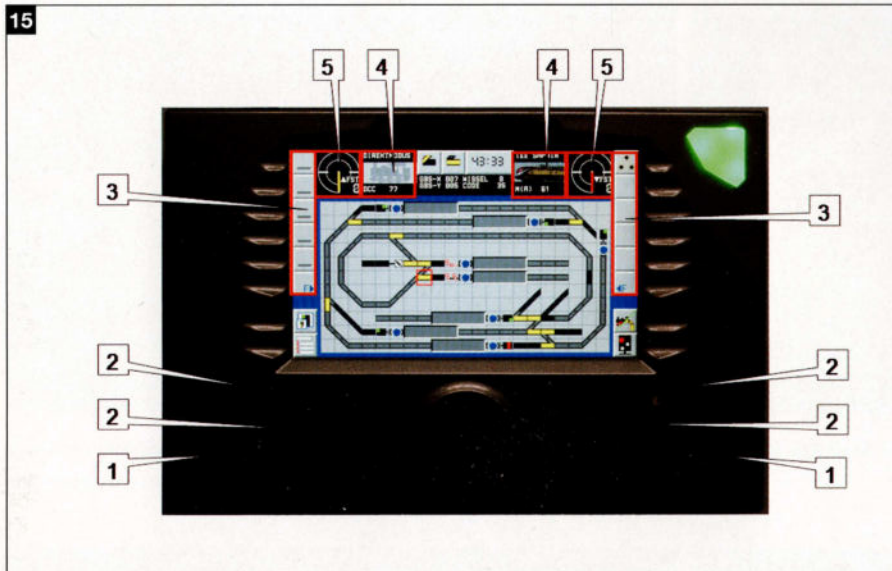
Les locomotives

Les locomotives peuvent être commandées grâce à deux représentations d'écran. Dans la représentation 'Locos et plan', deux locomotives peuvent être commandées. **Image 13**

Dans la représentation 'locomotives' uniquement, huit locos peuvent être commandées. Le passage d'une loco à une autre se réalise en cliquant sur le tachygraphe ad hoc. **Image 14**

Rouler s'effectue avec le régulateur de marche





(1); l'inversion du sens de marche se réalise au moyen des commutateurs d'inversion du sens de marche (2). Les fonctions sont activées au moyen des touches tactiles (3). Grâce aux photos (que vous aurez réalisées vous-mêmes ou pas) (4), vous pourrez voir quelle loco vous êtes en train de conduire et le tachygraphe

(5) vous indiquera sa vitesse et son sens de marche.

Image 15 : Le régulateur de marche (1) dispose d'une 'position zéro'. Ceci veut dire que par la simple pression sur le régulateur, le train sélectionné s'arrêtera immédiatement. Dans

les deux sens, ce régulateur tourne par crans, mais cette 'position zéro' fait que le régulateur revient en sa position nulle. Au départ de cette position, il n'est pas possible de tourner vers la gauche (ou dans le sens contraire des aiguilles d'une montre). Changer le sens de marche de la locomotive n'est possible qu'en enfonçant le commutateur d'inversion de sens de marche (2). Ce sera peut-être frustrant pour les Märklinistes, car ces derniers sont habitués depuis le déluge à donner une impulsion à gauche sur leur régulateur de marche afin d'inverser le sens de circulation. Mais ici, ce n'est pas possible. Quant aux adeptes du courant continu, ils râleront aussi, car l'inversion du sens de marche ne se réalise pas en passant par la position 'zéro', comme ils en avaient l'habitude...

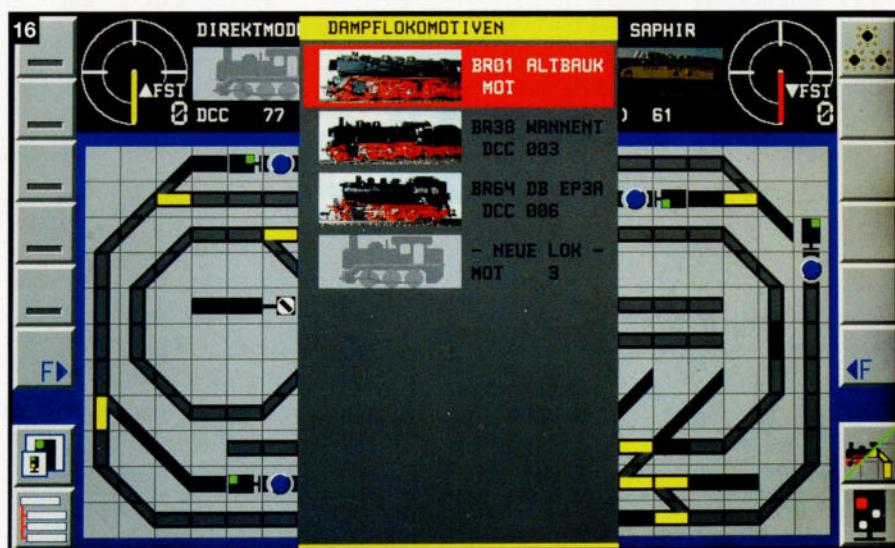
Opter pour une autre loco se réalise en cliquant sur la représentation de cette loco (4). Apparaît alors une liste de locomotives. Et Viessmann a introduit un concept unique pour feuilleter cette liste: le bouton de navigation (un joystick) peut être actionné vers la gauche ou vers la droite, vers le haut ou vers le bas, le tout au sein de plusieurs listes. Viessmann a réparti le matériel roulant en:

- locomotives à vapeur (dampflokomotiven)
- locomotives Diesel et autorails (dieselloks + triebwagen)
- locomotives et trains historiques (museumloks und -züge).

En enfonçant le bouton de navigation vers la gauche ou vers la droite, vous pouvez ainsi feuilleter ces listes. Si vous faites bouger ce bouton vers le haut ou vers le bas, vous feuilletez au sein de la même liste jusqu'au moment où vous rencontrerez la locomotive que vous voulez désigner. Cela n'étonnera toutefois personne d'apprendre que la quasi majorité des locomotives et des convois déjà introduits dans le système est... allemande. **Image 16**

Grâce à la Commander, l'édition – le traitement – de ces locomotives est un jeu d'enfant. Le protocole et l'adresse digitale, le nom et la photo correspondante, d'éventuelles remarques: toutes ces données sont faciles à introduire. Les fonctions sont très faciles à attribuer et on peut faire le choix des cinq fonctions qui pourront directement être lues sur le régulateur. L'édition de locomotives peut être lancée depuis le menu d'édition ou en enfonçant quelques secondes le tachygraphe au moyen du stylet. **Image 17**

Pour tous les menus, la règle est la même: là où des données peuvent (ou doivent) être in-



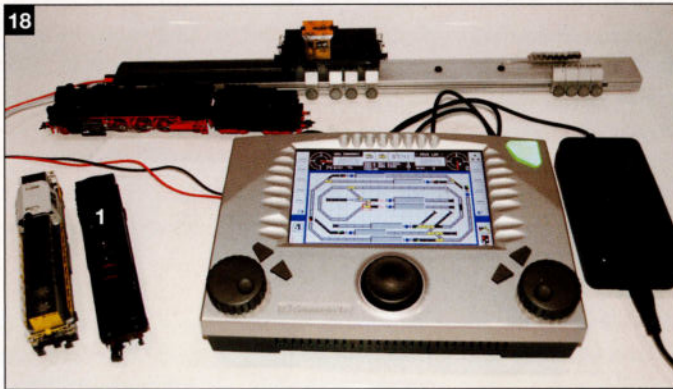
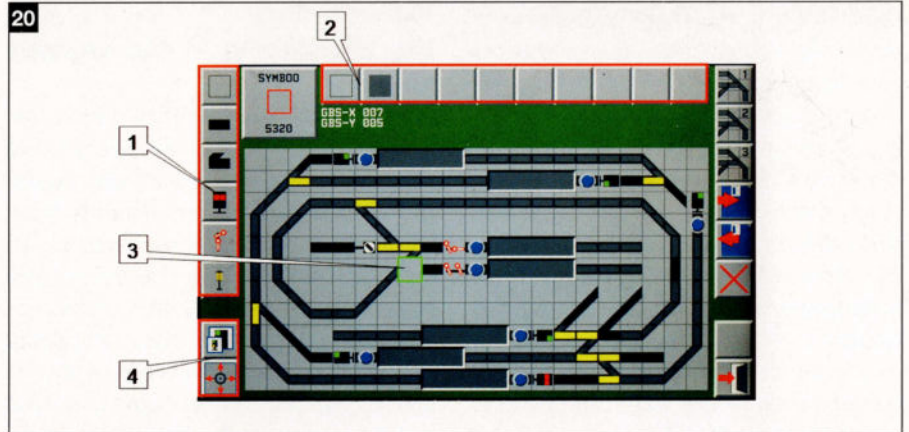
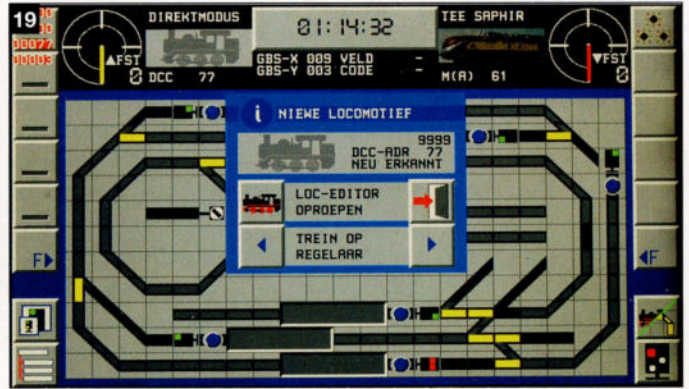


Image 18: Si une locomotive est disposée sur la voie de programmation de la Commander, cette loco sera mentionnée avec son adresse digitale!



troduites ou modifiées, un menu est ouvert par un simple clic sur la position à modifier (une ligne d'adresse, par ex.) soit par le clavier numérique, soit par un clavier classique (comme celui d'une machine à écrire ou d'un ordinateur). L'écran de touches de la Commander ne ressemble toutefois à rien de connu: c'est ainsi que les lettres sont classées... par ordre alphabétique! C'est à pleurer...

Le menu 'Signalisation d'une locomotive' s'ouvre automatiquement et vous avez alors la possibilité d'attribuer cette loco à l'un des deux régulateurs de ligne ou de modifier les données de cette loco. Oui, vous lisez bien: la locomotive se signale par l'adresse digitale en vigueur à ce moment pour cette loco. Soyons objectifs: aucune autre centrale n'est capable de le faire actuellement! Les fonctions ne sont pas lues automatiquement, mais ceci ne constitue pas un problème avec l'éditeur. D'ailleurs, les quatre premières fonctions ne peuvent être commandées qu'après que la loco ait été attribuée à un régulateur de ligne. Ceci constitue la manière la plus rapide et la plus soignée pour l'introduction d'une locomotive. **Image 19**

Nous avons essayé avec différentes locomotives que nous avons disposées sur un banc d'essai, raccordé à la voie de programmation. Nous avons testé aussi bien des locomotives à courant continu équipées d'un décodeur DCC que des locomotives pour trois rails. Les locomotives DCC à courant continu se signalent immédiatement. C'est également le cas d'une loco pour trois rails équipée d'un décodeur DCC, comme une série 77 Mehano à frotteur ou une Märklin équipée d'un décodeur Lok-Pilot ESU, grâce à leur décodeur multi-protocole. Pour une loco Märklin Delta, cela dure un peu plus longtemps, mais la Commander trouvera finalement l'adresse correcte et le

protocole (ancien Motorola). Une type 201 Märklin se signalera également après un certain laps de temps, alors qu'il s'agit pourtant d'une locomotive équipée d'un Motorola de nouvelle génération.

En expérimentant la Commander, il est apparu que lors d'une présence simultanée d'un Motorola et d'un DCC sur la même adresse, une sécurité était activée. Si dans la Commander, deux locomotives différentes portent la même adresse mais sont dotées d'un protocole différent, lors d'un premier appel – que ce soit en mode Motorola ou DCC – l'adresse sera exclusivement réservée à la loco DCC. L'adresse Motorola est alors mise hors jeu.

Il est quelque peu étrange que lorsque vous cliquez sur Motorola dans l'éditeur comme langage de décodeur, seule la moitié des onglets s'active. L'écriture des CV qui vont déterminer le comportement de la loco (les courbes d'accélération et de freinage, par ex.) ou les CV de configuration du décodeur (le sens de marche normal ou contraire, par ex.) n'est ainsi pas possible sous Motorola. L'onglet – pourtant très réussi – permettant de configurer d'une façon très simple une courbe de vitesse n'est ainsi activé qu'en DCC. Et pourquoi donc? Bien entendu, un décodeur multi-protocoles pourra être programmé sur base d'un DCC, mais de nombreux décodeurs Märklin ne comprendront pas cette langue, et encore moins l'accepteront.

Si une locomotive portant la même adresse et le même protocole se trouve déjà dans la banque de données, il sera fait heureusement référence à cette locomotive! Ce sera à l'utilisateur d'indiquer s'il s'agit de la loco correcte, ou de modifier les données, le cas échéant.

La réalisation d'unités multiples, le traitement de listes de locomotives et l'édition sont des opérations très faciles après que la touche de fonction désignée par un 'f' (la 6ème) ait été cliquée et qu'il ait été opté pour le symbole correspondant.

Les plans des voies **Image 20**

Avant d'aborder les aiguillages, signaux, rétro-signalisation et autres dispositifs du genre, nous allons d'abord dessiner un plan de voies. Ce plan doit en effet permettre de raccorder ensemble les aiguillages, les signaux et les autres dispositifs. La rétro-signalisation doit en outre être visible ici.

Un plan de voies est un aperçu schématique de votre réseau modèle, avec l'accent mis sur le schéma.

Bien qu'il soit possible de dessiner trois plans de voies et de séparer ainsi un grand réseau modèle en un plan décrivant la partie supérieure (la partie visible) et un autre la partie inférieure (la gare fantôme), la plupart d'entre-nous préférera illustrer la totalité du réseau à l'écran. La possibilité de dézoomer (à 60 %)

et de faire défiler l'écran rendent plus facile le dessin un seul plan : 33 cases horizontales et 17 cases verticales sont le maximum qui puisse être affichées à l'écran. Et c'est déjà un fameux réseau ! La reproduction en sera certes petite, mais encore suffisamment lisible. Nous conseillons fortement de reprendre la totalité du réseau dans au moins un plan de voies. Un 2ème et un 3ème plan peuvent alors reprendre la partie visible et la gare fantôme, sur lesquels vous pourrez zoomer.

Le tracé de ce plan des voies est relativement simple. Au début, il vous faudra chercher après les symboles exacts, mais ensuite, cela devient un jeu d'enfant. Vous choisissez un groupe de symboles (1), ensuite le symbole proprement dit (2) que vous désirez insérer dans votre plan des voies (3). Vous faites glisser avec le stylet le symbole à sa place ou vous déplacez le symbole dans votre plan avec le navigateur et cliquez à chaque fois sur le régulateur de marche ou sur le navigateur pour 'coller' le symbole à l'endroit voulu. Vous pouvez ensuite zoomer ou dézoomer avec le bouton du zoom (4).

Il s'agit évidemment d'un plan de voies allemand et il y manque une traversée-jonction double (Märklin)... Cette dernière peut toutefois être représentée au moyen de deux aiguillages, mais après la saisie de l'adresse (qui doit donc être la même pour les deux aiguillages), vous obtiendrez sur votre écran une représentation fautive, comme si la moitié de l'aiguillage n'était pas raccordée. Ce qui est étonnant, c'est que nulle part, il n'est fait mention de cette traversée dans le mode d'emploi. On y trouve bien des figures de traversées-jonctions dont la moitié n'est pas plus longue qu'un aiguillage classique. Et c'est précisément cela qui semble être la solution. Une solution 'diplomatique', car le compromis consiste dans le fait que seules deux des quatre 'jambes' de l'appareil de voies sont manoeuvrables à l'écran, tandis qu'en réa-

lité, les quatre le sont. Mattias Vermeulen, représentant pour Viessmann en Belgique, fait toutefois remarquer à ce propos que ce problème ne se pose que pour les traversées-jonctions Märklin, qui ne disposent que d'un moteur. Tous les autres fabricants proposent des traversées-jonctions avec deux moteurs qui agissent chacun sur une partie de l'appareil de voie. La traversée-jonction peut et doit être reproduite comme étant deux aiguillages joints par la pointe, qui ont chacun leur propre adresse.

Les aiguillages et les signaux

Image 21

Une fois le plan des voies dessiné, l'édition (via le menu 'Editer' ou en enfonçant quelques secondes le sous-titre 'Editer') des aiguillages et des signaux est à nouveau très facile. Tant l'adresse que la direction, l'indication de la direction et le temps de changement sont introduits en un tour de main. Comme pour les locomotives, même les indications pour les interrupteurs 'dip' des décodeurs sont enregistrées. L'endroit où l'aiguillage ou le signal doit être raccordé au décodeur, c.-à-d. à quelle sortie du décodeur à quatre sorties, pour un Viessmann 5209, 5211, 5212 et 5213! Lorsque tout ceci est édité, chaque appareil est désormais manoeuvrable sur le plan des voies, au moyen de symboles clairs. La manoeuvre des appareils est la simplicité même. Un clic sur l'appareil proprement dit (1) ouvre un menu où vous pouvez voir l'état de ce dernier (2). Aiguillages, signaux, éclairage, etc. Les manoeuvrer est un vrai jeu d'enfant. La conception des techniciens de Viessmann a très bien été réalisée.

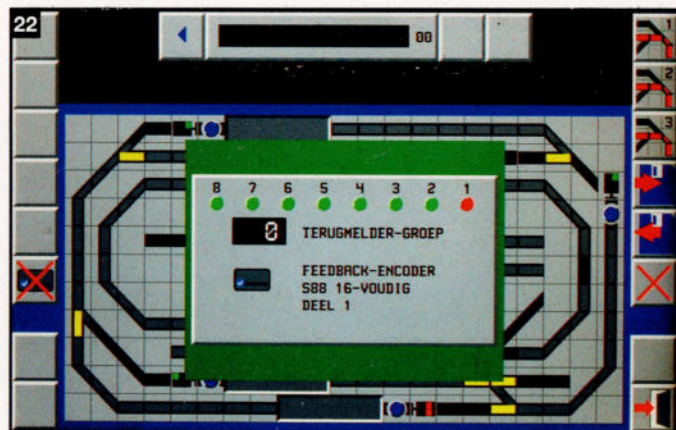
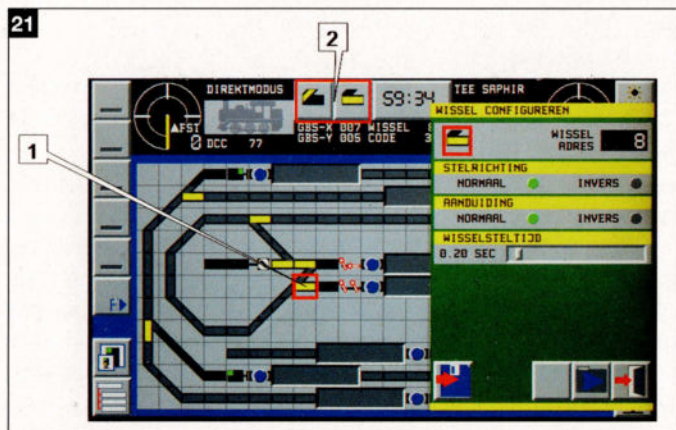
La rétrosignalisation Image 22

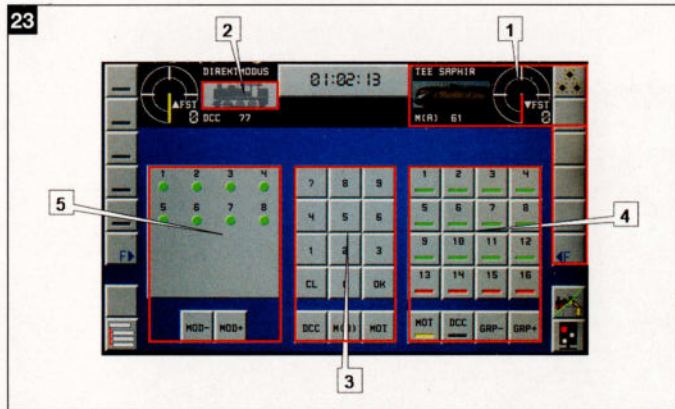
Comprenez notre étonnement lorsque nous sommes tombés sur le premier 'os' visible, c'est-à-dire lors de la configuration de la rétrosignalisation. Un module de rétrosignalisation compte respectivement huit entrées et seize sorties. Viessmann trouve logique de les

numéroter de 1 à 8, de 11 à 18, de 21 à 28, et ainsi de suite. Dans notre logique, nous les aurions numérotées de 1 à X, sans faire l'impasse sur le 9 ni le 10, ni le 19, ni le 20, etc. C'est selon nous une logique... qui ne l'est pas, surtout que le premier groupe de rétrosignalisation (de 1 à 8, donc) est dénommé 'groupe 0' (zéro)...

Viessmann explique qu'un tel dispositif, étrange à première vue – à savoir avec dix sorties par module – a bien sa raison d'être. Les sorties 9 et 10 sont réservées en effet aux retours 'RailCom' prévus sur les modules de détection sur le bus LSB (ce nouveau système qui devait sortir fin 2009). Les signalisations s88 sont intégrées dans la même trame, et c'est la raison pour laquelle les adresses s88 réelles ne correspondent plus. Viessmann conseille le raisonnement suivant. Une adresse est composée d'un numéro de module (sur un s88, cela va de 0 à 30) et du numéro de la sortie. La sortie '4' sur le module '3' est ainsi indiquée 034, ce qui est facile à retenir, car cela ressemble à ce qui existe réellement sur le terrain. Il n'est donc plus nécessaire de travailler avec des multiples de 8, ce qui n'est pas toujours aisé. Au début, cette façon de penser peut dérouter, mais elle fonctionne plus facilement que la numérotation d'origine, lorsque vous aurez bien compris le système.

Tout ceci ne nécessite qu'un peu plus d'attention: il faut donc d'abord appeler le groupe des rétrosignalisations. N'oubliez pas d'introduire le bon module de rétrosignalisation via l'éditeur. Remarquez ici l'étonnante numérotation de 001 à 008. Pour le groupe '1', on aura donc 001 à 008. Les positions de rétrosignalisation 009 et 010 ne peuvent donc pas être attribuées. Lorsque nous aurons attribué un groupe, nous pouvons alors (par un clic sur le symbole barré du module) indiquer quels 'blocs' doivent être allumés et à quelle rétrosignalisation il se rattache.





Nous vous recommandons vivement de vous exercer quelques fois au préalable avant d'attribuer définitivement une telle rétro-signalisation! Réfléchissez suffisamment avant l'édition.

Quant à la rétro-signalisation, elle se déroule très bien et est très claire.

Circuler et commander en 'mode direct'

Assez de données sont introduites dans la centrale que pour permettre de commander les appareils et de faire circuler les convois. Viesmann a prévu la possibilité de pouvoir commander les différents appareils dont question en les appelant à l'écran et en les manoeuvrant directement. Aucune autre centrale digitale n'était capable jusqu'à aujourd'hui de rassembler toutes les possibilités existantes sur un seul écran et de pouvoir les actionner: la Commander, elle, peut le faire!

Si nous avons opté pour le 'mode direct' sur le menu, nous obtenons l'écran suivant. **Image 23**

A ce moment, nous pouvons commander directement les locomotives désignées (1). Si vous cliquez sur la photo de la loco (2), vous pouvez alors introduire le numéro de son décodeur et son adresse au moyen du clavier de la loco (3). Si cela correspond à une locomotive présente dans notre base de données, celle-ci va immédiatement apparaître sur l'écran, avec toutes ses fonctions. Les utilisateurs qui connaissent de mémoire les adresses de leurs locomotives ou qui ont introduit une numérotation logique (une série 59 de la SNCB reçoit l'adresse '59', par exemple) pourront rapidement passer d'une locomotive à une autre.

Grâce au 'clavier' (4), les aiguillages, les signaux, etc. peuvent tout aussi rapidement être commandés. 'GRP' et 'GRP+' rendent possible de passer d'un groupe à un autre, d'un clavier à un autre.

Pour finir, les rétro-signalisations sont également indiquées par groupe (5). 'MOD' et 'MOD+' rendent possible de passer d'un groupe de modules à un autre.

'Commander' et 'Circuler' sur un seul écran présentent beaucoup d'avantages. Avec la Commander, c'est possible! C'est vraiment unique!

Les itinéraires

Déterminer des itinéraires, c'est déterminer selon quelles conditions et comment un convoi peut se déplacer d'un point 'A' vers un point 'B'. C'est maintenant que vous allez comprendre pourquoi toutes les données concernant les locomotives et les rétro-signalisations ont été introduites. Assurez-vous d'abord que votre réseau modèle et le fonctionnement de votre Commander aient au préalable été testés, avant la réalisation de ces itinéraires. Un appareil 'erroné' provoquera par définition un itinéraire erroné, alors que ce dernier n'y sera peut-être pour rien...

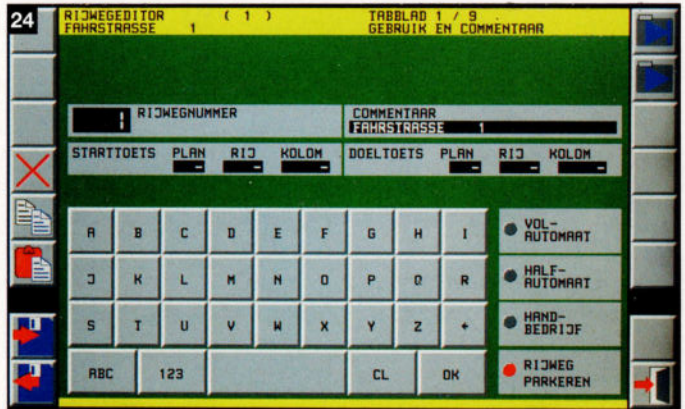
Etablir un itinéraire se réalise en appelant l'éditeur 'Itinéraires', via le menu 'Edition'. Neuf (et non dix, comme indiqué) des cases doivent être remplies. **Image 24**

Dans la case 1, nous choisissons un numéro d'itinéraire, expliquons quel est-il, comment il doit être réalisé (automatiquement, semi-automatiquement, manuellement) et quelle origine (le point 'A') et quelle destination (le point 'B') doivent être reliées.

Dans la case 2, nous choisissons une rétro-signalisation qui appellera et réalisera éventuellement automatiquement cet itinéraire.

Dans la case 3, nous choisissons les rétro-signalisations de suite, et quelles sont celles qui doivent rester libres. Malheureusement, seules quatre rétro-signalisations peuvent être introduites ici. Pour de longs itinéraires, c'est assez restrictif!

Dans la case 4, nous déterminons les commandes qui doivent être données (la position



de tel signal, la direction de tel aiguillage, etc.), le temps qu'il faut avant de concrétiser l'itinéraire, quel convoi peut ou ne peut pas circuler, et si oui, à quelle vitesse. Certaines fonctions ne peuvent pas encore être remplies; d'autres sont cachées derrière une représentation fautive des touches. Un peu d'expérimentation se révélera donc nécessaire.

Dans la case 5, des commandes peuvent être attribuées à certains dispositifs de rétro-signalisation. Certaines fonctions ne peuvent pas encore être activées (mais l'espoir fait vivre...) et d'autres sont cachées derrière une représentation fautive des touches. Une nouvelle fois, une expérimentation préalable s'avèrera indispensable.

Dans la case 6, un ou plusieurs 'buts' sont désignés.

Dans la case 7, nous devons déterminer ce qui doit se passer à la fin de l'itinéraire: quels sont les signaux et les aiguillages qui doivent être commandés, quelles fonctions doivent être activées (ou désactivées) sur les différents convois, quels itinéraires doivent-ils être bloqués, etc. A nouveau, certaines de ces fonctions ne peuvent pas encore être activées, et d'autres sont cachées derrière une représentation fautive des touches. Testez donc d'abord!

La case 8 détermine quels sont les autres itinéraires qui doivent être bloqués pour assurer une sécurité totale de l'itinéraire en cours de programmation.

Enfin, la case 9 indique quels sont les 'blocs' qui doivent s'allumer lorsque l'itinéraire est commandé.

Lors du test approfondi de notre version 1.021, nous avons hélas été confrontés à des bugs informatiques dans cette partie du logiciel. Grâce à la nouvelle mise à jour (version 1.042), ces bugs ont en grande partie disparu. Il s'agit de la partie la plus difficile, avec ses symboles erronés, des liens fautifs, etc. Mais avec la patience nécessaire et suffisamment de pratique, il vous sera tout de même possible de réaliser l'une ou l'autre opération.

Après force tâtonnements, nous avons réussi

quant à nous à confectionner des itinéraires qui ont très bien fonctionné!

Pour la reproduction de l'itinéraire sur notre écran, nous avons obtenu ceci. On y voit les itinéraires demandés (1), soit par temporisation, soit par rétrosignalisation activée. Une liste des itinéraires qui vont suivre est également créée (2). Les itinéraires actifs sont également listés (3). Dans le cas présent, les régulateurs de marche ne peuvent pas être commandés. *Image 25*

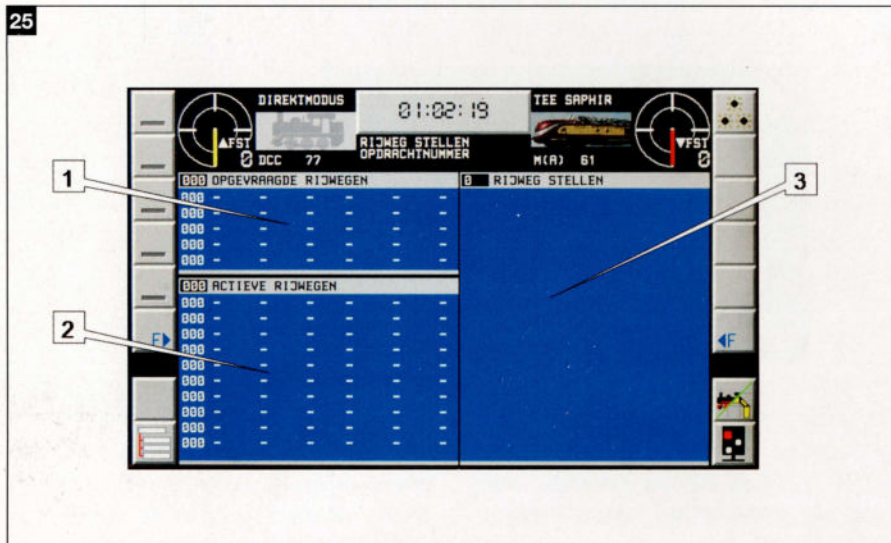
La circulation automatisée

Attention! Le mode d'emploi de ce chapitre ne se trouve que dans le mode d'emploi dont il a déjà été question et que vous pouvez télécharger sur le site web de Viessmann. N'entamez ce chapitre qu'après bien connaître votre Commander et après avoir testé intensivement toutes les données introduites.

Ce n'est qu'après que les itinéraires aient été introduits et testés intensivement que nous nous consacrons à la conduite automatisée. Nous amenons alors nos convois à leur point de départ et introduisons les données dans les champs 'Numéro de train' prévus à cet effet.

Nous avons également testé cette partie, notamment avec une rame-navette. Mais la manière dont nous avons configuré les rétrosignalisations nécessaires pour la circulation automatisée nous mènerait trop loin: cela ferait bien l'objet d'un article distinct. Ici aussi, nous pouvons considérer qu'après pas mal de tâtonnements, nos tests se sont révélés concluants. Insistons absolument sur le fait que si quelque chose ne fonctionne

25



pas lors de l'établissement d'itinéraires ou lors de la conduite automatisée, il ne faut pas directement pointer le doigt votre Commander ni Viessmann...!

Nous ne pouvons pas suffisamment insister sur le fait que chaque appareil disposé sur votre réseau doit fonctionner correctement, doit être introduit correctement dans la centrale digitale et que tous les liens nécessaires (les liaisons) entre ces différents appareils doivent être établis. Et tout ceci est une véritable entreprise, qui nécessite beaucoup de temps, de patience, des tests, des échecs et de nouveaux essais! Mais si vous n'abandonnez pas, vous serez ravis du résultat final, après un certain temps...

La configuration du système

Image 26

Il nous reste encore à dire quelques mots sur la configuration du système. Le protocole de base (DCC ou Motorola), la

configuration de départ (quel écran, quel plan de voies, quelles locos), la langue, l'écoulement du temps: tout ceci peut être programmé. Vos propres images de locomotives peuvent aussi être lues, grâce au programme ad hoc que vous trouverez sur le site web, et après avoir réalisé la mise à niveau 1.042.

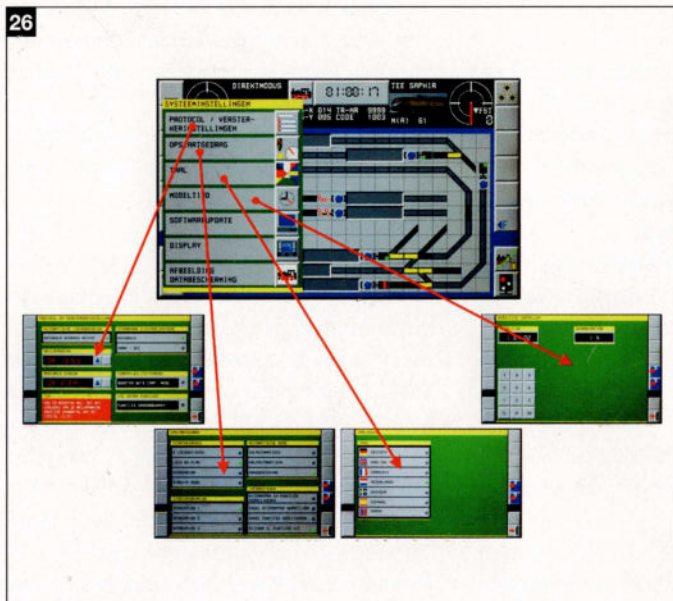
Après cette mise à niveau, la réalisation d'un backup peut aussi être réalisée, grâce à un programme spécifique pour PC. Lorsque nous l'avons réalisée, cette opération nous a pris presque 40 minutes!

Image 27: Vous pouvez enfin remettre votre Commander dans sa configuration de sortie d'usine, calibrer son écran et installer les mises à jour.

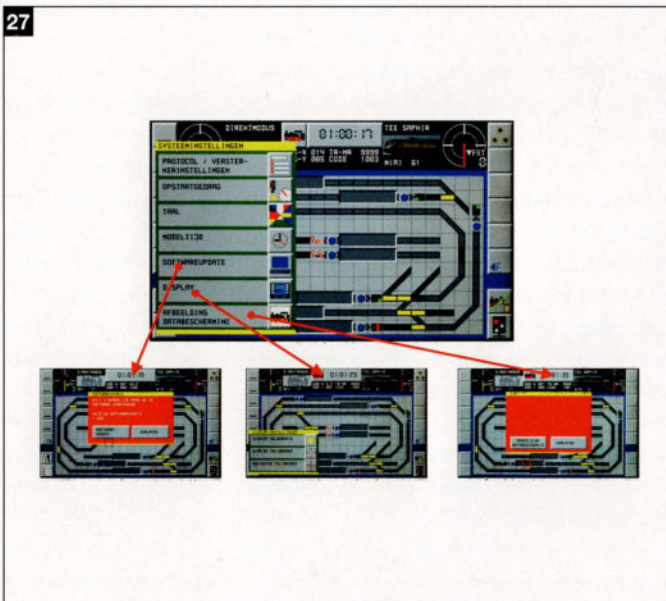
Les mises à jour (upgrades)

Les mises à jour du programme se réalisent via un PC et une connexion USB 2.

26



27





Le raccordement de votre ordinateur avec une liaison USB est beaucoup plus facile qu'avec une liaison par réseau.

Le raccordement de notre Commander à notre PC tournant sous Windows Vista n'a pu se réaliser que lorsque tous les nouveaux drivers USB disponibles sur le site web de Viessmann aient été installés, et après l'installation de toute une série de mises à jour disponibles sur le site de Windows. Heureusement, ces dernières s'installent automatiquement, mais cette opération a pris quand même plus de 15 minutes! Viessmann conseille impérativement d'installer les mises à jour tant de Windows que de Commander, et une par une, encore bien! Donc, de 1.014 vers 1.018 et de 1.020 vers 1.042. Au cours de ces mises à jour, l'écran signale qu'elles sont en cours d'installation et que l'alimentation ne peut en aucun cas être coupée. Des instructions peuvent apparaître sur le PC et la Commander va s'éteindre après ces mises à jour, pour redevenir opérationnelle 20 secondes plus tard. Les instructions n'apparaissent à l'écran que lorsque vous débutez la mise à jour au départ de votre ordinateur. Le fichier de mise à jour peut être successivement téléchargé du site, décompressé et activé.

Nous avons fait l'essai avec différentes mises à jour et tout a semblé très bien fonctionner. Après la version 1.021, tout fonctionnait parfaitement; il fallait juste deviner ce que vous étiez en train de faire, car le texte situé sous un certain nombre de touches avait carrément disparu! Heureusement, tout ceci est résolu avec la plus récente des mises à jour, la version 1.042!

Télécharger les mises à jour, décompresser

dans un répertoire de l'ordinateur, ensuite activer le programme... Pour beaucoup d'entre-nous, tout ceci s'avèrera sans doute trop compliqué. Des connexions automatiques, ou un simple déballage suivi d'une installation immédiate seraient sans doute beaucoup plus faciles... N'oubliez surtout pas de télécharger la version la plus récente de votre manuel d'instruction et de la lire...!

Pour terminer

Image 28

La Commander n'est certainement pas la centrale digitale la plus populaire. Et c'est peut-être partiellement à tort. Elle a depuis lors prouvé ce dont elle était capable et elle présente des qualités que les autres centrales ne possèdent pas.

- C'est un appareil solide et robuste, qui présente un écran couleurs clair et bien visible;
- les manuels d'instruction sont clairs (toujours succincts en français, quoique complétés par des images et des sons);
- un bouton 'on/off' agréable et fonctionnel (inédit pour une centrale digitale);
- la présence d'une position 'zéro' sur les régulateurs de marche;
- un système automatique d'annonce pour locomotives (inédit pour une

centrale digitale);

- des menus très clairs et une approche 'intuitive' des fonctionnalités;
- un système de pagination au moyen d'un gros bouton de navigation;
- une introduction très simple pour la configuration des locomotives, aiguillages, signaux, etc.
- des commandes rapides et simples à réaliser en 'mode direct' (inédit pour une centrale);
- la possibilité de configurer des itinéraires, ainsi que la commande des trains (inédit pour une centrale digitale);
- des possibilités étendues de circuler en mode automatisé;
- un raccordement simple à un ordinateur, au moyen d'un câble USB.

Hélas, il nous faut également mentionner quelques autres particularités.

- La présence de bugs énervants et sujets de panique, surtout en ce qui concerne le 'grafikfehler' ou des fautes d'écran qui heureusement, disparaissent au fil des mises à jour (et qui selon l'importateur, devraient avoir complètement disparu avec la mise à jour 1.052);
- l'absence d'arrêt d'urgence avec coupure du courant sur la voie de programmation;
- les possibilités réduites de programmation des locos sous Motorola (ce qui est au moins dû partiellement à Motorola);
- le choix restreint des symboles pour le tracé des voies;
- il n'est pas encore possible de circuler 'à temps'.

La Commander offre potentiellement beaucoup de possibilités. Grâce à sa facilité d'emploi d'un niveau basique, il s'agit d'une centrale digitale très facile pour le modéliste moyen, certainement pour les adeptes du protocole DCC. L'utilisateur débutant sera sans aucun doute charmé par le DVD et le mode d'emploi, clair.

Grâce aux nombreuses possibilités, il s'agit d'un investissement relativement bon marché (vous n'avez par exemple pas besoin d'un véritable programme d'ordinateur pour pouvoir 'jouer'). Grâce toujours aux nombreuses possibilités de l'appareil, le risque est toutefois réel que le modéliste moyen ne distingue plus l'arbre de la forêt! Il est donc absolument recommandé d'agir pas à pas avec cette Commander...



Texte et photos:
Frans Hooyberghs





L'utilisation pratique d'un **brûleur** à gaz

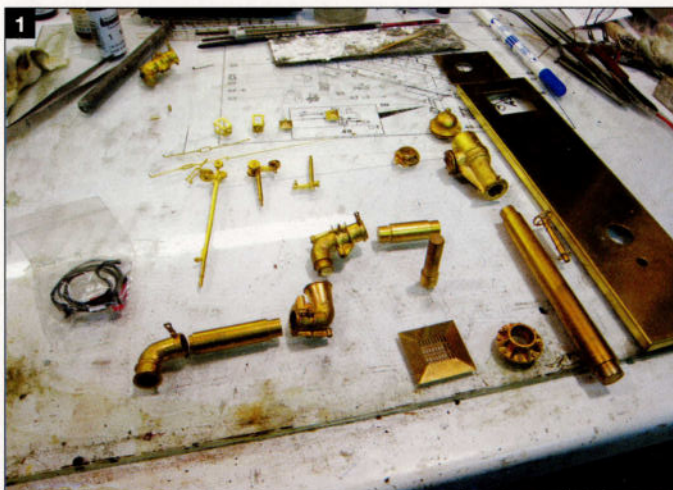
DANS LA SÉRIE DE GEROLF PEETERS TRAITANT DE LA SOUDURE, VOUS AVEZ DÉJÀ PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC LE BRÛLEUR À GAZ. À LA SUITE DE QUOI JAN NICKMANS A JOINT LE GESTE À LA PAROLE ET A UTILISÉ UN TEL BRÛLEUR À GAZ POUR ASSEMBLER LA GRUE HYDRAULIQUE EN LAITON DE DINGLER, EN VOIE 1. CETTE GRUE HYDRAULIQUE EST AUSSI BIEN VENDUE SOUS FORME DE KIT À CONSTRUIRE QU'EN VERSION ASSEMBLÉE, CETTE DERNIÈRE ÉTANT TOUTEFOIS ASSEZ CHÈRE. RAISON DE PLUS POUR ACQUÉRIR UN KIT À ASSEMBLER POUR LEQUEL LE BRÛLEUR À GAZ SE RÉVÈLE ÊTRE UN COMPLÈMENT IDÉAL POUR L'ASSEMBLAGE.

Ce kit à assembler Dingler est composé exclusivement de pièces en laiton, moulées ou tournées. Ces pièces s'ajustent très précisément. La description de l'assemblage est constituée uniquement d'une photo en

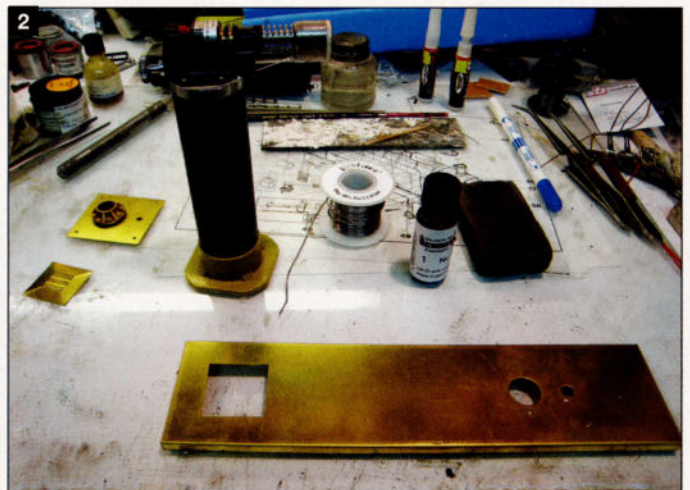
noir et blanc illustrant le résultat final. Inutile d'espérer assembler ce bidule au fer à souder classique: les pièces sont bien trop grandes et trop massives. Beaucoup de chaleur est en effet nécessaire. Dans le cas présent,

le brûleur à gaz est donc nécessaire. Nous avons opté pour un Proxxon, mais même un brûleur à gaz pour plombier pourrait convenir pour assembler ce kit.

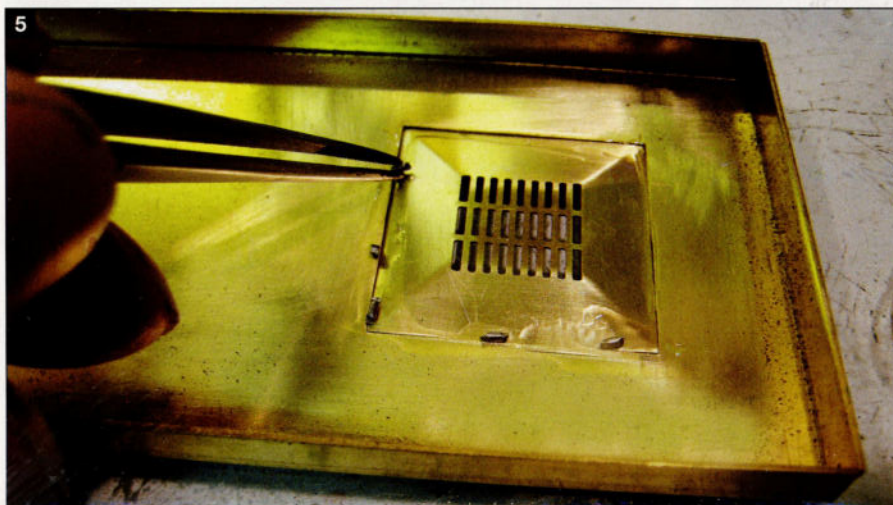
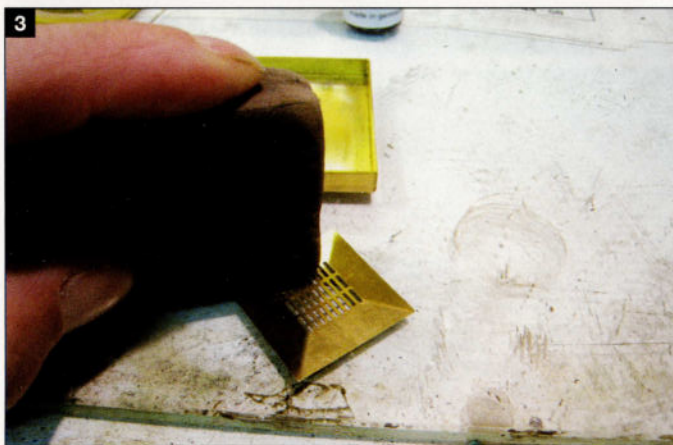
La base d'un bon travail de soudure est le nettoyage des pièces. Pour ce faire, nous utilisons une gomme pour rail. Pour les espaces creux, nous préférons alors une éponge abrasive. La couche d'oxydation sur le laiton doit totalement être éliminée. Le matériau doit avoir l'aspect jaune blanc et briller. (Photos 3 et 4)



1. Aperçu du contenu du kit à assembler.



2. Tous les matériaux dont nous avons besoin sont rassemblés.



L'étape suivante est le produit mouillant. On en a déjà dit et écrit beaucoup à son sujet, mais quant à nous, nous utilisons de l'acide phosphorique (e24) acheté chez un droguiste; il provient de l'industrie alimentaire et n'est pas toxique. Vous devez le diluer avec 50 % d'eau et toujours ajouter l'acide à l'eau et non l'inverse, à moins que vous ne vouliez... changer de peau!

Commençons maintenant le véritable travail de soudure. Vous pouvez ajouter de la soudure de deux manières.

Vous découpez des petits bouts de soudure et les déposez avec une pincette au bon

endroit. **(Photo 5)** N'oubliez pas d'ajouter d'abord suffisamment de produit mouillant. Nous réchauffons ensuite le tout au moyen du brûleur à gaz. Cette méthode fonctionne très bien pour des pièces pas trop grandes, qui sont environ de même taille. Dans le cas présent, le résultat ne sera donc pas si bon. Nous voyons que la soudure ne s'est pas répandue de façon régulière. La soudure proprement dite est solide, mais pas nette. Suite à de grandes différences de tailles de pièces, il n'est pas possible d'obtenir de bons résultats de cette manière. **(Photo 6)**

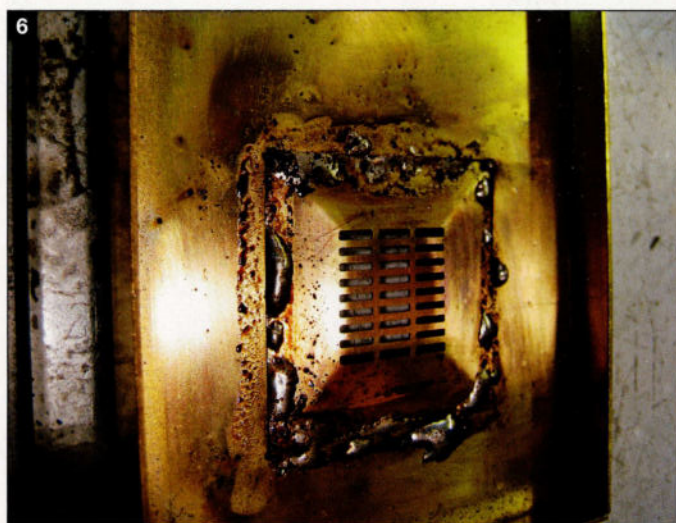
C'est pour cela qu'il existe une autre mé-

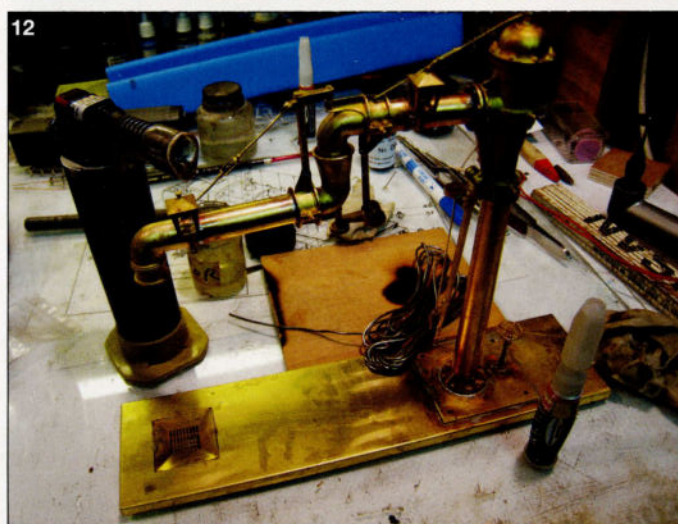
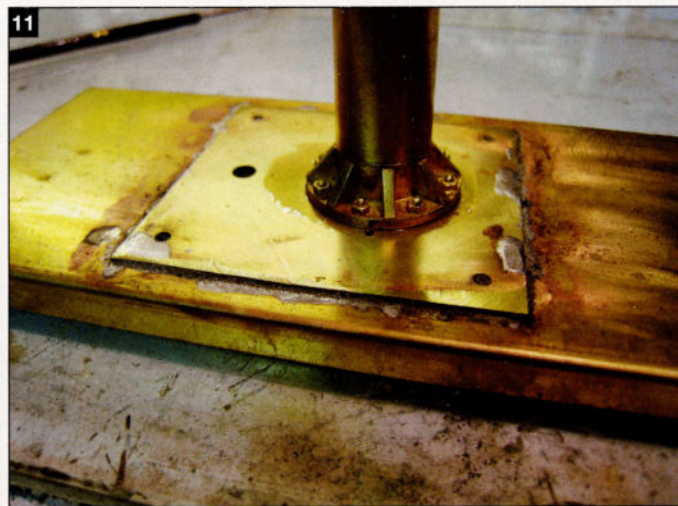
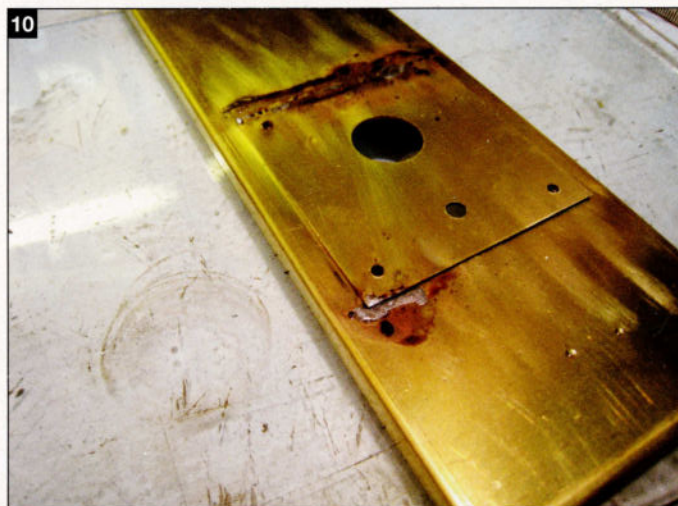
thode : celle utilisée par les plombiers. Après le nettoyage, nous enduisons l'endroit où la soudure doit se répandre avec du flux et allons chauffer le tout à la flamme nue. Une violence brutale peut parfois se révéler nécessaire. Les pièces sont suffisamment chaudes lorsque l'étain pour soudure fond grâce à la chaleur propre des pièces. Mais ne portez jamais la flamme sur l'étain. N'oubliez pas de bien fixer le tout, car les pièces seront vraiment très chaudes. Et veillez toujours à disposer d'un seau d'eau à portée de main. **(Photo 7)**

Lorsque vous appliquez l'étain contre les pièces surchauffées, vous allez remarquer que l'étain pour soudure sera aspiré dans les

joint, par capillarité: vous obtiendrez ainsi une belle et solide soudure, bien lisse sans boursoufflures, comme pour la première méthode. Il ne peut y avoir qu'un minimum de travail de limage. Pour les refroidir les pièces, vous pouvez simplement les tremper dans un seau d'eau, mais ne jamais les toucher avec les doigts! **(Photo 8)**

Pour protéger le joint ainsi obtenu lors d'un traitement ultérieur contre une éventuelle fusion de l'étain, nous allons refroidir les pièces localement. Pour ce faire, nous utilisons un chiffon trempé dans de l'eau, que nous maintenons constamment humide au





Si nous assemblons cette grue hydraulique de cette manière, nous obtiendrons un ensemble très solide. Souder donne un assemblage plus stable que coller. Il est en outre plus facile d'y apporter une correction. Seules les lanternes sont collées; il vous suffira d'y placer des lampes et des vitrages après peinture. Si vous soudez, vous risquez d'obturer l'ouverture prévue pour les câbles, ce qui nécessitera de forer à nouveau. **(Photo 12)**

Après que la grue hydraulique a été assemblée, elle doit être peinte. Les modèles terminés pèsent environ un kilo pièce et peuvent entièrement bouger. Moyennant une patine supplémentaire, elle est prête à être intégrée sur un réseau modèle. **(Photo 13)**

moyen d'eau lors du réchauffage. **(Photo 9)** Il va de soi que l'ensemble doit bien être fixé, car les pièces ne peuvent absolument pas bouger lors de leur refroidissement.

Pour souder deux plaques l'une sur l'autre, nous allons devoir procéder d'une autre manière. Suite à l'importante chaleur dégagée, les plaques vont se déformer. Rai-

son pour laquelle nous fixons d'abord les coins et remplissons ensuite le reste. Toujours refroidir les joints; travaillez pièce par pièce et pas trop rapidement. Donnez au matériel le temps suffisant pour s'adapter à la température **(Photo 10)**. Et appliquez de l'étain partout où nécessaire, à défaut de quoi vous ferez quand même des tâches. **(Photo 11)**

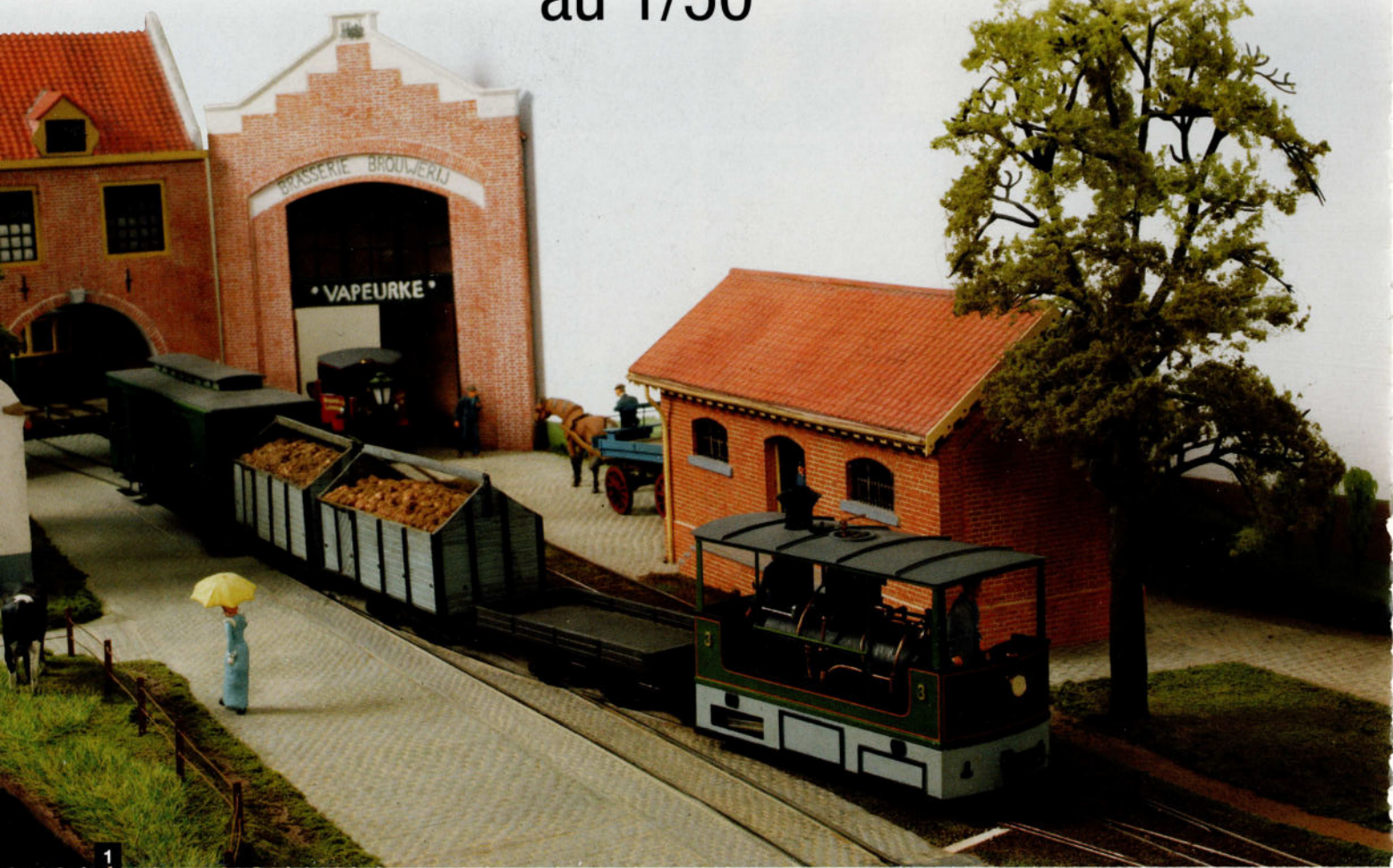
Le kit d'assemblage Dingler est d'excellente qualité, les pièces s'ajustant parfaitement. Le brûleur à gaz est l'outillage idéal pour mener à bien le montage d'un tel kit. Travailler avec un brûleur à gaz n'est pas difficile: c'est uniquement une question de pratique...

Texte et photos: Jan Nickmans



'Tramways de la Haute Senne'

Un réseau trams d'inspiration belge
au 1/50^{ème}



DON SIBLEY, UN SUJET BRITANNIQUE EXPATRIÉ DANS NOS CONTRÉES, PEUT ÊTRE CONSIDÉRÉ SANS AUCUN DOUTE COMME UN AMATEUR TRAMVIAIRE JUSQUE DANS SES TRIPES. MAIS OUTRE CETTE QUALIFICATION, IL EST AUSSI UN MODÉLISTE CONSTRUCTEUR DE HAUT VOL.

1. Un aperçu général du réseau 'trams'.

Le réseau de trams 'Tramways de la Haute Senne' présenté ici fait partie des plus anciennes œuvres de Don. Ce reportage photos avait été réalisé il y a dix ans déjà, mais les négatifs avaient disparu de mystérieuse façon. Or, un nouveau reportage était impossible, car Don avait démoli ce réseau entre-temps. Lors de la numérisation des archives photos, ces négatifs ont toutefois été retrouvés par hasard, mais comme du bon modélisme est intemporel, le reportage qui avait été prévu à l'époque peut très bien être vous être présenté de nos jours. Après tout, mieux vaut tard que jamais...

Après des années de modélisme tramviaire à l'échelle H0, Don Sibley prit la décision de passer à une plus grande échelle, à savoir celle du 1/50^{ème}, assez peu usitée. Don opta pour cette échelle car il pouvait ainsi utiliser des pièces normalement destinées à la construction de matériel roulant à l'échelle 00, telles qu'elles sont facilement disponibles sur le marché britannique, et parce que les normes EM suivies par les modélistes en fine scale à l'échelle 1/50^{ème} donnent un écartement de rails de 900 mm, juste assez pour reproduire une voie métrique. Pour le matériel de

décor, les produits de certains fabricants actifs dans de plus grandes échelles peuvent à nouveau être utilisés. Les figurines et les animaux pour l'échelle américaine 0 (1/48^{ème}) s'intègrent parfaitement sur un réseau au 1/50^{ème}. Dans la gamme Preiser également, on trouve des figurines au 1/50^{ème}, destinées aux architectes. Ces figurines sont toutefois habillées de façon très moderne, obligeant Don à passer des heures à modifier leur tenue au moyen de 'Milliput'. Elles sont ensuite peintes à l'acrylique, comme dans le modélisme militaire.

2 La halle aux marchandises est basée sur celle de Schepdaal.



Malgré cette plus grande échelle, Don opta pour un réseau de trams compact, qui pouvait facilement être emporté en vue d'être exposé. Ce réseau est donc conçu en trois segments d'un mètre chacun et d'une largeur de 40 cm. Deux de ces segments portent un paysage et des bâtiments, le troisième étant un fiddle yard, constitué d'un bac coulissant et amovible, permettant de faire virer les trams sans

les toucher. Le tout est construit en solide multiplex, ce qui hélas, représente un certain poids.

Les voies sont de 'fabrication maison' au moyen de rails en code 83, soudés sur des traverses faites de bouts de circuits imprimés. Afin de reproduire une voie en chaussée, une fine bande de maillechort a été soudée du côté intérieur de la voie,



3 Le tram à vapeur néerlandais 'Backer en Rueb' devant la remise pour locomotives.



3 Le tram à vapeur néerlandais 'Backer en Rueb' devant la remise pour locomotives.

l'espace libre ayant été bouché avec de l'argile Das dans laquelle les pavés ont été gravés un par un. Lors de la pose des voies, des aimants a été placés : ils serviront ultérieurement au découplage automatique des véhicules. Ces aimants ont été intégrés dans le revêtement routier et sont quasi invisibles. Les aiguillages sont également de 'fabrication maison'. On y trouve aussi bien des aiguillages à une seule lame que des aiguillages classiques à deux lames. Leur commande se réalise au moyen de tringles : un moyen simple, mais efficace. Les tringles commandent en outre un micro-interrupteur pour l'inversion de la polarité de la pointe de cœur de l'aiguillage.

Les bâtiments sont basés sur des édifices existants dans différents pays européens. Comme Dom a choisi de reproduire des locomotives et du matériel roulant de plusieurs pays, son réseau de trams était situé en un endroit fictif, même si l'on y retrouvait quelques traits d'inspiration belge. C'est ainsi que sa halle aux marchandises et sa remise pour locomotives étaient inspirées d'exemples des Chemins de fer vicinaux, que la petite chapelle existe réellement à Virginal et que le pont à peser reproduit celui de Schepdaal. La brasserie 'Vapeurke' tire son nom de la bière brassée à la brasserie Lefebvre à Quenast, un brassin spécialement réalisé pour le 'Rail Rebecq Rognon', une bière dont le logo porté sur les bouteilles et les verres a par ailleurs été conçu par Don lui-même ! Le nom 'Tramways de la Haute Senne' dési-



4 Un tram SLM à vapeur comme utilisé au Luxembourg devant le bâtiment de gare de Cabecq. Ce bâtiment est inspire de Norpelt, sur le réseau à voie étroite de Luxembourg.



5. La remise pour locomotives est basée sur une remise existante de la SNCV.

6. A nouveau le tram à vapeur 'Backer en Rueb'. Les figurines sont des Preiser au 1/50ème dont les habits ont été modifiés avec du Milliput. L'arrière-plan a également été peint par Don.

7. Un tram à vapeur SLM. Observez l'excentrique (non-fonctionnel) réalisé avec des bouts et des pièces en laiton.

8. La chapelle est copiée sur celle de Virginal. A l'arrière-plan, on voit la brasserie 'Vapeurke'.



gne la région où Don Sibley a finalement élu domicile.

Les bâtiments sont confectionnés soit en fin triplex, soit en carton-plume. Le gros œuvre est achevé au moyen de plusieurs

couches de plasticard, pour représenter des briques. Les portes et les fenêtres sont également réalisées en plasticard. Les tuiles proviennent de la gamme Wills et bien qu'il s'agisse de tuiles à l'échelle 00, elles conviennent très bien pour l'échelle 1/50ème.

Les bâtiments sont peints au moyen d'une émulsion mate, comme celles qui peuvent être acquises en potiquets dans les magasins de décoration.

Mais le plus gros travail a évidemment été constitué par la fabrication 'maison' du matériel roulant. En optant pour l'échelle





1/50ème, tout devait être 'fait maison'. Les locomotives sont ainsi réalisées en laiton et en maillechort et pourvues d'un châssis compensé 'Flexichas' et d'un moteur à volant d'inertie couplé à un boîtier d'engrenages à double réduction. Ceci permet de circuler d'une façon très lente, même avec un régulateur à main analogique. Les voitures et les wagons sont dotés d'un châssis en laiton et disposent d'une suspension en trois points. Leur caisse est en plasticard, les plus petites pièces étant confectionnées en laiton. Des modèles de locomotives à vapeur belges et étrangères coexistent.

D'un modélisme à l'échelle 1/50ème sur une superficie réduite, il ne peut que résulter un réseau de trams dédié aux manœuvres. Au départ du fiddle yard, un tram apparaît dans la partie visible via une ancienne porte de ville. On y trouve

une petite halte avec voie d'évitement et trois raccordements. Le premier dessert la brasserie 'Vapeurke' et une petite remise à marchandises, le 2ème un petit atelier et le 3ème une voie de garage. Cette configuration de voies est suffisante pour garantir des heures de plaisir de manœuvres, surtout si c'est un train mixte qui circule où les wagons de marchandises sont d'abord classés derrière la locomotive, et ensuite les voitures voyageurs. Afin de manœuvrer le plus vite possible et à mains libres, le matériel roulant est équipé d'une version adaptée de l'attelage de 'Model Signal Engineering', très répandu en Angleterre. Le crochet pivotant d'un wagon s'accroche à une petite boucle fixée au wagon suivant. Le crochet peut être tiré vers le bas au moyen d'un champ magnétique, grâce auquel les wagons peuvent être découplés ou prédécouplés, pour pouvoir être poussés ainsi. Un système simple mais

9. Une locomotive 'Tubize', construite à l'origine pour les 'Tramways de la Sarthe' en France.

10. Un autobus sur rails construit au moyen de deux 'Gnomy'.

11. Les Britanniques ont découvert la bière 'Vapeurke'. Un camion à vapeur Foden vient charger une cargaison.

efficace, qui exige toutefois un montage très précis.

Finalement, il apparut que ce réseau trams était trop lourd pour être déplacé à l'occasion d'expositions ou de meetings. Don l'a donc démonté et remplacé par une construction beaucoup plus légère. Mais ceci est une autre histoire...

Texte: Guy Van Meroye
Photos: Dirk Melkebeek





Des véhicules pour un réseau à l'échelle 1/32^{ème}

UN DES AVANTAGES DE TRAVAILLER À L'ÉCHELLE 'REINE' (LE 1/32^{ÈME}) EST QU'IL VOUS EST POSSIBLE DE VOUS ALIMENTER EN PIÈCES PARMIS L'ASSORTIMENT DES FABRICANTS DE KITS À ASSEMBLER OU DE JOUETS DIE-CAST EXISTANTS À CETTE ÉCHELLE. NOUS AVONS AINSI TROUVÉ POUR UN RÉSEAU MODÈLE À L'ÉCHELLE I QUELQUES VÉHICULES BON MARCHÉ CHEZ SIKU ET VK, ET QUI NE DÉPAREILLERONT EN RIEN SUR NOTRE RÉSEAU, MOYENNANT L'UNE OU L'AUTRE PETITE MODIFICATION.

Des tracteurs et remorques en métal

Certains de ces véhicules sont disponibles sur le marché sous la marque Siku. Ces modèles sont robustes et ont souvent bel aspect, mais

ce qui gêne généralement est leur aspect blinquant. En y appliquant quelques taches de rouille à certains endroits et en les patinant, leur aspect 'jouet' disparaît. Nous avons pris un tracteur Lanz-Bulldog pour exemple.

Après un traitement par la rouille, ce tracteur a un tout autre aspect, puisqu'il témoigne désormais d'un nombre respectable d'années de service...

Photos 1, 2 et 3: Grâce aux peintures du set 'roest' de Lokführer Lukas, on obtient une incroyable patine de rouille: cette dernière semble comme fixée comme des cristaux à la peinture. La patine désirée est obtenue par cette rouille et une couche de vernis noir. Le





suite, ce plancher est traité au 'dry-brush' et recouvert d'une patine blanche, au moyen d'un pinceau trempé dans une peinture acrylique blanche et immédiatement frottée avec un chiffon. Grâce à des mouvements de pinceau répétés, ces planches acquièrent une patine blanche et douce. L'ensemble de la remorque est ainsi patiné, le brillant étant éliminé grâce au vernis mat, ce dernier étant appliqué à l'aérosol. L'effet de rouille est obtenu de la même façon que pour le tracteur.

Des remorques en plastique

Ces remorques sont de la marque VK (Veit Kornberger). Elles sont entièrement réalisées et finies en plastique brillant. Ici aussi, nous allons transformer une de ces remorques et la traiter.

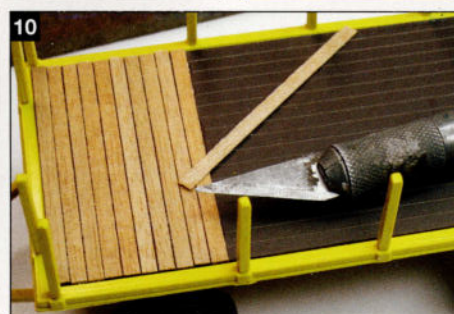
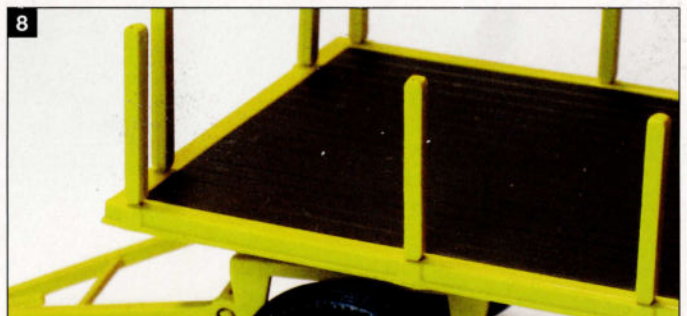
tout a été appliqué au pinceau: le résultat est étonnant!

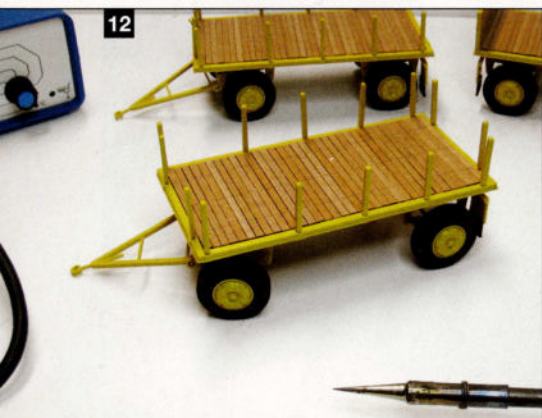
ce faire, nous utilisons une sorte de 'cutter' à lame fixe.

La métamorphose de la remorque nécessite un peu plus de travail. Le plancher de cette remorque est en métal. Tout est peint dans la même teinte de base, le plancher étant modifié, en y collant des petites lattes de bois de 1 sur 3 mm. Ces lattes sont fixées avec de la colle rapide. Important: ces lattes doivent être toutes de même largeur. Pour

Photos 4, 5 et 6: Les petites lattes de bois sont découpées à bonne longueur au moyen d'un cutter. Sur le plancher en métal de la remorque, ces lattes sont ensuite fixées à la colle instantanée. Les orifices des boulons sont brûlés avec la pointe d'un fer à souder. Le plancher est patiné avec une solution de peinture noire diluée avec de l'essence. En-

Photos 7, 8, 9, 10 et 11: Ces remorques sont proposées à la vente sous forme assemblée. L'ensemble de la remorque est en plastique. Le plancher de chargement n'a pas un aspect réaliste. Tout comme ce qui a déjà été décrit précédemment, des petites lattes de bois sont découpées à mesure au moyen d'un cutter. Ces lattes sont en-





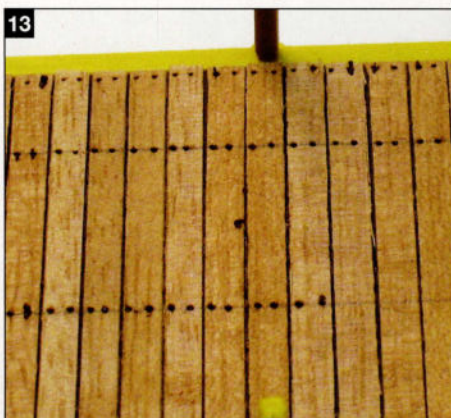
suite collées sur le plancher en plastique avec une colle instantanée. Les lattes sont prudemment enfoncées dans la colle au moyen de la pointe fine d'un couteau pour hobby. Une petite fente est ménagée entre les différentes lattes.

Photos 12, 13 et 14:

Grâce à la fine pointe d'un fer à souder, des petits trous sont réalisés par brûlage: ceci reproduit les trous de fixation dans le plancher. Pour obtenir tous ces trous à égale distance, une ligne est tracée au crayon à hauteur des longerons de la remorque.

Photos 15, 16, 17 et 18:

A certains endroits, de la rouille est appliquée au moyen d'un fin pinceau et d'un peu de peinture (Humbrol – teinte rouille). Attention: l'excès nuit. Après séchage de la peinture appliquée, les remorques sont alors traitées de la même manière grâce au set 'roest' de Lokführer Lukas. On obtient ainsi une patine complète.



Les charrettes à foin

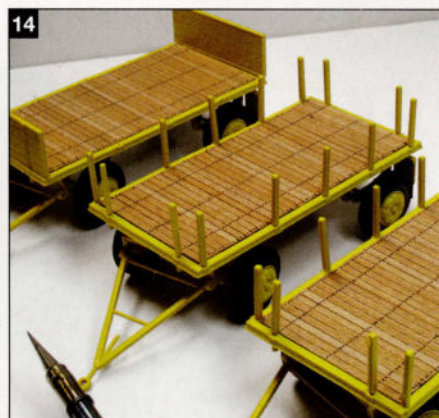
Cette remorque est de marque Siku et est entièrement en métal; elle est proposée sans chargement.

Photos 19, 20, 21 et 22:

La remorque est traitée avec un vernis mat pour enlever l'aspect blinquant du métal. Les pneus métalliques des roues à rayons sont peints au pinceau en couleur rouille (Humbrol). Toutes les pièces métalliques de cette charrette à foin sont également peintes en rouille. Du foin est en outre aménagé dans le véhicule: au moyen d'une paire de ciseaux, de l'herbe fine est découpée en de très fins morceaux et ensuite posés dans la remorque. Toute cette herbe est bien pressée, tandis que les liens de fixation sont apposés.

Un traitement supplémentaire: le chargement des remorques

Remorques et tracteurs sont conçus pour transporter des marchandises. Il est donc logique que nos remorques soient chargées de



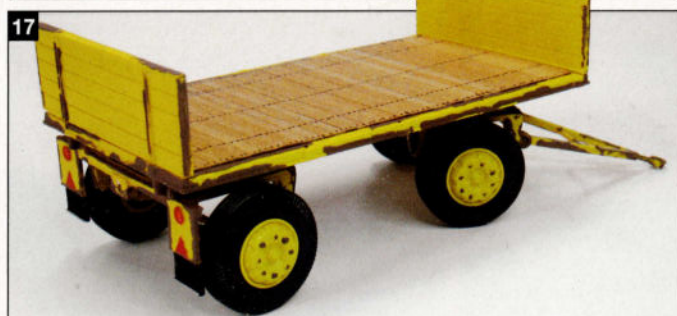
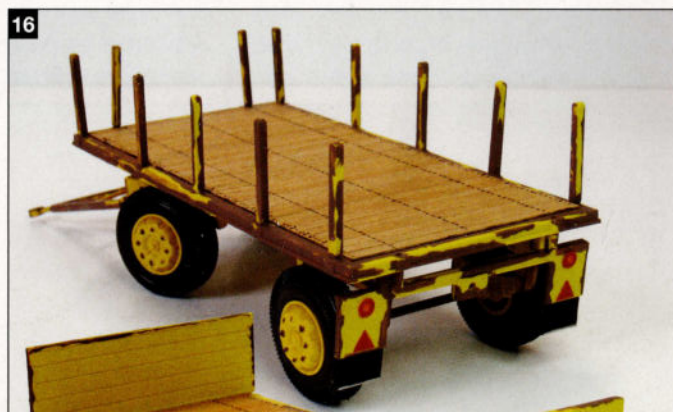
façon réaliste. Pour les remorques en métal, nous avons choisi de leur faire transporter des caisses, qui sont également le fruit d'une 'fabrication maison' en lattes de bois. Pour les remorques en plastique, un chargement de troncs d'arbres a été constitué. Pour ce faire, des branchettes ont été élaguées de leur écorce.

Photos 23, 24 et 25:

Les troncs d'arbres sont disposés sur les remorques. Sur cette photo d'une cour à marchandises, ces véhicules feront partie intégrante d'un plus grand diorama. A ce stade, ce ne sont plus des 'jouets'...

Pour conclure

Comme vous pouvez le remarquer sur base de ce reportage photographique, la métamorphose de véhicules n'est pas difficile. Avec un peu d'imagination, de patine et l'aménagement d'un chargement réaliste, ces véhicules dont partie d'un tout. Et il n'est pas nécessaire d'acquérir des modèles coûteux: le





prix moyen de telles remorques varie entre 20 et 40 euros. Le tracteur est toutefois motorisé et télécommandable à distance (prix: de 80 à 90 euros). Moyennant quelques petites mo-

difications, ces véhicules ont l'air beaucoup plus réalistes et peuvent désormais être intégrés dans un beau réseau modèle ou dans un diorama. Même les modélistes débutants

peuvent se livrer à de telles adaptations simples... Bonne chance à vous!

Texte et photos: Patrick Dalemans



'Rust... Roest'

Un diorama d'un gare délabrée

quelque part sur le réseau belge...



DANS CE NUMÉRO, NOUS DONNONS LA PAROLE À NOTRE LECTEUR NÉERLANDAIS LENNART VAN DE BERG, DE BURGH-HAAMSTEDE. LENNART EST UN DES CONSTRUCTEURS DE 'MESSIEURS-WALLEMONS', DES PIONNIERS (VOIR TMM N° 58), TANDIS QUE SON RÉSEAU 'VONÈCHE' EST DÉCRIT DANS LE TMM N° 57. MAIS LENNART NE S'EST PAS REPOSÉ SUR SES LAURIERS ET A RÉCEMMENT CONSTRUIT UN TRÈS BEAU DIORAMA AVEC UN THÈME ORIGINAL : NOUS LUI LAISSONS LA PAROLE...

Chacun de nous le connaît, soit d'une image, soit pour l'avoir découvert quelque part pendant un voyage : une maison en ruine, une usine désaffectée, une ligne de chemin de fer qui n'est plus utilisée. Ce thème m'intéressait pour le reproduire sous forme d'un diorama, ce qui est différent des gares et des sites bien entretenus que l'on trouve souvent sur les réseaux modèles.

L'idée

Lors d'un voyage à travers les Ardennes, j'ai vu la gare de Pondrôme, sur la ligne bien connue de l'Athus-Meuse. Heureusement, des rénovations y ont été faites et un café y a été installé. Toutefois, il y a quelques années, le bâtiment était pillé et abandonné. Après avoir filmé quelques trains en passage, ce vieux bâtiment con-

tinuait à attirer mon attention. J'ai pris quelques photos, car comme modéliste, on ne sait jamais à quoi elles peuvent servir plus tard... Ces photos sont restées dans une armoire pendant un certain temps, jusqu'à ce que je les aie retrouvées et que plus tard, lors d'une bourse, j'ai pu acheter la célèbre gare de Kibri pour un bon prix. L'idée de réaliser un diorama était née!

La construction

Comme base pour ce diorama, on a choisi une plaque de MDF de 40 x 70 cm. Sur cette plaque, on a d'abord mis les voies, pas en parallèle à l'avant afin d'y insérer

l'une et l'autre chose. J'ai choisi deux voies principales, une voie d'évitement et deux voies en cul-de-sac le long d'un chemin. Je voulais que tout le site ait un aspect délabré, à l'exception d'une des deux voies principales. Ceci afin d'imiter l'utilisation sporadique d'un train de marchandises. La voie 2 est donc relativement praticable. Quand j'ai dessiné le tracé des voies, les quais ont été mis en place. Pour cela, j'ai également utilisé du MDF d'une épaisseur de 10 mm. Les voies pouvaient être posées maintenant. J'ai choisi des voies à bas prix, car elles ne doivent pas être utilisées.

Après avoir peint les rails d'une couleur rouille, ils ont été cloués et pourvus de ballast. En utilisant différentes sortes de ballast – même du ballast recyclé d'un ancien réseau – un aspect patiné et vieux est obtenu. Et ce, en n'utilisant pas l'aérographe. Etant donné que dans les gares campagnardes, un passage était construit pour accéder au deuxième quai, j'ai décidé de le faire également ici. En faisant deux entailles dans les quais qui s'opposent, ils sont raccordés par du bois de balsa entre les rails. Le diorama entier, à l'exception des rails et du ballast, est peint en brun afin d'obtenir une base plus foncée pour la végétation.

La gare

Maintenant, je pouvais placer la gare, mais certaines choses devaient naturellement être adaptées. Avec les photos de Pondrôme et en cherchant sur Internet, j'avais de quoi débiter. Le détail le plus frappant pour un bâtiment dans cet état était les fenêtres brisées. Heureusement que dans les boîtes de construction, il y a des exemplaires supplémentaires afin que



je puisse faire des essais. Avant de placer les fenêtres dans la façade, elles ont été soumises à un vrai supplice, un peu comme dans la réalité. Je devais travailler avec beaucoup plus de précaution, sinon les chambranles se casseraient aussi. Et ce n'était pas le but. Après quelques essais, j'avais trouvé la bonne méthode. En mettant la fenêtre sur un étau, je pouvais briser les vitres avec un clou. Du fait que le plastique était dur, les fenêtres volaient en éclats: un effet 'vrai' superbe. Maintenant, toutes les portes et les fenêtres pouvaient être intégrées dans la façade. Tout le bâtiment était prêt, mais il avait toujours cette couleur 'plastique' rouge. Il était donc temps de penser à l'aspect patiné; celui-ci pouvait être plus prononcé que d'habitude. Pour débiter, j'ai traité les murs avec une peinture blanche mate, fortement

diluée, afin que les joints ressortent bien. En frottant par après les pierres avec un chiffon propre, la peinture s'enlevait. La brillance du plastique avait disparue, mais les pierres avaient toujours cette couleur rouge vif. La prochaine étape consistait à utiliser de la craie pastel sur le bâtiment, d'abord du noir afin d'atténuer la couleur. Cela semble être une approche très rude, mais en utilisant des teintes plus douces, l'effet s'estompait. Au total, j'ai utilisé cinq teintes différentes pour ce bâtiment, allant du noir à l'ocre jaune: une question de goût, pour voir ce qui est le mieux assorti. J'ai également patiné les fenêtres, car dans un bâtiment pareil, elles ne sont plus très propres. De cette manière, les fenêtres brisées étaient mieux mises en valeur. Vu qu'aucun entretien n'a été fait à cette gare pendant plusieurs années,





certaines choses ont changé de forme. La gouttière au milieu s'est affaissée : cet effet a été obtenu en collant une fine bande Evergreen entre la gouttière et le bord du toit. Sur l'aile, le délabrement est encore plus fort : une partie entière de la gouttière a disparue. Là où les gouttières ont été endommagées, j'ai simulé des traces de calcaire en utilisant de la peinture blanche mate. Les descentes pluviales sont complètement rouillées depuis des années.

La végétation et le reste...

Maintenant, il était temps de s'occuper de la végétation. Pour une ligne de chemin de fer dans cet état, elle devait être présente en abondance. Les quais ont d'abord été pourvus d'une fine couche de sable, celui que les hamsters utilisent pour prendre leur bain quotidien... C'est facile quand votre copine possède un tel animal...! Même le vieux chemin a été réalisé ainsi. Le sable a été collé, tout comme le ballast entre les rails, avec la méthode connue de la 'colle de bois diluée'. Avant que la colle ne sèche, de la tourbe Woodland a été semée sur l'ensemble, de telle façon que la première végétation devienne visible. Après que tout cela ait été séché, il était temps de s'attaquer au vrai travail en utilisant du Heki Flor. Un épais tapis de gazon s'est alors formé entre et à côté des rails. J'ai utilisé quatre sortes différentes pour obtenir une palette de couleur variée. Entre le gazon et sur les rails, on a placé un peu de bric à brac. De mon réseau 'Vonèche', j'avais encore quelques poteaux



télégraphiques que je pouvais également utiliser ici. Ils sont depuis longtemps hors service et un des deux a été démoli par des vandales et a atterri sur la voie d'évitement. Toutes les autres pièces qui appartiennent à une gare tel que les enseignes, les bancs et autre mobilier ont déjà trouvé le chemin vers le bricoleur.

Comme dit auparavant, une des deux voies principales est toujours utilisée : un train de marchandises y passe très rarement, souvent tracté par une série 62 ou 51. Probablement que la série 51 y sera bannie bientôt, parce que la voie est très mal entretenue pour de telles locos si lourdes.

De plus, le trafic ne représente pas grand-chose : seulement 2 ou 3 wagons à charbon par semaine. Il paraît que le transport routier est prêt à prendre le flambeau.



Dans le temps, la gare a connu un transport de fret convenable et un wagon de marchandises est resté près du chemin de déchargement. La moitié du châssis est

envahie par du lierre et d'autres plantes ; donc celui-ci doit déjà y séjourner depuis un certain temps... Outre le wagon de marchandises, j'ai découvert un restant de ce qui a dû être une coccinelle dans le temps : il ne reste plus beaucoup plus qu'une carcasse dépouillée. L'épave de cette voiture est située approximativement à l'endroit où se trouvait un ancien hangar de marchandises dans le temps, car la végétation y est moins dense que sur le reste du site. Nous assistons donc à la disparition de ce qui était autrefois une gare sur une ligne fortement utilisée, quelque part en Belgique. Probablement que le trafic sur cette ligne disparaîtra un jour et que la nature reprendra ses droits sur la voie 2... Dans quelques années, il faudra bien chercher pour trouver cette gare, car sur la carte du réseau de la SNCB, elle ne s'y trouve déjà plus !
'Rust... Roest'!



Texte et photos:
Lennart van den Berg





La réception de Nouvel An du forum TMM

TRADITIONNELLEMENT, DE NOMBREUSES RÉCEPTIONS DE NOUVEL AN ONT LIEU AU COURS DU MOIS DE JANVIER. CETTE BELLE TRADITION EST ÉGALEMENT SUIVIE PAR CERTAINS MEMBRES DU FORUM DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE'. CETTE ANNÉE, LA RÉCEPTION A EU LIEU AU RESTAURANT 'TER KOUTER', SUITE À L'AMICALE INVITATION DE SON PROPRIÉTAIRE ET PAR AILLEURS MEMBRE DU FORUM, ERIK DE BOECK.

Erik est également connu pour son réseau modulaire 'Kappelle-op-den-bos' et par sa participation au concours de mini-réseaux, avec son dépôt 'Remise-en-scène'. Pour l'occasion, Erik avait exposé son réseau dans son restaurant. Le but était d'ailleurs que chacun amène quelque chose qu'il avait réalisé lui-même ou sur lequel il travaillait à ce moment.

Tous les participants à la réception n'avaient pas entendu cet appel mais ce qui était exposé valait bien la peine. Outre son dépôt, Erik exposait encore quelques bâtiments d'usine et une locomotive du type 1, faite 'maison'. Chris fit voir son éclairage intérieur 'fait maison' pour voitures, d'une qualité vraiment professionnelle. Joris, Luc et Gerrit avaient prélevé quelques bâtiments de leur réseau et les présentaient aux invités. Eric avait amené sa marquise de quais de Gand-St-Pierre. Cette réalisation marquante et unique est le prélude à un nouveau réseau modulaire dont la gare de Gand-St-Pierre servira d'exemple: nous en apprendrons plus dans l'avenir. Gerolf enfin avait pris la peine d'amener quelques

éléments de sa fête foraine en devenir... Les 'montagnes russes' constituent sans aucun doute l'élément le plus impressionnant et le plus spectaculaire de cette fête foraine et pourtant, elle n'est pas encore achevée! Cette contribution de Gerolf en fera loucher plus d'un, lors du prochain concours de mini-réseaux...

Cette réunion des membres du forum était donc plus qu'une simple réception destinée à lever le coude à l'occasion de l'An nouveau. Depuis un certain temps déjà, l'intention était de se réunir pour échanger quelques idées, sans l'aide d'un ordinateur ni d'internet. Sur la Toile, il n'est en effet pas possible de voir avec qui vous correspondez, raison pour laquelle des 'meetings de forum' ont déjà existé de par le passé. Cela ne doit pas forcément se dérouler dans un restaurant: quelques clubs de modélisme ont déjà mis leur local à disposition afin d'y organiser un meeting. Un membre de ce club se charge alors de l'organisation pratique de la réunion et sert de personne de contact sur le forum. Il est ainsi possible d'organiser une telle réunion dans

une localité (et une province) différente, ce qui permet à un nombre de membres plus élevé d'y participer. C'est ainsi qu'on y a rencontré des membres du forum de la région anversoise, gantoise et de la Côte, et même du fin fond du Luxembourg! Gerolf avait en outre conçu une présentation en 'powerpoint' qui expliquait les nouvelles directives concernant le forum aux membres présents. Cette présentation devait se comprendre comme étant une 'mise à jour' nécessaire afin de ne pas gêner le fonctionnement du forum et de garder son caractère agréable pour tous. Nul doute qu'un fameux travail se cachait derrière cette présentation de la part de son concepteur, raison pour laquelle 'je voudrais le remercier par ces quelques mots. Erik se montra un hôte particulièrement prévenant, puisqu'il avait réservé une petite collation aux membres présents. Cela n'étonnera donc personne si l'assemblée était unanime pour organiser la prochaine réception... à la même adresse. Comme toujours, les absents ont eu tort, mais peut-être seront-ils présents, la prochaine fois... ? Nous avons titillé votre curiosité? Allez donc voir sur: <http://www.trainminiaturemagazine.be/newforum> !

Texte: Gerrit Van Roy
Photos: Luc Dooms



Du matériel privé sur le réseau ferroviaire belge

DÉPUIS LA LIBÉRALISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE, LE MATÉRIEL MOTEUR DE PLUSIEURS COMPAGNIES PRIVÉES Y A FAIT SON APPARITION. **DLC** (DEVENU **CROSSRAIL**) FONDÉ PAR **RONNY DILLEN** ET **JEROEN LEJEUNE** A ÉTÉ LE PREMIER OPÉRATEUR FERROVIAIRE PRIVÉ BELGE À FAIRE ROULER SES PROPRES TRAINS DÈS 2002. AU FIL DES ANS EST VENU S'Y AJOUTER LES OPÉRATEURS SUIVANTS (CLASSÉS SELON UN ORDRE ALÉATOIRE): **RAIL4CHEM**, **VEOLIA**, **TRANSPORT**, **ERS**, **EURO CARGO RAIL**, **DB SCHENKER**, **CFE CARGO** ET **SNCF FRET**.

Un fait à relever: pour la traction de leurs convois, la majorité de ces opérateurs ont recours à des locomotives du type 'DE 66' (ou Class 66) réalisées par le constructeur canadien EMD (Electro Motive Diesel). Ces locomotives Diesel de 2.268 kW (soit 3.100 ch) conviennent très bien pour les services assurés par ces opérateurs privés et répondent à leurs besoins: elles sont solides, indépendantes des différentes tensions de caténaires lors du franchissement des frontières et peuvent rester en tête de leur train de bout en bout, de l'origine à la destination du train. Leur arrivée a apporté de la couleur sur les voies belges. En modèles réduits, des reproductions de la Class 66 existent aussi bien à l'échelle H0 que N. Kato/Hobbytrain propose des modèles de la Class 66 à l'échelle N dans les livrées HGK, Transpetrol, Opel GM, DLC, HGK, rail4chem et ACTS. En H0, on trouve chez Mehano six versions différentes, pour autant qu'elles soient encore disponibles. A l'échelle 1/29ème, la firme Aristocraft propose une Class 66 de GM en livrée DB Schenker.



PB20

DLC prend notamment en location la PB20 chez Porterbrook, dont la livrée grise de base est soulignée par un monogramme bleu, souligné de chevrons jaunes et des lettres DLC en gris foncé. Montzen, le 21 octobre 2009.



SNCF 6601

La division 'Fret' de la SNCF utilise des DE 66 pour le trafic transfrontalier entre la Belgique et la France. La 6601 vient d'aller chercher un train à Anvers-Schijnpoort et passe à Anvers-Est, le 30 mars 2009. A noter que cette version n'est pas encore disponible en modèle réduit.

Texte et photos: Max Delie



PB17

rail4chem prend également en leasing chez Porterbrook la PB17 qui a reçu une livrée gris clair en partie centrale, décorée du logo de rail4chem, les extrémités de la caisse étant vertes, avec la partie inférieure des faces avant jaune. La PB17 à Anvers-Luchtbal, le 14 octobre 2009.



HGK DE 61

Cela peut parfois s'avérer compliqué en ce qui concerne l'utilisation de ces locomotives. La DE 61 de HGK (Häfen und Güterverkehr Köln) a ainsi été louée à la Ruhrtalbahn, qui l'a à son tour louée à Transport! En route vers Anvers-Nord, la DE 61 passe à Anvers-Luchtbal, le 25 septembre 2009.

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 • Schopenhauen – 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

Buspendelaan 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 - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - 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