

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

101

13^{ème} année
Mars 2011
Prix: € 7,95



TOUTES LES NOUVEAUTÉS

DE LA FOIRE 2011 DE NUREMBERG



MINI-RÉSEAU: LE 'JANAKPUR RAILWAY'

TEST ÉCLAIR: LA 6002 ROCO • LA BR 215 ESU • L'ECOS 1-2 ESU

RÉSEAUX: ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING • SAND POINT

PRATIQUE: DES FILS TÉLÉGRAPHIQUES FACILES • LA TRANSFORMATION

D'UN CAMION EN I • DES PORTE-AUTOS DU TYPE 'LAAERS' CHARGÉS •

UN BÂTIMENT RÉALISÉ SUR BASE DE PHOTOS (2)

REPORTAGE: PROTO 87 REVIENT À 'RAIL'

TRUCS DE BOURSE: ON TRAXS - RAIL 2011

ELECTION DES MODÈLES DE L'ANNÉE



ONTRAXS!

International Model Railway Event

Du 25 au 27 février 2011

Le petit à la recontre du grand!



Voyez sur www.ontraxs.com pour plus d'infos.

Het Spoorwegmuseum
Maliebaanstation
3581 XW Utrecht
Heures d'ouverture: 10 à 17h

HET SPOORWEGMUSEUM

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

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

Les frais de port sont à charge du destinataire.

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

ÉDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an)

ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97

au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour 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 102: 11/03

Des trains pour petits et grands...

C'est un fait: l'offre en modèles coûteux, reproduits dans de plus grandes échelles, s'étoffe d'année en année. Lors de la récente Foire aux Jouets de Nuremberg, cette tendance était également perceptible. Alors que les fabricants de gros volumes se débattent dans toutes sortes de difficultés, ceux qui misent sur une clientèle plus fortunée vont manifestement dans le sens du vent. Les marges bénéficiaires y sont plus élevées et souvent, la production ne se réalise que sur commande ou par préinscription, ce qui réduit à zéro les risques de stocks superflus ou d'offre surabondante sur les bourses d'échange.

Evidemment, la qualité a son prix, mais manifestement, il y a assez de modélistes ferroviaires prêts à déboursier des centaines, voire des milliers d'euros pour s'offrir un modèle réduit. Quant à savoir si ce modèle va effectivement rouler un jour sur un réseau, c'est une autre histoire: je pense plutôt que beaucoup de ces modèles atterrissent... dans une vitrine. Enfin, toute règle a ses exceptions, bien entendu. D'ailleurs, une grande partie des modèles reproduits à l'échelle H0 et proposés par les grandes marques restent aussi à l'abri dans leur boîte ou au mieux, sont exposés en vitrine. De quoi se poser la question de savoir s'il est vraiment utile d'équiper ces modèles réduits de motorisations sophistiquées ou de gadgets numériques performants, si c'est simplement pour les... collectionner.

Sans doute existe-t-il un rapport entre cette offre croissante en modèles chers et la moyenne d'âge du modéliste ferroviaire actuel, qui est de plus en plus... élevée. Toute une génération de 'baby-boomers' a grandi avec le train miniature. Lorsqu'ils atteignent un certain âge ou ont acquis un statut, certains d'entre eux passent à une échelle plus grande et donc, à des modèles plus coûteux. Le modélisme ferroviaire devient alors une sorte de symbole de statut, le signe de ce qu'on a su réaliser dans sa vie. Une sorte de couronnement de toute une vie consacrée aux petits trains, en quelque sorte.

Mais un problème bien connu de notre hobby est sa pérennité, car l'intérêt pour le modélisme ferroviaire est en berne. Les petits trains ont disparu des magasins de jouets et les enfants et les jeunes y sont de moins en moins confrontés. Par le passé, les fabricants ont entrepris à plusieurs reprises des actions pour réintroduire le train électrique dans la salle de jeux des enfants. La plupart du temps, cela n'a toutefois débouché sur rien: pensons seulement à la débâcle de la gamme 'Alpha' de Märklin... Et pourtant, cette firme essaye à nouveau cette année, avec un nouveau set de départ issu de son programme pour jeunes 'My World'.

Cette fois, je crois pourtant que Märklin a imaginé le bon produit pour susciter l'intérêt des 'petits trains' auprès des jeunes enfants. La nouvelle formule est aussi ingénieuse que simple. Sur un ovale de voies 'C', vous faites rouler une rame raccourcie de l'ICE: c'est un train que les plus jeunes connaissent. Les motrices et les remorques n'ont que deux essieux et sont donc faciles à poser sur les rails par des petites mains d'enfants. En outre, pas de coupleurs d'attelages difficiles à manipuler, mais de simples attelages magnétiques, très pratiques. Le transfo classique a été remplacé par un petit boîtier intelligent, qui tombe bien dans le creux d'une main d'enfant. Le train circule sur batteries, disposées dans la motrice. Pour rouler en avant ou en arrière, il suffit d'enfoncer un bouton, et l'arrêt s'effectue grâce à un bouton 'stop'. D'autres boutons actionnent les phares, le klaxon et les bruits des annonces et des fermetures de portes. Et tout cela, sans fils! Evidemment, cet ICE n'est pas un véritable modèle; il ne s'agit que d'un jouet. Mais un jouet attractif: je sais déjà ce que je donnerai en cadeau à mon petit-fils; comme cela, il pourra aussi 'jouer au petit train'. Espérons qu'ensuite jaillisse l'étincelle qui en fera un véritable modéliste ferroviaire, ce qui lui permettra de reprendre la collection de son grand-père...



Photo Gerard Tombroek

Sur la Foire de Nuremberg, de nombreuses nouveautés sont annoncées, mais peu de véritables modèles sont exposés. Deux nouveautés toutefois bien présentes : les voitures M6 de ClassiX et la locomotive à vapeur 3700 d'Artitec, toutes deux visibles ici sur le talus ferroviaire du stand ESU.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 14
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	PAGE 15
REPORTAGE: LA FOIRE AUX JOUETS 2011 DE NUREMBERG	PAGE 16
TEST ÉCLAIR: LA 6002 ROCO	PAGE 32
TEST ÉCLAIR: LA BR 215 ESU	PAGE 34
MINI-RÉSEAU: LE 'JANAKPUR RAILWAY'	PAGE 36
PATRIQUE: COMMENT CONFECTIONNER DES FILS TÉLÉGRAPHIQUES?	PAGE 42
RÉSEAU: 'ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING'	PAGE 46
COMPOSITIONS: LA BR 215 SUR LE RÉSEAU BELGE	PAGE 50
REPORTAGE: 'PROTO 87' REVIENT À L'EXPO 'RAIL'	PAGE 52
L'ÉLECTION DES 'MODÈLES DE L'ANNÉE'	PAGE 56
PATRIQUE: UN PORTE-AUTOS DU TYPE 'LAAERS' CHARGÉ	PAGE 58
PATRIQUE: CONFECTIONNEZ UN BÂTIMENT SUR PHOTOS (2)	PAGE 60
TEST: LES ECoS 1 & ECoS2: DE VRAIS JUMEAUX!	PAGE 69
PATRIQUE: LA TRANSFORMATION D'UN CAMION À L'ÉCHELLE 1	PAGE 72
RÉSEAU: 'SAND POINT'	PAGE 75
CLUB: LE 'MSC PACIFIC'	PAGE 78
TRUC DE BOURSE: ON TRAXS	PAGE 80
TRUC DE BOURSE: RAIL 2011	PAGE 81
AGENDA & PETITES ANNONCES	PAGE 82

Reportage: Nuremberg anno 2011

Notre rédaction qui cette année, s'était étoffée pour constituer une impressionnante équipe bénéluxienne, vous propose en page 16 un aperçu en texte et en images des plus importantes nouveautés exposées à la Foire aux Jouets de Nuremberg. Sans renier pour autant notre intérêt premier pour la Belgique, nous avons aussi prospecté en direction des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg, voire même plus loin. Cette année, les exposants faisaient généralement moins grise mine que l'année passée, même si la crise continue à influencer l'existence même des entreprises concernées.

16



Mini-réseau: Le 'Janakpur Railway'

La 3ème place de notre Concours de mini-réseaux a été remportée par le duo Roderik Vanderkelen & Björn Bockstael, avec leur mini-réseau exotique 'Janakpur Railway'. Après la lecture du reportage qui lui est consacré à partir de la page 36, vous comprendrez mieux pourquoi ce petit réseau laisse une impression inoubliable...

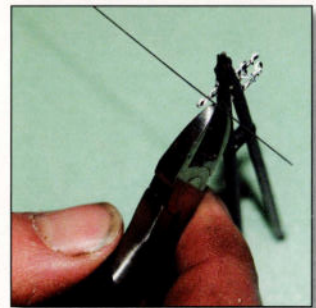
36



Pratique: Comment confectionner des fils télégraphiques?

Le réseau modèle 'Scherpenheuvel' du club MSC De Kempen se situe à l'époque III. La présence de fils télégraphiques courant le long des voies est typique de cette époque. La reproduction des poteaux en miniature est relativement simple. En revanche, la réalisation de fils réalistes s'avère être une autre paire de manches... Les membres du MSC De Kempen ont néanmoins recherché et trouvé une solution: à lire en page 42

42



Réseau: 'Ölförderung (1957) im Hümmling'

'Ölförderung (1957) im Hümmling' est la dernière création en date du modéliste allemand Wolfgang Stösser. Les visiteurs assidus de l'expo On TraXS qui se tient au Musée des Chemins de fer d'Utrecht connaissent sans doute Wolfgang au travers de ses précédentes réalisations: 'Moorbaan' et 'Seinpost Eselsbrück'. Cette année aussi, Wolfgang était invité à OnTraXS, ce qui nous a permis de vous donner un avant-goût de sa dernière réalisation, à savourer en page 46

46



Reportage: Proto 87 revient à l'expo 'Rail'

Trop souvent, la construction en 'Proto' fut considérée comme faisant partie du modélisme ferroviaire où les roues et les rails doivent être parfaitement à l'échelle. Pour une grande part, c'est vrai, mais ce n'est qu'une partie de l'histoire. Et si la voie et le matériel roulant ont ainsi été améliorés, l'environnement ne peut rester en l'état. Dave Doe, instigateur et spécialiste du Proto 87, nous explique de quoi il s'agit, en page 52

52



Pratique: Confectionnez un bâtiment sur base de photos (2e partie)

Dans la première partie de cette série d'articles, Gerolf Peeters nous a expliqué comment obtenir un plan de construction d'un bâtiment sur base de photos. Dans la présente partie, nous allons véritablement construire ce bâtiment, sur base de ces plans. Nous allons nous appesantir à cette occasion sur un certain nombre de trucs et de techniques, qui pourront peut-être s'avérer utiles lors de la réalisation de vos propres projets. A lire en page 60

60



Nouveauté ESU pour 2011

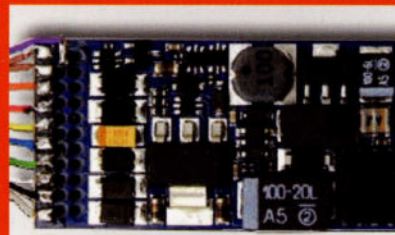
NEU



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



LokSound V4.0

ESU

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : station Nord-belge en bijgebouw

Hobby Trade

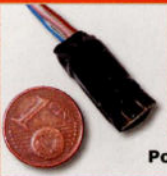
Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack

ADE

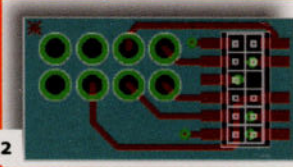
NEU



PowerPack pour LokPilot & LokSound



Adaptateur PluX > NEM-652



Rail Com plus

by ESU



Adaptateur Loconet : L.Net pour votre ECoS



hobby trade

Nouveautés de Hobby Trade, disponible.



à bientôt
à ONTRAXS 2011.

Viens voir les nouveautés !



Surfer vers www.modeltrainservice.com. Vous y trouverez les nouveaux catalogues de nos marques. (téléchargement gratuit) ou demandez les chez votre détaillant.

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com



ROCO

Des wagons-citernes

Roco sort en collaboration avec T2M un set de six wagons-citernes (réf. 67956). Deux de ces wagons ont été immatriculés en Belgique; ils sont du type 'Zacns'. Les quatre autres wagons ont été immatriculés à la SNCF. Quatre wagons

du set sont mis en service par OMYA pour assurer le transport de produits chimiques. Cette société fait appel, outre à ses propres wagons, au parc de wagons de VTG. Les deux wagons dépourvus de logo appartiennent à la société

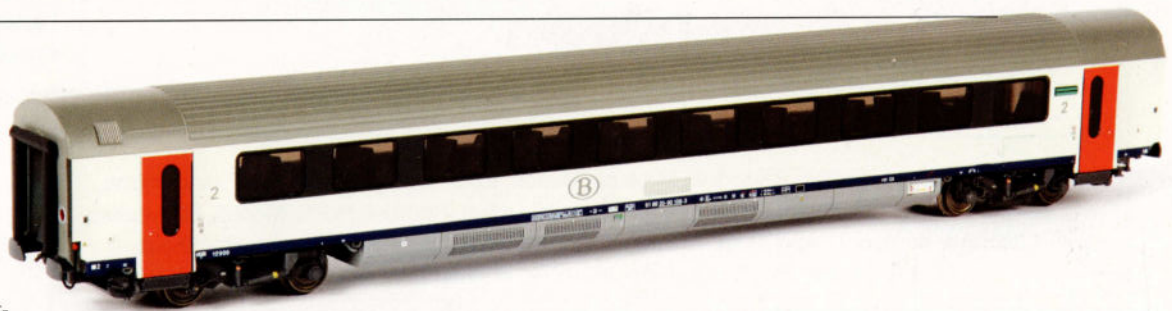
française ATIR-Rail. Ces modèles ont été fabriqués simplement; ils comportent suffisamment de détails. Certains détaillants proposent aussi ces wagons séparément.

LS MODELS

Une voiture I11

LS Models a sorti l'année passée des nouveaux sets de voitures I11 comprenant une voiture-pilote. La voiture de 2ème classe est actuellement proposée séparément.

La finition et le détaillage de cette voiture et de celles sorties l'an passé sont identiques. Vous pouvez utiliser ces voitures pour compléter le nombre de voitures 'B' disponibles dans les sets (réf. 43056).



MAKETTE

Un wagon 'Fba'

Makette sort plusieurs nouvelles séries des wagons français pour le transport de coke. La version belge du type 'Fba' en livrée brune en fait partie (réf. 4783). Ce wagon d'époques III et IV a été mis en service en Belgique jusque dans les années septante. Il était aussi possible d'apercevoir régulièrement en Belgique les wagons français dans diverses livrées et agréments de l'inscription Simotra, comme ceux qui étaient visibles sur les terrains de l'ancienne cokerie de Vilvorde (réf. 4772 et 4790).

LS MODELS

'EurailCargo'

'EurailCargo' est un concept développé par les réseaux de chemins de fer européens au début des années '90. L'objectif visait à montrer l'efficacité du transport international de marchandises. Les entreprises de chemins de fer souhaitaient par ce biais concurrencer d'autres formes de transport, en supprimant par exemple les contrôles aux frontières. L'offre 'EurailCargo' de B-Cargo se composait de sept liaisons qui portaient chacune un nom spécifique. A l'occasion du premier parcours d'une nouvelle liaison, un certain nombre de locomotives

de la série 21 et 27 ont été agrémentés du logo 'EurailCargo' sur les flancs latéraux ainsi que de la dénomination de la liaison. LS Models sort quatre modèles de ces locomotives : la 2737 'Belvetic' à destination de la Suisse (réf. 12068), la 2714 'Carad' pour la région de Nuremberg et la Tchéquie (réf. 12069), 'Belapia' pour la liaison à destination de Munich et de l'ouest de l'Autriche (réf. 12079) et enfin 'Scaldo' pour la partie Est de l'Autriche (réf. 12080).





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

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@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELREIN-PARADISE.COM

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, aircro, Schaarbeek (1181) .. DC
• 92005 S ... DC + SOUND
• 92505 AC digital
• 92505 S ... AC Digital + SOUND

Retrouvez nos soldes sur pierredominique.com jusqu'au 15 février 2011



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 & vendredi, France
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 grafic)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS
Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard
Virement bancaire

NOUVEAUTÉS



MODELBOX BY LEMATEC EN LAITON (2 vertes + 1 noire immat 180)

Réf MX001/1 Vapeur 231G 272 SNCF 649euros
Réf MX001/1D Idem Digital sound 749euros
Réf MX001/2 Vapeur 231G 246 SNCF 649euros
Réf MX001/2D Idem Digital sound 749euros
Réf MX001/3 Vapeur 231G 180 SNCF 649euros
Réf MX001/3D Idem Digital sound 749euros



JOUEF

Réf HJ2040 Vapeur 141 R 840 SNCF 299euros
Réf HJ2041 Idem Digital sound 439euros
Réf HJ2063 Idem AC / 3 rails 349euros

RIVAROSSI

Réf HR4135 Voit. restaurant CIWL Venise Simplon Orient Express 59euros
Réf HR4136 Coffret 3 voit. CIWL «flèche d'or» 169euros
Réf HR4137 Voit. de service CIWL Pullman Express 59euros
Réf HR6113 Canon Leopold monté sur affût ferroviaire (camouflage beige) 45euros



RIVAROSSI SPÉCIAL CIWL SUPER PROMO EXCLUSIF À CE PRIX !!

Réf HR4010 cof 3 voitures toit crème (1 fourgon + 2 lits) 499euros 119euros
Réf HR4077 cof 2 voitures Pullmann toit gris Flèche d'Or 449euros 109euros
Réf HR4089 cof 3 voit CIWL 2 lits + 1 fourgon toit blanc 499euros 139euros
Réf HR4090 voiture Pullmann toit blanc 67euros 59euros
Réf HR4100 cof 3 voitures toit gris (1fourgon + 1 salon + 1 lits LX) 499euros 139euros
Réf HR4106 cof 3 voitures lits type MU des FS 449euros 119euros
Réf HR4001 cof 3 voitures UIC toit gris FS 449euros 99euros
Réf HR4101 voit lits CIWL type LX à toit gris 79euros 59euros
Réf HR4102 voit lits CIWL type MU 79euros 59euros
Réf HR2038 Locomotive de manœuvre verte foncée FS motorisée avec interface digital 499euros 69euros
Réf HR2072 Deux locomotives de manœuvre FS motorisées avec interface digital 499euros 115euros
Réf HR2080 Locomotive de manœuvre verte claire FS motorisée avec interface digital 499euros 69euros

MTH

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

PORT OFFERT À PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

REE MODELES

Réf WB058 Wag plat OCEM + 2 citernes J.COMPTE 36euros
Réf WB063 Wag plat OCEM + 2 citernes M huile usée 36euros
Réf WB064 Wag plat OCEM + 2 citernes huile minérales 36euros
Réf WB065 Wag plat OCEM 29 MT 24euros
Réf WB066 Wag plat OCEM 29 24euros
Réf WB067 Cof 2 wag plat OCEM 29 46euros
Réf WB076 Wagon plat OCEM 29 + cadres CNC 36euros
Réf WB077 Idem 36euros
Réf WB078 Idem 36euros
Réf WB079 Idem 36euros
Réf WB080 Wagon plat OCEM 29 24euros
Réf WB081 Wagon plat OCEM 29 + cadres CNC 36euros
Réf WB082 Idem 36euros
Réf WB083 Wagon plat OCEM 29 VB 24euros
Réf WB084 Cof. 2 wagons plats OCEM 29 PLM 46euros

MAKETTE

Réf 4782 Wag plat RS TYPE Pbd. CFL 26euros
Réf 4783 Wag plat RS TYPE 12228 SNCB 26euros

VITRAINS

Nouveau wagons plats RS à bogies
Réf 3302 Wag plat RS SNCB 33euros
Réf 3308 Cof 2 wag plats RS SNCB 63euros
Réf 3309 Cof 2 wag plats RS SNCF 63euros
Réf 3305 Wag plat RS CFL 33euros
Réf 3312 Cof 2 wag plats RS CFL 63euros

VITRAINS SUPER PROMO, LA FIN !

Réf 2160 Locomotive électrique Serie 16 N°160.024 SNCB 439euros 119euros
Réf 2162 N°1602 SNCB 479euros 124euros
Réf 2163 N°1602 SNCB 479euros 117euros
Réf 2167 N°1607 SNCB 496euros 117euros
Réf 2168 N°1608 SNCB 496euros 122euros
Réf 2169 N°1603 SNCB 486euros 122euros
Réf 2170 N°1602 SNCB 496euros 117euros
Réf 2171 N°1601 SNCB 479euros 117euros
Réf 2173 N°160.022 SNCB 479euros 117euros

VEHICULES HO

MAKETTE/ COLLEC'IT'

Réf 8002 Citroën BX 4TC evolution 32euros
Réf 8004 Citroën traction avant 22CV coupé 28euros

HERPA

Réf 024556 Renault 5 métal 9euros
Réf 024557 Renault 5 orange 9euros
Réf 157841 Camion Man avec chasse neige, sableuse et grue 19,5euros

BUSCH

Réf 48712 Fiat 500 Illusion 11euros
Réf 25033 VW Coccinelle Polizei 10,5euros
Réf 44013 Dodge Power avec lame 12,75euros

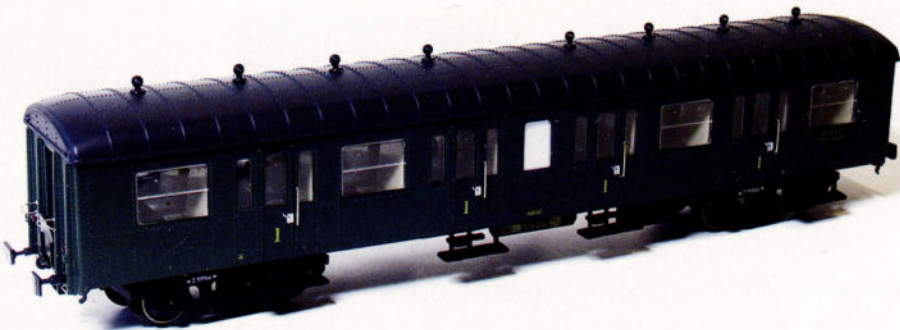
3 COMMANDES INTERNET = 5% DU TOTAL DES COMMANDES PRÉCÉDENTES DÉDUIT AUTOMATIQUÉMENT SUR LA 4^e, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

GOOVERMODELS

Les voitures 'L'

Juste avant que ce numéro ne soit mis sous presse, le premier set de deux voitures 'L' reproduites par Goover Models parvenait à notre rédaction. Repris sous la référence 41192, ce set fait partie d'un tirage limité à 50 exemplaires. Dans chaque emballage, on trouve une voiture de 1ère et une voiture de 2ème classe du type 'L' de la SNCB, datant de l'époque III. Nous re-

viendrons bien entendu sur ces voitures dans notre prochain numéro. Vous pouvez déjà vous attendre à un test approfondi et un court historique de ces voitures. De plus, nous semble opportun de soumettre ces voitures à une comparaison critique avec celles reproduites antérieurement par Treinshop Olaerts. Rendez-vous dans notre TMM n° 102!



REE MODELES

Des wagons-citernes OCEM 29

Il existe un nombre important de variantes de wagon-citerne OCEM 29. Ces wagons-citernes sont disponibles pour pratiquement n'importe quelle époque. Un de ces wagons-citernes pourvu de roues à rayons et d'une guérite de freinage est d'époque III. Il est agrémenté de l'inscription de la société Simotra et appartenait au parc de wagons du réseau français 'Etat' (réf. WB-046). Le wagon-citerne SNCF de Naphtachimie est un peu plus jeune (réf. WB-045). Le wagon-citerne utilisé pour le transport de vin et d'apéritif Saint-Raphaël représente une citerne soudée. Il s'agit d'un wagon d'époque IV (réf. WB-048). Les finitions des wagons sont particulièrement réussies. C'est Rocky Rail qui distribue la marque REE Modèles dans notre pays.



MTH

L'Orient Express de la CIWL

La firme américaine MTH propose avec fierté un set de cinq voitures du légendaire Orient Express de la CIWL. Ces voitures en plastique sont à l'échelle 0, à savoir le 1:43,5ème. MTH tente avec ces voitures de conquérir le marché belge. C'est d'ailleurs la marque Bush qui va représenter MTH en Europe. Ces voitures ont été très soignées. Elles sont pourvues de tampons élastiques, d'un aménagement intérieur pourvu d'éclairage et de soufflets élastiques. Ce set est disponible équipé de roues Hi-Rail à hauts bourrelets adaptées au système trois rails (réf. 20-60004) ou de roues Fine Scale (réf. 20-60023). Le set complet est proposé au prix de 499 euros, qui est assez bon marché en comparaison avec les modèles actuels en H0.



Importation et distribution pour Benelux et France:



Viessmann

kibri

KOMBIMODELL

HERIS

TILLIGHOBAHN

Ticket to Ride..

Littfinski LD
DatenTechnik TD

ClassiX



T4T
TECHNOLOGY TRAINS GMBH

WIN-DIGIPET
DAS STEUERUNGSPROGRAMM FÜR
DIGITALE MODELLZEUGFÄHREN

ModelTorque
Modelling Engineering Solutions.



cn creanorm

K
R
M O
D E
L L
I
S

TOPP
MODELL

LOWI
modellbahnHINTERGRUND

SYSTEME
LAUER

Toutes les nouveautés pour 2011 en ligne à partir du 3^{ème} février:

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM



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

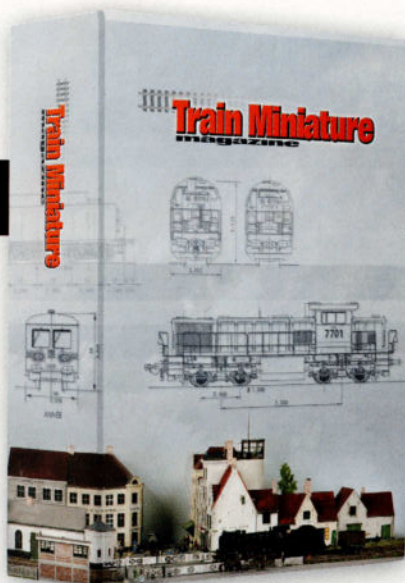
Nous vous mettons sur la **bonne voie**

La boîte de rangement

€13,00

En tant qu'abonné,
vous payez seulement

€10,00



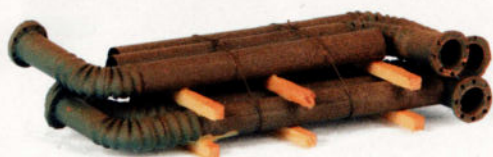
Une farde de collection 'luxe'

€15,00

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



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 Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen. N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box' ou 'JCF farde'.



JWD

Un chargement de marchandises

JWD est une firme américaine qui fabrique des chargements de marchandises pour wagons plats. Ces chargements sont prêts à l'emploi. Vous pouvez directement les poser sur n'importe quel wagon. L'assortiment proposé est très large et la marque développe régulièrement de nouveaux chargements. La plupart des chargements ont été patinés avec professionnalisme et pourvus d'inscriptions spéciales. Nous vous montrons dans cet article les 'large rusty pipes' (réf. 11906) et les 'green elbow pipes' (réf. 11327).



NOCH Des figurines

La firme Noch célèbre cette année ses cent ans. Cet anniversaire est fêté comme il se doit. C'est aussi l'occasion de sortir un certain nombre de nouvelles figurines dans la gamme Noch. La gamme qui est déjà très large s'est enrichie d'une authentique bande rock 'n roll (réf. 15839), d'une fanfare allemande (réf. 15583) et d'un certain nombre d'attributs autour du

thème de la table et de la boisson, tels une série de tables de fête avec des invités (réf. 15833) ainsi qu'un bar à bières (réf. 15834). Noch s'intéresse néanmoins aussi aux travailleurs: deux nouveaux sets d'ouvriers-magasiniens sont également sortis (réf. 36028 et 36038).



WOLFGANG LANGMESSER

Des plaques en béton découpées au laser à l'échelle N

La spécialiste allemande des paysages Wolfgang Langmesser propose une réplique en miniature de plaques de béton découpées au laser dans la gamme d'articles Model Scene. Cet article s'adresse aux nombreux amateurs de l'échelle N. Chaque emballage contient une douzaine d'exemplaires de plaques de béton découpées au laser, colorées et de différentes tailles. Le type II illustré ici comporte des plaques de 19,5 x 9 mm (réf. 46701).



JOSWOOD Une habitation à colombages

La firme Joswood de Düsseldorf est spécialisée dans la fabrication de kits d'assemblage découpés au laser. L'essentiel de la gamme se compose de bâtiments industriels de la région allemande de la Ruhr. De nombreux bâtiments champêtres sont en outre également proposés. Nous avons trouvé cette jolie maison à colombages qui convient à un réseau modèle de la

région frontalière germano-belgo-hollandaise (réf. 23004). Il s'agit peut-être du premier modèle réalisé entièrement sur cave, ce qui permet d'établir l'habitation tant sur une surface plate que sur une pente. Le prix indicatif de ce bâtiment s'élève à 42,50 euros. Vous pouvez contacter Joswood via l'adresse email jos@joswood.de.

Imagine More

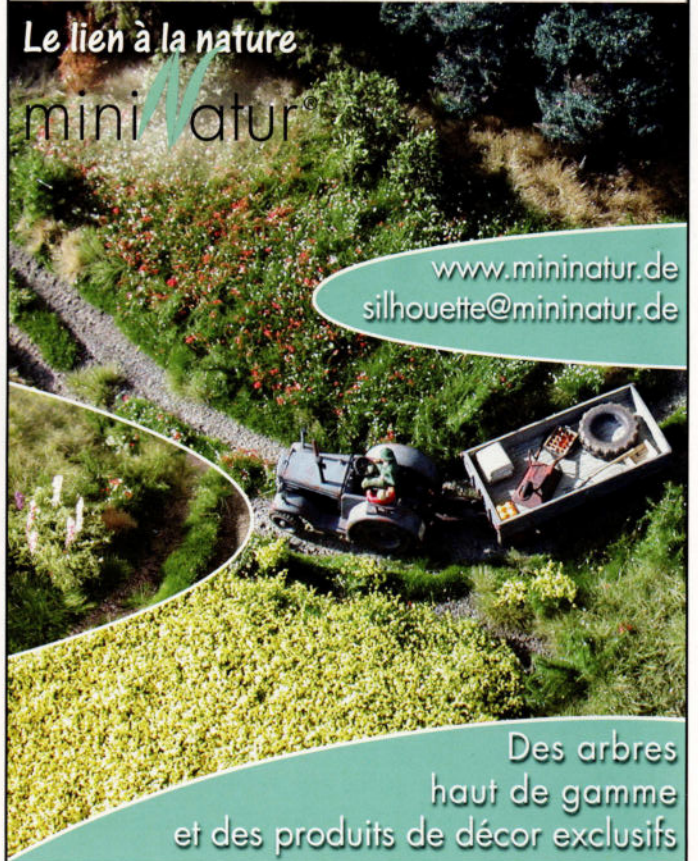
C-tracks

www.C-tracks.be

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



Le lien à la nature
miniatur



www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de

Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs

TECHNO T HOBBY

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

www.TechnoHobbyHalle.be

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

BOUTTUEN Collection

59 Allée de la Source 83160 LA VALETTE DU VAR
 Tél: + 33 (0)4 94 20 81 35 Fax: + 33 (0)4 94 20 81 35

Grandes promotions märklin
 Grote promoties märklin

Visitez notre site: www.bouttuen.fr
 Posez vos questions à: bouttuen@gmail.com

VOUS ETES LE MACHINISTE!!
 "WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

WIBO Rail

Le spécialiste des "voyages en cabine de conduite"
 sur les grandes lignes belges et européennes.

Distributeur de dvd et livres documentaires européens et mondiaux
 pour les amis du train.

Spécialité: La SUISSE: CFF - RhB - BLS - MOB - MGB - ...
 Visitez notre site Web: www.wiborail.eu

Dreamcollection

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

Exclusivité

OFFRE LIMITÉE
 75 pcs à 1 moteur: 299€
 2 matricules différentes
 50 pcs à 2 moteurs: 329€
 2 matricules différentes
 avec prise digitale
 feux avant et arrière
 en fonction dus sans de marche

DISPONIBLE

Un tram Flexity 4000 de la STIB

Rue du Midi 50 • 1000 Bruxelles • Tél 02 511 18 00
 Service technique 0486 35 11 71 • e-mail: pierre.oyen@pandora.be • distributeurs des meilleures marques



Les 50 ans de Modelbouw Herman verschooten

Le célèbre détaillant de modélisme Herman verschooten à Anvers est sans doute la plus ancienne enseigne qui propose des articles de modélisme ferroviaire dans notre pays. Rita et Herman verschooten ont ouvert il y a 50 ans un magasin de bricolage dans la Kammenstraat à Anvers. Outre des meubles qu'il fallait monter soi-même, il proposait également un assortiment bien garni d'articles de modélisme. Le modélisme prit cependant rapidement le dessus et verschooten se fit connaître à Anvers et bien au-delà. Le petit commerce des débuts se transforma alors en une énorme affaire consacrée aux activités de ce

hobby, sur la Eiermarkt. Outre des modèles de trains, vous pouvez aussi y trouver un assortiment d'articles de modélisme, des puzzles, des jeux de guerre et des circuits de course. L'affaire est encore toujours exploitée par Rita verschooten, l'épouse d'Herman verschooten, qui est entre-temps décédé. Elle est pour ce faire assistée par une équipe de collaborateurs enthousiastes. La section consacrée aux trains a été remise à neuf il y a quelques années. L'offre proposée y est conséquente et rarement égalée. Nous tenons d'ores et déjà à faire part de nos plus sincères félicitations à Madame verschooten, pour son 'jubilé d'or'.

VOSSCHEMIE

Un cours sur la fabrication de moules en caoutchouc

Vosschemie organise le 5 mars prochain un atelier de travail sur le thème de la fabrication de moules en caoutchouc. Ce cours vous permettra de comprendre comment un moule en silicone peut être fabriqué en partant d'un prototype. Ces moules vous permettent de mouler un nombre important de copies en polyester ou en polyuréthane. Vous aurez droit à des explications sur le latex et les plâtres synthétiques. On vous montrera comment procéder avec ces produits. Ce cours sera assuré par Marc De Moor. Il aura lieu à Lier, Mechelsesteenweg 303, de 9 à 12h30. La participation financière est fixée à 60 euros par personne. Ce cours est limité à douze participants. Une formation identique est organisée le 18 juin, ainsi que le 3 décembre. Si vous souhaitez obtenir davantage d'informations, vous pouvez appeler au 03/489 28 28 ou envoyer un mail à l'adresse [HYPERLINK "mailto:info@vosschemie-benelux.com"](mailto:info@vosschemie-benelux.com) info@vosschemie-benelux.com. Le site web de Vosschemie a également été entièrement remis à jour. Il comporte un tas d'informations destinées aux modélistes.

Décès de Huub Henckens

Huub Henckens est décédé le 2 janvier dernier, à l'âge de septante ans. Huub était le concepteur et le producteur des célèbres signaux Henckens. Il a démarré cette activité de conception et de production de signaux pour réseaux modèles dans les années '70. Il se concentra dans un premier temps sur le marché hollandais, mais des signaux de chemins de fer belges, norvégiens et suisses étaient aussi disponibles dans la gamme, depuis un certain temps déjà. Huub Henckens était malade depuis assez longtemps: les commandes en cours n'ont d'ailleurs malheureusement pas pu être honorées pour cette raison et aucun repreneur susceptible de reprendre l'activité des signaux Henckens n'a été trouvé jusqu'à présent... Nous présentons nos plus sincères condoléances à la famille de Huub Henckens.

Les 15 ans de 'Train Service Danckaert'

Patrick Danckaert a fondé 'Train Service Danckaert' en 1996. Cette société agissait en tant que service de réparation indépendant pour 'Märklin Service Belgique'. Ces activités de réparation se sont cependant rapidement étendues à l'importation de produits EDI et Win Track, suivies plus tard par Ladegüter Bauer, GPP, ER-Décor, Schienenreiniger et LH-Modellbautechnik. TSD est néanmoins surtout connu pour sa collaboration avec ESU. TSD n'importe pas seulement les produits ESU pour le Benelux et la France, mais est aussi à l'origine de nombreux sons d'origine LokSound provenant de matériel de traction belge. TSD travaille pour ce faire en étroite collaboration avec la SNCB, en se rendant sur place pour y enregistrer les sons d'origine. Depuis 2006, TSD est aussi l'importateur de Hobby Trade. Hobby Trade a par exemple sorti les wagons Colis de la SNCB et les 'Hbis' des NS, à l'initiative de Patrick Danckaert. TSD est aussi l'importateur de MKB-modelle. Cette collaboration a donné naissance à la gare NOLS pour le marché hollandais et à la gare Nord Belge et son bâtiment annexe pour le marché belge. TSD importe aussi la marque ADE depuis 2010. Nous souhaitons à Patrick et à son équipe encore bien des succès!

Texte et photos (sauf mention contraire): Guy Van Meroye

Remerciements à Het Spoor et Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.





BREKINA

Une Porsche 911 'Targa' de la Gendarmerie

Brekina présente comme nouveauté le modèle réduit au 1/87ème de la Porsche 911 'Targa' de la Gendarmerie belge, comme il y en a eu un petit nombre en service dans les années '70 (n° catalogue 16353). Ces voitures étaient utilisées lorsqu'il fallait intervenir rapidement sur les autoroutes.



WIKING

Un Volkswagen 'Amarok'

'Amarok' signifie 'Loup' dans la langue des Esquimaux, au Groenland. Ce véhicule est sorti des usines de montage de VW à Buenos Aires, donc bien loin des Esquimaux... Il était déjà vendu depuis un certain temps en Amérique du Sud et en Asie, avant d'être désormais disponible en Europe. C'est surtout la version à double

cabine qui est intéressante, parce que véhicule représente non seulement une alternative à la voiture familiale mais en même temps, on peut le faire enregistrer de manière plus avantageuse comme petite camionnette. Il n'a pas fallu longtemps à Wiking pour réaliser la miniature de ce VW pick-up (réf. 0311 01 39).

HERPA

Un DAF XF 105

L'importateur Herpa a réalisé à la demande de l'entreprise de transport Oegema (Nederlandse Dedemvaart) ce magnifique attelage. On peut se procurer ce modèle spécial au tirage limité dans le commerce spécialisé (pas de numéro de référence).



UNIVERSAL HOBBIES

CITROEN Une 'CX' PRIMUS LOTTO

Depuis toujours, la Brasserie Haacht à Boortmeerbeek s'intéresse au sport cycliste. En 1980, on a pu voir une équipe de reportage aux couleurs de Primus/Lotto sous la houlette de l'ancien cycliste Raymond Impanis. Pour suivre tant les épreuves régionales que les grands classiques, on utilisait



alors une Citroën CX blanche. Celle-ci est disponible à présent en modèle réduit au 1/43ème grâce à la collaboration de la brasserie Haacht. Elle est en vente chez 'Het Spoor' à Haasrode. Le nombre d'exemplaires est limité à 500 exemplaires (réf. 16499).



HERPA Une NSU Sport Prinz

NSU est l'une des nombreuses marques allemandes totalement disparues du marché. Cette marque a connu ses heures de gloire en tant que constructeur automobile surtout au début des années soixante du siècle dernier. En 1958 la Prinz, première voiture NSU d'après-guerre, arriva sur le marché. C'était une petite deux portes, avec moteur à l'arrière. Une version coupé suivit en 1959, plutôt jolie: la Sport Prinz, dont la carrosserie portait la signature de Bertone. Elle était équipée d'un moteur développant 30 cv alors que la Prinz standard n'en avait que 20. C'est sur cette version Sport que Herpa a jeté son dévolu, un choix plutôt original, faut-il dire. Mais dommage que l'avant de la miniature n'est pas totalement à l'identique de la véritable NSU: les phares sont en effet trop grands! (réf. 24396)

HERPA

Un Mercedes Sprinter 'Eismann'

Herpa annonce la sortie d'une Mercedes Sprinter à plateforme conçue pour la vente de produits surgelés à domicile, à l'enseigne de la firme Eismann. Une réussite! (réf. 48866).



Guy Van Meroye



Remerciements à Het Spoor & Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.



La 08503

Les nouvelles automotrices SNCB 'Desiro' de la tranche 08501 à 08595 qui seront aptes à circuler tant sous 3 kV continu que 25 kV alternatif vont être soumises à de nombreux essais, avant d'obtenir l'autorisation de pouvoir circuler seules sur le réseau Infrabel. Au cours de la semaine de Noël 2010, la 08503 a été acheminée à Anvers, pour y accomplir des parcours d'essais sur la ligne 4 à grande vitesse entre Anvers-Central et la frontière néerlandaise. Afin toutefois de ne pas gêner le trafic de cette ligne, ces parcours d'essais se sont déroulés de nuit, lorsque le trafic est inexistant. Au cours de la journée, l'automotrice était alors garée en gare de Noorderkempen.

Photo: Willy Henderikx, le 22 décembre 2010.

Les trains 'Intersoc'

Chaque année, l'organisation 'Intersoc' fait circuler des trains spéciaux pour acheminer des écoliers en vacances de neige à l'étranger. Voici les 2725 et 2713 en tête d'une rame de onze voitures de la firme 'Euro-Express', louées par Intersoc. En provenance de Sierre et d'Aigle (CH), ce train a ramené des jeunes skieurs à bon port à Anvers-Est et retourne ensuite à vide vers Schaerbeek.

Anvers-Est, le 19 janvier 2011. Photo: Max Delie



La 201.010

A l'occasion du départ à la retraite de Dirk Faes – un instructeur SNCB qui a fait beaucoup au cours de sa carrière en vue de préserver de nombreuses locomotives Diesel – un train spécial a circulé entre Anvers-Nord et Essen. Venant en réalité de Schaerbeek (où les voitures K étaient garées), voici ce convoi au passage à Anvers-Est, composé de la 201.010, de trois voitures K et de la 6041: un exemple étonnant de composition mêlant une 201 et une 60, pour une courte rame...

Photo: Max Delie, le 21 janvier 2011.



Textes & photos: Max Delie



LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG 2011

DEPUIS UN AN, N'IMPORTE QUI PEUT GLANER SUR INTERNET TOUTES LES NOUVEAUTÉS DE CETTE FOIRE PLUS D'UN MOIS AVANT SON OUVERTURE, AU POINT QUE L'ON PEUT VRAIMENT SE POSER LA QUESTION DE SAVOIR SI CELA VAUT ENCORE LA PEINE D'ENVOYER UNE ÉQUIPE DE REPORTAGE À NUREMBERG... DES COLLÈGUES NÉERLANDAIS COMPTAIENT ÉGALEMENT BOYCOTTER CETTE FOIRE, CETTE ANNÉE: ÉCONOMES COMME NOS VOISINS DU NORD PEUVENT L'ÊTRE, CETTE FAÇON DE FAIRE LEUR FAISAIENT ÉCONOMISER DES FRAIS DE DÉPLACEMENT, POUR UN RÉSULTAT FINAL ÉQUIVALENT. MAIS QUI AVONS-NOUS RENCONTRÉ DÈS NOTRE ARRIVÉE DANS LES ALLÉES DE LA FOIRE? EUX, EFFECTIVEMENT: FINALEMENT, ILS ÉTAIENT QUAND MÊME VENUS! C'EST QUE LA FOIRE DE NUREMBERG CONSTITUE INDISPUTABLEMENT UNE OCCASION UNIQUE DE POUVOIR DISCUTER DE LA 'SITUATION' AVEC LES IMPORTATEURS ET LES FABRICANTS, AINSI QUE POUR Y DÉNICHER DES MODÈLES PROTOTYPES. CERTAINS PARTICIPANTS RÉUSSISSENT MÊME À GARDER SECRET UN DE LEURS GRANDS PROJETS JUSQU'À LA TENUE DE CETTE FOIRE. C'EST ÇA FINALEMENT QUI FAIT SON CHARME ET NOUS ESPÉRONS QU'IL EN RESTERA BIEN AINSI À L'AVENIR.

Notre rédaction, qui s'était étoffée cette année pour former une impressionnante équipe 'Benelux', vous propose ici un reportage de seize pages sur les grandes nouveautés qui étaient exposées lors de cette Foire. Sans renier pour autant notre intérêt premier pour la Belgique, nous avons aussi prospecté en direction des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg, voire même plus loin. Cette année, les exposants faisaient généralement moins grise mine que l'année passée, même si la crise continue à influencer l'existence même des entreprises concernées. Il nous a également sem-

blé que les grandes marques affectaient une attitude nettement plus prudente que les acteurs de second rang. Peut-être parce que les majors du secteur ont eu à subir des coûts supplémentaires découlant de leur organisation plus importante, ce qui rend les plus petits tirages trop chers. Ils ne laissent toutefois pas tomber notre petit pays pour autant, mais il n'en demeure pas moins que la plupart des initiatives intéressantes émanent désormais de nos petits producteurs nationaux. Entre-temps, certains de ces 'petits' sont devenus de véritables adultes et le modéliste belge ne peut que s'en réjouir.

A première vue, l'initiative prise par Märklin pour essayer de ramener les jeunes vers le train ne semble pas concerner les modélistes que nous sommes: cette firme sort un set de départ contenant un ICE totalement irréaliste, mais qui est solide, facile à accoupler et découpler et surtout... extrêmement bon marché. Cette initiative se doit d'être saluée.

Pour les plus grands garçons que nous sommes, la moisson en véritables nouveautés belges n'était pas abondante, cette fois. Dans le domaine des sons numériques, il y avait bien de quoi glaner ici et là, ainsi que pour la décoration de vos réseaux: de nouveaux produits apparaissent constamment. Ceci étant, énumérer toutes les nouveautés est une tâche impossible: nous avons été obligés de faire une sélection. Mais comme nous ne voulions pas pratiquer une quelconque censure dans ce domaine, un reportage exhaustif et illustré de nombreuses photos paraîtra en même temps que le présent magazine imprimé, sur notre site web www.modelspoor magazine.com, dans la rubrique 'numéro actuel'. De quoi montrer à quel point internet peut influencer notre propos...

ARTITEC

De nombreux modélistes néerlandais seront agréablement surpris par la sortie d'un modèle en H0 de la locomotive à vapeur 3737 des NS. Les principales pièces de ce modèle seront en alliage de zinc, le reste étant constitué de laiton. C'est un moteur Mashima qui entraînera ce modèle, qui sera conçu pour circuler en mode digital. La finition et la peinture seront du niveau de ce que l'on peut attendre d'un modèle en laiton. Cette loco sera disponible en livrée d'origine vert pomme avec filets noirs et rouges des Staatspoorwegen, ainsi qu'en vert gazon et vert olive des NS. Pas moins de vingt variantes différentes seront disponibles, sans compter leur équipement ou non d'un décodeur LokSound ou LokPilot, tant pour courant continu qu'alternatif, en mode

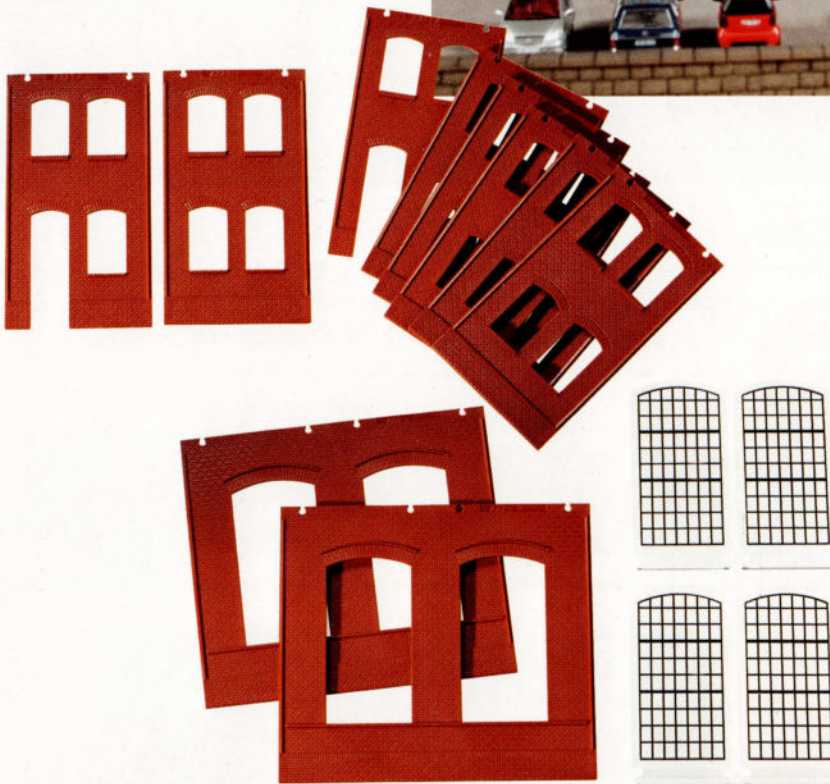
numérique. Le prix d'un modèle en version analogique est de 499 euros, ce qui est à notre avis correct, sûrement si on le compare à celui du set de deux locomotives de la série 6400 de Märklin, qui coûtera 449,95 euros. Prévu également, un modèle d'un véritable wagon tombeau néerlandais destiné au transport de charbon; du type 'GTU' et réalisé en acier, ce wagon a été

construit en 5.190 exemplaires. Son modèle ne pourra manquer sur aucun réseau d'époque II à IV (y compris); il sera disponible en pas moins de 20 variantes.



ADE

La firme ADE renaissante prévoit la sortie d'une locomotive de manœuvres Voith de la série 'Gravita' 10BB, à transmission hydrodynamique. Ce modèle sera disponible en livrée 'Voith' (gris et violet) comme celle de la 'Maxima', ainsi qu'en livrée rouge vif de la DB, où elle forme la série BR 260, avec un effectif prévu de 130 engins. Ses faces d'about de forme inclinée sont destinées à améliorer la vue du conducteur sur les voies.



AUHAGEN

Grande nouveauté dans le programme H0 de cette marque, le système dénommé 'Baukasten', ce qui peut se traduire comme étant un système de boîtes de divers pans de murs au moyen desquels les bâtiments d'usine annoncés l'année passée peuvent être agrandis. Il est évidemment aussi possible de composer un bâtiment d'usine complet au moyen de ces pans de murs, voire même des maisonnettes. Plusieurs types de pans de murs sont disponibles, crénelés ou non. Auhagen propose également des sets de toitures, fenêtres, portes, portails, éclairages de toitures, etc.

Nouveau également, une caserne de pompiers d'usine, ainsi qu'un petit pont. A l'échelle N, nous avons remarqué une petite remise à deux voies et un passage inférieur. A l'échelle TT, Auhagen propose une grande maison de coin, qui peut être assemblée selon trois manières différentes.

B-MODELS

Après une première série 55 en livrée bleue, voici le tour de la livrée jaune: la 5502 va conquérir le cœur des amateurs du Diesel. Et il nous a été assuré qu'on travaillait ferme à la production d'autres versions, dont notamment une type 1800 des CFL.

Le wagon de minerais de cette marque a par ailleurs été élu 'Modèle de l'année' par nos lecteurs; d'autres variantes sortiront bientôt, dont une version en livrée brune et une autre en livrée 'Ar-bed', immatriculée aux CFL. Sont également prévus au programme, les wagons 'Res', 'Regs' et 'Glms/Gkklms'.





BRASSLINE

Brassline est un fabricant français de matériel en laiton, à l'échelle 0. C'est beau, mais cher... Sa gamme est principalement constituée de locomotives à vapeur françaises. Nouveauté pour 2011, un modèle à l'échelle 0 du wagon frigorifique UIC bien connu de 1956, dont pas moins de 6.500 exemplaires ont été construits. Ce modèle en laiton portera un marquage d'époque III au choix en version belge, de NS Interfrigo, de SNCF/STEF, de DB Interfrigo, de CFF/Migros ou encore des FS. Ces wagons peuvent être directement commandés chez leur fabricant, à l'adresse www.brassline.fr.



BRELEC

Notre spécialiste belge en éclairages d'intérieur était également présent à la Foire, un éclairage intérieur convenant pour l'échelle N. Ces tubes éclairants sont disponibles dans toutes les longueurs.

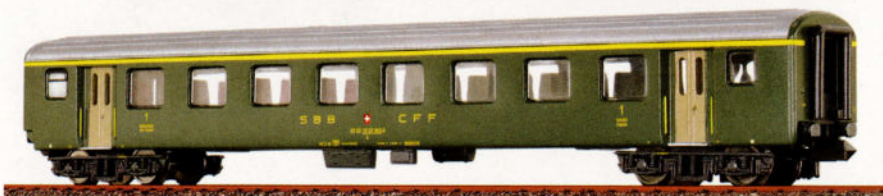
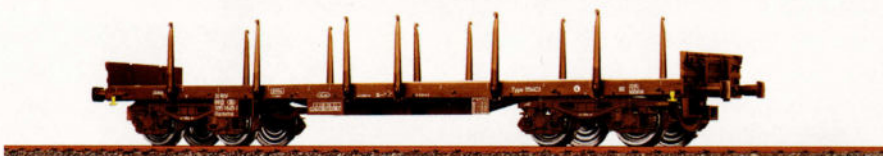
un éclairage intérieur convenant pour l'échelle N. Ces tubes éclairants sont disponibles dans toutes les longueurs.

BRAWA

Suite à l'intérêt croissant porté aux plus grandes échelles, Brawa a également débuté la reproduction d'une série de wagons de marchandises à l'échelle 0 (1/45ème). Les nouveautés dans le programme de 2011 sont un double set de wagons porte-autos Off52/'Laae' de la DB, un wagon tombereau 'Omm52' à portes ouvrantes, un wagon tombereau E037 des CFF et un wagon-silo 'Kfs56' de la DB.

À l'échelle H0, Brawa sortira trois nouvelles locomotives à vapeur, à savoir une P3 et une P5 des chemins de fer bavarois, ainsi qu'une petite loco-tender BR98 de la DRG. Cette année devrait aussi voir la sortie du modèle de la loco Voith 'Gravita' 15BB annoncée en 2010. Cette année, Brawa débutera également la production d'une nouvelle série de voitures voyageurs prussiennes à trois essieux. Une variante belge du type C3 Pr11 (sous deux références distinctes) verra également le jour. Dans le domaine des wagons à l'échelle H0, on notera le wagon à toiture enroulable 'Krmks51/Ts 851' de la DB, ainsi que le fermé 'Gms54/Gls 205' de la DB. Des wagons plats 'Remms' à bogies précédemment reproduits, une variante belge verra le jour, portant le matricule 31 88 395 1849-1; ce wagon portera la livrée brune, avec ranchers basculants (réf. 47104).

À l'échelle N, Brawa annonce la sortie d'un modèle de la Voith 'Gravita' 10BB en livrée



rouge de la DB, comme sa série BR 260. On trouvera également toute une série de voitures DR, des voitures internationales 'de proximité' de la DB et un modèle d'une voiture-pilote du type 'Wittenberger Kopf'. À remarquer à l'intention des adeptes du mo-

délisme d'inspiration suisse, la sortie de la voiture EW II des CFF (version 'AB') en livrée ancienne et moderne. Parmi les wagons reproduits à l'échelle N, pointons un modèle d'un fermé 'Gmhs' du type 'Bremen' de la DRG et de la DB.



BREKINA

La nouveauté la plus intéressante pour le Benelux est indiscutablement le camion DAF DO2000 de 1957. Ce camion typiquement DAF sortira uniquement sous la forme d'un tracteur avec cabine de jour, attelé à différentes remorques. D'autres versions suivront ultérieurement, espérons-le.

Les autres nouveautés sont:

- L'Opel Ascona A, version 1970 à 1975
- L'Audi 80L à deux portes (1972)

- Une Volkswagen Passat Variant I à 4 portes (1974)

- Un minibus Dodge A100

- et une camionnette (1964)

- Un camion Berliet GLR8 (1949-1963)

- Un camion bâché Mercedes L319

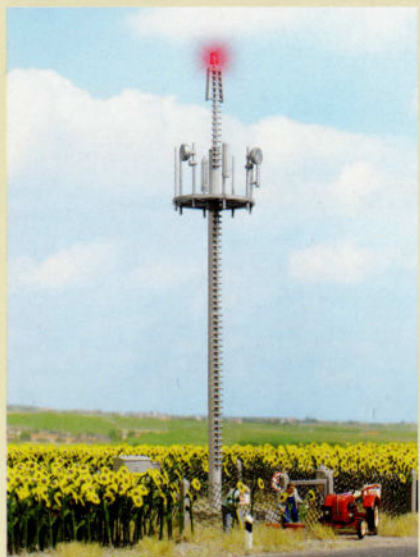
- (dans la série 'Starmada')

- Un camion Mercedes L406

- Une Lada Niva

- La version américaine de la Mercedes classe 'S'.

Brekina ne reproduit pas seulement des autos miniatures, mais reprend également des véhicules ferroviaires dans sa gamme, depuis quelques années: la sortie de l'autorail Esslinger – annoncé en 2010 – est ainsi prévue courant de cette année. Bonne nouvelle pour les adeptes du N: la sortie d'un modèle d'autorail MAN à cette échelle.



BUSCH

La plupart des nouveautés de cette marque sont destinées au marché allemand. Nous avons noté en premier lieu plusieurs nouveaux modèles de bâtiments historiques de fermes, réalisés en bois découpé au laser. De plus petits éléments (niche pour chien, clapier à lapins, pigeonnier, etc.) ont également été réalisés au moyen de la technique de découpe au laser. Amusant également, cette cigogne volante (attachée à un fil métallique). Pour une ligne secondaire allemande, le petit bâtiment en bois de la gare de Kupferzell (avec

ses annexes) conviendra parfaitement.

Dans le domaine des véhicules, le thème de la ferme continue d'être développé, avec une impressionnante série de tracteurs et de remorques d'apparat, constituant une procession champêtre. Comme autres véhicules agricoles, pointons ce nouveau modèle d'un tracteur Porsche Junior 'K' de 1959 et un jeu de remorques à deux essieux. Pour les autos, nous avons trouvé un set de quatre Mercedes, à l'occasion du 125ème anniversaire de cette voiture.





CLASSIX

Cela n'a pas été de soi, mais les premiers modèles M6 de production de cette firme seront bientôt prêts. Les modèles que nous avons eus en mains augurent bien et si Matthias tient sa promesse selon laquelle ses modèles seront en magasin dans cinq semaines, de nombreux modélistes ne résisteront pas à leur charme... Ces voitures M6 seront proposées sous forme de sets de cinq unités. Chaque set – sauf celui destiné au Luxembourg – comportera une voiture-pilote.

Bientôt prêt également à la production, une série limitée de modèles de la série 57 SNCB, reproduits à l'échelle N.

Nous avons pu en outre contempler quelques prototypes d'une série de bâti-



ments petits ou grands, confectionnés en carton découpé au laser. Plusieurs projets sont en cours: la gare de Sijsele (pour la Belgique), les habitations des 'Haarlemmermeerlijnen' et la halte 'Sextant' (pour les Pays-Bas). L'imposant bâtiment de la gare de Trois-Ponts est un autre projet, impressionnant. Il pourra être complété d'un jeu de cabines de

signalisation, d'une halle aux marchandises et d'un petit débarras. Autre élément très joli et qui s'adressera à de nombreux modélistes, cette petite aubette de quai, constituée en fait d'un auvent et de bancs. Cette excellente initiative contribuera à combler le manque de bâtiments disponibles sur les marchés belge et néerlandais.



EPOCHE

Cette marque allemande est spécialisée dans la reproduction de véhicules à l'échelle. Pour 2011, pas de nouveautés dignes de ce nom à mentionner, mais bien quelques variantes intéressantes pour le marché néerlandais, comme cette camionnette portant l'inscription 'Van Houten Kakao', ce Scania 110 avec remorque de Frans Maas, un Scania de Van Gend & Loods et enfin, ce Scania 'Boekhout'.



ESU

Dans ce même numéro, nous vous proposons un test-éclair de la BR 215 ESU; nous avons aperçu pour la première fois ce modèle à la précédente Foire de Nuremberg. ESU en a cette fois dérivé un modèle de la 225. Totalement nouveau cette fois, ce modèle de la locomotive électrique série 151 de la DB; plus de fumée cette fois, mais des pantographes fonctionnels, qui se lèvent pour venir en contact avec la caténaire, ces mouvements lents et réalistes étant effectués à chaque fois que la loco change de sens! Si vous observerez attentivement ce modèle, vous y verrez également des petites étincelles jaillir des roues, jusqu'à l'arrêt complet. Enfin, lors du démarrage de l'engin, on peut apercevoir – et entendre! – un arc électrique à l'intérieur de la salle des machines, lors du changement du couplage des moteurs électriques.

Autre nouveauté: cet adaptateur L.net qui doit permettre de raccorder des régulateurs à main et autres dispositifs de rétro-signalisation d'autres marques aux centrales ECoS. ESU propose en outre son propre module de rétro-signalisation sous le label 'ECoS Detector'. Le produit 'RailCom' est bien connu chez Lenz. 'RailComPlus' en est une évolution, qui sera désormais intégrée dans tous les décodeurs Lenz et grâce à laquelle les décodeurs à partir de la version 7 pourront être mis à niveau au moyen d'un Firmware update. De son côté, ESU va intégrer le système ECoS, ainsi que le nouveau LokPilot et les décodeurs LokSound V4. Une des fonctions de ce système est que la locomotive se signale automatiquement à la centrale. En diminuant les impédances de 100 ou de 50 Ohm à 8 ou 4, les nouveaux haut-parleurs émettent par ailleurs des sons plus puissants.

FALLER

Une bonne partie de la gamme Faller à également pour thème les activités en plein air. Nous avons vu ainsi un petit domaine viticole avec terrasse, une grange transformée en magasin d'antiquités, une grande ferme avec cour intérieure, une péniche faisant office d'habitation et enfin, une porte de ville d'Allemagne méridionale. Le modèle 'Premium' pour 2011 est constitué d'un petit aéroport pour aviation légère. Chez Faller aussi, on trouve des petites maquettes découpées au laser, comme certaines annexes et toutes sortes d'abris présents sur des potagers. A l'échelle N, Faller reproduit une coopérative agricole avec silos, un petit bâtiment de gare et un entrepôt DHL. Le système 'Faller car' est complété de plusieurs véhicules et d'une centrale destinée à piloter les fonctions comme la commande des phares, l'accélération, le freinage, etc.



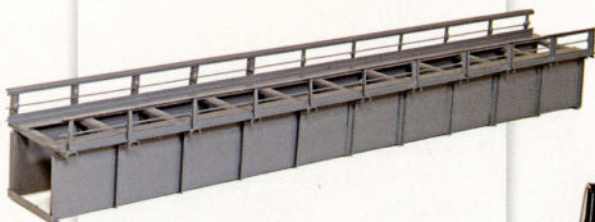
FLEISCHMANN

Pour les amateurs de la vapeur, Fleischmann reproduit en H0 un modèle de la P6 prussienne, dont une vingtaine d'unités ont été cédées à l'Etat Belge après la Première Guerre mondiale. Ces machines y conservèrent leur livrée d'origine et furent rétrocédées dès 1923. A l'intention du marché du Benelux, Fleischmann sort trois variantes de la locomotive à vapeur T9.3 bien connue: en version belge comme type 93 de la SNCB, en version luxembourgeoise comme type 30 des CFL et en version néerlandaise

comme 91054 des NS. Intéressant pour le marché néerlandais, ce modèle de la locomotive-musée 65.018 de la Stoom Stichting Nederland, ainsi qu'une rame 'Plan Y' en livrée moderne. Dans le domaine des wagons, pointons un set de trois tombereaux NS chargés de charbon (d'époque III), d'un wagon-citerne avec guérite de serre-freins portant l'inscription 'De nieuwe Mattex' et d'un wagon-citerne pour acide aux NS. A l'échelle N, nous avons vu une locomotive à vapeur du type T13 prussien, dont une

variante belge sortira également sous la forme du type 99 ancien de la SNCB. Nouveau également, ce modèle de la BR 52 de la DB et de la DR, ainsi qu'une locq électrique BR 183. Pour le marché belge, notons encore ce wagon plat 'Res' à ranchers chargé de ballast (réf. 82806), comme ceux que la SNCB loue au Presnitzalbahnhof. Pour les amateurs des NS, notons la sortie d'un set contenant un wagon tombereau de charbon, un wagon-citerne et deux auto-déchargeant 'Falns'.





HACK

Ce fabricant allemand est connu pour ses ponts ferroviaires métalliques, particulièrement réussis et bon marché. Chaque année, il étend sa gamme. En 2011, il produit un pont métallique à l'échelle N à traverses pleines, tant pour simple que pour double voie.



HAG

Le programme de cette marque est axé sur son marché intérieur suisse. Nouveautés pour 2011: cette rame quadruple GTW 2/8 et la nouvelle locomotive électrique de manœuvres Ee 922 des CFF. La seule pièce

belge chez HAG est un wagon-citerne Solvay (réf. 78022) qui est désormais repris au catalogue et qui sera disponible au début de cette année; son tirage est limité à 300 exemplaires.



HEKI

Le déjà impressionnant programme de matériel pour paysages sera encore complété en 2011 par une série de nouveaux arbres feuillus, des mélèzes et de gazon. Comme à l'habitude, les nouveaux produits Heki sont présentés sur de beaux dioramas, qui justifieraient à eux seuls un reportage, ce que nous ferons dans un prochain numéro.



HERPA

Cette firme a véritablement distillé ses nouveautés pour l'année qui vient: une Borgward Isabella, une Opel Kadett B Coupé Rallye, une Skoda MB1000, une BMW X3, une Trabant Tramp, une Mini

Cooper S Countryman, une Vespa 50R en une GAZ69. Intéressant également pour le marché belge, un set quadruple pour le transport d'éoliennes, de la firme Adams d'Eupen.

HOBBY TRADE

Les locomotives Diesel ME26 – qui ont circulé à une certaine époque aux CFL – sont maintenant disponibles en d'autres teintes, comme celles de la 'Nord-Ostsee-Bahn'.

JOSWOOD GMBH

En 2011, cette firme de Düsseldorf étend de façon sensible sa gamme de kits à assembler découpés au laser. L'accent est surtout mis sur les bâtiments industriels de la région allemande de la Ruhr. En ce qui nous concerne, la reproduction du hall d'usine de la firme Carl Urbach – d'après le véritable bâtiment situé à Krähwinkelbrücke – nous a particulièrement plu. Impressionnants également, ces bâtiments de la mine 'Minister Achenbach', qui fut ouverte en 1897, pour fermer définitivement en 1992. Pour ceux qui ne disposent toutefois pas d'assez d'espace sur leur réseau pour un tel site industriel, ils trouveront bien un coin pour planter cette belle cheminée industrielle à huit pans d'une hauteur de 40 cm et dont l'original est visible sur le site d'une brasserie en Thuringe.



LEMKE/HOBBY TRAIN

Sur le stand de ces firmes, on pouvait découvrir les premiers prototypes en H0 de l'Ostende-Wien Express', annoncé au cours de l'année passée. Ce train roula pour la première fois entre Ostende et Vienne le 1er juin 1894. La livraison de ces modèles aura lieu pour la fin de cette année, tandis qu'une version à l'échelle N est pour l'instant à l'étude.

Autre bonne nouvelle pour les adeptes de l'échelle N, la sortie d'un nouveau modèle d'un wagon plat 'Remms/Rmms' sur bogies, à ranchers. Outre différentes variantes allemande, française et italienne, ce wagon sortira également en version belge sous la référence 23864, en livrée verte d'époque V.

La gamme 'Minis' d'autos et de camions à l'échelle N sera étendue grâce à la production d'un T2 Transporter Volkswagen, en version minibus et en version camionnette.



KIBRI-VIESSMANN

La principale nouveauté chez Kibri (propriété de Viessmann) est la bourreuse Plasser & Theurer 09-3x, qui sortira à la fois en version Infrabel qu'en version Strukton. Il s'agit d'un modèle prêt à l'emploi pourvu d'une motorisation, de phares s'allumant en fonction du sens de marche et d'un décodeur qui permet d'actionner plusieurs fonctions mobiles comme les outils de bourrage. Ce modèle sortira en version tant courant alternatif que continu.

Kibri complète en outre sa gamme d'engins de chantier prêts à l'emploi par une régaleuse routière Strabag, une asphaltieuse Demag, un rouleau compresseur Strabag, une fraiseuse Wirtgen et une pelleuse Liebherr 974 munie d'un pic de démolition. Il s'agit de modèles fonctionnels, pourvus de phares à Leds. Dans le domaine des bâtiments, notons cet intéressant auvent en bois, une serre éclairée et une pergola.



KLEINSPoor

Le 'constructeur maison' de matériel à l'échelle H0 trouvera chez cette firme un nouveau wagon ACTS chargé de trois conteneurs GTF (!), une nouvelle caisse pour une

'Plan K' sur base d'une 'Plan D' de Roco, une version améliorée d'une voiture ABec 8500 ainsi que d'une voiture d'entretien, égale-

ment corrigée. Ces kits sont constitués essentiellement de pièces en résine ou en métal blanc.

LENZ

Le nombre de nouveautés techniques chez Lenz est plutôt réduit, cette année aussi. Nous avons noté une interface Digital Plus qui rend possible de raccorder la centrale digitale à un ordinateur ou un routeur, via un port USB ou Ethernet. Il sera alors possible de piloter vos convois au moyen d'un Smartphone, d'un i-phone ou d'un i-pod! Les décodeurs Standard+ et Silver mini+ de nouvelle génération peuvent être utilisés aussi bien comme décodeurs fonction ou décodeurs pour locomotives.

Chez Lenz, l'accent est mis sur l'échelle N. Nouveauté dans le catalogue de cette firme, une locomotive de manœuvres V20, une V100 en version d'origine, une nouvelle V36 avec empattement court et l'incontournable V160 (future BR 216), reproduite en deux versions d'époque IV. Bonne initiative de Lenz, le fait d'annoncer que certains modèles sont en cours d'étude: on essaye ainsi d'éviter les doublons. Une nouvelle particulièrement intéressante pour les modélistes d'inspiration belge est le fait que tant la BR 38 (la P8, type 64 SNCB) que la BR 50 (type 25 SNCB) et encore la BR 94 (type 98 SNCB) sont repris au programme. Quant à savoir si ces modèles sortiront un jour en version belge, c'est une autre histoire: les modélistes devront peut-être adapter eux-mêmes leurs modèles à l'échelle



0 (tout comme en H0), mais au moins, ils disposeront d'une bonne base. La gamme de wagons est également étendue au moyen de

quatre nouveaux modèles allemands. Dans la catégorie des voitures, Lenz annonce la sortie des 'Silberlinge' allemandes bien connues.



LILIPUT

Les locomotives Diesel des années soixante semblent être à la mode, pour l'instant. Liliput aussi sort en H0 un tout nouveau modèle de la BR 225 en rouge Railion et marquages d'époque V. Original aussi, le fourgon Diesel VT 69000 de la DB. Pour les wagons, nous avons noté un nouveau wagon-silo 'Uacms' de la DB. La gamme Liliput à voie étroite a sensiblement été étendue par une série de nouveaux wagons à trois essieux. A l'échelle N, un modèle de la locomotive électrique E 44.5 de la DB datant de l'époque IV est annoncé. Au 1/160ème aussi, nous avons remarqué un nouveau wagon-silo 'Uacms' et un wagon-citerne sur bogies, d'époque III. Aucune nouveauté belge ou néerlandaise n'a toutefois été annoncée.



LS-MODELS

Ces dernières années, LS Models s'est de plus en plus consacré au marché français d'abord, au marché allemand ensuite. La liste des modèles belges prévus pour reproduction n'en est pas moins impressionnante. Nous avons déjà pu photographier quelques prototypes des voitures 'ICRm' néerlandaises.

L'annonce la plus récente de cette firme concerne la gamme complète des voitures I6, ainsi que toute la série des voitures M4. Il a en outre été

confirmé que les voitures M6 seraient disponibles cette année encore. La conception et le développement des nouvelles automotrices 'Desiro' est également en cours: le fait qu'il s'agit d'un matériel international – dont des versions étrangères pourront être produites – joue évidemment un rôle important. La série 18 (II) de la SNCB est également prévue. Elle fera l'objet d'une compétition avec la SNCB: qui, du modèle ou de l'engin réel, circulera le premier sur des rails...?

MAKETTE

Martin Klinger, le chargé d'affaires allemand et instigateur de la marque, a une prédilection pour les chemins de fer français et belge. Pour le marché français, ceci se traduit par la sortie prévue d'un nouveau wagon céréalier à deux essieux du type 'Fauvet Girel' et d'un set constitué d'un wagon plat sur bogies chargé d'une poutrelle en béton et de deux wagons-allonges. Du wagon de coke bien connu, un certain nombre de versions sortira en

2011. Le wagon porte-autos annoncé l'année passée devrait finalement être disponible cette année.

Nouveauté particulièrement intéressante pour le marché belge, le tout nouveau modèle du wagon tombereau du type 'E' à empattement long. Ce wagon sort en set de trois unités, portant les marquages d'époque III (réf. 4112) ou d'époque IV/V. Nouveau également pour la Belgique, un long wagon plat sur bogies.

Martin Klinger est également un fan de Citroën et va produire des automobiles exceptionnelles de cette marque sous le label 'Collec'Cit'. Pour 2011, il s'agira de la DS 'Le Dandy', de la DS 'Rallye', de l'ambulance XM 'Tissier', pour n'en citer que quelques-unes. Une camionnette Citroën du type U55 sera en outre offerte dans un set contenant un wagon céréalier et une figurine...



MÄRKLIN

Les nouveautés de cette marque étaient déjà connues avec la Foire. La rame Thalys PBKA est un modèle particulièrement réussi, dont les deux motrices seront... motorisées. Le set de base sera constitué des deux motrices et de deux remorques intercalaires, qui pourra être étendu par trois sets de deux remorques, ce qui permettra de constituer une rame Thalys complète à dix caisses. L'ensemble sera raccordé électriquement au moyen de coupleurs d'attaches conducteurs de courant et alimenté par la motrice de tête. La rame sera en outre pourvue

d'un aménagement intérieur et sonorisée. Cela n'étonnera personne d'apprendre qu'il faudra compter 890 euros pour une rame complète et 470 euros pour le set de base. Une rame SNCB et une rame NS seront reproduites. Leur livraison est prévue pour mars prochain.

Après l'été, nous pouvons alors nous attendre à la sortie d'une Traxx 2, une série 28 de la SNCB; il s'agit d'une variante aux formes de toiture légèrement différentes. Avec son prix de 130 euros, la 2803 constituera certainement un modèle d'entrée de gamme pour tout modéliste pratiquant l'époque VI. Pour l'époque IV, Märklin sortira une double traction de série 59 en une série unique destinée à la Belgique et

au Luxembourg, également pour la fin de cette année. Les deux modèles seront motorisés. Une des deux locos sera uniquement pourvue de phares pouvant être éteints, l'autre disposant de fonctions 'éclairage' et 'sono' éteintes. La 5917 porte la livrée jaune, tandis que la 5929 porte la livrée verte. Une version verte à quatre phares n'avait pas encore été reproduite par Märklin.

Notons encore dans la catégorie des wagons un set de cinq wagons auto-déchargeant à grand volume 'Fals' en livrée brune portant le logo 'Xpedys' ou d'un set de cinq wagons à minerais de teinte grise, immatriculés aux CFL et portant le logo Arbed.

Eurorailscout a fait transformer l'automotrice néerlandaise mP 3024 en train de mesures numéroté BRT 08 JIM. Märklin a fait de même et sortira cet engin en 2011, dans sa livrée actuelle. Pour ce faire, les moules de cette automotrice ont fortement été adaptés. Les locos de la série 6400 des NS roulent souvent en unités multiples. Märklin produit deux de ces locos dans un set, dont une est motorisée, tandis que l'autre est sonorisée. Il s'agit d'une série unique prévue pour les Stores & Shops de Märklin. Autre série unique, un set de deux locos de la série 1100 avec nez de protection, un set de trois wagons 'Eanos', trois wagons porte-conteneurs de Vos Logistics et une 1800 des NS accouplée à cinq voitures ICL.



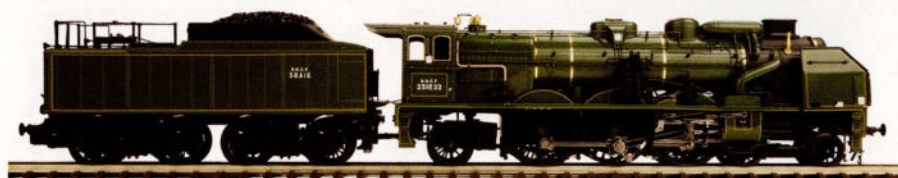


MOEBO

Le fabricant allemand de petites séries Dirk Möller sort en 2011 un jeu de nouveaux bâtiments découpés au laser, la plupart étant d'inspiration prussienne. La petite cabine de signalisation 'Baruth' est disponible en trois échelles (H0-N-TT). Nouveautés également: l'habitation de service pour deux familles et un plancher en véritable bois pour wagon tombereau.

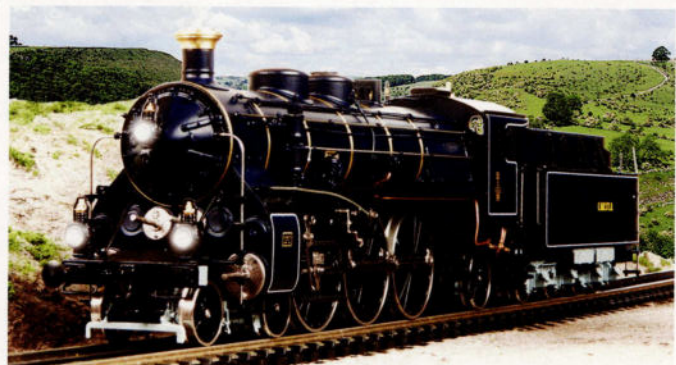
MTH

La firme américaine MTH existe depuis 30 ans déjà, mais est quasi inconnue en Europe. Cela va toutefois changer, car la distribution de cette marque en Europe est désormais dans les mains de Busch et plus important encore, MTH produit des modèles européens aux échelles H0 et O, à des prix intéressants. En H0, MTH annonce la sortie d'un modèle de la locomotive à vapeur allemande S 3/6. Le premier-né à l'échelle O est un set de cinq voitures CIWL que nous avons présenté dans notre rubrique 'Nouveautés'. Pour remorquer une telle rame, un modèle de la locomotive à vapeur 231 E française – une Chapelon – sera reproduit. Autre train qui sera reproduit en modèle réduit: le Rheingold. Outre un set de cinq voitures, une locomotive à vapeur du type S 3/6 adaptée à l'échelle O sera également reproduite. Pour les amateurs du matériel moderne à l'échelle O, MTH annonce un modèle de la Taurus et de la Traxx, toutes deux en différentes variantes. Pour les wagons, nous avons noté un wagon tombereau 'Eaonos' particulièrement intéressante, dont une version



bleue néerlandaise et un wagon-citerne 'Zans' sur bogies. Pour les amateurs d'an-

ciens matériel roulant suisse, on note une série de wagons fermés à deux essieux.

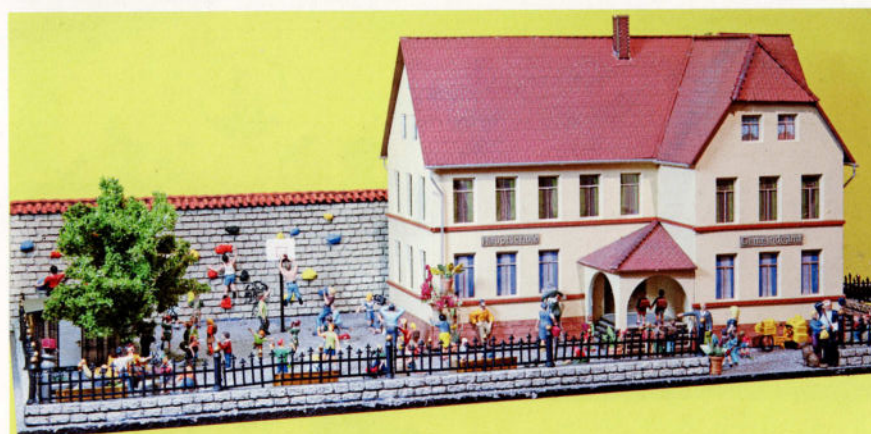


NOCH

Cette firme fête ses cent ans d'existence cette année, mais déborde de santé et d'ambition. Pour les nouvelles figurines de la marque, les festivités sont également au centre des ses préoccupations. Une nouveauté: une piste de danse digitale micro-motion, sur laquelle trois couples habillés du costume traditionnel allemand en cuir exécutent trois danses différentes. Pour les amateurs de motos et de mobylettes classiques, Noch produit en H0 six deux-roues classiques sous le label 'Classic Bikes'. Nous y avons reconnu une BMW R60 avec ou sans side-car, une Zündapp KS 50, une Kreidler Florett RS, une Norton Commando 850 et une Honda CB 750.

Pour ses nouveaux bâtiments, Noch a délibérément opté pour des kits à assembler découpés au laser: nouveauté dans cette gamme, la gare de Tannau. Il s'agit d'un bâtiment de type unifié que l'on retrouve en de nombreux endroits le long des lignes de Bavière et de Thuringe. Cette gare est reproduite aux échelles H0, TT et N (sortie prévue: juin 2011). D'autres nouveaux bâtiments en H0 découpés au laser sont le restaurant 'De groene boom', la maison communale et son école attenante et enfin, une petite chapelle. En TT et en N, Noch reproduit également une petite église, une maison et un atelier, également confectionnés en carton au laser et en plastique. Dans le cadre du thème de l'année exploité pour l'instant chez Märklin - du minerai à l'acier - Noch reproduit en série limitée un modèle de la petite mine 'Victoria', un complexe industriel qui peut également trouver place sur un petit réseau modèle. Noch propose également des plaques de construction gravées au laser, destinées au modélisateur constructeur.

Un élément particulièrement intéressant



sur les petits réseaux: une plaque tournante à segment, grâce à laquelle des locomotives peuvent être changées de voie, malgré un espace disponible très réduit. Trois voies de raccord sont disponibles, tandis que cette plaque tournante à segment (à l'échelle H0) est utilisable tant en système '2-rails' que '3-rails'. La plaque proprement dite convient pour des locomotives d'une longueur maximale de 13 cm. Le modèle prêt à l'emploi est pourvu d'un décodeur digital. Sa livraison est prévue pour le 4ème trimestre de cette année.

Cette année encore, Noch sortira en collaboration avec les arrière-plans Jowi quelques

CD, afin de constituer des arrière-plans en trois dimensions. Même le carton des bâtiments qui servira pour l'impression est fourni conjointement. La série 'Laser-cut minis' sera étendue en 2011 au moyen de différents sets de fleurs et de plantes hyperréalistes (en H0). Noch est encore distributeur pour l'Europe des produits de la firme américaine Classic Metal Works, qui reproduit des automobiles et des camions américains aux échelles H0 et N. Une nouveauté cette année dans cette gamme: le modèle en H0 d'un pick-up Chevrolet de 1940.

N160

N160 est un nouveau fabricant français de matériel à l'échelle N. Derrière ce nom de firme se cachent les mêmes personnes de Brassline, mais pour l'échelle N, ces derniers misent manifestement sur le modélisateur 'lambda'. Intéressant surtout pour le marché de l'Hexagone, ce wagon céréalier à deux essieux, datant des années cinquante. Ce modèle est disponible tant en livrée d'époque III que IV.





OLAERTS

Sur le stand Brelec, on pouvait admirer un prototype du modèle de la type 53 reproduite par Olaerts. Bien que ce modèle n'était pas encore entièrement terminé, nous pouvons déjà vous en dire qu'il semblait particulièrement réussi.

Os.Kar

Cette marque italienne produit à l'intention du marché français une BB 75000 SNCF 'Fret' et une autre SNCF 'Infra'; la première porte la livrée verte, blanche et grise bien connue, tandis que la seconde une livrée d'un jaune pétant.



PIKO

L'annonce de la sortie d'une locomotive belge contemporaine n'est pas habituelle chez Piko. En H0, la série 28 sera ainsi reproduite comme modèle 'Expert' à un prix intéressant, tant pour 2 que pour 3 rails. Ce modèle ravira donc sans doute nombre d'adeptes du 2-rails. Dans sa gamme 'Hobby' et après des années d'incertitude, la sortie d'une automotrice Benelux 'tête de chien' est enfin annoncée, tant en version belge que néerlandaise. Dans la gamme 'Expert', la 1583 des CFL Cargo – une loco Diesel du type G1206 – sortira en livrée noire. Les voitures 'Corail' de la SNCF en livrée régionale 'Alsace' – visibles tous les jours en Belgique sur un train Bruxelles – Bâle – seront proposées sous forme d'un set contenant une voiture de 1ère et de 2ème classe; un autre set contiendra deux voitures de 2ème classe. Rien de belge à l'échelle N, mais bien quelques locomotives françaises (BB 461 000, BB 26160, 25605, 525630) et des voitures 'Corail'. Pour la voie 'G' enfin, notons comme véritables nouveautés, une loco BR 194 et deux voitures 'Silberlinge'.

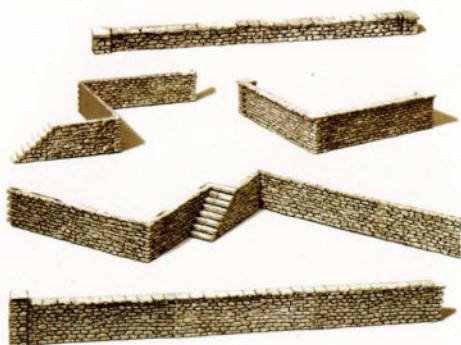


PREISER

Chaque année, Preiser surprend les visiteurs de la Foire au moyen de nouvelles figurines, même à l'échelle... 1/1. Avec un public essentiellement masculin, rien d'étonnant à ce que se soit les modèles féminins de Preiser qui suscitent le plus d'intérêt... Mais comme modélistes, nous ne laissons pas facilement distraire par l'une ou l'autre donzelle affriolante de notre 'core business', à savoir les véritables nouveautés, du moins celles que nous oserions ramener chez nous, à la maison... Au sein d'une gamme étendue, citons en H0 quelques sets dont une scénette de



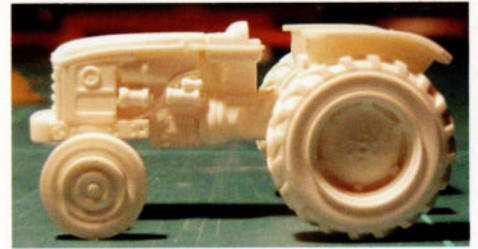
pique-nique, des enfants en train de jouer ou encore des figurines autour d'un muret. Ce dernier est par ailleurs disponible séparément, au sein de la vaste gamme de Preiser; ils sortent du lot par leur très belle gravure. A l'échelle N aussi, Preiser propose une série de nouvelles figurines, peintes avec un soin tout particulier. Dans le domaine des accessoires, nous avons remarqué quelques charrettes tournant autour du thème de la vigne.





PSK

Ce fabricant de modèles en TT basé à Haarlem propose un wagon tombereau du type 'Ommv72'. Ces wagons ont été spécialement conçus pour transporter des marchandises en vrac, avec des possibilités de déchargement limitées. Les deux moitiés du bac peuvent être soulevées vers le haut hydrauliquement, de façon à ce que le chargement sorte par le milieu du wagon.



Rétro 87

Rétro 87 est le label sous lequel la marque française SAI produit ses modèles d'autos miniatures à l'échelle H0. Nouveautés cette

année, une Simca 5 (1936-1949), deux tracteurs Renault, un camion benne Berliet GBH 12 et une bétonneuse Berliet PMH12.



ROCKY RAIL

Rocky Rail étend continuellement sa gamme de wagons porte-conteneurs à l'échelle N.

RIETZE

Une nouveauté marquante est le modèle de la Fiat 500C 'Topolino', une 'chapeau boule' et prédécesseur de la Fiat 500 bien connue. La Renault NN sort cette année dans la version 'Landaulet', qui était surtout prisée par les exploitants de taxis. La gamme des camions de pompiers est en outre étendue au moyen de trois nouveaux véhicules.

T4T Technology for train

Un système particulièrement joli qui procure une dimension supplémentaire à la circulation en mode digital sort sur le marché, grâce à la firme T4T. Ce système est constitué de deux decodeurs destinés à être installés à bord de chaque wagon ou voiture, associés à des coupleurs d'attelages automatiques et conducteurs de courant. T4T considère le train comme un ensemble

pour créer suffisamment de simplicité dans la commande de toutes les fonctions ferroviaires, comme les phares et les attelages, via une seule adresse DCC. Découpler par exemple s'effectue au moyen d'un simple bouton (de fonction) sur la centrale, ce qui a non seulement pour effet que la loco avance d'un cran, mais aussi que le feu de fin de convoi du dernier véhicule de la rame

s'allume automatiquement! Des prises de courant individuelles sur chaque véhicule ne sont en outre plus nécessaires. Accoupler et découpler se réalise très rapidement. Vu le prix de 30 euros par véhicule, ce système nous paraît idéal sur des réseaux d'exposition, où les manœuvres sont fréquentes.



T-GAUGE Series

Pour ceux qui estiment que l'échelle Z est encore trop grande (!), voici l'échelle 'T', à savoir un train miniature au 1/450ème mis sur le marché par le fabricant chinois 'T-Gauge Series'. Sa gamme se limite à trois rames japonaises et une locomotive Deltic britannique, tandis qu'un ICE allemand est en préparation. Le détaillage est plutôt réduit. Nous voyons cela comme décoration sur un réseau de jardin à l'échelle 1, ce qui fait que l'idée n'est pas aussi sottise qu'il n'y paraît...



RIVAROSSO

Rivarossi continue sa production de rames néerlandaises. A remarquer l'annonce de la sortie de la rame Thalys 4343, après l'annonce faite par Märklin de la sortie d'une (autre) rame Thalys. La rame Thalys de Rivarossi pourra être formée au moyen d'un set constitué de deux motrices – dont une seule sera motorisée – et de deux remorques intercalaires, ainsi que de deux autres sets de complément comportant chacun trois remorques intercalaires. Pour varier quelque peu le type de modèles sur votre réseau, vous pourrez par ailleurs acquérir une rame NS quadruple à deux niveaux du type VIRM en livrée rouge et blanche 'OV Chipkaart' ou en livrée jaune agrémentée d'une peinture artistique et du slogan 'Lekker lezen'.

Une version en jaune de l'automotrice double 'Mat 46' bien connue complétera cette série. Par ailleurs, 200 voitures-pilotes DDM sont encore disponibles. Complétées par des voitures intermédiaires, des rames



triples DDM peuvent ainsi être constituées.

La belle loco de la série 1300 bénéficie de nouvelles traverses de tête, avec phares et signaux de queue. Equipée de nouveaux pantographes 'ciseaux', vous pourrez faire se rencontrer la 1304 'Culemborg' avec la 1313, cette dernière étant équipée de pantographes unijambistes.

Le parc des wagons NS à l'échelle H0 sera étendu au moyen d'un set de deux wagons à ranchers du type 'Kbs' portant des tuyaux van Leeuwen, d'un wagon fermé S-CHO portant l'inscription 'Alleen voor GIST depotstation DELFT' et enfin, par les wagons auto-déchargeant du type 'Tds', déjà précédemment annoncés.



ROCO

Aucune nouvelle locomotive à découvrir chez ce fabricant autrichien. Roco annonce bien un set d'une version améliorée de la .5319 à 'cabines flottantes' (voir TMM n° 48), accompagnée de quatre auto-déchargeants 'Fbl' (voir TMM n° 88). Le matricule .5319 n'a pas encore été reproduit jusqu'à présent. Nouveau également, ce wagon tombereau à quatre essieux du type 'Fas' d'époque V de B-Cargo en livrée verte et ce wagon à parois coulissantes à quatre essieux, également de B-Cargo. Les voitures I6 ont déjà été rééditées en livrée 'new look', par le passé. Cette année, ce sera au tour de la livrée 'Memling' à être à l'honneur: une voiture de 1ère classe et deux de 2ème sont reprises au programme de la marque. Il faut encore y ajouter une voiture-couchettes de 2ème classe en livrée violette à bandes roses (I6 Bc 10). Toutes ces voitures se situent à l'époque V.

Pour les Pays-Bas, notons encore un set de départ contenant la 2260 et trois wagons (un tombereau, un fermé et un à parois coulissantes), y compris un ovale de voies et un régulateur électronique, le tout pour 119 euros!

Outre les nombreuses variantes de teintes des modèles précédents, les adeptes des NS peuvent s'attendre à une véritable nouveauté: une rame quadruple 'Plan T'. Ce modèle portera la livrée des années '70, à savoir vert avec une large bande chamois.

SAECHSISCHE WAGGONFABRIK STOLLBERG

La 'Saechsische Waggonfabrik Stolberg' est le fabricant du modèle de la locomotive 'Maxima' de Voith. Maintenant que ce modèle est en production, il est temps de penser à un nouveau projet. Il a été opté pour un modèle de la Deutz DG 1000/DG 1200, une locomotive Diesel allemande qui a été conçue pour l'industrie privée. Le modèle de la Deutz DG 1200 B'B'M de Strukton est susceptible de nous intéresser.

UHLENBROCK

Uhlenbrock annonce une série de décodeurs améliorés, tant pour la voie N, TT que H0. Pour intégrer les sons dans ces décodeurs, l'adaptateur de chargement IntelliSound a été pourvu d'une prise USB, tandis que pour l'été prochain, le software sera disponible sous le label IntelliSound Susi-SoundManager. Grâce à ce dispositif, il sera possible de charger quatre sons au format 'wav'.



STANGEL

Si vous êtes à la recherche de bâtiments réalistes aux échelles H0, 0, I ou II, allez prospecter du côté de la firme polonaise Stangel. Quelques bâtiments de cette firme pouvant convenir sur

un réseau modèle d'inspiration belge étaient exposés à Nuremberg. Il ne vous 'reste' plus qu'à les assembler: les pièces sont principalement constituées de carton.

TILLIG

Chez Tillig, nous avons aperçu un nouveau tombereau néerlandais 'Eanos' de NS-Cargo avec un chargement de mitrilles, datant de l'époque V. En outre, on peut voir un certain nombre de beaux autorails allemands et de remorques, qui conviendront bien sur un petit réseau champêtre.

TRIX

Chez Trix, le Thalys sortira également, tout comme chez Märklin. Les motrices ne sont pas digitales, ce qui rend le set de base moins cher de 80 euros par rapport à celui de Märklin. Ces motrices sont toutefois équipées d'une fiche à 21 pôles. Les autres nouveautés belges sont exclusivement réservées aux adeptes du 3-rails. Les wagons sont évidemment disponibles avec des essieux isolés. Chez Minitrix, nous avons noté un set de dix wagons céréaliers portant les inscriptions Cita, Transcéréales et TMF-Cita, tous immatriculés à la SNCB. Pour le marché néerlandais, on trouve un set de douze wagons auto-déchargeant du type 'Fals' des NS.



VAN BIERVIJET

Sous son propre label, ce commerçant sortira pour la fin 2011 une automotrice 'Banlieue' de la SNCB (une 'AM86', dite 'masque de plongée'); ce type d'engin n'a encore jamais été reproduit jusqu'à présent. Vers le milieu des années '80, la SNCB a commandé 52 automotrices de ce type, qui conviennent très bien pour des services omnibus. Avec leurs faces d'about caractéristiques, ces modèles constitueront une apparition étonnante sur nos réseaux.

Après la version bleue et la version verte des prototypes de la série 60, voici maintenant la livrée jaune prête à la vente. No-



tons enfin que les locomotives de la série 23 sont attendues pour la fin de cette année.

VISSMANN

Viessmann aussi se lance dans l'échelle zéro. Nouveautés: un signal lumineux et un autre mécanique – tous deux allemands – ainsi qu'un poteau d'éclairage courbé, des éléments intéressants pour décorer un réseau à l'échelle 0 d'inspiration allemande. Également d'inspiration allemande mais en

H0, cette jolie passerelle à signaux supportant deux signaux lumineux de la DB. Cette passerelle est constituée de métal finement gravé, les signaux proprement dits étant constitués de Leds. On retrouve des Leds dans les



nouveaux candélabres pour rues de Viessmann et dans les éclairages intérieurs pour voitures. Quant aux quelques nouvelles figurines mobiles, elles sont toutes inspirées du Far-West, aux Etats-Unis.



VOLLMER

A l'occasion du 125ème anniversaire de l'automobile, Vollmer sort un mémorial en l'honneur de Gottlieb Daimler. Il s'agit de la reproduction fidèle de la maisonnette de jardin dans laquelle Gottlieb Daimler a assemblé la toute première automobile

de l'Histoire. Autre nouveauté dans le programme Vollmer, un centre de plein air avec fête printanière, un Mc Café complétant le Mc Donalds et un magasin de bricolage Obi. Enfin, la reproduction d'un sauna finlandais à grande baie vitrée, per-



mettant d'apercevoir des figurines très peu revêtues: un spectacle réservé à la gent masculine, bien entendu...

Texte: Gerard Tombroek, Luc Doods,
Guy Van Meroye

Photos: Gerard Tombroek, Luc
Doods & les fabricants



La 6002 SNCB de Roco



L'engin réel

Les premières locomotives Diesel de ligne belges furent souvent caractérisées par leurs belles livrées: pensons par exemple à la type 201 (future série 59), avec sa caisse à deux tons de vert et l'étoile sur ses faces d'about, ou encore à la 204 (future série 54) portant fièrement une roue ailée sur les nez. Mais de telles livrées nécessitaient beaucoup de travail lors des opérations de révision et lors de réparations, raisons pour lesquelles la SNCB décida d'adopter une livrée verte plus simple, à partir d'avril 1960. Cette livrée ne serait d'ailleurs pas seulement appliquée aux locomotives existantes, mais aussi aux nouvelles locomotives Diesel qui seront commandées ultérieurement à l'industrie nationale.

Caractéristique principale de cette livrée simplifiée: la caisse de l'engin était peinte intégralement en vert foncé. Le toit, les traverses de tête et les bogies étaient quant à eux de teinte noire. La caisse était toutefois agrémentée en son milieu d'un fin bandeau horizontal de teinte jaune. Pour les nouvelles locomotives neuves à l'époque – les types 200, 205 et 210 – une livrée un peu moins sobre fut quand même dessinée: la bande jaune descendait obliquement vers le bas sur les phares et les faces d'about. Cette large bande fut complétée par un bandeau de dix cm de large peint juste sous le pavillon, ainsi que par une très fine ligne à hauteur du châssis, ce dernier étant peint en noir.

La 6002 – encore numérotée 210.002 à

l'époque – fut la 2ème locomotive prototype du type 210 à sortir des halls de montage de Cockerill, en 1961. Mais au lieu de porter la livrée standard – ou une livrée légèrement différente – elle avait été peinte dans une livrée très originale: la caisse était entièrement vert foncé, y compris le châssis; juste au-dessus de ce dernier, une bande de teinte jaune de 30 cm de largeur avait été apposée, cette bande marquant un angle vers le bas à hauteur de l'angle de pliage des cabines de conduite, pour continuer horizontalement sur les jupes des tampons. Au-dessus de la ceinture de caisse, une fine bande jaune aboutissait sur

les nez sous la forme d'un large triangle, pointe vers le bas. La grille d'aération entre les simples phares était également peinte en jaune. Ce fut indiscutablement la livrée la plus originale que la SNCB ait compté parmi ses engins Diesel...

Et heureusement d'ailleurs qu'elle ne fut appliquée qu'à un seul exemplaire (!), mais ceci fit de la 210.002 un véritable 'oiseau rare'. Lors d'une première révision intermédiaire, le châssis sous la bande jaune fut repeint en noir. Lors de la renumérotation à quatre chiffres, cette loco devint la 6002, tout en



Cette photo de Max Delie a été prise alors que la 210.002 était encore affectée à l'atelier de Schaerbeek, en juillet 1961. On aperçoit bien la teinte verte du châssis, qui ne deviendra noir que plus tard.

gardant son étrange livrée jusqu'en 1978, lorsqu'elle fut repeinte dans la livrée jaune et verte traditionnelle. L'utilisation sur un réseau de cette 6002 est donc limitée à l'époque IV, plus précisément entre 1971 et 1979.

Le modèle réduit

Pas mal d'encre a déjà coulé au sujet des modèles des 'protos' de la série 60... Rien d'étonnant à cela, avec deux fabricants qui sortent le même modèle quasi au même moment! Après la sortie d'une série 60 verte, d'une jaune et de la bleue, voici le tour de la 6002 à simples phares. Van Biersvliet a présenté 'sa' 6002 lors de notre dernière 'Grande Expo' et voici maintenant le tour de Roco, qui a sorti son propre modèle encore avant la fin de l'année 2010, juste... trop tard toutefois pour paraître dans notre TMM n° 100.

D'un point de vue technique, il n'est pas nécessaire de présenter la série 60 de Roco: nous vous renvoyons simplement à ce que nous en avons dit dans notre TMM n° 89, ainsi qu'à notre test comparatif de la 6005, paru dans notre n° 95. La 6002 présente des faces d'about modifiées, à simples phares. Les phares blancs s'allument en fonction du sens de marche de l'engin. Les Leds blanches émettent une belle lumière blanche, à ton chaud. Dommage quand même que Roco n'ait pas eu recours ici à des Leds rouges et blanches, de façon à présenter des feux rouges à l'arrière.

La mise en peinture de cette loco est très fine, la peinture jaune étant bien couvrante et très bien délimitée. Une série de détails distingue



Une vue rare de la 6002, lors d'un parcours à vide (photo: collection Max Delie).

cette 6002 de la 6001, déjà reproduite auparavant: sur la 6002, les pare-brises sont entourés d'un cadre argenté, ainsi que la grande fenêtre latérale des cabines de conduite. Ceci correspond parfaitement à l'engin réel. Les porte-lanternes disposés sous les phares devront encore être recouverts d'une petite touche de jaune, par l'acheteur. Le marquage de ce modèle a aussi très finement été réalisé, avec une jolie reproduction des plaques de constructeur présente sur les faces latérales de la caisse.



La face d'about de la série 60 à simples phares peut indiscutablement être qualifiée de réussie: les formes de l'engin réel sont très bien reproduites. Le petit joint visible autour des phares trahit l'utilisation d'une pièce rapportée.



Cette 6002 à simples phares est sans doute la première d'une nouvelle batterie de variantes de la série 60 chez Roco. Pensons par exemple à la reproduction d'une type 210, mais aussi aux 6004 et 6005 en livrée verte simplifiée. L'amateur d'anciens Diesel appréciera certainement à juste titre que des locomotives d'un même type ou d'une même série soient reproduites en plusieurs variantes de livrées et de numérotation.

Par comparaison, voici à droite le 1er modèle de 60 reproduit par Roco (la 6001) et à gauche, sa plus récente reproduction (la 6002). En fait, il s'agit de la même loco, bien qu'il s'agisse de deux modèles différents. La 6002 constituera certainement une acquisition de choix pour de nombreux diéselistes...

Texte & photos : Guy Van Meroye



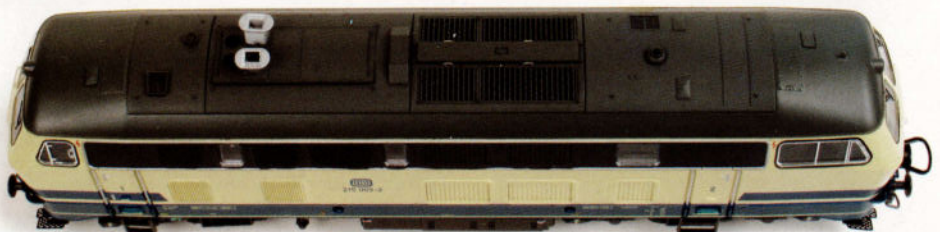
Une BR 215 DB chez ESU



ESU, LE FABRICANT DE DÉCODEURS SONS ET DE CENTRALES DIGITALES BIEN CONNU, A SORTI RÉCEMMENT SON PREMIER MODÈLE DE LOCOMOTIVE REPRODUIT EN H0: CETTE FIRME A OPTÉ POUR UN MODÈLE DE LA BR 215 ALLEMANDE. CE MODÈLE INTÉRESSERA ÉGALEMENT LE MODÉLISTE BELGE, CAR LA BR 215 A RÉGULIÈREMENT ÉTÉ VISIBLE SUR LE RÉSEAU FERRÉ BELGE, DÈS 1987.

Cette BR 215 a été reproduite en deux variantes par ESU, à savoir comme 215 010-0 en livrée rouge vin et comme 215 009-2 en livrée turquoise et beige. Ces deux variantes sont aussi bien disponibles en courant continu qu'alternatif. Ces locomotives sont directement aptes à être utilisées en mode digital, mais peuvent également l'être en mode analogique. L'importateur nous a prêté la 215 009-2, pour la tester: voici le résultat.

Le premier-né de la firme ESU est solidement emballé dans une grande boîte, entouré de mousse de caoutchouc. La loco est attachée à un socle en plastique amovible, au moyen d'un gros boulon à six pans. Pour libérer l'engin, une petite clé est fournie conjointement. C'est peut-être un peu contraignant, mais vous êtes sûr de cette



Sous la grille de toiture ajourée se trouve un des deux haut-parleurs. Le générateur de fumées doit être rempli via le double échappement.

façon que le modèle restera bien en place et que ses petites pièces ne seront pas endommagées. Cette BR 215 ESU est entièrement constituée de métal, ce qui se sent dès qu'elle est libérée de son socle. Ce modèle présente très bien, la gravure de la caisse en métal est exemplaire et les vitres des cabines affleurent parfaitement à la caisse de l'engin. Les cabines sont pourvues d'un aménagement intérieur, ainsi que d'une figurine de machiniste allemand. Il y a également une quantité de petites pièces éparses. Les marchepieds sont en métal gravé, les essuie-glaces se remarquent par leur finesse. Les mains courantes sont réalisées en plastique solide et rapportées. Les tampons sont à ressort. Les bogies aussi sont très finement détaillés et même pourvus de vé-

ritables ressorts spiralés! Notre modèle mis à disposition était très bien peint et remarquablement tamponné. Les inscriptions situent ce modèle à l'époque IVV.

Élément surprenant: ce modèle n'est pourvu d'un attelage à boucle que d'un seul côté; sur l'autre face d'about, on peut voir une belle imitation d'un véritable attelage. Vous pouvez toutefois remplacer ce dernier par un attelage à boucle, à enficher dans un boîtier normalisé: les pièces nécessaires sont présentes dans l'emballage. Des deux côtés, un mécanisme pour circuler à tampons joints est présent. Un exemplaire de réserve des pièces fragiles est également présent dans la boîte. Chaque modèle est accompagné d'une liste de pièces et d'un mode d'emploi en allemand, mais vous pourrez le trouver en langue française et néerlandaise sur le site web de l'importateur de ce modèle, à savoir Train Service Danckaert.

Un moteur à cinq pôles de grande puissance pourvu de deux volants d'inertie électroniques développe une grande force de traction, au fonctionnement silencieux et au roulement souple. Pour les modèles à courant continu, la moto-





La BR 215 est solidement attachée à son socle de plastique. Grâce à la clé livrée conjointement, elle est facile à détacher.

risation se transmet aux quatre essieux, tandis que pour les modèles à courant alternatif, trois essieux seulement sont moteurs. Sur les deux versions, des bandages anti-patinage assurent une adhérence élevée. Les adeptes du courant continu pourront remplacer ces essieux munis de bandages par d'autres, qui en sont dépourvus. La caisse de la locomotive peut facilement être déposée au moyen de quatre vis, disposées sous le châssis.

Cette BR 215 est équipée de construction du décodeur LokSound le plus moderne. Ce dernier peut être commandé par la plupart des modes d'exploitation: en mode analogique sous courant continu ou alternatif, en mode digital selon le protocole Motorola ou tous les systèmes compatibles DCC. Ce modèle est équipé de deux haut-parleurs: un grand haut-parleur émet les sons à travers les grilles en toiture, tandis que le second dirigé vers le bas émet les tons plus aigus. Grâce aux touches de fonction F0 à F21, il vous sera possible de commander 22 fonctions sonores et supplémentaires. Le niveau sonore de ces haut-parleurs est réglé assez haut, mais il vous sera possible de le régler au moyen des CV.

Ce modèle est pourvu de phares s'allumant en fonction du sens de marche, fonctionnant au moyen de Leds blanches à ton chaud. Les phares de la face d'about faisant face à un convoi peuvent être éteints. Lors de parcours de manœuvres, un seul phare est alors allumé. L'éclairage de cabine et du poste de conduite peuvent être commandés au moyen des fonctions 'éclairage'.

A ce stade de la description, cette BR 215 ne se distingue toutefois pas beaucoup des autres locomotives digitales réalisées par d'autres fabricants. Mais ESU a exploré de nouvelles pistes à l'aide de ce modèle, sous la forme d'équipements techniques supplémentaires montés sur cette locomotive.

C'est ainsi que ce modèle est pourvu d'une réserve d'énergie, dénommée 'Powerpack'. Il s'agit en réalité d'un condensateur qui peut fournir de l'énergie de façon continue sur des sections de rails sales ou lors de courtes interruptions de courant. Ce Powerpack est uniquement actif en mode digital et est automatiquement isolé en mode analogique.

Autre élément unique: la présence de senseurs de courbes et d'aiguillages: à basse vitesse, les bruits du moteur Diesel sont alors complétés par les crissements typiques émis dans des courbes serrées ou lors du franchissement d'appareils de voie. Les contacts des senseurs se situent entre les roues des essieux extrêmes des bogies. A noter que cette fonction peut également être isolée, au besoin.

Autre grande nouveauté: le générateur de fumées synchronisé. Ce dispositif est constitué d'un petit réservoir pour l'huile fumigène, d'un détendeur à réglage de température et d'un ventilateur, qui gère le débit de la fumée. ESU fournit l'huile fumigène spéciale, qui doit être injectée dans le pot d'échappement au moyen d'une pipette. Le panache de fumée émis est effectivement fonction des conditions de traction, mais il ne reproduit toutefois pas la noirceur d'un véritable panache: cela reste un

Entre les roues avant de chaque bogie se trouvent les senseurs qui déclenchent les sons de crissements de roues sur des courbes serrées ou sur des aiguillages.



La face avant de la BR 215 est particulièrement bien détaillée.



Le générateur de fumées ne fonctionne qu'au moyen de l'huile spéciale fournie par ESU.

petit panache blanc, pas vraiment réaliste...

Suite à ses nombreuses fonctions numériques, cette BR 215 ESU n'est pas particulièrement bon marché: son prix conseillé tourne autour des 400 euros. Les sons de klaxons et des sonneries émis sont toutefois spectaculaires et vous garantiront beaucoup de plaisir de jeu: cette BR 215 est le type même de modèle fait pour étonner vos spectateurs...!

Texte & photos: Guy Van Meroye



Le Janakpur Railway

LA TROISIÈME PLACE DE NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX A ÉTÉ GAGNÉE PAR LE DUO RODERIK VANDERKELEN/ BJÖRN BOCKSTAEL, AVEC LEUR PETIT RÉSEAU EXOTIQUE 'JANAKPUR RAILWAY'. BJÖRN FAIT ICI LE RÉCIT DE CE PETIT RÉSEAU, RICHE D'INSPIRATION.

Lorsque 'Train Miniature Magazine' a annoncé il y a un peu plus d'un an et demie la tenue de son concours de mini-réseaux, Roderik et moi avons eu immédiatement envie d'y participer. Nous avons d'abord

eu l'idée de faire chacun notre propre réseau. Deux semaines s'étaient écoulées et je n'avais toujours pas trouvé un sujet pour le mien: finalement, je ne voulais plus y participer... Un dimanche après midi, Ro-

derik est passé me voir et m'a demandé de me joindre à lui pour le concours: il avait trouvé un sujet qui, selon lui, n'avait jamais été reproduit: 'Janakpur', une ligne de chemin de fer longue de 29 km entre Jaynagar (situé dans le nord-est de l'Inde) et Janakpur (au Népal). Lorsqu'on lui demande comment il a trouvé le sujet, j'ai reçu l'explication suivante: "Lors de ma

Les constructeurs ont fait de sorte que la voie n'est pas parallèle au bord du réseau: ceci donne une dynamique à l'ensemble.





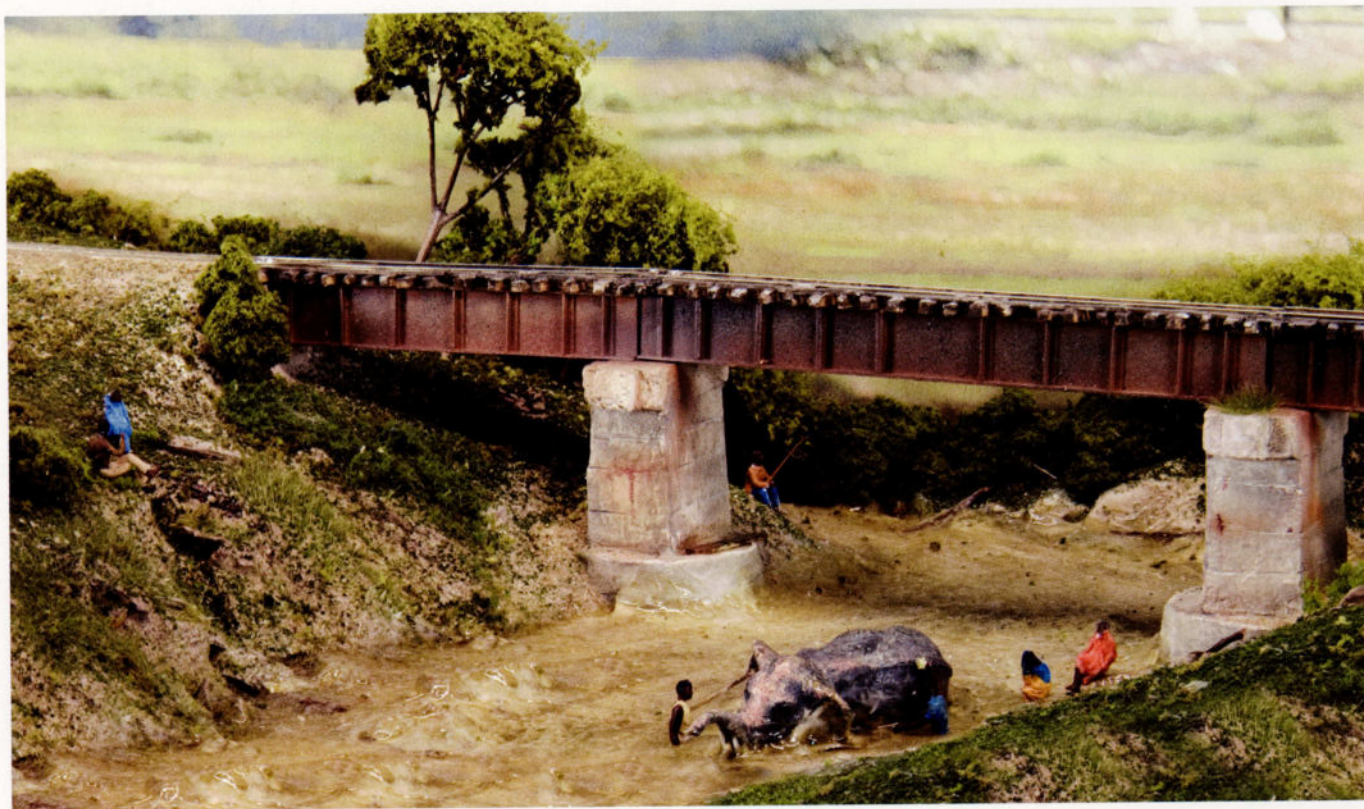
participation précédente avec 'Ninove Terminus' au précédent concours de mini-réseaux, plusieurs réseaux se trouvaient au sommet de la hiérarchie du modélisme ferroviaire, tandis que de superbes trains brillaient sur des voies de chemin de fer bien entretenues. Sur internet, je me suis alors mis à la recherche du pire chemin de fer au monde, en utilisant les mots 'worst railway in the world' sur Google! J'ai ainsi trouvé plusieurs lignes de chemin de fer qui pouvaient entrer en ligne de compte, dont celui de Janakpur, très bien documenté sur internet.

Le jour même, nous avons commencé à déterminer l'échelle dans laquelle nous allions travailler et la superficie maximale

Le réseau est conçu selon un ovale. Un côté de l'ovale n'est pas visible, de sorte que le spectateur puisse suivre le convoi dès qu'il sort des coulisses jusqu'à l'endroit où il disparaît à nouveau, de l'autre côté de l'ovale.

La voie croise une rivière sur un pont en très mauvais état. Voyager en train en Inde et au Népal est vraiment une aventure!





En Inde, les éléphants sont toujours utilisés comme bêtes de somme. Un bain fait du bien après une dure journée de labeur!

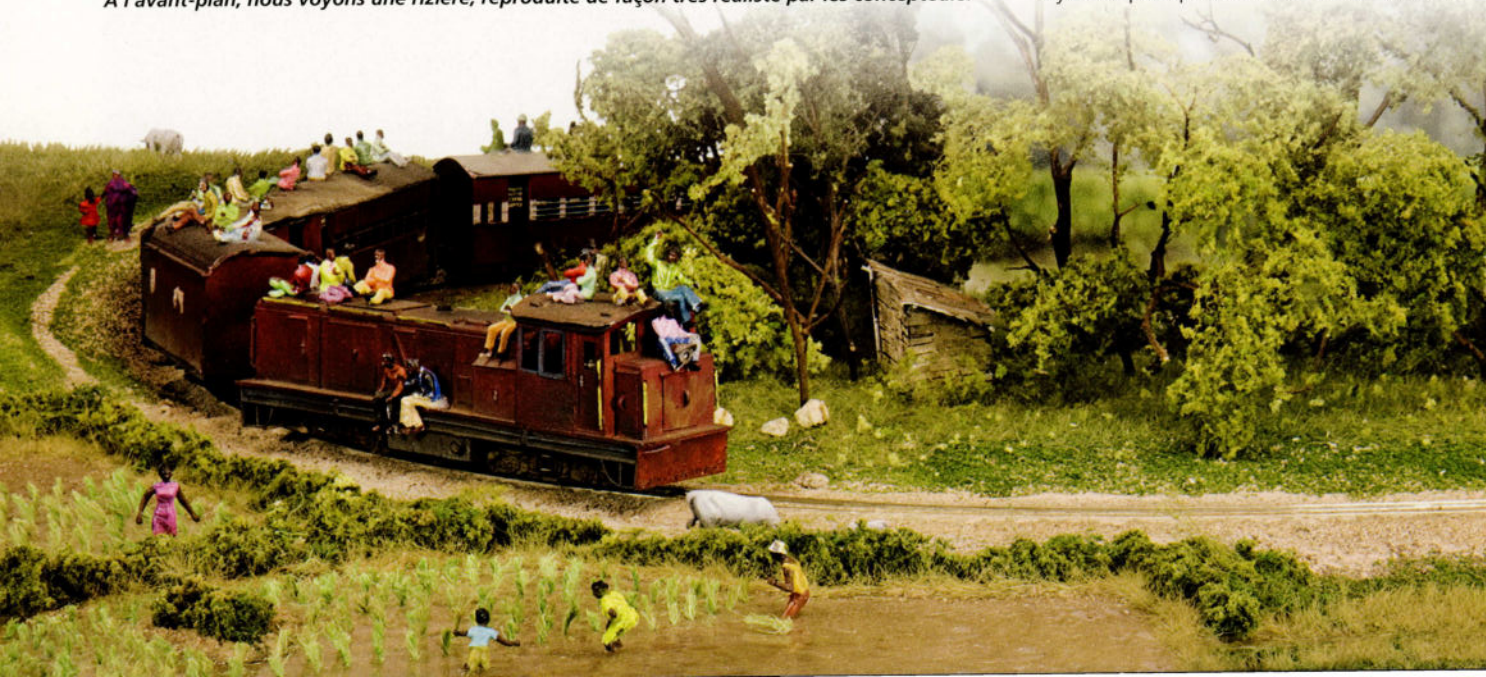
du mini-réseau, en fonction du règlement du concours. Vu que le chemin de fer de Janakpur roule sur une voie étroite de 76,2 cm d'écartement, le H0e devenait un choix logique, la superficie maximale étant fixée à 0,9 m². Un avantage supplémentaire de l'échelle H0e pour nous était le fait que nous pouvions utiliser des voies de l'échelle N que nous avons encore conservé des projets précédents, de façon à réduire considérablement le coût de la voie. Une fois l'échelle et la superficie

connues, nous avons commencé les premières esquisses du tracé. Le réseau aura les dimensions de 180 cm sur 50, qui supportera le site de la gare et un paysage.

Après avoir regardé et étudié les nombreuses photos que nous avons trouvées sur le web, il s'est avéré que nous devions tout construire nous-mêmes: locomotives, wagons, bâtiments, etc.) Se basant sur la largeur de la voie et sur les photos, nous avons déterminé les dimensions du maté-

riel roulant. Une fois que nous avons ces dimensions, le matériel roulant a été dessiné à l'aide d'un ordinateur et nous avons commencé à travailler avec du plastocard, pour tout assembler. Pour la locomotive diesel, nous avons utilisé la base d'une BR 218 Brawa, les châssis des wagons étant de Minitrix et de Fleischmann. Une fois le matériel roulant prêt, nous sommes retournés sur notre planche de dessin pour concevoir le plan des voies. Une des choses que nous voulions absolument éviter était que les voies soient parallèles aux côtés des modules; pour éviter cela, nous avons créé un ovale à deux rayons différents. Le rayon le plus petit est de 14 cm (mesuré

La voie fait un demi-tour, le mur de séparation au milieu divise le réseau en deux parties égales. A l'avant-plan, nous voyons une rizière, reproduite de façon très réaliste par les concepteurs.





à l'extérieur). Un rayon plus petit ne peut pas être obtenu chez Brawa; nous l'avons testé avec un morceau de voie flexible sur lequel nous avons essayé la locomotive.

Une fois que les esquisses du plan étaient bonnes pour nous, nous avons dessiné le plan à l'ordinateur et l'avons imprimé à la taille désirée au moyen d'une imprimante

à grand format. Le plan en poche, nous avons alors débuté la construction des deux modules que comporte le réseau. Les modules ont une armature en bois, construite à partir de bandes de contreplaqué de 12 mm d'épaisseur. Sur cette armature, une plaque de contreplaqué de 4 mm est placée de façon à supporter les voies et le paysage. Une fine épaisseur de liège est mise sous les voies afin d'atténuer les bruits. Pour façonner le paysage, nous avons utilisé du polystyrène, qui a été découpé avec un filant et fixé sur la surface avec de la colle pour bois. Sur



Le train entre en gare; observez les vélos qui sont attachés à l'extérieur des wagons.



ce polystyrène, une fine couche de papier de soie a été appliquée et collée avec de la colle pour bois diluée. Le papier de soie fait adhérer la couche de finition sur le polystyrène. Pour finalement donner au paysage sa forme définitive, nous avons réalisé un mélange de carton d'œufs fêlés, d'eau et de plâtre. Ce mélange est bon marché, facile à appliquer avec une spatule et très léger.

Pendant le séchage de la couche de finition du paysage, nous avons commencé la construction des bâtiments que nous voulions voir figurer sur notre réseau. Tous les bâtiments sont construits à l'aide de photos que nous avons trouvées sur le web et sur Google Earth. Les matériaux



A l'entrée de la gare, on peut voir ce panneau...

que nous avons utilisés sont le papier, le carton, le plasticard et l'aluminium de... barquettes de lasagne.

Une fois les bâtiments achevés, ils ont été mis en place et nous nous sommes alors attaqués au paysage avec de la peinture et des matériaux de décor Woodland, afin de lui donner sa finition définitive. Après avoir recouvert le paysage, nous avons façonné l'arrière-plan et les arbres. L'arrière-

A côté de la gare se trouve un centre commercial indien en plein air.



La gare est en piteux état; ce n'est pas pour rien que cette voie ferrée est parmi les plus mauvaises du monde... Mais bien que l'infrastructure et le matériel roulant soient dans un état lamentable, les trains sont à l'heure! Notez le bel arrière-plan imprimé.



plan est une photo d'un paysage népalais, collé sur un panneau de mousse. Pour les arbres, nous avons utilisé des petites branches d'arbustes que nous avons saupoudrées de matériaux Woodland Scenics.

Après la plantation des arbres et la fixation des bâtiments, nous avons placé l'éclairage et avons figolé les détails, en donnant de la vie au réseau. Toutes les figurines que nous avons placées sur ce réseau proviennent de Preiser. Nous avons acheté deux kits de figurines non peintes, un kit de figurines en position debout et un kit de figurines en position assise. La position de la plupart des figurines a dû être adaptée, car elles étaient assises sur une chaise et ne convenait pas pour les dispo-



Une petite locomotive Diesel d'origine inconnue effectue des manoeuvres.



Le site de la gare comporte également un petit hangar pour l'entretien du matériel roulant et un abri pour la locomotive de manoeuvre. Le train disparaît de la vue derrière le hangar, pour faire un demi-tour sur la partie cachée de l'ovale.

ser... sur le toit des wagons! Le réglage de la posture a été réalisé en utilisant un fer à souder: mettez la figurine tout près du fer à souder et déformez ensuite leurs jambes. De cette façon, nous avons obtenu des figurines assises avec les jambes droites ou courbes, les jambes croisées ou sur les genoux.

Après avoir transformé les figurines, nous avons recouvert nos personnages féminins d'un sari, le costume local en Inde et au Népal. Pour imiter un sari, nous avons utilisé des serviettes en papier cuisine coloré multicouche. Nous avons déchiré les différentes couches de papier cuisine jusqu'à ce qu'il n'en reste qu'une; nous avons

alors drapé les figurines de petites bandes sur lesquelles une fine couche de colle a été appliquée. Ensuite, nous nous sommes occupés de peindre les figurines, pendant plusieurs soirées...

La dernière partie qui nécessitait encore une finition était la rizière. Pour cela, nous avons utilisé du lin. Ce dernier est tout d'abord coloré en vert à la peinture pour aquarelle. Afin de pouvoir planter le riz, nous avons pratiqué des trous avec un bâtonnet dans du gel Realistic Water, que nous avons appliqué quelques mois auparavant. Le lin coloré a été placé dans les trous et ensuite coupé à bonne hauteur.

Les trous dans le gel ont tendance à se refermer: le lin reste donc en place.

'Janakpur' était enfin prêt pour participer au concours; il restait encore une semaine et demie pour confectionner les boîtes pour le transport. Ces dernières ont été fabriquées en contreplaqué de 8 et de 12 mm d'épaisseur. Ces mêmes boîtes servent également de base pour ce réseau. La ligne de Janakpur parfaitement inconnue du grand public a alors récolté un grand succès lors de la 'Grande Expo' pour trains miniatures de Malines, tant chez les modélistes chevronnés qu'auprès du grand public!

Texte: Björn Bockstael
**Photos: Gerard Tombroek/
Roderick Vanderkelen**



Comment confectionner des fils télégraphiques?



Le réalisme du réseau modèle 'Scherpenheuvel' tient en grande partie à ses fils télégraphiques, parfaitement reproduits.
(Photo : Gerard Tombroek)

LE RÉSEAU MODÈLE 'SCHERPENHEUVEL' DU CLUB MSC DE KEMPEN SE SITUE À L'ÉPOQUE III. LA PRÉSENCE DE FILS TÉLÉGRAPHIQUES COURANT LE LONG DES VOIES EST TYPIQUE DE CETTE ÉPOQUE. LA REPRODUCTION DES POTEAUX EN MINIATURE EST RELATIVEMENT SIMPLE. EN REVANCHE, LA RÉALISATION DE FILS RÉALISTES S'AVÈRE ÊTRE UNE AUTRE PAIRE DE MANCHES... LES MEMBRES DU MSC DE KEMPEN ONT NÉANMOINS RECHERCHÉ ET TROUVÉ UNE SOLUTION.

Nous avons posé d'emblée plusieurs exigences :

- les fils doivent évidemment fléchir, ils ne peuvent donc pas être tendus ;
- ils doivent passer d'un module à l'autre, il n'est donc pas question d'avoir des poteaux en double à la jointure des modules ;
- il faut pouvoir facilement les monter et les démonter ;
- ils doivent pouvoir subir des petits chocs, mais être esthétiquement suffisamment fins.

Partant de ces hypothèses, nous avons expérimenté différents matériaux, tel du fil de cuivre. Ce matériau est en soi assez fin, mais il se déforme rapidement à l'occasion d'un choc involontaire. Nous avons finalement trouvé le fil idéal chez des fabricants de ba-

teaux modèles, à l'occasion d'une visite à la bourse de modélisme de Dortmund. Il s'agit d'une corde pour piano de 0,38 millimètres de diamètre. Ce matériau a finalement exaucé tous nos vœux.

Ce fil est fin et solide. Après avoir été plié ou à la suite d'une manipulation ratée, il retrouve rapidement sa forme d'origine. Quelques recherches nous ont permis de retrouver ce fil dans la gamme Walthers. Il est aussi disponible chez quelques détaillants belges.

La méthode pour la fabrication des poteaux

Le poteau doit tout d'abord être dessiné sur du papier ou du carton. Ce dessin sert en effet de modèle pour la fabrication des poteaux. Nos poteaux se caractérisent par une

longueur de 132 millimètres. La fixation dans la plaque de base nécessite une longueur de quinze mm (photo 1).

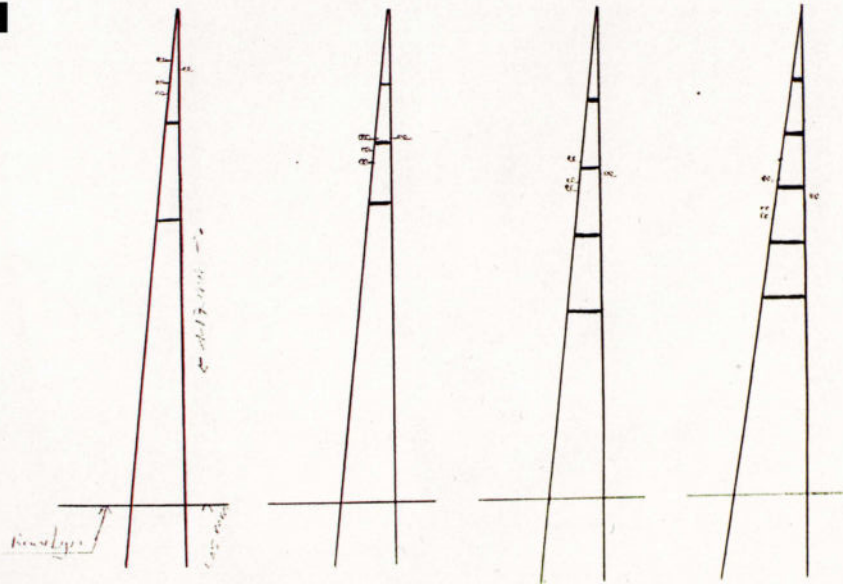
Les différents éléments doivent être collés sur ce modèle à l'aide de la colle pour bois (photo 2).

Après avoir été séchés, les poteaux doivent être renforcés en enroulant fil à coudre autour de leur extrémité supérieure. Les éléments transversaux doivent également être renforcés selon la même méthode (photo 3).

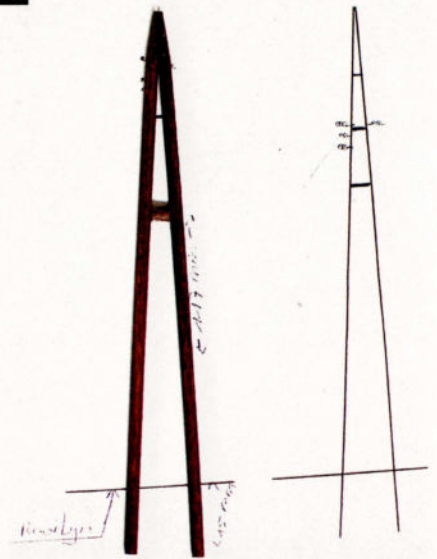
Il faut ensuite disposer des petites 'queues de cochon' sur les poteaux aux endroits où les câbles seront suspendus. Nous avons pour ce faire cloué deux petits clous sans tête distants de trois à quatre millimètres l'un de l'autre dans une petite planche (photo 4).

Le fil électrique dénudé doit être ensuite enroulé autour des deux petits clous. Les bouts excédentaires sont ensuite découpés à l'aide d'une pince (photo 5).

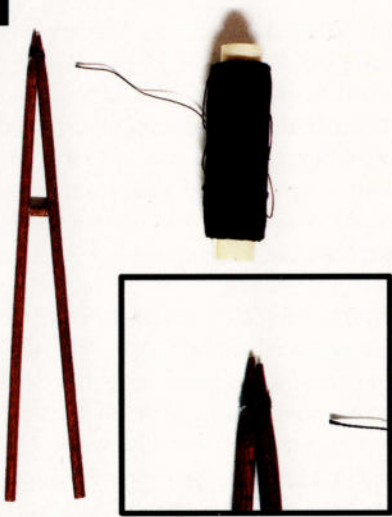
1



2



3



Les petites 'queues de cochon' ont ensuite été piquées dans un morceau de styromousse et peintes en noir. Nous avons pour ce faire utilisé un simple aérographe (photo 6).

Des petits trous de 0,60 mm de diamètre doivent être ensuite forés dans les poteaux à l'aide d'une chignole. Pour déterminer les emplacements, il suffit de suivre le modèle. Les petites 'queues de cochon' doivent ensuite y être fixées. Vous devez pour ce faire les découper à la bonne longueur et les fixer à l'aide d'une colle instantanée. La surface supérieure des 'œillets' doit ensuite être retouchée avec une peinture blanche (photo 7). Vous pouvez maintenant peindre les poteaux dans la couleur de votre choix. Ils étaient dans la plupart des cas de couleur brun/noir.

4



Le placement des poteaux sur le réseau modèle

Nous avons disposé les poteaux à une dis-

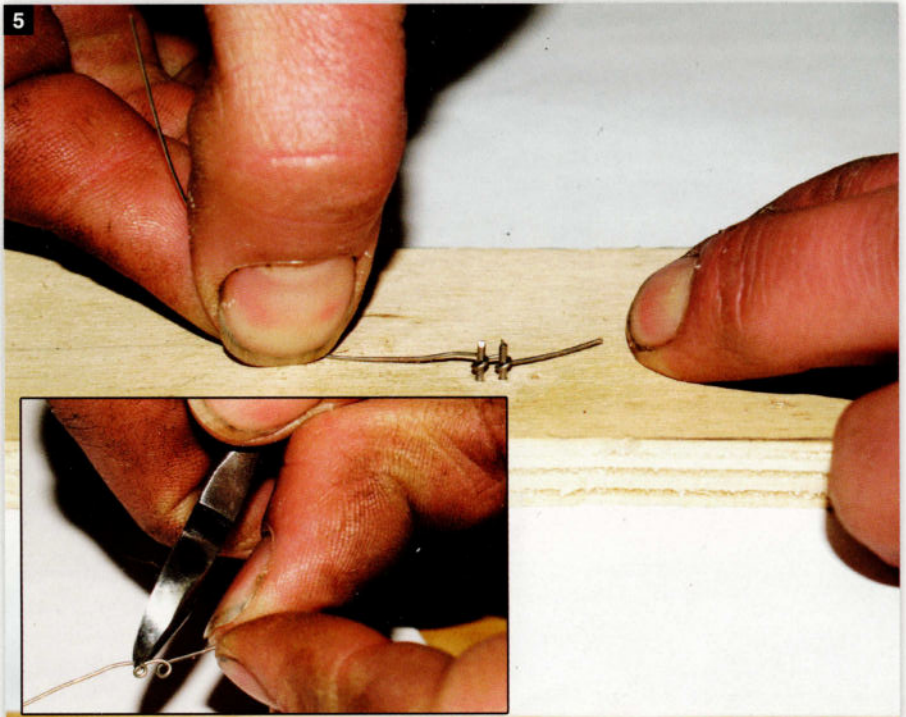
De quoi avons-nous besoin?

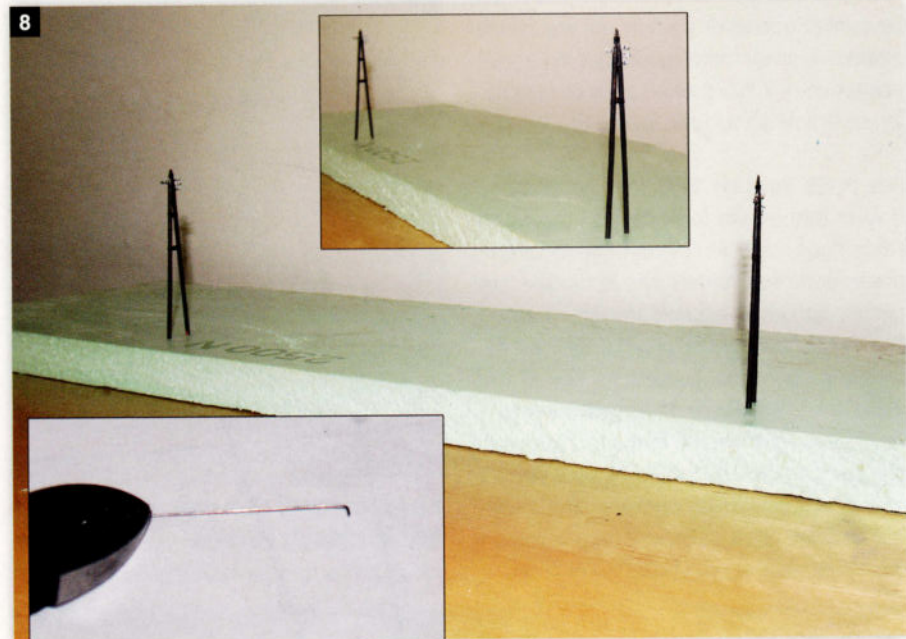
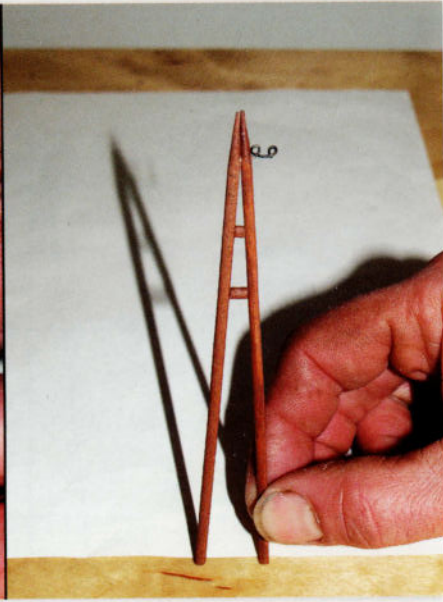
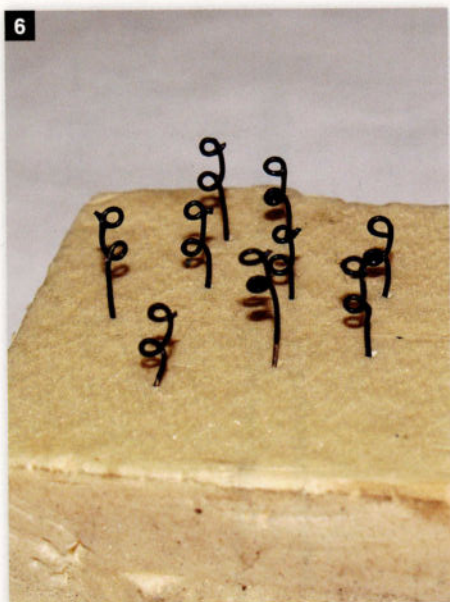
Pour les poteaux :

- Des bâtons pour brochettes
- De la colle pour bois
- Du fil à coudre noir
- Du fil électrique dénudé de 0,50 mm de diamètre
- Une chignole + une mèche de 0,60 mm de diamètre
- Un tapis pour découpe
- Un cutter
- Une pince coupante
- Une pince plate
- Une colle instantanée.

Pour les fils :

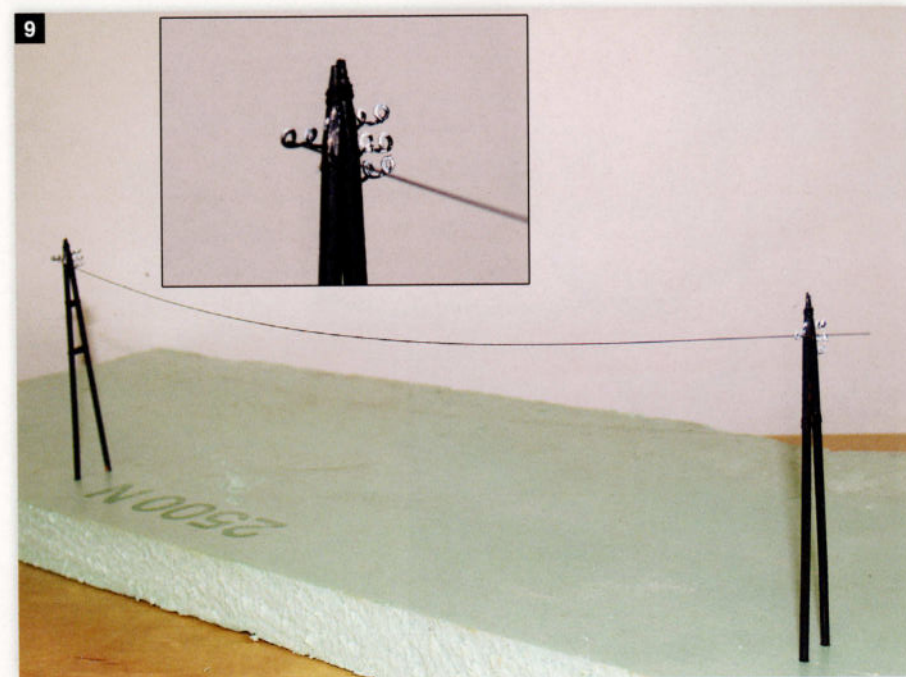
- De la corde à piano de 0,38 mm de diamètre
- Une pince coupante
- Une pince plate
- Un conduit électrique de 5/8 + un raccord pour conduit
- Du styrène de 1 millimètre d'épaisseur
- Un compas cutter.

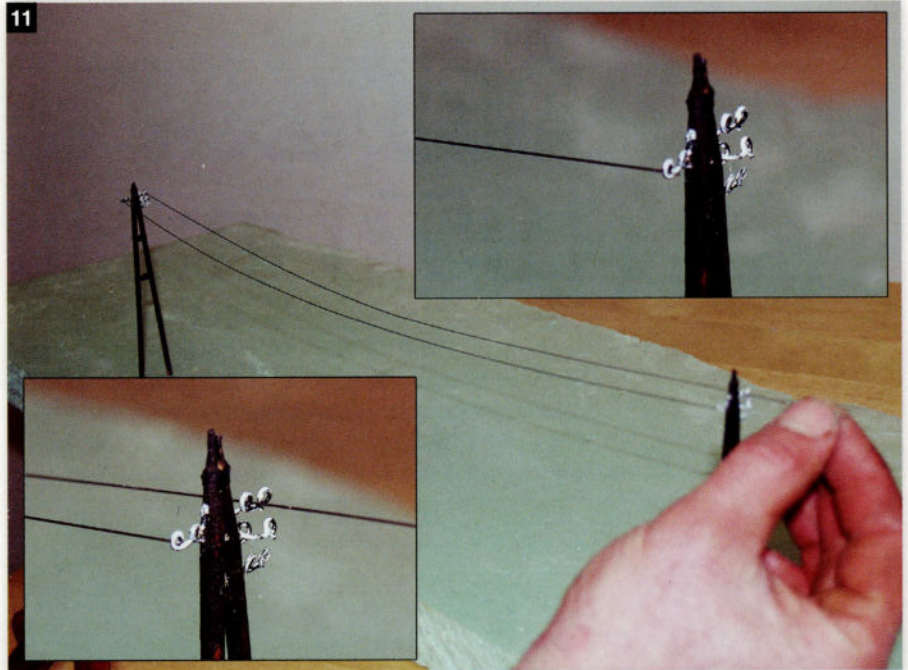
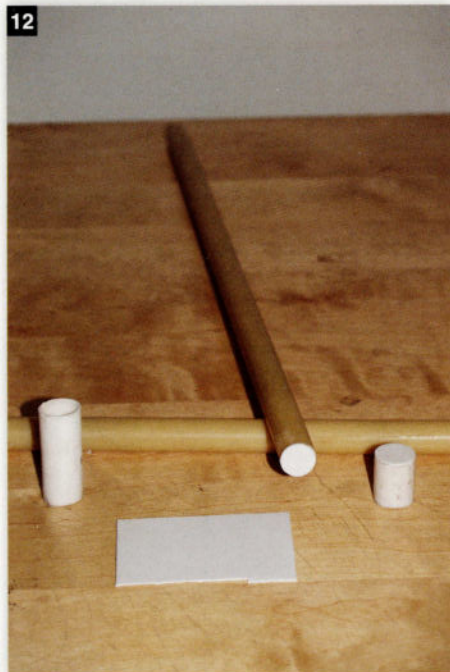
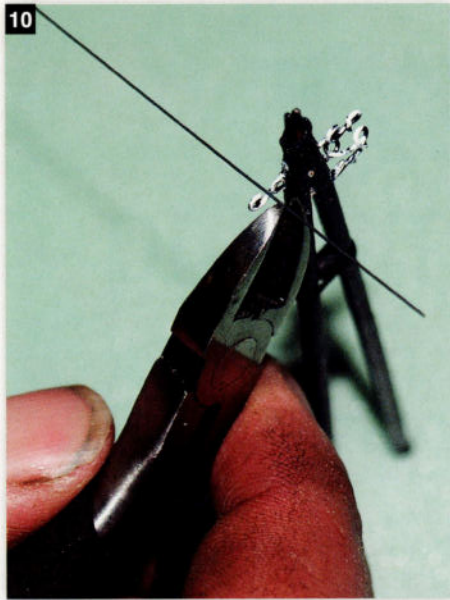




tance d'environ 42 cm les uns des autres. Nous avons ensuite posé les fils. Ceux-ci se caractérisent par une longueur standard de 90 cm, il suffit donc de les couper en deux pour obtenir deux morceaux de fil de la bonne longueur. A l'une des extrémités de chaque fil, un petit crochet doit être formé en pliant le bout du fil (photo 8).

Ce petit crochet est ensuite accroché à l'œillet de la 'queue de cochon'. L'autre extrémité du fil peut ensuite être posée sur le point de fixation de l'autre poteau (photo 9). Il vous faut à cet instant déterminer la flèche du fil. Ce travail doit être réalisé à l'œil nu. Prenez garde dans tous les cas à ne pas exagérer ce fléchissement. Lorsque le fil est disposé comme vous le souhaitez, il suffit de découper le morceau de fil excédentaire et de plier la seconde extrémité pour former le second crochet (photo 10), qui est à son tour fixé à l'œillet de la





'queue de cochon' (photo 11). Cette technique doit être répétée pour chacun des fils.

Le montage pour le transport

Tous les fils n'étant pas exactement identiques, il faut les regrouper par module lors du démontage. Nous avons utilisé pour ce faire des conduits électriques en PVC d'environ cinquante cm de longueur. Nous avons ensuite découpé un petit cylindre en styrène de même diamètre que le conduit et l'avons collé à l'ex-

trémité du conduit.

Le bouchon a été fabriqué à l'aide d'un raccord pour conduit découpé en deux. Nous y avons à nouveau collé un petit cylindre de styrène (photo 12). Les conduits peuvent ensuite être peints dans la couleur de votre choix et étiquetés. Ces 'tubes' constitueront une protection solide durant le transport (photo 13).

Texte : Eddy Podevijn
Photos : Peter Vercammen



Ölförderung (1957) im Hümmling

/'ÖLFÖRDERUNG (1957) IM HÜMMLING' EST LA DERNIÈRE CRÉATION EN DATE DU MODÉLISTE ALLEMAND WOLFGANG STÖSSER. LES VISITEURS ASSIDUS DE L'EXPO ONTRAXS QUI SE TIENT AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER D'UTRECHT CONNAISSENT SANS DOUTE WOLFGANG AU TRAVERS DE SES PRÉCÉDENTES RÉALISATIONS : 'MOORBAAN' ET SEINPOST ESELSBRÜCK'. CETTE ANNÉE AUSSI, WOLFGANG ÉTAIT INVITÉ À ONTRAXS, CE QUI NOUS A PERMIS DE VOUS DONNER UN AVANT-GOÛT DE SA DERNIÈRE RÉALISATION.



Le 'Hümmling'

Pour son dernier réseau H0 en date, Wolfgang s'est laissé inspirer par l'extraction du pétrole dans la région de l'Emsland, en Allemagne. Le 'Hümmling' est un paysage sablonneux et aride, situé au sud-ouest de Papenburg (D). Depuis 1898, le chemin de fer à voie étroite Hümmlinger Kreisbahn (HKB) assure le transport ferré entre Lathen et Werlte. C'est au début des années cinquante du siècle dernier que l'extraction de pétrole a débuté dans la région de l'Emsland, le 'Hümmling' étant rapidement recouvert de derricks... Le pétrole brut est acheminé vers une station centrale de pompage et transvasé dans des wagons-citernes. Le transport de ce pétrole brut augmenta rapidement et constitua la moitié du trafic total des marchandises du HKB. Le développement économique croissant fit qu'une partie du trajet établi à voie étroite dut être porté à voie normale, une opération qui débuta en

1. Un coup d'œil sur le joli paysage d'Hümmling. Les figurines ont quelque chose à voir et... c'est très important.

2. La bétailière se trouve sur le bord de la route. Un des bœufs regarde où se trouve son maître. Pour ceux qui ont de bons yeux, ils regarderont à l'intérieur de la maison et l'y verront... faire ses besoins.





3. Ici aussi, les figurines ont été posées avec soin, comme si elles avaient vraiment quelque chose à faire.



4. Dans le champ, un petit groupe de jeunes campe. Le poisson fraîchement pêché est préparé au-dessus d'un feu de camp.



1955. Le 8 juillet 1957, le premier train à voie normale circulait ainsi entre Lathen et Ostenwalde, tandis qu'entre Ostenwalde et Werlte, la voie étroite était parcourue par des trucks à voie étroite. Pour transborder les wagons, la partie orientale de l'ancienne ligne fut utilisée. Mais malgré cette conversion à la voie normale, le HKB ne vécut plus longtemps, puisque tout trafic y fut définitivement arrêté le 14 novembre 1957. Quant à l'extraction de pétrole brut, elle cessa en 1995.

Le HKB en modèle réduit

Wolfgang est un grand amateur de petits réseaux modèles. 'Olförderung in Hüm-

mling' s'intègre parfaitement dans sa bibliothèque et peut être raccordé à d'autres modules similaires. Sans compter la gare fantôme ni le caisson d'éclairage, l'ensemble fait 182 cm de longueur, 41 cm de profondeur et 37 cm de hauteur.

Ce petit réseau est construit selon le principe du cadre ouvert, sur lequel sont collées des plaques en bois et de mousse dure, qui sont mises à forme au moyen d'une pâte à modeler ML-Modell. Les voies proviennent de Tillig ; une traverse sur trois a été éliminée. Ces voies ont ensuite été peintes et pourvues d'un lit de ballast, constitué d'un sable tamisé mélan-

gé à de la poudre à pigments. On y circule en mode analogique au moyen d'un régulateur de marque Heisswolf (voir www.modellbahn.heisswolf.net). Les motorisations d'aiguillage sont de marque Conrad et le découpleur Repa (voir www.conrad.de). Le matériel roulant est de marques Liliput, Weinert et Präzisionsbau-Heinrich (www.praezisionsmodellbau-heinrich.de) et est constitué en partie de matériel à voie étroite et de matériel à voie normale.

Le derrick à pétrole a été confectionné au moyen d'un kit métallique Weinert, la pompe en carton provenant de MBZ. Les maisonnettes sont de marque Trip-Trap (Danemark). Les figurines et d'autres détails sont de Noch et de Preiser. La lueur émise par le soudage vient de Tams Elektronik (voir www.tams-online.de).

Pour la confection de la prairie, il s'agit de gazon, d'herbe grasse et sauvage à saupoudrer Noch, pour une partie mélangée avec de la Flora Noch. La sous-couche est enduite de colle pour herbe Noch et plusieurs fois saupoudrée avec le Grasmaster

5. Le paysage a été réalisé en pleine harmonie.

5





6. Les moutons ont peur de la vache et ont été se réfugier sous le banc. C'est comme ci c'était vrai, car une vache est curieuse de nature et vient toujours voir ce qui se passe...

7. Des canards dans l'eau et un garçonnet qui apprend à pêcher.

8. Ruminer calmement et profiter des déli-

cieuses pommes tombées de l'arbre....

9. Dans tous les coins, la nature a été intégrée dans un tout harmonieux.

10. Revenons au paysage. Juste à côté du petit pont se trouve un cochon qui a échappé à la surveillance de son maître, qui le recherche un peu plus loin.

de Noch, pour obtenir une surface irrégulière. Dans les champs, on trouve des petits bois Noch Profi Flockage et de Flora Noch Blüten. Pour terminer, une petite couche de colle à asperger Noch a été appliquée, pour rendre le tout résistant à l'aspirateur.

Les troncs d'arbres sont constitués de racines d'arbres. Les autres arbres provien-

10





11. La pompe à pétrole est réparée, tandis que l'ancien triporteur est en train de rouiller dans le paysage.



12. Transbordement du pétrole à Hümmling, de la voie étroite à la voie normale.

nent de la gamme Noch. Ces derniers ont été aspergés de colle à asperger et ensuite saupoudrés d'un mélange de feuillages Noch, de Classic Flock et de Flockage. Tous les arbres ont été fixés au à la base au moyen d'un pistolet à colle. Les grands peupliers sont de la fabrication maison au moyen de fil pour fleuriste enroulé. Le fossé est garni de minis découpes au laser, de Noch. Les poissons sont constitués de semences. Le petit bateau est d'Artitec. L'eau et les effets proviennent également de Noch. L'arrière-plan en bois est recouvert d'une petite couche de peinture acrylique; des motifs de MZZ y ont ensuite été appliqués. Tout le réseau est traité aux peintures Revell, de poudre de patine Noch et Artitec. L'éclairage est constitué de tubes TL à ton chaud qui ont été intégrés dans un caisson. Lors d'une visite de ce diorama, vous



13. Admirons encore cette scène: le chien aboie sur les oies, ces dernières soufflent sur le chien, la fille à l'arrière-plan a peur de tout ce tapage et se réfugie dans les jambes de son père...

pourrez entendre plusieurs sons provenant d'un CD composé par Wolfgang Stöber. Ce dernier dure environ 71 min. est n'est audible que lorsque Wolfgang est présent à une exposition. Si vous êtes intéressé, vous

devez certainement lui rendre une petite visite à OnTraXS...

Texte: Wolfgang Stöber
Photos: Paul de Groot



14. Ici, on travaille dur à l'amélioration de la voie...

La BR2 15 sur le réseau belge



AILLEURS DANS LE PRÉSENT NUMÉRO, VOUS POURREZ DÉCOUVRIR UN TEST 'ÉCLAIR' DE LA BR 215 DE LA DB, REPRODUITE PAR ESU. CETTE LOCO FAISAIT PARTIE DE LA SÉRIE V160 ALLEMANDE, QUI FUT CONÇUE AU DÉBUT DES ANNÉES SOIXANTE DU SIÈCLE DERNIER, DANS LE BUT DE DÉTRÔNER LA TRACTION VAPEUR. CETTE V160 DIESEL-HYDRAULIQUE CONNUT DE NOMBREUSES VARIANTES, À SAVOIR LES SÉRIES 215, 216, 218 ET 219. QUANT À LA SÉRIE 215, ELLE FUT CONSTRUITE EN 150 EXEMPLAIRES. LES LOCOMOTIVES DE SÉRIE DÉVELOPPAIENT UNE PUISSANCE DE 1.900 CH., UN PETIT NOMBRE DE CE TYPE ÉTANT TOUTEFOIS ÉQUIPÉ D'UN MOTEUR DE 2.500 CH. EN 1991, UNE PARTIE DE CET EFFECTIF FUT VENDU À DB CARGO ET RENUMÉROTÉ DANS LA SÉRIE 225.

Afin de bien mettre en valeur le générateur de fumées qui équipe son modèle, ESU a choisi de reproduire une BR 215 à moteur de 2.500 ch. et pourvue de deux tuyères d'échappement allongées. Un certain nombre de locomotives de cette série 215 fut en effet équipé de ce dispositif très visible, destiné à empêcher les gaz d'échappement de pénétrer dans les aérateurs disposés en toiture des voitures 'Interregio' qui suivaient la locomotive... Excepté cet artifice assez visible, la variante de la BR 215 reproduite par ESU est identique

à celle des locomotives qui sont circulé en Belgique. L'effectif de ces 215 venues en Belgique fut limité à neuf locomotives, qui furent toutes équipées du dispositif belge de signalisation 'Mémor'. Avec un peu d'imagination, la BR 215 reproduite par ESU peut donc être utilisée sur un réseau modèle d'inspiration belge.

Au cours des années '80, ces BR 215 furent utilisées par la Deutsche Bundesbahn pour remorquer des trains de marchandises entre

La 215 023-3 en tête d'une rame de wagons 'Huckepack' en route vers Anvers stationne en gare de Neerpelt.

Aix-Ouest et Montzen. A partir de septembre 1987, de telles locomotives furent alors deservies par des conducteurs belges jusque Kinkempois et Anvers-Schijnpoot. Au départ de Neuss (D), des trains 'Huckepack' transitant par le 'Rhin d'acier' étaient remorqués par des BR 215 jusqu'Anvers-Schijnpoot. Ces 215 remorquaient également des trains d'automobiles au départ de l'usine Ford de Genk à destination de l'Allemagne. Enfin, ces 215 furent aussi utilisées (rarement) en tête de rames voyageurs assurant des trains spéciaux. Bref: leur utilisation sur un réseau belge est plus variée qu'il n'y paraît à première vue...

Texte: GVM
Photos: Max Delie





La 215 026-6 a été exceptionnellement utilisée pour remorquer un train de voyageurs: voici cette loco allemande en tête d'une rame de voitures M2 à sa sortie d'Anvers-Central, en août 1992!



Voici à nouveau la 215 026-6 en août 1992, cette fois en tête d'un train charter à Ostende, pour le compte d'une association d'amateurs allemands. Ce qui pourrait paraître fantaisiste sur un réseau s'est parfois passé, en réalité...

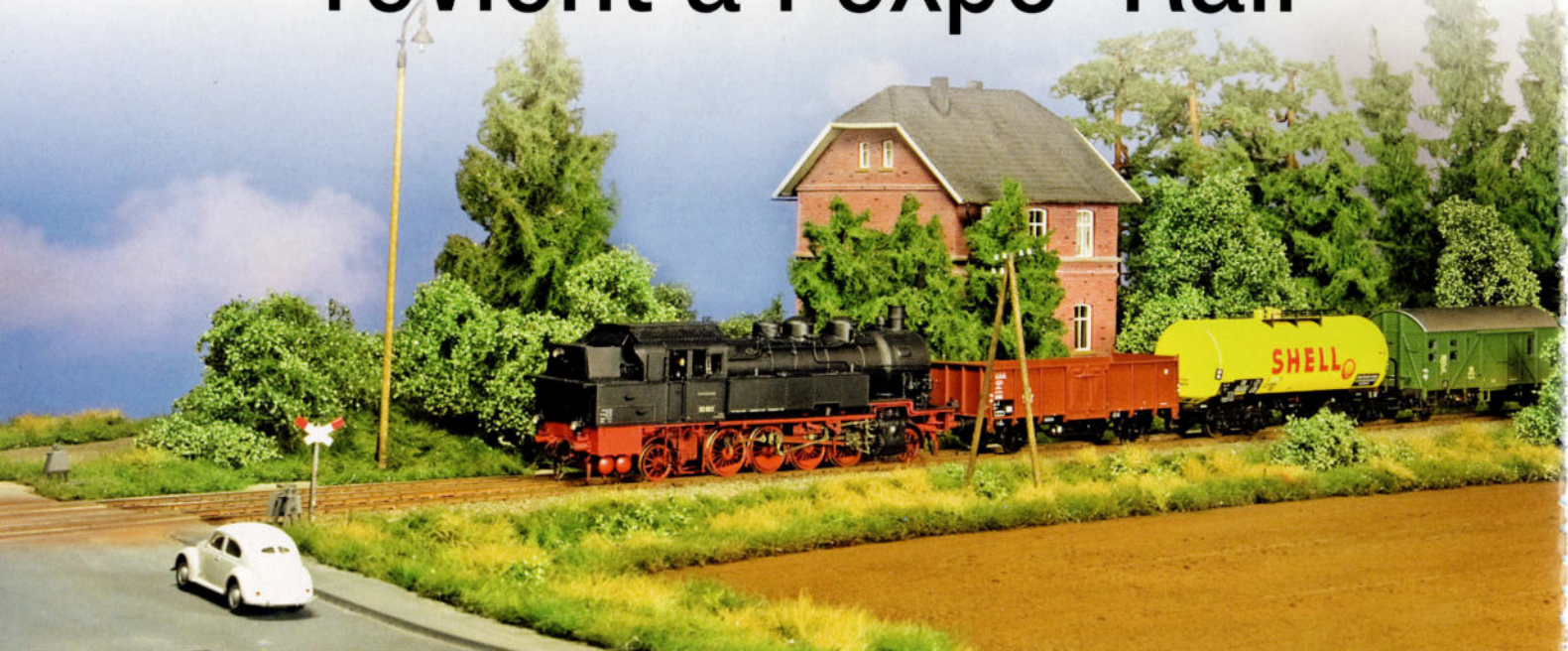


Une double traction de 215 photographiée à Anvers-Est par Max Delie, le 12 août 1996. La 215 025 est déjà revêtue de la nouvelle livrée rouge de DB Cargo, tandis que la 215 023 porte encore l'ancienne livrée beige et turquoise, celle arborée par le modèle ESU.



Après que la BR 215 ait amené son train 'Huckepack' à Anvers-Schijnpoort le 12 août 1991, l'engin a été garé au dépôt d'Anvers-Dam, en attendant son parcours de retour.

Proto: 87 revient à l'expo 'Rail'



LORS DE LA CÉLÈBRE EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE 'RAIL' DE MARS 2009, UN GROUPE INTERNATIONAL DE CONSTRUCTEURS EN FINE SCALE TINT LA PREMIÈRE CONVENTION EUROPÉENNE DU 'PROTO: 87', AVEC L'AIDE DE L'ORGANISATION DE L'EXPO 'RAIL'. NON SEULEMENT LES RÉUNIONS FURENT NOMBREUSES, MAIS IL Y AVAIT AUSSI BEAUCOUP À VOIR... CETTE ANNÉE AU COURS DE 'RAIL' 2011 LES 11, 12 ET 13 MARS PROCHAINS, UNE CONVENTION 'PROTO' S'Y TIENDRA À NOUVEAU. CELA PROMET DONC D'ÊTRE UN ÉVÉNEMENT PARTICULIER ET L'OCCASION D'ADMIRER UN CERTAIN NOMBRE DE RÉSEAUX MODÈLES EN FINE SCALE, DONT CERTAINS N'ONT ENCORE JAMAIS ÉTÉ PRÉSENTÉS AU PUBLIC.

Trop souvent, la construction en 'Proto' fut considérée comme faisant partie du modélisme ferroviaire où les roues et les rails doivent être parfaitement à l'échelle: nous en avons déjà parlé dans le TMM n° 79. Pour une grande part, c'est vrai, mais ce n'est qu'une partie de l'histoire. Au début des années soixante, un groupe de modélistes très motivés forma le MRSG (Model Railway Study Group), en vue d'obtenir de meilleures qualités de roulement par l'application de normes pour les roues et pour les rails. A l'époque, l'offre commerciale était peu conséquente dans l'application de normes et l'échange de matériel entre différentes marques était à peine possible. Là où cela réussissait, le roulement était la plupart du temps mauvais. Une des premières étapes vers une amélioration fut la gamme de rails Peco Streamline, ainsi que la NMRA (National Model Railroad Association) aux Etats-Unis, qui montrèrent que le roulement sur rails pouvait être considérablement amélioré grâce à l'application de normes.

Le groupe MRSG débuta à l'origine en faisant table rase avec la détermination de ces normes. Et comment auraient-ils pu mieux s'en sortir qu'en s'inspirant des chemins de fer réels? Ils découvrirent toutefois très vite que d'autres les avaient précédés dans le domaine. Après avoir enquêté sur le fait que ces études ou cette expérience auraient pu être prolongées, il fut quand même décidé d'élaborer une série de normes inspirées le plus possible des profils des roues et des rails des chemins de fer britanniques. Ce n'est pas étonnant: ces profils sont très comparables à ceux des autres sociétés ferroviaires européennes. Le MRSG opta pour un profil de rail correspondant le plus possible avec celui du rail britannique BS 95 lbs. Nous utilisons vo-

Au sein de Fremo se trouvent des groupes qui construisent selon les normes Proto:87 ou HOPur®. Pour rendre leurs modèles encore plus beaux, ils sont équipés d'attelages à vis, parfaitement réalistes.

lontairement les mots 'le plus possible' en lieu et place d'une copie exacte, car le MRSG a été réaliste: il a intégré des tolérances lors de l'établissement de ces normes...

Des proportions exactes

Nous en sommes arrivés maintenant au point où les avantages du modélisme 'Proto' vont se manifester et qu'il devient clair que 'Proto' est bien plus qu'un simple jeu de normes pour roues et pour rails, exactement reproduits à l'échelle.

Des bourrelets de roues plus hauts et plus épais, comme ceux du matériel proposé par les fabricants commerciaux, font que les

Le module d'exposition en 'P87' baptisé 'Entre PO et PLM' du 'Club Proto' français.



roues d'un même essieu doivent se situer plus proches l'une de l'autre, afin de rester... entre les deux rails. Pour les aiguillages, ceci a pour conséquence que les lacunes entre le rail courant et le contre-rail, ainsi qu'entre la pointe de cœur et la patte de lièvre doivent être plus larges. Souvent, la lacune de la pointe de cœur doit même être remplie, afin que la roue ne tombe dedans. Grâce à une dimension exacte des bourrelets de roues, les aiguillages peuvent donc être plus finement réalisés et les roues peuvent les franchir beaucoup plus facilement. Ces normes Proto ont depuis lors largement été acceptées, tout en différant de quelques détails selon l'échelle pratiquée.

Allant de pair avec des améliorations antérieures touchant la voie, un certain nombre d'améliorations impressionnantes peuvent être appliquées au matériel roulant, grâce aux normes Proto. Pour les roues habituelles équipant les modèles commerciaux de locomotives à vapeur, il est souvent nécessaire d'augmenter l'empattement entre essieu, car dans le cas d'un empattement correct, les bourrelets de roues surdimensionnés pourraient se frotter l'un contre l'autre. En outre



Il est incroyable de voir à quel point l'aspect d'un modèle commercial est amélioré lorsqu'il est pourvu de roues 'Proto'!

sur ces mêmes modèles commerciaux, le diamètre des roues est souvent réduit – toujours dans l'optique de bourrelets trop hauts – car sinon, ces mêmes bourrelets pourraient frotter contre le châssis de l'engin ou la partie inférieure du tablier de la chaudière. Pour les constructeurs en 'Proto' (et certainement pour l'auteur du présent article...), la réduction du diamètre des roues sur une locomotive à vapeur est considérée comme étant le crime le plus horrible: il perturbe de façon catastrophique l'équilibre des proportions du modèle en cause. Il ne modifie pas seulement l'empattement des roues, mais aussi la hauteur relative des bielles d'accouplement, ainsi que l'angle d'inclinaison des

bielles extérieures – si elles existent – par rapport aux lignes horizontales comme celles du tablier, des cylindres et des rails. En réduisant le plus possible la taille des bourrelets pour les faire tendre vers les dimensions prévues à l'échelle, tout compromis concernant l'empattement ou les diamètres des roues est devenu inutile. Les bourrelets ne frotteront plus contre les cintrages de roues ou contre la partie inférieure du tablier, voire – dans le cas d'un empattement trop réduit – un bourrelet contre l'autre. Il en résultera des modèles ressemblant beaucoup plus à leur prototype réel.

Beaucoup de gens prétendent toutefois que ces quelques dixièmes de millimètres ne font pas la différence, mais si vous disposez deux modèles l'un à côté de l'autre – l'un modifié, l'autre pas – vous constaterez immédiatement la différence et devrez reconnaître que le modèle modifié est plus réaliste. Et pour ce faire, pas besoin du moindre instrument de mesure: cela se voit à l'œil nu! Car c'est une question de proportions, et non de mensurations...

Et 'Proto' est plus que ça...

Si la voie et le matériel roulant ont ainsi été améliorés, l'environnement ne peut rester en l'état. Les bâtiments et le paysage réclament en effet un aspect plus réaliste, tout comme pour le matériel roulant, sur lequel pas mal a déjà été fait dans le domaine du détaillage et de la patine: reproduction de traces d'usure et de l'influence du mauvais temps. Grâce aux techniques destinées à reproduire l'effet des conditions climatiques et en respectant le spectre des couleurs, les bâtiments et le reste du réseau peuvent être également rendus beaucoup plus réalistes. Pensons seulement aux superbes bâtiments d'Emmanuel Nouaillier – qui nous en parle régulièrement dans notre revue – et à d'autres modélistes, qui possèdent ce type d'inspiration artistique.

Si nous considérons ce dernier aspect, il devient alors clair que les idées 'Proto' vont bien



A l'est des Pays-Bas, le 'Bentheimer Eisenbahn' franchit régulièrement la frontière: c'est le cas aussi sur le module Fremo néerlandais.



Un modèle ou la réalité? Vous le savez sans doute, mais faites voir cette photo de 'Rue de la Glacière' à vos amis, et demandez-leur...



'Obberkaer', œuvre de participants danois à la convention Proto, en 2009.



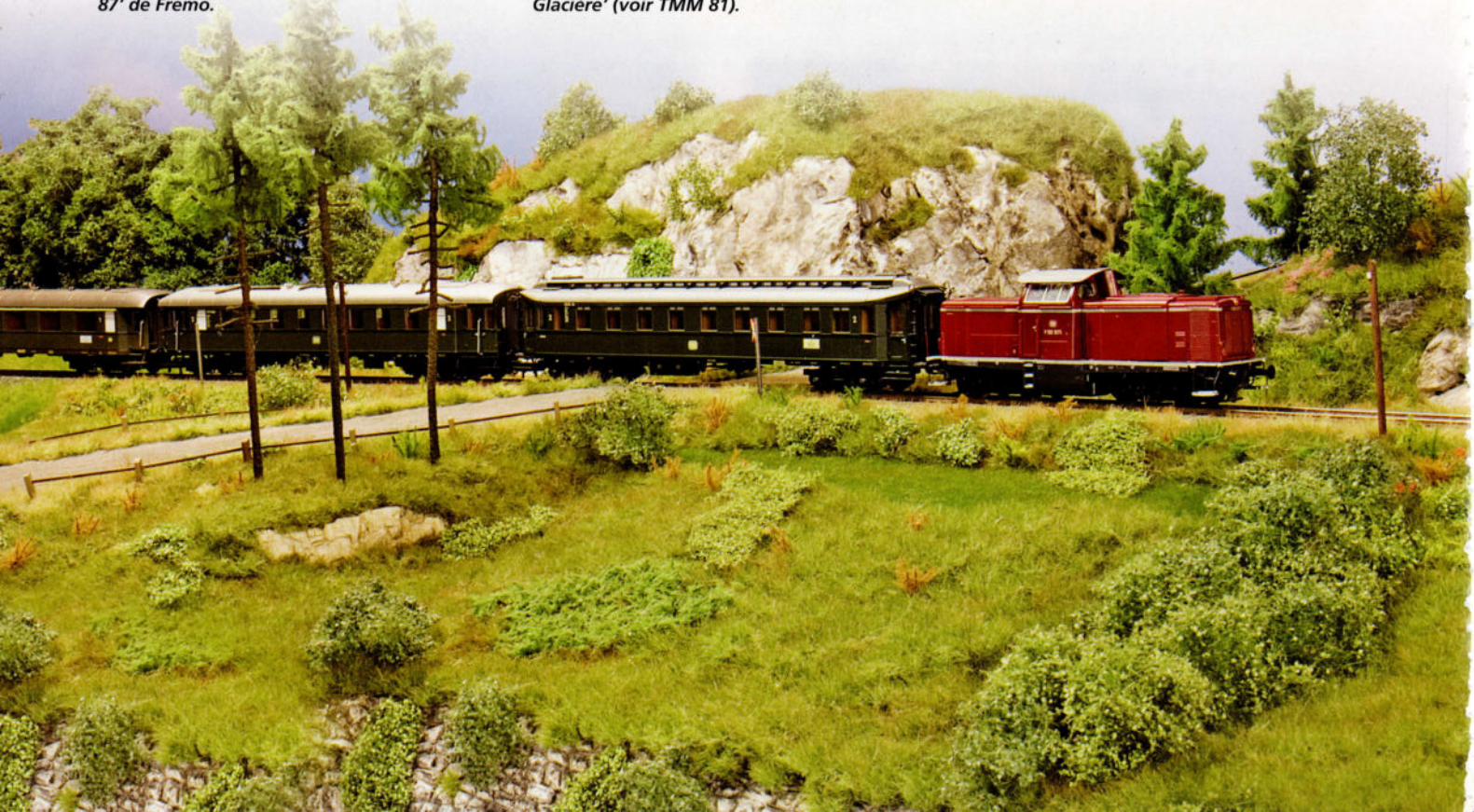
Afin de promouvoir le Proto: 87, le 'Club Proto' français a réalisé le module d'exposition 'Entre PO et PLM', sur lequel l'accent a été mis sur les voies et la circulation. C'est quand même autre chose qu'un aiguillage vendu dans le commerce, non..?

plus loin que le simple respect des dimensions exactes des roues et des rails. Ceux qui veulent construire en respectant les normes Proto y consacrent une énergie égale dans tous les domaines du modélisme ferroviaire: rails, mais aussi traverses, fixations aux rails, ballast, matériel roulant, paysages, bâtiments, exploitation, signalisation, le concept même de l'ensemble du réseau et enfin, sa présentation. N'oublions pas le bruitage et qui sait dans le futur, peut-être de la vraie vapeur (et pas ces fumées grasses de Seuthe...), voire des odeurs...? La solution est parfois du domaine technique, parfois dans l'application d'une technique artistique, voire dans la suppression de... compromis. Quoi qu'il en soit,

Pour construire selon les normes Proto, vous ne devez pas forcément vous limiter aux locomotives à vapeur. Voici un module 'Proto: 87' de Fremo.



Proto ne se limite pas seulement aux rails et aux roues: toute la scène en fait partie. Les lecteurs attentifs auront sûrement reconnu la griffe d'Emmanuel Nouaillier, sur ce bout de 'Rue de la Glacière' (voir TMM 81).

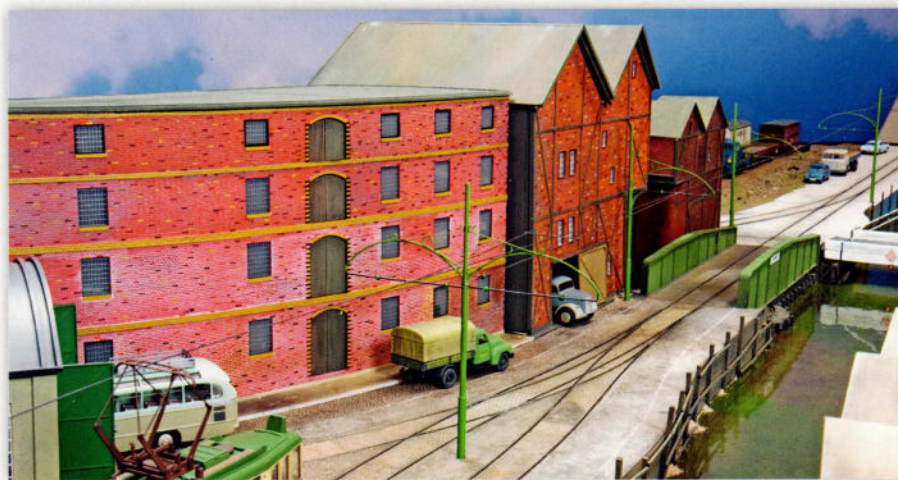


Construire selon les normes Proto avec des gorges fines entre le rail droit et la lame d'un aiguillage permet la réalisation d'aiguillages impossibles à réaliser selon les normes NEM habituelles. Cela se voit très bien sur 'Kai 87' de Brian Harrap.

le concept du 'Proto' conduit toujours à la recherche de nouveaux défis et à la découverte de solutions.

Un empire...

La construction selon 'Proto' devient de plus en plus accessible et toujours plus réalisable. C'est notamment dû à la contribution des



C'est surtout aux passages à niveau et sur des voies en chaussée que les différences de largeur des gorges de rails deviennent visibles. Sur 'Kai 87' de Brian Harrap, on peut voir à quel point la gorge d'un rail Proto est minuscule.

nombreux clubs qui y sont intéressés: 'Protofour', 'ScaleSeven' et la 'Scalefour Society' sont désormais bien intégrés dans le monde anglo-saxon, mais le concept du Proto est également accepté dans d'autres échelles. Le 'S scale Society' en Grande-Bretagne fut sans doute le premier club à faire le pas. Sa transposition à l'échelle 1:87ème semble avoir été très rapidement acceptée dans le monde et dans certains milieux, les idées du Proto commen-

çant même à prendre vie à l'échelle... Z! En France, le Proto: 43,5 et le Proto: 87 sont soutenus par 'Le Club Proto', tandis que Fremo fait de même pour le Proto: 87 aux Pays-Bas et en Allemagne, tandis que le Proto: 87 est suivi par le 'Special Interest Group' de la NMRA aux Etats-Unis et par d'autres modélistes dans le monde entier. Des groupes plus ou moins formels existent également en Belgique, aux Pays-Bas, en Espagne, en Italie et en Australie,

Cette série 62 de la SNCB a pu circuler sur 'Kai 87', car elle a été équipée de roues Proto: 87 par Dave: une opération qui a duré moins de dix minutes.

tandis que des individus font office de pionniers dans autres pays du monde.

Les visiteurs de l'expo 'Rail' 2011 pourront donc faire connaissance avec plusieurs modélistes ayant adopté les normes du Proto, au cours du 2ème week-end de mars prochain. Et comme le Proto ne se pratique pas seulement pour une échelle de réduction bien déterminée, les modélistes œuvrant dans d'autres échelles y seront invités cette année. Outre le Proto: 87, on pourra y voir des réseaux en Proto: 43,5 (Scale Seven), à l'échelle 'S', 'Protofour' et même au 1:220ème. Certains fournisseurs spécialisés en pièces pour modélisme en Proto seront en outre présents, exposeront et vendront leurs produits. Vous serez vraiment surpris de voir à quel point il existe du matériel pour construire selon les normes Proto...!

Texte: Dave Doe
Adaptation et photos:
Gerard Tombroek



Le Modèle de l'année 2010 Selon les lecteurs de 'Train Miniature Magazine'

LA 5ÈME ÉDITION DE L'ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE' RÉALISÉE PAR LES LECTEURS DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE A PU SE DÉROULER CETTE ANNÉE AUSSI BIEN PAR INTERNET QUE PAR COURRIER POSTAL. ET IL FAUT LE DIRE, LE NOMBRE DE VOTES ÉMIS VIA INTERNET A DÉPASSÉ TOUTES NOS ESPÉRANCES: IL FUT NETTEMENT PLUS ÉLEVÉ QU'AU COURS DES ANNÉES PRÉCÉDENTES, CETTE ÉLECTION ÉTANT AINSI ÉGALEMENT REPRÉSENTATIVE DE LA VIE QUOTIDIENNE DU MODÉLISTE FERROVIAIRE...

Le choix des lecteurs est subjectif, car indépendamment du prix des modèles, de ses caractéristiques techniques, de ses mensurations, etc. Lors d'une telle élection, ce sont d'autres critères qui entrent en ligne de compte que ceux suivis pour l'élection du 'Modèle de l'année' organisée par Febelrail. Cette fédération soupèse, mesure et évalue tout, en ce compris les emballages et les modes d'emploi. Chez nous par contre, c'est plutôt une question de tripses...

Cette année aussi, une solide compétition s'est jouée dans la catégorie du matériel moteur, entre trois des six engins nominés. Les points obtenus étaient très proches les uns des autres, mais finalement, c'est la locomotive électrique série 28 reproduite par ACME/LS Models qui s'est vue décerner le titre de 'Modèle de l'année'. La série 60 'proto' de Van Biervliet a toutefois été battue sur la ligne d'arrivée, la troisième place allant à la locomotive à vapeur du type 36 de Treinshop Olaerts.

Concernant les voitures voyageurs, l'offre était assez réduite, mais la lutte pour la 1ère place n'en fut pas moins stressante pour autant. Et ce sont finalement les voitures 'L' reproduites par Treinshop Olaerts qui ont dépassé d'un chouia les voitures I11 rénovées de LS Models.

Dans la catégorie des wagons de marchandises, il y eut six nominés. Ici aussi, la lutte s'est circonscrite entre trois modèles: le wagon 'Falls' pour le transport de minerai de B-Models a remporté la palme, suivi par le fourgon porte-autos 'Laaerss' de LS Models et le wagon à pupitre 'Lklp' de Goover Models.



Pour les trams et les accessoires, le lecteur pouvait choisir entre le T3000 de la STIB (reproduit par Dream Collection/Ferivan) et la motrice standard vicinale de Ferivan: la 1ère place s'en est allée au T3000.

Dans la catégorie 'décor', la médaille d'or a été décernée pour la 2ème fois à 'Kit Nord', cette fois pour son café en coin. La médaille d'argent a été attribuée au bâtiment annexe du Nord Belge de MKD/Train Service Dancckaert, tandis que le bronze allait à l'attelage routier Herpa, reproduit par DD Trans à Zeebrugge.

Quant au titre de 'Réseau de l'année', le lecteur pouvait faire son choix parmi pas moins de 27 réseaux présentés au cours de l'année écoulée dans les colonnes de notre magazine. C'est finalement le superbe réseau 'Kautenbach' de notre lecteur néerlandais Wim Wijnhoud qui a gagné avec une confortable avance. 'Hove' de Paul Celis a obtenu une très belle 2ème place, et 'Tripton on the Hill' la 3ème. Les points res-

tants ont été répartis de façon fort égale sur les autres réseaux, ce qui démontre les goûts éclectiques de nos lecteurs.

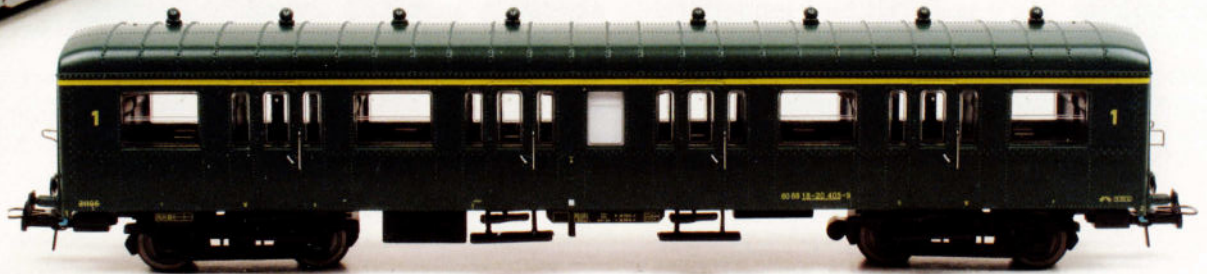
Le résultat de cette élection démontre aussi que nos lecteurs – quelque soit leur langue – sont assez chauvins et apprécient particulièrement les initiatives des commerçants, des constructeurs et des fabricants de leur propre pays. Considérons donc qu'il s'agit là d'un soutien aux futurs projets d'inspiration belge que ces derniers voudraient encore concrétiser à l'avenir...

Les différents diplômes de 'Modèles de l'année' ont été remis – lorsque ce fut possible – lors de la Foire aux Jouets de Nuremberg. Parmi les nombreux votes exprimés, une main d'enfant innocent en a retiré celui de M. Dirk Debock qui a donc gagné un abonnement d'un an à 'Train Miniature Magazine'!

Texte & photos: GVM



T3000 Dream Collection



Voiture L Olaerts



Un Falls B-Models



La série 28 ACME/LS

Place	MATÉRIEL MOTEUR	%
1	ACME/LS Models série 28	22,12
2	VanBiervliet série 60 'proto'	21,57
3	Treinshop Olaerts Type 36	20,10
4	Roco série 60 'proto'	14,07
5	Märklin/Trix type 96	11,09
6	Philotrains Benelux	11,05

Place	VOITURES	%
1	Treinshop Olaerts voitures 'L'	36,07
2	LS Models voitures I 11	35,27
3	LS Models plan W benelux	28,66

Place	WAGONS DE MARCHANDISES	%
1	B Models 'Falls'	26,11
2	LS Models 'Laaerss'	22,52
3	Goover Models 'Lklp'	17,61
4	LS Models 'Tahs'	15,35
5	Roco 'Fbl'	13,32
6	Rocky Rail	5,09

Place	TRAMS ET ACCESSOIRES	%
1	DreamCollection/Ferivan T3000	52,31
2	Ferivan motrice standard SNCV	47,69

Place	MATÉRIEL DE DÉCORS	%
1	Kit Nord café	33,98
2	TSD/MKB annexe Nord Belge	22,90
3	Herpa attelage DD Trans	12,21

Place	RÉSEAUX	%
1	Kautenbach	15,09
2	Hove	9,41
3	Tripton on the hill	9,18



Café Kit Nord

Les wagons porte-autos 'Laaers' de LS Models

EN OCTOBRE DERNIER SONT SORTIS CHEZ LS MODELS LES WAGONS POUR LE TRANSPORT D'AUTOMOBILES DU TYPE 'LAAERS' DE COBELFRET. CE SONT CES WAGONS QUI ASSURENT UNE GRANDE PARTIE DU TRANSPORT D'AUTOMOBILES NEUVES PAR TRAIN EN BELGIQUE. NOUS AVONS ESSAYÉ DE VOIR COMMENT VOUS POURRIEZ CHARGER CES WAGONS PAR DES AUTOS ET COMMENT MONTER LES CALE-ROUES, FOURNIS CONJOINTEMENT AVEC CES WAGONS.



Cobelfret est un armateur international, dont le siège est situé à Anvers. Cette entreprise est spécialisée dans le transport de produits secs en vrac et offre par ailleurs des prestations de 'roll-on/roll-off' grâce à des liaisons par ferries entre le Royaume-Uni, la Scandinavie et l'Europe continentale. Outre ceci, Cobelfret assure également d'autres activités annexes, comme par exemple le transport d'automobiles par train. Pour ce faire, la firme dispose de plus de 500 wagons pour le transport d'autos, dont 300 environ du type 'Laaers', comme celui récemment reproduit par LS Models.

Les wagons portant le code-lettres 'Laaers' ont été commandés par la SNCB en 1992 à la firme Vagonka Poprad, en Tchécoslovaquie. Ils furent livrés à partir de 1993 dans une li-

vrée caractéristique vert pomme. Ces wagons furent loués à la firme ACE (Auto Care Europ NV), résultant d'un accord de collaboration entre la SNCB, Cobelfret et British Rail. Le but principal de cette collaboration était de faire circuler des trains d'automobiles neuves entre l'usine Ford de Genk et la Grande-Bretagne. Suite à la concurrence avec les ferries, ce trafic se déroulant via le Tunnel sous la Manche prit toutefois rapidement fin. ACE se concentra alors sur le transport d'automobiles vers les pays limitrophes de la Belgique, comme les Pays-Bas et l'Allemagne. En 2003, tous les wagons porte-autos ACE furent repris par Cobelfret, le logo ACE disparaissant au profit du nom du nouveau propriétaire. La livrée verte de ces wagons fut toutefois conservée.

Actuellement, Cobelfret assure surtout des transports pour Ford Belgique et Ford Allemagne. Régulièrement, elle preste aussi pour Fiat, Toyota, et jusqu'il y a peu, pour Opel Anvers. Occasionnellement, on peut même voir des autos d'autres marques chargées sur ces wagons, comme des Volkswagen ou des Mercedes.

Les wagons porte-autos 'Laaers' en service pour Cobelfret sont constitués de deux parties, qui sont accouplées l'une à l'autre. Ils ont une longueur de 31 m et sont aptes à une vitesse maximale de 100 km/h. Chaque demi-partie de wagon présente un pont supérieur, qui peut être disposé selon quatre niveaux différents, en fonction de la hauteur des véhi-



Pour placer les cale-roues sur le pont inférieur, vous devez d'abord déposer le pont supérieur. Utilisez pour ce faire un couteau ou un fin tournevis.



Les deux extrémités d'une cale sont d'abord pressées dans une colle à deux composants et ensuite placées sur le pont.



cules transportés. Lorsque ce pont est disposé dans la position la plus basse, le wagon peut alors transporter des petites camionnettes.

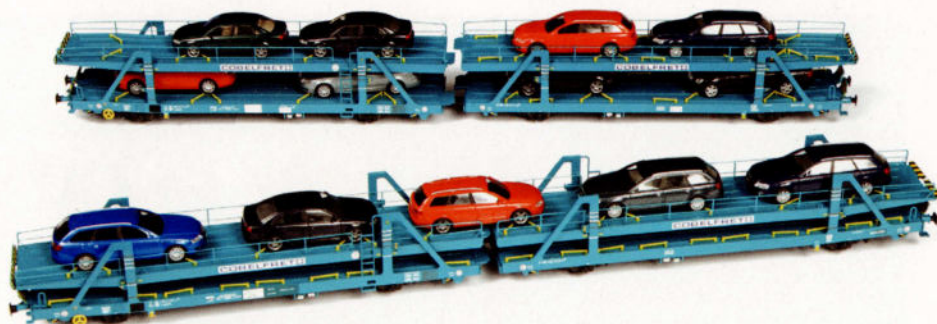
La première série reproduite par LS Models est proposée sous la forme d'un set de quatre wagons. Ces derniers sont emballés dans une solide boîte. Ces wagons doivent d'abord être

Les Audi A4 et A6 de Busch ont été construites après 2003 et peuvent parfaitement être transportées sur les wagons porte-autos de Cobelfret.

reliés au moyen d'une tige fixe: pour ce faire, vous pouvez choisir entre une tige de 16 mm ou une plus longue, de 18 mm. Pour procurer une masse plus importante à ces wagons, la partie centrale de leur châssis est en métal. Le pont supérieur de ces wagons a été disposé en position haute. De ce fait, ces wagons conviennent pour le transport de la plupart des autos modernes actuelles. Une seconde série de wagons sera livrée dans le courant de cette année: sur ces derniers, le pont supérieur sera en position basse, ce qui les rendra apte à transporter des camionnettes.

Ces wagons sont très bien réalisés, comme LS Models nous y a habitués. Ils sont constitués de plusieurs pièces qui sont collées les unes aux autres avec soin. La rambarde du pont supérieur est en métal solide, gravé. Les teintes et le marquage sont conformes à la réalité. Il y a toutefois un problème: le fonctionnement du mécanisme d'attelage court laisse parfois à désirer. Pour notre part, ceci s'est produit lors de la constitution d'une longue rame. La cause en est le ressort qui ramène le coupleur d'attelage en position centrale. Ce ressort sera modifié sur la seconde série de wagons: il sera constitué d'un ressort spiralé. Si vous rencontrez des problèmes de ce genre avec vos wagons, vous pouvez toujours prendre contact avec LS Models, via votre détaillant.

Les petites autos sont fixées sur chaque pont au moyen de cale-roues. Pour chaque roue, deux cales de ce type sont prévues. Ces cales sont peintes en jaune et fournies dans un sachet séparé; on en dénombre 64 pour huit autos. Nous avons toutefois constaté qu'en réalité, un nombre plus élevé d'autos était chargé sur ces wagons et que le nombre de cales était réparti sur l'ensemble du chargement. Ces cales sont fixées d'un seul côté à l'extérieur de la plate-forme de chargement et peuvent être basculées sous les roues. L'autre extrémité est



A l'avant, cinq Audi sont disposées sur le pont inférieur, qui normalement ne sert que pour le transport de camionnettes.




Deux Audi A4 et une A6 sur un wagon à destination de la Belgique. Remarquez la finesse des détails.

fixée contre le rail central. Lorsque le wagon circule à vide, les cales sont disposées sur le côté, dans le sens de la longueur du wagon. Les cale-roues doivent être fixées sur le pont au moyen d'un peu de colle. Pour ce faire, nous avons utilisé de la colle Bison Combi Snel à deux composants. Cette colle devient dure après cinq minutes à peine et sèche en restant transparente. Si vous en avez utilisé trop ou si vous avez mal disposé une de vos cales, vous pouvez enlever immédiatement cette colle au moyen d'un coton-tige humide. Si vous désirez disposer un chargement sur ces wagons, il vous faudra utiliser des automobiles récentes, construites après 2003. Nous avons trouvé quelques Volkswagen chez Busch, mais vous pouvez aussi avoir recours à des autos d'autres marques, comme déjà dit ci-dessus. Si vous voulez disposer les cales contre les roues, il vous faudra alors découper le bout extérieur fixé sous chaque rail central. Comme les traces de colle sont inévitables,

nous conseillons d'appliquer une légère patine sur chaque pont. Pour disposer les cales sous le pont inférieur, vous devrez d'abord détacher le pont supérieur: cette opération se réalisera en insérant un couteau entre le montant droit et le pont supérieur.

Pour constituer une rame complète de huit wagons chargés d'autos, il ne vous en faudra pas moins de 64 de la même marque: une bien coûteuse opération... Vous pouvez aussi vous mettre à la recherche de modèles de petites autos moins chères comme des Herpa Minikits ou les petites autos proposées par Goover Models. Il vous faudra alors choisir des autos correctes, ayant un empattement de 20, 5 mm maximum en H0. Evidemment, vous pouvez toujours faire circuler vos wagons à vide; dans ce cas, n'oubliez pas de disposer les cale-roues dans le sens de la marche.

Texte et photos: Guy Van Meroye 



Le pont supérieur d'un 'Laers' de Cobelfret. Observez les cale-roues des deux côtés du wagon. Anvers (Sati), le 27 septembre 2008. Photo: collection GVM.



Un transport d'automobiles Mazda assuré par Cobelfret. Duffel, le 17 octobre 2008. Photo: collection GVM.



DANS LA PREMIÈRE PARTIE DE CETTE SÉRIE D'ARTICLES, NOUS VOUS AVONS EXPLIQUÉ COMMENT OBTENIR UN PLAN DE CONSTRUCTION D'UN BÂTIMENT SUR BASE DE PHOTOS. DANS LA PRÉSENTE PARTIE, NOUS ALLONS VÉRITABLEMENT CONSTRUIRE CE BÂTIMENT, SUR BASE DE CES PLANS. NOUS ALLONS NOUS APPESANTIR À CETTE OCCASION SUR UN CERTAIN NOMBRE DE TRUCS ET DE TECHNIQUES, QUI POURRONT PEUT-ÊTRE S'AVÉRER UTILES LORS DE LA RÉALISATION DE VOS PROPRES PROJETS.

Confectionnez un bâtiment sur base de photos (2^e partie)

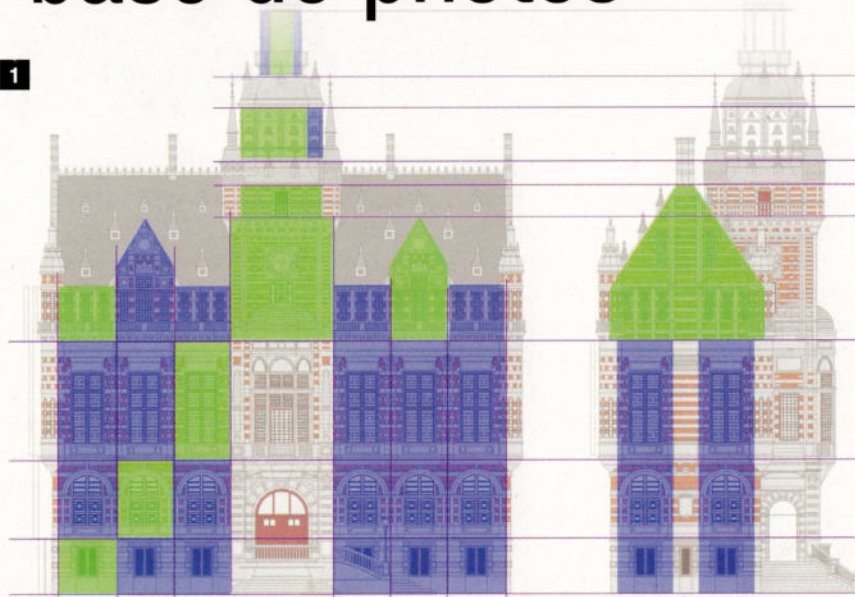
Diviser le plan en parties constructibles

'Réfléchir avant d'agir' est certainement un adage à respecter, pour un tel grand bâtiment. Si vous voulez tout construire au moyen de matériaux de base, il va s'agir d'un grand projet, de longue haleine. Une première chose à réaliser est d'aller voir comment nous allons répartir ce grand bâtiment en différentes parties, de façon à éviter de nous retrouver avec une trop grosse pièce de travail, à l'achèvement de la construction. Le risque de dégâts aux parties déjà réalisées n'est pas à négliger, ce qui constitue une raison supplémentaire pour travailler sur des parties de bâtiment plus réduites et de ne les assembler entre elles que lorsque tout l'édifice est achevé.

Une deuxième étape préparatoire est de vérifier s'il n'existe pas de parties du bâtiment qui puissent être réalisées 'en série'. Concernant le bâtiment que nous voulons reproduire ici, des parties de façades complètes se répètent, plus ou moins. La fabrication d'un moule et de moulages en résine peut alors valoir la peine.

Photo 1 : Sur ce dessin, nous avons divisé le plan en parties, qui peuvent chacune être construites séparément. En outre, vous pouvez voir que plusieurs parties peuvent être copiées au moyen de moules (les parties vertes constituant le moule, les parties bleues étant les copies, confectionnées en résine). Pour cette technique de construction, nous nous sommes un peu inspirés du système modulaire de la firme américaine DPM. Leur idée de constituer un bâtiment complet au départ de différentes parties de façades est particulièrement intéressante pour des bâtiments fictifs. Dans notre cas, nous devons réaliser les parties de façades nous-mêmes, mais la méthode

1



d'assemblage est comparable à celle suivie par DPM. Un point à ne pas négliger : la façade arrière de ce bâtiment ne sera jamais visible par le public et ne sera donc carrément pas réalisée...

La confection des modèles-mères

Une fois que nous aurons déterminé quelles parties sont copiables et valent la peine d'en faire un moule, nous pouvons nous mettre au travail. Concernant notre projet, cela vaudra la peine de confectionner des moules pour les parties complexes des façades, à la condition que deux pièces soient quasi identiques et que la taille du moule en silicone reste limitée. L'avantage de disposer d'un plan exactement à l'échelle sur votre PC est que vous pouvez alors l'imprimer sur différentes sortes de papier. Pour notre méthode, des autocollants relativement grands (de format A4) conviennent très bien.

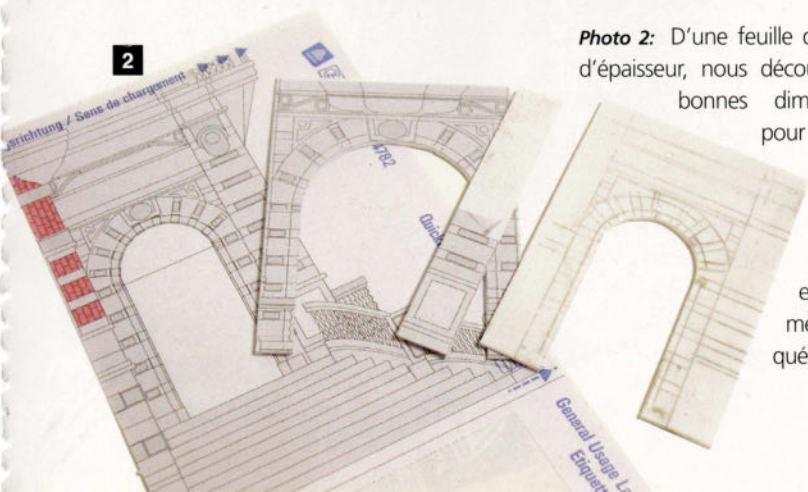
Photo 2 : D'une feuille de styrène de 2 mm d'épaisseur, nous découpons un bout aux bonnes dimensions extérieures pour notre partie de façade. Vous pouvez découper un peu plus grand également, les dimensions exactes pouvant immédiatement être calquées de l'autocollant.

Collez ce dernier de la façon la plus précise possible sur le styrène. Au moyen d'un couteau pour hobby bien affûté, vous pouvez graver les lignes reprises sur l'autocollant dans le styrène. De cette façon, vous pouvez reporter toutes les lignes et les points de référence sur la plaque de styrène. Lorsque cette opération est terminée, vous pouvez décoller l'autocollant découpé en morceaux de la plaque de styrène. Les traces de colle encore subsistantes peuvent être enlevées au moyen d'un peu de white spirit ou d'essence.

Les lignes gravées – désormais bien visibles – peuvent d'abord être utilisées pour en découper les baies vitrées. Faites d'abord un trou à l'intérieur de ces marquages, mais à une certaine distance, et fignez ensuite les bords de votre baie vitrée en découpant ou en limant exactement le long des lignes, au moyen de votre couteau pour hobby.

Tout ce qui est de la pierre sera construit ultérieurement. Pour notre bâtiment, cela veut également dire que nous allons aussi réaliser quelques divisions au sein de la baie vitrée obtenue : ceci est très facile à obtenir au moyen de tigettes de styrène. Quant à la partie 'bois' de notre fenêtre, elle sera réalisée séparément. Après avoir confectionné la partie 'pierre' de notre baie vitrée dans notre modèle-mère, nous l'avons utilisée comme patron pour en reporter les mensurations sur une fine feuille de styrène. Pour graver, nous utilisons à nouveau un couteau pour hobby bien affûté. Cette fine feuille de styrène est

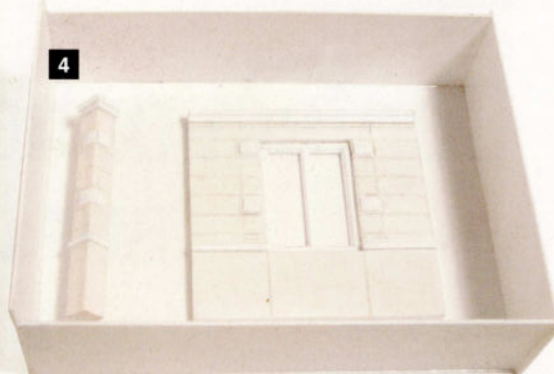
2



ensuite pourvue de bords verticaux, de façon à ce que la partie 'bois' s'ajuste parfaitement dans la partie 'pierre'. Observez enfin les photos reproduisant les murs et les fenêtres, qui vous apporteront les éclaircissements nécessaires.

Photo 3: Les lignes gravées peuvent également être utilisées pour apporter du relief sur votre façade. Au moyen de plusieurs bouts de styrène, vous pouvez ainsi assembler votre pièce. Quant à nous, nous avons fait largement usage de différentes tigettes provenant de la gamme Evergreen. La photo montre une partie de façade un peu plus complexe, mais montre clairement la méthode de construction suivie : la façade est érigée couche par couche, jusqu'à obtenir une partie de façade belle et nette. Pour les parties qui contiennent un motif de briques, nous avons utilisé les plaques murales bien connues de la firme Slaters.

Photo 4: Le premier modèle-mère du bâtiment que nous avons confectionné est relativement simple. Il s'agit d'une partie de façade de la partie inférieure du bâtiment (consultez le plan pour voir de laquelle il s'agit). Dans ce petit récipient, prêt pour y verser la résine de silicone, vous pouvez aussi y voir à gauche une pièce de coin. Nous n'en avons besoin que de quatre semblables, mais notre modèle-mère était si simple – et son moulage aisé



– que nous avons décidé d'intégrer également cette pièce de coin dans notre premier moulage.

Nous n'allons pas nous étendre ici sur le moulage de modèles au moyen de silicone et de résine : ce sujet a déjà été traité dans des éditions précédentes de cette revue. Mais nous voulons toutefois vous faire part d'un 'truc' (grâce à l'intervention de Stephan Appelmans, via le forum de TMM) : pour obtenir une partie arrière bien plane de votre moule, vous pouvez dérouler un bout de plastique transparent 'au-dessus' de votre résine, dès qu'elle a été coulée. Vous pouvez presser les bulles d'air encore présentes, tandis qu'à travers le plastique transparent, vous pouvez apercevoir les éventuelles erreurs. Enfin, le plastique assure grâce à son élasticité que la partie arrière de votre moule durcit de façon plane. La différence se marquera lors du travail de ponçage et vos parties de façade en seront donc beaucoup plus faciles à traiter ultérieurement !

façades sont ponçées, nous pouvons maintenant coller les têtes les unes aux autres. Ajustez les parties librement les unes aux autres : de cette façon, vous verrez apparaître d'éventuelles irrégularités sur les bords, qui nécessiteront encore un petit ajustage. Pour le montage, vous devez veiller à ce que les façades soient bien alignées sur une même ligne, également en profondeur. Nous avons trouvé qu'il serait pratique de disposer les pièces du côté 'façade' sur une plaque plane et que nous aurions 'réglé' chaque partie distinctement au moyen de petits bouts de styrène que nous aurions disposé entre les parties de façade et la surface plane. L'alignement s'est réalisé au moyen de quelques lourdes pièces métalliques droites. Une fois les pièces de façade parfaitement alignées, nous y versons quelques gouttes de colle instantanée le long du joint. Une bande supplémentaire fine de styrène et un peu de colle instantanée assureront alors la solidité de cette liaison. Comme le montre cette photo, vous pourrez alors assembler une toute grande façade, sans trop de difficultés.

Photo 5: Sur cette photo, vous pouvez vous rendre compte de l'énorme avantage de la silicone et de la résine : en peu de temps à peine, vous obtenez toute une série de copies au départ d'un modèle-mère. Imaginez-vous que vous auriez dû confectionner toutes ces pièces en styrène, une par une ! Ces petites copies ne seront jamais aussi parfaites que votre modèle-mère, mais – certainement pour un bâtiment plus ancien – ce n'est absolument pas grave si une pièce est endommagée, ici ou là. L'usure du temps fait également son œuvre sur les véritables bâtiments... Les pièces moulées présenteront sans doute quelques ébarbures sur les côtés, qui devront bien entendu être éliminées. Ceci ne devrait poser aucun problème au moyen d'un couteau pour hobby, de petites limes pour joaillier, ou encore au moyen d'un bout de papier abrasif à grain fin.

Photo 7: En réalité, nous ne l'avons remarqué que lors du dessin du plan: les architectes de ce bâtiment avaient trouvé joli de pouvoir ce bâtiment de tourelles rondes sur les coins... Ceci augmenta d'autant le challenge de les reproduire. Un modèle-mère était hors de propos: nous n'en avons besoin que de deux et la

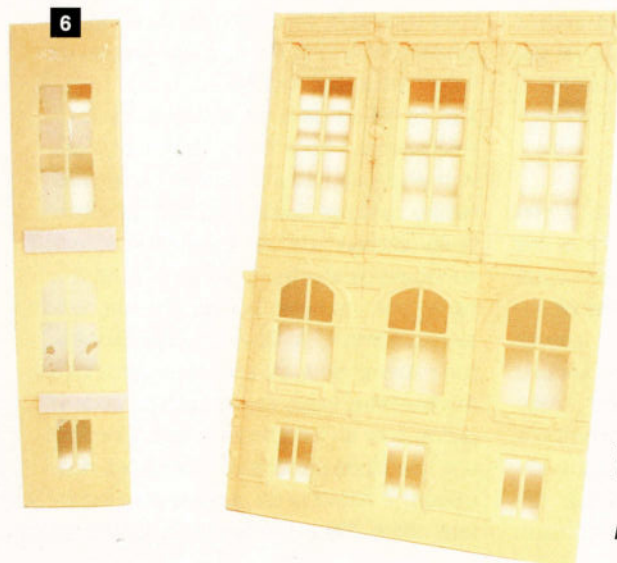
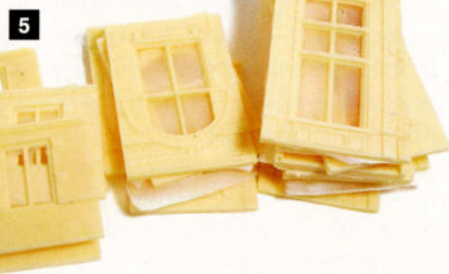


Photo 6: Une fois que les parties de



8

fabrication du moule aurait été plus complexe que la confection des tours elles-mêmes... Dans l'assortiment Evergreen, nous avons trouvé des busettes en styrène d'un gros diamètre. Moyennant un peu plus de recherche, nous en avons trouvé trois, qui s'ajustaient les unes dans les autres. Les dimensions extérieures de la busette la plus grosse était plus fine d'un mm qu'elle aurait dû l'être: excellent, car sur cette busette extérieure allaient devoir être collés des bouts de maçonnerie et d'autres ornements! La busette intérieure constituerait la charpente de la fenêtre et ne sera pas fixée par colle. Les deux autres busettes seraient quant à elles bien collées pour former une seule et solide buse, dont la paroi intérieure serait de 2 mm. Sur ces busettes, des marquages sont appliqués (notamment au tour) pour figurer les différentes couches de briques. Les ouvertures pour les fenêtres

ont été forées et limées. Enfin, nous avons éliminé une partie de ces buses dans le sens de la longueur, afin qu'elles puissent s'ajuster sur les coins du bâtiment. Ces tourelles ont alors été recouvertes de styrène, tout comme pour une partie de façade.

Photo 8: Ce bâtiment présentait encore d'autres challenges, comme des figurines en pierre, par exemple. Pour les lions visibles sur la photo, nous avons essayé de les façonner avec du Milliput, mais quand nous avons trouvé des lionceaux à l'échelle dans la gamme 'Cirque' de Preiser, le choix fut vite fait. Grâce à une source de chaleur (la pointe d'un fer à souder), il est possible de plier ces figurines aux formes souhaitées. Le bouclier qu'elles tiennent, tout comme le socle sur lequel elles trônent, a été fabriqué en plaques de styrène et avec des bandes de même matière. Lorsque cet assemblage sera recouvert d'une teinte 'pierre', plus personne n'en soupçonnera l'origine...

Photo 9: Un autre problème fut constitué par les grandes horloges des tours centrales. Pour reproduire ces horloges de façon filigrane, le styrène n'était pas une option valable. Heureusement, nous avons appris à façonner nos pièces au moyen de la technique de la gravure. Au départ d'une très fine plaque (1/10ème de

millimètre) de maillechort, les cadrans et les aiguilles ont été façonnés séparément et seront ensuite collés sur le bâtiment. Le matériel ultrafin sensible à la lumière présente l'avantage que la gravure en elle-même est rapidement réalisable, mais surtout, que de très petits détails visibles à la loupe peuvent être obtenus par ce moyen. Un autre avantage de ces cadrans en demi-relief est qu'il est possible de les recouvrir d'une très fine couche de peinture, afin de faire ressortir les chiffres et les traits en relief, après les avoir passés au papier abrasif ultrafin. Une couche de vernis veillera à ce que le métal ne s'oxyde pas à l'air et que sa teinte soit conservée. Pour la description de cette technique de gravure particulièrement utile, nous vous renvoyons à nos anciennes éditions de 'Train Miniature Magazine'. Sur notre site www.modelspoomagazine.com, vous trouverez un index pratique des articles déjà publiés.

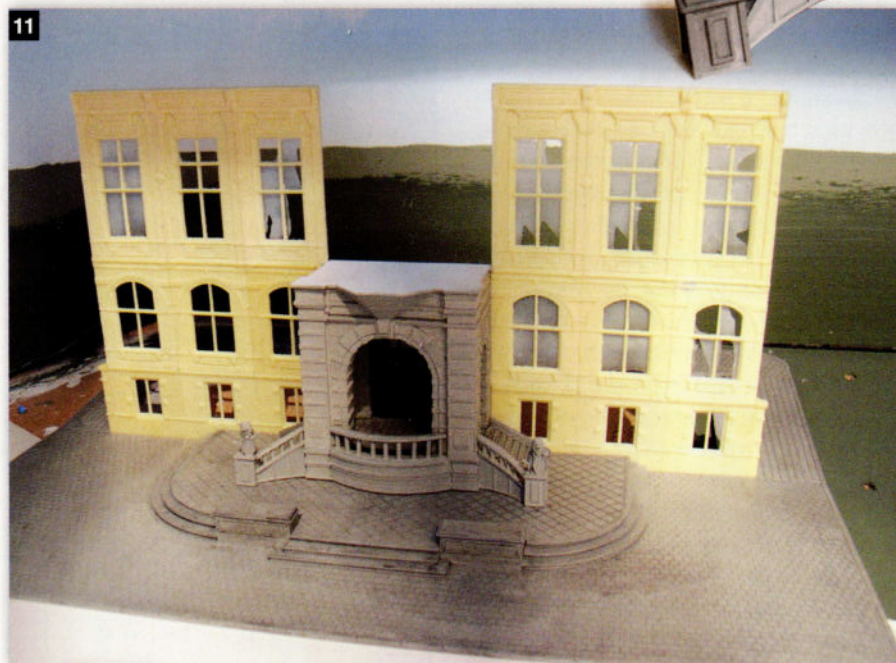
Photo 10: Comme déjà dit, certaines pièces ne se prêtent pas à être copiées au moyen d'un moule; il ne vous reste plus alors qu'à les fabriquer vous-même. Les escaliers situés au rez-de-chaussée de l'hôtel de ville en sont un bon exemple. Sur la photo, vous reconnaîtrez au passage les lions de pierre. Tout a été assemblé au moyen de plaques de styrène d'épaisseurs différentes, le relief ayant été assemblé



9



10



11

au moyen de différentes tiges issues de la gamme Evergreen. Le motif de dalles au-dessus des escaliers a été gravé. Comme teinte de base, nous avons utilisé une peinture acrylique de teinte gris clair de la gamme Polly Scale; elle a été appliquée à l'aérographe, afin de perdre le moins possible de détails. Un lavis à la teinte gris foncé a fait ressortir les joints du carrelage et d'autres détails.

Photo 11: La plaque de base du bâtiment, qui comporte également le seuil qui court tout le long du grand édifice, est constituée d'une grande plaque de styrène. Ici aussi, les dalles de rue y ont été gravées. Pratiquement tout ce qui est visible a été confectionné au moyen de plaques de styrène, disposées en couches: les escaliers extérieurs avec leur socle, le portail central, etc. Pour le bâtiment proprement dit, nous avons créé une fosse de 2 mm, de façon



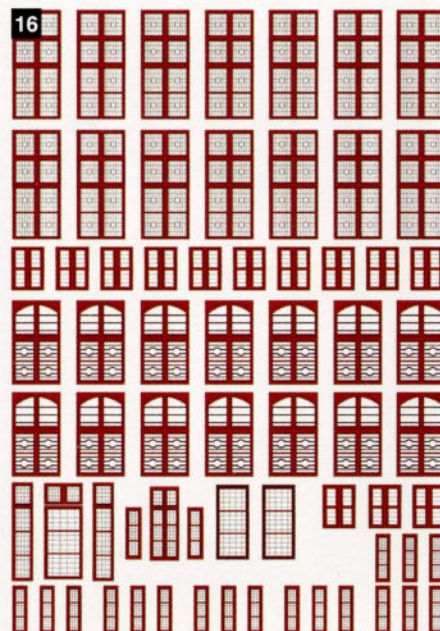
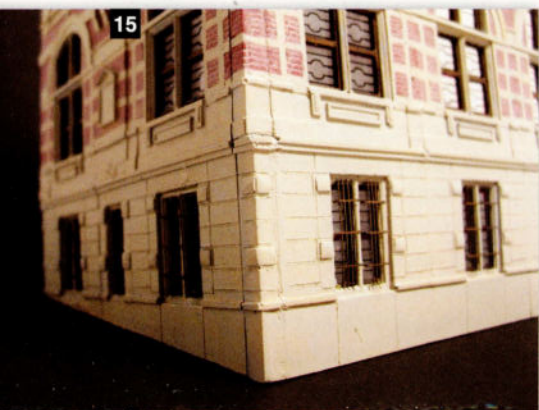
à ce qu'aucune fente ne soit visible entre les parois et le trottoir. Les façades se trouvent donc un peu enterrées vis-à-vis du bord intérieur du trottoir. A cette phase, nous pouvons contrôler si les pièces collées en résine s'ajustent correctement et là où nécessaire, apporter les corrections nécessaires.

Photo 12, 13 & 14: Ces trois photos illustrent l'évolution ultérieure de la partie inférieure du bâtiment, auquel des pièces ont chaque fois été ajoutées. Sur la 1ère photo, on reconnaît au-dessus du portail d'entrée une partie que nous avons utilisée pour illustrer la confection des façades en styrene. La 2ème photo montre surtout le résultat des premières mises en peinture, ce qui nécessite peut-être quelques explications. Nous avons d'abord peint tout l'intérieur en noir; de cette façon, l'éclairage intérieur qui sera aménagé ne filtrera pas à travers les murs. Ensuite, nous avons peint toute la partie du mur au moyen de la peinture gris clair déjà utilisée précédemment, au moyen d'un aérographe. Les briques ont ensuite été peintes au pinceau. Un lavis avec du 'Aged concrete' de Polly Scale va obtenir les joints de la maçonnerie, mais aidera également à ce que la teinte de base grise de la pierre calcaire soit adoucie. La teinte beige imite bien le mortier de chaux tel qu'il était utilisé à l'époque. Sur la dernière photo, on voit l'ajustage des tourelles rondes sur les coins du bâtiment.



Photo 15: Une photo de détail d'un coin du bâtiment illustre quelques points que nous voudrions éclaircir. Le treillis que l'on voit devant les fenêtres du rez-de-chaussée est dans ce maillechort gravé dont nous avons déjà parlé. Il a été recouvert à l'aérographe de 'Engine Black' de Polly Scale, à savoir la même teinte que celle utilisée pour les poteaux de réverbères du précédent article. Les parties de fenêtres en bois ont – comme déjà dit – été assemblées à part et moulées. Ceci offre l'avantage que nous avons également pu peindre séparément à l'aérographe et non sur site, avec un pinceau. Un deuxième truc sur cette photo concerne les fenêtres en vitrail d'art. Celles-ci ont été réalisées de façon très aisée sur base de notre plan de construction: avec une simple imprimante couleurs, sur du transparent. Le dessin imprimé est disposé du côté intérieur. De cette façon, le côté extérieur reste bien brillant (et si nécessaire, est facile à nettoyer) et l'impression ne peut pas être dégradée de l'extérieur. Le lecteur attentif remarquera sans doute que le bâtiment penche du côté gauche, en partie basse: cela ne résulte pas d'une faute de construction, mais provient du fait que ce bâtiment est disposé sur une légère pente sur notre réseau.

Photo 16: Mais qu'est-ce qu'un ordinateur, une imprimante et un bon programme de dessin constituent une aide fantastique pour les modélistes constructeurs, pas vrai? Sur le dessin, on voit que nous avons obtenu les fenêtres au départ du plan de construction et les avons rendues aptes pour être reproduites



sur un transparent. Sur une seule feuille A4, nous avons pu caser les vitrages (ainsi que les vitraux) de l'ensemble du bâtiment.

Photo 17: Nous continuons la construction de l'hôtel de ville. Sur la photo, on distingue toute une série de modèles-mères pour la construction de la partie supérieure. Cela nous paraît être une belle illustration, également pour les préparatifs du moulage de ces éléments. Au-dessus de cette photo, on voit d'ailleurs quelques autres modèles de la partie 'bois' de ces fenêtres. Comme déjà dit, cette dernière a été peinte à part et placée distinctement, raison pour laquelle elle a été confectionnée séparément et moulée en résine.

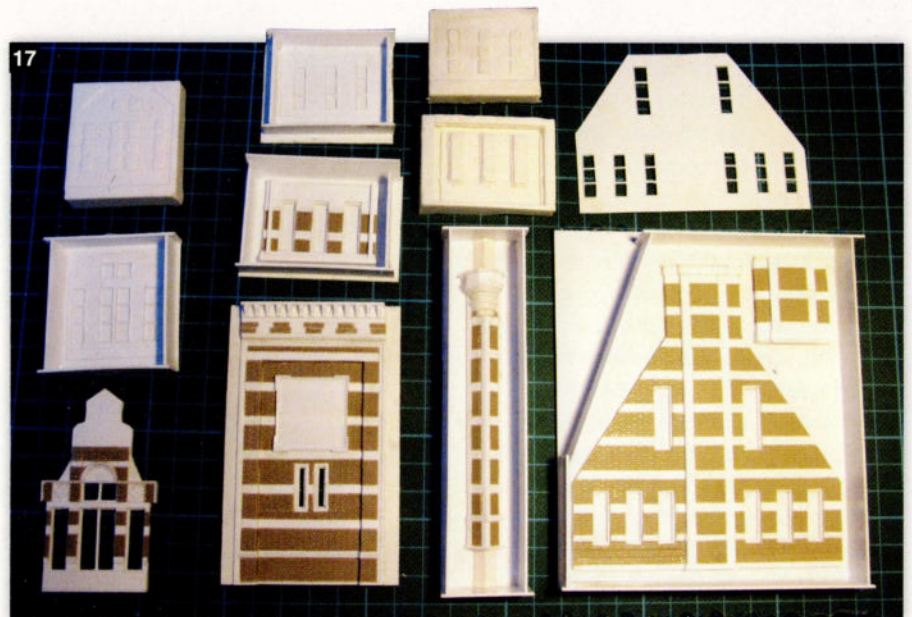
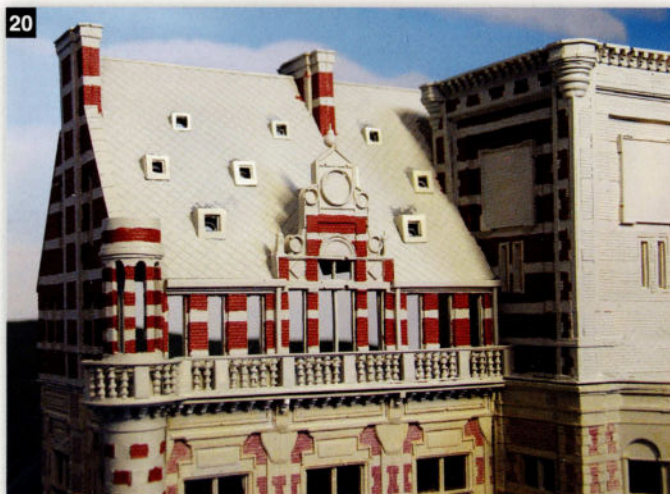
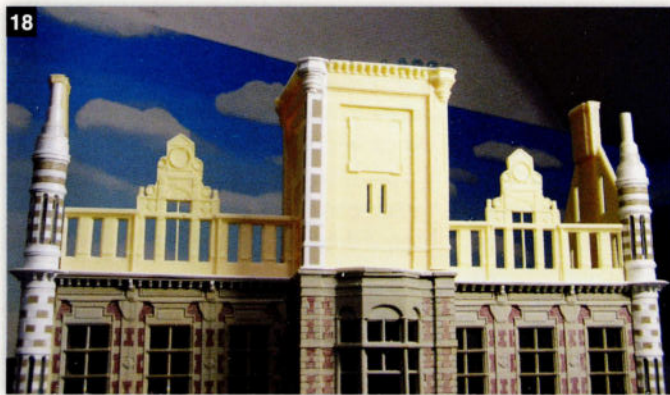


Photo 18, 19, 20 & 21: Passons à l'étape suivante. Les pièces moulées pour la toiture sont ajustées les unes aux autres, au besoin un peu travaillées et finalement collées. Ensuite, c'est une opération un peu plus compliquée qui nous attend: confectionner le grand toit à bonne mesure. Il s'agit d'une suite d'opérations comme la découpe sur mesure, la prise de mesures sur place, le ponçage de pièces et finalement, la vérification que tout s'ajuste parfaitement... C'est surtout la partie en pierres de la tour centrale qui a nécessité la répétition des étapes intermédiaires dont question. Heureusement que nous devons encore

poser les solins de plomb, qui nous aideront à cacher les petites fentes présentes... Ce plomb sera en réalité constitué d'une feuille... d'aluminium relativement épaisse, que nous avons récupéré sur un emballage de ciseaux chirurgicaux. Sur les 3ème et 4ème photos, on voit bien se dérouler les différentes étapes de la mise en peinture. A cette phase, la partie supérieure de la façade était encore amovible et il était ainsi facile d'appliquer une couche de peinture gris clair à l'aérographe. S'ensuit alors un travail long et de précision: la peinture des briques. Un lavis au moyen d'une teinte beige

clair a ensuite souligné les joints de maçonnerie et a atténué la couleur gris clair de la pierre. Ce n'est qu'ensuite que les fenêtres peintes en brun et les vitrages ont pu être montés. Les parties inférieures des chapelles en toiture ont été confectionnées en série au moyen de fin plasticard. Un trou dans chaque plaque de toit permettra plus tard d'y faire passer la lumière. Tous les bords de toitures, même ceux des chapelles de toiture, ont été bordés de bandelettes de 'plomb' (en réalité, d'aluminium). Les tourelles (en trois tailles) sont en résine, moulées au moyen de trois modèles-mères. Les



pointes des tours – la maçonnerie – ont été confectionnées au moyen de fil électrique et de petites perles. Le travail de ferronnerie sur la façade du toit est à nouveau le résultat d'un travail de gravure.

Photo 22: Maintenant que toutes les fenêtres sont posées, nous pouvons confectionner un aménagement intérieur simple. Un petit regard jeté vers l'arrière du bâtiment montre que la façade arrière n'a pas été réalisée. Ceci restera invisible aux yeux des visiteurs et de ce fait, nous ne devons pas y consacrer de l'énergie. En outre, cela facilite la réalisation de l'aménagement intérieur. Les pièces de ce dernier sont très simples. Les motifs du sol (différents carrelages) ont été trouvés sur internet. Cherchez au moyen des mots-clés 'vintage' sur Google et vous y trouverez quantité de motifs utilisables! Grâce à un certain travail de copiage et de collage au moyen de l'ordinateur, nous avons ainsi 'multiplié' certains motifs réduits à l'échelle sur des parties plus grandes et l'avons imprimé sur une sorte de papier épais. Les intérieurs proviennent également d'internet, grâce à des mots-clés adaptés; après réduction à l'échelle, ils ont été imprimés sur du papier photo. La construction des aménagements intérieurs a été réalisée au moyen de papier noir et épais: ce dernier est suffisamment solide, facile à être découpé à mesure, facile à coller à la colle pour bois et ne laisse pas passer la lumière. De cette manière, nous pouvons pourvoir chaque pièce de son éclairage et allumer ou éteindre ce dernier de façon distincte, sans que les rayons lumineux ne débordent dans les pièces adjacentes. Les sources de lumière sont constituées de petites Leds au format SMD 0603; des fils d'alimentation émaillés sont collés au plafond de chaque pièce. Nous avons conçu trois circuits pour l'éclairage, certaines pièces n'étant pas éclairées. Grâce à ce dispositif, il est possible d'apporter quelques variétés dans l'éclairage

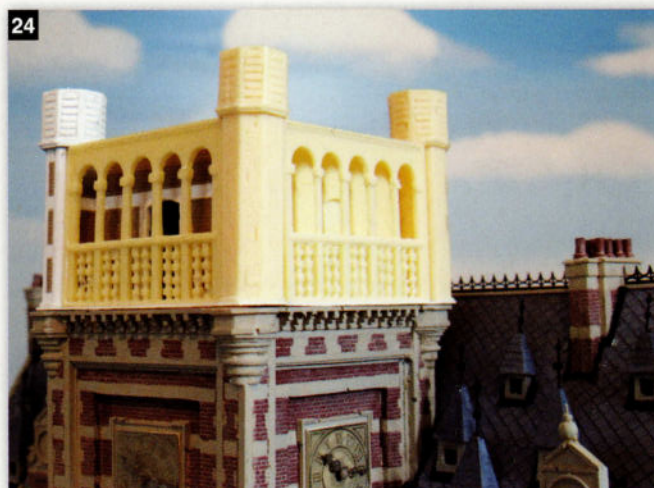


intérieur de ce bâtiment, manuellement ou automatiquement.

Photo 23: Ces Leds émettaient une lumière assez froide, donnant l'effet de tubes TL, ou encore comme si l'on regardait la télévision. Dans un premier temps, nous avons pensé que les teintes chaudes des photos de pièces imprimées compenseraient cette froideur, mais il n'en a rien été; il a donc fallu modifier cet éclairage à la source. Le démantèlement complet de cet éclairage intérieur et sa reconstruction au moyen de SMD blanches à ton chaud allaient constituer une opération de longue durée, raison pour laquelle nous avons tenté une alternative. Nous avons déjà acheté auparavant une très petite bouteille recouverte d'un vernis de teinte orange chez Conrad. Après quelques recherches intensives, nous n'avons hélas pas pu remettre la main sur ladite bouteille, mais avons-nous-mêmes constitué un mélange de peinture: une part d'orange Humbrol, une part de jaune et deux parts de diluant pour peinture. Ce mélange a

ensuite été placé dans une seringue équipée d'une très longue aiguille, grâce à laquelle nous étions capables d'atteindre les intérieurs des pièces, via la 'façade' arrière. En disposant le bâtiment sur sa tête et en regardant à travers les fenêtres, il nous a ainsi été possible de placer le bout de l'aiguille sur les petites Leds et d'y déposer une petite goutte de ce mélange de peinture sur la SMD. Ceci produit immédiatement l'effet voulu: on voit bien sur la photo la différence entre une pièce traitée et une qui ne l'a pas été.

Photo 24: En continuant la construction de la tour centrale, nous en sommes arrivés à une galerie. Ici non plus, nous ne l'avons pas repérée sur nos premiers plans et sa construction n'a pas été une partie de plaisir... Nous avons confectionné trois modèles-mères: un pour chaque épaisseur de la galerie et un pour les tours d'angle. Sur la photo, on voit d'ailleurs que nous avons utilisé cette fois des modèles-mères pour la construction proprement dite: cela économise un moule, et après tout,



pourquoi les modèles originaux devraient-ils être conservés? Les petits piliers de la rambarde du balcon ont été confectionnés avec de la busette de styrène et du styrène fin et rond. Nous avons découpé des petits anneaux de ces busettes au moyen d'un 'Chopper' et avons collé ces anneaux à distance égale sur une série de tigettes en styrène. Ces longs piliers ont ensuite été découpés en longueurs égales, toujours au moyen de ce 'Chopper'.

Photo 25: Le modèle-mère pour les pointes des tourelles moulées que vous pouvez voir aux coins a quant à lui été fabriqué au tour, dans une solide tige de laiton. Le modèle-mère pour la toiture intermédiaire est à nouveau entièrement constituée de styrène, pour laquelle nous avons reproduit les plaques de bois du recouvrement du toit au moyen de profilés plats. Pour l'étage suivant de la tour, deux pièces d'origine suffisaient; celles-ci appurent toutefois un peu trop larges. Le lecteur attentif apercevra des découpes au beau



milieu de ces moulages: c'est ainsi que nous avons pu amincir cet étage. Les formes rondes ont été travaillées à la lime, après avoir été recollées.

Photo 26: Et nous sommes encore tombés sur une surprise, lors de ce projet. La tour de notre hôtel de ville abritait manifestement un carillon géant, dont les mélodies sont audibles aux alentours... Il ne nous restait plus qu'à reproduire cela de la façon la plus correcte possible. Pour un véritable carillon, il n'existe pas deux cloches identiques, raison pour laquelle il était exclu de recourir à un modèle-mère d'une cloche et à des moulages. Les 24 cloches visibles à l'extérieur ont ainsi toutes été façonnées au tour une par une, au départ de tiges de laiton d'épaisseurs différentes! Les petits marteaux ont été gravés dans du maillechort un peu plus épais; ces derniers ont alors été collés dos à dos, ce qui reproduit pas trop mal l'aspect d'un véritable marteau...

Photo 27: Nous approchons de la phase finale des travaux d'assemblage. La partie supérieure de la tour centrale présente à nouveau un balconnet, d'où les curieux peuvent jouir d'une vue sur toute la ville. Les barreaux en pierre confectionnés auparavant en série viendraient donc bien à point pour cette balustrade. Heureusement que sur notre plan, cette pièce présentait la forme d'un huit régulier, grâce à quoi il ne fallut confectionner qu'un seul modèle-mère pour les huit parois. Sur cette photo, on voit le petit toit de la dernière partie de la tour. Cet élément a de nouveau été obtenu au tour, au moyen d'une grosse tige de

laiton. Un peu de ferronneries sur les petites pointes et sur la tour proprement dit furent encore nécessaires; elles ont été obtenues par gravure dans du maillechort extrêmement fin.

Photo 28: Sur cette photo, les travaux de construction sont terminés. Vous remarquerez une lumière fortement bleuâtre dans le bâtiment; comme nous l'avons déjà dit, ceci a depuis lors été amélioré par une teinte plus chaude. La partie supérieure de la tour centrale devait encore bénéficier d'une autre teinte: nous avons utilisé de la 'Aged White' de Polly Scale, mais cette teinte était trop jaune pour reproduire une peinture blanche ancienne. De plus, il fallait pouvoir boucher des fentes ici et là et ceci s'est réalisé avec du Milliput et du 'Model Filler' Humbrol. Le toit d'ardoise devait aussi bénéficier d'une meilleure teinte de base.

Photo 29: Après que les opérations de remplissage et de peinture dont question ci-dessus aient été réalisées, le bâtiment était terminé, à une phase près: une légère patine serait nécessaire pour éviter que le bâtiment ne paraisse neuf. Le véritable édifice date en effet de 1900 environ, alors que nous voulions le situer à l'époque des années '50. Les rénovations et ravalements de façades n'étaient pas encore courants à cette époque et déjà à ce moment, la pollution de l'air – provoquée principalement par les chauffages domestiques au charbon – était déjà une réalité. Les autos aussi, bien que moins nombreuses, étaient bien plus polluantes. Du point de vue pratique, cette patine n'était pas compliquée: elle a exclusivement été réalisée au moyen d'un lavis: des peintures mates acryliques gris

29



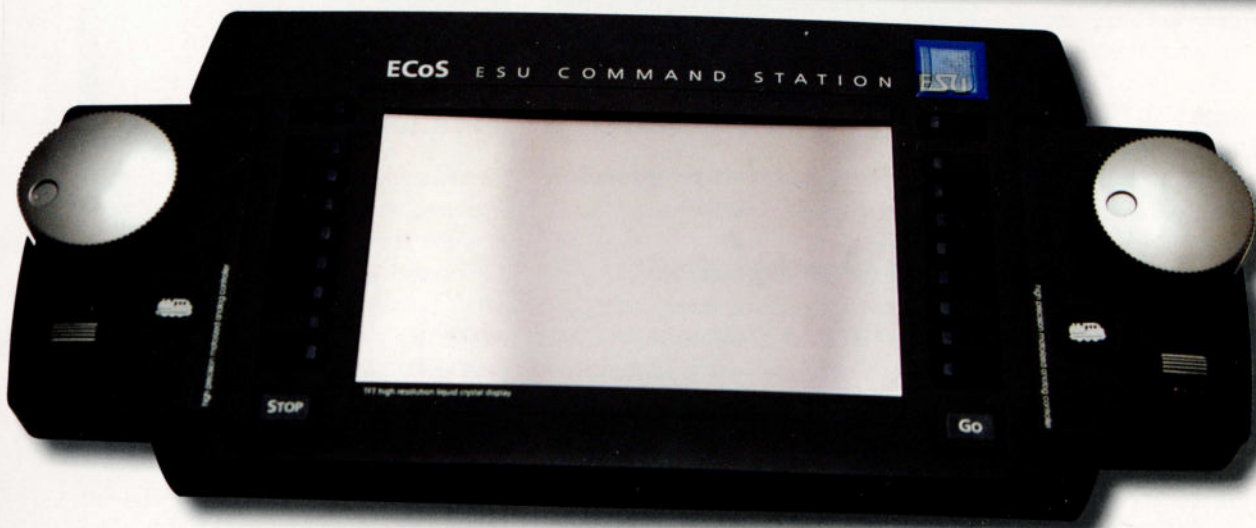
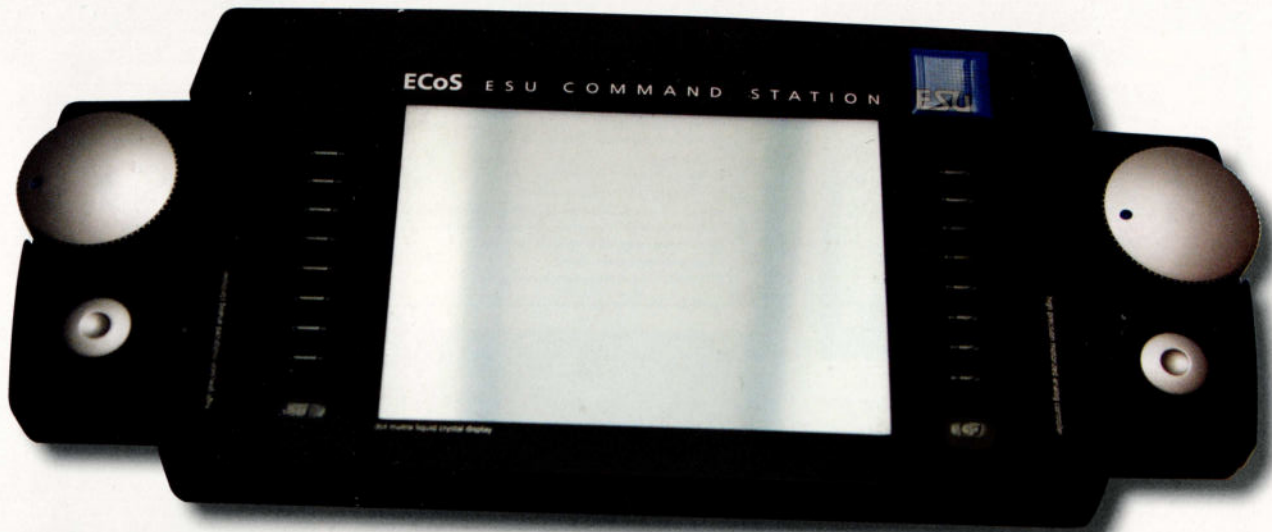
foncé et brun foncé fortement diluées ont été appliqués en plusieurs couches quasi transparentes, jusqu'à obtenir satisfaction.

Photo 30: Un seul détail manquait encore: les drapeaux sur l'hôtel de ville. Ces drapeaux ont à nouveau été copiés sur internet et réduits à

bonne mesure grâce à un programme de dessin. Ils ont ensuite été imprimés sur du papier ordinaire et ce, des deux côtés. Moyennant un alignement correct du dessin et d'un papier pour imprimante, cette opération est parfaitement jouable. Les hampes de drapeaux sont constituées de fils de 0,8 mm d'épaisseur, les drapeaux y étant fixés au moyen de fines bandelettes de papier adhésif. Une imitation des socles pour ces hampes a été réalisée au moyen de fil à coudre élastique.

Inutile de préciser que l'hôtel de ville qui a servi d'exemple pour cet article a constitué un projet d'envergure. Réparti sur une durée de plus d'un an (depuis la 1ère photo jusqu'à l'achèvement du bâtiment), nous avons quand même vécu 900 heures agréables de modélisme. Nous n'espérons évidemment pas que tous les lecteurs se lancent dans un projet d'une telle envergure, mais espérons quand même vous avoir fait part de l'un ou l'autre 'truc' pouvant servir à la réalisation de votre propre projet. En un mot: plein succès pour ce que vous allez entreprendre!





ECoS1 ou ECoS2 De vrais jumeaux!

ESU A DERNIÈREMENT SORTI UNE TOUTE NOUVELLE ECoS POURVUE D'UN ÉCRAN COULEURS: IL S'AGIT DE L'ECoS2. VOTRE 'ANCIENNE' ECoS1 EST-ELLE POUR AUTANT DÉPASSÉE? PAS DU TOUT: VOUS ALLEZ EN EFFET COMPRENDRE DANS CET ARTICLE QUE L'ECoS1 EST DE FACTO IDENTIQUE À L'ECoS2... L'ÉCRAN COULEURS EST EN RÉALITÉ LA SEULE DIFFÉRENCE NOTABLE!

Il faut rendre hommage à ESU: cette marque a sorti dans le passé une centrale pouvant encore aujourd'hui être parfaitement utilisée. Les modèles qui ont upgradé leur ancienne 'Central Station' de Märklin avec un CD de l'ECoS reloaded de ESU (prix de vente conseillé: 159,99 euros) pourront remarquer que leur centrale est encore toujours d'actualité. Un nouvel investissement n'est donc pas nécessaire ! L'ECoS1 est à la base de la définition des standards auxquels doivent satisfaire une centrale digitale. Et les

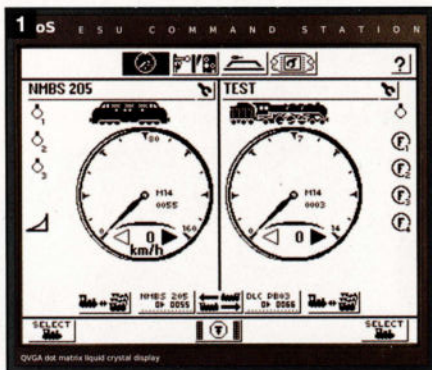
ECoS1 et ECoS2 satisfont encore toujours aujourd'hui à ces standards...

Les différences en apparence sont donc minimes. La nouvelle touche de fonction – qui est la neuvième – est fonctionnelle. Ce ne sont donc pas 8, mais bien 9 fonctions de base qui sont proposées. La première fonction de base, à savoir 'allumer' et 'éteindre', est trop souvent oubliée. Nous regrettons l'absence d'une touche 'power'. Pour brancher ou débrancher

la centrale, il est nécessaire de mettre et retirer la prise. L'usage d'une multiprise pourvue d'un interrupteur peut évidemment solutionner ce problème.

Soyez cependant attentifs !

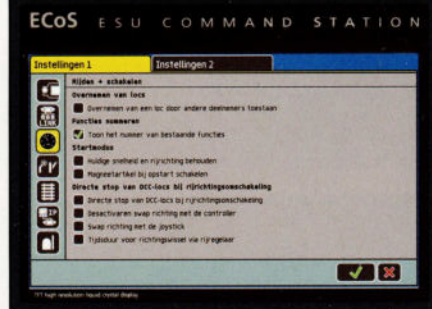
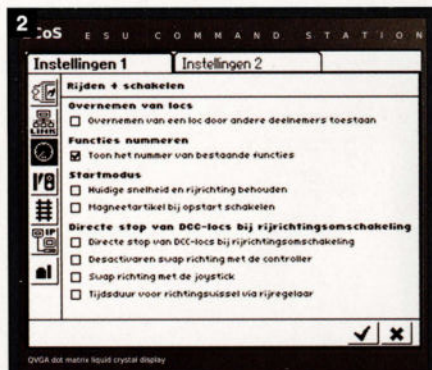
Vous devez installer un nouveau logiciel sur l'ancienne ECoS1 (ou la Central Station 1 reloaded). Vous devez pour ce faire installer une mise à jour qui vous permettra de disposer au minimum de la version 3.0.2 sur votre ancienne centrale. Nous supposons que vous savez comme vous y prendre. En résumé, il faut télécharger la mise à jour, raccorder votre centrale à votre ordinateur et installer le logiciel.



Une fois la version 3.0.2 installée, votre ancienne ECoS1 a atteint ses limites. Une nouvelle mise à jour s'impose pour faire de votre 'ancienne' centrale une 'nouvelle' ECoS1. Après cette mise à jour, votre centrale sera pratiquement identique à la nouvelle ECoS2. L'écran constitue en réalité l'unique différence. Vous devez pour ce faire réaliser une mise à jour de la version 3.0.2 vers la version 3.2.0 ! Après avoir installé la version 3.2.0, vous remarquerez que la résolution de l'image est beaucoup plus fine sur votre ancienne ECoS1, qui a entre-temps été remise à neuf. **Photo 1**

Mise à jour avec la version 3.2.1

Après cette mise à jour, les deux centrales ont l'air pratiquement identiques. Nous avons ensuite mis à jour l'ECoS1 et l'ECoS2 avec la version 3.2.1. Soyez attentifs, car chacune des centrales dispose pour ce faire de son propre package de logiciels ! Après cette mise à jour, nous avons pu constater au niveau des onglets une similitude parfaite entre l'ECoS1 et l'ECoS2. Il s'agit de véritables jumeaux. Les régulateurs de marche, les tableaux de commande, le plan de voies ainsi que les onglets permettant la

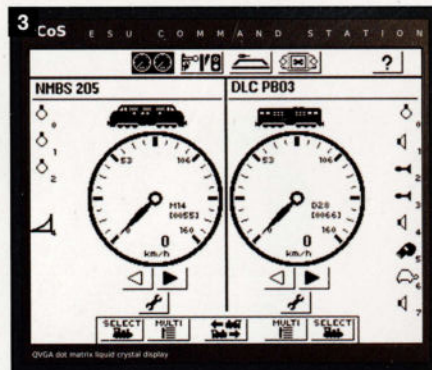


configuration des paramètres sont identiques, à l'exception des couleurs, évidemment.

L'onglet des configurations

Nous avons comparé le nombre d'onglets, qui constituent en réalité les menus de nos ECoS. Nous avons commencé avec la configuration des paramètres. Nous avons été satisfaits de remarquer que de nombreuses nouvelles possibilités ont été introduites et qu'un certain nombre de menus sont plus clairs.

L'onglet intitulé 'Configurations 1' regroupe surtout des paramètres qui ont un lien direct avec votre ECoS. Cet onglet vous permet toujours, outre de définir quelques paramètres généraux, de remettre votre ECoS dans sa configuration



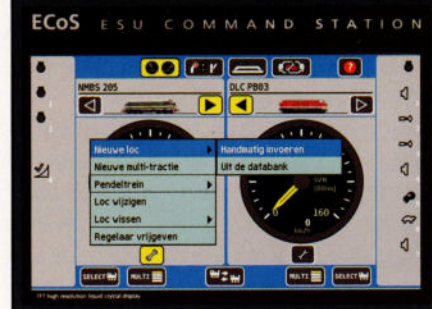
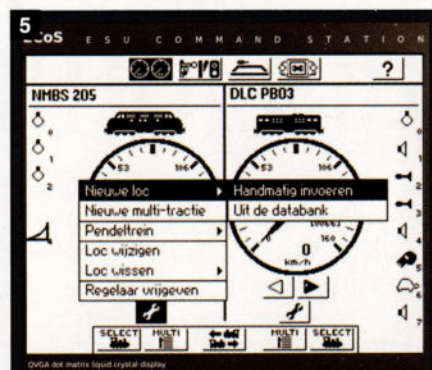
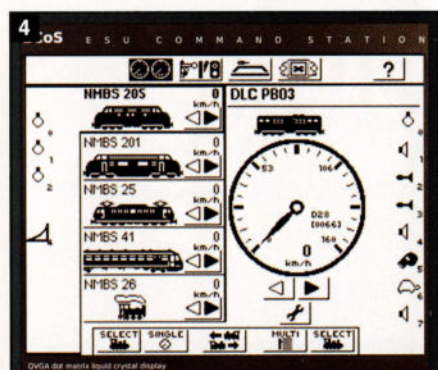
par défaut ou encore de redémarrer votre ECoS simplement et en toute sécurité. Vous pouvez introduire et modifier des paramètres relatifs à la marche des trains, aux connexions, aux articles magnétiques et aux itinéraires. Vous pouvez choisir le protocole standard souhaité et les systèmes digitaux devant être supportés. Vous pouvez aussi définir quels sont les paramètres réseau que vous souhaitez utiliser pour la mise à jour de votre ECoS. Il est aussi possible d'indiquer à quel emplacement vous souhaitez réaliser une sauvegarde. Vous pouvez enfin consulter la puissance consommée par votre ECoS et/ou booster. L'onglet 'Configurations 2' concerne surtout le paramétrage de vos locomotives. **Photo 2**

Les onglets 'régulateur de marche/locomotives'

La définition de ces onglets est très claire. Les motifs représentent plus de mille mots. Nous avons aussi pu nous rendre compte que l'écran monochrome de l'ECoS1 est devenu beaucoup plus net et lisible. **Photo 3**

Vous pouvez aussi sélectionner les locomotives que vous avez déjà configurées dans une liste. Cette liste peut être ordonnée à votre convenance. Au total, pas moins de dix locomotives peuvent être visibles en même temps sur votre écran. Elles apparaissent sous forme d'une liste identique à celle que vous pouvez apercevoir à gauche sur notre écran. Vous devez évidemment les sélectionner pour pouvoir ensuite les configurer. **Photo 4**

La marche à suivre pour l'introduction de nouvelles locomotives n'a pas changé. **Photo 5**





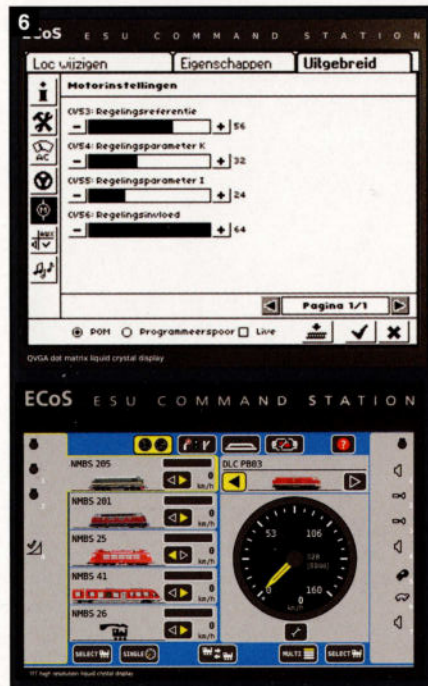
Vous pouvez introduire toutes ces données à la main. ESU a néanmoins copié une base de données des modèles Märklin. Les Märklinistes peuvent donc utiliser très pratiquement cette liste en introduisant leurs locomotives sur base du numéro d'article, par exemple. Chaque locomotive est pourvue de sa propre carte d'identité accessible dans un onglet. Vous devez néanmoins déterminer comment votre loco apparaîtra sur les régulateurs de marche externes (mobile station, etc.). Vous verrez assez clairement quels sont les éléments qui doivent être configurés dans chaque onglet.

La plupart des décodeurs ESU mais aussi de nombreux autres permettent de charger le profil après avoir sélectionné la commande 'Start' dans cet onglet. De préférence, réalisez toujours cette opération à partir de la voie de programmation. L'ECoS peut ainsi reproduire très clairement sur un certain nombre d'onglets tout ce qui a été chargé dans le décodeur. La (re)programmation est ainsi évidemment beaucoup plus simple. Pas moins de dix onglets vous permettent de modifier les paramètres de cette loco. N'oubliez cependant pas de cliquer sur le 'V' pour confirmer (comme c'est le cas sur les ordinateurs équipés de Windows)! **Photo 6**

Nous avons testé cette centrale avec toutes sortes de décodeurs, également les 'anciens' Motorola, les locomotives 'M4', les mfx (bien qu'il n'en soit en réalité plus question chez ESU). Ces protocoles sont lus automatiquement (pour autant que leur protocole ait bien été sélectionné au moment de leur configuration). Ça fonctionne parfaitement bien. Utiliser vos locomotives avec ECoS ne présente aucun problème. Cette centrale supporte en effet un très grand nombre de protocoles digitaux ! L'ECoS s'utilise très facilement ! Après toutes les mises à jour, vous pouvez même charger vos propres représentations... **Photo 7**

Le tableau de commande

Les ECoS1 et ECoS2 vous permettent aussi de



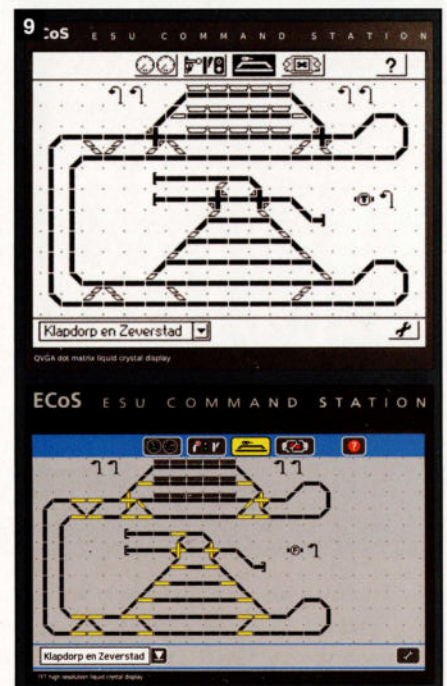
configurer et de manœuvrer les aiguillages, l'éclairage, etc. La marche à suivre est identique à ce qui doit être fait pour encoder ou modifier des locomotives. **Photo 8**

Le plan de voies

Le plan de voies des ECoS1 et ECoS2 permet des commandes directes. Tout modéliste sera capable, avec un peu d'entraînement, de dessiner et d'utiliser une vue schématique de son réseau. **Photo 9**

Interface

Les deux modèles ECoS sont tout à fait adaptés pour servir d'interface à une commande de réseau. Nous avons testé WinDigipet, ainsi que



Koploper !

En conclusion

Les ECoS1 et 2 sont toutes deux d'excellentes centrales digitales. L'ECoS1 qui a été mise à jour et l'ECoS2 offrent pratiquement les mêmes fonctionnalités. L'écran couleurs constitue en réalité la plus grande différence. La différence de prix entre l'ECoS1 (prix conseillé: 539 euros) et l'ECoS2 (prix conseillé: 650 euros) s'élève à 111 euros. De notre point de vue, cela en vaut la peine: ce très joli écran couleurs vaut bien cette différence.

Texte et photos : Frans Hooyberghs
(Adaptation: GVM)





Un ancien camion déclassé, témoin silencieux des années '30. Sale et plein de rouille, il attend son sort: démolition ou restauration?

La transformation d'un camion à l'échelle 1

L'OFFRE EN VÉHICULES REPRODUITS À L'ÉCHELLE 1 (1/32ÈME) EST ASSEZ RÉDUITE. SOUVENT, ON RETROUVE LES MÊMES VÉHICULES SUR LES RÉSEAUX, SANS QU'IL LEUR AIT ÉTÉ APPORTÉ LA MOINDRE MODIFICATION. GRÂCE À CET ARTICLE, PATRICK DALEMANS VA VOUS MONTRER COMMENT IL A PRIS LE CAMION 'JOUET' MÄRKLIN EN MAINS, ET CE QU'IL EN A FAIT.

Au boulot!

La base pour cette transformation est un camion livré dans un set contenant un wagon Märklin. Le camion était à l'origine chargé d'une grande bouteille; il a été démonté en grande partie. Toutes les pièces superflues qui avaient un rapport avec cette 'publicité à la bouteille' ont été éliminées. On obtient ainsi un espace de chargement plane comme base pour la construction d'une nouvelle benne de chargement en bois. Pour cette transformation, nous nous sommes inspirés d'un camion exposé au Musée des Techniques et de l'Automobile à Sinsheim (D).

Les ridelles de la benne de chargement sont réalisées en profilés de bois de sapin (3 x 4 mm). Le plancher à l'intérieur est constitué de fines lattes de bois Billing Boats (construction de navires) n° 1024 (0,7 x 3 mm). Tout a été fixé à la colle blanche pour bois. Après séchage, les ridelles sont fixées à la colle rapide sous forme de gel (de marque Zap). Pour travailler de façon efficace, un durcisseur a été utilisé au cours du collage. Sur le plancher métallique du camion, des fins bouts de bois ont également été collés avec de la colle rapide. Après quelques heures, la superstructure du camion est prête.

La patine

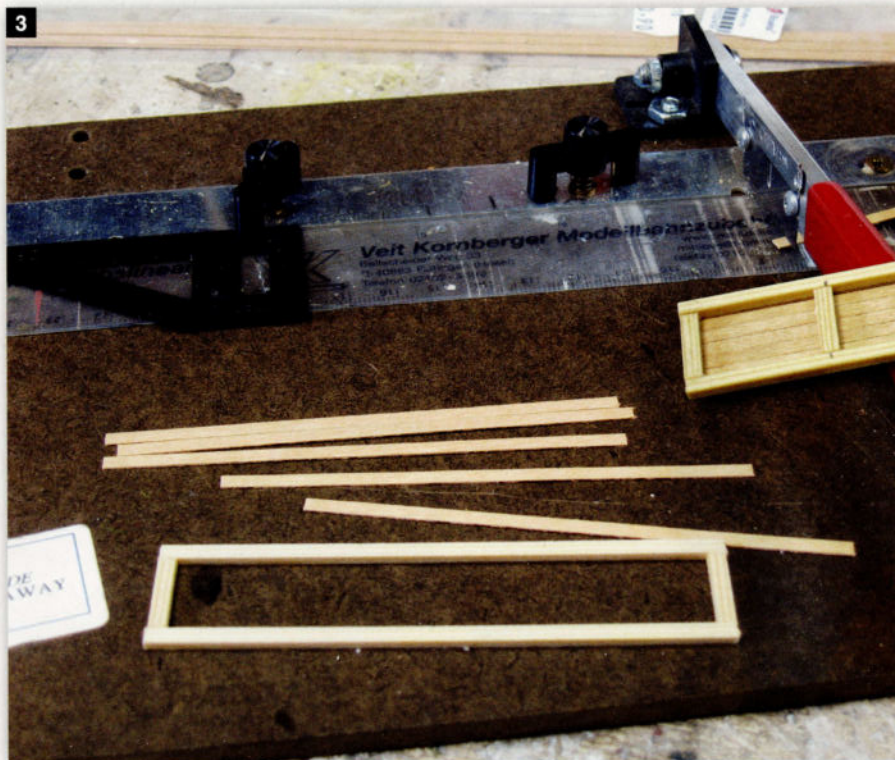
Bien entendu, l'ensemble paraît encore trop propre et trop beau. La benne de chargement en bois est 'salie' au moyen d'une solution faite d'une peinture noire et d'essence. La peinture noire ira se loger dans les nervures profondes du bois et donnera une profondeur à la peinture. Toutes les pièces métalliques et la partie inférieure du châssis sont pulvérisées avec du vernis mat, de Testors Dulcote. Le châssis est peint avec de la poudre à pigment, dans le vernis encore humide. Les pièces faisant encore 'plastique' disparaissent sous l'apparence transparente mate des différentes poudres à pigments. Il s'agit d'une manière très rapide de travailler: après une demi-heure, tout est déjà suffisamment fixé pour pouvoir déjà y apposer quelques traces de pigment de rouille. La benne en



1. Le camion exposé au Musée de l'Automobile et des Techniques à Sinsheim a servi partiellement d'inspiration pour ce modèle.



2. Le camion est partiellement démonté. Toutes les pièces non utilisables ont été déposées: tout est démonté jusqu'à la base du châssis.



3 & 4. Au moyen de petites lattes de sapin (de 3 sur 4 mm), un châssis est collé pour servir de base aux ridelles de la nouvelle benne de chargement. Le plancher intérieur est réalisé de fines lattes (Billing Boats) de 0,7 sur 3 mm. Tout est fixé à la colle blanche pour bois.



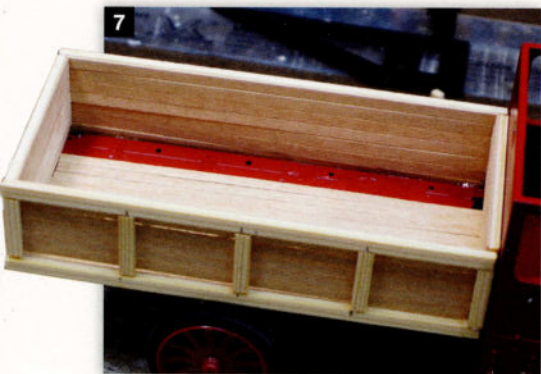
4. Le bois a été traité au moyen d'un lavis à la peinture acrylique blanche.

En conclusion

Avec peu de travail, d'imagination et un mi-



5 & 6. Pour le collage, une colle rapide sous forme de gel (de marque Zap) a été utilisée. En combinaison avec un durcisseur, le collage peut être accéléré, après positionnement correct. La partie avant de la benne et la ridelle arrière sont dessinées à mesure et également collées.



7. Sur base de la benne existante, la colle sous forme de gel est appliquée. Les fines lattes (identiques à celles pour le plancher intérieur des ridelles) sont poussées délicatement dans la colle à gel. Après action du durcisseur, la colle est fixée.



8. Lors de l'achat de ce modèle (sur une bourse d'échange), le siège du conducteur manquait: à cette époque, il s'agissait d'un simple banc en bois. Ce dernier a été bricolé au moyen de quelques fines lattes de bois.



9. Au moyen d'un fin crayon pour dessin, des lignes sont tracées, dans le but de réaliser tous les fins petits trous au moyen d'une pointe de fer à souder, à égale distance. Après patine, ces fins trous de brûlage constitueront une parfaite imitation des trous de vis ou de clous.

10. La nouvelle benne semble en effet trop neuve et trop propre: une version patinée sera d'un effet plus réaliste. Au moyen d'une peinture diluée avec de l'essence ou d'un diluant pour peinture, un lavis est appliqué sur le bois. Toutes les nervures seront colorées de noir, le reste gardant sa teinte d'origine. Lors de ce lavis, les pneus de caoutchouc sont déposés: on ne sait jamais comment le plastique ou le caoutchouc réagit avec un diluant ou un produit dissolvant!



11. Pour vieillir les pièces métalliques du camion (la cabine, les garde-boue et le châssis), une combinaison de vernis mat et de poudres à pigment a été appliquée. Pour cette patine, nous avons utilisé des poudres à pigment Artitec. Les pièces métalliques ont été aspergées avec du vernis mat. Sur la couche encore humide de vernis (Testors Dulcote), un peu de poudre à pigment a été appliquée avec un fin pinceau. En appliquant régulièrement le peu de poudre, on obtient une fine lessive mate sur les pièces métalliques. En combinant les différentes teintes (sable, terre et noir), on obtient suffisamment de variétés de teintes pour donner un aspect réaliste à l'ensemble. Ce procédé peut être répété plusieurs fois jusqu'à obtenir la bonne teinte.



12. De la rouille supplémentaire peut encore être appliquée localement, en certains endroits. Pour ce faire, nous avons utilisé du vernis mat et des poudres à pigment GPP. Un dosage correct en certains endroits donne un aspect crédible à l'ensemble.

nimum de matériel, ce camion a été transformé en un véhicule utilisable sur un réseau modulaire. Toute cette transformation a été réalisée en trois heures à peine. Mettez-vous à la recherche de tels véhicules à transformer, lors de vos visites de bourses d'échange ou pour collectionneurs. Souvent, vous ne devrez déboursier que quelques euros pour un exemplaire incomplet, mais qui avec un peu d'imagination, pourra parfaitement être transformé. Plein succès dans votre entreprise...!

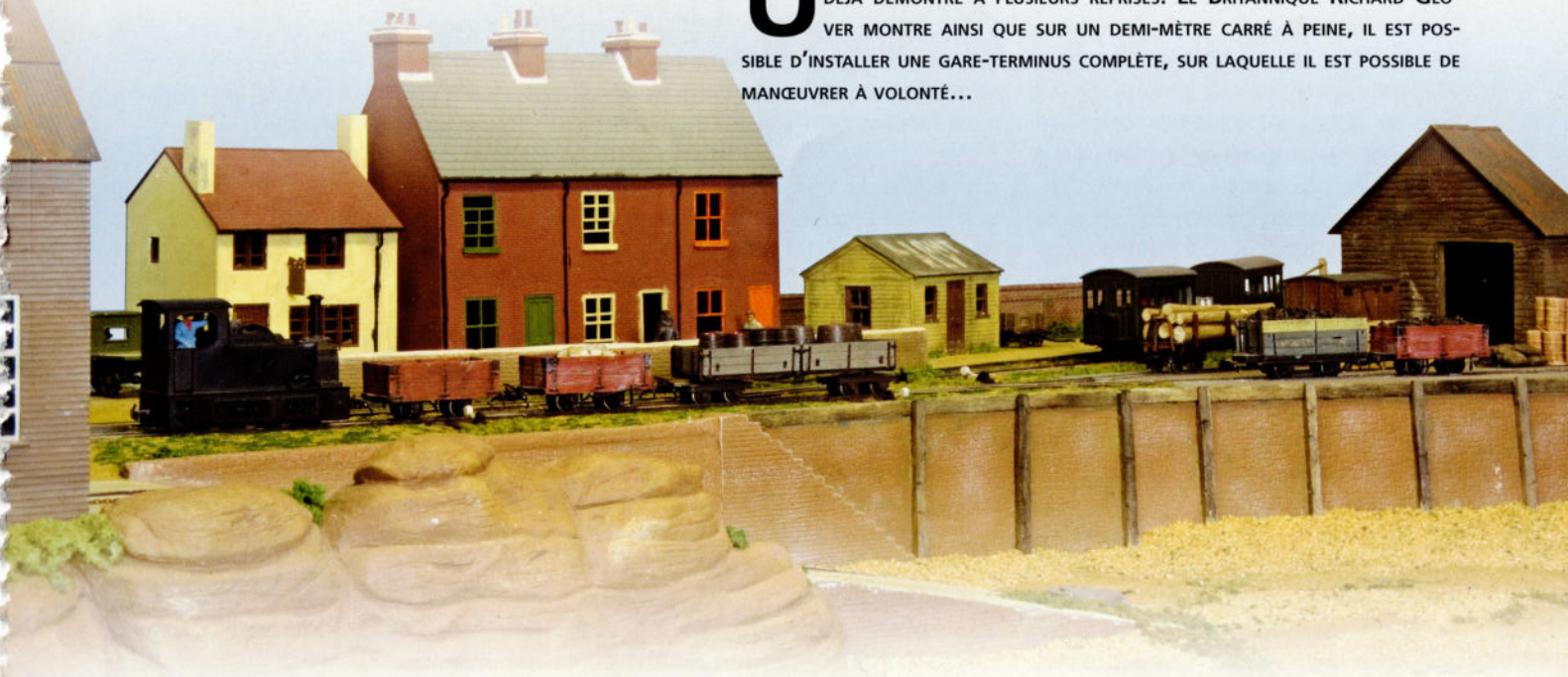
Texte & photos: Patrick Dalemans



Sand Point

Une petite gare sur la côte...

UN RÉSEAU MODÈLE NE DOIT PAS FORCÉMENT ÊTRE GRAND: NOUS L'AVONS DÉJÀ DÉMONTRÉ À PLUSIEURS REPRISES. LE BRITANNIQUE RICHARD GLOVER MONTRE AINSI QUE SUR UN DEMI-MÈTRE CARRÉ À PEINE, IL EST POSSIBLE D'INSTALLER UNE GARE-TERMINUS COMPLÈTE, SUR LAQUELLE IL EST POSSIBLE DE MANŒVRER À VOLONTÉ...



'Sand Point' représente une petite cité portuaire, au terminus d'une petite ligne à voie étroite. A en juger à la teinte des rochers, le tout se situe sans doute quelque part dans le sud-ouest de la Grande-Bretagne. La concurrence faite par les autobus a déjà fait quasi disparaître le trafic voyageurs: aux heures de pointe uniquement, un rare train de ce type est encore visible, assuré par un autorail. Le trafic marchandises destiné au port et aux villages avoisinants est par contre encore assez intensif. Les locomotives utilisées sont petites et les trains sont courts, afin de ne pas trop surcharger la voie. Il y a longtemps, la ligne a été installée comme voie de tramway, raison pour laquelle elle est implantée en partie en voirie. Des trains lourds auraient ainsi une influence néfaste sur ces voies à la construction légère. Suite à l'implantation de cette voie en voirie – ou juste à côté – les pièces en mouvement des locomotives doivent être recouvertes afin de protéger les autres usagers de la route. Puisqu'il s'agit en réalité d'un tram sur route, il n'y a pas de signalisation le long de la voie et ces trams à marchandises circulent sans wagons-freins. Ceci implique toutefois que les convois doivent circuler à vitesse réduite.

L'ensemble de ce réseau est borné à gauche et à droite par de hauts bâtiments, ainsi que par une frise lumineuse au-dessus, le tout formant une sorte de 'boîte à image'.

Le choix d'une voie de tram située le long de la route s'est imposé suite à l'intérêt toujours croissant pour ce type de petites lignes accessoires, qui présentent une variété exceptionnelle de matériel roulant. Richard reconnaît toutefois que cette protection obligatoire des pièces en mouvement de l'embellage des locomotives a rendu sa tâche bien plus facile...

'Sand Point' est un réseau compact de 105 cm sur 42,5 cm (3 pieds 6 sur 17 pouces), offrant beaucoup de possibilités de manœuvres. Le tracé des voies est constitué en fait d'un petit coin sur lequel reposent quelques voies de garage, avec une boucle supplémentaire (la voie de circulation) et un fiddle yard astucieusement dissimulé. Ce fiddle yard conçu sous la forme d'un secteur mobile sert en outre de liaison avec la partie gauche du site et est accessible à trois convois. La plupart du temps, il s'agit d'un train de voyageurs et de deux convois de marchandises: ces trains apparaissent à tour de rôle sur la partie visible du réseau. Les trains de voyageurs terminent leur

course sur la voie extrême à proximité du bâtiment de la gare et y restent jusqu'au prochain service à assurer.

Les trains de marchandises quant à eux sont scindés, leurs wagons étant répartis sur les voies à marchandises, ceux qui s'y trouvaient déjà étant rassemblés pour être dirigés vers le fiddle yard. Les manœuvres deviennent particulièrement compliquées lorsqu'un train de voyageurs stationne en gare, car dans ce cas, il n'y a de la place que pour l'évolution d'une seule locomotive! Pour permettre cette évolution, il faut en effet transiter par la voie à quai. Il est essentiel de limiter le nombre total de wagons à environ douze sur le réseau, à défaut de quoi les voies seront à ce point saturées qu'aucun mouvement ne sera plus possible...

L'échelle pratiquée est le 4 mm/pied (soit 1/76ème), tandis que l'écartement des rails est de 9 mm, soit 2 pieds 6 pouces: cette combinaison très pratiquée sur des réseaux

à voie étroite est connue sous l'abréviation '009'. La plupart du matériel roulant est issu de l'assemblage de kits, bien que certaines locomotives aient été livrées toutes assemblées par Paul Windle. Les manœuvres sont aisées grâce entre autres aux attelages Greenwich, qui permettent des accouplements et des désaccouplements faciles.

Lors de la construction de ce réseau compact, Richard Glover a testé un certain nombre de nouvelles techniques, en particulier l'utilisation de plaques de polyuréthane (des plaques 'PU') comme matériau de construction. La base du réseau est constituée de quatre plaques de 'PU' empilées sur une fine plaque de MDF: en découpant la mousse, on obtient ainsi facilement la forme du port et de la rampe pour bateaux. Pour cette méthode de travail, le câblage est le plus facile à réaliser au départ de la partie supérieure, car le sous-sol est constitué d'un bloc massif de mousse. Les fils sont d'abord soudés aux rails, les voies n'étant posées qu'ensuite sur les plaques de 'PU', les fils étant alors intégrés dans des rainures découpées à cet effet.

Les falaises sont formées au moyen de mousse recouverte d'une couche d'argile à modeler. Alors que cette argile était encore humide, la structure des rochers a été façonnée. Après que cette argile ait bien séché, le détaillage de ces rochers a été poursuivi par leur mise en peinture. Pour un figinage complémentaire, du sable a été utilisé, ainsi que du gravier moulu au pied des rochers,



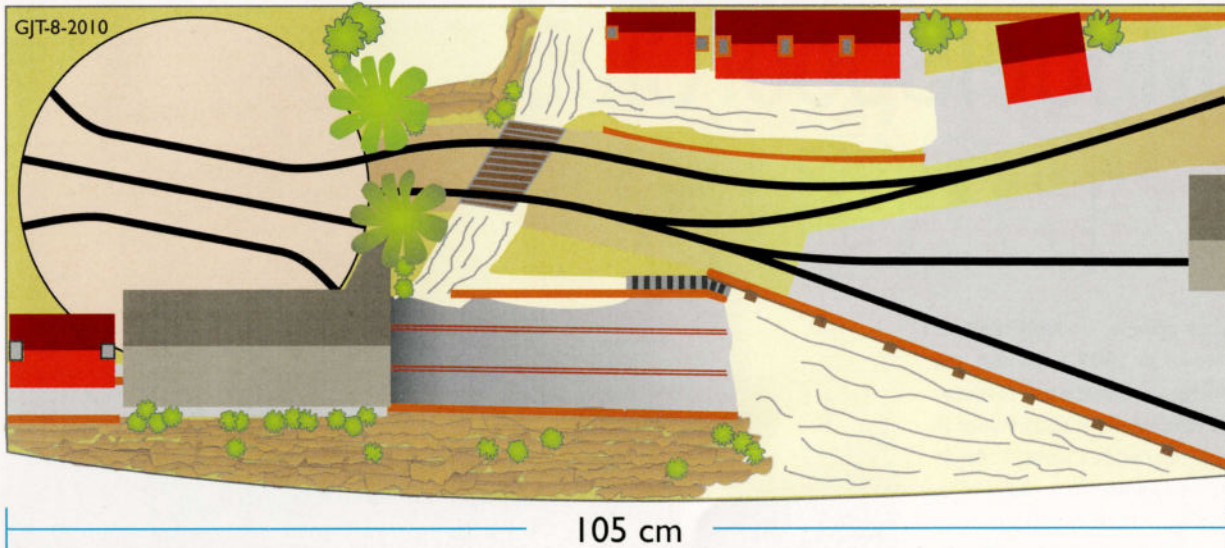
Un fiddle yard se cache derrière le grand hall maritime. Pour donner à ce fiddle yard suffisamment d'espace, l'arrière du hall est ouvert.

pour figurer des chutes de pierres. La végétation a été apposée au moyen de flocons de mousse de teintes vertes différentes (de marque Woodland Scenics). Les quelques arbres qui figurent sur ce réseau ont été façonnés au moyen de troncs en métal blanc et de feuillage Woodland Scenics. Pour les murs des quais en pierres et les autres murs le long du port, ce sont des plaques de polystyrène de la série Slaters qui ont été utilisées. Les murs du grand hall maritime sont en carton d'architecte, dans lequel les briques ont été gravées: il est le résultat assez typique d'un 'scratch building', comme l'appellent nos amis modélistes britanniques. Les autres bâtiments sont des kits des marques Dornaplas et Wills, modifiés par Richard. Enfin, des produits Evergreen, Langley, Meridian Models, Parkside Dundas, Paul Windle et Peco ont également été utilisés.

Le fiddle yard, partiellement caché dans le hall maritime, est la base pour une exploitation ferroviaire réussie. Sur un disque de MDF d'un diamètre de 30 cm se trouvent trois voies, dont deux sont en permanence raccordées à la boucle, de façon à toujours permettre l'évolution d'une locomotive via le fiddle yard. Des contacts veillent à assurer un passage correct du courant électrique, lorsque les rails se font face. Le secteur mobile peut entièrement être viré, ce qui permet de renvoyer une rame complète vers la partie visible du réseau, sans devoir y toucher. D'un point de vue électrique, tout a été conçu de façon très simple. L'avant de la boucle et les voies de garage forment une seule et même section, tandis que la partie arrière de la boucle et la voie de garage arrière forment une seconde section. La partie arrière de la voie de garage peut en outre

L'endroit de disparition vers le fiddle yard est quasi dissimulé au moyen d'une disposition étudiée du hall maritime et de quelques arbres.





être isolée électriquement, ainsi que le fiddle yard proprement dit.

De tels petits réseaux comme 'Sand Point' sont souvent dénommés des 'micro-lay-out' en Grande-Bretagne. Grâce à leurs dimensions réduites, ils peuvent être réalisés rapidement et peuvent aisément être disposés dans un domicile, sans devoir monopoliser l'espace d'une pièce entière. Si le cœur vous en dit, vous pourrez vous aussi réaliser plusieurs réseaux modèles compacts avec des thèmes différents, qui prennent moins de place au final qu'un seul grand réseau. Les intéressés par ce concept des Micro/small-lay-out consulteront avec intérêt le site web de Carl Arendt, à l'adresse www.carendt.com.

Normalement, une frise lumineuse empêche le spectateur d'apercevoir ce qui se passe sur le fiddle yard caché derrière le hall maritime...

Adaptation du texte et illustrations:
Gerard Tombroek



Grâce à une voie à quai et une autre de déchargement, le site de 'Sand Point' permet pas mal de possibilités de manœuvres.



Le ModelSpoorClub PACIFIC

FICHE DE CLUB:

NOM: MSC Pacific

NOMBRE DE MEMBRES: 25

Réunions hebdomadaires le vendredi soir à partir de 20 h

ADRESSE: Laagweg 3 à 8940 Wervik

SITE WEB DU CLUB: www.msc-pacific.be

ADRESSE MAIL: postduif@msc-pacific.be

ADRESSE POSTALE:

Spanjestraat 197 à 8800 Roeselare

D'APRÈS SES STATUTS, LE 'MSC PACIFIC' A ÉTÉ FONDÉ EN 1981 À ROULERS PAR UN PETIT GROUPE DE MODÉLISTES FERROVIAIRES, CERTAINS VOULANT AINSI ENCOURAGER LE DÉTAILLANT DE PETITS TRAINS DE L'ENDROIT. APRÈS DE NOMBREUSES PÉRÉGRINATIONS À TRAVERS LA FLANDRE OCCIDENTALE – ENTRECOUPÉES DE PÉRIODES SANS LOCAL DE CLUB, D'ANNÉES PEU FLORISSANTES SANS LE MOINDRE SOU – LE 'MSC PACIFIC' A FINALEMENT ATTERRI À WERVIK. D'ABORD DANS UN GRENIER EN FACE DE LA GARE (!), ENSUITE DANS UN LOCAL DÉLABRÉ, SITUÉ AU DESSUS DU LOCAL DE LA FANFARE ET ENFIN, DANS UN LOCAL DIGNE DE CE NOM, À SAVOIR L'ANCIENNE ÉCOLE PRIMAIRE DE MARIËNBURG.

Le tout premier réseau de ce club était un réseau allemand classique, monté sur quatre modules, ressemblant étonnamment à un réseau décrit dans un ouvrage édité par Märklin... Les membres s'en sont toutefois vite lassés et rapidement, la construction du réseau d'exposition 'Wervik' fut entamée. Et ce réseau donna rapidement le ton, à savoir un réseau très réaliste, sur lequel l'expertise présente au sein de ce club allait pouvoir s'exprimer. 'MSC Pacific' compte en effet parmi ses membres un artiste-peintre pour les arrière-plans, plusieurs spécialistes en électronique, un architecte faisant fonction de président et des modélistes chevronnés à la recherche constante du ballast parfait, du feuillage idéal pour chaque arbre et qui ne rechignent pas à graver des mètres carrés de pavés dans du carton d'architecte...

'Wervik'

Cet ancien réseau d'exposition 'Wervik' a déjà presque dix ans et a accompli de nombreux kilomètres. Commencé à l'initiative de deux amis, ce réseau est rapidement devenu l'activité de tout un club. En outre, ce club y teste sa propre version d'un réseau à double voie en système 'Fremo'. Il a opté pour une reproduction de la gare de Wervik au milieu des années '50 du siècle dernier. Ce réseau 'Wervik' a été exposé pour la première fois en 2001 à Ostende et a ensuite été exposé à plus d'une reprise en d'autres endroits, tant en Belgique qu'à l'étranger. Un reportage lui a même été consacré dans notre numéro 20.



Une vue de l'ensemble du réseau en N. A l'arrière, un bout de 'Louise-Marie', tandis qu'à l'avant-plan, on travaille dur sur 'Ronse'.

'Louise-Marie'...

Mais comme au cours de la construction de 'Wervik', les constructeurs s'étaient heurté chemin faisant à un certain nombre de contradictions difficiles à résoudre et que d'autre part, ils désiraient y raccorder un nouveau réseau d'un réalisme le plus élevé possible, il fut décidé cette fois de bien préparer ce nouveau challenge. Pendant une année entière, les archives de la SNCB, du musée communal et de la maison communale de... Renaix furent passés au crible: d'anciennes cartes topographiques, des cartes postales, des plans cadastraux, des photos aériennes, des discussions avec d'anciens cheminots retraités et surtout, des jours et des jours de relevés sur le terrain, ainsi que la réalisation de milliers de photos. Avec ce véritable trésor en informations, les membres du 'MSC Pacific' se lancèrent alors à la tâche, en connaissance de cause...

Très rapidement toutefois, il apparut que pour ne pas faire trop d'entorses à la réalité, ce réseau ne pourrait pas être réalisé à l'échelle H0. Les voies de chemin de fer qui partent de Renaix s'en vont dans les quatre directions, tandis qu'en gare, on ne comptait pas moins de sept voies passantes avec les grils d'aiguillages correspondants, une halle aux marchandises de plus de cent mètres de longueur, un château d'eau, un triangle de virage, etc. Or, tout ceci devait trouver place sur un seul réseau, sans qu'il ne dégage pour

autant une impression de 'remplissage'. Le choix de l'échelle N – dans laquelle pas mal de matériel belge est disponible, heureusement – s'imposa donc.

Lors du dessin du plan, il fut décidé de ne pas seulement reproduire le site de la gare, mais aussi une des quatre lignes partant de Renaix, et qui servirait de 'ligne de parade'. Le choix – assez évident – se porta sur la ligne vers Audenarde et Gand, avec sa solide rampe longeant le Muziekbos et se dirigeant vers le tunnel de Louise-Marie: tout un programme! Ce réseau présenterait donc deux aspects très différents: un avant-plan ferroviaire et citadin – la gare de Renaix – et un arrière-plan plus calme et champêtre: la ligne vers Louise-Marie.

Comme peu d'expertise existait toutefois dans le club concernant l'échelle N, il fut décidé de débiter avec la partie la plus simple du réseau, à savoir Louise-Marie. En 2002, le gros-cœur de cette partie fut dévoilé en primeur aux visiteurs de la toute première 'Grande Expo' de modélisme, qui se tint à l'époque à Wetteren. Depuis lors, ce réseau a été l'hôte de nombreuses expositions, tant en Belgique qu'à l'étranger. Et ce réseau a également été décrit dans nos colonnes, à savoir dans notre numéro 43.

...et Renaix

De 1844 à 1879, l'actuel bâtiment de gare



'Ronse' en construction. Quelques volumes de bâtiments en carton donnent déjà une idée de la phase suivante.

de Renaix fut la première gare... de Bruges: elle fut démontée pierre par pierre et reconstruite à Renaix! Grâce à ceci, il s'agit de la troisième plus vieille gare... du monde. Autre détail qui ne manque pas de piquant: cette gare a été reconstruite... à l'envers, car sa façade avant est désormais orientée vers les voies! Pour l'instant, on travaille ferme sur le réseau 'Ronse', au sein du club. Les voies ont déjà été posées depuis un certain temps et l'électronique est régulièrement complétée et testée. Quelques modèles de bâtiments et de ponts caractéristiques ont été construits et mis en place: petit à petit, ce réseau prend donc forme.

'Rueun'...

Rueun est l'actuel nom rhétique d'un village qui s'appelait auparavant 'Ruin', en allemand. La ligne le long de laquelle ce village est situé est à voie métrique et est exploitée par les Chemins de fer Rhétiques. Elle vient de Coire, court en tronçon commun sur quelques kilomètres avec la ligne de l'Albula, se scinde à Reichenau et suit alors le Vorderrhein, tandis que la ligne de l'Albula suit le Hinterrhein.

Ce réseau a été débuté il y a déjà de nombreuses années par deux membres du club comme une sorte de 'diorama vivant', mais sa construction n'avancait pas, jusqu'au moment où le club opta pour exposer 'Rueun' dans leur local. Ceci débloqua la situation et rapidement, plusieurs membres aidèrent à la poursuite de sa construction et à sa finition. Avec ce réseau, le club MSC Pacific prit également part à plusieurs expositions.

'A'

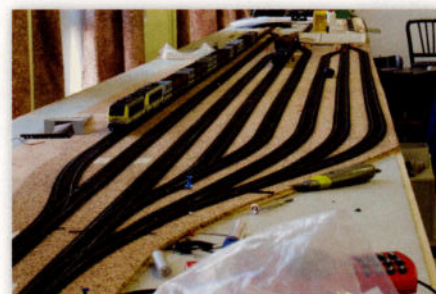
Parallèlement à l'achèvement de 'Ronse', le MSC Pacific a débuté la construction d'un nouveau réseau désigné par la lettre 'A', qui représentera un réseau portuaire anversois. Il s'agit d'un réseau de l'époque contemporaine, datant des années '80. Retour à l'échelle H0, tandis que la traction électrique



Une originalité: de la voie étroite suisse, sur le réseau 'Rueun'.

sera possible sur les voies principales. Sur les faisceaux et le long des quais, seule la traction Diesel sera toutefois présente. Ce nouveau réseau modèle devrait donner aussi bien la possibilité de faire circuler des compositions variées que d'utiliser des engins de traction Diesel ou électrique.

La première phase de ce réseau consistera en une installation de transbordement de minerais, suivie ultérieurement par un quai bordé de bâtiments industriels, situé de l'autre côté du réseau. L'inspiration a été trouvée sur un terrain situé au bassin Delwaide, dans le nord du port d'Anvers: les bateaux y accostent pour décharger leur contenu. Ensuite, tout est trié par type de matériel et par sorte de matériau. Sur le terrain proprement dit, tout y est manipulé au moyen de bandes transporteuses. Sur le réseau, deux longues voies sont prévues pour la remise de longs convois à la SNCB, ces voies n'étant pas électrifiées. Les deux silos de remplissage surplombent chacun trois voies d'un faisceau et une voie sous la tour. Onze wagons peuvent être remplis simultanément. Le silo de remplissage fonctionne de façon semi-automatique. Les silos sont alimentés en minerai au moyen de deux bandes transporteuses fonctionnelles. Pour



Le fait que les West-Flandriens s'entichent déjà du réseau 'A' est assez étonnant: le projet de port commence tout doucement à prendre forme, mais il y a encore pour des années de travail...

l'instant, les voies sont déjà posées, ainsi que l'électronique.

'Portes ouvertes'

Les samedi 19 et dimanche 20 mars prochains, le Modelspoorclub Pacific de Wervik tiendra son 2ème week-end 'Portes ouvertes'. Au cours de ces deux journées, tant les modélistes chevronnés que les amateurs de modélisme en général pourront venir jeter un petit regard indiscret derrière les coulisses du club. Les membres donneront avec plaisir un petit mot d'explication à chaque étape franchie par ces différents projets. Outre les réseaux du club, l'exposition sera complétée par quelques petits réseaux de membres et par le grand réseau américain 'New Ponca Yard' du club de modélisme AR-RAG de Gand. Au total, huit réseaux seront actifs au cours de ce week-end, de façon à ce que chacun puisse y trouver son intérêt. Dans la cour intérieure, des démonstrations de camions miniatures seront organisées, ainsi qu'une locomotive à vapeur miniature, tandis que le dessinateur de bandes dessinées Willy Degryse dédicacera votre exemplaire de son livre 'Joran'.

Texte: MSC Pacific
Photos: Bernard Lambert



ON TRAXS!

International Modelrailway Event

2011

LE MUSÉE NÉERLANDAIS DES CHEMINS DE FER D'UTRECHT EST INDISPUTABLEMENT L'UNE DES PLUS BELLES LOCALISATIONS POUR ORGANISER UN ÉVÉNEMENT À CARACTÈRE FERROVIAIRE. C'EST AINSI QU'AU COURS DU WEEK-END DU 25 AU 27 FÉVRIER PROCHAIN S'Y TIENDRA LA TROISIÈME ÉDITION DE L'EXPO ON TRAXS! AU BEAU MILIEU DES COLLECTIONS HISTORIQUES, LE VISITEUR POURRA FAIRE CONNAISSANCE AVEC LES PLUS BEAUX RÉSEAUX MODÈLES ET LES PRODUCTIONS LES PLUS RÉCENTES DES FABRICANTS DE MODÉLISME FERROVIAIRE.

En deux ans à peine, On traXS! s'est bâti une formidable réputation, qui dépasse largement les frontières des Pays-Bas. Les organisateurs – qui sont eux-mêmes des modélistes de valeur – ont le nez fin pour les réseaux modèles d'exception: ce ne sont pas en effet les plus grands, mais les plus beaux qui sont invités à s'exposer. Et cette année encore, pas moins de 30 réseaux modèles pourront être admirés lors de cette exposition, dans une grande diversité d'inspirations et d'échelles. La voie étroite sous toutes ses formes sera présente, de façon préminente. Les participants proviennent de quasi tous les pays de l'Europe de l'Ouest: il s'agit d'une véritable concentration internationale. En provenance de la Belgique, on pourra y trouver les gars du PAJ qui participeront avec leur diorama à l'échelle I, Evan Daes qui présentera son réseau 'Beautiful British Colombia' et Roderik Vanderkelen, qui nous fera une nouvelle fois profiter de son 'Janakpur Railway', présenté par ailleurs dans ce numéro. La liste complète des participants peut être consultée sur le site web d'On traXS! (www.spoorwegmuseum.nl).

Outre ces trente réseaux, Henk Wust sera également présent à On traXS! A la fin de cette année, Henk se retirera du circuit des expositions et au titre d'hommage à ce modéliste hors normes, il y a été invité avec... tous les réseaux faits de sa main! Peut-être la dernière occasion de voir et d'entendre ce maître en modélisme ferroviaire?...

Une nouvelle initiative de cette année 2011 est dénommée 'Villa Flandria', à savoir un coin de démonstration animé par des modélistes de



Evan Daes Beautiful British Columbia

haut niveau provenant de Belgique. Cette idée a germé lors de notre dernière 'Grande Expo' de Malines. Patrick Dalemans, Alain Vandergeten, Jan Nickmans, Evan Daes, Theo Huybrechts et Arnaud Verlaeken – tous collaborateurs à TMM – montreront au public principalement néerlandais que dans notre pays aussi, le modélisme ferroviaire de haut niveau est pratiqué.

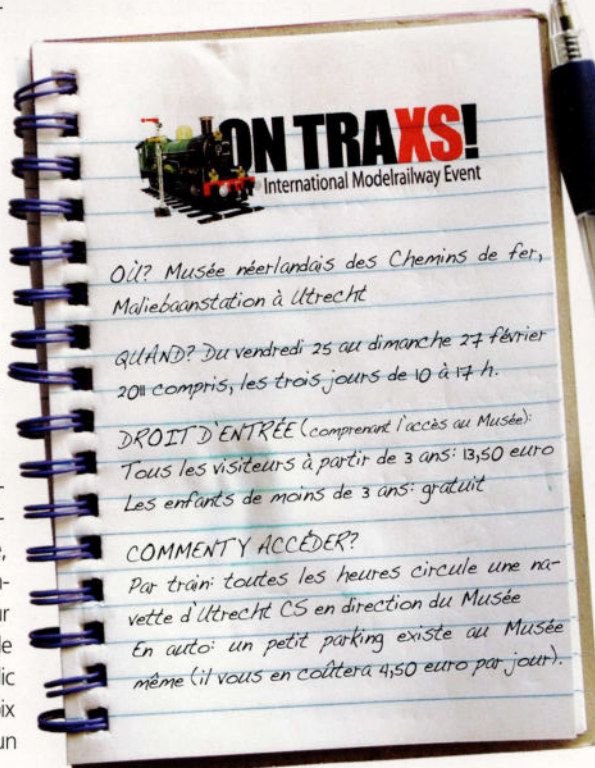
Le second volet de cette expo On traXS! est constitué par les stands commerciaux. Une trentaine de fabricants, importateurs et commerçants spécialisés y seront présents pour présenter au grand public leur toute nouvelle production qui, dans certains cas, viendra en droite ligne de la Foire aux Jouets de Nuremberg. On traXS! n'est toutefois pas une bourse d'échange ou un grand magasin. MSM (la version néerlandaise de TMM) et Spoorweg Journaal (la version néerlandaise de 'Journal du Chemin de Fer') tiendront un (petit) stand où il vous sera possible de souscrire à un abonnement, d'acheter des anciens et des nouveaux numéros, ainsi que des fardes pour reliures ou quelques ouvrages.

En 2011, l'Award On traXS! sera décerné pour la 2ème fois au meilleur exposant non commercial. L'année passée, ce trophée avait été décerné à nos compatriotes de Brachlines & Backwood pour leur 'Nitinat River Railroad'. Le lauréat de ce trophée est déterminé par le public lui-même, qui peut émettre son choix jusqu'au dimanche midi, au moyen d'un

bulletin de vote. Nous sommes déjà curieux de voir qui remportera cette année la peinture de l'artiste néerlandais John Henningner...

Grâce à sa localisation unique et à ses formidables collections, le Musée des Chemins de fer mérite déjà une visite en soi. Et lors des journées où On traXS! s'y tient, le visiteur peut profiter tout à la fois des grands et des petits trains: une visite à conseiller absolument aux familles!

Guy Van Meroye



RAIL 2011

A PEINE DEUX SEMAINES APRÈS QUE ON TRAXS! AURA FERMÉ SES PORTES, LE MODÉLISTE FERROVIAIRE POURRA À NOUVEAU FAIRE BATTRE SON CŒUR À 'RAIL' 2011, LA GRANDE EXPOSITION ANNUELLE QUI SE DÉROULE DEPUIS QUELQUES ANNÉES DÉJÀ À HOUTEN. CONTRAIREMENT À ON TRAXS!, 'RAIL' EST PLUS UNE BOURSE DE VENTE, OÙ DES CENTAINES DE STANDS SONT PRÉSENTS. MAIS 'RAIL' RESTE QUAND MÊME EN PREMIER LIEU UNE EXPOSITION, OÙ DE NOMBREUX BEAUX RÉSEAUX NÉERLANDAIS ET ÉTRANGERS PEUVENT ÊTRE ADMIRÉS.

Il y a deux ans, l'expo 'Rail' était combinée avec la Convention 'Proto 87', pour former une rencontre de tous les modélistes travaillant selon les normes Proto. Cette Convention Proto 87 fut un succès inédit, 'Rail' prouvant par la même occasion être encore et toujours 'tendance'. 'Rail' 1987 fut en effet la première expo tenue sur le Continent européen où les quatre réseaux modèles britanniques exposés présentaient tous des bâtiments réalisés selon des normes différentes d'alors, tant du point de vue des voies, du matériel roulant que décors et présentation! Lors de l'expo 'Rail' 1990, le premier réseau réalisé selon la norme 'Proto 87' fut alors présenté. Tout comme en 2009, cette année verra également la tenue de la Convention 'Proto 87'. L'attention se focalisera d'abord sur les modélistes qui travaillent selon l'échelle 1/87ème (le Proto:87), bien que les autres échelles respectant les normes Proto seront également représentées en nombre: on y trouvera des exposants venant des Pays-Bas, de Belgique, de France, de Grande-Bretagne et d'Allemagne. Particularité à relever: la participation du Prof. Dr. Winfried Schmitz-Esser (un ressortissant autrichien) qui présentera en exclusivité son réseau 'Hamburg Ericus'. Les lecteurs de TMM ont fait entre-temps connaissance avec ce modéliste réputé, grâce à sa série d'articles 'Construisez vos wagons de marchandises en... papier!'. A 'Rail 2011',

vous pourrez le rencontrer en chair et en os. Pour les adeptes du Proto, quelques revendeurs spécialisés seront présents, comme 'Apogee Vapeur' de Suisse, 'Huet Trains' et 'Decapod' de France et ZTC de Grande-Bretagne. Les participants à la Convention du Proto 87 seront visibles dans la 'Meidoornzaal' du complexe d'exposition.

Dans les quatre autres salles que compte 'Euretco', on trouvera d'autres réseaux modulaires, dans toutes les échelles couramment pratiquées. Nouveauté à 'Rail': un réseau en Z, reproduisant des montagnes suisses. En N et en H0, de nombreux réseaux de clubs seront exposés, 'Rail' constituant l'événement par excellence pour faire sortir les grands réseaux modulaires réalisés par ces clubs. La voie 0 et la voie I sont traditionnellement aussi visibles à 'Rail', tout comme le LGB. Une liste complète des réseaux exposés peut être consultée sur le site www.rail.nl.

Outre la participation des clubs et de particuliers, de nombreux détaillants et quelques importateurs seront également présents à 'Rail'. Vous pourrez y réaliser vos achats, car

l'offre y sera énorme. Des pièces de collection rares et de seconde main y seront également proposées à la vente. Et nos revues *Modelspoor Magazine* et *Spoorweg Journaal* y seront également présentes, grâce à un petit stand. Si vous êtes à la recherche de matériel roulant ou d'accessoires pour votre réseau, 'Rail' sera pour vous une bonne adresse. Grâce au bon de réduction que vous trouverez à l'arrière de ce numéro (vous ne devez pas le découper: une copie suffit), vous bénéficierez d'une réduction de 2,50 sur le prix d'entrée à cette expo.

Guy Van Meroye



Où?
Euretco Expo Center
à Houten (NL)

QUAND? Du vendredi 11
au dimanche 13 mars 2011
inclus, chaque fois de 10 à 17h

ENTRÉE:
- Adultes : 15 euro. Utilisez le bon de réduction et vous ne payerez que 12,50 €
- Enfants jusque 12 ans: gratuit, moyennant l'accompagnement par un adulte

PARKING:
gratuit autour d'Euretco Expo Center

COMMENTY PARVENIR?
- En transports en commun:
- une navette bus entre la gare d'Houten (côté Randhoeve) et l'Euretco Expo Center
- au départ d'Utrecht CS par bus régional 47 jusqu'à l'arrêt 'bedrijventerrein Doornkade'.
- En auto: A27, sortie 29 Houten, suivre les flèches 'Doornkade (bedrijventerrein)'.



11, 12 en 13 mars EXPO HOUTEN

Tous les jours 10.00 de 17.00 h

RAIL2011



foto: Andy May Nunstanton



Tim Hale



foto: G. Tombroek

Exposition INTERNATIONALE de modélisme ferroviaire

RAIL 2011 au premier plan pour faire sensation!

Convention PROTO 87

Un événement international pour exposants et visiteurs
Démonstrations uniques de modélisme, conférences et présence de magasins spécialisés.
Instructif et intéressant pour tous les visiteurs.

Proto: e.a. Schmitz-Esser Yahoo, Fuchs, Stocker, Pozzone, Nunn, Thompson, Rice, Proto Club 87, FREMO. Réseaux de clubs indigènes et étrangers, Toutes échelles

Hal 1 : Des stands de vente de matériel LGB rassemblés dans un même hall
Stands d'information - Ateliers et démonstrations sur le digital, etc.

Toutes bonnes raisons pour faire une visite à
Rail 2011 les 11, 12 et 13 mars 2011!

Navette de bus entre la gare et l'expo Houten

Entrée: € 15,00 Parking: GRATUIT

Expo Houten

Tous les jours de 10.00 -17.00 h

Informations: www.rail.nl

Contact: info@rail.nl

076 4932845

0481 353288

BON DE REDUCTION RAIL 2011

Adultes € 2,- de réduction à l'entrée de € 15,-

Enfants de 12 ans gratuit

(si accompagnés par un adulte)

11, 12 et 13 mars: Expo Houten

Un bon par adulte à fournir à la caisse.

Seulement valide une fois complété

Pas cumuler avec d'autres promotions.

Je désire des infos sur 'Rail' et permet l'utilisation de mes données personnelles. Oui / Non

Nom:

Adresse e-mail:.....

On peut copier le bon



foto: Schmitz-Esser Hamburg "Ericus" Oberhafen



Tim Hale



foto: Schmitz-Esser Hamburg "Ericus" Oberhafen



Modèles belges 2010 exclusifs. Exklusive belgische Modelle 2010.



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

Modèles réels : 2 locomotives polyvalentes série 23 de la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS), avec numéros d'immatriculation différents. Version de chaque locomotive avec 3 grilles d'aération et fentes d'aération horizontales.

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

Exportmodell. Einmalige serie.

Art. 37239, € 499,95 *

Anlässlich des 175-jährigen Jubiläums der Eisenbahn in Belgien präsentiert Märklin 2 Mehrzwecklokomotiven der Serie 23 als einmalige Serien.

Vorbild : 2 Mehrzwecklokomotiven Serie 23, mit unterschiedlichen Betriebsnummern, der Belgischen Staatsbahnen (SNCB/NMBS). Ausführung mit jeweils 3 Lüftergittern und horizontalen Lüftungsschlitzen.

Modell : Beide Lokomotiven: Mit Digital-Decoder mfx und seriell schaltbaren Funktionen Schlusslicht und Signalhorn. Geregelter Hochleistungsantrieb. 2 Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrrichtungsabhängig wechselndes Zweilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Führerstände mit Inneneinrichtungen. Metallgriffstangen und weitere Details angesetzt. Kupplungen gegen Frontschürzen austauschbar. Beide Lokomotiven einzeln verpackt und gekennzeichnet. Mit zusätzlicher Umverpackung. Länge über Puffer je Lokomotive 21,0 cm.

Exportmodell. Einmalige Serie.

Art. 37239, € 499,95 *

Quantité très limitée. A commander au plus vite chez votre détaillant Märklin.

Limitierte Auflage. Bestellen Sie schnellstmöglich bei Ihrem Märklin Fachhändler.