

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

SPÉCIAL
VOIE
ÉTROITE

98

12^{ème} année
Décembre 2010
Prix: € 7,95

RÉSEAU:
Pays
Perdu



RÉSEAUX : 'MOORTON BOTTOM YARD' • 'OVERMEERE-DONCK' • 'LANGS WEG EN RAIL' • 'CASTLE ROCK' • DE LA VOIE ÉTROITE AU 1/35^{ÈME} • **TESTS:** LES VOITURES-COUCHETTES 'PLAN N' DES NS CHEZ HERIS • LA 'MAXIMA' VOITH EN HO DE SAECHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG • **TESTS ÉCLAIR :** LE 'CYBER CLEAN' DE BUSCH • LES CÉRÉALIERES DE B-MODELS
REPORTAGES : RETOUR SUR NOTRE 5^{ÈME} GRANDE EXPO DE MODÉLISME FERROVIAIRE, SES NOUVEAUTÉS ET SON CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX • **PRATIQUE :** CONSTRUISEZ VOS WAGONS DE MARCHANDISES EN... PAPIER! (2) • **TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS • AGENDA ET PETITES ANNONCES**



P 209610

Train Miniature
magazine

Prenez le train

du plus grand magazine belge
de modélisme ferroviaire!

Abonnez-vous
et économisez
€ 17,50



COMMENT S'ABONNER?

Effectuez un virement de €65 (1 an, 11 numéros) ou €124 (2 ans, 22 numéros) sur le CCP n° 733-0558399-97. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media S.A., Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen, avec en communication la mention **ABO TMM**.

Pour obtenir un ancien numéro, veuillez verser €9 (frais de port compris) par numéro désiré. Versez le montant exact sur le compte CCP 733-0558399-97 de Meta Media sa, avec la mention du numéro TMM désiré.



RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Oude Leeuwenrui 8/2 - B-2000 Antwerpen
tél: 0032- (0)3 20 20 170
fax: 0032 - (0)3 20 20 181

train-miniature@thinkmediamagazines.be
www.trainminiaturemagazine.com

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

RPM Antwerpen - TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek
train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA RÉDACTION

Guy Van Meroye
guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,
Luc Dooms, Guy Van Meroye

RÉDACTION

Gerard Tombroek, Jaques Le Plat, Max Delie,
Michel Van Ussel, Bart Luyten, Tony Cabus, Luc Hofman,
Jean-Luc Hamers, Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Jacques Timmermans, Bertrand Montjobaques,
Matti Thomaes, Emmanuel Nouaillier,
Erwin Stuyvaert, Rik De Bleser Jan Nickmans,
Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,
Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts, Luc Avonts

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

Christel Clerick
abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODÉRATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

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

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

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

ÉDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'.
Pour 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 99: 15/12



«Voyez grand, mais roulez petit!»

Cet amusant jeu de mots n'est pas de mon cru, mais de René Wolf, un modéliste ferroviaire néerlandais bien connu, qui a été atteint du virus du modélisme à voie étroite. René est par ailleurs également un des finalistes de notre Concours de mini-réseaux, avec son petit réseau intitulé 'Wolfscreek'. Notre concours a une nouvelle fois montré qu'il existe d'autres pistes que la reproduction en miniature de la SNCB, des NS, de la SNCF ou encore de la DB. Quant nous parlons de la voie étroite, beaucoup penseront peut-être aux chemins de fer rhétiques suisses, mais il est possible de faire encore plus petit et surtout, à une plus petite échelle.

En vrai, on optait pour la voie étroite lorsqu'il s'avérait qu'une voie normale ne serait pas rentable ou réalisable, techniquement parlant. Une voie étroite a en effet besoin de moins de surface pour être posée, ce qui signifie aussi moins d'expropriations et un capital de base moins élevé. Grâce à l'encombrement plus réduit de son matériel roulant, le trajet de la ligne peut être intégré en voirie, tandis que les ouvrages d'art peuvent être conçus de façon plus légère. La combinaison de la voie étroite et de vitesses plus basses permettent aussi des rayons de courbure plus serrés. Outre les exploitants de services voyageurs, de nombreuses industries ont également opté pour la voie étroite au sein de leur exploitation, ainsi que pour l'acheminement des matières premières et de leurs produits finis. A côté de la voie métrique bien connue – comme celle utilisée par nos chemins de fer vicinaux – on pouvait trouver également des voies à l'écartement de 760 mm (surtout en Autriche), de 750 mm (en Allemagne et aux Pays-Bas) et même de 600 mm (dans les mines et dans les champs).

Et ces avantages de la voie étroite cités pour une exploitation réelle valent également pour le modélisme ferroviaire. C'est surtout le recours à des courbes serrées et les petites dimensions du matériel roulant qui procurent des gains d'espace intéressants. Un réseau en voie étroite peut être établi sur une petite partie seulement de la superficie qui serait nécessaire pour le construire en voie normale. Beaucoup d'adeptes de la voie étroite passent alors à une plus grande échelle, car le détaillage du matériel et de l'environnement peut alors être poussé plus avant, sans devoir disposer de beaucoup de place.

Dans le présent numéro, nous vous présentons cinq réseaux à voie étroite: ils ont chacun un thème différent, à l'instar de leur échelle de réduction. Outre leur atmosphère – qui est prenante pour chacun de ces réseaux – vous y trouverez encore deux aspects en commun: beaucoup de fabrication 'maison' et... de la fantaisie. Les adeptes de la voie étroite ne disposent pas d'un choix aussi étendu que leurs collègues en voie normale, que du contraire: souvent, rien n'est disponible 'prêt à l'emploi' et le matériel roulant doit être entièrement réalisé de leurs mains. Heureusement, ils peuvent souvent avoir recours à la motorisation existante d'une locomotive à voie normale, mais d'une plus petite échelle. Les modélistes qui optent pour la voie étroite sont souvent plus des constructeurs que des amateurs de trains: ils ne 'collectionnent pas les boîtes' et ne connaissent pas les références des catalogues par cœur... En outre, beaucoup de ces réalisations à voie étroite sont d'un budget plus sympathique que leur pendant en voie normale, un avantage qui n'est plus à négliger par les temps qui courent. Souvent, un réseau à voie étroite est aussi plus petit et prend donc moins de temps à être réalisé, un autre argument de poids, alors que le temps libre devient une denrée rare. Bref: la voie étroite est une alternative valable aux 'grands trains' pour ceux qui disposent de moins de place ou de temps. Vous pourrez alors toujours admirer vos locomotives à voie normale exposées dans une vitrine, tout en jouant avec des (plus) petits trains: que demander de plus...?



Photo Len Devriès

L'automne est la saison des betteraves ; en voici une illustration grâce au superbe réseau 'Pays Perdu' de Peter de Vries.

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	7
NOUVEAUTÉS AUTOS	16
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	17
TEST : LA 'MAXIMA' VOITH EN H0 CHEZ SAECHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG	18
TEST ÉCLAIR : LES CÉRÉALIERES DE B-MODELS	22
TEST ÉCLAIR : LE 'CYBER CLEAN' DE BUSCH	23
TEST : LES VOITURES-COUCHETTES 'PLAN N' DES NS CHEZ HERIS	24
RÉSEAU : 'PAYS PERDU'	28
REPORTAGE : LA 5ÈME GRANDE EXPO DE MODÉLISME FERROVIAIRE	36
REPORTAGE : LES NOUVEAUTÉS DE LA 'GRANDE EXPO'	38
REPORTAGE : LE PALMARÈS DU CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX	42
RÉSEAU : 'CASTLE ROCK'	46
RÉSEAU : DE LA VOIE ÉTROITE AU 1/35ÈME	54
RÉSEAU : 'LANGS WEG & RAIL'	58
PRATIQUE : CONSTRUISEZ VOS WAGONS DE MARCHANDISES... EN PAPIER (2)	64
RÉSEAU : 'OVERMEERE-DONCK'	72
RÉSEAU : 'MOORTON BOTTOM YARD'	76
RECENSION	80
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

Réseau: 'Pays Perdu'

Dans notre TMM 97, vous avez pu faire connaissance avec 'Pays Perdu', un réseau construit par Peter de Vries, qui est hélas décédé l'année passée. La première partie traitant de sa construction est encore de la plume de Peter, mais il n'a plus pu poursuivre la description du réseau achevé. Le flambeau a toutefois été repris par son meilleur ami, Len de Vries, qui en a fait un récit très personnel. Voici cet hommage posthume à un grand modéliste et un chouette ami... En page 28

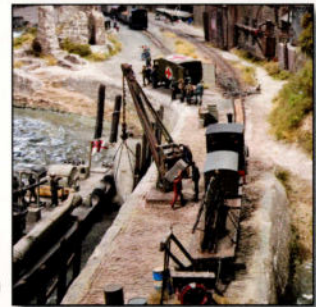
28



Réseau: 'Castle Rock'

Quel est le visiteur régulier d'expositions qui ne le connaît pas : Henk Wust, l'homme à la barbe hirsute et au rire gras ? Sachez qu'il est le réalisateur des réseaux d'exception que sont 'Punta Marina', 'Mariahohe', le réseau forestier 'H'Bach' ou encore 'Castle Rock'. Nous avons déjà décrit dans nos colonnes les trois premiers réseaux cités. Voici maintenant la description du quatrième réseau cité, en page 46

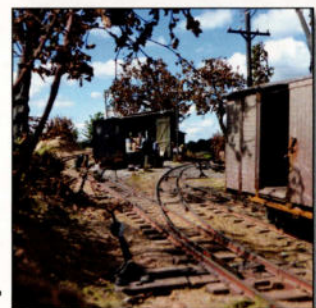
46



Réseau : De la voie étroite au 1/35^{ème}

Les beaux modèles réduits militaires à l'échelle 1/35^{ème} et l'abondance des kits détaillés ont inspirés Rudy Heise pour construire à cette échelle, après avoir tâté du H0, H0e et H0n3. Rudy a opté pour l'échelle '1f', pour laquelle tout est reproduit à l'échelle 1/35^{ème}, mais sur des voies H0 (à l'écartement 16,5 mm). Comment a-t-il pratiqué ? Vous le lirez en page 54

54



Réseau : 'Langs Weg & Rail'

Lors des Journées de modélisme à voie étroite 2010 qui se sont tenues récemment au Musée de la Voie étroite à Valkenburg, Guillaume Veenhuis a présenté pour la première fois son nouveau diorama 'Langs Weg & Rail' ('Le long de la route et de la voie') au grand public. Ce diorama restitue un bout de voie étroite de la 'Gelderse Tramweg-Maatschappij' et un pont-ponton qui permettait au trafic routier – mais aussi au tram à vapeur – de franchir une rivière. Comme il nous en a déjà habitués sur ses autres créations, ce sympathique modéliste ferroviaire de Zutphen est littéralement capable de transformer un petit train-jouet en une pièce de modélisme ferroviaire de très haut niveau. A voir en page 58

58



Réseau: 'Overmeere-Donck'

Il y a de nombreuses années déjà, Patrick Dalemans et Alain Vandergeten ont construit une briqueterie en 0e. Pour compléter ce réseau industriel, nos deux compères ont imaginé un réseau modulaire à voie étroite d'inspiration flamande, se situant au cours des années '50 du siècle dernier. A lire en page 72

72



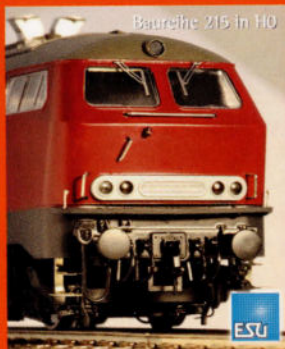
Réseau: Moorton Bottom Yard

Pour un Anglais qui travaille depuis 43 ans (!) sur le même réseau, Paul Windle n'en est pas pour autant un... demeuré. Cela lui fait manifestement plaisir lorsque les spectateurs savourent la magie de son petit diorama à voie étroite. Il explicite avec beaucoup d'enthousiasme les petits détails dont son réseau est truffé et qui fascinent son public. A lire en page 76

76



Les nouveautés de ESU: ECoS2, ECoSDetector, BR 215, ...



Et son Petit frère...: le Navigator



Avec commande à distance IR

Centrale digitale
Jusqu'à 40 locomotives
Rail de programmation

maintenant disponible.

DCC (9990 adresses)
Motorola® (255 adresses)
Multi-traction
K83/84



ade

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

T	S	D
train	service	danckaert

ESU

Hobby Trade

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle station Nord-belge

Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack

ADE

W&W

Classix by Train Technology

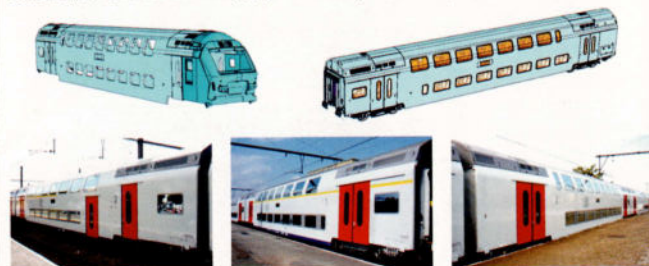
Rijtuigen Voitures **M6**

Le modèle

- Modèle exacte en échelle H0 (1:87) des voitures à deux niveaux M6.
- Détails très fins, inscriptions impeccables et complètes.
- Toutes les versions seront disponibles dans la première production, aussi la voiture pilote et les versions temporaires !
- Voiture pilote avec feux blancs et rouges selon la direction de marche. Modification possible pour système 3-rail à courant alternatif ou digital.
- Toutes les voitures préparées pour installation d'un éclairage intérieur et des feux rouges additionnels.
- Sets avantageux de 5 voitures pour la composition rapide d'un train complet, avec des inscriptions sur les écrans du système d'information voyageurs selon la destination.



Composition de base, souvent étendue avec des voitures 2^{ème} classe, parfois avec une voiture 1^{ère} classe. Seule exception est le set "Luxembourg", qui ne contient pas de voiture pilote comme en réalité.



- | | |
|---|---|
| 6001 Set de 5 voitures "Brussel Zuid" | 6007 Set de 5 voitures "Luxembourg" |
| 6002 Set de 5 voitures "Bruxelles Midi" | 6021 Set complémentaire: 2 voitures M6 B / ABD |
| 6003 Set de 5 voitures "Charleroi Sud" | 6022 Set complémentaire: 2 voitures M6 B / A' |
| 6004 Set de 5 voitures "Blankenberge" | 6031 Set complémentaire: voiture M6 B |
| 6005 Set de 5 voitures "Tongeren" | |
| 6006 Set de 5 voitures "Antwerpen-Centraal" | 6099 Set d'éclairage Intérieur pour voitures M6 |



**VOITH
MAXIMA**

23 mètres,
130 tonnes,
5000 cv.

- | | |
|--------------|------------------------------------|
| 60000 | 2-rail continu analogue |
| 60001 | 2-rail continu digital |
| 60002 | 2-rail continu digital avec son |
| 60003 | 3-rail alternatif digital |
| 60004 | 3-rail alternatif digital avec son |



Modèle 1:87
Made by Saechsische
Waggonfabrik Stollberg

Importation Benelux:
Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

GOOVER MODELS ET TREINSHOP OLAERTS Des nouvelles voitures M4 en H0

Les voitures M4 de Lima et Os.Kar ne sont plus sorties depuis un bon nombre d'années déjà. Les prix demandés ou proposés pour ces voitures M4 sur le marché de seconde main attestent cependant qu'elles sont encore très populaires auprès des modélistes belges adeptes des époques IV et V. Le temps semblait donc être venu de sortir une nouvelle série de ces voitures. Afin de rentabiliser au mieux ce modèle, différentes livrées devraient être réalisées. Treinshop Olaerts et Goover Models ont dû vraisemblablement penser à tout cela lorsqu'ils ont annoncé, en marge de l'Expo de Modélisme et à peu près en même temps, leur intention de produire des modèles de M4. C'est la 2^{ème} fois que ces deux fabricants se concurrencent sur le même marché! Nous nous demandons sincèrement s'il n'y avait pas moyen de faire autrement. Comment l'investissement de ces fabricants belges pourra-t-il en effet être rentabilisé si Hornby/Lima et/ou Os.Kar décident de ressortir et de 'dépoüssier' leurs



anciens moules et de les adapter légèrement aux normes actuelles? Le risque est réel qu'ils soient les premiers à sortir une 'nouvelle' voiture M4 et qu'ils puissent ainsi raffer une grande part du gâteau, avant même que les autres fabricants n'aient pu y goûter... Les deux fabricants belges n'en

sont encore toutefois qu'à la phase initiale: la fourniture des premiers exemplaires de production n'est pas prévue avant l'automne 2011. Toutes les versions de voitures M4 sortiront, de manière à pouvoir réaliser toutes les compositions de rames M4 qui ont circulé ces 25 dernières années.

B-MODELS La série 55

La nouvelle série 55 de B-Models aurait dû sortir récemment. La mise en vente prévue à l'occasion de notre 'Grande Expo' a dû être reportée en raison de problèmes avec le nouveau circuit imprimé qui permet la commande analogique et digitale de la loco. Une solution à ces problèmes devait encore être trouvée. Une fois que la version bleue portant le matricule 5515 (réf. 20.100) sera sortie, la version jaune qui arbore le matricule 5502 (réf. 20.101) devrait suivre rapidement. Nous



reviendrons sur ce modèle belge dans le prochain numéro de TMM. (GVM)

LS MODELS/MODELTREIN PARADISE La 1181

Vous pouvez actuellement acquérir une locomotive 'Benelux' exclusive LS Models chez Modeltrein Paradise. Il s'agit du matricule 1181 (réf. 92005). Ce modèle s'accorde parfaitement avec une rame ICR néerlandaise d'époque V. De nos jours, ces locos tractent désormais des trains de pointe assurés en voitures M4 et M5. Ce modèle est pourvu des autocollants Magellan, d'amortisseurs rouges ainsi que d'un ventilateur pour airco sous la caisse. (GVM)



JOCADIS La série 72

Jocadis propose actuellement un modèle prêt à l'emploi de la locomotive de manoeuvre de la série 72 (anciennement type 272). Cette loco porte le matricule 7214 de l'époque IV et arbore la dénomination 'Maria' sur la cabine du conducteur. Elle a pour atelier propriétaire Anvers-Dam. Les rambardes sont fournies dans le set et doivent être mises en place par l'acheteur. Le modèle est aussi disponible sous forme de kit à assembler, fourni



avec un pochoir permettant de réaliser les bandes zébrées jaunes. (GVM)



PRIX FANTASTIQUES, BEAUCOUP DE PROMOS POUR ROCO, MÄRKLIN, TRIX, FLEISCHMANN PRIX DE SOUSCRIPTION, SANS ACOMPTE

Modèle exclusif en collaboration avec LS Models, commandez maintenant Série exclusive de 150 exemplaires SNCB HLE 1181 avec certificat numéroté ... / 150 exemplaires



COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

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

Livraison fin 2010
Série exclusive de 150 exemplaires
SNCB HLE 2843 avec certificat numéroté
... / 150 exemplaires



- 92007 argent/vert/blanc, marchandises + voyageurs (2843)..DC
- 92007 S ... DC + SOUND
- 92507 AC digital
- 92507 S ... AC Digital + SOUND

- 92005 ... rouge/jaune, Magelan logo, airco, Schaerbeek (1181) .. DC
- 92005 S ... DC + SOUND
- 92505 AC digital
- 92505 S ... AC Digital + SOUND

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

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

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 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Standard et suivi de commande Lundi, mardi, jeudi à vendredi : Franca
Mercredi : Maud Webmaster : Aurélien
SAV le mardi matin et le jeudi après-midi : Philippe
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 14 000 produits illustrés à 99% en stock

■ Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires

■ 16 ans d'existence 1^{ER} détaillant par le Chiffre d'Affaire (depuis le 30/06/05 source greffe)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard Virement bancaire

LEMATEC HO

Réf 2171/1 PLM 262 A1 vert PLM ép II 1929 à 1938 1495euros
Réf 2172/2 SNCF 2CC2 3403 vert 306 ép III/II 1938 à 1964 1495euros
Réf 2173/3 SNCF 2CC2 3404 vert bleuté foncé 312 ép III/IV 1964 à 1974 1495euros
Réf 2174/4 SNCF 2CC2 3402 vert 306 état actuel machine préservée ép V 1495euros

LEMATEC ÉCHELLE O

prix nous consulter



Réf 0-217/1 diesel 060 DB 1 La Rochelle
Réf 0-217/2 diesel 060 DB 10 La Rochelle
Réf 0-217/3 diesel 060 DB 19 Ile Napoleon
Réf 0-217/4A diesel CC 65002 La Rochelle
Réf 0-217/4B diesel CC 65013 La Rochelle
Réf 0-217/5 diesel CC 65020 Nantes

ROCO HO

Réf 66714 Wagon plat HUPAC SBB porte caisses mobile GIEZENDANNER 42euros

ROCO Exklusivité Gieffeci Italie

Réf 62381 locomotive élect. E 432.025 FS livrée Castano/Isabella 309euros
Réf 62383 locomotive élect. E 432.031 FS livrée noire 309euros

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

MTH HO

Réf 20-60003 Coffret 5 voit CIWL AC éclairés roues hautes 499euros
Réf 20-60004 Coffret 5 voit CIWL éclairés roues fines 499euros



RIVAROSSI HO

Réf HR6101 col 2 céréalier SOSIMAGE FS 55euros
Réf HR6102 col 2 céréalier SAVONA SILO FS 55euros
Réf HR6089 wag céréalier Uas MILLET 2000 SBB CFF 33euros

REE MODELES HO

Réf WB028 col 2 citerne rivetée à essieux Algeco ép III SNCF 59euros



Réf WB029 col 2 citerne soudée à essieux SGTI ép III SNCF 62euros
Réf WB030 citerne rivetée noire Algeco à essieux ép III SNCF 30euros
Réf WB031 citerne rivetée grise avec quèrite Simotra ép II PLM 34euros
Réf WB032 citerne soudée à essieux Le Cep Vermeil ép IV SNCF 30euros
Réf WB033 col 2 citerne soudée à essieux COOP ép IV SNCF 59euros
Réf WB034 col 2 citerne rivetée à essieux SGTI ép IV SNCF 59euros

PROMO EXCLUSIVE

KATO N

Réf K11601 Loco électrique Re 414 10040 SBB 175euros
Réf K11602 Idem 10038 SBB 175euros
Réf K11603 Idem 10024 SBB 175euros
Réf K11604 Idem 10012 SBB 175euros
Réf K11605 Idem 10034 SBB 183euros



HOBBYTRAINS N

Réf 23551 Engin d'entretien de voie KLV 53 + remorque 139euros



VITRAINS HO SUPER PROMO

Réf 2160 Locomotive électrique Serie 16 N°160.024 SNCB 470euros 119euros
Réf 2162 Idem N°1602 SNCB 470euros 124euros
Réf 2163 Idem N°1602 SNCB 470euros 117euros
Réf 2167 Idem N°1607 SNCB 496euros 117euros
Réf 2168 Idem N°1608 SNCB 496euros 122euros
Réf 2169 Idem N°1603 SNCB 480euros 122euros
Réf 2170 Idem N°1602 SNCB 496euros 117euros
Réf 2171 Idem N°1601 SNCB 470euros 117euros
Réf 2173 Idem N°160.022 SNCB 470euros 117euros

NOUVEAUTÉS VÉHICULES HO

MAKETTE/COLLECT' CIT'



Réf 8001 Citroën DS présidentielle "CHAPRON" 29euros

HERPA

Réf 024357 Simca rallye II grise 8euros
Réf 024358 Idem jaune 8euros



SAI RETRO 87

Réf 4012 Bus RATP Renault TM4 BLA à plateforme fermée ligne 76 131,5euros
Réf 7342 Renault vivaquatre 1935 noire 44euros
Réf 7343 Idem beige 44euros
Réf 7344 Idem bleu 44euros



Réf 7345 Idem ivoire et noir 45,25euros
Réf 7346 Idem bordeaux et noir 45,25euros
Réf 7347 Idem verte et noir 45,25euros

NOREV

Réf 472108 camionnette Peugeot J9 EDF GDF 8euros
Réf 472096 camionnette Peugeot J7 LA POSTE 8euros

Retrouvez-nous sur www.pierredominique.com

VAN BIERVLIET Un prototype de la série 60

Lors de la dernière 'Grande Expo' de modélisme de Malines, vous avez pu admirer la nouvelle variante de couleurs et de matricule du prototype de la série 60 et de la type 210 sur le stand de Van Biervliet (VB2005 et VB2006). Ces deux modèles de teinte vert foncé et agrémentés de bandes jaunes ne sont pas identiques. La 6002 se caractérise par une bande noire sur la



caisse. Sur la 210.002, la lampe de traction a été conservée à côté des portes. Les conduites entre les tampons sont en outre de couleurs

différentes. La 6002 a aussi été pourvue de lave-glaces. La 6002 a pour atelier propriétaire Schaerbeek, la 210.002 Kinkempois. (GVM)

FERIVAN Une motrice Standard

Ferivan propose depuis des années des modèles de trams et de bus. Ferivan a présenté un nouveau modèle de tram vicinal belge lors de l'Expo de modélisme de Malines. Ce modèle est constitué de plastique gris. Il est pourvu à l'avant d'une plaque d'itinéraire encastree. Vous pouvez clairement apercevoir les rivets sur les parois latérales. L'intérieur est simple et comporte des sièges de couleur brun clair. Le système de propulsion est abri-

té dans le châssis. Il se constitue d'un petit mais puissant moteur Halling muni d'un double volant d'inertie. Les bogies sont très proches du châssis, ce qui réduit fortement leur possibilité de débattement. Les modélistes intéressés peuvent commander chez Ferivan un

modèle complètement prêt à l'emploi. Différentes inscriptions publicitaires ainsi que plaques d'itinéraire sont également fournies avec ce set. La remorque compatible avec ce tram est disponible séparément. (GVM)

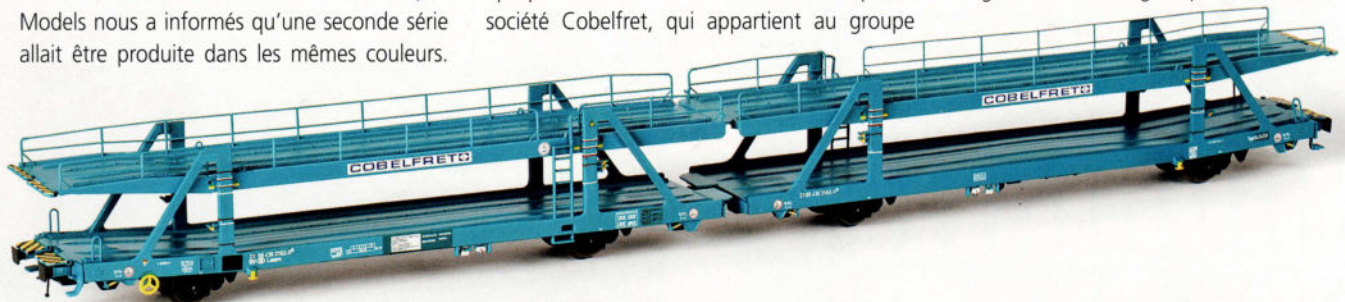


LS MODELS Un wagon pour transport d'automobiles 'Laaerss'

Lorsque ce numéro sera publié, le nouveau wagon pour transport d'automobiles de LS Models ne sera pratiquement plus disponible chez les détaillants: tous les modèles commandés leur ont en effet été livrés... Heureusement, LS Models nous a informés qu'une seconde série allait être produite dans les mêmes couleurs.

Ce modèle en plastique est une très bonne reproduction de l'exemplaire réel. Ces wagons sont vendus sous forme de set de quatre exemplaires. Ils ont été immatriculés en Belgique en époques V et VI et sont mis en service par la société Cobelfret, qui appartient au groupe

belgo-luxembourgeois Cigrang et exploite différents terminaux 'Ro-Ro' permettant le chargement et le déchargement d'automobiles. Cette société dispose de 400 wagons à deux étages et de 200 wagons plats. (GVM)



B-MODELS Des 'Falls' et des 'Sgnss'

Un nouveau set de deux wagons minéraliers 'Falls' de teinte gris clair est actuellement disponible chez B-Models (réf. 45203). Ces wagons appartiennent à la société de location VTG. Il s'agit exactement des mêmes wagons que ceux de la première série 'CAIB'. Ils sont d'ailleurs souvent visibles avec ces derniers au sein de rames. Simultanément à ces 'Falls', un nouveau set de wagons porte-conteneurs 'Sgnss' du type 3714B2 sort dans la livrée verte de 'B-Cargo' (réf. 45109). Ces wagons transportent quatre conteneurs différents et sont agrémentés de nouvelles inscriptions. (GVM)





KELBER

Train Miniatures

Broechemlei 21 - 2520 Ranst
Tel. 03 485 76 22

LIQUIDATION DU STOCK

-40%

de réduction sur

HO et N: Fleischmann & Trix : locs, voitures, rails
N: accessoires de Faller, Vollmer, etc.

Pendant les heures d'ouverture
à partir de 19 novembre 2010
jusqu'à épuisement des stocks

ouvert: lu-merc-jeu-ven: de 14.00h à 18.30h
sa: 10.00h à 17.00h - di: 10.00h à 13.00h

1098_0125_TMM_Kelber

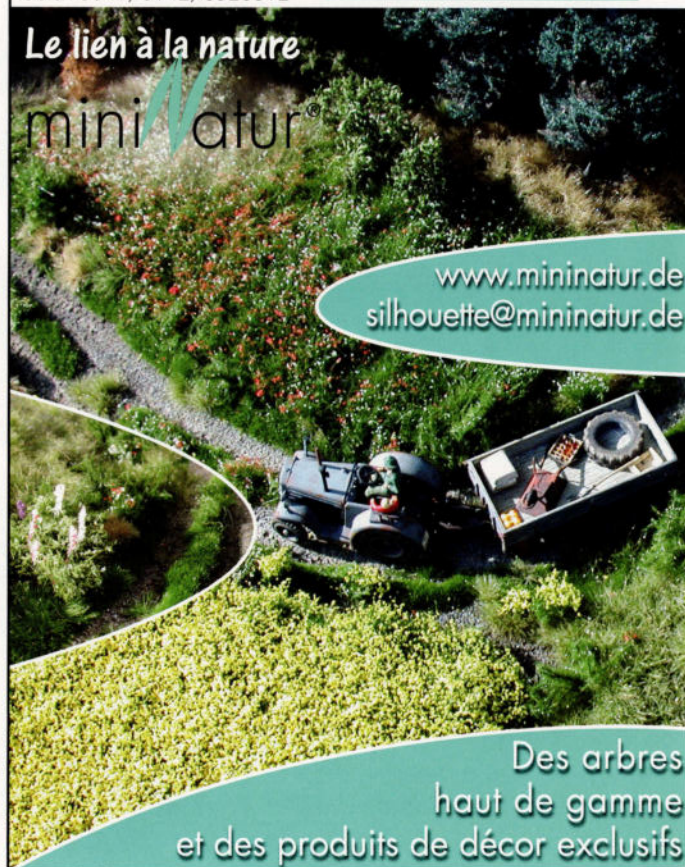
Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
DE - 82194 Gröbenzell
Telefon 0049/8142/6526611
Telefax 0049/8142/6526612

Silhouette®

Le lien à la nature

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de





LS MODELS Une 'Bpmz 291' de la DB

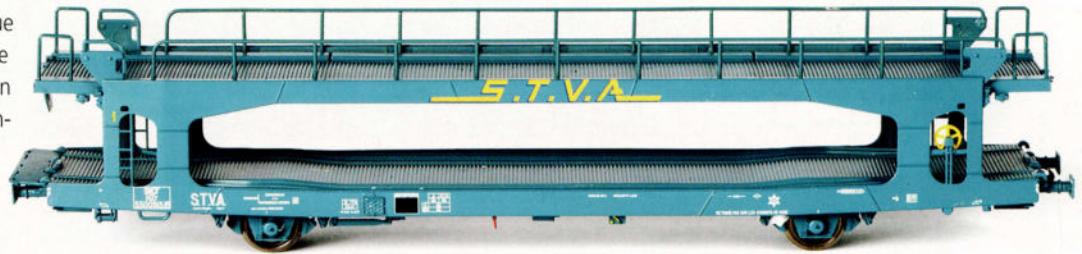
Ces voitures allemandes 'Bpmz 291' sont des modèles tout à fait nouveaux chez LS Models. Ces nouvelles voitures ont été exclusivement annoncées via le site web de LS Models. La première série se caractérise par une livrée

bleu océan et jaune crème. Ces modèles devraient être disponibles très prochainement chez les détaillants. Ces voitures ont été livrées à partir de 1981 et sont encore toujours présentes sur l'entièreté du réseau ferroviaire

allemand, mais dans la livrée actuelle. Au total, 520 voitures de seconde classe ont été fabriquées. Elles ont été équipées de l'airco et sont principalement mises en service sur les trains IC. (GVM)

LS MODELS Un wagon pour transport d'automobiles 'TA60' Hzf

Une nouvelle variante de teinte du wagon français pour transport d'autos 'TA60' a été réalisée. Cette version est plus longue que celle du 'TA260'. Ce wagon est de couleur bleu clair. Il est mis en service en France ainsi que dans les pays environnants par la société STVA dans le but d'assurer le transport d'automobiles (réf. 30195). Ces wagons transporteurs d'autos assuraient auparavant en Belgique le transport d'automobiles Renault à partir et à destination du site de Vilvorde. (GVM)



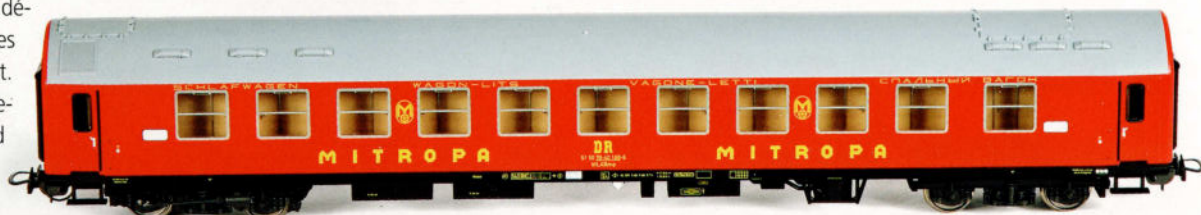
REE Un type 'Upws' Arbel

Cette jeune société française disposait d'un grand stand lors de notre Expo de modélisme. REE produit surtout des wagons français. Ce wagon gris clair du type 'Upws' utilisé pour le transport de charbon et de coke et caractérisé par une superstructure allongée est un modèle surprenant. Dans les années 80, il était possible d'apercevoir fréquemment ces wagons en combinaison avec d'autres sur le réseau belge, en particulier à destination de Terneuzen. (GVM)



TILLIG HO Une voiture-lits du type 'Y'

Les nouvelles voitures-lits 'Mitropa' du type 'Y' en brun foncé et rouge/brun sont sorties en HO chez Tillig. Il s'agit de voitures mises en service par la DB aux époques V et IV (réf. 74772 et 74771). Ce modèle est pourvu de différents détails. Les mains-courantes sont fournies séparément. L'intérieur est complètement achevé: il comprend des lits individuels et des sièges. (GVM)



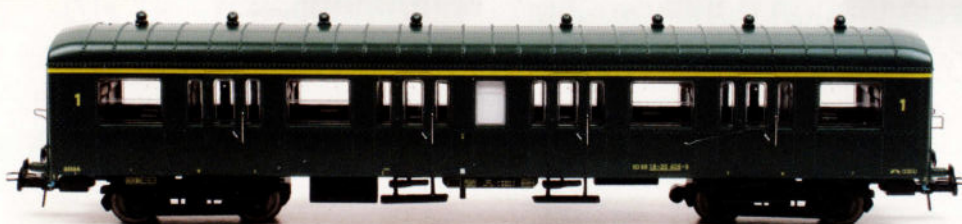
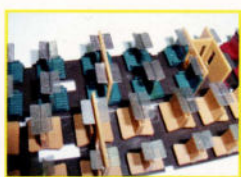
TREINSHOP OLAERTS

vous propose



**EPOQUES III
ET IV
DISPONIBLES**

**NOUVEAUTÉ:
les voitures L SNCB
en H0**



**VERSIONS DE TOUTES ÉPOQUES • UNE SEPTANTAINE DE MATRICULES DIFFÉRENTS
LES MATRICULES DISPONIBLES SERONT BIENTÔT COMMUNIQUÉS • EN SETS OU À LA PIÈCE**

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

020/97/TMM_Olaerts



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

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

obeeliks

www.obeeliks.com



TECHNO HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

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

OFFRE LIMITÉE

75 pièces à 1 moteur: 299€ 2 matricules différents

50 pièces à 2 moteurs: 329€ 2 matricules différents

avec prise digitale

feux avant et arrière en fonction du sens de marche

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

Technische dienst 0486 35 11 71 • e-mail: pierre.oeyen@pandora.be
distributeurs des meilleures marques

Exclusivité

**DISPONIBLE
MAINTENANT**



Un tram Flexity 4000 de la STIB

0096_0124_MSM_Dreamcollection



TILLIG HO Une 'Bomdz' et une 'Bomz' CityNightline

Ce nouveau set de Tillig se compose de trois voitures CityNightline de seconde classe à couloir latéral de la DBAG (une 'Bomdz', une 'Bomdz' et une 'Bomz'). Il s'agit de modèles

en H0 arborant la livrée actuelle d'époque VI (réf. 74183). La peinture de ces voitures est conforme aux exemplaires réels. Elles ont été pourvues d'un intérieur fini qui permet l'ins-

tallation d'un éclairage intérieur. Les caractéristiques de roulement de ces voitures sont excellentes. L'attelage à tampons joints de ces voitures fonctionne correctement. (GVM)

MÄRKLIN Un set de cinq wagons minéraliers 'Fals' Xpedys



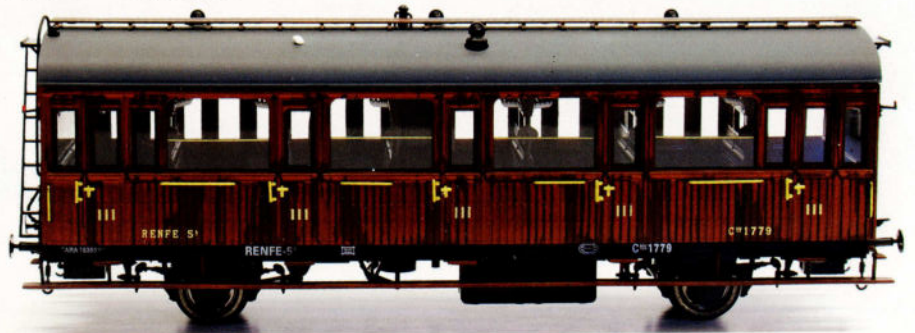
Märklin sort, spécialement à l'intention du marché belge, un set de cinq wagons minéraliers 'Fals' dans une série unique. Ces wagons arborent le logo Xpedys et sont immatriculés en Belgique. Chaque wagon porte un matricule distinct.

Les inscriptions situent ces wagons en

époque VI. La peinture et les inscriptions sont très réussies. Ce wagon minéralier 'Fals' est un modèle qui se trouve de longue date dans la gamme Märklin: cela se remarque au châssis en tôle d'acier, à la passerelle métallique et à la manière dont l'attelage court a été fixé. Le prix de ce modèle constitue cependant une bonne nouvelle: ces wagons sont en effet proposés au prix de référence particulièrement démocratique de 125 euros (réf. 46240).

MABAR Des voitures Renfe de 3^{ème} classe

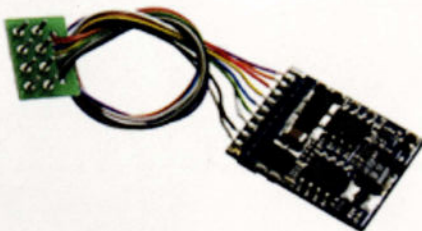
La firme espagnole Mabar sort un modèle d'une voiture de 2^{ème} et de 3^{ème} classe des chemins de fer espagnols Renfe d'époque II et III. Il s'agit d'un modèle en H0 particulièrement réussi. Ces voitures qui comportent cinq ou six portes furent mises en service en de nombreux endroits dans le Nord de l'Espagne. Ce modèle en plastique a été pourvu de parois latérales en imitation bois, qui ont été patinées. L'intérieur se compose de banquettes en bois. Les finitions ont été réalisées avec grand soin. Un fourgon à bagages peut également être combiné avec cette série. (GVM)



ESU Le 'LokPilot' 4.0

ESU remplace sa série à succès 'LokPilot' v3.0 par le 'LokPilot' v4.0 qui est 9 % plus petit que l'ancienne version. ESU recherche en effet constamment de plus petits éléments pouvant être intégrés dans n'importe quelle locomotive. Cette nouvelle version contient davantage de fonctions que l'ancienne version, telles le module de freinage ABC, ainsi que la possibilité de raccorder le kit condensateur 'Power Pack' permet-

tant de réguler la marche du train sur des rails sales. Ce nouveau 'LokPilot' contient aussi la cinquième génération du régulateur de charge 'Load Control'. Ce 'LokPilot' est proposé dans une version pourvue d'une prise à six ou huit pôles, ainsi qu'en version compatible avec une interface 21MTC ou PluX12. Toutes ces nouvelles possibilités vous sont proposées sans supplément de prix. Vous trouverez davantage d'infos sur le site web www.loksound.be. (GVM)



Jocadis

s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures



Sabena Airport City express

Les automotrices Sabenas suivants sont disponibles de stock.

JOC 35302-35303-35304-35305-35306-35307-35308-35308-3530

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	

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

0096_0102_TMM_Jocadis

MAGASIN DE TRAINS MINIATURES
VAN DAELE HERMAN

50
ANS
DISTRIBUTEUR MÄRKLIN
EXPÉRIENCE

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

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

Notre publicite?

contactez
guy.van.meroye@
thinkmediamagazines.be
pour plus d'info

Train-book-tique

Oude Leeuwenri 8/2, 2000 Antwerpen
T: 0032 (0)3 20 20 169 - F: 0032 (0)3 20 20 181
trainbookतिक@thinkmediamagazines.be

Nous vous mettons sur la **bonne voie**

La boîte de rangement

€13,00

En tant qu'abonné, vous payez seulement **€10,00**

Une farde de collection 'luxe'

€15,00

En tant qu'abonné, vous payez seulement **€12,50**

NOUVEAU

Pour commander: Votre commande sera enregistrée dès réception de votre paiement + € 4,50 de frais de port sur le compte 444-1740121-26 de la Motobooktique, Oude Leeuwenri 8/2, 2000 Antwerpen. N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box' ou 'JCF farde'.

118 TMM

FALLER Un tapis pour paysages Premium

Faller sort une série de petits tapis paysagers se présentant sous forme de films. Ces accessoires font partie de la gamme 'Premium'. Ces tapis sont disponibles dans différentes teintes et pourvus de différents végétaux. Ils se caractérisent par une taille de 15 cm x 20. Lorsqu'ils sont mis en place, ils s'adaptent assez bien aux inégalités de la plaque de base. Ils peuvent en outre être combinés l'un à l'autre. Avant de les mettre en place, vous devez enlever le film. Ces tapis paysagers conviennent tant à l'échelle H0 que TT et N. Le tapis qui vous est présenté ici reproduit un champ de blé (réf. 180466). (GVM)



GOOVER MODELS Un éclairage urbain

Outre les modèles de voitures belges et de wagons à l'échelle H0, Goover Models propose aussi des matériaux pour paysages. Ces lampadaires sont une nouveauté dans la gamme. Nous vous en présentons quelques variantes dans cet article. Ils peuvent être facilement raccordés et sont vendus sous forme d'emballage de dix exemplaires. Un set revient à un montant oscillant entre 9 et 18 euros. (GVM)



LENZ Une interface de commande par ipod ou iphone!

Lenz a présenté une interface permettant de commander votre réseau modèle à l'aide d'un iphone ou d'un ipod lors du salon 'Modell Hobby und Spiel' de Leipzig! Cette interface est pratiquement mûre pour la production. A l'aide d'un programme spécial dédié à l'ipod, vous pouvez commander via wifi tous les attributs se trouvant sur votre réseau modèle, comme vous le feriez via votre PC ou une centrale digitale. Inutile de se précipiter chez votre détaillant: quelques mises au point sont encore nécessaires... (PDG)

NOCH Les figurines de saison

L'imagination des concepteurs travaillant chez Noch est quasi sans limites. Ils parviennent en effet à sortir de jolies figurines de saison à chaque trimestre. Pour cet automne et l'hiver à venir, Noch propose un set de figurines sur un marché de Noël (réf. 15926), ainsi qu'un set de personnes en train de déblayer la neige (réf. 15928). (GVM)



SYLVIA Les reproductions d'arbres

Ce spécialiste français de reproductions d'arbres a complété sa gamme avec deux nouvelles variantes, à savoir un cèdre Himalaya (réf. 52310) et un pin Himalaya (réf. 53310). Ces deux arbres se caractérisent par une hauteur d'environ 22 centimètres et coûtent 46 euros. Ces arbres ont été fabriqués entièrement à la main, ce qui explique leur prix élevé. Les sets de fleurs et de buissons sont cependant proposés à un prix plus démocratique: un set de neuf exemplaires revient à 15 euros. (GVM)

Textes et photos : GVM, sauf mention contraire.





BREKINA Un Robur avec 'cabine-valise'

Robur est une marque de camions construite en Allemagne de l'Est de 1957 et 1991 et qui n'a jamais été importée chez nous. L'intérêt de ce nouveau modèle de Brekina vaut pour sa curieuse 'cabine-valise'. Si vous êtes un bon bricoleur, vous pourrez peut-être combiner avec une cabine plus courante, d'une autre marque (réf. 30508).



BREKINA/STARMADA La Mercedes 220S Coupé

Comme nouveauté, Brekina-StarMada annonce la Mercedes 220S Coupé de 1956-1960. Le châssis de cette Coupé au dessin très réussi est en fait la version raccourcie du châssis conçu pour le modèle appelé 'Mercedes-Ponto 220S' qui avait vu le jour en 1953. Mercedes avait par ailleurs déjà présenté au Salon de l'auto de Francfort 1955 un cabriolet à deux portes avant que le coupé deux portes, la Mercedes type W128, ne la suive en 1956. La voiture s'adressait à un public bourgeois plutôt nanti et avait tout pour lui plaire: du cuir, du chrome et du bois, de plus il avait quasi complètement été 'fait main'. Sous le capot, un moteur silencieux à six cylindres de 2200 cc d'une puissance de 85 cv. Dès 1959, le modèle s'enrichit d'une nouvelle motorisation essence à injection d'une puissance passant à 115 cv. La 220S est un modèle Mercedes qui est toujours resté 'exclusif': 1.251 unités ont été construites de juillet 1956 à octobre 1959. Quand à la Coupé 220S/SE, 830 à peine sortirent d'usine d'octobre 1959 à novembre 1960, de quoi en faire l'un des 'ancêtres' à la cote est la plus haute à ce jour. StarMada a mis la barre très haute pour ce modèle réduit: c'est même une véritable petite perle. Son prix est en rapport, donc plutôt élevé, ce qui est d'ailleurs le cas de l'ensemble de la production StarMada. Le modèle est disponible en noir (réf. 13500), beige (réf. 13501), rouge rubis (réf. 13502) et bleu (réf. 13503). Photo: StarMada 220S

HERPA Des attelages belges & néerlandais

Nouveaux pour le marché du Benelux, voici deux attelages d'entreprises de transport bien de chez nous. Le premier attelage est composé d'un tracteur MAN de la société de transport DD Trans de Zeebrugge et d'une remorque chargée d'un conteneur de 45 pieds ECS. La société de transport DD Trans a été fondée en 1984 et possédait alors une flotte de 16 véhicules. Elle est devenue entretemps une entreprise assurant le transport de conteneurs au niveau national et international. La société dispose de 150 tracteurs (MAN TGX et DAF) et 106 semi-remorques frigorifiques. ECS est une société-sœur de DD Trans, spécialisée dans le transport de chargements complets entre le Continent européen, la Grande-Bretagne et l'Irlande. Elle dispose pour cela de 4.550 conteneurs.

Les conteneurs et les camions sont peints dans une livrée violette assez surprenante (c'est une série exclusive Herpa: pas de numéro de catalogue). Pour le marché néerlandais, il est prévu un attelage de la société de transport Reining de Kolham (Groningen).



HERPA Un Heavyteam Scania R04 TL avec remorque surbaissée

Ce nouvel attelage de la firme allemande Heavyteam convient parfaitement au transport de grues, de bulldozers et de matériel de chantier lourd. La remorque surbaissée peut être agrémentée d'accessoires divers. (réf. 157513)



HERPA Une Audi A5 'Sportback'

Comme nouveauté, Herpa annonce une Audi A5 'Sportback', une coupé limousine à cinq portes dérivée de la A5 coupé et ayant l'apparence d'un croisement entre un coupé et un break. Nous avons le sentiment que l'exercice s'est soldé par une réussite, et c'est vrai aussi pour la miniature (réf. 34258).

Texte et photos: Guy Van Meroye

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



Les 'Desiro'

Lors de la récente exposition internationale des transports 'InnoTrans' (qui se tient tous les deux ans à Berlin), une nouvelle automotrice 'Desiro ML' destinée à la SNCB a été présentée; elle portait le matricule 08503. A remarquer que jusqu'à présent, le chiffre '0' avait toujours été omis devant un matricule d'engin moteur de la SNCB. En outre, comme la série '08' existe déjà à la SNCB – il s'agit des automotrices quadruples, numérotées 801 à 844 – les nouvelles automotrices Desiro seront – sous toutes réserves – numérotées 08001 à 08200 pour les engins monotension et 08501 à 08595 pour les engins bitension 3 kV/25 kV.

Berlin, le 21 septembre 2010.

Photo: Max Delie



MRCE

Suite à l'extension du transport international de marchandises par chemin de fer, il est nécessaire pour certains opérateurs privés de faire circuler leurs locomotives à l'étranger. Avant de pouvoir circuler sur le réseau Infrabel (en Belgique), toute une série d'essais doivent être réalisés avant que ces engins n'obtiennent l'homologation. La firme 'MRCE Dispolok' a pour ce faire envoyé sa locomotive E189 101 en Belgique. Les essais se sont déroulés entre le 14

Willy Peyskens a photographié la E189 101 lors d'un de ses parcours d'essais à Basècles (entre Tournai et Saint-Ghislain), le 19 octobre 2010.

et le 22 octobre sur le tronçon Tournai – Saint-Ghislain. 'MRCE Dispolok' est une filiale de la société japonaise Mitsui & Co. Ltd. A l'origine, Dispolok était la firme de leasing de Siemens, ses engins étant loués aux opérateurs ferroviaires privés. Le 21 septembre 2006, la firme MRCE (Mitsui Rail Capital Europe) a racheté Dispolok à Siemens et la firme a été rebapti-

sée 'MRCE Dispolok Ltd. en date du 24 janvier 2008. Les engins intégralement peints en noir de MRCE Dispolok devraient donc bientôt être visibles en Belgique et pourront alors être engagés de façon réaliste sur des réseaux miniatures d'inspiration belge.

Max Delie



La 'Maxima 40cc' de Voith en H0 chez Saechsische Waggonfabrik Stollberg



C'EST À LA FOIRE DE NUREMBERG DE 2007 DÉJÀ QUE LE JEUNE FABRICANT ALLEMAND 'SACHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG' A ANNONCÉ LA PRODUCTION D'UN MODÈLE DE LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE RÉALISÉE PAR VOITH, LE CÉLÈBRE CONSTRUCTEUR DE TRANSMISSIONS HYDRAULIQUES. LA CONCEPTION DE CE MODÈLE A DURÉ TOUTEFOIS PLUS LONGTEMPS QUE PRÉVU, MAIS AU COURS DU MOIS DE NOVEMBRE, LES PREMIERS EXEMPLAIRES ÉTAIENT ATTENDUS CHEZ LES DÉTAILLANTS. 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' ÉTAIT PARMI LES PREMIERS POUR FAIRE SUBIR LE TEST HABITUEL À CE MODÈLE PARTICULIER.

L'engin réel

Suite à la libéralisation du trafic marchandises par chemin de fer, une demande s'est fait jour ces dernières années parmi les nouveaux opérateurs privés afin de pouvoir disposer de locomotives Diesel puissantes aptes à circuler de bout en bout en trafic d'interpénétration, sans devoir changer de locomotives aux frontières. Une des nouvelles locomotives Diesel les plus connues

– et les plus réussies – est la 'Class' 66; une diesel-électrique conventionnelle à six essieux construite par GM EMD. D'autres constructeurs de locomotives ont également conçu de nouvelles locos Diesel, toutes avec une transmission diesel-électrique conventionnelle.

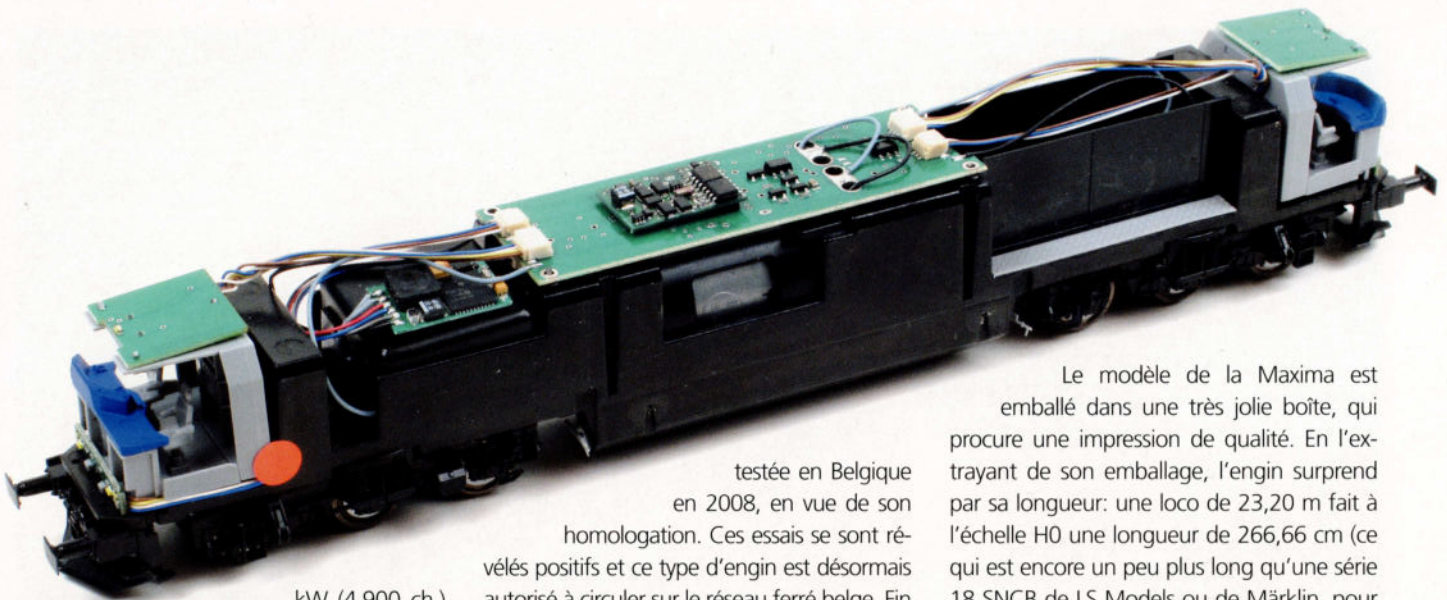
Pour profiter de ce marché de nouvelles locos Diesel, la firme Voith-Turbo – un fabricant

Le prototype de la 'Maxima 40CC', portant le numéro de constructeur 30017.

allemand de transmissions hydrauliques – a créé en 2005 une nouvelle division destinée à la construction de locomotives. Voith présenta ensuite à l'expo InnoTrans 2006 sa première locomotive entièrement réalisée par ses soins: la 'Maxima 40CC'. Il s'agit d'une locomotive à six essieux d'une puissance de 3.600

Le 1^{er} prototype de la 'Maxima' sort des usines Voith, le 20 juin 2007. Ce prototype a servi de modèle pour la première variante de la Maxima reproduite par la 'Saechsische Waggonfabrik Stollberg'. Photo: John St Martin.





3.600 kW (4.900 ch.)
d'une masse de 130 tonnes et équipée d'une transmission diesel-hydraulique. La 'Maxima 40CC' est équipée d'un moteur Diesel à 16 cylindres de fabrication belge, à savoir la firme gantoise ABC (Anglo Belgo Corporation). Il s'agit d'un moteur ABC du type VDZC, qui développe la puissance de 3.600 kW à 1.000 tours/min. La transmission hydrodynamique est de fabrication Voith; c'est la plus puissante au monde sur une locomotive, ce qui fait de la Maxima 40CC la plus puissante locomotive diesel-hydraulique au monde avec un seul moteur.

La conception de la 'Maxima 40CC' diffère des concepts habituels pour ce type de locomotives. Sa caisse et son châssis sont constitués d'une seule pièce, la caisse de la loco reposant entièrement sur les châssis des bogies: la 'Maxima' n'a donc pas de pivots de bogies. Les bogies de la Maxima sont du type 'DG1' (lourd) ou DG2 (léger) et sont conçus pour une vitesse maximale de 160 km/h. Cette Maxima peut être équipée de n'importe quel système de signalisation embarquée, en fonction des réseaux parcourus. Une 'Maxima' équipée des systèmes de signalisation propres aux réseaux belge, néerlandais, allemand et polonais a été

testée en Belgique en 2008, en vue de son homologation. Ces essais se sont révélés positifs et ce type d'engin est désormais autorisé à circuler sur le réseau ferré belge. Fin 2009, une 'Maxima' a été louée par l'opérateur Crossrail, mais suite à des problèmes techniques, il a été mis fin au contrat et la Maxima est retournée chez Voith. Ce type d'engins est utilisé par plusieurs opérateurs privés, comme 'OX-Traction' (NL), OHE (Osthannoversche Eisenbahnen), HVLE (Havelländische Eisenbahn), SGL (Schienen Güter Logistik), EGOO (Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg) et H.F. Wiebe.

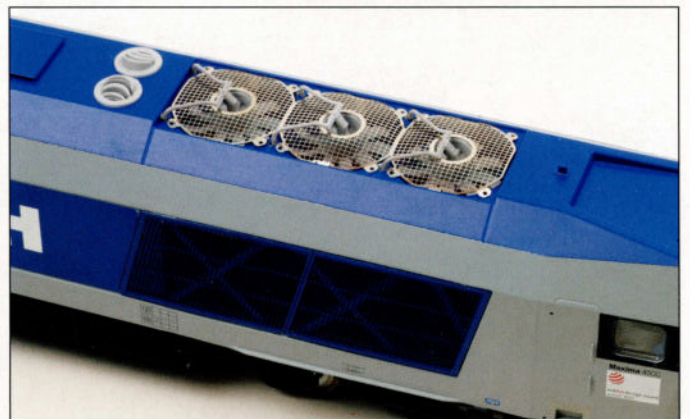
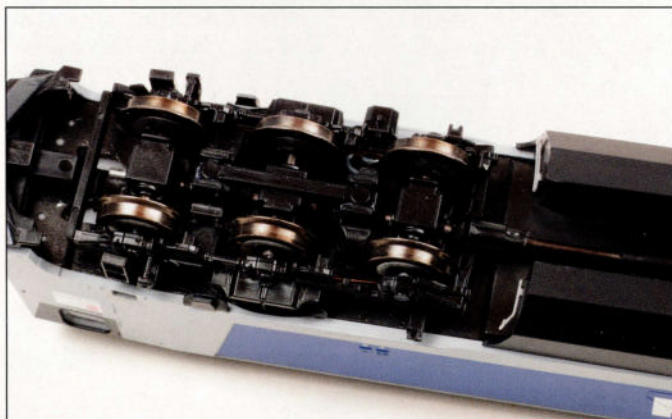
Outre la 'Maxima 40CC', une locomotive d'aspect identique mais moins puissante, la 'Maxima 30CC': elle est équipée d'un moteur à douze cylindres de 2.750 kW. Parallèlement à la gamme 'Maxima', Voith a également conçu une série de plus petites locomotives Diesel: les 'Gravita'.

Le modèle réduit

La firme 'Saechsische Waggonfabrik Stollberg' est une nouvelle venue sur le marché des modèles réduits de locomotives et a spécialement été fondée pour la reproduction de la 'Maxima' en modèles réduits! C'est dont la première – et la seule – locomotive de cette firme allemande, qui est importée en Belgique par 'Trein Technology' de Bruges.

Le modèle de la Maxima est emballé dans une très jolie boîte, qui procure une impression de qualité. En l'extrayant de son emballage, l'engin surprend par sa longueur: une loco de 23,20 m fait à l'échelle H0 une longueur de 266,66 cm (ce qui est encore un peu plus long qu'une série 18 SNCB de LS Models ou de Märklin, pour vous donner une idée!)

La caisse de la Maxima est réalisée en plastique, les grilles d'aération disposées dans le toit et dans les longs-pans étant en laiton. Ces grilles permettent de voir à l'intérieur de l'engin (comme en réalité) ou d'apercevoir l'hélice des ventilateurs. A sa sortie de boîte, la Maxima présente plusieurs trous destinés à y enficher des accessoires. Ces derniers sont emballés dans deux sachets et contiennent des mains courantes, un câblot UIC, des essuie-glaces, des antennes, klaxons,





des dispositifs hydrostatiques et des sablières à disposer sur les bogies. Certaines de ces pièces sont en maillechort gravé, d'autres sont en plastique. Il y a donc encore du travail avant que la Maxima ne soit prête à arpenter votre réseau. Les cabines de la Maxima sont pourvues d'un aménagement intérieur, qui bénéficiera de préférence d'une touche de

peinture. La peinture est fine, la délimitation entre le gris et le bleu étant exemplaire. Le marquage est complet et lisible à la loupe.

La caisse de la Maxima est fixée au moyen de quelques clips au lourd châssis en métal et peut facilement être désolidarisée de ce dernier à l'aide de cure-dents. Un moteur Bühler

Une 'Maxima 40CC' peinte dans la livrée de l'opérateur privé H.F. Wiebe était exposée à l'expo InnoTrans' de 2010: un véritable colibri tout jaune... Photo: Max Delie

Bart Van Tricht a photographié une Maxima lors de sa traversée de la gare enneigée de Hasselt, le 8 janvier 2010.



à cinq pôles avec gros volant d'inertie assure la motorisation. L'effort moteur se transmet à tous les essieux via des courroies crantées Contitech et des arbres à cardan. Toutes les pointes d'essieux sont pourvues d'une boîte d'essieu métallique. Le poids total de ce modèle est de 648 grammes.

La construction de ce modèle Maxima diffère de ce que nous connaissons jusqu'à présent. Nous y trouvons en effet une remarquable chaîne de transmission faite de cardans sous le châssis et traversant les bogies. Tout comme l'engin réel, la caisse du modèle ne présente pas de pivots de bogie, mais repose sur une suspension secondaire du type 'Flexicoil'. Et pourtant, ce modèle est capable de négocier des courbes d'un rayon minimal de 358 mm. Les bogies de la Maxima sont très détaillés: boîtes d'essieux, suspension, ressorts et amortisseurs. Même les disques de frein sont reproduits sur les roues. Les roues respectent les normes NEM et ont une largeur de table de roulement de 2,8 mm et une hauteur de bourrelet de 1 mm. Ces locos sont pourvues de boîtiers

Après avoir accompli toute une série de parcours d'essais en Belgique en vue de son homologation sur le réseau belge, la 'Maxima 40CC' de Voith a été ramenée en Allemagne par la V201 de la Rurtalbahn. Cette photo prise par Michel Hanssens le 8 octobre 2008 donne une idée de la longueur de cette loco...

normalisés pour attelages, avec dispositif d'attelage court. Seul point négatif: l'aspect très brillant du plastique des bogies et des traverses de tête.

La Maxima dont nous avons pu disposer pour réaliser ce test était une version 'deux rails' digital sonorisée, configurée sur l'adresse '3'. Les qualités de roulement de l'engin sont excellentes: il est capable d'avancer 'au pas', tandis que la vitesse maximale nous a semblée réaliste et pas trop rapide. Bien que la loco ne soit pas équipée de bandages d'adhérence, son effort de traction est plus que convenable: il vous faudra déjà une bonne charge en rampe pour 'planter' votre Maxima... Les sons émis ne sont pas ceux d'une loco Diesel classique, mais bien ceux d'une loco à transmission hydraulique. Ces sons ont été basés sur ceux du véritable engin. Les versions digitales sont équipées d'un décodeur Uhlenbrock à huit fonctions.

En mode analogique, trois phares blancs à l'avant et deux rouges à l'arrière s'allument en fonction du sens de marche. Ces phares sont constitués de minuscules Leds. En mode digital, les feux rouges, l'éclairage de la cabine de conduite et les phares en mode 'manœuvres' sont commutables. Ce modèle est également pourvu de phares longue-portée, assurés par des Leds à ton chaud: la commande de ces phares est également assurée de manière digitale. En modifiant les 'CV' du

décodeur, il est possible de configurer l'allumage des phares spécifiquement en fonction de chaque pays parcouru (phares avant, feux arrière, mode 'manœuvres', clignotement).

Ce premier modèle de 'Saechsische Waggonfabrik Stollberg' reproduit une variante de la locomotive prototype; elle porte le numéro de constructeur 30017, est pourvue de bogies DG1 'lourds' avec amortisseurs antilacets et est peinte en livrée grise et bleue avec un grand logo Voith. Ce modèle est disponible en version '2-rails' analogique (réf. 6000), '2-rails' DCC (réf. 6001), '2-rails' DCC sonorisée (réf. 6003), '3-rails' AC digital Motorola (réf. 6002) et enfin, '3-rails' AC digital sonorisée (réf. 6005).

Les prochains modèles reproduiront une variante avec bogies DG1 sans amortisseurs antilacets en livrée grise et bleue et faces d'about jaunes, une autre variante avec bogies DG2 sans amortisseurs et toujours en livrée grise et bleue et faces d'about jaunes, comme celle proposée par la firme de leasing néerlandaise OX-Traction. D'autres variantes verront sans doute aussi le jour lorsque de nouveaux opérateurs ferroviaires auront loué ce type de locos. Enfin, le fabricant annonce la sortie d'un modèle de la 'Maxima 40CC' reproduit à l'échelle N, pour 2011!

Texte & photos du modèle:
Guy Van Meroye





Les céréaliers en HO de B-Models

DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT, NOUS VOUS AVONS PRÉSENTÉ LES WAGONS CÉRÉALIERS DE MÄRKLIN; VOICI MAINTENANT LA VERSION REPRODUITE PAR B-MODELS/ROCKY RAIL, QUI EST RÉCEMMENT APPARUE SUR LE MARCHÉ. CE

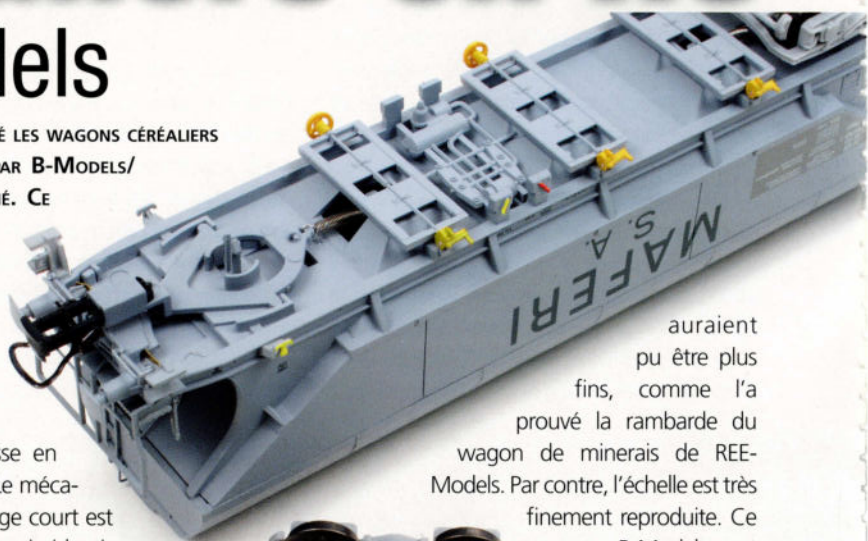
FABRICANT ANNONCE TOUTE UNE GAMME DE VARIANTES DE TEINTES DE CE WAGON CÉRÉALIER, VRAIMENT POPULAIRE. LE PREMIER SET DISPONIBLE CHEZ LES DÉTAILLANTS CONTIENT DEUX WAGONS DE LA FIRME MAFERI (COMPAGNIE BELGE DES MINES, MINÉRAIS ET MÉTAUX DE BRUXELLES), QUI SONT IMMATRICULÉS À LA SNCB (RÉF. 45300 POUR LE SET 'A' ET RÉF. 45301 POUR LE SET 'B').

On a longtemps dit des Chinois qu'ils étaient passés maître dans l'art de la copie, et pour ces wagons céréaliers de B-Models, ceci se vérifie à nouveau: ces modèles sont une fidèle copie des céréaliers... Märklin. Et pas seulement du point de vue aspect – qui doit évidemment être le même – mais aussi de la manière dont ce wagon a été conçu, ainsi que les moules qui ont servi à sa confection.

Le wagon B-Models est aussi entièrement constitué de plastique,

avec une caisse en deux parties. Le mécanisme d'attelage court est également quasi identique, de même que la façon dont les bogies sont fixés au châssis. Sur les wagons Märklin, cette fixation est toutefois un peu plus costaud, tandis que sur les modèles B-Models, deux petites pinces maintiennent le bogie en place. Le mécanisme d'attelage court est pourvu d'un boîtier normalisé, dans lequel un attelage à boucle est monté d'origine.

Le wagon céréalier B-Models est équipé de tampons à ressorts, ce dont le wagon Märklin est dépourvu. L'inconvénient de ces tampons à ressorts est qu'ils ont tendance à se placer de travers dans leur logement. La rambarde en toiture est constituée de métal, ce qui garantit un aspect très fin, d'autres mains courantes étant également métalliques. Élément quelque peu décevant: les volants à main pour la commande des clapets de déchargement et la très grosse rambarde de la plate-forme: ils



auraient pu être plus fins, comme l'a prouvé la rambarde du wagon de minerais de REE-Models. Par contre, l'échelle est très finement reproduite. Ce wagon B-Models est livré avec un jeu de clapets de déchargement de réserve. Sa peinture est très fine, le marquage étant lisible à la loupe. Les bogies sont teints dans la masse.

Ces wagons céréaliers de B-Models sont corrects, bien qu'ils déçoivent un peu, en ce sens qu'aucune véritable évolution n'est perceptible par rapport aux modèles précédemment reproduits. C'est par ailleurs grâce à l'inertie des grandes marques – comme Märklin et Rivarossi (Hornby) – qu'il existe encore un marché pour ce type de wagons. B-Models ferait bien à l'avenir de quitter les sentiers battus: il existe encore de nombreux types de wagons modernes qui n'ont pas fait l'objet de reproductions par d'autres fabricants...

Texte & photos : Guy Van Meroye





Le nettoyeur 'Cyber Clean' de Busch

Oubliez brosses, éponges et autres lingettes de genre pour nettoyer votre réseau: il existe maintenant le 'Cyber Clean' de Busch. Ce produit est une substance molle de teinte jaune, à la bonne odeur de citron. Il est emballé dans un emballage hermétique: lorsque vous ne l'utilisez pas, vous devrez toujours remettre ce 'Cyber Clean' dans cet emballage, pour éviter qu'il ne sèche. Le 'Cyber Clean' peut être malaxé et prendre toutes les formes imaginables. Il absorbe les poussières, dégraisse et désinfecte. Pour le nettoyage de petits objets comme nos modèles réduits, il

vous suffit de poser ce produit sur le modèle et de le presser avec précaution. La substance épousera les contours et les détails du modèle; vous ne pouvez toutefois pas le frotter, mais uniquement le presser. Le 'Cyber Clean' pénètre dans les moindres recoins, dans les fentes et dans les crevasses et peut donc aussi être utilisé pour le nettoyage de surfaces irrégulières, comme des tuiles de

toit d'une maisonnette. Nous avons testé ce 'Cyber Clean' sur une quantité d'objets qui étaient restés des années durant soumis à la poussière d'un réseau: le résultat est saisissant. Les petites autos et le matériel roulant paraissent neufs après traitement avec ce produit. En outre, il n'attaque pas les décalques ni les fines inscriptions. Contrairement à ce qui se passe lorsque vous éliminez la poussière au moyen d'une petite brosse ou d'une lingette, la poussière ne se déplace pas avec ce produit, mais est littéralement absorbée par ce dernier. Le 'Cyber Clean' est réutilisable, mais après de nombreuses utilisations, il se sature en poussières. Lorsqu'il doit être remplacé, cela se voit à sa teinte, qui a viré au gris. Il s'agit d'un produit de nettoyage et doit donc être écarté de la proximité des enfants. Il ne s'agit pas en effet d'un jouet, même s'il ressemble à ces drôles de produits gluants qui ravissent les petits...

(GVM) 



Les voitures-couchettes des époques III et IV ne diffèrent que par leur marquage.

Les voitures-couchettes NS 'Plan N' en H0 chez Heris

ANNONCÉES EN 2008 DÉJÀ PAR HERIS, LES VOICI: LES VOITURES-COUCHETTES NÉERLANDAISES 'PLAN N', REPRODUITES AU 1/87^{ME}. CELA A PRIS DU TEMPS POUR LES VOIR ARRIVER, MAIS CETTE LONGUE ATTENTE A ÉTÉ RÉCOMPENSÉE. L'IMPORTATEUR NÉERLANDAIS ELO TRACK DE ROCANJE, À L'INITIATIVE DUQUEL CES VOITURES ONT ÉTÉ RÉALISÉES, NOUS A PRÊTÉS QUELQUES EXEMPLAIRES POUR RÉALISER CE 'TEST ÉCLAIR'.

Les 'Plan N'

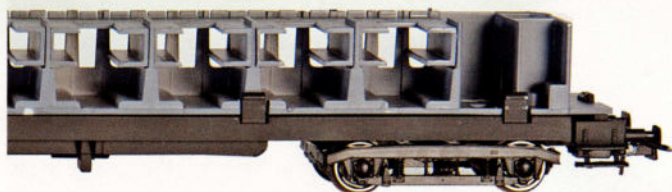
À l'instigation des agences de voyages, les NS mirent en service en 1957/58 trente voitures à places assises de 1^{ère}/2^{ème} classe et 25 voitures-couchettes destinées au trafic international. Les voitures à places assises furent désignées 'Plan K' (série AB 7351 à 7380), tandis que les voitures-couchettes 'Plan N' furent immatriculées 7001 à 7025. Ces dernières étaient des 'Bc10', 'B' pour 2^{ème} classe, 'c' pour couchettes et '10' pour le nombre de compartiments. À noter qu'auparavant, l'indice 'c' signifiait 'closet',

mais après que toutes les voitures voyageurs aient été pourvues de toilettes, la lettre 'c' reçut la nouvelle signification de 'couchettes', en combinaison avec la lettre 'B'. Des dix compartiments disponibles, six étaient fumeurs, les quatre autres étant non-fumeurs. De jour, ces voitures pouvaient être utilisées comme des voitures classiques à places assises, à huit places par compartiment. La nuit, ces mêmes compartiments étaient trans-

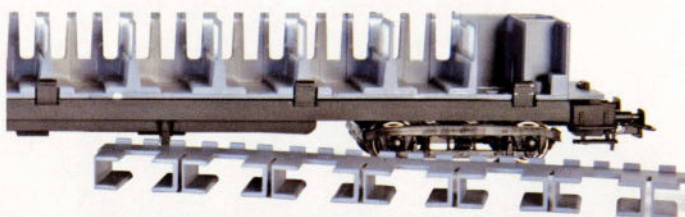
formés en version 'nuit', pour obtenir deux fois trois couchettes superposées. La banquette devenait alors la couchette inférieure, qui était alors disposée horizontalement. Quant aux couchettes médiane et supérieure, elles étaient rabattues verticalement contre la cloison du compartiment, en version 'jour'. La couchette médiane servait alors de dossier pour les voyageurs assis. En version 'nuit', elle était rabattue horizontalement, ainsi d'ailleurs que la couchette supérieure. Chaque compartiment était pourvu d'une échelle métallique grâce à laquelle le voyageur pouvait accéder à la couchette médiane ou supérieure. De



La voiture-couchettes 51 84 50-40 012-3 des NS, comme elle a circulé au cours de l'époque IV.



L'aménagement intérieur de la version 'couchettes'.



En enlevant les couchettes, on obtient une voiture à places assises : seules les banquettes devront encore être peintes en rouge.



L'aménagement intérieur d'une 'Plan N'. Les banquettes étaient recouvertes de cuir. En été, ce n'était pas très commode : les voyageurs en sueur collaient littéralement à leur siège... Collection : Jan-Willem Koene



Une voiture-couchettes Bc10 peu de temps après sa livraison, en 1958. Photo : Werkspoor ; collection : Jan-Willem Koene

jour, les oreillers et les draps étaient rangés sous une des banquettes, l'autre servant d'espace de rangement pour les bagages. Ces compartiments étaient suffisamment hauts pour offrir assez d'espace à trois couchettes superposées, raison pour laquelle extérieurement, ces voitures avaient l'air massives et assez anguleuses. Les compartiments étaient séparés du couloir latéral par des portes coulissantes. A chaque extrémité de ces voitures, on trouvait une toi-

lette et un lavabo, avec eau chaude et froide. Sur une des plateformes d'extrémité, on trouvait encore un étroit compartiment de service pour l'accompagnateur, chargé le soir de transformer les places assises en couchettes et d'opérer en sens inverse au petit matin. En réalité, le mot 'couchette' n'était rien de plus qu'une 'place couchée'. Les voitures-couchettes sont en effet d'une classe inférieure aux voitures-lits, mais sont quand même plus

confortables que de simples voitures à places assises – comme les 'Plan K' – équipées de sièges inclinables. Ces dernières étaient en effet équipées de tels sièges, dont le dossier s'inclinait de concert avec le siège. Grâce à ce dispositif, deux sièges contigus pouvaient servir de banquette pour se coucher. Il n'était pas vraiment possible d'y dormir, mais plutôt d'y somnoler. Quant aux véritables voitures-lits, elles disposent de compartiments à 1, 2



Une 'Plan N' transformée en voitures à places assises. Gouda, le 15 juillet 1983.



Une 'Plan N' avec portes et fenêtres obturées, utilisée comme voiture-frein. Roosendaal, le 8 mars 1983.

ou 3 places. Le soir, le steward transforme le compartiment en une véritable chambre à coucher avec de vrais lits (superposés), chaque compartiment disposant en outre d'un coin-lavabo, avec eau courante, chaude et froide.

Ces 25 voitures-couchettes ont commencé à circuler à l'été '58 au sein du 'Nord-West Express' entre Hoek van Holland et Copenhague, ainsi que dans l'Austria Express' entre Hoek van Holland et Salzbourg. Plus tard, ces voitures ont également été incorporées au sein des trains 'Riviera Express' entre Amsterdam CS et Vintimille, 'Bergland Express' et des trains 'Hotelplan'.

Lors de l'introduction de la numérotation informatisée en 1969, ces voitures furent renumérotées 51 84 50 40 001 à 031, les matricules 009, 010, 019, 020, 029 et 030 n'étant toutefois pas utilisés.

Ces voitures 'Plan N' furent construites par Werkspoor à Utrecht. Bien qu'en France et en Allemagne, il existait déjà à cette époque de bonnes voitures-couchettes, les NS préférèrent toutefois en faire construire selon leur propre concept. En tant que modélistes

ferroviaires, nous ne pouvons que nous en réjouir rétrospectivement, puisque cela nous permet de la variété supplémentaire au sein de nos rames... Mais en réalité, ces voitures 'Plan N' n'ont jamais vraiment donné pleine satisfaction. Malgré les modifications et les améliorations qui leur furent apportées au cours des années '60, les 'Plan N' ne purent jamais concurrencer les voitures-couchettes allemandes. En 1971, les NS participèrent à un pool de voitures-couchettes avec la DB et les 'Plan N' furent retirées des trains de nuit. Ces voitures furent alors transformées en voitures à places assises classiques; les couchettes furent remplacées par des banquettes recouvertes d'étoffe rouge Bordeaux. Les deux lavabos et le compartiment de l'accompagnateur furent simplement condamnés. Ces voitures furent alors renumérotées 50 84 2030 001 à 031. Après modification de leur installation de chauffage en 1982/'83, elles furent à nouveau renumérotées 50 84 2037 001 à 031.

Ces voitures à places assises circulèrent alors principalement au sein des trains internationaux de proximité assurant la relation Rot-

terdam – Breda – Eindhoven – Kaldenkirche – Cologne. Au cours du service d'été 1978, les 'Plan N' servirent de voitures de renfort au sein des trains 297/296 Amsterdam – Utrecht – Liège-Guillemins – Luxembourg, ce qui vous permettra de faire circuler ces voitures Heris sur des réseaux modèles d'inspiration belge et luxembourgeois, outre des réseaux néerlandais et allemands, bien entendu.



Les inscriptions de la Bc10 7001, lisibles à la loupe.



La 'Plan N' Bc10 7001 au 1:87ème chez Heris.

Toute cette série de voitures fut mise hors service en 1982, mais dès l'année suivante, onze d'entre-elles furent réactivées pour pallier temporairement au manque de matériel roulant survenant aux NS. Fin mai 1984, toutes les 'Plan N' – à l'exception des voitures 006 et 016 – prirent le chemin du ferrailleur. Les deux rescapées servirent encore quelque temps comme 'voitures-frein'. Grâce à leur installation de freinage intacte, elles servirent de poids-frein pour accompagner des rames de matériel déclassé et destiné à la démolition et dont l'équipement de freinage n'était plus opérationnel. Ces deux voitures reçurent alors les matricules 80 84 9751 515 et 516, leurs portes et fenêtres ayant été obturées par des tôles soudées! L'association Stibans a bien essayé de préserver ces voitures, mais elles furent à leur tour ferrillées en avril 1990, ce qui mit un point final à l'existence des 'Plan N'. Aucun exemplaire de cette série n'a donc été préservé.

Les modèles Heris

Gerard Sloots (de la firme Elo Track) a dû supporter nombre de critiques sur le fait que ces voitures ont mis un temps fou à sortir dans le commerce. En effet, les premiers échantillons étaient déjà visibles à l'expo 'Eurospoor', il y a... deux ans. Sur certains forums internet, ces voitures 'Plan N' avaient même été rebaptisées en 'Plan Nooit' ('Jamais...'). L'aspect positif de ces réactions fut le fait que ces voitures furent à ce point maintenues dans le feu de l'actualité que les acheteurs potentiels s'impatientaient de jour en jour. Ce ne fut toutefois pas de la faute de l'importateur que le processus ait duré si longtemps, mais c'est à mettre sur le compte de difficultés de communication avec la Chine, où Heris fait fabriquer ses modèles. Ceci étant, elles sont enfin là et bien là, avec cinq sets de deux voitures chacun, pour un prix de 97,50 € par set.

Réf. 12210 voitures-couchettes époque III; matricules Bc 7001 et Bc 7015

Réf. 12211 voitures-couchettes époque IV; matricules 51 84 50-40 002.4 et 012.3

Réf. 12212 voitures-couchettes époque IV; matricules 50 84 20-30 018.0 et 024.8

Réf. 12213 voitures-couchettes époque IV; matricules 80 84 20-37 008-4 et 014-2

Réf. 12214 voitures-frein époque V; matricules 80 84 97-51 515-1 et 516-9.

L'aménagement des voitures diffère peu: en réalité, seul le marquage diffère à l'extérieur. Ce dernier est lisible à la loupe et apposé aux endroits corrects, à la peinture blanche très claire. Depuis leur livraison à leur mise hors service, les 'Plan N' ont été peintes extérieurement en livrée bleu de Berlin (le bleu prussien), rehaussé de filets jaune sable. Les jupes et le toit étaient gris foncé, les bogies étant noir. A partir de 1970, ces voitures furent agrémentées du logo blanc des NS. Suite à leur utilisation à l'étranger et plus tard, en trafic international de proximité, ces voitures n'ont jamais reçu les panneaux publicitaires de teinte bleu clair.

Heris a très bien reproduit ces teintes. Le plastique de ces voitures est très solide et les vitres sont très transparentes, à l'exception des vitres des toilettes qui sont peintes en blanc à l'intérieur.

Les bords noirs figurant le caoutchouc entourant les baies vitrées est très bien restitué, ainsi que les filets chromés constituant la séparation entre les deux parties des fenêtres. Les poignées des portes sont rapportées. Il faudra toutefois les recouvrir d'une petite touche de couleur alu car en réalité, elles étaient en métal blanc.

Vous pouvez placer des soufflets repliés ou dépliés, au choix : les deux types sont fournis conjointement avec le modèle. Les feux de fin de convoi sont réalisés en plastique rouge et s'allument facilement par transparence.

L'aménagement intérieur est simple mais suffisant, si la voiture est vue d'assez loin. Pour la version 'couchettes', les compartiments ont été représentés avec les couchettes installées. Des petites échelles sont livrées conjointement pour vous permettre de détailler davantage. Pour des raisons techniques de production, les couchettes supérieures sont fournies séparément, comme pièces séparées. Sur la version 'places assises', cet élément manque, tout simplement. La teinte des banquettes n'a hélas pas été adaptée : il vous faudra les peindre vous-même en rouge. Ce n'est pas si difficile : en insérant deux cure-dents entre le châssis et la caisse, il est possible de séparer ces deux éléments, sans occasionner de dégâts. Et tant que vous y êtes, vous pouvez coller les petits triangles de danger sur les vitres des portes : la firme Reel Cees BV vous en fournira de telles décalques, par sets de douze pièces.

Les voitures-frein ont l'apparence de voitures classiques : seules les inscriptions diffèrent. Sur la version reproduite, les vitres n'ont pas encore été obturées par des tôles, comme ce fut le cas à partir de 1986. Pour représenter cette particularité, ce sera à vous d'intervenir...

Texte & photos des modèles:

Gerard Tombroek

Photos des véhicules réels:



Jan-Willem Koene (sauf mention contraire)

Voitures 'Plan N'
Série Bc 7001 à 7025
Longueur hors tout: 25.500 mm
Nombre de places assises: 80 (2^e classe)
Nombre de places couchées: 60 (2^e classe)
Masse: 44 tonnes
Constructeur: Werkspoor
Année de construction: 1958-1959.

Une 'Plan N' faisant office de voiture-frein accompagne un train pour la ferraille. Wilnis, le 7 février 1986.





PAYS PERDU

2^{ème} partie: Un réseau pour betteraves

DANS NOTRE TMM 97, VOUS AVEZ PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC LE RÉSEAU 'PAYS PERDU', CONSTRUIT PAR PETER DE VRIES, HÉLAS DÉCÉDÉ L'ANNÉE DERNIÈRE. LA PREMIÈRE PARTIE CONCERNANT LA CONSTRUCTION A ENCORE ÉTÉ ÉCRITE PAR PETER, MAIS MALHEUREUSEMENT, IL N'A PU FINIR LA DESCRIPTION DU RÉSEAU TERMINÉ. DANS CETTE ÉDITION, LE FLAMBEAU A ÉTÉ REPRIS PAR SON MEILLEUR AMI LEN DE VRIES, QUI EN A FAIT UNE HISTOIRE TRÈS PERSONNELLE. VOICI DONC CET HOMMAGE POSTHUME À UN GRAND MODÉLISTE ET UN CHOUETTE AMI.



Dans le grand hall du musée des chemins de fer à Utrecht, un petit réseau était monté pendant l'expo 'On TraXS!' Deux adolescents s'en occupaient, assistés à l'occasion par des personnes plus âgées. Ce réseau portant le nom de 'Pays Perdu' avait été construit par Peter de Vries. Jip et Nijs qui se trouvait à côté du réseau commandaient le réseau de leur père, était décédé d'un cancer au poumon le matin de Noël, laissant derrière lui une femme et quatre enfants. Un sort rendu encore plus amère par le fait qu'il n'avait jamais fumé...

Je l'ai rencontré pendant l'expo 'Rail' de 1985 et au fil de notre amitié, de nom-

breuses après-midis et de soirées ont été passées à construire tous genres de modèles et quelques réseaux. Mis à part ces réalisations, nous avons philosophé sur tout, nous avons bavardé, et surtout beaucoup... ri. 'Pays Perdu' était le cinquième réseau que Peter construisait et cette fois, il voulait un petit réseau qui puisse être construit en peu de temps et avec lequel aurait éventuellement pu participer à une exposition. Ce n'est pas qu'il avait l'intention de le faire souvent, vu son emploi du temps très chargé et ses quatre enfants, mais le 'Nationaal Museum' à Valkenburgse Meer et 'On

Un train de betteraves apparaît en gare. La cabine de transformation à droite n'était pas encore entièrement achevée, mais nous l'avons laissée comme cela.

TraXS!' se trouvaient déjà sur sa liste. Peter avait presque terminé 'Pays Perdu' et planifiait déjà un ajout sur lequel une sucrerie était prévue, quand le destin l'a frappé. Cinq mois plus tard, quand nous l'avons accompagné vers sa dernière demeure – la veille du Nouvel An – le réseau attendait désormais son constructeur dans le garage froid de sa maison, devenu silencieux...



Lentement, la famille s'est adaptée aux nouvelles circonstances et son épouse Marja décida après un certain temps qu'un nouveau départ devait être pris. Elle demanda à Gerbrand Haans et à moi-même ce qu'il fallait faire des modèles, des outils et du réseau de Peter. Gerbrand et moi décidèrent alors d'achever ce que Peter avait commencé; le réseau fut mis en état de marche et pendant 'On TraXS!', la famille de Peter est

venue l'admirer, la plupart d'entre-nous y laissant même quelques larmes...

Le pays de la betterave

Peter avait un penchant pour les vieilles usines et passait fréquemment ses vacances à visiter ces reliques du passé. Sur la banquette arrière de la voiture, les enfants gémissaient: «Papa! Devons-nous de nouveau visiter une vieille usine...?» Au cours des vacances passées dans le Nord de la France, sa fascination est

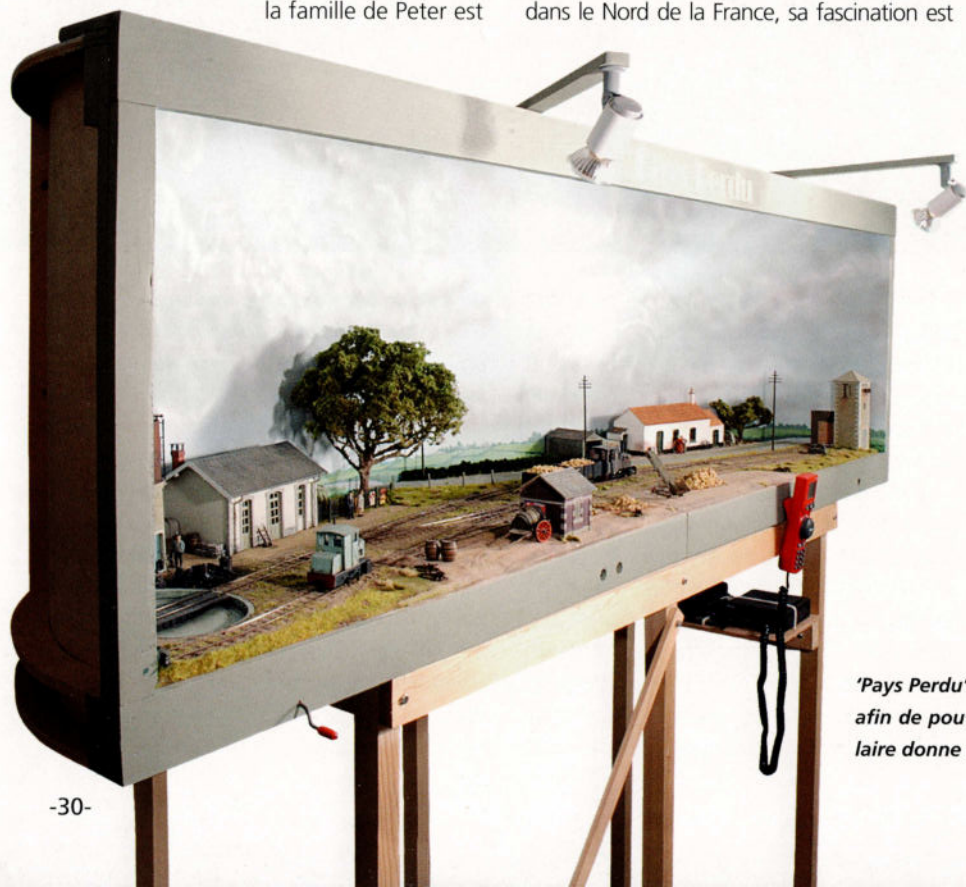
Grâce à un arrière-plan circulaire, le réseau semble avoir plus de profondeur que les 45 cm qu'il mesure en réalité.

née pour la voie étroite qui, il y a plus d'un demi-siècle, assurait le transport des betteraves. Le paysage vaste et aride l'attirait et il commença à recueillir de la documentation. Ce n'était pas facile, car les Français sont généralement moins attachés à leur passé industriel que les Britanniques, par exemple. Heureusement est paru à ce moment chez l'éditeur français LR Presse un excellent livre d'Eric Fresne traitant de ce type de transport par rail, sous le très beau titre '70 Ans de Chemins de Fer Betteraviers en France', un ouvrage rempli de croquis d'installations et de photographies de cette époque, qu'il a largement utilisé, ainsi que des dessins du magazine français pour voie étroite 'Voie Libre'.

L'échelle 0e

Il me semble inutile de décrire tous les réseaux de Peter: seul l'avant-dernier a un certain lien avec 'Pays Perdu'. A la suite de visites au Chatham Show entre autre, il y a de cela une décennie, il décida de construire un réseau à l'échelle anglaise 0. A première vue, l'échelle 0e semble plus maniable, car le matériel est plus grand et

'Pays Perdu' dans son ensemble. Le tablier n'est pas installé, afin de pouvoir montrer les pieds. L'arrière-plan semi-circulaire donne un grand effet d'espace.





plus lourd et roule donc mieux (en théorie) qu'à l'échelle 0. Mais en pratique, c'était différent : les petits (et moins petits...) fabricants ne prêtaient pas assez d'attention aux tolérances. Les roues n'étaient pas cylindriques (!), les axes sur lesquels les pignons sont montés avaient un diamètre incorrect et les aiguillages, construits à partir de kits – pas spécialement bon marché – ne semblaient avoir que pour but de faire dérailler les trains! Le réseau complet avec voies, deux niveaux, bâtiments et un ascenseur pour amener les voitures d'un niveau à un autre ont été démolis en un seul week-end et les parties éventuellement réutilisables ont été stockées dans des boîtes en

carton. Il était grand temps de commencer à quelque chose de nouveau. 'Pays Perdu' a été construit sur l'espace ainsi dégagé.

'Pays Perdu'

Le Nord-Ouest de la France n'est pas particulièrement la destination touristique la plus courue de la France. Autrefois, cette région reçut le label de 'Pays Perdu'. Ce plat pays n'était bon que pour y cultiver la betterave et de nombreuses lignes de chemin de fer à voie étroite se cherchaient il y a un demi-siècle un chemin à travers des plaines désolées, des wagons tombereaux chargés de betteraves ralliant les nombreuses sucreries. Ne se souciant pas de la norme 'vacances', Peter traî-

Le Diesel roule sur une base Bachmann et est très occupé avec deux wagons de betteraves remplis.

nait sa famille à partir de différents campings vers le Nord de la France, afin d'entreprendre diverses expéditions vers le 'pays du sucre'. Les bâtiments ont été mesurés et photographiés, tout comme le paysage. Certains de ces bâtiments ont effectivement été reconstruits à partir de carton et ont trouvé une place sur le réseau. Seul le château d'eau a été reconstruit à partir d'un dessin paru dans un magazine. Il convient toutefois de préciser qu'il a toujours consacré assez de temps pour sa famille et les vacances ont également été passées de manière plus 'normale'.



La baguette de pain du vieil homme est en argile Das, le papier d'emballage est un morceau de tissu. Les dimensions de la cabane de pesage ont été relevées sur place et elle a été construite avec des plaques de briques Slaters.



Dans le jardin de la gare, les légumes Bush ont été utilisés; ils sont bien grands pour l'échelle H0. Les figurines en métal blanc sont de la marque Phoenix.



Les vieilles tantes radotent, le petit bonhomme devant la cage aux lapins (complet, avec un Géant des Flandres) est certainement en train de faire des niches. La petite ferme a été reconstruite brique par brique en carton, à partir d'une photo.

Le paysage

Dans l'article précédent – un podium de Pertinax – Peter a décrit la construction de la base et de la pose des rails et je n'approfondirai pas plus ici. Après que les rails aient été apposés, il pouvait commencer avec le paysage, la plupart des bâtiments ayant déjà été construits auparavant. Le Roofmate qu'il utilisait comme base a été recouvert de plâtre, de sorte que la texture du paysage prenait naissance. A côté de la grange de la ferme vint un champ labouré. La route de déchargement a été lissée et ensuite, un vieux modèle de voiture y a été

lancé à vive allure afin d'obtenir des traces de pneus. Pour la route pavée, ce fut une toute autre histoire. Les quelques milliers de pavés ont été découpés dans deux épaisseurs différentes de carton fin. La base de la route fut également en carton; toutefois, il fit attention afin que la route soit en pente. Il était quand même urbaniste. Ensuite, les pavés de carton découpés furent collés sur la route avec une colle pour bois. La chaussée fut enduite avec de l'alabastrine, afin que les pierres aient l'air d'être encastrées. Après la peinture, la route fut prête, et des vacances de Noël aient en vue...

Le plâtre qui fut étalé sur le paysage avait une teinte brunâtre, après quoi du vert fut ajouté. Vu que je viens tout juste de devenir l'heureux propriétaire d'un 'Gras Master' de Noch, celui-ci fut utilisé pour donner au réseau un revêtement de base en gazon. Peter n'était pas enchanté de cet appareil, car cela allait trop vite et n'était pas assez artisanal... Le reste de l'aménagement paysager est composé en majeure partie de matériaux usuels de Bush, Heki et Anita Décor et bien sûr, d'un peu d'écume de mer. Les deux arbres ont un squelette de fil d'acier, un tronc de plâtre peint et des branches



L'autorail Crochat sur la plaque tournante, qui peut être tournée à la main et avec quelques pièces d'un Meccano.



d'écume de mer, qui ont été recouvert de feuillage Heki.

Une commande numérique

Sous l'influence de Gerbrand Haans, notre expert en numérique, il a été décidé que 'Pays Perdu' devait être commandé en mode numérique. Les décodeurs ne sont toutefois pas utilisés pour le moment. Même si les modèles sont à l'échelle 0, il n'y a pas beaucoup de place pour y incorporer un décodeur et un haut-parleur. Il a été décidé d'utiliser le système numérique de Roco avec la Multimaus, car relativement peu coûteuse et pas trop compliquée à utiliser. En fin de compte, cela a fonctionné à notre entière satisfaction. Les aiguillages sont tournés à la main à l'aide d'excentriques Caboose, qui

En un an, Peter a pu construire beaucoup de matériel à partir d'une plaque de styrène, malgré quatre enfants et un emploi du temps très chargé.

ont un micro interrupteur incorporé pour changer la polarité des aiguillages. La plaque tournante est un modèle H0m de Peco, transformé pour un écartement de rails de 16,5 mm; un décodeur Tams veille à ce que la plaque tournante change automatiquement de polarité lorsqu'une locomotive y est tournée. La motorisation de la plaque tournante comportait d'ailleurs certains pignons d'un Meccano qui étaient mis en marche grâce à un balancier.

Le matériel

Les deux locomotives à vapeur ont été construites grâce à un article de 'Voie Libre'

et roulent sur le châssis de la fameuse Roco BR80, avec une caisse en styrène. La locomotive n° 2 a été construite par Anneke, mon épouse, qui a fait don de la locomotive à 'Pays Perdu'. L'autorail Crochat a également été trouvé dans un article de 'Voie Libre'. La première motorisation a été construite par Peter, mais vu qu'il n'était pas tout à fait satisfait (il roulait vraiment très mal), un nouveau moteur a été commandé chez Hollywood Foundry en Australie. La loco roulait mieux, mais faisait beaucoup de bruit. La seule locomotive Diesel fut construite sur le châssis de la Diesel en 0n30 'Davenport'



*Le parc complet de locomotives de 'Pays Perdu' pose devant un tas de betteraves.
Peter aurait voulu de plus hautes piles de betteraves, mais il n'en a pas eu le temps...*

de Bachmann. Les wagons de marchandises ont été construits avec des plaques de sty-rène, hormis les roues et les attelages, et grâce à des dessins parus dans 'Voie Libre'. Des attelages électromagnétiques Kadee ont été utilisés afin de pouvoir découpler lors des manœuvres.

La présentation

L'arrière-plan courbé ne semble pas approprié, car les courbes réduisent la superficie du réseau. En pratique cependant, la voie semble beaucoup plus grande, vu qu'il n'y a pas d'angles vifs et que l'effet spatial est plus prononcé qu'avec un arrière plan droit

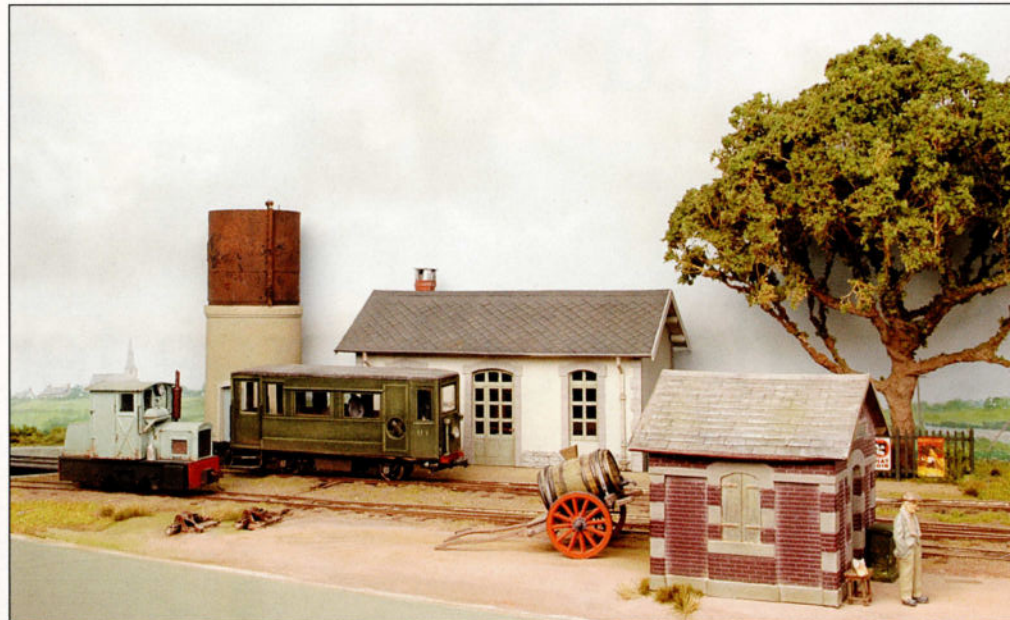
et régulier. Une frise lumineuse en forme d'une poutre en 'L' en haut du réseau a été fabriquée de deux lattes. Les trois lampes TL fournissent l'éclairage. Deux spots ont été attachés à des petites traverses sur la poutre en 'L' afin qu'aucune ombre ne soit projetée sur le matériel et que des endroits intéressants comme la gare soient mis en évidence.

Votre auteur a passé un agréable samedi à peindre l'arrière plan. Peter avait déjà tout préparé et choisi les photos du ciel et de l'atmosphère qu'il voulait pour ce réseau. Contrairement à la plupart des réseaux qui sont principalement situés en été, il voulait

un ciel menaçant d'automne. La partie inférieure du paysage fut peinte avec une peinture acrylique. Le ciel a été peint avec un aérographe. Pendant les travaux de peinture, l'alarme incendie s'est même déclenchée à l'amusement général, car le garage était devenu trop poussiéreux!

Des betteraves saignantes...

Il est certain que des betteraves en réduction devaient se trouver sur le réseau; une grande pile de betteraves sur le chemin de déchargement et des betteraves comme chargement dans les wagons ouverts. Beaucoup de temps a été passé à chercher



Sous le vaste ciel de nuages du Nord de la France, les bâtiments de la gare se trouvent dans un paysage tristounet.



Pour charger les betteraves, une sauterie est utilisée; elle a été construite à partir d'un kit de l'Obsidienne. La traction-avant en arrière-plan est un modèle Tamiya à l'échelle 1:48 et donc légèrement plus petite que les autres modèles, qui sont à l'échelle 1/43,5. Il a ainsi acquis plus de profondeur.

toutes sortes de graines qui pourraient servir comme betteraves, mais aucune nourriture de lapin ne semblait avoir la bonne forme de graines. Finalement, il a décidé de fabriquer les betteraves une par une, au moyen d'argile Das. A partir de photos, on a pu voir que les betteraves présentaient des creux. Ils ont été simulés en roulant chaque betterave encore molle sur un papier de abrasif à gros grains. Il a dû faire cela si souvent que finalement, ses doigts ont été laminés et que du sang a maculé les betteraves! Le restant de la campagne de betteraves a été passé avec des sparadraps aux doigts...

La première et dernière fois...

Lors des Journées nationales du modélisme à voie étroite au Musée de la Voie

étroite à Valkenburgse Meer, Peter a subi une chimiothérapie et son réseau n'y a donc pas vécu sa 'première'. Quelques mois plus tard, Peter avait disparu et nous avons décidé avec Marja et les enfants que nous allions quand même présenter ce réseau à 'On TraXS!' Gerbrand et moi avons fait le travail pour lequel Peter n'a plus eu le temps. Nous avons enlevé les restes de ballast qui se trouvaient encore entre les aiguillages et Gerbrand a fait de sorte que le numérique fonctionne. La semaine précédant 'On TraXS!', j'ai encore passé une triste après-midi à repeindre les rails et j'ai

également réparé quelques dégâts au sol. Pendant 'On TraXS !', Jip et Nijs, les deux enfants les plus âgés de Peter ont géré le réseau, aidé par Gerbrand et Gerard van de Weijer. Après 'On TraXS !', nous avons exposé ce réseau une dernière fois en décembre dernier au Musée National de la Voie étroite, où Peter aurait été si heureux d'y être... Après cela, 'Pays Perdu' reposera désormais à tout jamais, comme son créateur...

Texte et photos:
Len de Vries



La 5^e 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire



AU COURS DU WEEK-END DES 16 ET 17 OCTOBRE DERNIERS, PLUS DE 8.000 AMATEURS ET MODÉLISTES FERROVIAIRES ONT RENDU UNE PETITE VISITE À NOTRE 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE, QUI SE TENAIT DANS LA NEKKERHAL À MALINES. CETTE 5^E ÉDITION DE CET ÉVÉNEMENT BISANNUEL PEUT VRAIMENT ÊTRE CONSIDÉRÉE COMME UN SUCCÈS. L'AFFLUENCE FUT TRÈS INTENSE LE SAMEDI, UN PEU COMME SI TOUS LES MODÉLISTES FERROVIAIRES S'ÉTAIENT DONNÉS RENDEZ-VOUS À MALINES... AU COURS DU DIMANCHE PAR CONTRE, L'AFFLUENCE A ÉTÉ PLUS ÉTALÉE; LE DIMANCHE MATIN ENTRE 9 ET 10 H, C'ÉTAIT MÊME CARRÉMENT CALME, LE MOMENT IDÉAL POUR POUVOIR ADMIRER ET PHOTOGRAPHIER LES RÉSEAUX EXPOSÉS BIEN À L'AISE. LA PRÉVENTE DES CARTES D'ENTRÉE A ÉGALEMENT EU POUR EFFET DE DIMINUER L'AFFLUENCE AUX CAISSES. IL NE RESTE PLUS QU'À ORGANISER UNE MEILLEURE MOBILITÉ DES VISITEURS ET TOUT LE MONDE SERA CONTENT...

La gamme des réseaux présentés était d'une grande variété d'échelles, d'inspiration et de présentation. Nous avons pu présenter avec fierté un certain nombre de nouveaux réseaux d'inspiration belge qui ont vécu leur première lors de cette expo, comme 'Hove' et 'Scherpenheuvel' en H0, 'Maredval' en H0m et 'Balegem' en N. Nos lecteurs assidus connaissent déjà 'Hove' depuis sa description dans un de nos récents numéros, tandis que pour les trois autres réseaux nommés, ils seront exposés en détails dans une de nos prochaines éditions.

Le nombre d'envois étrangers était très important, leur qualité variant de 'très bonne' à... 'excellente'. Ont surtout recueilli tous les suffrages: 'Pempoul' de Gordon et Maggie Gravett (Angleterre), 'North Holderness Light Railway' de Don Anison, 'Rue de la Glacière' du Club Proto 87 (France), 'Verneuil-sur-Vienne' du club de Limoges, 'Kautenbach' de Wim Wijnhoud, 'Kaj-M' de la famille Montfrooij, 'Tripton on the Hill' de Ton Trip et

'Lahntalbahn' du même club (Pays-Bas). Ce sont tous de véritables perles de modélisme ferroviaire, qui étaient toutes visibles pour la 1^{ère} fois dans notre pays.

Mais nous ferions insulte aux autres beaux envois en ne les citant pas, comme les mini-réseaux 'Punta Marina', 'Miniville', 'Irgendwo', 'Halte Weyerberg', le célèbre réseau des Polders de Filip Sleurink, le réseau suisse à voie étroite 'Graubunden' de Niek Talsma & Margaaz de PAJ, le petit monde japonais en N des Binamé père et fils, 'Hadley' d'origine britannique en O de Paul Baekelmans, 'Leston Bay' à l'échelle N de Luc De Martelaer, les réseaux belges du Hoeseltse Treinclub, de l'ALAF et du MTD et enfin, le grand réseau 'Belux' d'inspiration belgo-luxembourgeoise. N'oublions pas pour autant le 'coin du Z', qui a grandi entre-temps pour s'étirer sur 17 m et où sept adeptes du Z montraient de manière convaincante que du modélisme de qualité était également possible à une si petite échelle...

A part admirer tous ces réseaux, les visiteurs pouvaient aussi apprendre quelque chose aux nombreux ateliers (workshops) et stands de démonstration. Notre collaborateur Emmanuel Nouaillier a hélas dû décliner l'invitation au dernier moment, pour des raisons familiales. Theo Huybrecht de Budingen ne présentait pas seulement son village en miniature, mais aussi une superbe maquette de... ferme, située à Hombeek. De solides échantillons de modélisme, réalisés en fait avec de simples moyens, mais avec une solide dose de persévérance. Le toujours serviable Theo expliquait avec forces gestes comment il construisait ses bâtiments. Il régnait aussi un grand intérêt autour du stand de démonstration d'Evan Daes et d'Erik Block. Initialement, Evan s'était inscrit avec un petit réseau en forme de cercle, mais dut déclarer forfait par manque de temps. Au cours de notre Expo, l'achèvement de ce réseau fut poursuivi de manière très illustrative; la confection de rochers fut surtout une révélation pour beaucoup de visiteurs. Conséquence inattendue: les petits sachets de Sculptamould, un des produits préférés d'Evan et d'Erik, se vendirent comme des petits pains chez les revendeurs présents à l'Expo... Un troisième workshop fut animé par notre collaborateur Arnaud Verlaeken, qui montra d'une manière incomparable comment doter un réseau ou un diorama d'une extraordinaire perspective, grâce à la combinaison de différentes échelles et d'une com-



position correcte. Vous pouviez aussi assister à la transformation d'un bête morceau de plastique en une véritable... pierre bleue. Pour les adeptes d'échelles plus grandes, notre collaborateur Paul Dalemans était aussi présent; il y faisait littéralement la lecture de son propre ouvrage. Sur son stand, on pouvait faire connaissance avec certains de ses projets déjà décrits dans nos colonnes, mais aussi avec 'Rust roest', son tout nouveau diorama que nous vous présenterons en détails dans une de nos prochaines éditions. Patrick assurait en outre des démonstrations visant à apprendre comment réaliser une cour à marchandises et à la peindre. Enfin, le groupement de modélisme ferroviaire Dwangrail venu des Pays-Bas effectuait de superbes démonstrations de constructions de maisons, pour lesquelles il était fait usage de toutes sortes de techniques. Sur le stand de l'ALAF aussi, on pouvait suivre phase par phase l'assemblage et la patine de maisons d'inspiration belge. Sur le stand de 'Lucas Creative', on vous montrait en détails comment salir des wagons de marchandises à l'aérographe et chez Ronny Eggermont de 'ER Decor', vous pouviez tout apprendre sur la réalisation d'un paysage.

Une exposition de modélisme ferroviaire est en premier lieu un événement destiné aux adultes. Mais comme 'notre' public vieillit de plus en plus, il est impératif d'intéresser les jeunes aux trains miniatures, en tant que passe-temps. Sur le stand de 'Modeltrein

Academie', les petits et grands enfants pouvaient ainsi assembler eux-mêmes des maisonnettes faites de carton ou de plastique. Les kits pour ce faire furent gracieusement mis à disposition par la firme ModGraph, 'Trein Technology' mettant quant à elle la colle à disposition pour réaliser l'assemblage. Outre assembler des bâtiments, les plus jeunes pouvaient également conduire des trains: trois réseaux-jouets étaient à leur disposition et parfois, il fallait jouer des coudes pour accéder aux boutons des transfos... Sur le stand Märklin/LGB, on avait également pensé à la jeunesse: les enfants pouvaient batifoler joyeusement au milieu du matériel LGB qui était à disposition sur le sol, ou jouer avec des trains disposés sur des tables. Chez 'Railpress Papendrecht', les enfants pouvaient jouer avec un petit réseau 'Thomas de Trein', ou encore faire un tour sur un véritable train à vapeur miniature circulant à même le sol et desservi par des 'anciens' du KMYCA. L'enthousiasme avec lequel les enfants firent connaissance avec le monde des petits trains est en tous cas de bon augure et prouve une nouvelle fois que le modélisme ferroviaire est loin d'être moribond: il 'suffit' de savoir y intéresser les enfants...

Une partie de l'espace central de la halle était réservée à la présentation des mini-réseaux en compétition et du réseau du forum. Des 30 inscrits au concours, seuls 17 se sont finalement présentés. Vous lirez au sein du

présent numéro un rapport détaillé sur ce 'Concours de mini-réseaux': nous nous bornerons à dire ici que la qualité de certaines œuvres exposées était renversante et que finalement, il y a eu – au propre comme au figuré – 17 lauréats, qui ont chacun remporté un prix en rapport avec leurs mérites.

Cette 5^e 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire n'aurait pas été complète sans la présence de nombreux stands de vente. Et de la vente, il y en a eu: c'était un peu comme si vous aviez épargné des mois durant et que vous vous êtes lâchés dans la Nekkerhal! Tous les tenanciers de stands ont ainsi été très satisfaits des ventes réalisées. Ceci aussi prouve que notre hobby est bien vivant. Outre ces stands de vente, un certain nombre de fabricants et d'importateurs était également présent: ils ont utilisé l'Expo pour faire connaître leurs plus récents projets au grand public, ou pour y dévoiler leurs premiers prototypes. Mais vous en lirez plus dans la rubrique 'Les nouveautés de la Grande Expo'.

Les organisateurs de cette 'Grande Expo' sont donc très satisfaits de cette 5^e édition, à l'instar des tenanciers de stands et des exposants. Vous en avez sans doute éprouvé autant de plaisir que nous-mêmes. Quoi qu'il en soit, la Nekkerhal a déjà été réservée pour le 2^{ème} week-end d'octobre 2012: nul doute que nous vous y reverrons, évidemment...?

Texte et photos: GVM



Les nouveautés de la 'Grande Expo' 2010

POUR BEAUCOUP DE FABRICANTS ET D'IMPORTATEURS BELGES, LA 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME ÉTAIT UNE BELLE OCCASION DE PRÉSENTER AU PUBLIC LEURS PLUS RÉCENTES RÉALISATIONS. NOUS AVONS DONC FAIT UN PETIT TOUR PARMIS TOUS CES TENANCIERS DE STANDS.

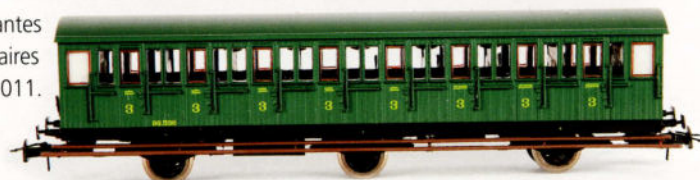
MINERVA Les séries 72 et 77

L'échelle zéro est en progression ces dernières années et ceci n'est pas passé inaperçu aux yeux des producteurs de modèles réduits. Minerva a pris ce train en marche et annonce pour 2011 un modèle en kit à assembler de la locomotive de manœuvres série 72. A l'Expo, nous avons pu examiner un modèle à cette échelle déjà assemblé, fait de pièces en polystyrène (du plasticard) fraisé et d'un châssis en laiton. Les roues au diamètre correct et la motorisation sont de la marque Slaters. Ce kit est proposé au prix de 800 euros. En 2011, la série 77 sortira certainement à l'échelle 1. Il ne manque plus que quelques petits détails sur le modèle. Sa construction sera entièrement faite en métal, à l'exception de quelques petites pièces réalisées en résine. La série 77 sera équipée d'un moteur de la marque américaine Aristo Craft, qui produit des modèles à l'échelle 1/29^{ème}: c'est précisément cette échelle de réduction qui est pratiquée par Minerva. Entretemps, les premiers exemplaires de la série 55 reproduits à cette échelle sont en cours de livraison. Vous trouverez plus d'infos à ce sujet sur le site web www.minerva-train-models.be



GOOVER MODELS Des voitures GCI

Un des plus beaux stands de l'Expo fut sans aucun doute celui de Goover Models. Cette jeune firme ose en effet prendre des risques; cela leur coûte hélas pas mal d'argent... Nous avons pu voir dans une de leurs vitrines les premiers prototypes des futures voitures GCI. Il s'agissait bien de prototypes, car d'importantes modifications devaient encore être réalisées à leur toiture. Les premiers exemplaires commerciaux de ces voitures ne sont attendus qu'au cours du 1^{er} trimestre de 2011.



Concernant les voitures 'L' annoncées, nous n'en avons par contre rien vu. Suite à un certain nombre de problèmes, du retard est survenu dans leur production et rien ne pouvait être exposé à Malines. Le résultat se devra par ailleurs d'être époustouflant, histoire de convaincre tous les hésitants à opter pour ce modèle. Les premiers modèles seront sans doute disponibles à la vente pour la fin de cette année.

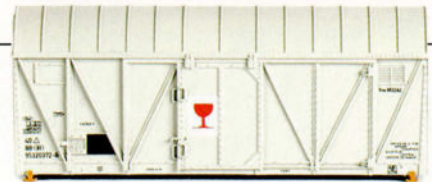
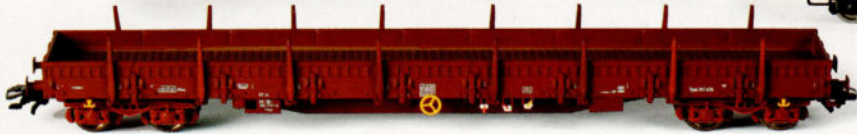
Une nouveauté: le modèle d'une ferme campinoise, proposée dans un kit à assembler en plastique. Une surprise: la cabine de signalisation belge d'Hemiksem. Ce type de cabine est encore visible en de nombreux endroits et sera disponible sous forme de kit à assembler et pourvue d'un aménagement intérieur. Goover Models offre en outre la possibilité aux modélistes individuels de faire réaliser un bâtiment de leur choix; d'éventuelles suggestions ou des souhaits peuvent être transmis à David et Eddy. Les techniques modernes de fraisage du plastique rendent désormais possible ces très petits tirages.

Goover Models annonce en outre que les structures d'arbres pourront désormais également être obtenues sans feuilles. L'avantage de cette formule est que ces arbres seront bien meilleur marché qu'un arbre terminé et que l'acheteur pourra utiliser le feuillage de son choix. Enfin, nous avons appris que de nouveaux wagons étaient en chantier pour la mi 2011.



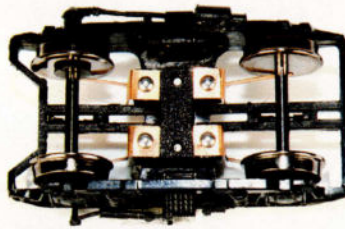
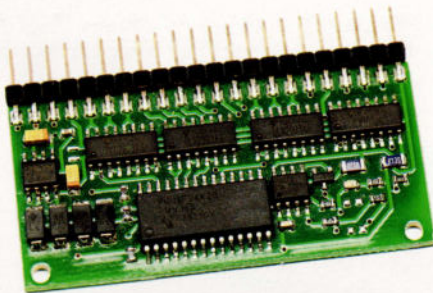
B-MODELS Des Fals, Re(g)s & Rils

Pas mal de nouvelles à glaner sur le stand Rocky Rail, qui commercialise la production de 'B-Models' en Belgique et à l'étranger. Nous avons d'abord vu une pré-production avec trémie modifiée d'un wagon de minerai 'Falls' d'Arbed immatriculé aux CFL, les faces d'about ayant également été modifiées. Outre ce wagon, une autre variante aux couleurs de Xpedys sortira également. Rocky Rail nous a par ailleurs montré le premier prototype achevé de son nouveau wagon du type 'Rils' sur bogies et à bâche rouge, portant l'inscription Simotra. Nous avons également pu voir un prototype du wagon plat du type 'Regs' en livrée brune modifié pour le transport de conteneurs et un 'Res' en livrée verte de 'B-Cargo' avec ranchers, datant de l'époque V. Ces deux wagons sont attendus dans les commerces pour décembre prochain. Une dernière nouveauté de choc est l'annonce de la production d'un wagon fermé du type 'Gklms' à parois d'about ondulées. De ce type de wagon, une variante frigorifique du type 'lds' sera également produite.



HOBBY TRADE Un wagon couvert 'Gkklms'

Sur le stand Train Service Danckaert, c'est à chaque fois la foule des grands jours. Et pourtant, on y prend toujours le temps pour répondre à tous les clients et à toutes leurs questions. Dans une de ses vitrines, nous avons pu voir les prototypes de peinture du wagon couvert du type 'Gkklms' qui, après sa carrière commerciale à la SNCB, a souvent entamé une nouvelle carrière plus sédentaire en gare comme wagon de service. Pas moins de six variantes de teintes et de matricules sont attendues pour la fin de cette année. On y trouvera deux wagons 'Glms' en version verte et deux en version brune (d'époque III et IV), ainsi que deux wagons de service du 'Groupe de Namur'.



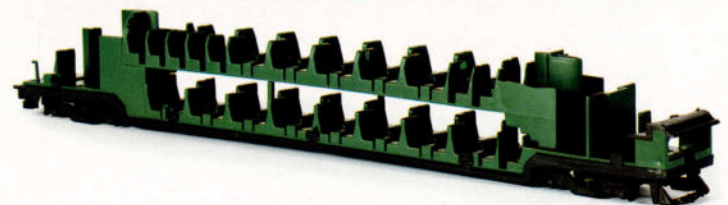
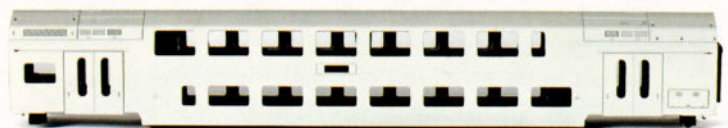
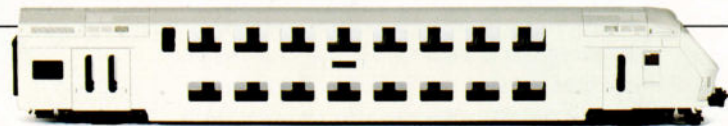
BRELEC Un décodeur pour signaux et des prises de courant

Le spécialiste belge de l'éclairage intérieur pour voitures et locomotives annonce pour 2011 un décodeur pour signaux qui pourra reproduire tous les aspects des signaux Infrabel, y compris le chevron de contre-

voie et les chiffres de réduction de vitesse. Ce décodeur pour signaux sera pourvu de 22 pines de contact et sera facilement enfichable dans un connecteur séparé ou pourra être soudé, avant d'être raccordé à une centrale de commande. Toujours prévu pour 2011, les nouvelles prises de courant en bronze au phosphore pour bogies, destinées à alimenter les éclairages intérieurs.

CLASSIX Les M6

Fin de cette année, les premiers sets de voitures M6 produites par ClassiX devraient être disponibles dans les magasins; leur finition est en cours pour l'instant. Derrière les vitrines du stand de 'Train Technology', nous avons pu voir les premières caisses en plastique de teinte gris/blanc. Il s'agit de la teinte de base retenue pour le futur modèle de production. Dans une phase ultérieure, les couleurs et les inscriptions seront mises au point, après quoi le modèle de pré-production peut être attendu. L'intérieur aussi, qui est conçu pour être garni d'un éclairage intérieur, doit encore être peint dans la bonne teinte. Ce modèle répondra à des exigences élevées de qualité, aura de bonnes qualités de roulement et de bons attelages.



HERIS Les voitures I4 et I11

Cette firme va enfin reprendre la production de ses modèles belges: c'était nettement visible sur le stand de 'Train Technology', où plusieurs modèles étaient exposés: une I4 'Benelux', une I5 couchettes en livrée verte et une I10 en trois livrées, dont la version 'Bistro'. Ces voitures seront à chaque fois vendues par deux à un prix très attractif (moins de 35 euros par voiture). Nous avons lu par ailleurs dans le dépliant de cette firme que ces voitures seront produites avec un détaillage amélioré. Leur livraison sera étalée dans le temps et débutera en décembre prochain. Plusieurs variantes de teintes seront reproduites pour chaque type. En 2011, nous pouvons nous attendre à la sortie d'une voiture I11, portant de nouveaux matricules.



TREINSHOP OLAERTS Une type 53

Guido Olaerts a pu dévoiler avec fierté son premier jet d'une loco à vapeur du type 53 en métal. Il s'agissait d'un prototype sur lequel de nombreux détails manquaient encore et qui devrait encore bénéficier de nombreuses améliorations. Contrairement à sa type 12, la production de ce modèle ne se déroule pas en Corée mais en Chine, d'où proviennent également ses modèles de voitures 'L'. De ce modèle de type 53 sera reproduite une version en brun chocolat portant le matricule 5620, à savoir la loco préservée actuellement dans la remise-musée de Louvain. Une version verte d'époque II et une autre d'après-guerre (époque III) sont également attendues.



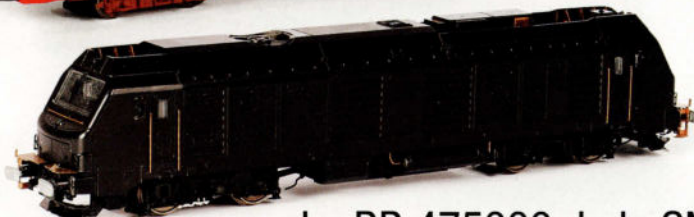
MTE Les AR 284 à 288

Après des années de galère, les nouveaux autorails sont enfin prêts chez MTE. Ces autorails 284 à 288 sont constitués de plastique et sont vendus assemblés. Sur le stand du MTE, nous avons pu voir ces petits engins circuler deux jours durant sur un petit tracé en légère rampe, le tout sur un petit diorama. Les fenêtres sont constituées d'une feuille transparente, ce qui permet de voir à l'intérieur de l'engin. Le châssis est entièrement assemblé et équipé d'un moteur Halling éprouvé, à double volant d'inertie. Plusieurs versions en seront produites, tel qu'il a circulé à Anvers, dans le Limbourg et en Ardenne.



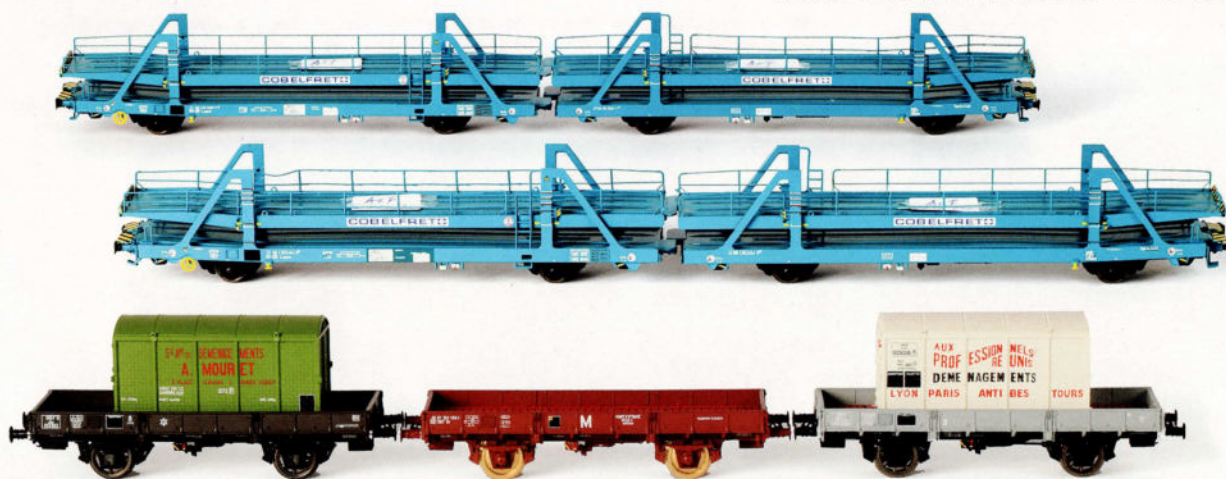
TREINSHOP OLAERTS L'AM 'Break'

Maintenant que la SNCB vient d'entamer la rénovation de ses automotrices 'Break' (qui datent des années '80), Treinshop Olaerts va proposer une nouvelle variante de cet engin, peint en livrée 'new look'. Pour ce faire, la matrice existante du modèle devra d'abord être adaptée, de façon à ce que ce dernier corresponde au modèle réel, pour lequel une baie vitrée devra être obturée. Sur le stand du 'Hoeselste Treinclub', nous avons par ailleurs vu circuler un prototype complet à trois voitures repeint dans la nouvelle livrée. Ce modèle devrait être disponible dans le courant 2011.



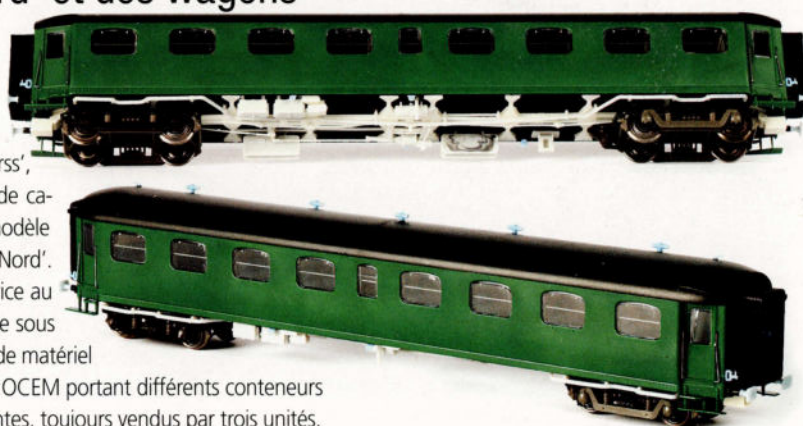
OS.KAR La BB 475000 de la SNCF

Rocky Rail travaille en collaboration avec la firme italienne Os.Kar à un projet de modèle d'une locomotive Diesel BB 475000 de la SNCF. Selon Rocky Rail, ces derniers ont obtenu les droits exclusifs de la part de la SNCF pour reproduire cet engin en modèle réduit! Leur véritable constructeur – la firme Alstom de Belfort – suit le dossier et fournit les schémas et la documentation nécessaire. Le prototype a été réalisé en Chine, en plastique gris foncé. Trois variantes sont prévues, dont la BB 475100 autorisée à circuler en Allemagne et équipée de l'Indusi. Le modèle sera pourvu d'un puissant moteur à cinq pôles et à deux volants d'inertie. De nombreuses pièces seront en métal gravé et cette loco sera pourvue de tampons à ressorts. Ce modèle est attendu pour le début de 2011.



LS MODELS Les voitures 'Rapides Nord' et des wagons

En moins de temps qu'il ne faut pour le dire, la production complète des wagons porte-autos Cobelfret du type 'Laaerss' a entièrement été vendue: dommage pour ceux qui n'avaient pas passé commande à temps chez leur revendeur. Sur le stand, nous avons pu voir un prototype de la série suivante des 'Laaerss', le pont supérieur étant en position abaissée, pour le transport de camionnettes. Cette série sortira pour la fin de cette année. Autre modèle intéressant: la première version des voitures françaises 'Rapides Nord'. Des voitures identiques (à baies vitrées arrondies) ont été en service au 'Nord Belge' et plus tard, à la SNCB. A première vue, le détaillage sous le châssis de ces voitures sera parfait. Toujours pour les amateurs de matériel français, nous avons vu les premiers wagons plats à deux essieux OCEM portant différents conteneurs de déménagement. Ils seront reproduits en de nombreuses variantes, toujours vendus par trois unités.



TRAIN TECHNOLOGY Des modèles d'étude en carton découpé au laser

Train Technology a récemment investi dans une découpeuse au laser, grâce à laquelle plusieurs produits en carton seront commercialisés dans les prochaines années. Trois prototypes étaient exposés à leur stand: le premier était une remise à marchandises classique de la SNCB pour laquelle celle de Trois-Ponts a servi de modèle. La gare de Sijsele sera également proposée en carton découpé au laser par Train Technology. Il s'agissait encore de modèles d'étude, qui devront être affinés sur la table à dessin. Les premiers exemplaires de cette production seront exposés en avril 2011, à l'occasion de l'expo qui se tient à Blankenberge.



Texte & photos:
Guy Van Meroye





Le Concours de mini-réseaux 2010

Le palmarès

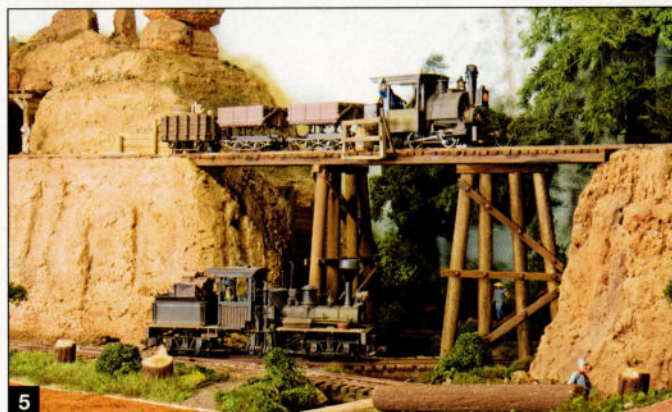
UN AN ET DEMI PARAÎT ÊTRE UN LAPS DE TEMPS SUFFISANT POUR LA RÉALISATION D'UN PETIT RÉSEAU SUR UNE SUPERFICIE RELATIVEMENT RÉDUITE. LA RÉALITÉ EST TOUTEFOIS SOUVENT DIFFÉRENTE: DEMANDEZ-LE AUX PARTICIPANTS À NOTRE CONCOURS... DES TRENTE PARTICIPANTS INSCRITS À NOTRE 2^{ÈME} CONCOURS DE MINI-RÉSEaux, SEULS 17 ONT ATTEINT LA LIGNE D'ARRIVÉE ET CERTAINS N'ÉTAIENT MANIFESTEMENT PAS ENCORE TOTALEMENT ACHÉVÉS, QUELQU'UN ÉTANT MÊME ENCORE EN TRAIN DE PEINDRE OU DE COLLER... SAMEDI MATIN, AVEC ENTHOUSIASME: CELA MÉRITE VRAIMENT UN COUP DE CHAPEAU!



Après la première édition de 2008 qui fut couronnée de succès, les attentes étaient grandes pour cette deuxième édition, l'apothéose ayant lieu dans la Nekkerhal à Malines, lors du week-end des 16 et 17 octobre derniers. Et nous pouvons le dire: le public et le jury furent conquis, car quelques participants avaient manifestement remis la barre très haut. Contrairement à la fois précédente, le public et le jury étaient cette fois plus ou moins tombés d'accord, du moins sur le fait que plusieurs candidats étaient susceptibles d'être lauréats et qu'il serait très difficile de faire un choix. Lorsque les 802 billets de vote furent comptés et que les participants attendaient fébrilement les résultats, il apparut que quatre mini-réseaux se tenaient dans un mouchoir de poche et que le choix du public allait être décisif pour le palmarès final.

Et le vainqueur est...

'B.A. Bodil', de la même équipe que celle qui avait déjà remporté le premier prix l'année passée: c'est un fameux échantillon de professionnalisme fait d'un mélange bien conçu de perspective, de construction de paysage et d'éléments mobiles et qui plus est, proprement représenté et do-



cumenté. La scène dégage en outre une atmosphère de contes de fées, ce qui a indiscutablement plu au public. Le jury professionnel apprécia également la finition, le détaillage, le choix des couleurs et l'originalité du trio néerlandais, à savoir Hugo Baart, Peter Dillen et Hans Van Den Boom.

'Post 7' représente un réseau fictif, situé à l'époque III, dans le centre d'une grande ville, du style de Bruxelles. Les différentes voies parallèles permettent un intense trafic ferré dans un environnement qui est formé de quelques ponts en acier franchissant une rivière. L'atmosphère de l'ensemble est plutôt maussade et sombre. Thierry Lateste a équipé son petit réseau d'une batterie de dispositifs électroniques, qui assureraient notamment de belles transitions entre le jour et la nuit. Vainqueur du jury professionnel, 'Post 7' a dû toutefois à sa

grande déception laisser la 1^{ère} place à l'équipe de 'B.A. Bodil', après décompte des votes.

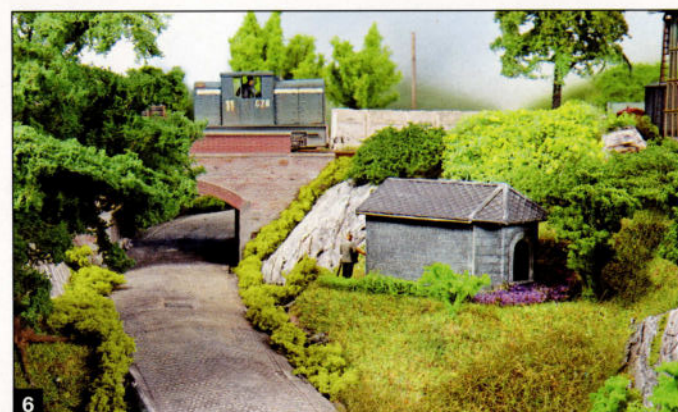
Il fallait y penser: se servir des chemins de fer les plus mauvais du monde comme source d'inspiration pour un réseau modèle: 'Janakpur Railwayline' dégage une atmosphère vraiment spéciale. Ce réseau lui aussi était truffé de détails, sans qu'il ne soit vraiment surchargé pour autant. Un 3^{ème} prix vraiment mérité!

La 'Gare de Sart-Moulin' a loupé d'un cheveu le trio de tête. L'évocation de la gare de Sart-Moulin (le long de l'ancienne ligne 115 Braine-l'Alleud - Clabecq) au début des années '50 est d'une beauté et d'une finition exceptionnelles. Son - encore - jeune constructeur, Daniel Galinski, est certainement promis à une belle carrière de modélisme...

'Wolfs creek' (de René Wolf) est un simple réseau en On30 qui se situe dans une région montagneuse, quelque part sur le continent américain. Grâce à un choix de teintes reposantes et à un bel environnement, ce travail fait partie des tops de ce concours.

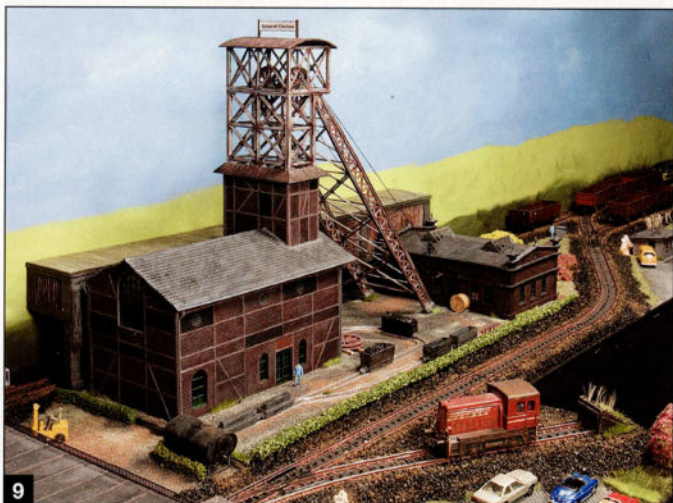
Marc Vandamme avait opté pour de nombreuses possibilités de circulation en choisissant la voie étroite (H0e), l'utilisation de mini-locomotives et une forme inhabituelle du réseau. Le dépôt de Sart-Boly a bien mérité sa 6^{ème} place.

'Shunter' de Luc Goormans a plus été apprécié par le jury que par le public. Ici aussi, il s'agit d'un très simple réseau d'une finition parfaite, qui évoque une atmosphère pleine de cœur.





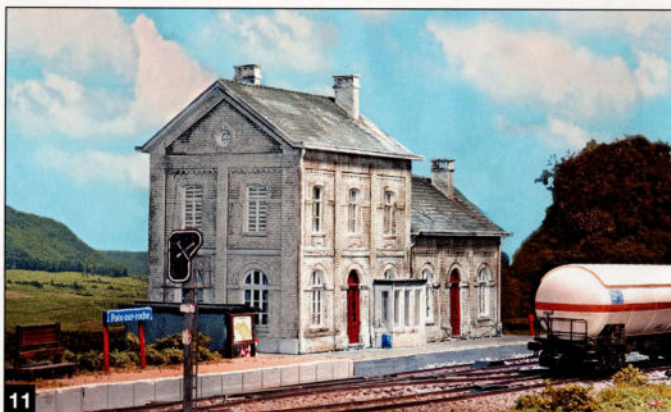
8



9



10



11

'Viroinval' est un projet commun de Pascal et d'André Hubert, père et fils. Il présente une région rurale dans la vallée du Viroin, comme elle aurait pu être dans les années '50. Le train traverse une région marquée par le bois, la terre et l'eau. La gare de Nismes a pour l'occasion été rebaptisée Viroinval. André était le plus jeune participant à ce concours, mais son enthousiasme valait bien celui de ses aînés!

Kurt Van Breda avait travaillé les profondeurs avec 'Mijn mijn' ('Ma mine'), où le spectateur devait s'agenouiller pour voir circuler un petit train dans un boyau de mine: bien trouvé!

Et la 10^{ème} place revint à un petit réseau également inspiré par le thème de la mine.

Marc De Bruyn construisit un petit mais joli réseau bien figolé à l'échelle 0n30 comptant une remise, une fosse de mine et une petite loco à voie étroite, de fabrication 'maison'. Il a donné au tout le nom de 'Spurious Mine'.

Et la 11^{ème} place fut plus que méritée par 'Poix-sur-Roche', du jeune Nicolas Van de Wege. Il est clair que des talents sont présents parmi les jeunes et 'Train Miniature Magazine' est fier de lui avoir donné la chance de montrer son talent au public.

Encore un voisin du Nord: Jaap Schippers nous a montré un paysage extrêmement simple avec la représentation d'un tramway en H0e, l'illustration parfaite que simplicité rime aussi avec beauté.

Les 13^{ème} et 14^{ème} places ont été attribuées à deux amateurs de détails qui ont sans aucun doute eu beaucoup de plaisir à réaliser leur réseau: cela se lisait sur leur visage... Le jardin zoologique de Dirk Heremans était rempli de bestioles, grandes et petites. Vous avez vu l'écureuil niché dans l'arbre..?

Un tout autre sujet, mais toujours traité avec beaucoup d'amour: 'Mout City' de Christian Desmoutier. Comme le nom le laisse présager, ce réseau est américain du point de vue style et agencement, en ce y compris les réclames publicitaires lumineuses...

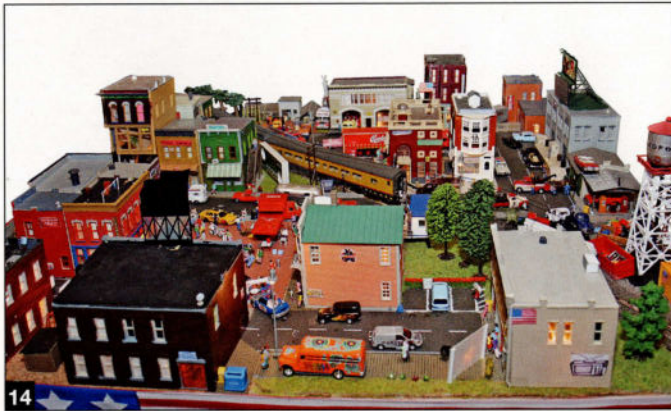
Un autre jeune plein de talent fut Rian de Rous. Son mini-réseau qui se situe entre 1965 et 1985 avait comme thème une pe-



12



13



14



15



16



17

tite ligne à voie unique, une petite gare et un raccordement d'usine.

Deux participants n'ont pas atteint la ligne d'arrivée mais ont quand même eu le courage d'être présents, ce qui force le respect. 'Entrepôt' de Tom Zoutendijk présente un ensemble d'entrepôts d'Amsterdam datant des 18^{ème} et 19^{ème} siècles, comme on pouvait encore les voir dans les années cinquante.

Bart Heyndricks présentait quant à lui une laiterie du nom de 'Sint Bartus Waas' et a vécu sans aucun doute un très agréable week-end parmi les participants et le nombreux public!

En tant qu'organisateur, cela nous a surtout fait plaisir d'entendre de la bouche des participants que leur participation à notre 'Grande Expo' avait constitué une expérience inoubliable. 'Participer est plus important que gagner': ce fut indiscutablement la devise de ce concours. Grâce à nos généreux sponsors – que nous remercions à nouveau – un prix de valeur a pu être remis à chaque participant. Qu'est-ce qui vous empêche encore de tenter votre chance en 2012...?

Texte: Luc Dooms
Photos: Gerard Tombroek



Le palmarès

Place	Projet	Constructeur(s)	Jury	Public
1	B.A. Bodil	Modelspoorgroep Valkenswaard	3	1
2	Post 7	Thierry Lateste	1	2
3	Janakpur Railwayline	TMV Junukpar Dham	2	3
4	Sart-Moulin	Daniël Galinski	4	4
5	Wolfs creek	René Wolf	5	5
6	Le dépôt du Sart-Buly	Marc Vandamme	6	9
7	Shunter	Luc Goormans	7	13
8	Viroinval	Pascal & André Hubert	9	7
9	Mijn mijn	Kurt Van Breda	10	6
10	Spurious Mine	Marc De Bruyn	8	14
11	Poix-sur-Roche	Nicolas Van de Wege	11	10
12	De Noorderstoomtram	Jaap Schippers	12	15
13	De dierentuin	Dirk Heremans	16	8
14	Mout city	Christian Desmoutier	13	12
15	zonder naam	Rian De Rous	14	11
16	Entrepôt	Tom Zoutendijk	15	17
17	Sint Bartus Waas	Bart Heyndricks	17	16

Les colonnes 'Jury' et 'Public' renseignent la place obtenue par le réseau selon le jury professionnel et selon le public. Pour son classement, le jury a tenu compte des éléments suivants: originalité, possibilités de circulation, ordonnancement de l'espace et des volumes, couleurs, peinture, utilisation des matières, détaillage, présentation, matériel roulant et impression générale.

Parmi les bulletins de vote mis dans l'urne, un de ceux-ci a été tiré au sort par une main innocente d'enfant: le lauréat est M. Maurice Lixen de Balen, qui peut s'attendre bientôt à voir arriver un set 'B-Models' de wagons de minerais dans sa boîte aux lettres.

Le Concours de mini-réseaux 2010 a été sponsorisé par Jocardis, ModeltreinParadise, Treinshop Olaerts, Train Technology, Collector's Bank, Trainservice Danckaert, Dreamcollection, Van Biervliet et Herman Van Daele.



La base RAF de Castle Rock

De la voie étroite britannique à la Henk Wust



QUEL EST LE VISITEUR RÉGULIER D'EXPOSITIONS QUI NE LE CONNAÎT PAS : HENK WUST, L'HOMME À LA BARBE HIRSUTE ET AU RIRE GRAS ? SACHEZ QU'IL EST LE RÉALISATEUR DES RÉSEAUX D'EXCEPTION QUE SONT 'PUNTA MARINA', 'MARIAHOHE', LE RÉSEAU FORESTIER 'H'BACH' OU ENCORE 'CASTLE ROCK'. NOUS AVONS DÉJÀ DÉCRIT DANS NOS COLONNES LES TROIS PREMIERS RÉSEAUX CITÉS. VOICI MAINTENANT LA DESCRIPTION DU QUATRIÈME RÉSEAU CITÉ.

'Castle Rock' représente une base aérienne de la Royal Air Force (la RAF), qui compte sa propre petite ligne à voie étroite, quelque part le long de la Côte britannique, à l'été 1939. Henk en a eu l'idée grâce à Jaap Stuurman : ce dernier a régulièrement navigué sur un bateau côtier le

long de la côte britannique et se rappelle de la base de la RAF à Calshot. Il a même trouvé un livre traitant de cette base et de la raffinerie de pétrole toute proche. En 1939, 'Calshot' est la base RAF du 'Flying Boat Training Squadron' : cette base se trouvait au pied de l'ancien 'Cals-

hot Castle' à l'abri du vent sur l'île de Wight, à l'embouchure de la Southampton Water.

A l'origine, cette base RAF a été créée en 1913 par le Royal Flying Corps pour y tester des hydravions pour le compte de la RFC 'Naval Wing'. Au cours de la Grande Guerre, Calshot a été agrandi pour devenir une base importante d'hydravions. Les alentours de Calshot étaient truffés de hangars, de rampes pour navires et d'embarcadères. Un camp militaire y fut érigé et 'The Flying Boat' devint le mess des officiers. Un petit réseau ferré à voie étroite vit





La partie située la plus à gauche de la petite ville de Castle Rock. Ce n'est que vu d'en haut que l'on voit comment les maisons ont été construites en perspective et à quel point elles sont étroites!



également le jour pour le transport de munitions et du personnel, qui fut rapidement baptisé le 'Calshot Express' par la population locale. Lorsque Henk lut ceci et vit les photos, il sut directement qu'il allait reproduire cet ensemble. C'était exactement ce qu'il cherchait, à savoir un thème présentant des bateaux, des avions et... des trains, le tout sur une superficie suffisamment compacte pour pouvoir participer à des expositions. Il s'imposa en outre la condition que ce réseau devrait facilement être monté et démonté. Il en résulta un réseau constitué de trois parties, de 80 cm sur 40 chacune.

Il avait acquis une expérience positive avec ces mensurations en 1998/99, lors de l'assemblage d'un certain nombre de modules Fremo à voie étroite, qui avait pour thème la gare RTM de Strijen (ou encore Strie, comme le prononce la population de l'endroit), où Henk a habité quelque temps. Les dimensions de 80 cm sur 40 deviendront plus tard le standard pour celles des segments du réseau forestier 'H'Bach', 'Mariahohe' et 'Punta Marina', qu'il construira après 'Castle Rock'.

La perspective

Les trois parties constituantes de Castle Rock ont leur propre thème. De gauche à droite, il s'agit de la petite ville de Castle Rock, de la base des hydravions de la RAF et d'un petit port avec sa digue et son phare.

La petite ville de Castle Rock n'est en fait rien de plus qu'une seule rue qui débute dans le coin gauche et qui termine 80 cm plus loin vers la droite, au portail d'entrée de la base militaire. Afin de reproduire une petite ville réaliste sur une superficie de moins d'un tiers de mètre carré à l'échelle 1:76^{ème}, Henk en est revenu à ses premières amours, à savoir réalisateur de décors. Grâce à une disposition raffinée des bâtiments, de l'utilisation de couleurs et de lumière, mais surtout en travaillant en perspective, Henk a pu créer une incroyable profondeur de champ.

Cette perspective a été obtenue en travaillant avec deux lignes de fuite dominantes. Une de ces lignes court vers un point de fuite à gauche en haut de cette partie du réseau, l'autre courant vers le second point de fuite, à droite. Tout comme pour les décors, les maisonnettes sont en relief ou sont construites à moitié et disposées de façon à ce qu'elles ne puissent être vues que d'une direction bien précise dans la rue. Pour canaliser encore plus les regards des spectateurs dans une direction bien précise, des 'view blockers' (des 'limiteurs de vues', comme l'appellent nos amis



modélistes anglo-saxons) ont été utilisés. Ils fonctionnent comme les 'judas' intégrés dans une porte d'appartement, qui permettent de voir qui sonne à la porte. Ces 'view blockers' empêchent que le regard n'aille plus loin, ce qui crée l'illusion que le réseau est plus grand qu'il n'est en réalité ! En direction du point de fuite vers la partie arrière, les maisonnettes sont plus petites. L'effet de perspective est encore renforcé par des baies de portes et de fenêtres réalisées en perspective, ainsi que les briques et les tuiles. Les bâtiments qui sont situés directement devant l'arrière-plan ont une profondeur maximale de 4 cm, mais la plupart n'ont que 2 cm. Comme de plus, la rue part en rampe vers l'arrière et se

rétrécit, elle paraît encore beaucoup plus large qu'elle ne l'est en réalité. Le portillon à l'extrémité de la rue renforce encore l'illusion que la rue se poursuit au-delà.

Il s'agit d'un 'truc' que les architectes de jardin utilisent également : grâce à une bordure surélevée disposée à son extrémité, un petit jardin étroit paraît à la fois plus large et plus long, tandis qu'un jardin étroit paraît plus large également si des palissades ou des petits murets ont été disposés le long de ses côtés.

L'effet de perspective est encore augmenté par l'utilisation simultanée de différentes échelles de réduction. Nous vous avons déjà mentionné le 1/76^{ème}. De cette base en est dérivée l'échelle

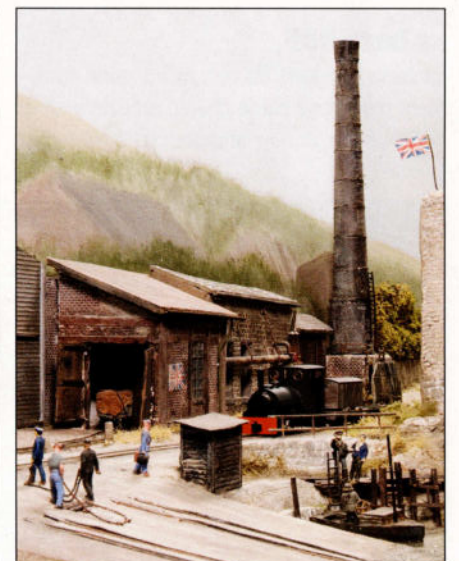
typiquement britannique à l'écartement de rails de 9 mm, soit la 'Voie 009'. Les rails et le matériel roulant sont rigoureusement reproduits à cette échelle, mais le premier engin militaire dans la ruelle est reproduit à l'échelle 1/72^{ème}, le deuxième l'étant au 1/76^{ème} et le troisième au 1/87^{ème}. La partie principale des bâtiments de la petite ville est constituée de mousse dure. Pour les finitions, différents matériaux ont été utilisés. Certains bâtiments sont recouverts d'argile Das. Lors du processus de séchage, ces murs d'argile ont été gravés d'un motif de briques au moyen d'un profilé Evergreen. Des murs d'argile ont également été réalisés. Pour ce faire, Henk a fait usage de moules Linka. Ces moules sont compa-



rables à ceux proposés par Spörle par exemple : ils sont simplement moins profonds. Ces moules ne sont toutefois pas facilement disponibles en Belgique ni aux Pays-Bas. Henk a pu les recevoir en prêt de John et Jane Jacobs, que vous connaissez peut-être grâce à leur réseau 'Nettlecomb', en 009. Jane a en outre expliqué à Henk la façon la plus adéquate d'utiliser ces moules. Les quelques toits d'immeubles ont également été réalisés au

moyen de moules Linka. D'autres toits ont par ailleurs été recouverts de tôles ondulées Campbell, de papier ou encore de bandelettes de papier abrasif à grain 400. Pour les baies, des tiges de polystyrène Evergreen ont principalement été utilisées, ainsi que des pièces provenant de kits à assembler Falter et Ratio. Les devantures de magasin proviennent de plaques en carton de la marque Metcalfe. Après les avoir découpées avec

soin, elles sont peintes et décorées d'ornements, là où cela s'avère nécessaire. Pour la décoration, des tiges Evergreen ont été utilisées, ainsi que des pièces en métal blanc de la marque Langley. Ce dernier a également été le fournisseur des cheminées typiquement britanniques. Enfin, les maisonnettes portent un numéro de rue et certaines le nom de la rue, outre les inscriptions et les panneaux publicitaires habituels.



Un réseau ne doit pas être vu d'un hélicoptère – laissons cela aux richards – mais c'est pourtant la seule manière de se rendre compte des trucs que Henk a utilisés pour suggérer de l'espace sur un réseau qui n'est profond que de 40 cm...



Les murs en béton qui entourent la base de la RAF ont été réalisés en mousse dure, recouverte d'une couche de ciment. Le résultat désiré a été obtenu en enduisant la mousse dure d'une colle pour bois et en saupoudrant de la poudre de ciment sur l'ensemble. Le ciment est ensuite lissé au moyen d'un pinceau trempé dans de la colle pour bois diluée. Après séchage, le mur est encore lissé et figolé où nécessaire. En face du portail d'entrée à la plage se trouve un canon anti-aérien Bofors, qui tourne réellement : un petit moteur provenant d'un walkman déclassé et toute un train d'engrenages assure ce mouvement, qui est très lent. Les sacs de sable du garde-corps ont été confectionnés en argile Das, tandis que le fil de fer barbelé vient de Scale Link.

La base RAF

La partie médiane du réseau est quasi totalement recouverte par le champ d'aviation de la RAF. Avec un peu de fantaisie, on peut y recon-

naître la base du Coastal Command de Chalsot. Henk Wust a attribué à cette base militaire des opérations de sauvetage et des missions de reconnaissance au Squadron affecté à Castle Rock. Le grand hangar héberge ainsi les hydravions, qui peuvent atteindre l'eau via une piste en béton, au départ du hangar. Les portes et les parois du grand hangar sont constituées de plaques de polystyrène et de carton. Pour le toit, d'anciens kits à assembler de la remise à locos Kibri ont été mis à contribution. Bien que ce hangar paraisse colossal vu par sa face avant, sa partie la plus profonde n'atteint qu'à peine dix centimètres, et un seul (!) à l'endroit le plus étroit. Grâce à la disposition de travers de ce hangar par rapport à l'arrière-plan, des lignes de fuite ont à nouveau été créées, agrandissant la profondeur de champ. La ligne de fuite passe à travers le phare et la falaise, disposés sur le bac de droite.

Les murets disposés entre la plage et la voie par-tagent la scène en son milieu (un peu comme des

palissades dans un jardin), ce qui rend ce réseau beaucoup plus large. Cet effet est encore renforcé par la présence de brise-lames sur la plage. Du 'Blackburn Shark II', l'hydravion issu d'un set à assembler au 1/72^{ème} et qui se trouve à l'entrée du hangar peu profond, il manque la plus grande partie de sa queue. Mais grâce à l'intérieur extrêmement sombre de ce hangar, cela ne se remarque pas trop, le regard du spectateur étant par ailleurs détourné par le fait que l'hélice tourne. Le personnel au sol retire les cales des roues, tandis que sur la rampe inclinée, d'autres membres du personnel sont prêts à actionner le treuil. Même les traces de guidage ont été reproduites sur cette rampe. C'est ce genre de détails et de scénettes qui crée l'action et l'ambiance sur un réseau modèle.

L'eau

La partie droite représentant la digue et une falaise avec son phare constitue le prolongement





mélangée. Les vagues transversales ont également été modelées avec de l'argile. Pour terminer, l'eau a été teinte et figolée au moyen de nombreuses couches de vernis brillant.

Le tracé des voies

Bien que 'Castle Rock' soit une maquette à caractère ferroviaire, son tracé des voies ne représente pas grand-chose: c'est Henk lui-même qui le dit. Il ne s'agit rien de plus que d'une petite voie unique qui débouche d'un fiddle yard disposé à gauche et qui mène vers la digue vers la droite. Devant le hangar, on trouve encore une voie d'évitement et plus loin à proximité du hangar, une voie accessoire qui mène à la chaufferie, pour y distribuer le charbon. A gauche, on trouve enfin une voie qui mène à la remise aux locomotives. Au total, quatre aiguillages: c'est tout. Comme pour ses autres réseaux, il ne s'agit pas tellement pour Henk d'y organiser un trafic ferroviaire intensif. En réalité, les trains ne constituent que l'excuse permettant de s'adonner au modélisme... Car c'est bien cela que Henk préfère à tout. Il ne serait d'ailleurs comment pratiquer pour faire circuler ses convois sans l'aide de Derk Huisman, qui l'a aidé à poser les voies Peco et à réaliser l'installation électrique, ou encore de Jaap Schuurman, qui a confectionné toutes les locomotives. Pour les locos et les wagons, ce dernier a utilisé essentiellement des kits de Parkside et de Backwoods Miniatures. Une des locos reproduites a vraiment servi à Calshot – une deux essieux Andrew Barclay & Co, qui circule de nos jours sur la ligne-musée du Tallylyn Railway (au Pays de Galles), porte le n° 6 et est baptisée 'Douglas/Duncan, mais à part cela, toute ressemblance entre Calshot et 'Castle Rock' est un pur hasard...

de la base aérienne. A l'arrière, la transition entre les deux bacs est masquée par la chaufferie disposée à droite du hangar, le long du bord. En fait, l'eau devrait être présente à l'avant-plan, mais ceci aurait occasionné la présence d'un joint au milieu de l'eau, entre les deux bacs. Henk a résolu ce problème de façon très simple en créant une bande de terre sur la transition entre le bac du milieu et celui de droite. Sur cette langue de terre se trouve la ruine d'un château, tel un rocher dans un ressac, ce qui justifie l'intitulé de l'endroit: 'Castle Rock'. Pour la réalisation de la ruine, c'est à nouveau de l'argile Das qui a été utilisée. La digue a été confectionnée toujours avec le même matériau; elle sépare le port de la falaise, surmontée par son phare. La séparation entre falaise et digue – faite d'une étendue d'eau – est à nouveau le résultat d'un de ces trucs utilisés par Henk afin d'augmenter la profondeur de champ.

Et ici aussi, l'utili-

sation de différentes échelles de réduction a été utilisée, en perspective. Le bateau à l'avant-plan et son équipage sont au 1/72ème, tandis que les marins sur la digue sont au 1/87ème, et le phare au 1/100ème. Le bateau à moteur est une maquette Arfix, fortement modifiée. Il a repêché un flotteur: les spécialistes auront reconnu le flotteur d'un Fairley Seafox II. La façon précise dont se sont déroulées les choses n'est pas connue, mais le fait est qu'un membre de l'équipage a été blessé et qu'il est évacué vers l'ambulance toute proche, sur une civière.

L'ambiance générale de ce réseau doit pouvoir faire croire que le mauvais temps arrive. D'où le temps gris et les hautes vagues. Ces dernières de teinte vert-de-gris ont été réalisées en argile et avec de la colle chaude appliquée au pistolet à colle. Une première mise en forme des vagues est d'abord réalisée au pistolet. La 7ème vague est chaque fois un peu plus haute que les six précédentes. Sur ce patron, un vernis acrylique brillant est alors appliqué, et tandis qu'il est encore humide, de l'argile liquide y est



Texte & photos: Gerard Tombroek

Remerciements à Henk Wust





De la voie étroite à l'échelle '1f' (1/35^{ème})

LES BEAUX MODÈLES RÉDUITS MILITAIRES À L'ÉCHELLE 1/35^{ème} ET L'ABONDANCE DES KITS DÉTAILLÉS ONT INSPIRÉS RUDY HEISE POUR CONSTRUIRE À CETTE ÉCHELLE, APRÈS AVOIR TÂTÉ DU H0, H0E ET H0N3. RUDY A OPTÉ POUR L'ÉCHELLE '1f', POUR LAQUELLE TOUT EST REPRODUIT À L'ÉCHELLE 1/35^{ème}, MAIS SUR DES VOIES H0 (À L'ÉCARTEMENT 16,5 MM).

Rudy construit des dioramas d'environ 120 cm de longueur et 50 cm de largeur: tous les sujets ne conviennent donc pas, certainement pas pour de grandes échelles. Les réseaux campagnards avec leurs petites locomotives et leurs wagonnets, les courbes serrées sur des espaces restreints et un trafic

soutenu conviennent par contre très bien. Rudy base ses travaux sur une photo issue d'un livre ou d'un périodique et essaye de la reproduire en modèle réduit, sans pour autant vouloir reproduire quelque chose de précis. Aucun dessin préalable n'est établi: Rudy mesure et ajuste; concernant les bâtiments, il

regarde surtout comment ces derniers peuvent être disposés et quelle impression ils dégagent vus de différents points de vue. Il en va principalement de l'ambiance, et non de reproduire une copie d'un bâtiment existant ou d'une situation précise.

Rudy Heise a débuté un diorama reprenant une petite remise pour locomotives, en 1996. La petite remise, dont les dimensions ont été établies 'au jugé', est entièrement constituée de petites lattes, qui ont été peintes au préa-



lable avec de la peinture diluée (de la Tamiya, par exemple). Lors de leur mise en peinture, ces lattes sont encore à longueur d'origine. Elles sont d'abord peintes en noir mat dilué, ensuite en gris clair mat, toutes étant différentes. Une méthode connue est de les faire passer dans un chiffon ayant été trempé dans de la peinture diluée. Après un bref temps de séchage, les lattes sont découpées à bonne mesure et jetées l'une sur l'autre. Ici et là, vous trouverez une latte fendue. Après séchage complet, les lattes sont alors collées sur un assemblage fait de petits chevrons. Paroi par paroi, de façon à ce que les lattes puissent encore être raccourcies si besoin, surtout pour des parois obliques. Le toit est fait de bois de balsa fin, recouvert de papier abrasif découpé en morceaux. Ici et là, une déchirure rend l'ensemble encore plus réaliste. Les chambranles et les portes sont également le résultat d'une fabrication 'maison' au moyen





de lattes éparses. Le stock de charbon est constitué de bouts de rails, peints en rouille et soutenus par des planches éparses. C'est du véritable charbon (moulu) qui a été utilisé.

Pour les voies, c'est du matériel Peco à l'échelle 0e (à écartement de rails de 16,5 mm). Les rails sont soudés les uns aux autres. Les motorisations d'aiguillage sont d'anciens moteurs Tenshodo, leur commande se réalisant au moyen d'interrupteurs qui sont disposés sur les flancs du diorama. Les voies ont été patinées à l'aérographe, avant la pose du paysage.

Le décor et les détails proviennent en grande partie du modélisme militaire, mais également de la 'boîte à brof': au cours de nombreuses années de pratique du modélisme à d'autres échelles, Rudy a conservé pas mal de pièces qui peuvent servir. Tous est patiné avec de la peinture diluée, des poudres de peinture

et bien entendu, à l'aérographe. La rouille a été reproduite en appliquant d'abord une couche de peinture rouille mate (du rouge et du jaune mélangés), dans laquelle un peu de pigment de peinture rouille a été saupoudré, la peinture n'étant pas encore sèche. Le grand arbre a été confectionné avec des hortensias grimpants, réunis en bouquets. Le tronc a été recouvert de Waterkit de Bison, les petites feuilles étant du matériau de saupoudrage Maggie. De cette manière, il est possible de confectionner rapidement de grands arbres, à peu de frais.

Dû à l'écartement des rails de 16,5 mm, de la voie H0 a pu être utilisée, ainsi que du matériel roulant à l'échelle 0e. La plupart des motorisations a été remplacée par des moteurs Faulhaber, avec retardateurs. Les décodeurs et les sons proviennent de la marque Uhlenbrock, la commande étant une Piko Digi 1

sans fils. Le tout fonctionne très bien, les locos circulant très lentement.

La loco à vapeur est basée sur la 'Stainz' du 'Magic Train' de Fleischmann. Otto Schouwstra a réalisé une nouvelle motorisation avec un moteur Faulhaber 2020. Rudy a installé une nouvelle chaudière et rehaussé l'abri du machiniste. Pour le fun, un générateur à fumée d'ancienne facture a été installé à bord.

La 'Simplex' résulte d'un petit kit Wrightlines, à nouveau remotorisé par Otto Schouwstra. Son châssis a été adapté et un abri pour machiniste y a été installé. Le ventilateur est actionné manuellement au moyen d'un micro-moteur. La DG26 est de ASOA, avec un abri du machiniste 'fait maison'. Les Diesel 'Junk' sont de la pure 'fabrication maison'; leur ventilateur peut tourner librement et sur la table de bord, on peut voir un témoin allumé.



Les wagons-benne ont d'abord été réalisés sur base d'éléments Peco, plus tard au moyen de pièces Wrightlines et Bachmann à l'échelle 0, tandis que les bennes sont en styrène. Ces bennes ont été traitées à la peinture, au sable, à la poudre de rouille, le tout étant patiné à l'aérographe. Les autres wagons de marchandises sont des éléments Magic Train et Peco transformés, comme les wagons à ranchers.

Rudy Heise démontre ici de façon convaincante que pour réaliser un diorama plein d'atmosphère dans une plus grande échelle, il n'est pas nécessaire de disposer de beaucoup de moyens. Avec une bonne dose de fantaisie et un peu d'habileté, on y arrive aussi!

Texte & photos: Rudy Heise

Adaptation: GVM





SCHEEPVAARTGELDEN
EERSTE 20 TON
25CENTEN
ELKE VOLGENDE
10 TON 6 CENTEN

K

10 TON 6 CENTEN
ELKE VOLGENDE
SCHEEP
EERSTE 20 TON
25CENTEN

'Langs Weg & Rail'

La GTM à l'échelle 1:43^{ème} + ...

LORS DES JOURNÉES DE MODÉLISME À VOIE ÉTROITE 2010 QUI SE SONT TENUES RÉCEMMENT AU MUSÉE DE LA VOIE ÉTROITE À VALKENBURG, GUILLAUME VEENHUIS A PRÉSENTÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS SON NOUVEAU DIORAMA 'LANGS WEG & RAIL' ('LE LONG DE LA ROUTE ET DE LA VOIE') AU GRAND PUBLIC. CE DIORAMA RESTITUE UN BOUT DE VOIE ÉTROITE DE LA 'GELDERSE TRAMWEG-MAATSCHAPPIJ' ET UN PONT-PONTON QUI PERMETTAIT AU TRAFIC ROUTIER – MAIS AUSSI AU TRAM À VAPEUR – DE FRANCHIR UNE RIVIÈRE. COMME IL NOUS EN A DÉJÀ HABITUÉS SUR SES AUTRES CRÉATIONS, CE SYMPATHIQUE MODÉLISTE FERROVIAIRE DE ZUTPHEN EST LITTÉRALEMENT CAPABLE DE TRANSFORMER UN PETIT TRAIN-JOUET EN UNE PIÈCE DE MODÉLISME FERROVIAIRE DE TRÈS HAUT NIVEAU.



Lorsque Fleischmann sortit son 'Magic Train' en 1992 dans le but de faire rejouer les petits enfants au train, Guillaume Veenhuis fut parmi les premiers modélistes à y voir plus qu'un simple jouet pour enfants dans ce petit train à l'échelle zéro. Très vite, il réalisa le petit réseau 'Watkijk' basé sur le matériel roulant à voie étroite du 'Magic Train'. 'Watkijk' est un clin d'œil fait à Katwijk, où l'on trouve un musée de la voie étroite. 'Watkijk' est ainsi un petit réseau-musée qui se consacre à la préservation et au maintien en service de matériel à voie étroite. Ceci est du moins l'excuse avancée par son constructeur afin de pouvoir aligner son matériel à voie étroite à travers les dunes du sud de la Hollande. Très vite, une petite loco à vapeur et à voie étroite de la GTM (la Gelderse Tramweg-Maatschappij) est apparue parmi ce matériel roulant, une

Des plaques de signalisation d'origine en bois sont suspendues au modèle du pont-ponton présenté dans le musée 'De Rode Toren'. Guillaume les a photographiées et après réduction, impression et découpage, en a figolé les bords au moyen d'un feutre. Comme l'impression s'est réalisée sur du papier photo brillant afin d'augmenter la netteté, ces plaques de bois sont rendues mates au moyen d'un crayon à fibres de verre, avec beaucoup de précautions. Lors de la réduction de plaques émaillées, cette opération n'est bien entendu pas nécessaire.

Le pont était à ce point étroit que la circulation ne pouvait s'y dérouler qu'alternativement. C'est surtout lorsque le tramway devait emprunter que le trafic était entravé. La guérite de péage a été confectionnée avec des plaques Evergreen, tandis que le toit en tôles ondulées est issu d'un petit récipient en alu dans lequel les Chinois locaux emballent leurs déchets de cuisine...

loco reproduite par Guillaume à l'échelle... approximative du 1/45^{ème}.

La 'Gelderse Tramweg-Maatschappij'

Bien que la petite loco de la GTM fasse office de 'vilain petit canard' dans la mare de Watkijk, le choix de Guillaume, habitant Zutphen, n'était pas aussi étrange qu'il y paraissait: ces petits trams à vapeur ont en effet circulé dans son environnement proche. Après une première initiative venant de M. Rutgers de Doesburg en 1878 et plus tard, par M. Sandbrink, visant à établir une ligne de tramways dans la campagne de Gelderse, MM. Erdbrink et Willink Ketjen réussirent finalement à obtenir les concessions nécessaires pour établir une ligne de tram à vapeur entre Dieren, Doesburg et Doetinchem. Le 9 novembre 1880, la GSTM (Gelderse Stoomtramweg-Maatschappij) était officiellement fondée et le 2 mars 1881, les concessions débutaient. Fin février de la même année, tous les ouvrages d'art nécessaires et les deux ponts avaient été attribués par adjudication, à telle enseigne qu'en date du 25 juin 1881, le service était inauguré en fanfare entre Dieren et Doe-

tinchem. En présence du commissaire de la Reine, un vin d'honneur fut organisé, sur la musique de l'harmonie de Doetinchem. Deux jours plus tard débutait l'exploitation, avec six allers et retours par jour. La vitesse maximale autorisée était encore limitée à 15 km/h à ce moment, mais fut relevée à 40 km/h au fil des ans. En 1929, l'intitulé de la société fut modifié en 'Naamloze gemeenschap Gelderse Tramweg-Maatschappij' (GTM). La ligne de tramways s'étalait alors sur une longueur de 48 kilomètres, avec une liaison au réseau des trams d'Arnhem, un site étendu avec voies portuaires à la IJssel à Doesburg et des raccordements vers les fonderies de Laag Keppel, Gaanderen, Terborg et Ulft. Le trafic était florissant lors du marché à bestiaux hebdomadaire à Doetinchem et sur le raccordement au réseau ferroviaire allemand à IJsselburg. Ce raccordement au réseau allemand fut rendu possible grâce au fait que la ligne de tramway avait été établie à l'écartement de 75 cm sur ordre du ministre des Voies navigables, du Commerce et de l'Industrie de l'époque, à savoir M. Guillaume Jean Gérard Klerck; or, c'était précisément l'écartement qui avait été



retenu par certains 'Kleinbahnen' (les chemins de fer d'intérêt local) allemands.

Le pont franchissant la IJssel près de Doesburg pose problème: il s'agissait d'un 'pont-ponton': il ne comptait aucune pile présente dans le lit de la rivière, mais flottait sur sept pontons disposés sur l'eau. Afin de pouvoir supporter le passage du tram, ce pont fut renforcé, mais il était toutefois encore brinquebalant. En outre par marée basse, ce pont présentait un creux assez important, tandis que par marée haute, il était trop bombé! Dans les deux cas, le passage d'un tramway se révélait impossible. Mais le plus grand inconvénient était le fait que les bateaux de la navigation intérieure étaient incapables de passer sous le pont: pour tout passage d'un bateau, il fallait procéder au démontage d'une partie du pont et l'éloigner sur l'eau.

Ce n'est qu'en 1952 que ce pont-ponton à proximité de Doesburg fut remplacé par un ouvrage fixe reliant les deux rives. Mais à ce moment, la ligne de tramways avait déjà disparu... Après démolition du pont par l'occupant allemand en 1945, les voies ne furent pas reposées sur le pont réparé. Le musée de la 'Roode Toren' à Doesburg attache beaucoup d'intérêt à l'histoire de ce pont, qui remonte jusqu'en 1595. On y voit ainsi une maquette de ce pont-ponton tel qu'il devait exister vers 1890. Cette reproduction a été réalisée entre 1947 et 1949 par le capitaine du port de l'époque, G.J. ter Haar.

Le diorama

Guillaume Veenhuis avait déjà reluqué avec intérêt la maquette du pont-ponton exposée

dans le musée 'Roode Toren', mais la véritable impulsion pour construire le diorama 'Langs Weg & Rail' lui vint grâce à la parution du livre 'Langs Weg & Rail' d'Arjan Ligtentbarg, traitant de l'Est des Pays-Bas (ISBN 13 9789070560355). L'ultime estocade fut le modèle du bus 'de Zwaan' de la GTM à l'échelle 1/43^{ème} qu'il aperçut lors d'une bourse. Après avoir acquis le bus HB Models et avoir lu le livre d'Arjan de long en large, il conçut le projet d'un diorama dont le thème serait également 'Langs Weg & Rail'.

Eu égard à l'échelle de réduction de l'autobus et de la petite loco de la GTM déjà reproduite, le choix de l'échelle 0e tombait sous la main. Le tracé des voies a volontairement été conçu de manière simpliste: ce n'est rien d'autre qu'une voie d'évitement et d'un chemin le long duquel règne une grande activité. Comme c'était le cas auparavant à Doesburg, un chemin et la voie du tram se rejoignent sur le pont-ponton, Guillaume s'étant inspiré du pont situé près de Doesburg.

Pour le pont-ponton du diorama, des barquettes en H0 d'Artitec ont été utilisées. Pour le reste, il a été assemblé au moyen de lattes de bois. Le renfort en ferronnerie sous le revêtement du pont est à nouveau en bois. Il s'agit d'une interprétation libre tant des alentours que du pont proprement dit. Pour Guillaume, le but n'est pas tellement de reproduire un tableau bien précis, mais de recréer une ambiance donnée. Il se réfère à Peter Denny. Ce pasteur britannique (qui est décédé en décembre 2009, à l'âge de 92 ans) était reconnu pour son réseau 'Buckingham Great Central' plein d'atmosphère.

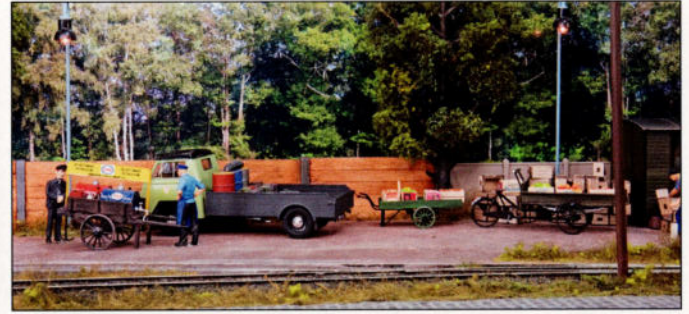
Le réseau que Peter construisit vers le milieu du siècle dernier est encore un des plus beaux exemples de réseau ferroviaire jamais réalisé et cela avec des matériaux et les idées de l'époque. Ce qui rend 'Buckingham Great Central' à ce point particulier est que tout y est en équilibre. Ou comme Peter disait: «Les plus beaux réseaux faits à la main ne sont pas pour autant de beaux réseaux, s'ils ne sont pas en harmonie avec leur environnement». Traduit librement, la philosophie de Peter Denny était que ce n'était pas grave si tout n'était pas exactement reproduit à l'échelle, du moment que les proportions soient respectées et que le tableau reproduit puisse vraiment exister en réalité. C'est cet équilibre que Guillaume a également recherché et selon notre avis, il l'a concrétisé.

La construction

Ce diorama mesure 250 cm sur 50, en ce y compris l'ovale avec voie de circulation qui se situe derrière l'arrière-plan. Dès le départ, il était clair que Guillaume allait participer à des expositions avec son diorama. Raison pour laquelle il posa comme condition que l'ensemble devait pouvoir être basculé et entreposé. Ceci veut dire que les dimensions seraient telles que des manipulations devaient pouvoir être réalisables et que le tout devait peser le moins possible. Ceci fut possible en scindant le diorama en deux parties. La base de chaque partie est constituée d'un châssis de 125 cm sur 50 constitué de bouts de multiplex de 150 mm de largeur et de 6 mm d'épaisseur. Les angles du châssis ont été renforcés par des blochets en bois. Afin de



Le charbon acheminé par rail peut rapidement être transbordé à bord de camions au moyen de la sauterelle (de Weinert).



Encore d'autres charrettes à bras et un vélo de boulanger. La camionnette est une Tempo Matador.



Les Néerlandais sont économes: ce n'est rien de le dire... Un ancien wagon a été aménagé en bureau pour le responsable des chargements.



Dans le musée des charrettes à bras 'De Wemme', Guillaume a trouvé de nombreuses idées pour reproduire ses propres charrettes et leur chargement.

réduire le poids, le châssis est recouvert d'un gros bloc de polystyrène expansé, au lieu d'être recouvert d'une plaque de multiplex. Ces blocs caractéristiques de mousse blanche sont très légers, mais particulièrement solides. En ajustant avec précaution le bloc dans le châssis, il présente la solidité requise. L'inconvénient est qu'il est alors très laborieux d'installer le câblage et les motorisations d'aiguillages sous cette 'plaque' de base. L'arrière-plan est en hardboard et courbé dans les coins, de façon à ce que cette arrière-plan soit joliment continu. Pour obtenir la courbure selon un arrondi relativement assez petit et éviter que trop de tension ne reste sur la plaque de fond – ce qui aurait pour effet de redresser à nouveau la plaque – les plaques sont encochées à l'arrière, humidifiées ensuite, courbées et enfin, séchées au soleil. Ces plaques d'arrière-plan sont fixées au châssis et forment avec la frise de 6 mm de multiplex à l'avant un ensemble très solide.

Le diorama est posé sur des tréteaux de 100 cm de hauteur, de façon à ce que les voies se situent au niveau de 115 cm au-dessus du sol. Les deux parties du réseau avec leur fermeture pour valise – à l'avant et à l'arrière – sont poussées l'une contre l'autre, une bande de plastique dissimulant la jointure entre les deux plaques d'arrière-plan. Pour un diorama d'une profondeur d'à peine 50 cm, il est difficile de créer de la profondeur de champ. Ceci a réussi pour la partie située derrière le chemin creux en disposant un arrière-plan sous forme d'une

photo représentant de nombreux arbres. Pour ce faire, de véritables photos ont été réalisées et imprimées sur le côté mat d'une feuille transparente pour farde. Des arbres en modèle réduit et une palissade assurent la profondeur de champ supplémentaire.

Pour la rivière présente derrière le pont, des photos ont également été utilisées; dans le cas présent, elles ont été prises depuis le petit pont pour piétons et cyclistes de Gorsel. Le pont à l'avant-plan veille à ce que la transition vers les photos de l'arrière-plan ne soit pas trop visible et assure également une certaine profondeur de champ.

L'éclairage est assuré au moyen de mini-tubes TL qui émettent une lumière à ton chaud. Cet éclairage constitue par ailleurs la touche finale de ce diorama. Il est important d'éviter des différences de teintes qui pourraient survenir si une autre lumière était utilisée, à l'endroit où le diorama sera exposé. Quatre tubes sont utilisés, dont deux sont disposés derrière la frise et deux autres dans une coiffe disposée à l'avant de la frise. Ces lampes à l'avant sont nécessaires pour bien éclairer les autos présentes sur le chemin, ainsi que l'avant du pont-ponton. Si ces lampes n'existaient pas, une ombre recouvrirait l'avant-plan du réseau.

Lors d'expositions, Guillaume accroche quelques étroites planchettes à côté et derrière le diorama, grâce auxquelles l'ovale fait de voies Profi de Fleischmann peut être complété. Il s'agit encore de voies provenant des

premiers sets 'Magic Train' à assembler que Guillaume a acheté en 1992, ce qui en dit assez sur la solidité du matériel Fleischmann. Une voie supplémentaire à l'arrière permet à deux tramways de rouler en sens opposé sur le diorama. Ainsi, il y a en permanence du mouvement sur le diorama et Guillaume a toute latitude pour discuter avec son public, au sujet du pont-ponton, par exemple. Lors de son exposition à Valkenburg, il fut frappé par le fait que si peu de gens en savaient quelque chose concernant ces ponts-pontons, et lui posaient de nombreuses questions à ce sujet. Ceci procure une dimension éducative inattendue à ce diorama, ainsi qu'un sujet de conversation inépuisable avec le public...

'Magic Train'

Pour le matériel, il n'a finalement eu recours qu'aux modèles 'Magic Train' de Fleischmann. Guillaume disposait encore de quelques modèles, qui vinrent bien à point. Modelleisenbahn Holding GmbH, le nouveau propriétaire de la marque Fleischmann, a par ailleurs fait arrêter la production du 'Magic Train' en 2009. Pour l'instant, ce matériel est encore facilement disponible lors de bourses ou via eBay, mais cela aura une fin. Donc, si après la lecture de cet article, vous pensez aussi réaliser quelque chose avec du matériel 'Magic Train', mettez-vous rapidement à sa recherche.

Sur base des petites locomotives à vapeur 'Magic Train' (Stainz), deux locos différentes de la GTM ont été réalisées. Sur ce type d'en-

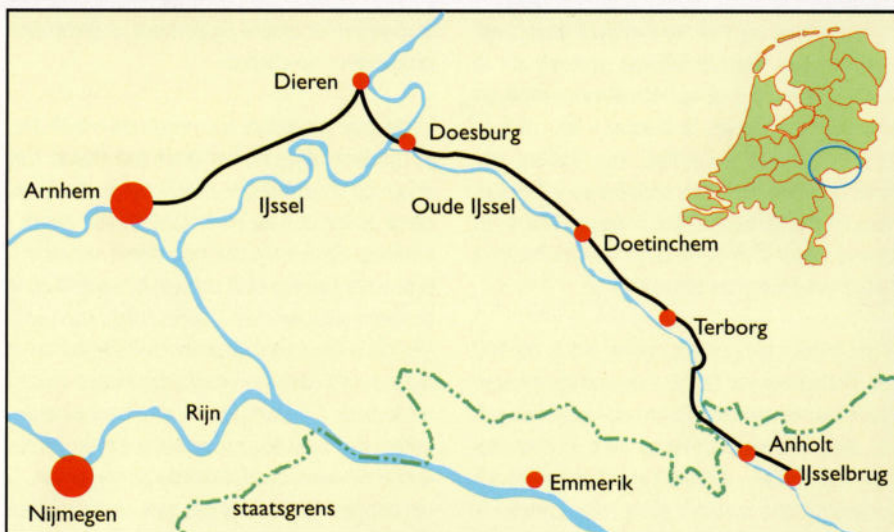


Tout comme sur l'original, la partie centrale du pont-ponton est amovible, afin de laisser passer le trafic fluvial. Les déraillements survenant sur le pont lui-même étaient rares. Le machiniste de la 'Backertje' – le surnom populaire des locos Backer & Rueb – reste toutefois concentré afin d'éviter de sortir des rails. Les lecteurs critiques remarqueront peut-être que la loco dénommée 'Silvalde' devrait porter le matricule 13 au lieu de 11, mais qui voudrait d'un '13' sur son réseau...?

gins, des tôles cachent tout le mécanisme de la loco, ce qui leur permettrait de circuler en rue et à travers les villages. La petite loco 'Magic Train' a reçu une apparence typiquement carrée d'une Henschel au moyen d'une plaque de polystyrène et de tiges Evergreen, tandis que sur le second châssis, une Backer & Rueb a été reproduite. A part ces plaques Evergreen, tout le reste provient pratiquement de la 'boîte à brol', à l'exception des lanternes, qui viennent de chez Philotrain. Les plaques de matricule sont des photos réduites et découpées; ces dernières seront toutefois bientôt remplacées par des exemplaires gravés.

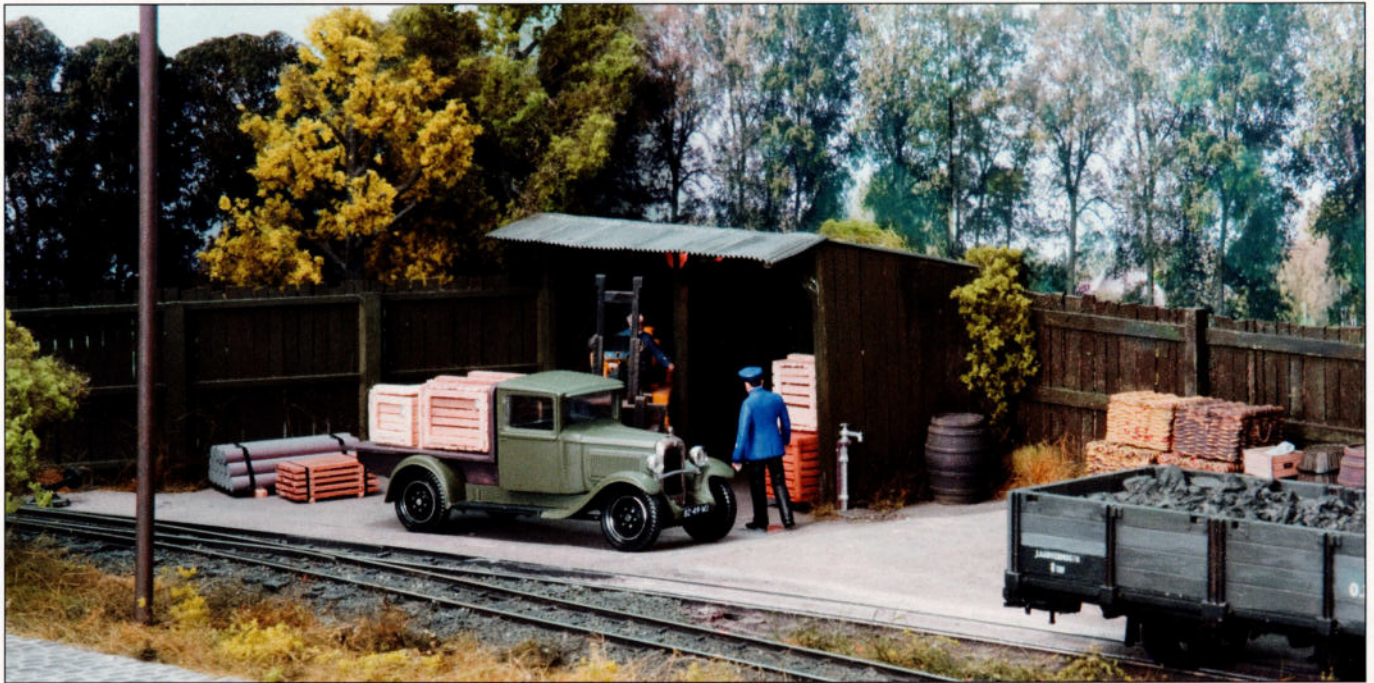
Les wagons de marchandises à la GTM avaient un empattement plus court que celui des modèles 'Magic Train'. En découpant leur châssis et en retirant un morceau, les essieux ont pu être rapprochés. Par ailleurs, les hausses ont été déposées. Leur aspect a enfin été fortement modifié grâce à l'application d'une couche de peinture et d'un nouveau marquage.

Bien que les dessins d'origine du matériel aient été utilisés par Guillaume, il insiste sur le fait qu'il ne s'agit pas de modèles reproduits au millimètre près. Comme il le dit de

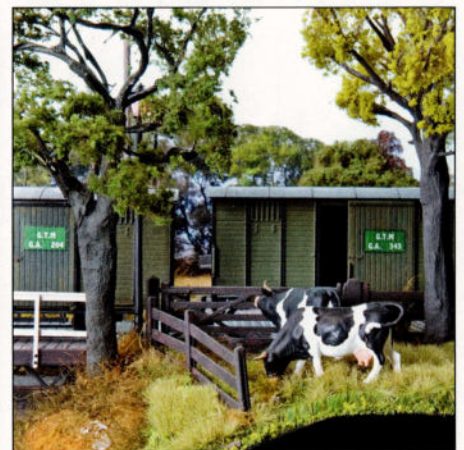
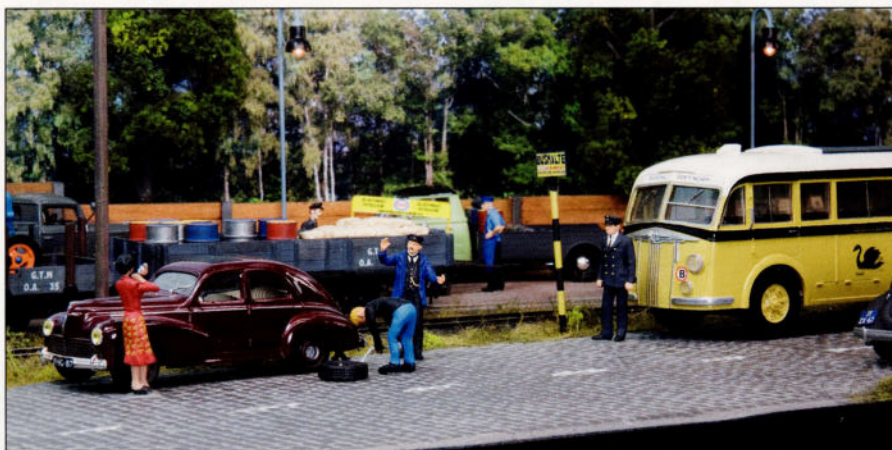


lui-même, Guillaume n'est pas un véritable constructeur de matériel roulant. L'important est que le matériel crée l'atmosphère requise et plaise à l'œil. Dans cette optique, cela n'a donc pas d'importance si certains de ses mo-

dèles sont reproduits à l'échelle 1/45^{ème} – à savoir l'échelle de réduction retenue pour la voie 0 en Allemagne – ou à l'échelle britannique 1/43,5^{ème}, ou encore l'échelle 1/43^{ème} pour les autos miniatures! Du moment que



Ce sont surtout les enfants qui veulent voir du mouvement en permanence. Et pourtant, Guillaume ne veut pas faire circuler plus de trains. Par contre, il veut encore y intégrer quelques scénettes, comme par exemple ce soudeur à l'œuvre sous le toit à gauche.



Manque de chance: ce conducteur impatient devra d'abord remplacer son pneu crevé avant de pouvoir poursuivre.

vous veillez aux proportions et que le tout soit bien harmonieux...

Un anglophile...

Pour la voie visible, c'est de la voie étroite 0e de Peco qui est utilisée, ce qui correspond plus ou moins à l'écartement des rails de 75 cm qui était en usage à la GTM. Le choix de Peco n'est pas si étrange si l'on considère que Guillaume est un véritable anglophile, ce qui se reconnaît à sa manière de construire, pleine d'atmosphère. Il connaît le marché du modélisme ferroviaire outre Manche sur ses doigts et sait exactement quelle firme produit les pièces et le matériel dont il a besoin. Pour ce diorama de la GTM, il a toutefois eu besoin de plus de produits continentaux. Grâce au 'Nulforum' (www.spoornul.nl/forum/), il a plus ou moins découvert des fabricants allemands en petites séries et a pu ainsi obtenir

chez Weinert des excentriques d'aiguillages et des petites échelles, tandis que les poteaux télégraphiques sont de Wenz-modellbau et les plaques de revêtement routier de Real Modell. Ces plaques de revêtement routier de 200 mm sur 290 reproduisant des pavés lui ont épargné beaucoup de temps par rapport à la méthode consistant à graver les pavés un par un. Ce temps ainsi épargné a été mis à profit pour la confection de charrettes à bras, ce qui est devenu une occupation appréciée, ce qui se voit au nombre de charrettes de ce type sur le chemin creux... Pour ces charrettes à bras, c'est une véritable charrette exposée au musée de la culture régionale et des charrettes à bras 'De Wemme' (situé dans le village de Zuidwolde) qui a servi d'exemple. L'énorme quantité de caisses et d'autres paquets du genre proviennent de l'assortiment 'Paulo Miniaturen'.

Les figurines proviennent en partie de Preiser, mais pour la majorité, il s'agit de figurines en métal blanc en provenance de Grande-Bretagne. C'est également en métal que sont constitués les troncs de la majorité des arbres: pour la confection des troncs et des branches, Guillaume a utilisé du fil d'acier, recouvert d'une couche d'argile Das. Pour une autre partie, des troncs de plastique Woodland Scenics ont été utilisés, qui peuvent être courbés à la bonne forme. Pour dissimuler le plastique des troncs, il a été également recouvert d'une couche d'argile Das. Enfin, toute une série de panneaux – qui sont en réalité des photos réduites – et d'autres éléments encore assurent le figlage de l'ensemble, un peu comme un point sur les 'i'...

Texte & photos:
Gerard Tombroek





Cette vue d'ensemble du toit du wagon résume les différentes phases d'assemblage.

Construisez vos wagons de marchandises en...

papier!

(2^{ème} partie)

VOUS VOUS EN RAPPELEZ ENCORE? LA 'UA/Az' ET LES LIAISONS DE COLLE UE3, DONT NOUS VOUS AVEZ PARLÉ DANS LA 1^{ÈRE} PARTIE DE CET ARTICLE? RÉCAPITULONS RAPIDEMENT: LA 'UA/Az' EST UN COLLAGE RÉVERSIBLE, QUI PEUT ÊTRE DISSOUT AVEC UN PEU D'ACÉTONE, TANDIS QUE LE 'UE3' EST UN COLLAGE STABLE À DEUX COMPOSANTS QUI PRÉSENTE UN TEMPS 'MORT' D'ENVIRON 20 MIN. ET QUI N'EST TOTALEMENT DURCI QU'APRÈS 24 HEURES. DANS LA 1^{ÈRE} PARTIE DE CETTE SÉRIE D'ARTICLES, NOUS AVONS ÉTUDIÉ LES TECHNIQUES ET LES MATÉRIAUX UTILISÉS ET VOUS AVONS MONTRÉ COMMENT LA CAISSE D'UN WAGON POUVAIT AINSI ÊTRE ASSEMBLÉE. DANS CETTE 2^{ÈME} PARTIE, NOUS POURSUIVONS PAR LE TOIT ET LE PLANCHER.

dans l'ordre indiqué – ligne de découpe a – ligne de découpe b – ligne de découpe c – ligne de découpe d (marquage rouge), des mensurations précises sont garanties, à condition que toutes les découpes soient réalisées depuis leur milieu. La mensuration même est augmentée d'une petite fraction afin de pouvoir compenser le mieux possible les différences qui pourraient se faire jour suite à la différence de largeurs de traits des feutres utilisés. Le mieux est de marquer au préalable les lignes de découpe du sommet et des flancs des chevrons au moyen de quelques points réalisés à la pointe d'un compas. Les petites aspérités réalisées au moyen de ces trous de pointe de compas peuvent être éliminées par après au moyen d'une lame de rasoir ; ces derniers sont en vente dans les magasins de fournitures pour dessin.

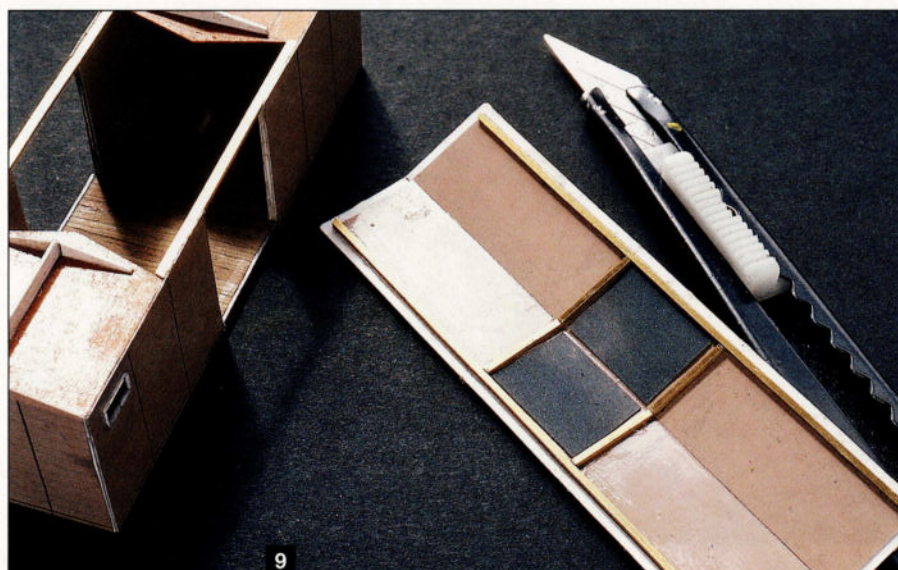
Pour ce faire, nous allons utiliser un bout de papier photo de 0,25 mm d'épaisseur, d'une longueur de 95 mm et d'une largeur de 32,6 mm. La couche photosensible sera disposée à l'extérieur et est pliée sans la faire craquer ni la casser, selon une ligne de pli précise qui se situe exactement au milieu du toit. Sous le toit, deux autres grandes bandes de papier photo de 92 cm x 15 – couche sensible cette fois vers le bas – sont collées sous le toit, exactement au milieu de la toiture, comme illustré sur la photo. Cette couche sera plus tard encliquée entre les parois latérales et d'about et veillera à ce que le toit vienne se situer exactement au milieu du wagon. Sur la photo 9, on peut voir l'étape suivante : deux

bandelettes de laiton de 1 mm x 1 sont provisoirement collées sous le toit ; elles seront nécessaires pour procurer assez de stabilité au toit, lorsqu'il s'agira de le poncer.

Les chevrons de toiture

Les positions correctes des chevrons de toiture sont dessinées au moyen d'un feutre à fine pointe résistant à l'acétone ; nous avons utilisé pour ce faire un 'Geo College Pigment Liner 0,1'. Ces fragiles éléments, qui ont la forme d'un boomerang, sont découpés dans du papier photographique Ilford selon les dimensions du croquis 'D', le long de notre grattoir en acier. Une fois que ces chevrons auront été découpés

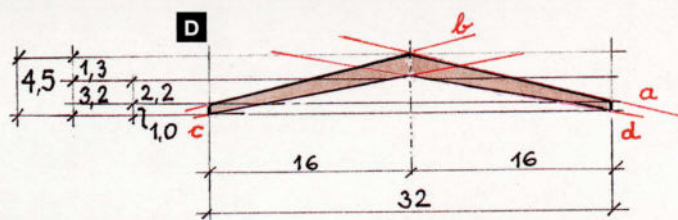
Si vous respectez cette façon de faire pour la découpe à mesure des chevrons, il ne peut pas vous arriver grand-chose de grave. Truc n°1 : les petites parties sont poussées



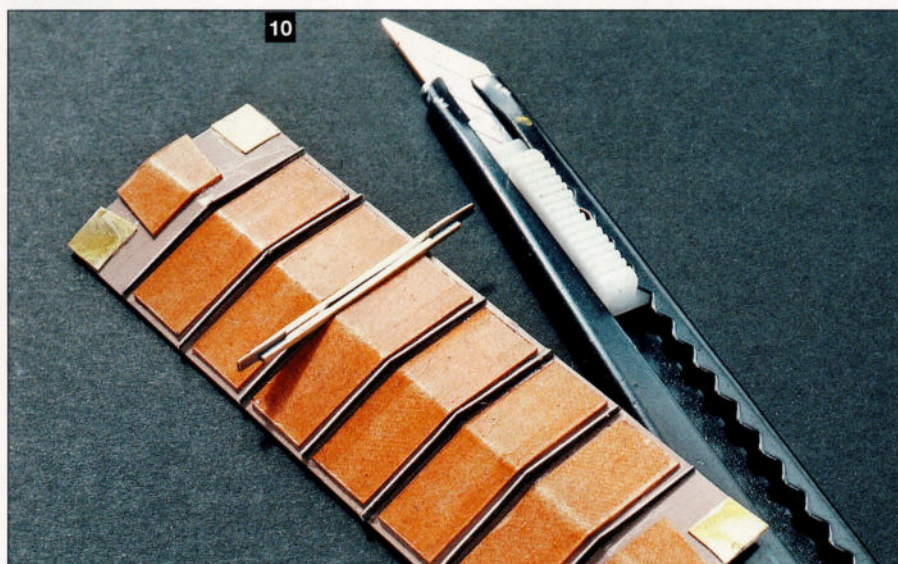
Vue intérieure du toit, préparé pour les opérations de ponçage. Deux tiges de laiton de 1 mm x 1 pour la stabilité du toit et deux 'sparadraps' en papier abrasif pour augmenter l'adhérence lors du ponçage sont collés sur la partie inférieure du toit. Avant que le toit ne soit définitivement installé, ces moyens d'aide seront enlevés: seul le chevron légèrement courbé en milieu de toiture sera conservé.

Un revêtement de toit supplémentaire

Sur la partie du toit, six parties du revêtement de toiture sont maintenant collées entre les chevrons de toiture. Ces parties de 9 mm de largeur et de 30 mm de longueur sont découpées dans du solide carton. Pour rappel : il s'agit d'une sorte de carton un peu plus dur d'une épaisseur d'environ un demi-millimètre et qui peut très bien être traité avec du papier abrasif fin. Il existe d'autres sortes de carton avec des spécifications à peu près identiques et qui pourraient tout aussi bien être utilisées, du moment qu'elles puissent être collées et qu'elles présentent une solidité comparable. Pour courber ce carton de façon précise et sans plis exactement en son milieu, la ligne de pli sera d'abord repérée du côté inférieur du recouvrement du toit au moyen d'une pointe de compas, pour ensuite agrandir l'encoche au moyen d'une lime triangulaire ou d'une lame ad hoc. De cette façon, le recouvrement de la toiture pourra être plié du côté extérieur selon un pli bien net, sans... faux plis! Nous pouvons maintenant poncer le toit, les faces extrêmes du sous-toit en papier photo devant d'abord être recouvertes de sparadraps de protection. Les sept sparadraps bien visibles sur la photo éviteront que les extrémités de la toiture ne soient poncées dans la foulée. Ces sparadraps ne peuvent pas être fixés définitivement à la colle Uhu, de façon à ce qu'ils puissent facilement être enlevés après le ponçage, au moyen d'un peu d'acétone et sans pour autant attaquer la couche sensible.



Vue latérale des chevrons de toiture.



La toiture est prête à être poncée. A ses extrémités, trois 'sparadraps' ont été appliqués pour les protéger au cours des opérations de ponçage. Ceux qui par précaution, auraient laissé trop de matière lors de la découpe des renforts de toiture sur leur partie supérieure peuvent les découper au moyen d'un patron de découpe. Il faudra toutefois souder lors du montage d'un tel patron de découpe, car constitué entièrement de laiton (de la tôle de 0,30 mm entre deux profilés de 1 mm sur 1).

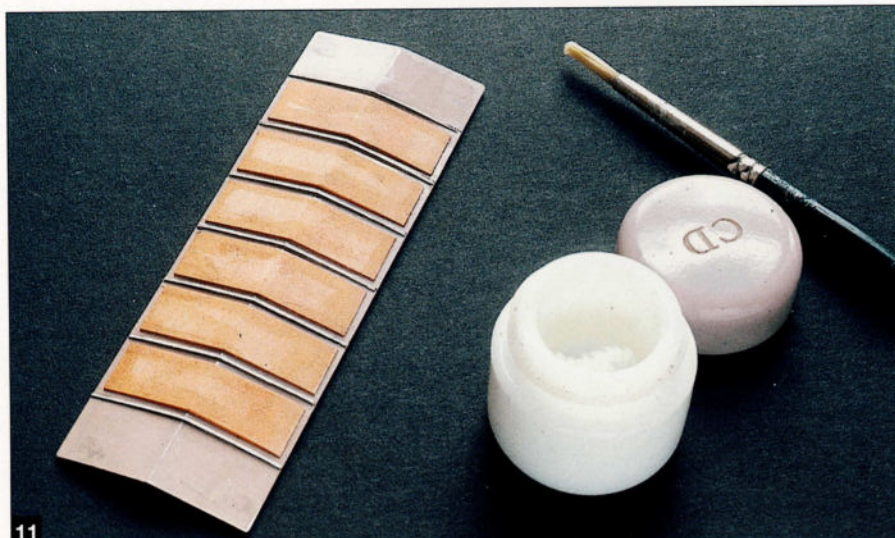
Les opérations de ponçage

Après que tous les collages aient suffisamment durcis, nous pouvons commencer le ponçage de la toiture. Pour ce faire, l'assemblage est disposé sur un bout de papier abrasif (de grain 600) sur une surface absolument plane, après quoi le toit est frotté transversalement par rapport à l'axe du wagon sur le papier abrasif, en commençant par une légère pression qui sera constamment augmentée, à défaut de quoi les renforts supérieurs – les fameux boomerangs – qui ont

vers la surface plane pour éviter tout mouvement lors de la découpe avec la lame en acier de notre grattoir pour peinture. Truc n°2 : la découpe se réalisera de préférence en plusieurs phases, la lame étant toujours tenue selon la même position de la main, en exerçant une légère poussée le long de cette lame. Ensuite, les chevrons sont collés selon la méthode 'UA/Az'. Deux grandes

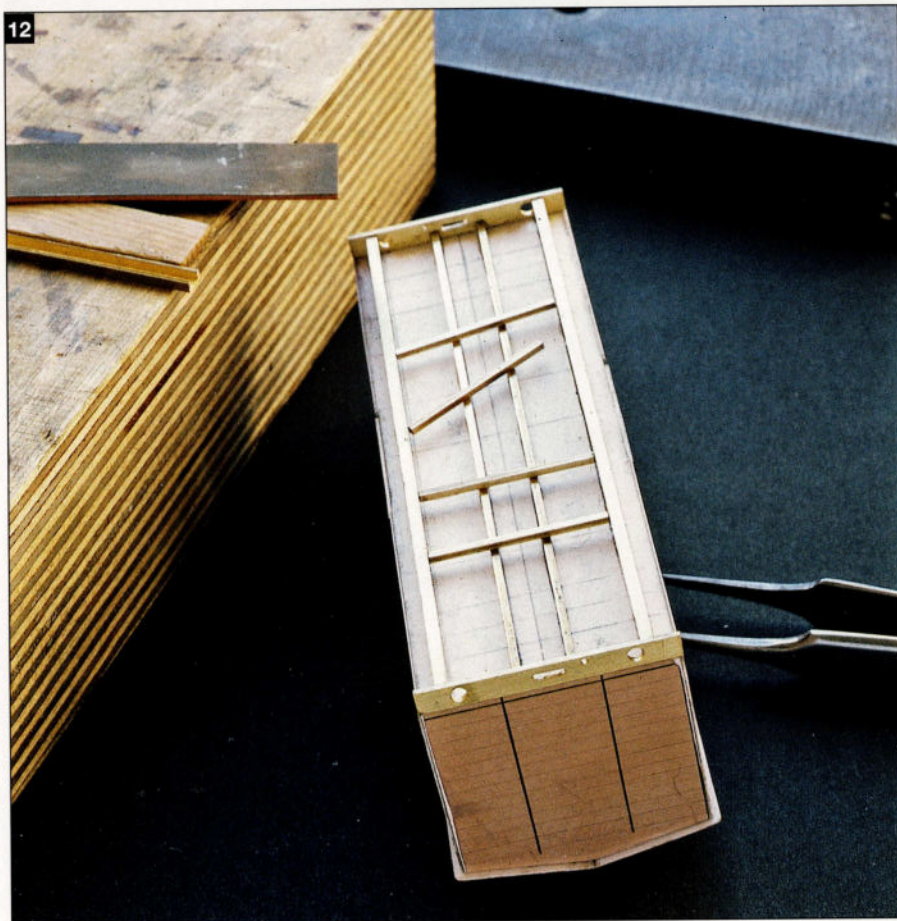
tiges de laiton de 1,0 mm x 1,0 aux formes exactes de l'angle de la pente du toit sont alors collées à la partie inférieure du toit. Les extrémités de ces renforts doivent tomber à l'intérieur des longs-pans collés auparavant, de façon à ce que la construction du toit s'ajuste parfaitement entre les parois du wagon. Cette phase de construction est bien visible sur la photo 9.

La toiture après ponçage et dépose des 'sparradraps' de protection. On voit bien que les extrémités du toit ont bien résisté à l'opération. Seul les côtés des parties du toit en carton dur sont encore trop tranchants pour figurer une tôle d'acier profilée et devront légèrement être arrondis. A droite sur l'image, le potiquet de cosmétique de mon épouse qui sert de récipient pour l'acétone et un pinceau pour peinture qui sert à appliquer la colle diluée. L'avantage de ces potiquets est qu'ils s'ouvrent et se ferment très rapidement, tandis que leur surface d'évaporation est relativement petite.



11

Les traverses de tête sont déjà assemblées, tout comme les longerons et les petites traverses intérieures. Contrairement au wagon réel, ces traverses ne sont pas faites de profilés en 'U' mais de traverses pleines. Ce type de construction est plus facile à réaliser et la différence n'est quasi pas visible; enfin, la masse du wagon s'en trouve ainsi augmentée. A gauche, le bloc de ponçage de l'auteur, avec lequel il confectionne des surfaces très nettes, à l'aide d'une lime et de papier abrasif.



12

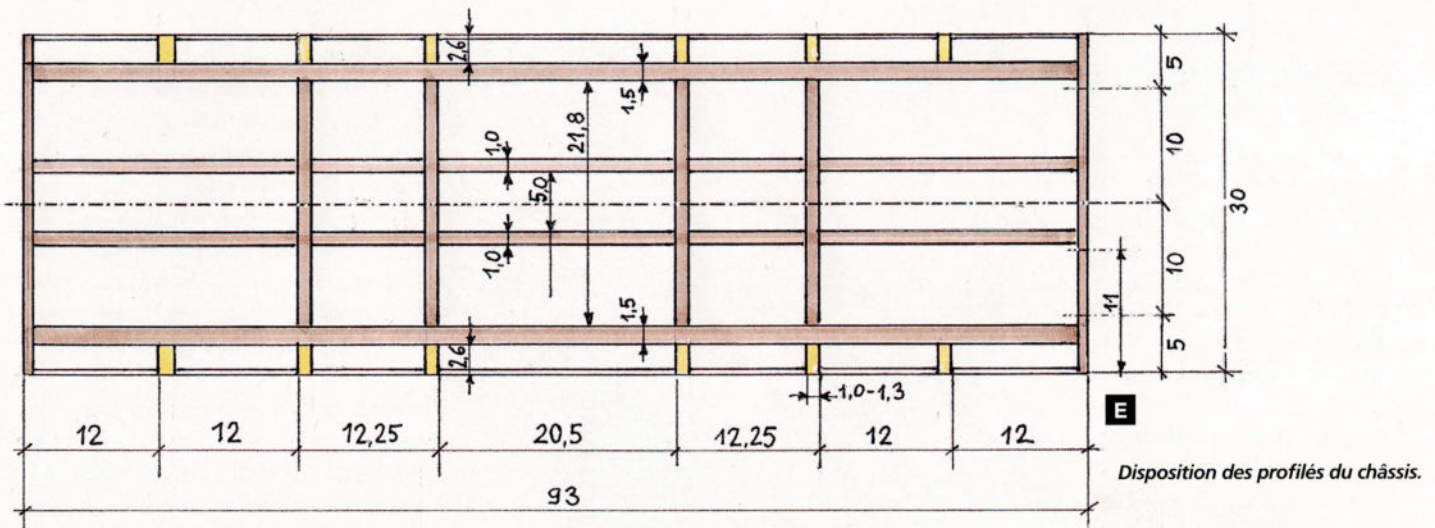
déjà été collés sur l'assemblage de la toiture seraient pliés. En pratiquant de la sorte, une diminution de matière vers les flancs du toit va automatiquement se réaliser, suite au déplacement de la pression de ponçage. Au cours de ce dernier, la position et la forme des 'boomerangs' doit bien être tenue à l'œil; des déplacements minimes au cours du ponçage peuvent être corrigés au moyen de la méthode de collage 'UA/Uz' et d'une fine pince pointue. Sur la photo 11, on voit la toiture achevée. Elle doit pouvoir s'encliquer très précisément et sans fentes visibles sur la caisse du wagon, après quoi la toiture peut y être collée, tandis que la caisse ne peut aucunement être forcée, en reposant sur une surface absolument plane comme un miroir ou une plaque de verre. Cet assemblage doit de plus rester parfaitement en place pendant le processus de séchage.

Les traverses de tête

Avant de débiter avec les profilés latéraux des parois du wagon, les deux longerons doivent d'abord être assemblés au châssis du wagon, sinon ces profilés – qui finalement, sont également constitués de papier – ne trouveraient aucun appui en partie inférieure lors de leur construction et pourraient ainsi se rompre facilement. Mais pour bien disposer ces longerons, nous ne

pouvons pas le faire sans les traverses de tête. Commençons donc par celles-ci. Les traverses de tête ont une hauteur de 3 mm dans lesquelles les logements des tampons – qui ont un diamètre de 2,5 mm – doivent être installés, ce qui fait qu'au-dessus et en dessous de ces logements, il ne restera plus qu'une petite bande de matière de 0,25 mm. Il ne nous reste donc plus qu'à opter pour des traverses de tête métalliques. Or, ceci constitue un travail délicat pour ceux qui n'ont pas (ou peu) de pratique dans le travail du métal. Pour ceux-là, Winfried

Schmitz Esser décrit une méthode qu'il a pratiquée au cours de ses études, lorsqu'il ne disposait pas plus de plus d'outillage qu'une lime, une pince et une paire de ciseaux. Ce ne serait plus imaginable à notre époque, la majorité des constructeurs disposant de nos jours d'au moins un pied à coulisse. Une fine plaque métallique (d'environ 0,20 mm) peut provenir d'une boîte à conserves vide; elle est déroulée à plat. Cette plaque peut également convenir pour de petits objets métalliques, comme une... traverse de tête.



Disposition des profils du châssis.

En premier lieu se font les trous de montage pour les tampons, au milieu du diamètre de 0,2 cm. Sur un bout de métal de boîte à conserves, nous gravons à la pointe de compas le point central des tampons comme des axes de coordonnées verticales dans un bout de métal et poussons ensuite au moyen d'une pointe à graver à travers le fin métal. Les axes X et Y doivent poursuivre un peu au-delà que le périmètre des trous de montage destinés aux tampons, de façon à ce que lorsque nous limerons les trous, nous pourrions conserver la bonne orientation. Le petit trou ainsi obtenu est alors agrandi au moyen d'une lime ronde en partant de la face arrière, jusqu'à ce que l'axe du trou soit bien limé et que les logements de tampons s'ajustent avec précision dans le trou obtenu. Grâce aux deux axes, nous pouvons voir si le forage se déroule ou non correctement, vu depuis le point d'axe.

Une origine française

Notre wagon couvert belge était pourvu de tampons de fabrication française, avec fentes de graissage latérales, à plateaux bombés et également pourvus d'orifices pour le graissage. Vous chercherez en vain des plateaux de tampons plats sur ces wagons, car ils ont été construits selon les normes françaises, qui prévoyaient que sur des wagons de ce type, les plateaux de tampons devaient être légèrement bombés. Des exceptions à cette règle sont d'origine belge: il pouvait arriver qu'en cas de tampon défectueux, un autre modèle (à plateau plat, de fabrication belge) soit monté à sa place, dans un atelier en Belgique. Des tampons français peuvent être acquis notamment chez le fabricant de petites séries Huet Trains, 5 rue des Anciens Combattants, F-59175 Templemars, sous la référence H205. Selon la version – tampons à ressorts ou sans – le prix pour quatre tam-

pons varie entre 8 et 10 euros. Pour le montage des logements, un trou de 1,9 mm est nécessaire, mais les tampons ne peuvent pas encore être collés à la traverse à ce moment! Ce type de tampon français peut toutefois être remplacé par un autre plus facilement disponible, ou par des tampons légèrement modifiés (comme Winfried Schmitz Esser le conseille lui-même: les logements sont pourvus d'une enveloppe en papier). Pour ce type de tampon – qui peut être commandé chez Weinert Modellbau, Mittelwending 7 D-28844 Weyhe-Dreye sous la référence 8615 – un trou de montage un peu plus grand de 2,0 mm (ou mieux: 2,1 mm) doit être foré ou limé.

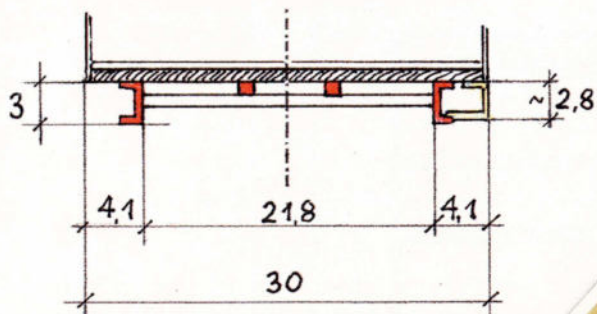
Un étau de maintien

Quelle que soit la manière dont les trous de montage pour les tampons aient été réalisés dans le métal, le périmètre de la traverse de tête est maintenant gravé dans la plaque métallique et ensuite découpé aux ciseaux. Pour éviter tout accident, la traverse est découpée un peu plus large et ensuite réduite à bonne mesure au moyen de quelques coups de lime. Pour ce type de travail, la paire de ciseaux traditionnelle convient un peu moins bien. Sur les extrémités effilées de la traverse, une telle paire de ciseaux va plutôt déchirer que couper le métal. Cela produira des côtés hachés ou ébarburés, qui nécessiteront de recommencer le travail. Pour pouvoir manipuler ce tout petit bout de métal, une sorte d'étau – notamment celui disponible chez la firme allemande Fohrmann-Werkzeuge, Girsbergdorferstrasse 17, D-02828 Görlitz (sous la référence 53345) – peut être utilisé. De cette façon, la pièce est parfaitement maintenue pendant les opérations de limage, ce qui témoigne d'une approche plus professionnelle. Sur la photo 12, on peut voir une traverse de tête qui est réalisée dans du

laiton de 0,8 mm d'épaisseur. On voit bien que les trous présents dans le centre de la traverse, qui permettent un grand débattement latéral de l'attelage, ce qui permettra de faire circuler le wagon sans problèmes sur le réseau. De plus, le trou de montage pour le socle de raccord de la conduite de frein, à gauche le long de la fente de l'attelage, est reconnaissable et sera également foré. Cette traverse de tête est découpée avec une scie pour bijoutier (à lame de 60 dents) et ensuite mise à bonnes mesures par limage et ponçage. Le point d'axe des trous de forage est pointé avec soin à l'aide d'une loupe de table éclairée et ensuite foré au moyen d'une chignole ou d'une mini-foreuse à main.

Les longerons

La résistance du matériel choisi pour confectionner la traverse de tête n'est pas si critique; par contre, la longueur des longerons et des deux traverses ne peut pas excéder les 93 mm, à savoir la dimension extérieure exacte de la caisse du wagon. Les dimensions du profilé en 'U' pour les longerons sont de 3 mm x 1,5. Sur le dessin 'E', on peut voir la position exacte des longerons et des longerons transversaux. Un petit mot sur l'alignement exact des profilés en laiton. Vous aurez sans doute déjà vu à l'œuvre un assembleur de meubles en train de contrôler sa dernière création. Il le fait en écartant le plus possible la pièce de ses deux mains, pour obtenir un angle de vue le plus réduit possible, souvent les yeux mi-clos. De ce point de vue, il vérifie chaque coin, angle et surface, ce qui lui permet de repérer tout défaut éventuel dans la surface du bois et toute minime différence de mesures sur son assemblage. C'est de la même façon que nous allons vérifier toutes les surfaces et les extrémités de nos mini-profilés en laiton découpé, que nous allons déposer sur notre grattoir en acier, to-

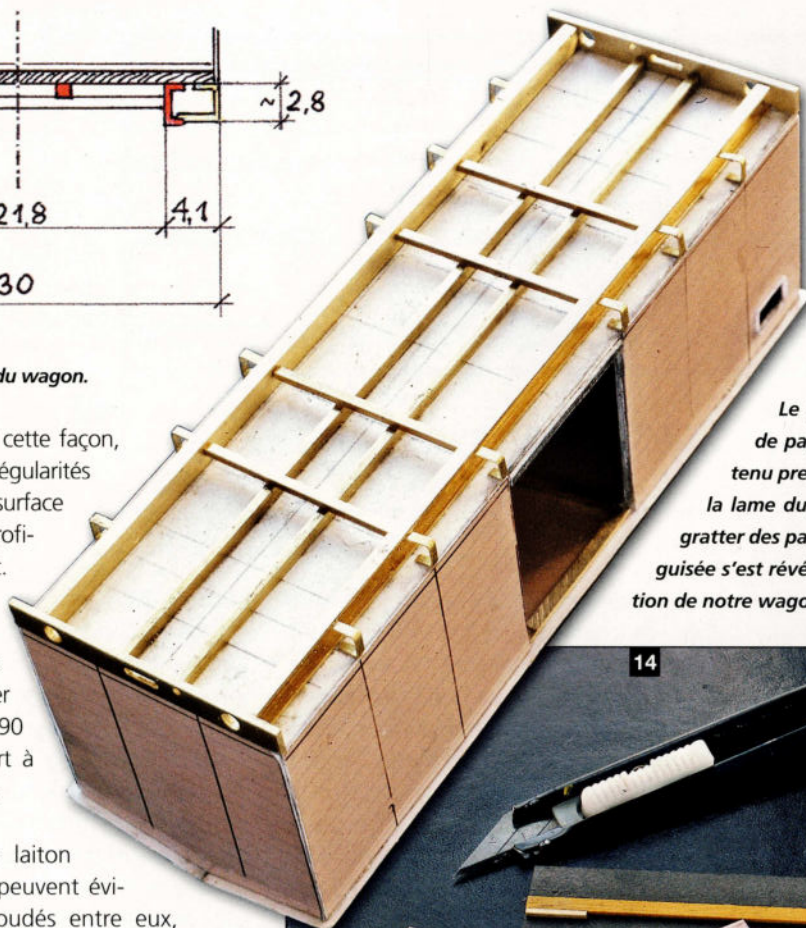


F
Coupe du plancher du wagon.

talement plat. De cette façon, les éventuelles irrégularités de formes et de surface de ces mini-profilés apparaîtront. Mais attention: la correction de ces profilés devra toujours se réaliser selon un angle de 90 degrés par rapport à la surface de base.

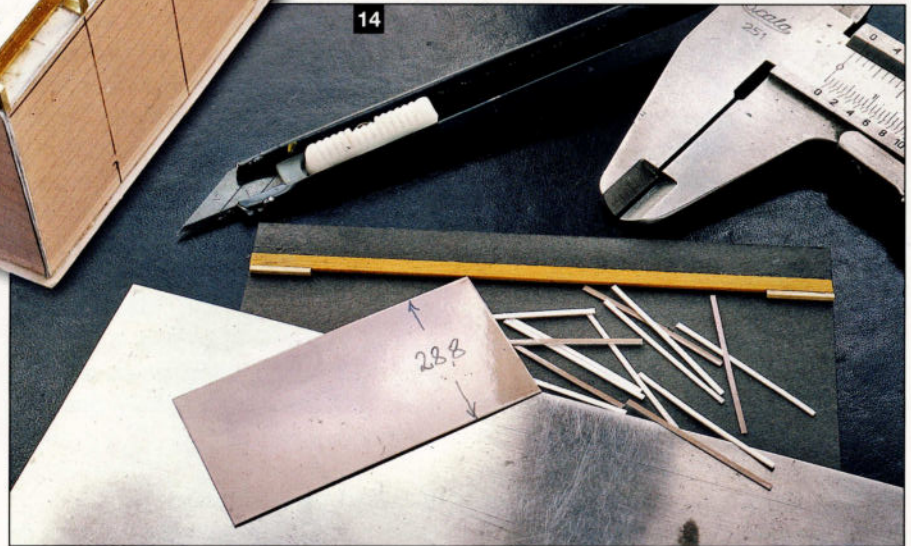
Les traverses en laiton et les longerons peuvent évidemment être soudés entre eux, mais ce n'est pas à conseiller, car la précision nécessaire n'est alors acquise qu'au moyen d'un 'patron-guide' de soudure spécialement confectionné à cet effet. Or, la confection d'un tel patron-guide n'est certainement pas un jeu d'enfant et nécessite aussi une parfaite stabilité, car elle garantira directement la précision des pièces soudées, ce qui fait que tout bien considéré, la réalisation d'un tel 'patron-guide' n'en vaut pas la peine...

Les ferrures de coin en forme de 'U' qui renforcent les parois verticales des flancs de la caisse au moyen de longerons sont illustrés sur la photo 13 et reproduits sur le dessin 'F'. Ces ferrures en 'U' à jambages inégaux sont découpées à la largeur de 1,2 mm dans un bout de bande de fer blanc de 0,2 mm d'épaisseur et ensuite traitées sur une feuille de papier abrasif (à grain 1000) disposée à plat. Un petit bout de laiton de 2 mm sur 2,3 sert pour ce faire de guide pour cintrage. Si vous utilisez un bout de laiton plat plus habituel de 2 mm sur 2, vous devrez souder sur le côté de cette tige en laiton un bout de fer blanc ou de laiton de 0,3 mm – comme Winfried Schmitz Esser a fait – pour obtenir l'épaisseur voulue de 2,3 mm. Une autre possibilité consiste à utiliser une pièce de laiton plus épaisse, de 2 mm sur 2,5 par exemple, et de limer le surplus.



13
Toutes les parties en laiton (et seulement elles!) sont collées. Les ferrures de renfort sont constituées de bandelettes de 0,20 mm d'épaisseur découpées à la main dans de la tôle, qui est ensuite pliée au moyen d'un guide. Une ultime correction peut se réaliser pendant le montage des supports latéraux, lors d'une phase d'assemblage ultérieure.

Le guide de découpe pour les bandelettes de papier Ilford de 1 mm avec le résultat, obtenu presque sans difficultés. A gauche à l'image, la lame du grattoir en acier. En réalité conçu pour gratter des parquets, ce cutter muni d'une lame très aiguisée s'est révélé être indispensable lors de la construction de notre wagon belge.



Les supports latéraux et les ferrures de coin

Voici venu maintenant le tour des supports latéraux de la caisse du wagon. Si la méthode de construction en papier est maintenue et que vous n'avez pas recours à un profilé de coin de 1 mm sur 1 prêt à l'emploi, chacun de ces supports latéraux doit être confectionné en deux parties: le jambage perpendiculaire découpé dans du papier Ilford de 0,25 mm et l'autre jambage un peu plus fin portant une série de rivets et pour lequel un papier lisse et de préférence dur d'une épaisseur maximale de 0,12 mm (ce qui correspond à du papier de 100 gr) sera utilisé.

D'abord la feuille de papier Ilford. Celle-ci dépasse exactement d'un millimètre par rapport à la caisse du wagon: si cette mesure était dépassée de 0,20 mm ou de l'épaisseur d'un cheveu, la porte coulissante ne pourrait

plus s'ouvrir, par après! Se pose maintenant la question: comment obtenir des bouts de papier de forme absolument identique? Vous verrez que dans la pratique, ceci s'obtient encore assez facilement. Sur la photo 14, un patron de coupe est représenté, grâce auquel nous effectuons cette opération. Sur un carton un peu plus épais, un bout de bois droit est déposé ou collé légèrement et aux extrémités, deux pièces de maintien en laiton de 1 mm sur 1 sont collées. Voici notre patron de coupe et nous pouvons donc commencer à découper! Nous y déposons une feuille Ilford de 28,8 mm de large jusque contre la tige de bois, poussons contre la lame de notre grattoir et commençons à découper! Les bandes découpées pourront ensuite être collées selon la méthode de collage 'UVAZ' bien connue contre les faces du wagon. Ces bandelettes sont d'abord collées avec un peu de colle Uhu, après quoi la colle est diluée avec un peu d'acétone. La

bandelette pourra alors être alignée exactement, grâce au fait que la colle ait été rendue plus liquide. En utilisant le grattoir comme équerre lors du collage, celui-ci se révèle être d'une valeur considérable. Une face est appliquée contre le toit, l'autre étant utilisée comme latte de guidage. En suivant cette façon de faire, les petites bandes de papier Ilford seront bien perpendiculaires par rapport au toit.

Les montants métalliques des portes

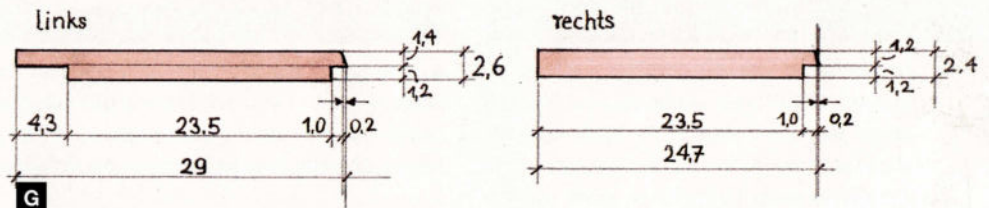
Les montants métalliques des portes coulissantes par contre doivent être confectionnés en laiton de 0,20 mm du fait de la stabilité nécessaire et aussi parce qu'en exploitation, c'est par les côtés que le wagon sera pris en main et qu'à cette occasion, des enfoncements de la caisse peuvent se produire. Le montant de porte de l'ouverture de gauche est de 2,60 mm et celle de droite 2,40, de façon à ce qu'en situation collée, cela dépasse d'environ 1,20 mm à gauche et 1,40 mm à droite par rapport à la paroi du wagon (voir dessin 'G').

Comment obtenir ces tiges métalliques? Une feuille de laiton d'une épaisseur de 0,20 mm peut, après que la ligne de pli y ait été gravée avec une pointe de compas, très bien être découpée avec une paire de ciseaux de ménage. A l'origine, la fine feuille va s'enrouler au cours de la découpe, mais en déroulant par après ce petit rouleau entre le pouce et l'index, on obtient une très belle bandelette. Ensuite, le bout de laiton est poncé sur une surface bien plane faire de papier abrasif au grain 1000 et découpé à bonne mesure. Le finissage ultérieur se réalise au moyen de limes, en ayant coincé auparavant la pièce dans l'étau dont question ci-plus haut. En contrôlant maintenant plus régulièrement la pièce au pied à coulisse, nous obtenons des pièces absolument exactes et aux côtés très précis, voire avec un peu de chance, avec des montants de portes arrondis.

L'imitation des écrous

L'autre jambage des profilés de coins en papier – qui est cette fois réalisé en papier de 0,12 mm d'épaisseur (du Matt Coated Ink Jet Paper de 100 gr de marque IBM) – doit encore être pourvu d'imitations d'écrous. Le tramage pour ces trous pour écrous est dessiné au verso du papier – reconnaissable à sa teinte légèrement jaune – au moyen d'un fin crayon. Ce dessin de ce tramage d'écrous sera réalisé de préfé-

rence sur tous les jambages, en fixant ces derniers l'un à côté de l'autre, pour obtenir une distance absolument égale entre écrous. L'axe du trou de l'écrou ne se situe pas par exemple au joint, mais trois à quatre centimètres plus haut, comme on peut le voir sur le dessin 'A' (voyez la 1ère partie de notre récit). Sur le bord supérieur – auquel les profilés, typiques pour notre wagon couvert belge, sont fixés par soudure – ces trous d'écrous n'existent pas, évidemment. Les axes de ces imitations de trous d'écrous sont à nouveau centrés au moyen d'une pointe de compas sur une plaque métallique plane, une feuille de papier de dessin de 0,15 mm ou une feuille d'abrasif déclassée servant comme couche intermédiaire. Après que tous les



Les mensurations des montants de portes.

trous d'écrous aient été centrés, ces points sont remplis au moyen d'une goutte de vernis à ongles. Dès que ce vernis aura séché, les bandelettes sont découpées au jugé en partant de leur face avant rouge et blanc sur une largeur de 1,0 mm.

Découper au juger? Oui oui! Après avoir réalisé quelques découpes à titre d'essai, ces dernières sont mesurées au pied à coulisse jusqu'au moment où une largeur d'un millimètre est obtenue. Imprimez-vous alors cette image dans votre mémoire. Tenez compte du fait que la largeur à l'échelle de ces écrous est de... 0,20 mm. Il ne reste donc sur les côtés des trous d'écrous centrés que 0,40 mm jusqu'à la ligne de découpe. Et il faut encore compter les éventuelles irrégularités qui seraient survenues lors du centrage des trous d'écrous. Cette largeur correspond exactement à l'épaisseur de quatre feuilles de papier à 80 gr. Pire: la lame d'acier du grattoir, que nous allons utiliser ici comme guide de coupe pour découper des bandelettes de 1,0 mm de largeur, doit se situer pratiquement sur la ligne d'axe des trous d'écrous. Des imprécisions survenues lors de la découpe tomberaient en plein dedans et sont inévitablement destinées à la poubelle... Vous verrez qu'il est quand même assez facile de découper à bonne mesure et que vous serez rapidement rodés à le faire.

Voici encore trois trucs pour les détails

1. Stabilité supplémentaire en partie basse des renforts diagonaux sur la caisse: des bandes de papier Ilford de 1 mm de large et de 2,5 mm de longueur. Ces bandelettes sont collées entre les renforts diagonaux et verticaux sur la caisse.
2. Un arrêt de porte en laiton de 0,10 mm d'épaisseur: une bande de laiton de 7,2 mm de longueur et de 2,0 mm de largeur est débitée à 2,5 mm et une nouvelle fois à 3,5 mm de la première ligne de pli. Depuis ces lignes jusque vers les extrémités, les bandelettes sont découpées aux ciseaux jusqu'à 1,0 mm de leur extrémité.
3. Des triangles de stabilité de 0,12 à 0,15 mm d'épaisseur en papier: pour ce faire,

une bandelette de 0,8 mm de longueur sur 2,5 mm de largeur compté à partir des bords et jusqu'au milieu est découpée obliquement jusqu'à une hauteur de 4,6 mm.

Les profilés en 'H' sur les faces d'about ont comme mensuration 1,0 mm sur 1,5. Ce matériel est difficile à obtenir, raison pour laquelle un profilé de rail Märklin à l'échelle Z a été utilisé. Avec une largeur de pied de 1,2 mm, une hauteur de 1,56 mm et une largeur de champignon de 0,70 mm, ce rail correspond en grande partie à la réalité. Le stade de construction de notre wagon désormais atteint est illustré par la photo 15.

Réalisation simplifiée des détails

1. Au lieu de constituer les renforts sur la caisse de découpes de papier, on peut tout aussi bien utiliser un profilé en laiton de 1,0 mm sur 1,0, qui sera plus long de 0,20 mm que la partie inférieure des longerons. Dans ce cas, les imitations d'écrous seront négligées.
2. La plaque de renfort en forme de 'U' à l'extérieur du châssis peut être remplacée par une plaque de carton rectangulaire de 0,50 mm d'épaisseur, aux dimensions de 2,6 mm sur 30.
3. Le garnissage des portes selon le dessin 'G' peut disparaître lors d'un montage

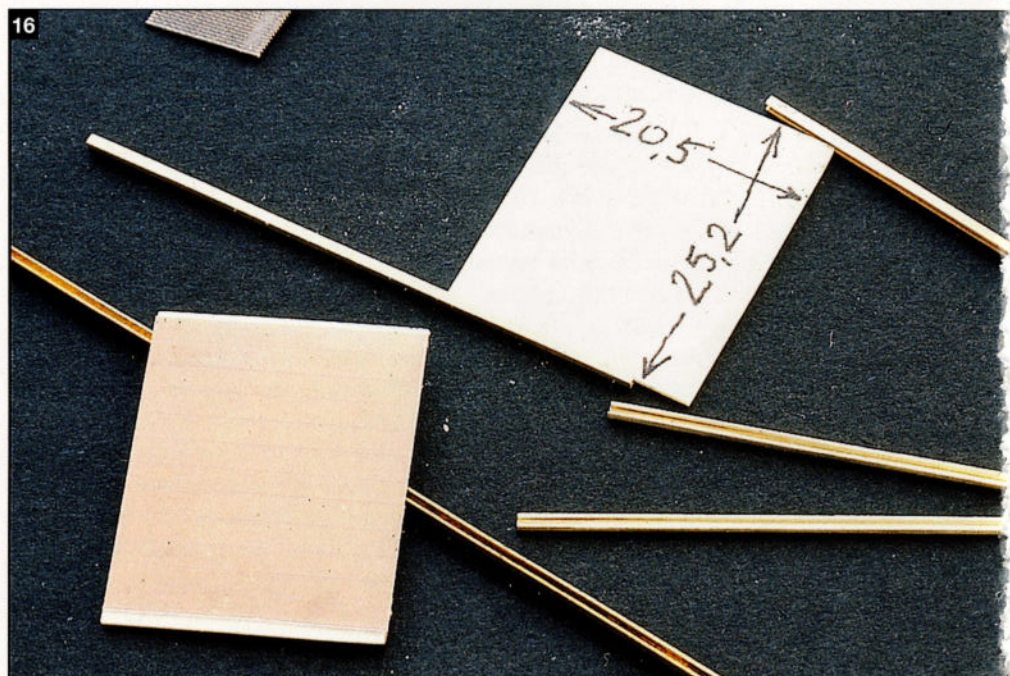


Le surplus de colle Uhu peut être éliminé au pinceau. La caisse est parfaitement à l'échelle, même pour les écrous et les joints entre les planches. L'inscription '77' transversale sur le triangle de renfort à l'arrière à droite trahit la provenance de ce matériau: une ancienne carte perforée IBM de 0,16 mm...

serré de la porte coulissante. En remplacement, une bande de papier peut être montée. Les parois latérales sont renforcées intérieurement de quatre chevrons en bois de 4 mm sur 4 et de 25 mm de hauteur, pour contrecarrer l'enfoncement des parois latérales.

Les portes coulissantes

Les portes coulissantes des parois latérales sont constituées de carton de 0,35 mm d'épaisseur de carton à dessin. Inutile d'insister sur le fait que les côtés de ces portes doivent être parfaitement parallèles et que les coins doivent être découpés de façon strictement perpendiculaire. Ensuite, le carton à dessin est collé sur un bout de carton dur et bien plane de 0,25 mm d'épaisseur, qui servira de paroi intérieure. Grâce à ce collage, une épaisseur totale de porte de 0,60 à 0,62 mm sera obtenue; l'épaisseur totale de cette porte doit rester dans les tolérances. Lors du collage des deux parties planes, il faut veiller à ce que la colle recouvre de façon égale toute la surface à coller, ce qui ne devrait pas poser de problèmes avec de la colle diluée à l'acétone, qui s'étale de façon parfaite au pinceau. Ensuite, les deux surfaces sont pressées de façon égale sur la surface collée et lestées au moyen d'un



A l'avant de l'image, le matériel nécessaire pour confectionner les rails de guidage: un profilé en 'U' de laiton de 1 mm x 1 et juste derrière, quatre rails de guidage limés à bonne mesure. La porte d'une épaisseur de 0,60 mm s'ajuste parfaitement dans la plus grande fente du profilé en 'U'. A l'avant-plan, l'autre porte coulissante. La tentative de rendre visible les joints entre les planches a manifestement échoué...

poids, jusqu'à ce que la colle ait totalement séché.

La face intérieure de la porte coulissante est maintenant découpée à mesure, en découpant la face extérieure de la porte maintenu à plat, l'angle de découpe ne pouvant pas dépasser les 30 degrés, voire moins, de préférence. Les découpes suivantes peuvent alors suivre le premier trait. Ensuite, la face intérieure de la porte est peinte en couleur bois. Pour ce faire, vous utiliserez de préférence de la craie grasse; des peintures à base d'eau sont absolument à proscrire, car le papier duquel la porte coulissante est faite se rétracterait à leur contact!

Les glissières de portes

Par manque de profilés de rails ad hoc, les rails pour glissières de portes sont constitués d'un bout de profilé en 'U' en laiton de 1 mm sur 1. Ces rails d'une longueur de 47,5 mm doivent être limés du côté extérieur à 0,70 mm et à 0,62 mm du côté intérieur. Afin de garantir le maintien en place de ces profilés, ces derniers sont disposés contre un bout de carton solide, tandis que la face limée à 0,70 mm est collée sur un bout de plaque Resopal lisse. Ce faisant, l'ensemble a pu être usiné sur le banc de limage. L'intérieur du profilé en 'U' est alors évidé au moyen d'une lime

rectangulaire de 0,40 mm d'épaisseur, tandis qu'avec une micro-lime ronde, la glissière est quelque peu arrondie dans les angles. Le résultat final de cette opération est illustré par la photo 16. Le but de cette opération de limage est d'obtenir une porte bien coulissante, sans jeu. Pour mon premier wagon belge, le profilé en 'U' de 1 mm x 1 obtenu au départ d'une fine plaque pliée présentait une rainure un peu trop large, à telle enseigne qu'il ne fallait pas limer. Il vous sera peut-être possible d'acquiescer un tel profil.

Une couche de papier avec joints de bois

Sur la face extérieure des portes coulissantes, une couche de papier Ilford de 0,25 mm avec joints de bois est collée de façon bien plane. Pendant le séchage de la colle, l'ensemble est compressé au moyen d'un poids. Cette couche est constituée de planchettes de 12 mm d'épaisseur; en haut et en bas subsistent 0,60 mm sans recouvrement, de façon à ce que la porte puisse par après coulisser sur ses rails. Après que le collage ait durci, une bande de rivets constituée de papier pour impressions à jet d'encre (Ink-Jet) est collée sur le côté gauche et droit de la porte et sur le côté supérieur et inférieur de la bande métallique plate large de 0,50 mm démunie d'imitation d'écrous. Pour finir, un grand profilé en 'U' de laiton de 1 mm sur 1 (limé

aux dimensions de 0,50 mm sur 0,50) est collé au milieu sur la face extérieure de la porte coulissante.

Que manque-t-il encore à ces portes coulissantes? Pour faire bref, quatre choses!

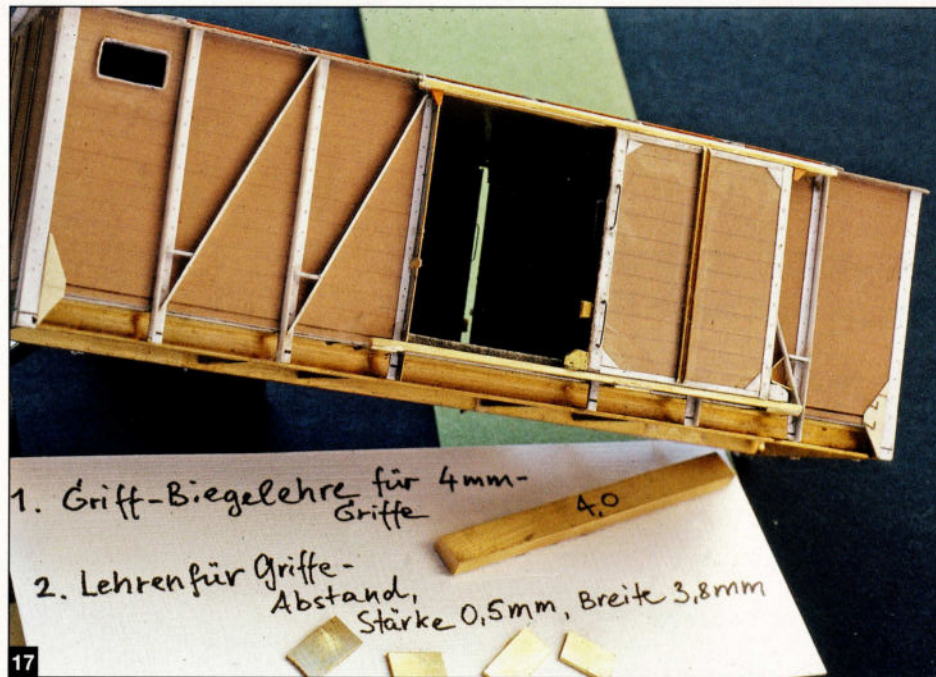
1. Les triangles des contours métalliques des portes. Au départ d'une bande de papier Ink-Jet, des carrés sont découpés, ces derniers étant à leur tour transformés en triangles (en découpant transversalement les carrés). Après avoir été humectés de colle 'Uhu normale' diluée avec un peu d'acétone, ces triangles sont disposés dans les coins de la porte coulissante, alignés exactement aux coins de la porte, après quoi la colle peut agir. Le surplus de colle diluée peut ensuite être enduit d'acétone et éliminé au moyen d'un pinceau.

2. Sur le côté gauche de la porte coulissante, il manque encore une bande large de 1,8 mm et longue de 24 mm, qui doit être découpée dans une carte perforée.

3. Deux mains courantes sur la porte qui, sur le prototype illustré, sont soudées à la porte. Des mains courantes en modèle réduit sont confectionnées au moyen de l'outillage et du matériel suivant: une pointe de compas, une foreuse de 0,30 mm et un guide pour forage manuel, du fil d'acier de 0,20 mm, un moule de cintrage de 4 mm, des bouts de remplissage de 3,8 mm en métal de 0,50 mm d'épaisseur à appliquer de l'intérieur en collage 'UE3' et une mini-foreuse avec disque de meulage.

4. Une imitation de roulettes en acier pour porte. Celles-ci sont découpées au bon diamètre dans du plastique de bas isolant, comme le montrent les photos 15 et 16.

Suite au montage de ces mains courantes aux portes coulissantes, le grand avantage présenté par l'assemblage en papier de notre modèle saute aux yeux: des petits trous très précis peuvent être réalisés sans mini-foreuse. Les modélistes de bateaux forent ainsi leurs palans sans rompre leurs petites mèches et y enfilent ensuite l'harnachement nécessaire. En ce qui nous concerne, le fil d'acier convient parfaitement; il se laisse exactement se positionner sur du papier solide. Pour fermer la porte coulissante sans qu'elle n'oscille ni ne brinquebale, elle est positionnée avec soin au moyen d'une plaque de laiton plane de 1,2 mm sur 1, sous le toit du wagon. Les fixations ont une longueur de 9,5 mm, 9,5



La porte coulissante est placée et l'arrêt de porte remplit son office, comme le montre la photo. Sur le rail de guidage inférieur, les positions des supports de la caisse sont très bien visibles. L'observation de l'intérieur du wagon, jusqu'à la porte qui ferme parfaitement, est un véritable plaisir. Des mains courantes sur la porte, une imitation simplifiée d'un verrouillage et des supports pour les roulettes des portes – réalisés il est vrai dans un bout de bas de contention. On entrevoit toutefois les limites du papier comme matériau à l'aspect du support droit de la porte: la finition à gauche du laiton de 0,10 mm paraît plus fine et plus tranchée que la version en papier, à droite. Et comment découper les côtés obliques des supports de roulettes de façon strictement parallèle? La tige de laiton de 1,5 mm est transformée et encochée avec des ciseaux selon la ligne de pli; elle est ensuite éliminée au moyen d'un disque monté sur une mini-foreuse. Avec du papier, cette manière de pratiquer n'est pas possible.

et 2,4 mm et sont exactement collées dans le coin entre le toit et la paroi en papier Ilford. Une fois que le minuscule bout de papier peut être collé, l'espace nécessaire doit être libéré au moyen d'une nouvelle lame de cutter. En outre, du laiton doit être éliminé du montant gauche de la porte (à la mini-foreuse ou à la ponceuse) de façon à ce que le rail de guidage repose sans la moindre pression et de façon absolument plane. Il est important que la partie supérieure du rail de guidage de la porte se raccorde parfaitement avec la partie supérieure des fixations de la toiture. A droite, le rail de guidage se termine du côté droit du profilé en coin extérieur. Tout ceci est collé selon la méthode 'UE3', des collages qui doivent encore durcir pendant une nuit et qui procurent des parallèles de toiture précises et ce faisant, un positionnement parfaitement exact de la porte coulissante.

La glissière inférieure

Pour la glissière inférieure, nous devons fabriquer trois bouts de plaque sur lequel le profilé en 'U' peut venir se placer. D'une plaque en laiton de 0,20 mm d'épaisseur, nous en découpons une bande de 4,8 mm

de large, de laquelle nous découpons respectivement des bouts de 2,5 mm et deux de 4 mm, et les collons contre les longérons. Dès que la liaison est durcie, nous pouvons essayer si la porte coulissante s'ajuste sur son rail. Si la porte coince quelque part, du matériau devra être enlevé, sous contrôle constant de la perpendicularité et du parallélisme, au moyen d'un papier abrasif à grain 1000 et sur une tôle plane. Ensuite, les portes peuvent être placées avec leur glissière inférieure et cette dernière peut être collée avec ses supports, selon la méthode UA/Az. Vous pouvez voir le résultat sur la photo 17. Pour une version simplifiée avec portes fixes, leur montage doit quand même être réalisé entre deux glissières, afin de pouvoir la positionner correctement.

Nous en avons terminé avec cette 2ème partie. Dans une prochaine édition de TMM, vous pourrez y lire comment l'auteur a terminé le montage de son wagon de papier.

Texte & photos :
Winfried Schmitz-Esser





'Overmeere Donck'

De la voie étroite d'inspiration belge chez PAJ

IL Y A DE NOMBREUSES ANNÉES DÉJÀ, PATRICK DALEMANS ET ALAIN VANDERGETEN ONT CONSTRUIT UNE BRIQUETERIE EN Oe, UN PROJET SUR LEQUEL NOUS REVIENDRONS SÛREMENT DANS UN DE NOS PROCHAINS NUMÉROS. POUR COMPLÉTER CE RÉSEAU INDUSTRIEL, NOS DEUX COMPÈRES ONT IMAGINÉ UN RÉSEAU MODULAIRE À VOIE ÉTROITE, QUI AURAIT CONSTITUÉ UNE CONTINUATION POUR L'ACHEMINEMENT DE ET VERS CETTE BRIQUETERIE DU CHARBON NÉCESSAIRE ET DES BRIQUES PRODUITES. LE PAYSAGE SERAIT D'INSPIRATION FLAMANDE, L'ÉPOQUE SE SITUANT AU COURS DES ANNÉES '50 DU SIÈCLE DERNIER.

Une construction modulaire

Ce petit réseau à voie étroite est formé de deux modules de 150 cm de longueur et de 70 cm de largeur. Il peut être relié à un fiddle yard aussi bien à gauche qu'à droite, afin d'y faire circuler un trafic varié. Pour rendre le spectacle encore



Comme base pour l'usine, une boîte de construction (de la marque Heljan) a été transformée de fond en comble et adaptée. La marquise a été constituée de petits profilés de plastique et le recouvrement du toit est constitué d'une imitation de roofing.



Les locomotives Lenz et Fleischmann (série 'Magic Train') sont bien garées l'une à côté de l'autre, sur le réseau. Toutes les locomotives et les wagons ont été transformés, repeints ou patinés.

plus intéressant à l'intention des spectateurs, une voie à écartement normal a été installée sur ces modules. Ces derniers sont constitués de bois; ils sont posés sur des pieds métalliques à boulons réglables qui sont placés sous le module, dans une ferrure en coin. La partie arrière de chaque module est pourvue d'un dos fixe et d'un support pour le placement d'une frise classique et d'une autre, lumineuse.

Les voies et aiguillages proviennent de la gamme 0e de Peco et sont disposés sur une sous-couche de liège compressé de 3 mm d'épaisseur. Le ballast est à l'échelle et a été acquis chez Anita Decor. Grâce au collage des petites pierres de ballast entre les traverses au moyen de colle Flex, le bruit de roulement a été atténué. Cette colle 'Flex' permet en outre

un léger jeu lors d'une mise en charge des voies; grâce à cette disposition, de meilleures conditions de roulement sont obtenues sur ce type de voies. La commande des aiguillages est manuelle et réalisée au moyen d'une tige et d'une tringle reliée aux lames: en tirant ou en poussant la tige, l'aiguille est basculée.

Le paysage

La sous-couche du paysage est constituée de plaques de mousse dure. Ces dernières sont découpées selon les contours du paysage au moyen d'un cutter. L'ensemble du paysage est ensuite achevé au moyen d'un tapis herbeux, de matériau floqué, de Wildgras et d'Hekiflor de la marque Heki. Le recours simultané à ces différentes techniques a donné un aspect varié à la verdure. Les routes ont été réalisées en

argile. Les pavés ont été gravés à la main, un par un. Les routes en béton ont également été constituées au moyen d'argile. La coloration de l'argile a été réalisée à la peinture acrylique de différentes teintes. Plus il y a de variations, plus le résultat obtenu est joli. L'argile peut également être vieillie au moyen de peinture diluée dans un produit diluant, ce qui fait apparaître la structure du travail de gravure d'excellente façon. Grâce à brossage à sec, l'ensemble est enfin légèrement patiné.

Les bâtiments

La plupart des bâtiments ont été réalisés au moyen de carton de 3 mm d'épaisseur. Le bâtiment de la gare et l'abri avec annexe ont été réalisés par Patrick Dalemans. Les portes et fenêtres et leurs encadrements sont constitués de



Sur l'arrière-plan à hauteur du garage, des sapins (du type Douglas) provenant d'Anita Decor ont été plantés. Pour agrémenter la nature, il a été fait un large usage de plusieurs variétés de Wildgras et de Hekiflor de la marque Heki. Les mâts télégraphiques sont de la 'fabrication maison'.



A droite du bâtiment de gare se trouve un petit entrepôt et une réserve de bois. La réserve de charbon sert à l'approvisionnement des locomotives à vapeur.



Le bâtiment du garage a été réalisé en carton et en plasticard. Les accessoires nécessaires dans et autour du garage contribuent à l'ambiance. Tintin et Milou constituent la touche humoristique du tableau...

bois de balsa. L'imitation d'un enduit défraîchi et endommagé a été réalisée au moyen de cartons imprimés Faller. Les façades sont peintes avec une même teinte 'sable', constituée d'un mélange de pâte à reboucher, de colle pour bois, d'eau et de peinture acrylique: ceci procure un bel effet sur des façades enduites.

Les pierres d'angle aux extrémités des façades sont également constituées de bois de balsa. Le revêtement de la toiture est constitué de carton ondulé, coupé à bonne mesure. Ces découpes sont collées l'une sur l'autre et restituent assez bien l'aspect d'un toit à tuiles. La mise en peinture du modèle est effectuée au moyen de teintes douces de peinture acrylique. Un traitement final à

la peinture à l'huile diluée avec un produit diluant et un brossage à sec (avec de la peinture acrylique) donne un aspect patiné suffisant à l'ensemble. A gauche du bâtiment de gare se trouve une petite remise. Ce bâtiment a été réalisé avec des petites lattes de bois. Le tas de charbon et le matériel traînant ci et là donne un aspect réaliste à l'ensemble.

L'arrière du bâtiment de l'usine est constitué de matériau en plastique provenant d'une boîte à assembler Heljan. Les façades et les toits sont d'inspiration libre. La marquise sur

le quai de chargement a été réalisée avec des profilés en plastique (Evergreen) et sa toiture est constituée de 'papier cuisine', saupoudré de sable fin. Après une couche de peinture noire mate, ce matériau imite parfaitement un toit en roofing.

Les plantations et les arbres

Un type d'arbres typiques des paysages de Flandre est indiscutablement le saule. Il s'agit d'un arbre à croissance rapide, qui doit être éêté annuellement, voire tous les deux ans. Suite à ces élagages réguliers, il se forme en son sommet une sorte de 'boule' qui sert de base à la pousse des nouvelles branches. Lors d'un élagage, ces branches sont systématique-



Le bâtiment de la gare est typique des années 1900. La partie gauche des quais a été flanquée du bâtiment de gare. Quelques bancs et réverbères procurent à l'ensemble une ambiance agréable.



Les agriculteurs sont occupés à l'élagage annuel des saules. Les branches jeunes et souples seront utilisées pour la confection de mannes et de paniers.



La profondeur de champ est obtenue en utilisant des schémas de décor MMZ. Certains de ces schémas ont été collés sur un fond de triplex et ensuite découpés selon les contours. Ces 4 à 6 mm procurent une profondeur supplémentaire au décor. Sur certains dessins, de nombreux détails supplémentaires ont été apposés, afin d'obtenir plus de relief dans le décor.

ment coupées à ras de cette 'boule'. Ces saules sont également typiques des régions humides. Suite à sa croissance rapide, cet arbre assèche le sous-sol. Ce type d'arbre typique peut parfaitement être reproduit avec du bois de vigne ou des tiges de rosier. Suite à un élagage régulier, ces troncs présentent également ce type de renforcement. Les fines branches de notre saule ne sont rien d'autre que des poils d'une brosse de rue! Des petits orifices sont percés dans la 'boule' et ces poils y sont insérés, maintenus avec de la colle pour bois. Sur la photo, on voit bien comment est réalisé l'élagage annuel. Ce bois élagué peut à son tour être utilisé pour fabriquer des paniers. Si les branches élaguées sont suffisamment grosses, elles peu-

vent même servir de bois de chauffage. Les autres arbres miniatures ont été acquis chez Anita Decor, qui propose aussi bien des feuillus que des épineux dans sa gamme; ces arbres sont d'un aspect très réaliste.

Après avoir été exposé au sein de plusieurs expositions internationales en Belgique ('Euro-modelbouw'), aux Pays-Bas ('Rail'), en France (à Souffelweyersheim), en Allemagne ('Intermodelbau') et au Grand-Duché de Luxembourg (à Walverdange), ce réseau a été cédé à son nouveau propriétaire. Les photos du présent reportage ont été réalisées lors de sa dernière exposition; désormais, ce réseau n'est plus visible par le grand public. Mais grâce à notre reportage,



vous pouvez encore savourer l'ambiance de beau réseau, réalisé à l'échelle Oe.





Moorton Bottom Yard

POUR UN ANGLAIS QUI TRAVAILLE DEPUIS 43 ANS (!) SUR LE MÊME RÉSEAU, PAUL WINDLE N'EN EST PAS POUR AUTANT UN... DEMEURÉ. CELA LUI FAIT MANIFESTEMENT PLAISIR LORSQUE LES SPECTATEURS SAVOURENT LA MAGIE DE SON PETIT DIORAMA À VOIE ÉTROITE, MÊME SI CELA FAIT LA 27^{ÈME} FOIS QU'IL L'EXPOSE, ENTRE-TEMPS. IL EXPLIQUE AVEC BEAUCOUP D'ENTHOUSIASME LES PETITS DÉTAILS DONT SON RÉSEAU EST TRUFFÉ ET QUI FASCINENT SON PUBLIC. NOUS L'AVONS RENCONTRÉ À WOKING – JUSTE SOUS LONDRES – OÙ UN GRAND GROUPE D'AMATEURS À VOIE ÉTROITE S'ÉTAIT RASSEMBLÉ POUR ORGANISER UNE EXPOSITION PUBLIQUE, LE TEMPS D'UN WEEK-END.

Le réseau modèle, bien délimité au sein d'une clôture, est construit à l'échelle 009, ce qui signifie qu'il s'agit d'un réseau à voie étroite à

l'échelle 00 (au 1/76^{ÈME}), l'écartement des rails étant de 9 mm. L'ensemble est construit sur une planche, grande comme le dessus d'un

piano à queue. Et ce n'est pas un hasard, car lorsqu'il travailla dans sa petite maison, le diorama a été stocké temporairement sur... un piano. Étonnamment, la planche est toujours restée la même, mais avec le temps, l'agencement en a totalement été modifié. Les évolutions enregistrées dans les matériaux, les techniques et l'expérience acquise ont fait que Paul a chaque fois démonté son réseau et l'a reconstruit ensuite. En 2006, après une construction qui a pris deux ans, il en était déjà



Le réseau est présenté de façon professionnelle; sa base ressemble à la forme d'un... piano à queue.



Un ascenseur ingénieux ramène le wagon de l'entrepôt vers le chantier, pour ensuite disparaître des regards.

à sa 12^{ème} ou 13^{ème} version (il ne le sait même plus lui-même...), c'est-à-dire celle qui est visible de nos jours.

Le village s'appelle Moorton et devrait se situer dans la province de Cumbria, dans le Nord de l'Angleterre. Le chemin de fer relie les différentes gares de la région et une petite voie s'en va vers le canal de Moorton, où des pierres sont transbordées du train vers le bateau. Comme le quai se situe plus bas que la rue et les entrepôts, un de ces derniers a été équipé d'un ascenseur hydraulique pour hisser les wagons de marchandises au niveau de la rue. Ceux-ci peuvent ensuite être tractés à l'intérieur de l'entrepôt ! Ce réseau se situe au milieu des années trente, alors que le transport de pierres était déjà arrêté. Malgré cela, il y a encore du travail pour le 'Bottom Yard', le chantier de bus. Sur ce petit réseau circulent des différents petits convois de charbon, de matières premières et de produits finis, qui poursuivront leur chemin par la route, via les entrepôts. Ce chantier est également utilisé pour enlever les matériaux qui ne sont plus nécessaires. Il est clair que plusieurs voitures n'ont plus été déplacées depuis des années, suivant en cela une tradition typiquement ferroviaire...

Paul Windle n'a pas construit selon un exemple bien précis mais s'est en partie inspiré de la série télévisée 'All creatures great and small' de l'auteur James Herriot, ainsi que d'un livre contenant pas mal de matériel de référence, reconnu depuis lors par lui et ses amis comme étant 'la bible'. Le résultat d'années



La tige de laiton est actionnée verticalement et commande le levier. Les deux plaques à motifs de brique (à gauche de la loco) suggèrent la vue d'un autre bâtiment, quand vous regardez par le portail de l'entrepôt!

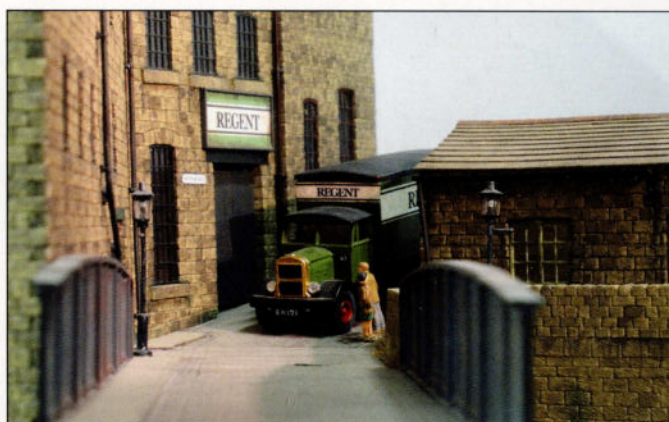


Le levier sous la table actionne l'ascenseur à wagons de façon aisée et souple.



Un câble venant de l'entrepôt sert à hisser la marchandise du wagon.

d'expérimentations donne comme résultat un réseau réaliste et plein d'atmosphère. Ce n'est pas seulement un succès d'un point de vue optique, mais également technique. Le trafic nécessite toutefois beaucoup d'attention de la part du conducteur, car il se déroule de façon manuelle, ainsi que le transfert des marchandises. Un train à vapeur du 'Roth Valley Tramway' vient de la voie de garage située derrière le réseau. Un pont et un assemblage de murs et de maisonnettes cachent le passage de façon subtile. Avec en tête de plusieurs wagons courts, le convoi passe sous le pont métallique et s'engage sur le terrain ; après y avoir déposé quelques wagons sur une voie de garage, la loco refoule un wagon chargé de charbon et un wagon couvert sur la voie menant à l'entrepôt. Juste devant ce dernier se trouve un ascenseur, qui hisse le wagon couvert en hauteur, jusqu'au moment où la voie est au même niveau que



celle qui mène à l'intérieur de l'entrepôt. Une locomotive Diesel prend ensuite en charge le wagon et le tracte à l'intérieur. L'ascenseur est entre-temps redescendu et est prêt pour hisser cette fois le wagon de charbon. Lorsque celui-ci est monté à son tour, la loco Diesel emmène les deux wagons hors de portée des regards et le portail de l'entrepôt se referme. La loco à vapeur sur le chantier retourne maintenant vers les deux wagons tombereaux qu'elle avait laissés un peu auparavant et les refoule vers une autre partie du chantier. On y trouve un autre entrepôt, qui surplombe une voie souterraine. Lorsque ces wagons sont arrêtés sous le bâtiment, un câble descend pour prendre en charge la cargaison chargée sur les wagons. Tout le train retourne ensuite vers le centre du site, y reprend en charge quelques autres wagons et retourne vers le premier entrepôt, situé du côté droit. Un wagon est déjà prêt en haut sur l'ascenseur,

et dès que le convoi est arrivé, l'ascenseur descend lentement, le wagon étant ensuite évacué de l'ascenseur grâce au convoi. L'ascenseur remonte ensuite pour descendre un autre wagon, qui est poussé à son tour sur l'ascenseur. Quand ce wagon est à son tour descendu, tout le train de marchandises sort alors lentement du diorama, en suivant le même chemin qu'à l'aller.

Les convois roulent en mode analogique et sont alimentés par les deux rails : c'est clair et net. Par contre, que cache ce fameux ascenseur ? Quand vous l'examinez de près, le dispositif semble être particulièrement élaboré. L'ascenseur démarre et arrête lentement, tout comme en réalité. Assez curieusement, il ne s'agit de rien de plus qu'un petit levier à commande manuelle qui assure ces mouvements : ni de circuit imprimé, pas m ê m e





de courant électrique ! Paul dit que tout fonctionne parfaitement. Il a pensé le commander électriquement, mais le dispositif actuel fonctionne de façon fiable et aisée : aucune raison d'en changer, dès lors. Un élément important pour un réseau d'exposition est aussi le fait qu'une certaine activité doit être possible, même si la technique venait à vous lâcher... Ce n'est donc pas par hasard que l'ascenseur et l'entrepôt sont disposés tout à fait sur le côté du réseau : si par malheur, il venait à ne plus fonctionner, le trafic ferroviaire n'en serait pas arrêté pour autant. Le chargement des wagons tombereaux dissimule une pièce métallique, qui permet à Paul d'extraire le chargement au moyen d'un aimant. Les wagons sont très légers et il arrive souvent que Paul et son aidant, Malcolm Scrimshaw les soulèvent des rails, en hissant le chargement... Heureusement, tout ceci se passe derrière l'entrepôt, et donc à l'abri des regards du public...

De l'autre côté se situe l'entrepôt à l'intérieur duquel les marchandises sont hissées. Ici aussi, le tout est très réaliste et à nouveau, sans la moindre intervention de l'électronique. Cette fois, c'est encore plus simple : Paul fait descendre un petit fil relié à un aimant par un orifice pratiqué dans l'entrepôt, grâce au fait que le réseau est établi à la hauteur des yeux d'un adulte. Les enfants par contre qui regardent vers le haut découvriront la présence de cet orifice et partant, l'explication de ce 'secret'. Mais même si vous savez comment cela fonctionne, cela reste une expérience très réaliste que de voir le déchargement d'un train réalisé de cette façon ! Quelques modèles circulant sur

ce réseau sont d'anciens produits Eggerbahn, mais la plupart sont le résultat d'une 'fabrication maison'. Paul est en effet un constructeur modéliste professionnel à l'échelle 009. Ce ne sont pas seulement les convois qui méritent son attention, mais également les attelages. Paul a en effet conçu un projet amélioré des attelages Bemo. Il a fait graver son projet, raison pour laquelle il a l'air si fin et ressemblant aux fabrications industrielles. La boucle est toutefois un peu plus grande, ce qui facilite les accouplements. La pine verticale au-dessus de laquelle la boucle chute est du coup un peu plus longue, ce qui rend l'accouplement plus fiable. Au-dessus de l'attelage, une petite pine sort du wagon. Lorsque la boucle du wagon est à 'état repos mais que la boucle de la loco est relevée – parce que cette dernière roule au-dessus d'un aimant disposé entre les rails – cette boucle restera bloquée par cette pine. La loco pousse le wagon jusqu'à l'endroit voulu et retourne ensuite, sans autre intervention. Des deux côtés de la plate-forme de l'ascenseur, un aimant a été disposé entre les rails, afin de désaccoupler automatiquement les wagons. Plus loin sur le site se trouvent d'autres aimants entre les rails, disposés à des endroits stratégiques. Ces aimants sont invisibles à l'œil, mais peuvent être repérés par le conducteur du convoi grâce à la présence d'un discret marquage le long de la voie. Ce dispositif de désaccouplement ne fonctionne pas toujours parfaitement dû au fait que les wagons sont très légers, mais en général, il donne satisfaction.

Paul est tout aussi exemplaire que ne l'est son

réseau et ses convois. Nombreux sont ceux qui viennent lui demander comment ses maisonsnettes ont été construites : il leur dévoile alors ses secrets avec beaucoup d'enthousiasme. Il commence avec des fines plaques de polystyrène expansé, dans lesquelles les pizzas sont emballées, en Angleterre... Un ancien couteau émoussé pour hobby est utilisé ensuite pour graver les motifs de briques. Les parois sont assemblées au moyen de colle instantanée, sur une petite boîte de plastique noir. Comme teinte pour les murs, il utilise de la peinture Humbrol 187 ('dark stone'), de la 250 (desert sand) étant utilisée par brosse à sec pour souligner les pierres plus légères. Du noir mat dilué au thinner est ensuite appliqué au pinceau, dans les joints. Il est inévitable qu'une telle lessive reste présente également sur les pierres elles-mêmes, mais c'est précisément ce qui procurera un effet naturel au mur. Vous pouvez le cas échéant encore y appliquer une couche, afin d'introduire encore plus de variation. Lorsque l'ensemble est sec, suit la dernière couche, faite d'une touche de 172 (vert mousse) d'Humbrol mélangée à un peu d'eau.

Il s'agit d'un petit réseau, mais très agréable, et Paul Windle est une inspiration pour chacun d'entre-nous. Il constitue l'exemple vivant du fait que des connaissances réduites en électronique ne peuvent pas constituer une raison suffisante pour ne pas 'automatiser' un réseau. Et c'est sans doute encore plus amusant lorsque tout n'est pas automatisé, justement...

Texte & photos:



Praktijkboek Modelspoorwegen

Redactie: Gerard Tombroek

ONTWERPEN EN BEDIENEN



LIVRE **Praktijkboek Modelspoorwegen** **Ontwerpen en bedienen**

(Livre de pratique du modélisme ferroviaire – Concevoir et desservir)

Rédaction: Gerard Tombroek, Fontaine Uitgevers BV, Leeuwenlaan 10, 1243 KC 's Graveland, ISBN 978 90 5956 269 1, format 30 x 21,5 cm, couverture dure, 176 pages, 205 photos couleurs, 165 schémas et dessins, prix conseillé en Belgique: 28 € environ.

C'est en novembre 1996 que sortit le 'Praktijkboek Modelspoorwegen' ('Le livre de pratique du modélisme ferroviaire'), un livre unique qui répondait aux questions posées tant par les modélistes débutants que les chevronnés concernant la réalisation d'un réseau. Nous sommes depuis lors plus de dix ans plus tard et de nombreux produits et de nouvelles techniques sont apparus sur le marché, tandis que de plus en plus de modélistes ont commencé à considérer le modélisme ferroviaire d'une autre manière. Une raison suffisante pour sortir une nouvelle version de ce 'Praktijkboek Modelspoorwegen', qui a entièrement été revu et complété par de nombreux chapitres. Pour traiter de tous les sujets voulus, ce livre a été sous-divisé entre trois tomes.

Après une préannonce dans notre TMM n°90, le premier tome est sorti de presse et a pu être proposé en primeur à la vente au cours de la 5ème Grande Expo de modélisme de Malines. Ce tome traite de la conception et de la desserte d'un réseau modèle. Il vous aidera lors du choix d'un thème, d'une échelle, de la forme du réseau, de sa superficie et de son mode d'explo-

itation. Il procure de l'information générale théorique pour l'aménagement d'une gare voyageurs, d'un site à marchandises ou d'un atelier de traction, tout ceci en se basant sur des exemples néerlandais et belges, sans pour autant perdre de vue des thèmes ferroviaires étrangers. La construction d'un fiddle yard et les formes de base d'un réseau sont décrites en détails, tout comme les lignes directrices et les normes pour la conception d'un plan des voies. L'ensemble est agrémenté de centaines de photos de réseaux de haut niveau et de dizaines de beaux dessins et de schémas, qui complètent les textes et les explicitent.

Le 2ème thème de cet ouvrage traite exclusivement de l'installation électrique, tant pour un réseau desservi de manière conventionnelle que pour un réseau digital. Sur base de schémas clairs, de nombreux montages sont expliqués, ce livre procurant une solution pour la plupart des problèmes électriques ou électroniques qui peuvent se poser lors de la construction d'un réseau. La programmation des décodeurs et le câblage d'un réseau sont également explicités.

La rédaction générale de cet ouvrage est l'œuvre de notre collaborateur Gerard Tombroek, qui en a rédigé la plupart des chapitres. D'autres noms de modélistes de renom comme Ger Moes, Guillaume Veenhuis et Paul de Groot ont pris chacun un ou plusieurs autres chapitres à leur compte. C'est encore Gerard Tombroek qui a réalisé la majorité des jolies photos, assisté entre autres par Len De Vries et Peter Embrechts, photographes de modèles. La mise en page de cet ouvrage est très claire et est de niveau professionnel.

Tout comme le fut la 1ère édition de cet ouvrage, la présente édition constitue une véritable 'bible', qui inspirera certainement ceux qui sont désireux de se lancer dans la construction du réseau de leurs rêves. Si vous en suivez tous les conseils et les indications, vous ne pourrez pas échouer dans votre entreprise. La partie traitant des installations électriques constituera sans doute un guide indispensable pour l'aspect le plus complexe de la construction d'un réseau. Bref: un achat à conseiller pour tout modéliste, qu'il soit débutant ou chevronné. Ce livre de référence est uniquement édité en langue néerlandaise, la possibilité de l'éditer également en français étant étudiée pour l'instant. Si cela devait se concrétiser, ce ne serait toutefois pas dans un futur proche... Les tomes 2 (infrastructure et superstructure) et 3 (décors et techniques) sont quant à eux en préparation. **(GVM)**

LIVRE Model Railway

Les bases d'un réseau modèle ne sont souvent pas une sinécure. Dès la réalisation du planning, certaines décisions se doivent d'être prises et elles seront irréversibles. Réfléchir avant ne constitue certainement pas du temps perdu. Nigel Burkin, un publicitaire britannique bien connu, passe en revue dans son dernier ouvrage les phases préparatoires lors de la construction d'un réseau, mais montre surtout comment aborder la base d'un tel réseau en bois. Il combine pour ce faire les meilleures traditions britanniques de modélisme avec des techniques venant d'Amérique du Nord. L'auteur décrit en détails ce à quoi il faut faire attention lors de la conception d'un réseau, quels matériaux et outillages sont nécessaires et comment faire pour construire un petit réseau d'exposition mobile et déplaçable. Mais la plus grande partie de son ouvrage traite d'un ambitieux projet fait de sa main, à savoir la construction de trois réseaux destinés à une grange, spécialement construite pour l'occasion. Sur base de jolies photos, il y explique pas à pas comment assembler une base au moyen de traverses en 'L' et comment monter une voie en colimaçon. Il traite aussi du thème d'un réseau à plusieurs niveaux et conclut avec quelques conseils pratiques concernant la pose des voies et le câblage. Ce livre est rédigé il est vrai uniquement en langue française, mais grâce aux reportages photographiques qu'il contient, quelqu'un qui ne maîtrise pas très bien cette langue peut quand même en retirer quelque chose. Tous les modélistes qui doivent encore débiter la construction de leur réseau seraient bien inspirés d'acheter ce livre... Pour plus d'infos à son sujet, consultez le site web www.crowood.com (GVM).

MODEL RAILWAY

Layout, Construction and Design Techniques



Nigel Burkin

Layout, Construction and Design Techniques' par Nigel Burkin, édité par The Crowood Press Ltd, Ramsbury, Marlborough, Wiltshire SN8 2HR (GB), ISBN 978-1 84797 181-4, 190 pages, format 16,5 x 21,5 cm, 325 photos couleurs, couverture souple.

UN DVD DES NS de 1945 à 1982

Dans sa série 'Sporen van het Verleden' ('Les voies du passé'), la firme Groenendal Video Groep sort un nouveau DVD avec du matériel cinématographique historique concernant les chemins de fer néerlandais, intitulé: 'NS 1945-1982'. Les concepteurs de ce DVD ont utilisé des séquences de films privés de plusieurs cinéastes, mais aussi d'anciens films d'entreprise tournés par les NS, pour lesquels les textes d'origine ont été le plus possible conservés. Les plus anciennes séquences datent de 1945 et montrent les conséquences désastreuses de la Seconde Guerre mondiale aux NS. La période de la reconstruction entre 1945 et 1947 est largement illustrée, tandis que toute une série de courtes séquences s'intéresse aux dernières années de la traction vapeur aux Pays-Bas. On y voit d'intéressantes prises de vues d'un trafic de charbon depuis la mine jusqu'au port, un triage de wagons d'époque, le fonctionnement des bacs de chargement NS et du 'Daflosser', un dispositif que la SNCB a également utilisé en son temps. Parmi les nombreuses vues de vapeurs néerlandaises se trouve une petite séquence illustrant une type 1 et une type 64 de la SNCB, cette dernière assurant des manœuvres en gare de Roosendaal, avant de retourner vers Anvers en tête d'une voiture postale et d'une rame de M1! Outre ces vues de vapeurs, on peut aussi y voir les premiers autorails Allan et les automotrices électriques 'Mat 24, 36, 40 et 46'. Après les prises de vues en noir et blanc datant des années '40, '50 et '60, nous arrivons aux prises de vues en couleurs des années '70. On peut y voir de nombreuses séquences de 'têtes de chien', ainsi que des vues prises sur la 'Hofpleinlijn' de Rotterdam à La Haye. Mais les vapeurs allemandes du type BR38 sont également illustrées: jusqu'au début des années '70, c'est ce type d'engin qui reprenait la traction des trains internationaux à la frontière allemande. On peut également voir des '15' de la SNCB en tête de trains TEE, ainsi que des rames réversibles 'Benelux'.

NS 1945-1982



Ce DVD a une durée de 62 minutes et est en langue néerlandaise. Il constitue un must pour les amateurs des chemins de fer néerlandais, mais ravira aussi tous les amateurs des trains d'antan, pendant une petite heure.

Pour plus d'infos, vous pouvez consulter le site web www.groenendalvideogroep.nl (Groenendal Video Groep, Bleumerweg 2, 1901 MJ Castricum, NL) (GVM).

**SPEELGOED
MUSEUM** MECHELEN
VZW



**Train
Train
Train**

**Jouer avec les trains
jusqu'au 9 janvier '11**
exposition dans le cadre des
175 ans du chemins de fer en Belgique

**SPEELGOED
MUSEUM** MECHELEN
VZW
Nekkerspoelstraat 21
2800 Mechelen
www.speelgoedmuseum.be

Met steun van de
Vlaamse overheid



MODELLBAHN

27ÈME EXPOSITION INTERNATIONALE
DE MODÉLISME FERROVIAIRE



**18-21/11/10
KOELNMESSE**

Heures d'ouverture :
Jeudi au Samedi : 9 à 18 heures, Dimanche : 9 à 17 heures

www.modelbahn-koeln.de

Organisator:
MESSE SINSHeim
IHR VERANSTALTUNGSPARTNER

Tel. +49 72 61 68 9 - 0
Fax +49 72 61 68 9 - 220

**Nederlandse
Modelspoor
Dagen**

i.s.m. **RAIL**
MAGAZINE

Tentoongestelde banen (van) o.a.:

Spijkspoor, Maria Höhe, Coldcreek,
Het Eiland Waan, Haagse Module Groep,
Flintfield, Rae Bridge, Forks Creek Yard,
Irgendwo, Voornse Modelspoor Vereniging,
Model Spoorweg Vereniging Weert,
Spoorgroep NEDTRAK

Nederlandse Modelspoordagen

11 & 12 december

10.00 - 17.00 uur

Organisatie & locatie: Expo Rijswijk
Volmerlaan 12, 2288 GD Rijswijk (ZH)
T (070) 3075900 | **F** (070) 3075901
E info@exporijswijk.nl

Entree:

Volwassenen: € 8,-
Kinderen 3 t/m 11 jaar: € 3,-
Kinderen t/m 2 jaar: GRATIS

Gratis parkeerplaatsen in de omgeving.



EXPORIJSWIJK

www.exporijswijk.nl

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

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 montoires 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 *

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 beschriften 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 *