

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

102

13^{ème} année
Avril 2011
Prix: € 7,95

RÉSEAU:

MAREDVAL

Un petit bout de vicinal
en Ardenne

MINI-RÉSEAU: 'SART-MOULIN' ANNO 1950 **TEST ÉCLAIR:** LA G1206 CFL DE PIKO
REPORTAGE: LE 'MODÈLE DE L'ANNÉE' PAR FEBELRAIL • ACHETER ET VENDRE SUR
EBAY • LE 3ÈME CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX **PRATIQUE:** FAITES VOS PROPRES
DÉCALCOMANIES! • LE JOUR ET LA NUIT... • UNE CABANE EN BÉTON • DES ARBRES
AVEC DES FLEURS D'HORTENSIAS • UN HEURTOIR EN BOIS À L'ÉCHELLE 0 •
DES BÂTIMENTS INNOVANTS NOCH DÉCOUPÉS AU LASER • EMMANUEL NOUAILLIER:
TREUILS ET ANCRES DE MAÇONNERIE • **RÉSEAU:** 'MINI-BUNDESBahn' AU 1:220ÈME
• 'STJORDAL': EN N LE LONG DES FJORDS NORVÉGIENS
TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

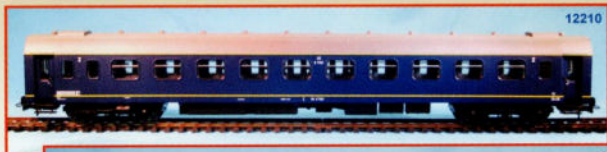


P 209610

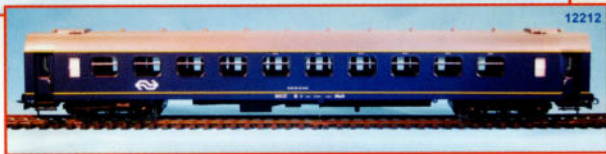
NS Plan N

De nouveau disponible !

Importation Benelux:
Train Technology
 WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM



12210 Set de deux voitures Plan N, époque III, international, B 7001 / B 7015



12211 Set de deux voitures Plan N, ép. IV (1969), international, 51 84 50-40 012-3 / 002-4

12212 Set de deux voitures Plan N, ép. IV (1971), service nationale, 50 84 20-30 018-0 / 024-8

12213 Set de deux voitures Plan N, ép. IV (1982), reserve, 50 84 20-37 014-2 / 008-4

12213 Set de deux voitures Plan N, époque V, voitures service, 80 84 975 1 516-9 / 515-1

(B) I4/I5



12220 Set de trois voitures I4/I5 (A-AB-B), vert, époque III

12221 Set de trois voitures I4/I5 (A-AB-B), vert, époque IV



12222 Set de deux voitures I4 (A-AB), Benelux, époque IV

12223 Idem à 12222, différentes immatriculations

Heris Modelleisenbahn - Kaesbachstrasse 17 - D-41063 Mönchengladbach - www.heris-modelleisenbahn.de

HERIS



NEU

LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokSound V4.0



LokPilot micro V4.0



PowerPack pou LokPilot & LokSound

Nouveautés ESU pour 2011



Loconet adaptateur: L-Net pour uw ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652



by ESU

Rail **Com** plus

ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge et dépedance

Schienenreiniger

ER-decor

hobby trade



Nouveautés Hobby Trade, disponible.



T

S

D

train

service

danckaert

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Oude Leeuwenrui 8/2 - B-2000 Antwerpen
tél: 0032 - (0)3 20 20 170
fax: 0032 - (0)3 20 20 181
train-miniature@thinkmediamagazines.be
www.trainminiaturemagazine.com

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

RPM Antwerpen - TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE
KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek
train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA RÉDACTION

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

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

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

RÉDACTION

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

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

Christel Clerick
abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

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

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur. Toute photo non demandée ne pourra être 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 103: 15/04

Le courrier des lecteurs...

En cette époque faite de SMS, de twitter et d'autres forums internet, les véritables lettres sont devenues rares. Les gens préfèrent désormais les moyens de communication modernes pour s'échanger des infos: ils n'ont plus le temps ni la patience de formuler leurs questions ni d'en attendre les réponses... Souvent, cela se réalise dans la langue propre au média concerné, un sabir totalement incompréhensible pour non-initiés. Il faut d'ailleurs souvent constater que ce type de langage 'moderne' est d'une affligeante banalité, car dénué de toute règle d'orthographe et de grammaire...

Heureusement, il y a encore des gens qui mettent leurs idées sur papier, sous forme de belles phrases, avec une langue correcte, une structure bien faite et un soin pour la présentation. Ceci s'appelle écrire une lettre à l'ancienne. Que cette lettre soit maintenant expédiée de façon traditionnelle ou électronique ne joue aucun rôle: l'important est la forme selon laquelle le message est communiqué.

Il est donc réjouissant de recevoir une véritable lettre et de constater qu'il existe encore des gens de nos jours qui prennent le temps de faire part de leur avis. Il n'est pas rare de recevoir ainsi une réaction à l'un ou l'autre éditorial, mais aussi des commentaires sur certains articles. Ceci dit, nous ne sommes pas noyés sous le courrier, loin de là: écrire une lettre - voire un e-mail - est vraiment passé de mode, de nos jours...

Une rubrique 'Courrier des lecteurs' existe déjà depuis le 2ème numéro de TMM. A sa relecture, on constate que cette rubrique livrait d'intéressantes informations ou constituait matière à réflexion. Mais comme la rédaction de lettres tombait petit à petit en désuétude, il fut décidé de supprimer cette rubrique à partir du n° 45. Et comme les lecteurs ne disposaient plus à l'époque du forum pour faire connaître leur avis, le trafic de lettres fut arrêté. De temps à autre, nous recevons encore une lettre d'un lecteur, mais beaucoup d'entre-elles sont envoyées par mail. Aux questions d'ordre pratique, il leur est alors répondu de la même façon (par mail), tandis que réflexions ou avis sont discutés 'en interne'. Certaines plaintes, objections ou idées de lecteurs sont également émises via le forum de 'Train Miniature Magazine', ce qui débouche parfois sur des discussions assez épicées...

Je suis toutefois convaincu qu'avec la collaboration de nos lecteurs, il est possible d'insuffler une nouvelle vie dans notre rubrique 'Courrier des lecteurs'. Ce n'est pas que nous soyons en manque de compliments (qui font toujours plaisir, ceci dit!): les critiques sont aussi les bienvenues! La rubrique 'Courrier des lecteurs' doit surtout constituer le porte-parole des lecteurs, un moyen pour ces derniers de communiquer une information intéressante ou de développer une idée digne d'intérêt. Enfin, le 'Courrier des lecteurs' est aussi une occasion pour les membres de la rédaction de dire ce qu'ils pensent. Vous pouvez ainsi toujours réagir après coup, car nous n'avons pas la science infuse...

Envoyez donc vos lettres à 'Train Miniature Magazine', rubrique 'Courrier des lecteurs', Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen ou par e-mail à l'adresse models-poor@thinkmediamagazines.be. Vous trouverez une première sélection de lettres dans le présent numéro: n'hésitez pas à nous écrire ce que vous en pensez!

Guy Van Meroye



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge



Photo Gerard Tombroek

Une ambiance de l'Ardenne d'antan: un tram vicinal à vapeur sort du tunnel de Dalhem, sur le réseau 'Maredval' réalisé en H0m.

| | |
|--|------------|
| EDITORIAL | PAGE 3 |
| SOMMAIRE | PAGE 4 – 5 |
| COURRIER DES LECTEURS | PAGE 6 |
| NOUVEAUTÉS | PAGE 9 |
| TEST ÉCLAIR: LA G1206 CFL DE PIKO | PAGE 16 |
| RÉSEAU: 'MAREVAL' | PAGE 18 |
| REPORTAGE: LE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX 2012 | PAGE 26 |
| MINI-RÉSEAU: 'SART-MOULIN' ANNO 1950 | PAGE 28 |
| PRATIQUE: UNE CABANE FERROVIAIRE EN BÉTON | PAGE 36 |
| PRATIQUE: UN HEURTOIR EN BOIS À L'ÉCHELLE 0 | PAGE 39 |
| PRATIQUE: LE JOUR ET LA NUIT | PAGE 42 |
| RÉSEAU: 'STJORDAL', EN N LE LONG DES FJORDS NORVÉGIENS | PAGE 46 |
| EMMANUEL NOUAILLIER: TREUILS ET ANCRÉS DE MAÇONNERIE | PAGE 50 |
| REPORTAGE: LES PERLES DE LA FOIRE DE NUREMBERG | PAGE 56 |
| PRATIQUE: FAITES VOS PROPRES DÉCALCOMANIES | PAGE 58 |
| PRATIQUE: AMÉLIOREZ VOS WAGONS H0 À GRAND EMPATTEMENT | PAGE 62 |
| REPORTAGE: LE 'MODÈLE DE L'ANNÉE' 2010 PAR FEBELRAIL | PAGE 64 |
| RÉSEAU: 'MINI-BUNDESBAHN' AU 1:220ÈME | PAGE 66 |
| PRATIQUE: CONFECTIONNEZ DES ARBRES AVEC DES FLEURS D'HORTENSIAS | PAGE 70 |
| NOUVEAUTÉS AUTOS | PAGE 73 |
| PRATIQUE: DES BÂTIMENTS INNOVANTS NOCH DÉCOUPÉS AU LASER | PAGE 74 |
| RECENSION | PAGE 78 |
| REPORTAGE: ACHETER ET VENDRE SUR EBAY | PAGE 79 |
| AGENDA & PETITES ANNONCES | PAGE 82 |

Réseau: 'Maredval', un petit bout de vicinal en Ardenne

Lors de notre 3ème Concours de dioramas en 2006, Ton Decker a remporté une belle deuxième place avec son diorama 'De tunnel van Dalhem'. Dans l'article que Tom fit sur son diorama (paru dans le TMM n° 55), il avait déjà entrouvert la porte en signalant que son diorama pourrait s'intégrer dans un plus vaste réseau, modulaire. Le résultat fut visible au cours de notre 5ème Grande Expo de modélisme : une ligne de tram vicinal située en Ardenne, qui fut baptisée 'Maredval'. A lire en page 18.

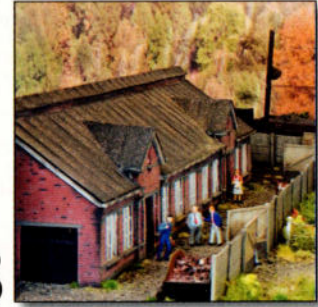
18



Mini-réseau: 'Sart-Moulin' anno 1950

Le jeune modéliste ferroviaire Daniel Galinski a remporté la 4ème place de notre 2ème Concours de mini-réseaux, avec sa réalisation baptisée 'Sart-Moulin'. Sart-Moulin est un mini-réseau en H0 d'à peine 0,8 m² qui reproduit la gare du même nom qui était située à 20 km au sud de Bruxelles, il y a bien longtemps. C'est la situation telle qu'elle existait durant les années '50 qu'il a choisi de reproduire, lorsque des trains locaux de voyageurs, des trains de sable, de charbon, de minerai et de cabotage y circulaient encore, même si le trafic commençait déjà à décliner. Faites un bon dans le temps, en page 28.

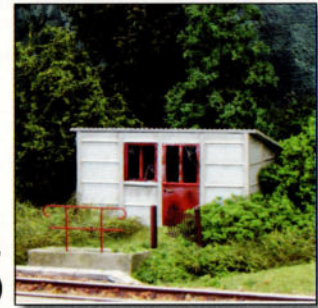
28



Pratique: La cabane dépotoir du chef de gare...

Les abords des voies et des gares regorgent de petites cabanes ou d'abris. Leur usage est des plus variés, leur architecture aussi. Les plus connues sont des petites d'un type 'béton' (dont le toit est aussi en béton), reproduites en H0 par Railway, ou du type 'ossature métallique' garnie de briques, que l'on trouve en kit en laiton chez ABE. Aux abords des petites gares, on peut aussi rencontrer un autre type moins connu, que nous allons découvrir aujourd'hui, en page 36.

36



Réseau: 'Stjordal', en N le long des fjords norvégiens

Lors de ses visites régulières en Norvège, Bernhard Walter (habitant à Obernburg, en Allemagne) eut l'idée de construire un réseau modèle d'inspiration norvégienne. Dès le début, le thème de ce réseau était clair: dans un paysage de fjords, une petite gare de passage serait enclavée entre de hauts rochers et l'eau d'un fjord. Sur base de cette idée, un petit réseau au 1/160ème vit le jour, sous le nom de 'Stjordal'. A voir en page 46.

46



Pratique: Treuils et ancrés de maçonnerie

Emmanuel Nouaillier poursuit son tour d'horizon des petits détails 'qui font vrai' avec – regroupés cette fois-ci – un montage de treuil de grenier en partant du kit ABE et un premier aperçu sur les ancrés de maçonnerie, les tirants, etc. Autant d'éléments métalliques, certes infimes, mais qui donneront une fois de plus une indéniable touche de réalisme à vos façades, qu'elles soient urbaines ou industrielles. Comme à sa bonne habitude, la priorité est donnée à l'image, à partir de la page 50.

50



Réseau: 'Mini Bundesbahn' au 1:220ème

A la 5ème Grande Expo de modélisme de Malines en 2010, les adeptes de l'échelle 1/220ème – à savoir l'échelle Z – formaient une bande à part. Un des disciples du Z était Toon Versnick, avec sa dernière création : 'Mini Bundesbahn', qui se situe quelque part en Allemagne à l'époque IV et représente la Deutsche Bundesbahn du siècle passé. A voir en page 66.

66



Les lettres publiées dans la rubrique "Courrier" sont publiées sous la seule responsabilité de leur auteur et doivent porter son nom et son adresse, même lorsque la lettre est envoyée par courrier électronique. Les lettres anonymes ne sont pas publiées. Lors de la publication les données personnelles peuvent être supprimées à la demande de l'auteur ou si les circonstances l'exigent. La rédaction se réserve le droit de supprimer certains passages. Les lettres non publiées ne font l'objet d'une réponse personnelle que si cela s'avère absolument nécessaire.



Train Miniature Magazine
Oude Leeuwenrui 8/2
2000 Antwerpen

Une rubrique pour les sexagénaires (et plus) débutants?

Puis-je vous faire une suggestion? Les gens issus du baby-boom dont je fais moi-même partie sont pour l'instant admis en masse à la retraite. Et pour beaucoup d'entre eux, le hobby de leur jeunesse – ou leurs rêves d'enfant – reprend vie! Une rubrique mensuelle à l'intention de ces gens serait la bienvenue, traitant par exemple des sujets suivants: comment réaliser une gare fantôme analogique où les trains se relaieraient automatiquement? Le digital a toujours constitué du chinois pour moi: quel est le système le plus courant? Les modes analogique et digital peuvent-ils coexister? Un article récent traitant de la commande des aiguillages était assez compliqué et de nature à refroidir l'ardeur d'un débutant, certainement s'il est sexagénaire et qu'il a toujours connu le courant alternatif... Alors? A quand une rubrique pour les 60 ans et plus...?

François Akkermans, Brasschaat

C'est un fait que notre hobby est de plus en plus l'œuvre des 'tempes grises'. Il y a aussi un grand nombre d'amateurs modélistes qui après des années d'inactivité dans ce hobby, disposent à nouveau de temps et d'espace pour s'y adonner. Ils ont souvent arrêté au cours des années '70 pour recommencer maintenant, c'est-à-dire trente ans plus tard. Mais de nos jours, beaucoup de choses ont changé, la plus profonde évolution étant indiscutablement la commande digitale du réseau. Or, tout le monde ne s'estime pas capable de maîtriser ce sujet. Le fait d'attacher plus d'importance à ces 'sexagénaires (re)débutants' ne constitue donc pas une mauvaise idée. La rédaction en tiendra donc fortement compte dans le planning des prochains numéros, car cela constituera un signal clair pour un groupe important de modélistes. (GVM)

Plus d'attention à porter aux grands réseaux!

L'éditorial de votre TMM n° 99 m'a particulièrement concerné: je crois en effet savoir pourquoi de véritables trésors garnissent des caves ou des greniers, plutôt que d'apparaître en public.

Depuis quelques années, la présentation de réseaux modèles dans plusieurs revues spécialisées se limite de plus en plus à des dioramas, à des mini-réseaux ou encore à des participations à des concours. Ce sont ces mêmes réseaux que l'on 'voit' rouler dans les périodiques et lors de bourses: on les rencontre de plus en plus souvent, à côté de réseaux modulaires littéralement tentaculaires.

Ceci étant, ces dioramas et autres mini-réseaux nous procurent pas mal d'inspiration pour nos propres réseaux: beaucoup de temps leur a été consacré et ils ont été réalisés avec art. Le problème est que les magazines spécialisés – suite à la façon toujours plus précise avec

laquelle ils montrent ces réseaux – donnent l'impression qu'ils forment une nouvelle norme, et que tout doit désormais leur ressembler! Vous allez sans doute nier cette impression, mais je pense pourtant que parmi les véritables 'modélistes constructeurs', cette impression fait son effet... C'est aussi la raison pour laquelle ils osent de moins en moins paraître au grand jour, car leur réseau est loin d'être détaillé comme ceux qui sont publiés. Et c'est logique, parce que le temps et l'argent requis pour s'occuper d'un ou de deux mètres carrés de réseau est pour le moins assez différent de ce qui est nécessaire pour réaliser... de nombreux mètres carrés! Et en ce qui concerne l'aménagement du réseau, il faut autant d'habileté à poser la voie de façon à éviter tout déraillement d'un long train de marchandises sur un itinéraire sinueux que... de reproduire un beau petit village, par exemple. Or, tous les efforts déployés pour obtenir ce résultat ne disparaissent pas dans les articles en cause. Où est le temps où le magazine Miba décrivait chaque mois un réseau sur lequel il était possible de suivre de longs convois filant dans le paysage, en lieu et place d'un petit train roulant au pas pendant une petite minute, pour aller se cacher derrière un panneau de triplex, grâce à un viaduc camouflant le tout! Cela doit être dit: selon moi, la construction d'un diorama est un tout autre style de sport que la construction d'un véritable réseau modèle. Les deux ont toutefois leurs partisans et leur valeur intrinsèque. Mais en attachant plus d'importance dans les revues spécialisées à la construction du réseau proprement dit et à tous ses aspects comme la pose des rails, la commande, le câblage, la caténaire éventuelle, les compositions, etc. bref: un travail plus grossier par rapport à un 'empilage' sur un centimètre carré, ces trésors cachés réapparaîtraient alors selon moi au grand jour, tout comme il y a des années...

Fred van Assedelft (NL)

Tout qui fréquente le petit monde du modélisme ferroviaire et qui compulse la presse spécialisée ne peut certainement pas contester qu'il existe une tendance vers les plus petits réseaux ou de véritables mini-réseaux. Souvent, il s'agit de réseaux qui participent à un 'circuit' d'expositions et qui sont donc présentés à la fois lors d'expos et au sein de revues. Mais à côté de ce petit groupe – disons les modélistes ferroviaires extravertis – il existe aussi un beaucoup plus grand groupe de modélistes introvertis, qui construisent en tout anonymat leur empire ferroviaire dans leur cave ou sur leur grenier. Il s'agit souvent de grands projets où effectivement, l'accent est plus mis sur l'ensemble que sur les petits détails. Il n'atteignent pas toujours le niveau des mini-réseaux, mais ils présentent d'autres charmes et concrétisent le rêve d'un 'grand' réseau, qui est le rêve de la plupart des modélistes.

Il n'est absolument pas exact de dire que notre magazine éprouve une préférence vis-à-vis des mini-réseaux, par rapport aux grands réseaux. Par contre,

ces derniers sont beaucoup plus difficiles à atteindre et à photographier, tandis que les plus petits réseaux d'exposition sont beaucoup plus accessibles et peuvent souvent être photographiés dans de meilleures conditions. C'est la raison pour laquelle ces derniers sont plus souvent illustrés dans nos colonnes. En outre, un grand nombre de modélistes est encore en train de construire leur réseau pour l'instant – nous en sommes régulièrement tenus au courant – mais leur réseau n'est souvent pas encore prêt pour être publié...

Nous pouvons donc rassurer notre lecteur: notre appel lancé dans notre TMM 99 n'est pas resté lettre morte. Un certain nombre d'anonymes est sorti du bois et a proposé de présenter son œuvre à nos lecteurs! Certains en ont même réalisé d'excellentes photos et pour les autres, des rendez-vous ont été pris pour réaliser un reportage sur place. Les membres de la rédaction – qui sont tous des modélistes chevronnés – rêvent aussi tout en silence de leur propre grand réseau, mais seul le temps manque pour le réaliser. Et ils sont donc aussi à l'affût pour voir ce que d'autres font chez eux... (GVM)

Un manque d'encadrement de la jeunesse!

J'ai relu votre éditorial du n° 101 avec attention et je ne peux pas partager entièrement votre point de vue selon lequel la jeunesse pourrait être intéressée à notre hobby. Si je considère la situation existante en Allemagne, force est de constater qu'ici, nous avons un fameux retard à combler.

Car cela débute déjà à l'école. Dans un grand nombre d'établissements scolaires allemands, le cours de bricolage est mis à profit pour confectionner un (petit) réseau miniature. Lorsque je regarde les photos de ces réseaux publiés dans les magazines allemands, ils vont d'un simple ovale avec quelques aiguillages à un véritable réseau 'high tech'. Toute la classe y travaille pour exercer son habileté, en assemblant des kits à construire, des décors, en réalisant l'électricité, etc.

En Allemagne, on trouve également de nombreux réseaux d'exposition permanents (pas tous comme celui de Hambourg, évidemment...) qui sont ouverts tous les jours et qui sont même parfois accessibles en car au départ de la Belgique (cas du Schwarzwaldbahn à Hausach, par exemple). Souvent, on y trouve également un petit magasin où les adultes et les enfants peuvent acheter l'un ou l'autre objet, après avoir parcouru l'exposition. En Allemagne, un nombre plus élevé de bourses est organisé: elles sont aussi plus grandes, mais le nombre de visiteurs l'est aussi! Et enfin, last but not least: de la publicité doit être faite par les clubs et les magasins, ainsi qu'au moyen d'émissions télévisées. Le seul grand handicap de notre hobby est... son prix. En comparaison avec une Playstation ou un Wii, notre hobby est cher. Ce n'est pas un reproche, mais une simple constatation. Raison pour laquelle il faut en faire de la pub. Car cela fait combien d'années qu'un (petit) réseau n'a plus figuré derrière les vitrines d'un Grand

Bazar ou de l'Inno, ou qu'une pub n'a plus été vue à la TV ou dans la vitrine d'une chaîne de magasins? Et nous, en tant que modélistes ferroviaires chevronnés, nous devons intéresser les jeunes à notre hobby, plutôt que de les traiter comme des ignares, qui n'y connaissent rien... Mieux les encadrer: c'est cela qu'il faudrait faire....!

Peter Verlooy, Antwerpen (par e-mail)

Jusqu'il y a quelques années, le modélisme ferroviaire constituait un des loisirs d'intérieur les plus importants en Allemagne. Il était donc logique que les écoles et les média y attachent beaucoup d'importance. Dans notre pays, la situation est dif-

férente, mais ce ne serait pas une mauvaise idée d'envisager la construction commune de petits réseaux modèles à l'école primaire. Mais quel fabricant relèverait le gant et veillerait au soutien logistique d'une telle opération ?

Pour le modélisme ferroviaire, le proverbe 'Loin des yeux, loin du cœur' se vérifie également. Les enfants étant encore à peine confrontés au train miniature, comment pourraient-ils s'y intéresser ? Le nombre de magasins qui vend encore des 'petits trains' a fortement chuté – surtout en Belgique – et ce n'est donc pas via ce biais que la jeunesse fera connaissance avec ce hobby. Les clubs ont donc encore pas mal de travail à fournir pour concevoir

une véritable politique d'intéressement vis-à-vis de la jeunesse. 'Train Miniature Magazine' peut aussi jouer un rôle dans ce domaine, mais ce rôle est aussi dévolu à chaque modéliste individuel : commencez par promouvoir le train au sein de votre propre cercle familial auprès de vos enfants, de vos petits-enfants, de vos neveux et pourquois pas, de vos nièces... Laissez leur créativité s'exprimer avec votre ancien matériel : chacun d'entre-nous dispose encore bien de voies et d'ancien matériel d'une période révolue, qu'il n'utilise plus. Suscitez l'intérêt des enfants vis-à-vis du modélisme ferroviaire ! Dans ce cadre, l'initiative 'My World' de Märklin avec son 'ICE jouet' constitue un bon début. (GVM)

TECHNO HOBBY

Basilekstraat 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

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

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

B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Standard et suivi de commande Lundi, mardi, jeudi & vendredi : Franca
Mercredi : Maud Webmaster : Aurélien
SAV le mardi matin et le jeudi après-midi : Philippe
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

www.pierredominique.com

Locomotives, voitures, wagons, véhicules, maquettes, artisans, haut de gamme... Validation et expédition des commandes immédiatement, sinon nous vous les commandons rapidement. Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis par nous-même et non automatiquement. Site mis à jour quotidiennement.

C'est :

- Le seul site de France avec 14 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 16 ans d'existence
- 1^{er} détaillant par le Chiffre d'Affaire (depuis le 30/06/05 source greffe)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, MasterCard/Eurocard
Virement bancaire

NOUVEAUTÉS



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

Réf MX001/1 Vapeur 231G 272 SNCF 649euros
Réf MX001/1D Vapeur 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 239euros
Réf HJ2041 Idem Digital sound 439euros
Réf HJ2063 Idem AC / 3 rails 349euros

RIVAROSSI

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



RIVAROSSI

SPÉCIAL CIVL SUPER PROMO EXCLUSIF À CE PRIX !!

Réf HR4010 cof 3 voitures toit crème (1 fourgon + 2 lits) 460euros 119euros
Réf HR4077 cof 2 voitures Pullmann toit gris Flèche d'Or 440euros 109euros
Réf HR4089 cof 3 voit CIVL 2 lits + 1 fourgon toit blanc 440euros 139euros
Réf HR4090 voiture Pullmann toit blanc 67euros 59euros
Réf HR4100 cof 3 voitures toit gris (1fourgon + 1 salon + 1 lits LX) 490euros 139euros
Réf HR4016 cof 3 voitures lits type MU des FS 440euros 119euros
Réf HR4001 cof 3 voitures UIC toit gris FS 440euros 99euros
Réf HR4101 voit lits CIVL type LX à toit gris 70euros 59euros
Réf HR4102 voit lits CIVL type MU 70euros 59euros
Réf HR2038 Locomotive de manœuvre verte foncée FS motorisée avec interface digital 400euros 69euros
Réf HR2072 Deux locomotives de manœuvre FS motorisées avec interface digital 400euros 115euros
Réf HR2080 Locomotive de manœuvre verte claire FS motorisée avec interface digital 400euros 69euros

MTH

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

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

REE MODELES

Réf WB058 Wag plat OCEM + 2 cernes J.COMPTÉ 36euros
Réf WB063 Wag plat OCEM + 2 cernes M huile usée 36euros
Réf WB064 Wag plat OCEM + 2 cernes 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 Fbd CFL 26euros
Réf 4783 Wag plat RS TYPE 1222B 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 470euros 119euros
Réf 2162 N°1602 SNCB 470euros 124euros
Réf 2163 N°1602 SNCB 470euros 117euros
Réf 2167 N°1607 SNCB 496euros 117euros
Réf 2168 N°1608 SNCB 496euros 122euros
Réf 2169 N°1603 SNCB 490euros 122euros
Réf 2170 N°1602 SNCB 496euros 117euros
Réf 2171 N°1601 SNCB 470euros 117euros
Réf 2173 N°160.022 SNCB 470euros 117euros

VEHICULES HO

MAKETTE/ COLLEC'CIT'

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 8euros
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

Retrouvez-nous sur www.pierredominique.com

GRANDE BOURSE DE MODELISME FERROVIAIRE

BLANKENBERGE

WEEKEND DE PAQUES LES 23 - 24 - 25 AVRIL 2011

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

ENTREE 2€

STANDS AVEC DU MATERIEL NEUF ET D'OCCASION

INVITES 2011
ECHELLE ZERO 1:43,5 / 1:45

ORGANISE PAR



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

NOUS VOUS ACCEUILLONS EGALEMENT AVEC PLAISIR AU MAGASIN

WWW.MINITRAINEXPO.BE

MINITRAINEXPO@TELENET.BE

EN COLLABORATION AVEC LE CLUB DE MODELISME
" DE DWARSLIGGERS "



MTE O SCALE MODELS

Un wagon-citerne Shell

La production de modèles de la marque allemande 'O Scale Models' a cessé il y a quelques années déjà. MTE à Blankenberge a mis récemment la main sur un lot de wagons-citernes de cette marque. Ces wagons, dont certains sont pourvus d'une guérite de serre-freins, ont été soigneusement démontés

et peints dans les couleurs des wagons-citernes Shell. Il était possible dans les années '50 et '60 d'apercevoir les exemplaires réels de ces modèles dans cette livrée à Anvers-Kiel. Les finitions sont par ailleurs excellentes. Les attelages sont de série et les boîtes d'essieux sont à ressorts. (GVM)



B-MODELS

Un wagon plat 'Res' à chargement de ballast

Deux nouveaux sets de deux wagons plats verts 'Res' sont prochainement attendus chez B-Models. Ces wagons ont été pourvus d'un chargement de ballast usagé (réf. 45.400 et 45.101). La 5502 jaune devrait également être prochainement disponible. (GVM)



MAKETTE

Un wagon-trémie 'Fbd' belge et luxembourgeois

Le wagon-trémie à deux essieux d'origine française du type 'Fbd' est également sorti dans une version belge brune, ainsi que dans une version luxembourgeoise grise. Le modèle belge n'est cependant pas tout à fait conforme au type 1222B, en ser-

vice à la SNCB. Ce modèle reste toutefois crédible. Ces deux wagons ont été correctement détaillés. Il s'agit d'une alternative sympathique aux 'Fals' que l'on retrouve habituellement au sein des trains de charbon (réf. 4782 CFL - réf. 4783 SNCB). (GVM)

GOOVER MODELS

Des voitures 'L'

Lorsque les premiers sets des voitures 'L' de Goover Models ont été fournis, il a été constaté que leur toit était trop large de 0,7 mm à gauche et à droite. Goover Models a annoncé que la mise en place d'un nouveau toit sur les modèles déjà vendus était possible. L'intérieur qui n'avait pas encore été détaillé va également être remplacé. Pour procéder à ces échanges, il suffit de remettre les bons d'échange qui ont été fournis dans les sets à Goover Models ou à votre détaillant. En outre, le fabricant vous octroie, à titre d'intervention, un bon d'une valeur de cinq euros à utiliser pour l'achat d'un prochain set de trois voitures 'L' ou pour couvrir les frais d'envoi. Ces imprévus ont pour conséquence que le test double que nous avons prévu de longue date est une nouvelle fois reporté jusqu'à ce que Goover Models sorte la version définitive de ses voitures 'L'... (GVM)



REE MODÈLES

Un wagon plat OCEM 29 SNCF

Le jeune fabricant français REE Modèles a complété sa gamme de wagons français en H0 avec un wagon plat à deux essieux du type OCEM 29. Ce wagon est proposé en diverses livrées appartenant à des époques différentes. Dans la majorité des cas, son chargement est constitué de deux citernes à vin, d'un conteneur de déménagement ou de deux petits conteneurs. Le wagon plat

classique qui porte des inscriptions d'époque IV (type 'Klmm's') nous intéresse davantage: il peut aussi être mis en service sur des relations internationales. Ces wagons ont été fabriqués en plastique. Leur surface de revêtement constituée de laiton gravé leur assure une masse suffisante. Le détaillage de ce wagon plat de REE Modèles est par ailleurs remarquable (réf. WB-O66).

Van Biervliet .com

DIESEL BELGE SÉRIE 60

VB-1010: loco-musée 6041



VB-1011: loco 6102 ancienne livrée



Treinstel AM 86 - 'DUIKBRIL'



exclusief model - **Van Biervliet** - modèle exclusif

Consultez notre dépliant avec prix des nouveautés,
sur notre site web!

Ou en notre magasin ou par e-mail:
info@vanbiervliet.com

LA DIESEL BELGE SÉRIE 60 'PROTO'

La 6004 jaune (VB-2003) et la 6006 jaune 'dummy' (VB-2006) seront livrées courant mars!



Order nr : VB-2008

- Réf: VB-2008
- Loco 6001 à 4 chiffres
- Livrée verte
- 'La pleureuse'
- Epoque IV



Order nr : VB-2009

- Réf. VB-2009
- Loco 210.005
- Livrée verte
- A simples phares
- Epoque III

Order nr : VB-2010

- Réf. VB-2010
- Loco 6005
- Livrée verte
- A simples phares
- Epoque IV

Van Biervliet Bruggestraat 66, 8770 Ingelmunster

Tel : 051 / 31.46.62

E-mail : info@vanbiervliet.com

website : www.vanbiervliet.com

MÄRKLIN/TRIX

Le TEE 'Bavaria' des CFF

Märklin sort le TEE suisse 'Bavaria' avec la locomotive Re4/4 I des CFF dans les couleurs d'origine de ce TEE. Il s'agit d'une série unique. Cette livrée est conforme à celle de ce TEE aux alentours de 1973, lorsqu'il roulait entre la Suisse et l'Allemagne (réf. 26557). La locomotive a été complétée de trois voi-

tures, dont la voiture-restaurant suisse WRm, qui est pourvue d'un pantographe. Les deux autres voitures du type Avümh 111 en Apümh 121 appartiennent à la Deutsche Bundesbahn. La loco a été pourvue d'un décodeur mfx et de toute une série de fonctions de sons réglables. Ses quatre essieux sont en-

traînés par un moteur central comportant un volant d'inertie. Toutes les voitures ont été pourvues d'attaches conducteurs de courant permettant l'éclairage intérieur de la rame ainsi que l'éclairage de queue. Ce modèle est également disponible dans le système deux rails Trix, sous la référence 21238. (GVM)



RIVAROSSI

Un tracteur Breuer BP

Ce tracteur Breuer pour manœuvres qui est utilisé comme locomotive de manœuvre sur le site pétrolier de BP est une nouveauté chez Rivarossi. Un wagon-citerne BP à deux essieux est également fourni dans le set (réf. HR 2217). Les tracteurs Breuer étaient utilisés sur divers terrains industriels en Italie, en Allemagne, en Autriche et en Suisse. Ils pouvaient fournir une puissance maximale de 80 ch.: c'était suffisant pour tracter des wagons jusqu'à une charge maximale de 500 tonnes. Ils ont été fabriqués

entre 1931 et 1952 et ont été opérationnels jusque dans les années '50. Ce modèle pourvu de phares avant fonctionnels comporte un châssis en métal. Il se caractérise par une longueur d'à peine quelques centimètres. Les deux essieux sont entraînés par un moteur soigneusement dissimulé. Ce modèle a en outre été pourvu d'un crochet d'attelage spécial.

MÄRKLIN

Un 'Sgnss' des OBB chargé

Märklin sort un wagon porte-conteneurs du type 'Sgnss' des OBB à l'occasion du vingtième anniversaire du groupement des détaillants Märklin. Ce wagon est chargé de trois conteneurs ouverts Inno Freight. L'un de ceux-ci est de couleur noire et arbore le logo des 150 ans de Märklin. Ce modèle a été fabriqué en métal. Il est ainsi suffisamment lourd et solide (réf. 47080). (GVM)



MÄRKLIN

Une BR 120.0 de la DB

La série 120 de la DB AG constitue la toute première locomotive à courant triphasé du monde. Cette loco parvint à décrocher en 1984 un nouveau record du monde de vitesse, avec 265 km/h. Elle a été conçue pour permettre la traction de trains InterCity, ainsi que des trains de marchandises lourds. Cette loco a été fabriquée dans une série d'à peine soixante exemplaires. Märklin vient juste de sortir un exemplaire en H0 de cette BR 120.0. Ce modèle qui est pourvu d'un décodeur est entraîné par deux essieux. La peinture et le détaillage de ce joli modèle sont assez bien réussis. La cabine est en outre pourvue d'un intérieur fini. (GVM)

MTH

La 'UP' 8321

La marque américaine MTH ne produit pas uniquement des modèles à l'échelle Zéro, mais aussi en H0. Jusqu'à présent, cette offre se limite néanmoins à des exemplaires américains et il n'est à ce jour pas prévu de prospecter le marché européen, comme c'est le cas pour l'échelle Zéro. C'est dommage, car MTH propose des produits d'assez bonne qualité pour un prix relativement acceptable. Pour ce faire, la production est à nouveau réalisée en Chine ou en Corée. La 'Union Pacific' SD70Ace Comfort Cab Diesel Engine qui arbore



le matricule 8321 constitue un bel exemple de ces modèles que produit MTH. Elle est pourvue de série d'un Proto-Sound 3.0 de MTH. Ce module pour DCC supporte plus de trente fonctions digitales et de sons de locos diesel. Il est ainsi possible de mettre cette loco parfaitement en valeur sur un réseau modèle. Ce modèle en plastique comporte aussi des pièces détachées en Die-cast et en laiton. Un moteur précis à cinq pôles et muni d'un volant d'inertie transmet l'effort de traction à tous les essieux (réf. 80-2006-1). (GVM)

Imagine More

C-tracccs

www.C-tracccs.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.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres haut de gamme et des produits de décor exclusifs



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

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



COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

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

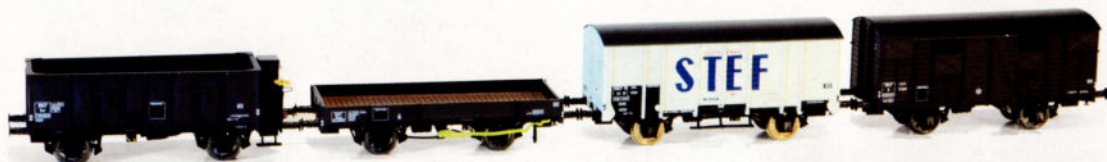
Livraison fin 2010
Série exclusive de 150 exemplaires
SNCB HLE 2843 avec certificat numéroté
... / 150 exemplaires



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

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

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



LS MODELS

Des wagons OCEM de la SNCF

Après avoir été délaissés impitoyablement par les fabricants, les wagons français sortent maintenant en grand nombre. Après REE Modèles, LS Models veut à son tour conquérir le marché français avec toutes sortes d'anciens wagons. Il est malheureusement assez difficile de trouver ces modèles dans notre pays... (GVM)



TILLIG TT BAHN

Des voitures de la DRG

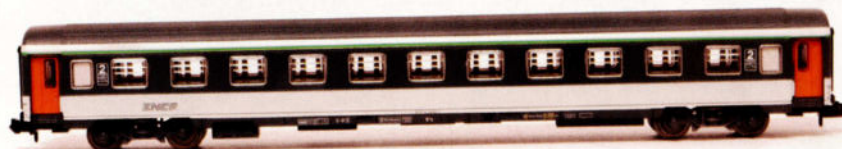
Nous avons trouvé chez Tillig TT un nouveau set de trois voitures de 3ème classe dont deux sont pourvues d'une guérite de serre-freins (réf. 01564). Ces voitures ex-prussiennes C4 pr-04 appartenaient à la Deutsche Reichsbahn, à l'époque II. Il s'agit de modèles de qualité assez élevée. Chaque détail a été reproduit très

finement. Tillig nous propose un bel exemple de ce qu'il est possible de réaliser à l'échelle TT: il n'y a que peu de différences en comparaison avec le modèle H0. Ces voitures ont été pourvues d'un aménagement intérieur et ont été conçues de série pour permettre le placement d'un éclairage intérieur. (GVM)



BRAWA Des voitures Reko de la DDR en N

Encore une nouveauté chez Brawa qui ravira les nostalgiques: Brawa fabrique actuellement des voitures 'Reko' montées sur bogies. Ces modèles s'adressent aux amateurs de la Deutsche Reichsbahn, la compagnie de chemins de fer de l'ancienne RDA. Deux voitures de 2ème classe vertes dans une version d'époque III et IV ainsi qu'une voiture mixte 2ème classe/bagage verte et bicolore crème et vert sont proposées. Ces voitures très typées qui datent d'avant la création de la RDA n'ont jamais roulé en Belgique, mais s'invitaient assez souvent en gare d'Aix-la-Chapelle. (BM)



PIKO

Les voitures 'VU' de la SNCF à l'échelle N

Piko a sorti trois sets des voitures du type 'VU' de la SNCF. Elles sont chaque fois proposées dans deux livrées différentes: la livrée d'origine 'Corail' avec le logo 'nouilles' et la livrée 'Corail Plus' avec le logo rouge carmillon.

Il s'agit donc de trois sets, composés comme suit: une voiture de 1ère classe à 10 compartiments A10u et une voiture de 2ème classe à 11 compartiments B11u; deux voitures de 2ème classe à 11 compartiments B11u; une voiture de 2ème classe à 11 compartiments B11u et une voiture mixte 2ème classe/bagage B6Ddu.

Genève en Suisse, de Vintimille en Italie et de la gare centrale de Luxembourg. Les voitures qui étaient mises en service en Belgique et aux Pays-Bas étaient en apparence identiques à ces dernières, mais supportaient quatre types différents de tension. Seules les inscriptions permettent de faire la différence.

Les voitures B11u et B6Ddu en livrée Corail qui arborent le logo 'nouilles' de la SNCF furent mises en service sur les axes Paris-Bruxelles-Amsterdam, Paris-Liège, Paris-Cologne (via Bruxelles et Liège), Paris-Luxembourg et Amsterdam-Liège-Luxembourg-Bâle. Les voitures du type A10u en livrée 'Corail' avec le logo 'nouilles' roulaient uniquement sur l'axe Paris-Luxembourg, car elles ne supportaient que deux types de tension. Les voitures en livrée 'Corail Plus' qui arborent le logo carmillon ont exclusivement été mises en service sur la relation Paris-Luxembourg mais de manière éphémère, juste avant que les trains tractés aient été remplacés par des rames TGV sur cette liaison internationale. (BM)



BRAWA

La BR 216 de la DB en N

Brawa sort actuellement une variante de teintes de la BR 216 destinée aux amateurs nostalgiques de la Deutsche Bundesbahn. Elle a été peinte en couleurs turquoise et beige et agrémentée du logo de la Deutsche Bundesbahn. Brawa disposait déjà d'une telle version dans sa gamme, mais agrémentée du logo de la Deutsche Bahn AG. (BM)

Les puristes seront heureux d'apprendre que les inscriptions - qui sont lisibles à la loupe! - font mention que ces voitures ne supportent que deux tensions, ce qui limite de facto les possibilités de mise en service. Cet équipement limite en effet les parcours étrangers aux destinations d'Irun et de Port-Bou en Espagne, de Bâle et de



GOOVER MODELS

Une ferme campinoise

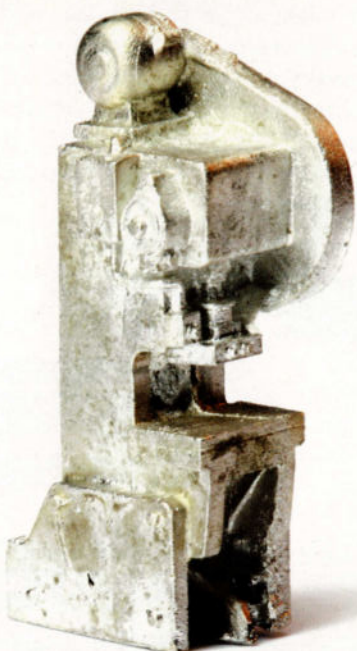
Outre des modèles de trains, Goover Models propose aussi une série de produits pour paysages permettant d'embellir votre réseau modèle. Cette ferme campinoise est une nouveauté produite en propre par Goover Models, à partir de polystyrène fraisé. Cette ferme est proposée sous forme de kit d'assemblage pouvant facilement être monté. Pour ce faire, il n'est pas nécessaire d'être un expert. L'utilisation d'une colle liquide pour plastique suffira pour coller les pièces détachées. Pour finir, il faut peindre une couche de fond et recouvrir avec votre propre palette de couleurs.



BUSCH

Benz-Patent-Motorwagen

Busch a fabriqué une réplique de la première automobile Carl Benz de 1886 de l'usine Benz & C° Mannheim Gasmotoren (réf. 40005). Ce modèle s'adresse tout spécialement aux amateurs d'anciens véhicules et sort à l'occasion des 125 ans de l'histoire de l'automobile. Cette version au 1:87ème dont le détaillage est de haut niveau se compose de 24 pièces détachées assez fines. Elle est présentée sur un socle, complété d'un arrière-plan transparent. (GVM)



ALEXANDER SCALE

Nous connaissons déjà l'entreprise américaine Alexander Scale pour sa colonne de forage et sa disqueuse en métal blanc moulé en H0. Cette série d'outils a été complétée d'une perceuse qui vous permettra d'enrichir l'assortiment d'outils dans votre entrepôt de locos ou dans votre atelier. Ce modèle ne comporte pas d'ébarbures visibles. Vous devez encore uniquement le peindre dans la couleur adéquate. (GVM)

WOODLAND SCENICS

Un kiosque

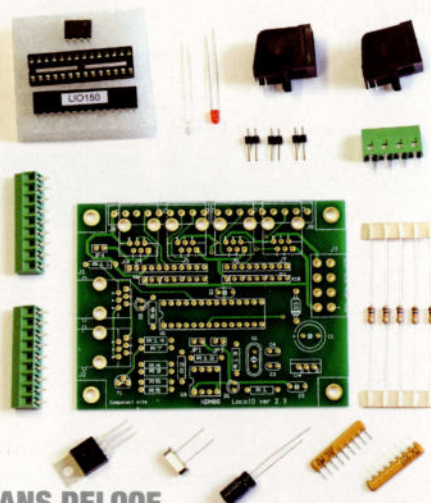
Woodland Scenics nous a une nouvelle fois agréablement surpris avec ce kiosque. Il s'agit d'un produit prêt à l'emploi, soigneusement emballé dans une boîte solide et transparente. Ce modèle américain en H0 a été complète-



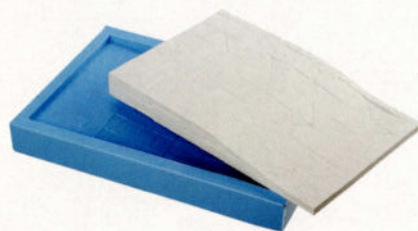
HANS DELOOF

Un module universel Loco-IO

Hans Deloof fabrique des modules qui sont compatibles avec Loconet, connu grâce au système de commande Intellibox. La plupart des produits commerciaux qui font usage de Loconet étant assez chers, Hans a créé ses propres modules qui sont parfaitement capables de réaliser tout ce qui est nécessaire pour permettre la commande digitale. Les modules de Hans remportent aussi du succès à l'étranger: il vend en effet ses composants jusqu'au Japon et en Afrique du Sud! Le module Term Blocks Loco-IO qui est proposé ici est en fait un kit d'assemblage qui vous permet de monter vous-mêmes votre propre module digital universel à seize ports. Ce module convient tant pour l'entrée que la sortie d'appareils magnétiques tels que des aiguillages et des signaux, ainsi que pour la détection de courant de trains et d'autres fonctions. Chaque kit d'assemblage revient à environ 27 euros. Vous pouvez les commander via Het Spoor à Haasrode. Vous trouverez davantage d'informations sur le site <http://users.telenet.be/deloof>. (GVM)



ment réalisé en plastique et peint. Il est toujours possible d'adapter ce kiosque afin qu'il puisse agrémenter n'importe quel réseau européen. Seules les figurines qui forment la fanfare manquent encore. (GVM)



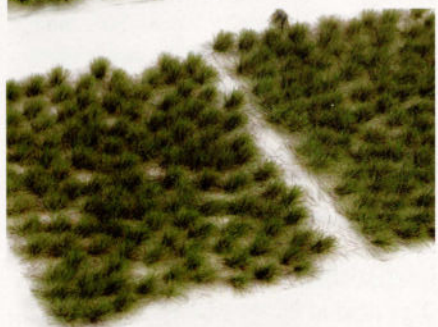
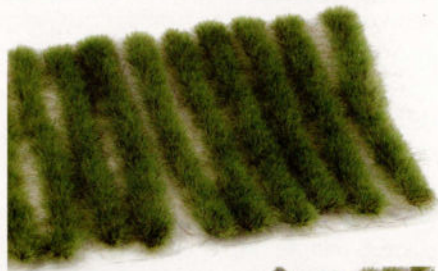
LANGMESSER

Un quai de chargement en H0

Wolfgang Langmesser a complété sa gamme de moules de trois exemplaires permettant le moulage d'un quai de chargement. Le premier moule permet l'aménagement de la rampe du quai. Le second est destiné à une pièce intermédiaire et le troisième permet de produire un retrait pour une voie en cul-de-sac. Ces moules ont été fabriqués en silicone.

Les plaques de béton patinées formant le quai de chargement peuvent être moulées avec du plâtre. Chaque moule se caractérise par une longueur de 18 cm, une largeur de 12 cm et une hauteur de 12 mm (réf. Silfo 231, Silfo232 et Silfo 233, prix indicatif: environ 25 euros par exemplaire). Le prix d'un set de moules à usage exclusif étant assez élevé,

Wolfgang Langmesser proposera à partir d'avril 2011 des pièces détachées en plâtre spécial. Pour réaliser ces pièces, Langmesser a utilisé ses propres moules. Outre le quai de chargement, des moules pour des portails de tunnel et des murs de soutènement seront aussi proposés. Ces moules seront disponibles à Intermodellbau à Dortmund. (GVM)



JOEFIX STUDIO'S

Joefix propose aux modélistes toute une gamme d'accessoires et de matériaux pour paysages. Nous avons trouvé parmi les accessoires un set de deux étaux pratiques. Ces étaux ont la forme de ciseaux et peuvent être fixés dans différentes positions. Ils sont disponibles en deux formats (réf. 409).

Pour des grues, des palans et tout autre objet qui nécessite une chaîne, Joefix propose des modèles de chaînes de différentes épaisseurs, allant de six à dix maillons par centimètre. Chacune de ces chaînes mesure cinquante cm de long (réf. 966-967-968).

Parmi les matériaux pour paysages, nous avons trouvé des fines bandes d'herbe tant en couleurs printemps (réf. 150) que couleurs hiver (réf. 148). Ces bandes d'herbe sont fixées à une feuille en plastique. Joefix propose aussi des petites mottes de terre fixées individuellement sur un support en plastique (réf. 149). Deux filets de camouflage en vert (réf. 722) et en gris (réf. 723) sont enfin proposés. Ces filets pourront sûrement aussi remplir l'une ou l'autre fonction civile dans les échelles plus grandes, à savoir 0, I ou II. (GVM)



Remerciements à Het Spoor, Modelbouw Herman verschooten et aux fabricants.



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

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



www.obeeliks.com





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

Exclusivité

Un tram Flexity 4000 de la STIB

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

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

DISPONIBLE



La 1583 des CFL chez Piko

LA G1206 DE VOSSLOH EST UNE SÉRIE DE LOCOMOTIVES UTILISÉE ACTUELLEMENT DANS PLUSIEURS PAYS ET PAR DE NOMBREUX OPÉRATEURS. POUR UN FABRICANT DE MODÈLES, UNE TELLE SÉRIE EST DONC PARTICULIÈREMENT INTÉRESSANTE : ON EN TROUVE AINSI DE NOMBREUSES VARIANTES DANS LE CATALOGUE DE PIKO. NOUVEAUTÉ EN 2011 : LA VERSION CIRCULANT AU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG POUR LE COMPTE DES CFL CARGO.

Les chemins de fer luxembourgeois acquièrent généralement du matériel ayant déjà fait ses preuves dans les pays limitrophes. Bien vu, car non seulement ce matériel est généralement compatible avec le matériel étranger, mais il s'agit souvent de matériel fiable. Pour les modélistes et les fabricants, c'est également intéressant, car il suffit de produire un petit tirage d'un modèle existant et de le peindre dans une autre livrée, luxembourgeoise dans le cas présent. C'est ainsi que Piko a récemment reproduit un modèle de la E 185 566-7 – une 'Traxx 2' de la série 185.2 de Bombardier et un modèle des 1583 et 1584 – des G1206 de Vossloh. Ces deux dernières portent la livrée spéciale entièrement noire de la firme de leasing MRCE et sont utilisées par les CFL Cargo, une filiale des CFL.

CFL Cargo

Les CFL Cargo ont vu le jour en 2006 sous la forme d'une joint-venture entre les CFL (la Société Nationale des Chemins de fer Luxembourgeois) et ArcelorMittal, le plus grand sidérurgiste du monde. Les CFL Cargo travaillent en collaboration avec ses entreprises-sœurs 'CFL Cargo Deutschland', 'CFL Cargo Danmark' et 'CFL Cargo Services France'. Les CFL Cargo disposent au total de 60 locomotives et de 4.000 wagons de marchandises.

L'engin réel : la G1206

La G1206 de Vossloh est une locomotive diesel-hydraulique à quatre essieux pour services de ligne et manœuvres lourdes, dont plus d'une centaine d'exemplaires ont été construits par la firme Maschinenbau de Kiel (MaK). Les premiers exemplaires ont été livrés en juillet 1997. Ces engins peuvent être livrés avec différents types de moteurs, d'une puissance de 920 ou de 1.500 kW ; ils pèsent 87,3 tonnes, mesurent 14,7 m de longueur et atteignent la vitesse maximale de 100 km/h.

Extérieurement, ces locomotives ressemblent à celles de notre série 77. Rien d'étonnant à cela, puisqu'elles font partie de la même famille. La série 77 est en effet une variante de la G1205, qui dépasse en longueur la G1206 d'un mètre. Au cours du présent test, nous avons d'ailleurs comparé ces deux modèles, à l'occasion.

Aux CFL, ces locos forment la série 1500, qui compte deux sous-séries : les 1501 à 1507 et les 1581 à 1586. Ces dernières sont équipées du système de signalisation 'KVB' en usage sur le réseau français, outre l'Indusi allemand et le 'Mémor 2' luxembourgeois. Notre modèle fait partie de cette sous-série. En réalité, ces locos sont principalement utilisées pour le trafic marchandises vers la France et l'Allemagne au départ de Bettembourg (L). Les deux premières locos de cette sous-série ont reçu une

Dimensions en mm 1/1 1/87 Piko

| | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Diamètre des roues (neuves) | 1.000 | 11,49 | 11,25 |
| Longueur | 14.700 | 168,97 | 169,30 |
| Largeur | 3.080 | 35,40 | 35,50 |
| Hauteur | 4.220 | 48,51 | 47,45 |
| Empattement du bogie | 7.200 | 82,76 | 82,75 |
| Empattement | 2.400 | 27,59 | 27,60 |

livrée bleue et blanche, tandis que les quatre suivantes sont peintes dans la belle livrée noire de la firme de leasing MRCE. A l'origine, ces dernières étaient intégralement noires, mais par la suite, elles ont été affublées d'une zone blanche et d'une bande rouge sur leurs faces d'about, afin d'améliorer leur visibilité à distance. De la sous-série 1501 à 1507, seule la 1502 est bleue et blanche, les autres étant... rouges. Mehano et Märklin/Trix ont sorti un modèle de cette sous-série, il y a quelques années déjà. Les locos reproduites par Piko sont les 1583 et 1584 : elles ont été livrées aux CFL Cargo début 2008.

Le modèle réduit

D'un modèle en H0 proposé à 95 euro, on s'attend logiquement à une finition moins poussée. Beaucoup de locomotives modernes présentent des caisses aux flancs lisses, présentant peu de détails, et il paraît donc logique pour les fabricants d'en produire des modèles bon marché. Dans le cas présent, il s'agit pourtant d'une locomotive qui présente pas mal de détails. C'est donc une agréable surprise de constater que Piko a réussi à reproduire nombre de ces détails sur son modèle, qui n'est d'ailleurs pas repris dans sa gamme 'Hobby', mais bien 'Expert', soit le niveau moyen. Examinez à cet effet les photos prises en gros plan des bogies, par exemple. La gravure des grilles est également très fine. En comparaison avec

notre 77, la Piko n'a certainement pas de quoi rougir: rien à reprocher à l'aspect extérieur de ce modèle.

Un des points faibles de la 77 de Mehano était les rambardes en plastique. Piko a quant à lui monté des exemplaires en métal gravé. Ils sont peut-être plus solides que des rambardes en plastique, mais ils plieront aussi en cas de fausse manœuvre: la prudence reste donc de mise. Mais il faut le dire: ils ont un superbe aspect, très fin. Il y a pourtant comme un défaut: en réalité, les buses avec lesquelles ces rambardes ont été confectionnées ont une section circulaire. Or, comme les exemplaires sur le modèle ont été gravés dans une plaque plane, ils présentent donc une section rectangulaire, tandis



que les exemplaires en plastique des 77 étaient bien circulaires...

La 1583 CFL de Piko est très bien peinte en noir mat: cela ne se voit peut-être pas sur les photos. Mais photographier un modèle noir sur un fond blanc n'est pas une sinécure... Le bas de caisse, les marchepieds et les flancs de bogies sont gris foncé. Nous n'avons pu déterminer si le plastique était teinté dans la masse ou s'il a été peint. L'installation de l'airco sur le toit est en gris argenté. Sur les photos, on voit bien que le marquage a très bien été réalisé. La cabine dispose d'un aménagement intérieur, qui est entièrement gris. Seul le conducteur manque.

La loco roule doucement et silencieusement et ne pose aucun problème lors du franchissement des aiguillages à vitesse réduite. Le courant est pris sur toutes les roues, deux d'entre elles étant pourvues d'un bandage facilitant l'adhérence. La force du moteur – qui entraîne tous les essieux – est amplement suffisante pour remorquer une charge conséquente.

Cette loco a toutefois éprouvé des problèmes en refoulant une rame de neuf voitures en courbe et en rampe de 2,5 %, mais nous parlons ici d'une rame de... trois mètres de long! Sans doute que son poids léger joue ici un rôle: avec ses 270 grammes, la Piko ne peut pas être particulièrement qualifiée de 'poids lourd'... La 77 de Mehano pèse 40 grammes de plus et a réussi quant à elle à pousser la rame. Ceci étant, nous avons trouvé le roulement de notre exemplaire testé assez convenable, bref, ce que l'on est en droit d'attendre d'une locomotive moderne.

Cette loco est équipée de trois lampes Leds (à ton chaud) et de deux rouges, qui alternent en fonction du sens de marche. Même à basse tension (2 V), les lampes brûlent déjà bien, ce qui est épatant lors de manœuvres en mode analogique.

Cette loco n'est pas équipée d'un mécanisme à attelages courts. Le coupleur d'attelage sur ressorts est monté sur les bogies; ils reviennent chaque fois en position centrale. L'emballage

contient un mode d'emploi, mais pas de pièces de réserve: vous ne pouvez donc pas en faire un modèle d'exposition et le décorer de boyaux ou d'autres pièces supplémentaires.

Du tableau des mensurations, il apparaît que notre loco CFL est quasi parfaitement à l'échelle.

Piko a reproduit la G1206 des CFL Cargo sous deux matricules. Le modèle testé sera produit en 200 exemplaires destinés aux CFL et porte le matricule 1584. Un tirage d'à peine 300 modèles portant le matricule 1583 est quant à lui disponible dans le commerce. Il va de soi que les deux tirages sont techniquement identiques.

En conclusion

Piko prouve ce dont il est capable. Une superbe loco, parfaitement peinte et tamponnée, qui circule en outre parfaitement, et proposée à un prix intéressant. Quelques points négatifs comme le poids léger qui réduit la force de traction en conditions extrêmes et l'absence d'un mécanisme d'attelage court. En utilisation normale, vous n'en remarquerez rien, raison pour laquelle nous donnons la mention 'très bien' à ce modèle, en demandant aux autres fabricants de... copier la recette secrète de Piko!

Texte & photos: Luc Dooms





Maredval

Un petit bout de vicinal en Ardenne



LORS DE NOTRE 3^{ÈME} CONCOURS DE DIORAMAS EN 2006, TON DECKER A REMPORTE UNE BELLE DEUXIÈME PLACE AVEC SON DIORAMA 'DE TUNNEL VAN DALHEM' ; IL DÛT CÉDER LA PREMIÈRE PLACE À 'HÈRE, AVENUE DE LA GARE', DE MARC HENN. DANS L'ARTICLE QUE TOM FIT SUR SON DIORAMA (PARU DANS LE TMM N° 55), IL AVAIT DÉJÀ ENTROUVERT LA PORTE EN SIGNALANT QUE SON DIORAMA POURRAIT S'INTÉGRER DANS UN PLUS VASTE RÉSEAU, MODULAIRE. LE RÉSULTAT FUT VISIBLE AU COURS DE NOTRE 5^{ÈME} GRANDE EXPO DE MODÉLISME : UNE LIGNE DE TRAM VICINAL SITUÉE EN ARDENNE, QUI FUT BAPTISÉE 'MAREDVAL'.

Un peu d'histoire

Sur le réseau modulaire 'Maredval' de Tom De Decker, la réalité et la fiction se côtoient : cette ligne aurait véritablement existé. Tom nous a communiqué les précisions suivantes à ce sujet.

La ligne de tramway vers Maredval a été posée entre 1895 et 1904. Pour atteindre Maredval, d'importants travaux d'infrastructure furent nécessaires, comme le percement de deux tunnels et la pose de plusieurs ponts sur

la rivière. Immédiatement après l'inauguration de la ligne en 1904, Maredval devint une destination touristique très fréquentée. Ce tram recueillit un franc succès, sa fréquentation par des touristes étant importante au cours de l'été. Vers la fin de la Première Guerre mondiale en avril 1918, la ligne fut démontée, mais immédiatement après la guerre, elle fut reposée, les trams y circulant à nouveau en 1920. Il existait même une antenne en direction de la France. Nonobstant la récession économique des années vingt et la concurrence du trafic routier, le tram continua à performer : l'instauration des congés payés en 1936 eut même





un effet bénéfique sur le trafic voyageurs. Au cours des saisons estivales de 1938 et 1939, pas moins de sept parcours allers et retours quotidiens étaient même assurés par des autorails modernes, ces derniers ayant remplacé les locomotives à vapeur en service voyageurs.

Seuls les convois de marchandises étaient encore assurés en traction vapeur. Excepté le transport de bois, le trafic marchandises vers la France était toutefois assez limité.

Un dernier autorail quitta Maredval le 10 mai 1940 : pour les raisons historiques que tout le

monde connaît, les ponts du tram furent dynamités dès le lendemain. Après que l'occupant allemand ait posé des ponts de fortune en bois sur la rivière au cours de l'automne, le service put être rétabli, mais plus avec le lustre des années trente. Ceci allait par ailleurs



constituer la fin pour la ligne vers la France. En fait, cela n'a commencé à mal tourner pour la ligne qu'après la libération du pays. Lors de la retraite des troupes allemandes en septembre 1944, les ponts vicinaux au-dessus de la rivière sautèrent à nouveau. Tout trafic fut alors interrompu jusqu'en mai 1945. Tronçon par tronçon, la ligne fut remise en service jusqu'en juin 1946, moment où toute la ligne fut rouverte au trafic. Quant à la ligne vers la France, elle ne fut plus réparée, à l'exception d'un court tronçon utilisé par un marchand de bois local.

Après les années de guerre, de nombreuses lignes de tram devinrent déficitaires, mais la ligne vers Marechal s'en sortait encore pas mal, grâce au tourisme. Au cours des années '50, les locomotives à vapeur furent en grande partie remplacées par des autorails,

les fameux 'ART' de la SNCV. Ces engins assurèrent encore sept allers et retours par jour, jusqu'en 1957. Malgré tout là comme ailleurs, le tram ne put concurrencer le trafic routier. Le 27 septembre 1959, le tout dernier autorail partit de Marechal. Grâce au transport de bois, quelques services de marchandises ont continué à circuler jusqu'au 1er octobre 1959, date de la fermeture du trafic voyageurs. Cette ligne fut démontée par étapes, entre 1960 et 1963. De nos jours, il ne subsiste plus que les petits ponts sur la rivière, qui sont utilisés par les promeneurs et les cyclistes. Les tunnels existent aussi mais ont disparu, cachés par les arbres qui ont poussé au fil du temps...

Les modules

Très rapidement après la 3ème Grande Expo

de modélisme, l'intégration du diorama 'De tunnel van Dalhem' dans un réseau modulaire fut étudiée. Basé sur le récit précédent, ce réseau se situerait en Ardenne ; une ligne de tram suivrait la rivière et la franchirait au moyen de ponts en plusieurs endroits. A l'origine, il n'était prévu de poser qu'une voie unique, qui se terminerait à hauteur d'une halte. Les trams sortiraient du tunnel en direction de cette halte et retourneraient ensuite au point de départ. Mais pour pouvoir y faire circuler des convois de marchandises en transit, il fut décidé de prolonger le réseau au moyen d'un module, de façon à permettre un croisement à hauteur de la halte.

Pour intégrer le diorama dans le réseau modèle, un certain nombre d'adaptations furent nécessaires. La voie a ainsi dû être reposée



intégralement et le profil du tunnel modifié, afin d'y faire passer les convois. Le plus gros problème fut toutefois constitué par le fait que ce diorama avait été construit sur une plaque plane et qu'il était très difficile de le poser sur des pieds. La solution fut un assemblage spécial sur lequel l'ensemble du réseau pouvait être disposé, sans devoir jongler avec des pieds. Cet assemblage est constitué de quatre châssis rectangulaires de 12 mm de multiplex d'une longueur de 114 cm, d'une profondeur de 50 cm et de côtés de 10 cm de hauteur, dans lesquels les pieds d'une longueur de 110 cm peuvent être intégrés. A l'extrémité de ces pieds, des boulons réglables ont été fixés, de façon à ce que le réseau soit toujours horizontal. Les autres modules sont constitués de multiplex de 8 mm, avec des

contours de 3 mm de MDF d'épaisseur, qui varient entre 46 et 85 cm. Le lit de la rivière et l'assiette de la voie sont également constitués de 3 mm de MDF.

La ligne de tram est à l'écartement métrique (H0m). Pour reproduire le plus fidèlement possible un trafic de tram léger, des rails à hauteur de profilé d'à peine 1,39 mm (code 55) ont été utilisés. Les rails sont soudés sur des bouts de circuits imprimés en Pertinax, supportés par des traverses Tillig. Les aiguillages sont des code 55 à l'échelle N de Peco, reconstruits.

Le paysage

Le réseau se développe sur une longueur commune de 5,5 m. Tout à fait à gauche se

trouve le tunnel de Dalhem et à l'extrême droite, le réseau est borné par un grand couvent. Le paysage est constitué de bouts de polystyrène et d'hydrofibre ER Decor. Les arbres feuillus sont constitués d'écume de mer, recouverts de matériau de saupoudrage provenant de différents fabricants, de façon à obtenir plusieurs teintes de vert sur le paysage. Si sur 'Dalhem', les sapins étaient encore de Busch, ceux de 'Maredval' ont été confectionnés selon la méthode décrite dans notre TMM n° 7 et recouverts de matériau à saupoudrer Anita Decor. Pour la mise en forme de la rivière, du plâtre Polylifilla a été utilisé, les vaguelettes ayant été formées avec l'extrémité d'un petit pinceau, enfoncé dans le plâtre encore humide. La chute d'eau a été réalisée au moyen de si-





licone ; elle se trouve sur le bord du module et dissimule le plus possible la transition entre deux modules.

Le chemin en pavés est constitué de carton d'architecte de 5 mm dans lequel les pavés ont été gravés un par un, ensuite peints et patinés. Les petits ponts sur la rivière ont été construits au moyen de pièces issues de kits à construire Wills Kits et Peco, le portail du tunnel étant confectionné en plasticard, avec des tourelles en PVC.

Le café – situé à mi-chemin sur le réseau à proximité de la halte – est un kit à construire modifié de la marque ABE. Le bâtiment a hérité d'une autre toiture et a été pourvu d'un aménagement intérieur complet. L'abbaye – située à l'extrême droite – a été assemblée sur base de plusieurs pièces d'un kit à construire Tilly Models. Le modèle d'origine était l'église 'Oosterbeek (NL). Un miroir veille à ce que l'abbaye paraisse plus grande qu'elle n'est en réalité. Pour bien éclairer le paysage, des spots halogènes ont été confectionnés, séparés les uns des autres de 15 cm.

Le matériel et les figurines

La plupart du matériel roulant a été construit sur base de kits à assembler Jocardis. Le lorry transbordeur est le résultat d'une fabrication 'maison' faite de plaques de styrène et de bogies provenant d'une 'boîte à brôl'. Les véhicules n'ont subi qu'une légère patine, car les trams roulant à l'époque III – dans laquelle ce réseau se situe – étaient encore bien entretenus à l'époque, à l'exception toutefois du tram à vapeur et de l'ART utilisés pour le trafic marchandises. Les remorques sont pourvues d'un aménagement intérieur complet et de figurines. La plus récente acquisition en date est un autorail à quatre essieux de MTE, qui a également été pourvu de voyageurs et d'un décodeur. La commande de ce réseau se réalise en mode digital, au moyen d'une Multimaus Roco sans fil. Les attelages ont été confectionnés par Tom, selon les principes des attelages Alex Jackson (voir TMM n° 81) et ils fonctionnent parfaitement.

Toutes les figurines présentes sur le réseau proviennent de Preiser ; certaines ont été achetées toutes faites, d'autres par contre ont été peintes. Les nones sur la place devant la halte attendent le reste du groupe qui est encore en route dans le tram. Espérons qu'il arrive à temps...

Texte : Tom De Decker
Photos : Gerard Tombroek



Coup d'envoi de notre 3^{ème} Grand Concours de mini-réseaux

APRÈS LES SUCCÈS ENREGISTRÉS EN 2008 ET 2010, NOUS ORGANISONS À NOUVEAU UN CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX, À L'OCCASION DE NOTRE PROCHAINE GRANDE EXPO DE 2012. LES DEUX ÉDITIONS PRÉCÉDENTES NOUS ONT FAIT DÉCOUVRIR UNE MULTITUDE DE JOLIS MINI-RÉSEAUX ET LES DEUX JOURS PASSÉS À MALINES FURENT UNE EXPÉRIENCE INOUBLIABLE POUR TOUS LES PARTICIPANTS. AUCUNE RAISON DONC POUR CHANGER DE FORMULE; NOUS N'AVONS QUE MODIFIÉ LE RÉGLEMENT SUR QUELQUES POINTS PRATIQUES.

Tout comme pour les éditions précédentes, le choix du sujet est entièrement libre. L'échelle de reproduction choisie est aussi entièrement libre. Les envois seront également classés sous trois formats, à savoir H0/00, plus grands que H0/00 et plus petits que H0/00. Dans la catégorie H0/00 seront également repris les variantes d'écartement comme H0e ou H0m. Pour les plus petites échelles, il s'agit des N, Nm ou Z. Pour les plus grandes échelles, il s'agit de la O, mais aussi Oe, Om, I, Im, In, Gn (1/35ème) ou tout autre échelle plus grande que le 1/76ème (00).

Pour chacune de ces catégories, une superficie maximale est à respecter. Pour l'échelle H0/00 et dérivées, elle est de 0,9 m². Pour les plus petites échelles, la limite est fixée à 0,6 m² et pour les plus grandes à 1,2 m².

Ces superficies maximales comprennent également celles des fiddle yard ou de toute gare fantôme, pour autant que ces dispositifs soient situés au même niveau que la partie 'exposition'. Il est en outre autorisé de travailler sur plusieurs niveaux, la somme de ces derniers pouvant excéder

la superficie maximale permise, à condition que les dimensions extérieures (vue du haut) de ce mini-réseau restent inférieures à celles autorisées. Les formes irrégulières sont autorisées, à condition de respecter les superficies maximales prescrites, mais l'ensemble doit toutefois s'intégrer dans un carré de 2,5 m sur 2,5. Une nouveauté: chaque participant disposera cette fois dans la salle d'une superficie exacte de 2,5 m sur 2,5 au sol, dont un côté sera disposé face aux visiteurs. Au sein de ce carré, chacun reste libre d'aménager son réseau comme il le désire. Pour l'appréciation du jury, un élément mobile jouera un rôle important lors de l'attribution des points. Et une certaine créativité est également attendue de la part des participants.

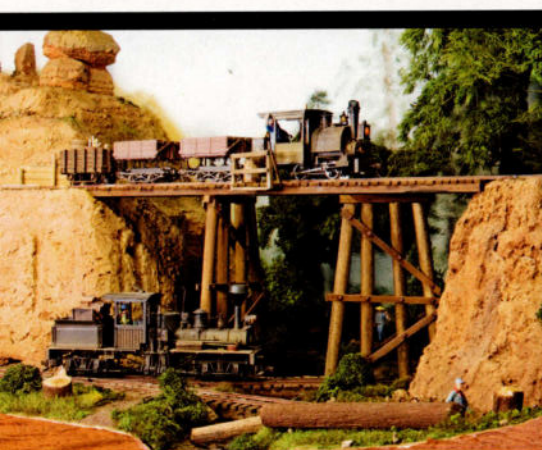
Comme lors des concours précédents, tout le monde peut s'inscrire (à l'exception des collaborateurs de 'Train Miniature Magazine' et des membres de leur famille); tant les modélistes individuels que les groupes peuvent s'inscrire. Il n'est en effet pas possible de vérifier si un réseau a été réalisé seul ou en groupe, raison pour laquelle les inscriptions en groupe sont autorisées. Mieux: nous espérons par ce biais inci-

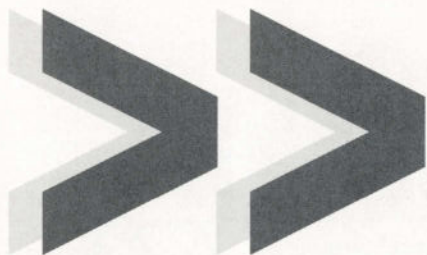
ter encore plus de modélistes à 'passer à l'acte' pour la réalisation de leur mini-réseau, puisque les tâches peuvent être réparties au sein du groupe.

Les inscriptions sont gratuites et doivent être introduites avant le 1er juillet 2011. La date de clôture du concours est fixée au 12 octobre 2012, soit la veille de l'ouverture de la 6ème 'Grande Expo' de modélisme de Malines.

Le but recherché est encore et toujours que chaque participant desserve son propre mini-réseau. Le public et le jury de professionnels cotera chaque réseau exposé au cours de l'exposition en tenant également compte de son fonctionnement, une grande importance étant attachée au réalisme du trafic ferroviaire. La présentation du mini-réseau est également importante: il s'agit finalement d'un réseau d'exposition, avec arrière-fond, frise et éclairage. La superficie disponible dans la salle pourra être mise à profit pour installer d'éventuels panneaux d'information ou une petite table.

Aucune présélection ne sera faite par le jury professionnel: tous les réseaux qui seront prêts pour le 12 octobre 2012 seront exposés au grand public au cours du week-end de l'exposition. Bien entendu, seuls peuvent entrer en ligne de compte les mini-réseaux qui n'ont encore jamais été exposés précédemment, ou dont aucune photo n'a encore été publiée. Chaque participant dispose d'un minimum de seize mois pour





réaliser son mini-réseau. L'expérience a prouvé que c'était amplement suffisant pour partir de rien, mais toujours sur base de cette même expérience, on a constaté que de nombreux participants attendent bien trop longtemps avant de débiter. Un bon conseil, donc: commencez à temps ! Bien entendu, ce concours est doté de prix : les dix premiers lauréats seront récompensés. Les mini-réseaux gagnants feront l'objet d'une publication dans un des 'Train Miniature Magazine' suivant l'exposition.

Le concours de mini-réseaux constitue une occasion idéale pour terminer un projet bien déterminé dans un temps imparti. Il vous offre la possibilité d'apprendre de nouvelles techniques, d'exprimer votre fantaisie ou de réaliser un projet dans une toute autre échelle ou selon un autre exemple. En outre, participer à une véritable exposition est considéré comme une expérience très gratifiante par tous les participants : il s'agit souvent d'un tremplin de départ pour la participation à d'autres expositions.

Donc, au boulot avec du papier et du crayon ou avec le programme de dessin sur votre PC : notez vos idées et n'oubliez pas de vous inscrire par mail à l'adresse guy.van.meroeye@thinkmediamagazines.be. Nous vous souhaitons déjà beaucoup de plaisir. Rendez-vous dans ce même journal après l'été, pour un premier reportage traitant des projets participants!

Texte : GVM/LD



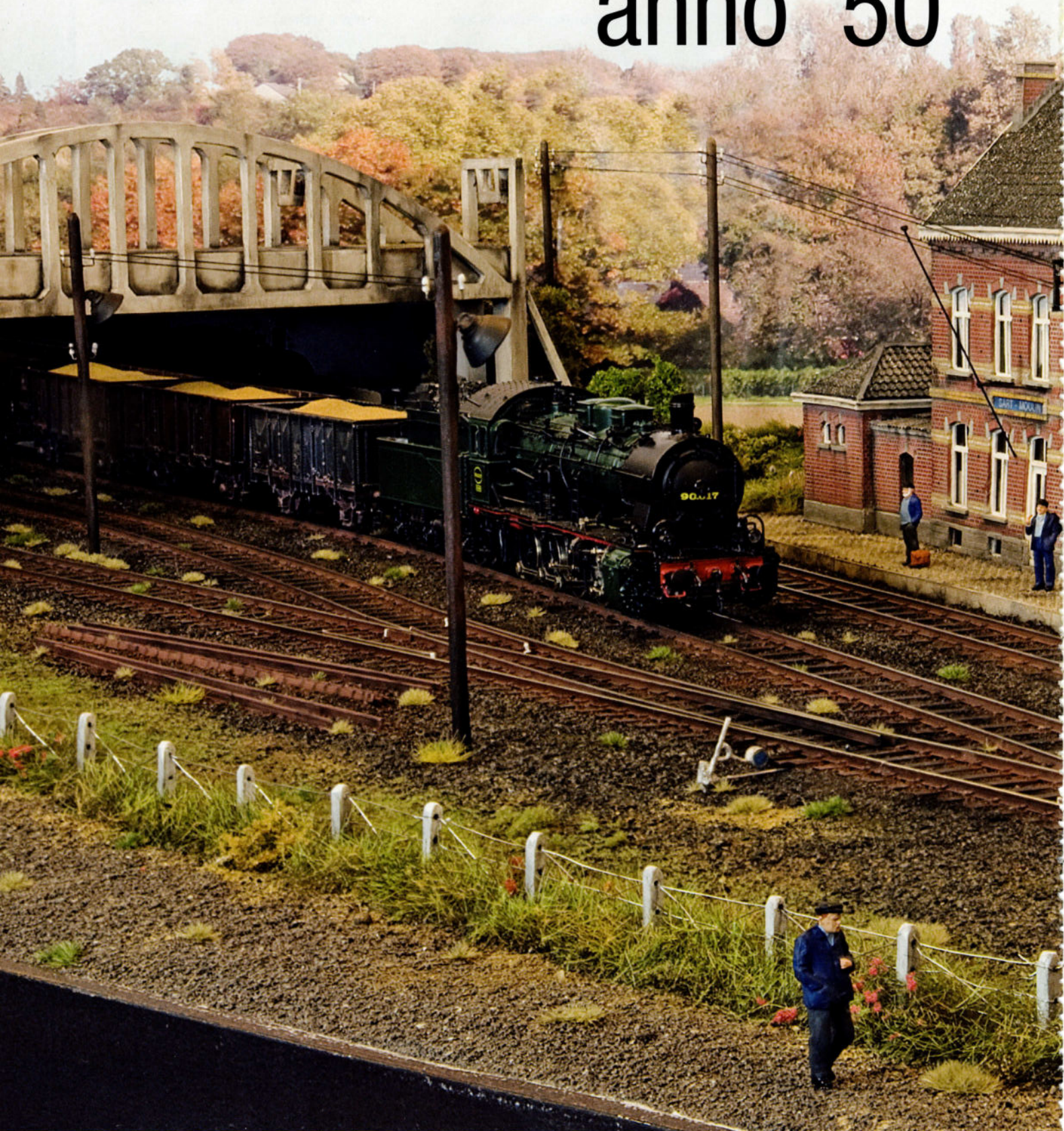
RÈGLEMENT DU CONCOURS

- 1.** *Seuls les mini-réseaux qui n'ont pas encore été exposés ou qui n'ont pas encore fait l'objet d'une publication dans une revue spécialisée peuvent entrer en ligne de compte.*
- 2.** *Le sujet du mini-réseau est libre.*
- 3.** *Le mini-réseau doit présenter un trafic ferroviaire réaliste et sensé, avec un élément ferroviaire mobile.*
- 4.** *L'échelle de réduction utilisée est libre, mais les superficies maximales admises sont les suivantes :
0,9 m² pour les échelles H0/H0m/H0e/00:009;
1,2 m² pour les échelles supérieures au H0/00;
0,6 m² pour les échelles inférieures au H0/00.*
- 5.** *La superficie maximale autorisée du mini-réseau comprend également celle du fiddle yard ou de la gare fantôme éventuelle et doit être comprise dans un carré de maximum 2,5 m sur 2,5. Le mini-réseau peut être établi sur des niveaux différents. Chaque participant disposera d'une surface carrée de 2,5 m sur 2,5, dont un des côtés sera parallèle à une allée parcourue par les visiteurs.*
- 6.** *L'inscription est gratuite et doit être acquise avant le 1er juillet 2011. Elle est possible par mail à l'adresse guy.van.meroeye@thinkmediamagazines.be ou par fax au numéro 03/202.01 81 ou encore par lettre à l'adresse suivante : TMM, 3ème Concours de mini-réseaux, Oude Leeuwenrui 8 bus 2 à 2000 Antwerpen. L'inscription doit reprendre le nom, l'adresse, le numéro de téléphone, l'adresse e-mail et la date de naissance du participant, ainsi qu'une courte description du projet proposé et de l'échelle*
dans laquelle vous allez travailler.
- 7.** *La date de clôture du concours est fixée au vendredi 12 octobre 2012 : à cette date, votre mini-réseau doit être livré à la Nekkerhal à Malines.*
- 8.** *Au cours de la 6ème 'Grande Expo' de modélisme des 13 et 14 octobre 2012, les participants devront être présents pour desservir leur propre mini-réseau.*
- 9.** *L'appréciation sera effectuée tant par la rédaction que par le public les 13 et 14 octobre 2012, au cours de la 6ème 'Grande Expo' de modélisme.*
- 10.** *Le participant s'engage à communiquer l'état d'avancement de son projet par e-mail, chaque fois que l'organisateur le demande et ce, dans un délai raisonnable. Cet état d'avancement ne sera toutefois publié qu'avec l'autorisation du participant.*
- 11.** *Le participant veillera à aider le photographe de 'Train Miniature Magazine' lors de la réalisation de son reportage pendant la tenue de l'exposition.*
- 12.** *Les dix premiers lauréats seront gratifiés d'un prix. Les mini-réseaux gagnants seront publiés dans 'Train Miniature Magazine'.*
- 13.** *Les collaborateurs de 'Train Miniature Magazine' et les membres de leur famille ne peuvent pas participer à ce concours. Par contre, les lauréats des concours précédents peuvent à nouveau y participer.*
- 14.** *Les appréciations du jury et du public sont souveraines. Aucune correspondance ne sera entretenue concernant ce concours.*



Sart-Moulin

anno '50







LE JEUNE MODÉLISTE FERROVIAIRE DANIEL GALINSKI A REMPORTÉ LA 4ÈME PLACE DE NOTRE 2ÈME CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX, AVEC SA RÉALISATION BAPTISÉE 'SART-MOULIN'. SART-MOULIN EST UN MINI-RÉSEAU EN H0 D'À PEINE 0,8 M² QUI REPRODUIT LA GARE DU MÊME NOM QUI ÉTAIT SITUÉE À 20 KM AU SUD DE BRUXELLES, IL Y A BIEN LONGTEMPS.

Cette gare était située le long de la ligne 115 qui reliait Braine-l'alleud à Clabecq, mais seul subsiste encore le bâtiment de gare, de nos jours. Désormais, un pré-Ravel a remplacé les voies et toute activité ferroviaire y a été arrêtée depuis longtemps. N'habitant pas loin, l'auteur a parcouru cette ligne en VTT et est tombé directement sous le charme de cette gare, de l'usine proche et des nombreux éléments toujours présents de nos jours et qui témoignent d'un riche passé ferroviaire. Au printemps 2009 est apparue l'annonce du lancement du Concours de mini-réseau 2010 et Daniel s'est dit que c'était l'occasion rêvée de reproduire une situation réelle en détails, tout en espérant le finir et pouvoir l'exposer. Comme de nombreux modélistes sans doute, il a débuté la réalisation d'un grand réseau il y a déjà douze ans et celui-ci ne sera probablement... jamais achevé. De mauvais choix ont été faits dès le début par manque d'expérience et les détails reproduits se sont perdus dans l'immensité de l'ensemble... Fort de cette expérience, il voulait construire un mini-réseau et le terminer selon un timing assez court.

Un riche passé économique

La section de la ligne reliant Braine-l'alleud à Clabecq a été inaugurée le 15

septembre 1885. Il s'agissait d'une voie unique d'un grand intérêt économique : elle permettait de desservir les Forges de Clabecq (pour y acheminer entre autres charbon et minerai), les carrières de porphyre à Quenast, les sablières présentes de part et d'autre de la vallée du Hain, ainsi que les différentes entreprises et les petites industries présentes dans la vallée. À propos du transport de sable, un téléphérique industriel amenait le sable depuis une énorme sablière situé sur le versant nord de la vallée du Hain vers un dispositif de transbordement permettant de charger des wagons en gare de Sart-Moulin. Ce téléphérique, grâce à un imposant pont en béton, passait au dessus des voies en gare de Sart-Moulin et fut utilisé jusque dans les années '40. Le pont resta longtemps à l'abandon et ne fut détruit que durant les années '60 ou '70.

Jusqu'à la fin des années '50, un trafic voyageurs local amenait les ouvriers (entre autres de Braine-L'alleud) vers les différentes industries situées le long de la ligne, notamment en gare de Sart-Moulin. Le tronçon Sart-Moulin – Braine-l'alleud fut le premier à être interdit au trafic marchandises lourd, durant les années '60, ceci en raison de la fragilité de l'imposant viaduc de l'Estrée (à Braine l'Alleud) cau-

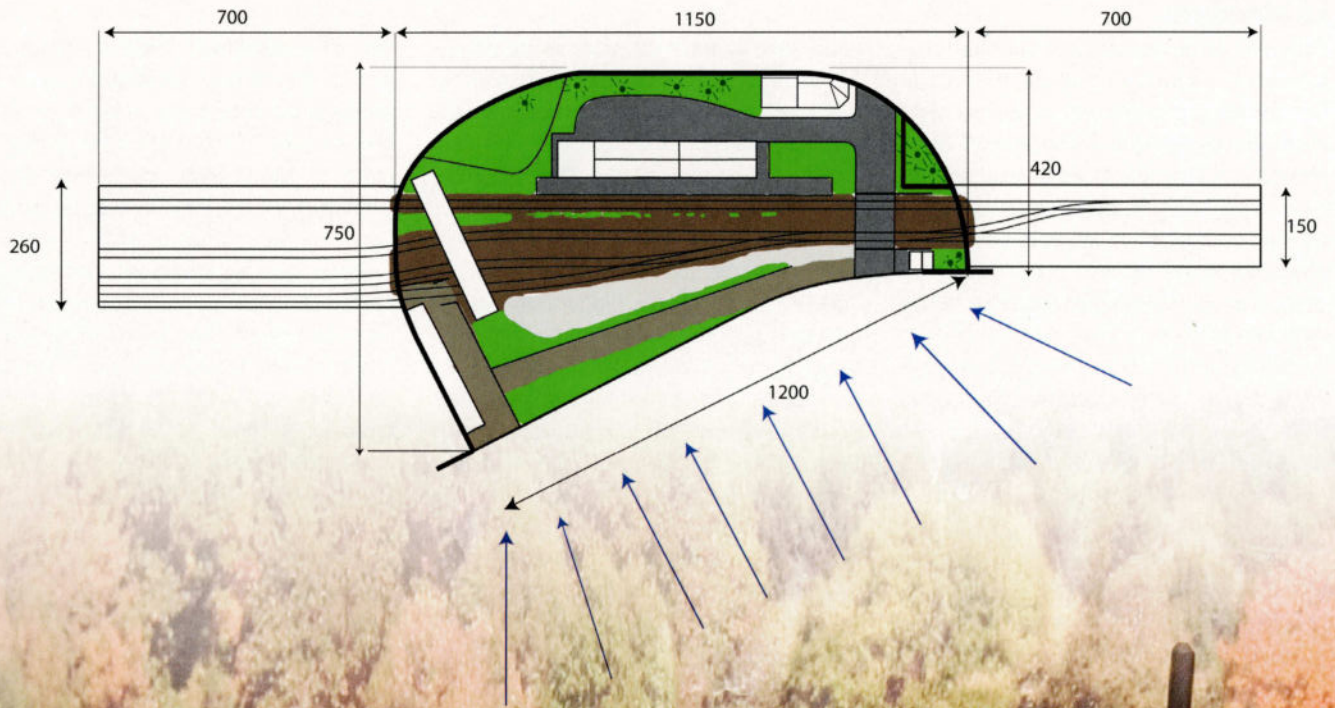
sée par les convois de minerais trop lourds, ce viaduc reposant sur des pieux en bois. Tout trafic fut arrêté durant les années '70 et la voie fut déferrée en 1982.

La situation

J'ai choisi de reproduire la situation telle qu'elle existait durant les années '50, car il est possible d'y faire circuler des trains locaux de voyageurs, des trains de sable, de charbon, de minerai et de cabotage, même si le trafic commençait déjà à décliner. On se retrouve alors en présence d'un trafic varié et tracté majoritairement par des locomotives à vapeur (qui sont mes préférées) et par quelques locomotives Diesel.

Le nombre important de voies et de raccordements témoigne du riche passé de cette gare : il a fallu diminuer le nombre et simplifier la disposition des voies par rapport à la réalité, pour espérer tout disposer sur 0,8 m² de manière réaliste.

Le coeur du réseau est représenté par le bâtiment typiquement belge de la gare, ainsi que par le pont en béton du téléphérique laissé à l'abandon depuis longtemps à cette époque. Le cachet de ce réseau réside également dans la présence d'une usine jouxtant les voies de la gare, tout comme dans la réalité. Deux habitations présentes dans la rue de la gare ont aussi été reproduites sur base de photographies actuelles et d'époque.



La structure

La forme de ce réseau peut paraître inhabituelle: il s'agit d'un triangle qui épouse les embranchements de voie, donnant ainsi une dynamique à l'ensemble. Deux modules indépendants de la structure de base (avec voies en impasse) se trouvent de part et d'autre du triangle. Le support d'exposition est fait d'un seul tenant : il s'agit d'une structure bien solide en triplex de 8 mm formant la base de roulement et d'une marquise cachant deux tubes néon à ton chaud. L'extérieur de ce mini-théâtre a été recouvert d'une peinture acrylique de teinte sépia, ce qui assure un contraste avec le réseau en faisant ainsi ressortir le contenu de celui-ci.

L'infrastructure ferroviaire

Les installations ferroviaires occupent la majeure partie de la place disponible. Au vu des nombreuses voies ayant existé dans

cette gare, le tracé des voies a été simplifié, mais j'ai décidé de reproduire exactement les deux voies principales menant vers les sablières et le raccordement vers l'usine. Les voies sont des Tillig H0 code 83 et ont été posées sur un lit de liège. Les aiguillages (Tillig) ont été assemblés par moi-même, comme expliqué dans le TMM n° 51. J'ai tenté d'actionner ces aiguillages par des fils à mémoire, mais la solution que j'avais développée ne s'est pas avérée suffisamment aboutie et fiable pour une exposition. Je me suis alors dirigé vers l'achat de moteurs Tortoise qui assurent un mouvement lent et réaliste des lames. Des excentriques non fonctionnels ont été soudés à partir d'éléments en laiton provenant d'une 'boite à broil'.

S'agissant d'une ligne secondaire, le ballast était constitué de cendrée et de lai-

tier, essentiellement. Pour le reproduire, je n'ai pas trouvé satisfaction avec des produits du commerce, malgré de nombreux essais ... La solution fut d'aller sur place et de déterrer du ballast encore présent à 30 cm sous le chemin du pré-Ravel (et de reboucher le trou ensuite)! J'espère que les quelques passants que j'ai croisés n'ont pas cru que j'étais fou... Ce ballast de couleur noir anthracite a été pilé et ensuite tamisé avec soin. Toutefois, j'ai éclairci ce ballast 'pur' (qui était trop uniforme et foncé à mon goût) avec de la poudre de béton en réalisant un mélange $\frac{1}{4}$ poudre de béton, $\frac{3}{4}$ ballast récolté.

Le bâtiment de la gare n'est pas, à ma connaissance, disponible dans le commerce et comme je suis un accroc de la construction de bâtiments en plasticard, j'ai eu un plaisir fou à le reproduire pen-





dant tout de même quelques semaines de travail intensif. De nombreux détails y ont été rapportés, je n'ai juste pas eu le temps de faire des meubles pour l'intérieur, ni les grilles aux fenêtres. Le pont en béton a été raccourci par rapport à la réalité et est aussi le résultat

d'une construction entièrement personnelle, majoritairement en plasticard. Les arches ont été d'abord découpées en carton-plume de 3 mm et qui ont été ensuite plaquées de plasticard de 0,4 mm. Les bords de ce sandwich ont ensuite été mastiqués et poncés à plusieurs reprises

avec de l'enduit rapide blanc pour obtenir de belles surfaces lisses et de beaux angles. Une fois assemblé, l'ensemble a été peint avec un primer blanc mat pour automobile et patiné par application de poudres à décor et d'un lavis avec de la peinture noire diluée et d'un brossage à sec.

Les poteaux télégraphiques sont construits avec des baguettes de 3 mm de diamètre en mérant, disponible en magasin de modélisme : il suffit de les patiner avec de la terre à décor noir et rouille et de les laver à la peinture noire, fortement diluée. Les supports d'isolateurs sont constitués de fils d'acier de 0,3 mm, tandis que les isolateurs sont des profilés ronds en plastique de 1 mm qui ont été fixés dans le mandrin d'une petite foreuse et qui ont ainsi pu être tournés.



La route est faite des bandes autocollantes Busch qui ont été repeintes et patinées, comme il se doit. Les barrières roulantes du passage à niveau proviennent quant à elles de chez ABE et ont été quelque peu modifiées pour qu'elles correspondent à la réalité.

Le décor

Les deux maisons d'habitation proches de la gare sont elles aussi des répliques en plasticard de la réalité et ont demandé au final de nombreuses heures de travail pour leur détaillage et leur peinture.

L'usine jouxtant la gare et disposant de son raccordement (actuellement transformée en lofts) a été rapprochée de la gare et elle aussi a été reproduite en plasticard. Cette petite partie de l'usine représente en quelque sorte l'arrière-cour de celle-ci:

divers bidons et palettes jonchent le sol et c'est le raccourci que les ouvriers utilisent pour accéder au plus vite à la gare.

Sans doute pour empêcher que des gens ne traversent les voies inopinément, une clôture en piquets de béton a été posée le long du chemin menant vers l'arrière-cour de l'usine. Des profilés carrés de 2 mm ont été utilisés pour reproduire ces piquets : ceux-ci ont tous été percés de quatre petits trous au moyen d'une mèche de 0,4 mm pour recevoir le fil barbelé. Le fil est constitué d'un brin unique issu d'un câble électrique multibrins.

L'exposition de Malines se déroulant pendant le mois d'octobre, j'ai voulu reproduire une nature en accord avec le début d'automne s'annonçant à l'extérieur. J'ai essentiellement utilisé des produits Noch,

Heki et MiniNatur pour reproduire les arbustes, buissons, gazons, hautes herbes, fleurs, etc. Deux essences d'arbres ont été reproduites : le saule têtard (avec la technique du fil de fer – voir TMM n° 78) et le bouleau.

En conclusion

Après un an et demi de travail intensif, le résultat a dépassé mes espérances: j'ai construit un mini-réseau jusqu'au bout (bien qu'en général, rien ne soit jamais fini en modélisme...) et j'ai obtenu la quatrième place avec ce réseau pour lequel j'ai pris du plaisir à le construire! De plus, participer à une exposition était un rêve qui me semblait difficile à concrétiser. Et pour couronner le tout, j'ai reçu des éloges de modélistes de grande renommée!

Tout cela m'a permis d'adopter de nou-





velles techniques et de me rendre compte que faire les choses en petit procure bien plus de plaisir que de se lancer dans des réseaux sans fin: c'est sur cette voie que je me dirigerai désormais.

À l'avenir, j'espère pouvoir reproduire d'autres lieux intéressants de cette ligne 115 sous la forme de quelques mini-réseaux semblables et qui pourraient être connectés en série, le tout avec une gare fantôme automatisée, ce qui permettrait une gestion facile lors d'autres expositions. En effet, ma solution actuelle de voies en impasse de part et d'autre du réseau est très difficile, voire impossible à gérer lorsque vous parlez à vos visiteurs...

Je voudrais remercier en premier lieu ma copine qui, en plus de m'avoir soutenu lors de ce travail de longue haleine, n'a pas hésité à mettre la main à la pâte en m'aidant durant les derniers mois restants avant la fin du concours. Sans elle, je ne serais sans doute pas parvenu à finir à temps! Je remercie également M. Gilles Durvaux, pour ses conseils avisés lors de la reproduction de la gare de Sart-Moulin. Enfin, je remercie tous les visiteurs de la 'Grande Expo' qui ont voté pour moi et qui m'ont complimenté pour mon travail. Sur ce, je souhaite à tous plein de réussite et de plaisir en ferromodélisme!

Texte: Daniel Galinski
Photos: Gerard Tombroek
& Daniel Galinski



La cabane dépotoir du chef de gare... Une **cabane** en Evergreen



1. Cet abri commence à être envahi par la végétation ; par contre, les vitrages n'ont pas résisté à des actes de malveillance...

LES ABORDS DES VOIES ET DES GARES REGORGENT DE PETITES CABANES OU D'ABRIS. LEUR USAGE EST DES PLUS VARIÉS, LEUR ARCHITECTURE AUSSI. LES PLUS CONNUES SONT DES PETITES D'UN TYPE 'BÉTON' (DONT LE TOIT EST AUSSI EN BÉTON), REPRODUITES EN HO PAR RAILWAY, OU DU TYPE 'OSSATURE MÉTALLIQUE' GARNIE DE BRIQUES, QUE L'ON TROUVE EN KIT EN LAITON CHEZ ABE. AUX ABORDS DES PETITES GARES, ON PEUT AUSSI RENCONTRER UN AUTRE TYPE MOINS CONNU, QUE NOUS ALLONS DÉCOUVRIR AUJOURD'HUI. CELUI-CI EST AUSSI EN PANNEAUX DE BÉTON, DONT LES PLAQUES N'ONT PAS UN SIMPLE JOINT À LA MANIÈRE D'UNE CLÔTURE, MAIS SONT SÉPARÉES PAR UNE SORTE DE GROS COUVRE-JOINT, LUI AUSSI EN BÉTON. ON PEUT EN RENCONTRER À TROIS OU À QUATRE TRAVÉES EN FAÇADE. DANS LES DEUX CAS, ON Y RETROUVE TOUJOURS LA MÊME PORTE (MÉTALLIQUE) ET LA MÊME FENÊTRE. CELLE QUI NOUS INTÉRESSE AUJOURD'HUI SERT DE... DÉPOTOIR AU CHEF DE GARE.

On réfléchit...

Comme je voulais reproduire cet abri et que je recherchais un moyen simple de figurer ces couvre-joints tout en voulant qu'ils soient bien alignés, je suis tombé sur la référence 4522 d'Evergreen appelée 'Metal Roofing' qui, à quelques dixièmes de mm près, possède le même pas d'espacement des dalles de béton constituant les murs de l'abri. En fait, ces références de 'Metal Roofing' sont faites pour reproduire des toits en zinc ; elles se présentent sous la forme d'une plaque de carte plastique gravée de rainures longitudinales d'un certain espacement (ici : 6,3 mm) et dans lesquelles on viendra coller des bandes de 0,3 x 1 mm, fournies en nombre nécessaire.

...Et on construit !

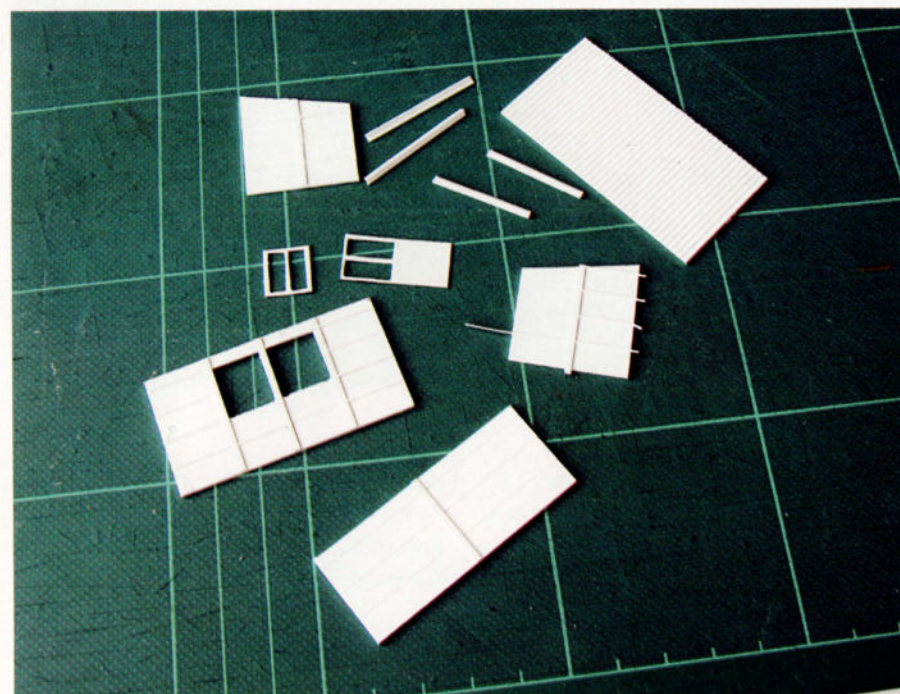
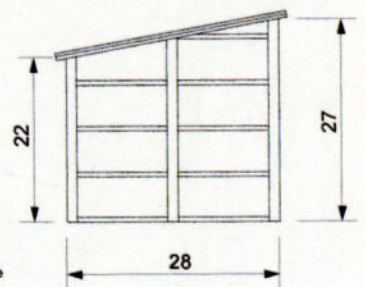
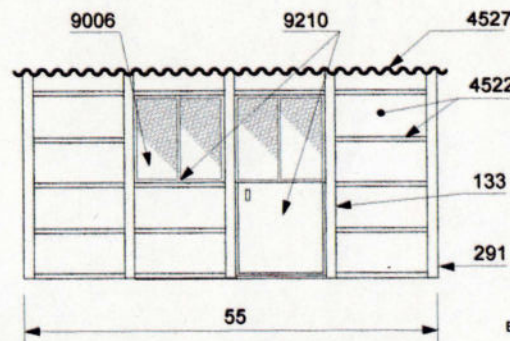
Les quatre murs seront débités dans ce

'Metal Roofing' suivant le dessin joint, les murs de côté venant à l'intérieur des murs de façade. Les montants verticaux seront issus de bandes de 0,75 x 1,5 mm (réf. 133) et les angles par du 'L' de 1,5 x 1,5 mm (réf. 291). Avant de coller les petites bandes dans les rainures, réalisez les dé-

De Quoi avons-nous besoin ?

- Toutes les références sont de provenance Evergreen
- Plaque 'Metal Roofing' réf. 4522
- Plaque 'Metal Siding' réf. 4527
- Plaque 'Plain' réf. 9210
- Plaque 'Clear' réf. 9006
- Plat de 0,75 x 1,5 mm (réf. 133)
- Cornière de 1,5 x 1,5 mm (réf. 291).

coupes nécessaires pour la porte et la fenêtre, puis posez les montants verticaux en veillant à leur perpendicularité ; c'est alors que vous pourrez coller les bandes des joints. Après assemblage des murs, dégagez les surépaisseurs des bandes de joints pour appliquer les cornières

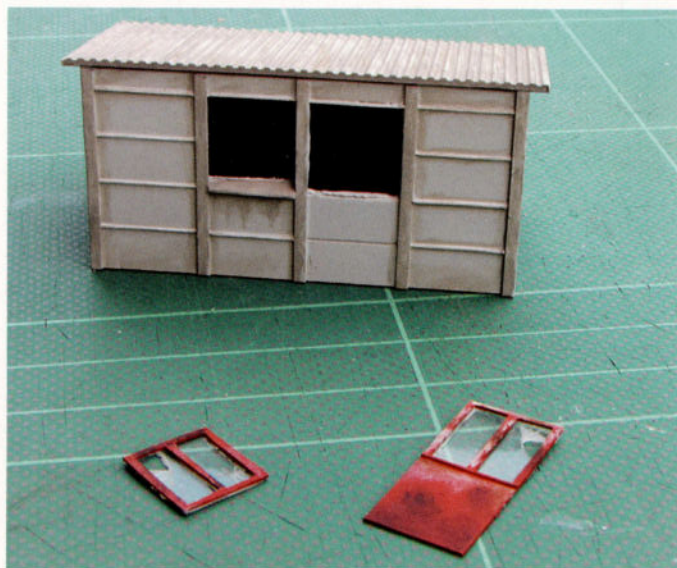


d'angle. Le toit sera issu d'un panneau de 'Metal Siding' réf. 4527 pour représenter le fibrociment. Laissez-le déborder légèrement à la périphérie des murs. Dans de la carte plastique de 0,3 mm, confectionnez porte et fenêtre, en essayant d'éviter les ouvertures sans couper ni le montant central ni les bords. Une fois installés, ces deux éléments recevront deux vitrages en 'clear' réf. 9006 et seront collés par l'intérieur.

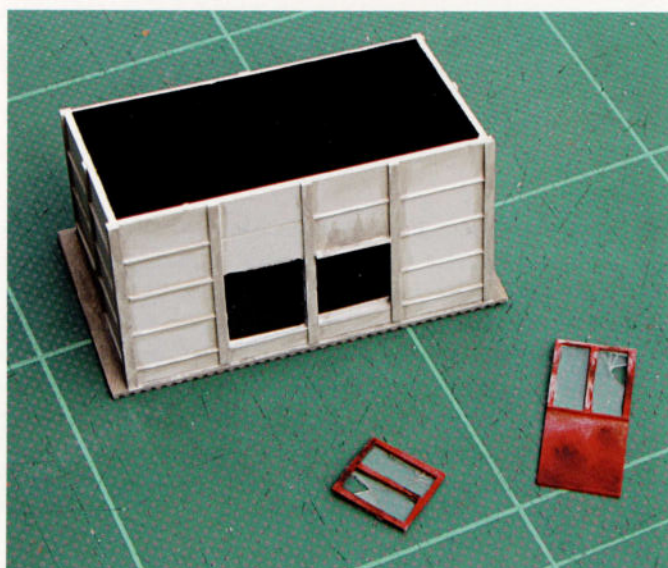
Enfin, on peint...

Le bâtiment et les huisseries seront peints séparément pour faciliter cette opération. L'ensemble du bâtiment recevra une couche d'apprêt gris qui servira de cou-

2. Les pièces constitutives sont composées uniquement de références Evergreen.



3. La cabane et les huisseries sont peintes et patinées séparément, pour plus de facilité de mise en œuvre.



4. L'intérieur sera peint en noir pour ne pas voir l'intérieur d'une part et d'autre part, pour faire ressortir les vitrages mal en point.



5. L'abri réel qui a servi de modèle à la reproduction.

leur de fond. Les montants verticaux, les bandes des joints et le toit seront quant à eux renforcés d'un gris un peu plus foncé; à titre indicatif, le modèle présenté ayant été patiné à la peinture à l'huile (pour tableaux), ce gris plus foncé est un mélange de noir, blanc et brun oxyde transparent.

Les huisseries sont peintes en brun UIC, puis patinées de rouille. Ne pas oublier la poignée de la porte! Les vitrages posés ici sont bien malades et demanderaient déjà à être remplacés...

Sur tout réseau, il y a toujours un endroit près de la voie où cet abri aura sa

place. Entre nous, il vaut mieux ce type de construction en béton auprès des gares que celles qui se dressent sur les côtes balnéaires !

Texte, dessins et photos:
Bernard Bransol





La gloire fanée d'un heurtoir en bois...

AVEC UN PEU DE CHANCE, ON PEUT ENCORE APERCEVOIR CI ET LÀ SUR DES SITES MARCHANDISES OU LE LONG DE LIGNES ABANDONNÉES UN BLOC HEURTOIR FAIT DE BOIS. CE TYPE D'INFRASTRUCTURE EST FACILE À REPRODUIRE, AVEC UN PEU DE CHUTE DE BOIS, DE LA COLLE BLANCHE POUR BOIS ET UN PEU DE PLAISIR DE MODÉLISME : AUCUNE CONNAISSANCE PARTICULIÈRE N'EST REQUISE.

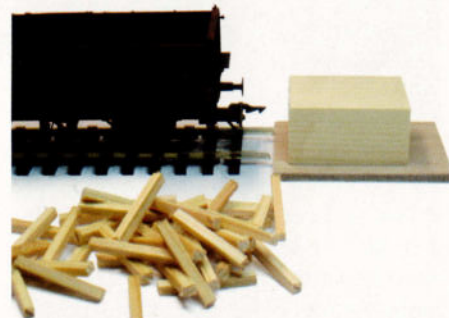
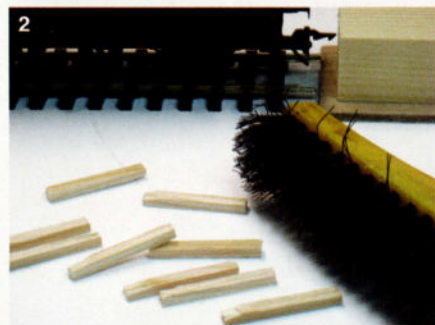
Nous allons vous montrer pas à pas comment confectionner un tel heurtoir, au moyen de ce reportage photos. Nous avons choisi de reproduire un heurtoir à l'échelle 0, mais moyennant modification des mensurations, cette façon de faire peut être suivie à l'échelle I (1/32ème) ou encore II (le LGB, au 1/22,5ème).

La façon de procéder

1 & 2: Les lattes de bois sont découpées à bonne mesure. Établissez la bonne hau-



teur sur base d'un wagon. En hauteur, les lattes sont un peu plus hautes que le bloc de bois, le but étant de pouvoir encore disposer du ballast sur la partie supérieure du bloc de bois ! Pour donner un aspect rustique et patiné au bois, quelques petites parties sont découpées ci et là au cutter. Les lattes sont ponçées dans le sens longitudinal ; le bois tendre est poncé, tandis que les nervures du bois deviennent visibles en relief. Certaines lattes sont encore coupées pour donner un aspect de traverse fendue.

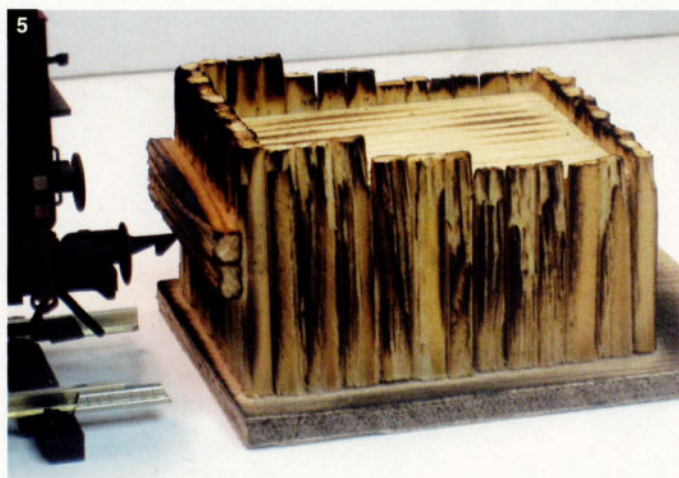
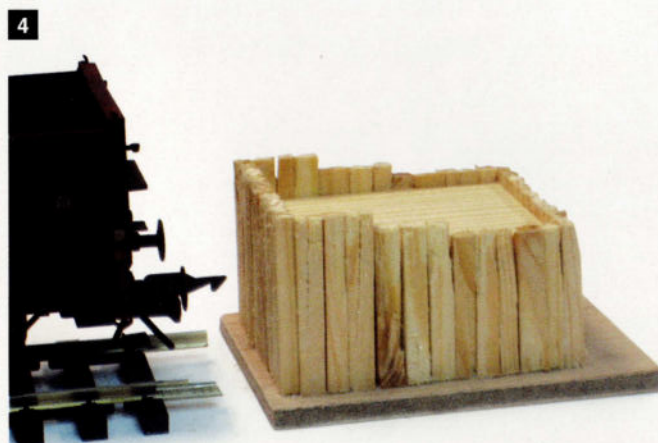
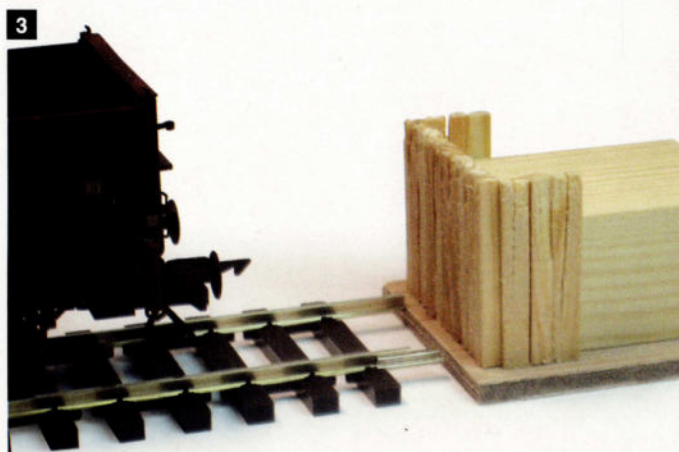


Le matériel nécessaire

- Des lattes en bois (peuvent être découpées de chutes de bois ou de cadres pour peinture)
- De la colle blanche pour bois
- Un bloc de bloc massif (une chute de bois = peut être du bois raboté ou du multiplex)
- Du ballast
- Du vert Heki (des flocons de fibre, par ex.)
- Un bout de carton
- De la peinture Humbrol (teinte rouille et noir mat)
- De la teinture à l'eau (teinte : noyer)
- De l'essence
- De la peinture blanche acrylique.

Matériel:

- une petite scie Proxxon ou équivalente
- un cutter ou couteau pour modélisme
- un petit pinceau
- un tapis de découpe
- une brosse métallique.



3 & 4: Les petites lattes sont collées contre le bloc de bois, à la colle blanche. Veillez à ce qu'il ne reste pas de traces de colle entre les lattes, sinon ces traces poseront problème lors de la teinture du bois. A l'avant, la latte la plus longue est collée. Sur les deux faces latérales, la longueur est réduite graduellement, toutes les trois lattes. A l'arrière, les lattes sont maintenues à la même hauteur. A l'avant, deux

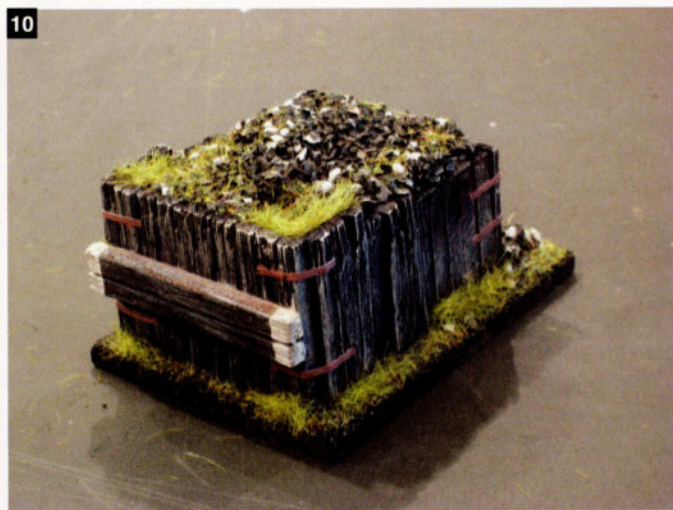
traverses sont collées, leur hauteur correspondant à celle des tampons des wagons.

5 & 6: Avant de teindre le bois, ce dernier est d'abord 'brûlé' au moyen d'un petit brûleur. Grâce au brûlage de certaines nervures, on obtient lors de la teinture des nuances plus profondes des teintes et de la texture du bois. Pour la teinture, nous utiliserons une nuance de teinte noyer, ce

qui donne un effet plus sombre au bois. La teinture de bois présente en outre l'avantage qu'elle sèche très vite et qu'elle ne laisse pas de brillant sur le bois. Pour d'autres teintures, il subsiste souvent un voile sur le matériau, ce qui est gênant lors de tout traitement ultérieur.

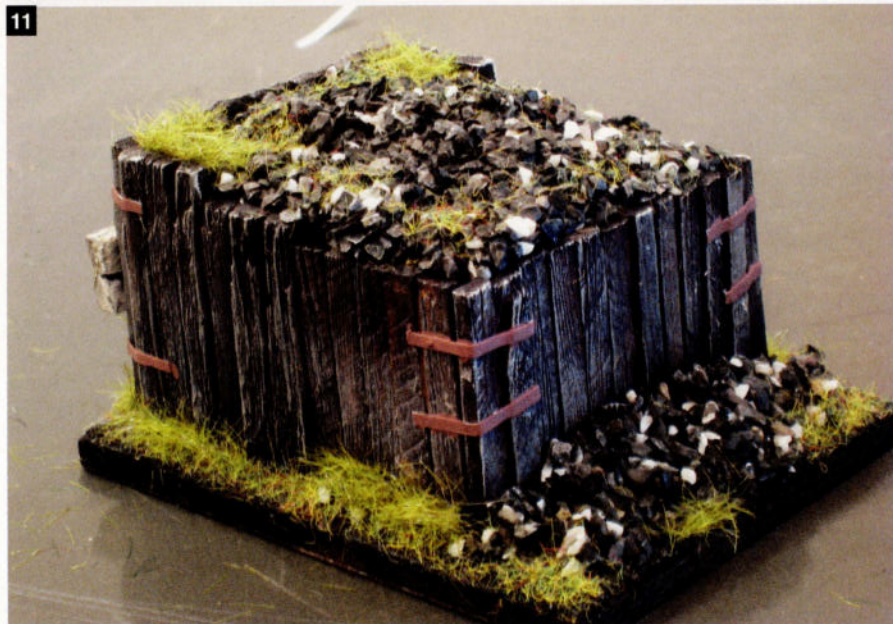
La partie supérieure du bloc de bois est remplie de ballast, qui sera ensuite fixé avec de la colle Flex. Le ballast et la colle





sont mélangés dans un potiquet en plastique, ce mélange étant versé à la petite cuiller dans le bloc de bois. Des fibres éparées Heki sont saupoudrées à la main sur les côtés ; ces fibres resteront en place après séchage de la colle Flex. Veillez à ne pas utiliser trop de colle, car le surplus coulerait et vous causerait bien du souci ; humidifiez le ballast pas plus que nécessaire et mélangez bien avec un minimum de colle !

7 & 8 : Pour donner un aspect patiné au bois, un essai est réalisé au moyen d'un brossage à sec effectué avec de la peinture acrylique blanche ou gris clair. La peinture sur le pinceau est d'abord frottée à sec sur un chiffon. Ensuite, la peinture subsistante est délicatement frottée au moyen d'un lent mouvement. En répétant l'opération, un léger lavis est obtenu et tous les contours pointus seront recouverts d'un voile blanc, sur fond foncé. Le degré de patine est une question personnelle : ni trop, ni trop peu. Ici aussi, c'est en forgeant que l'on devient forgeron. Les imitations de



cerclages d'acier destinés à maintenir en place les traverses sont réalisées au moyen de petites bandes de carton (d'une largeur de +/- 2 à 3 mm). Ces bandelettes de carton sont fixées à la colle pour bois sur les traverses ; lors de leur collage, pressez-les

fortement.

9, 10 & 11 : Le carton est coloré au moyen d'un fin pinceau, à la teinte rouille (Humbrol). A plus grande échelle, vous pouvez reproduire les orifices des clous en les brûlant au moyen d'une fine pointe de fer à souder brûlant.

12 : Le heurtoir est prêt à être intégré sur le réseau. Sa base peut éventuellement être négligée si ce heurtoir est directement posé sur le réseau. Lors du placement, veillez à la hauteur des rails et de l'assiette de la voie : le but est que les tampons du wagon ou de la locomotive soient face à face avec ceux supportés par la traverse du heurtoir.

Vous voyez : un beau résultat réaliste, obtenu avec des chutes de bois ! A votre tour, maintenant...



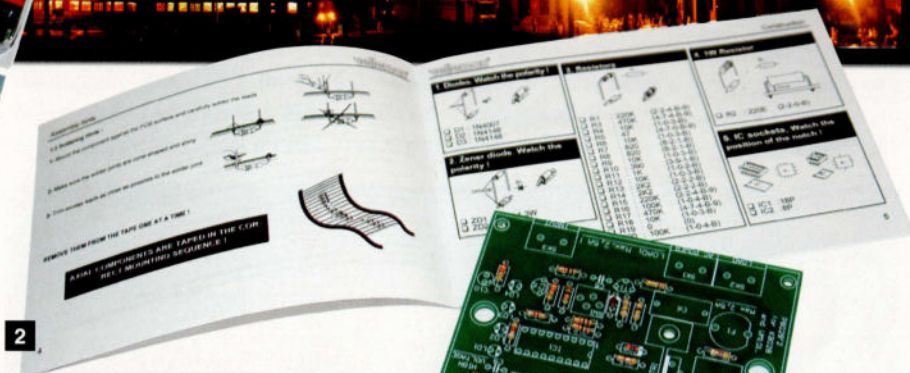
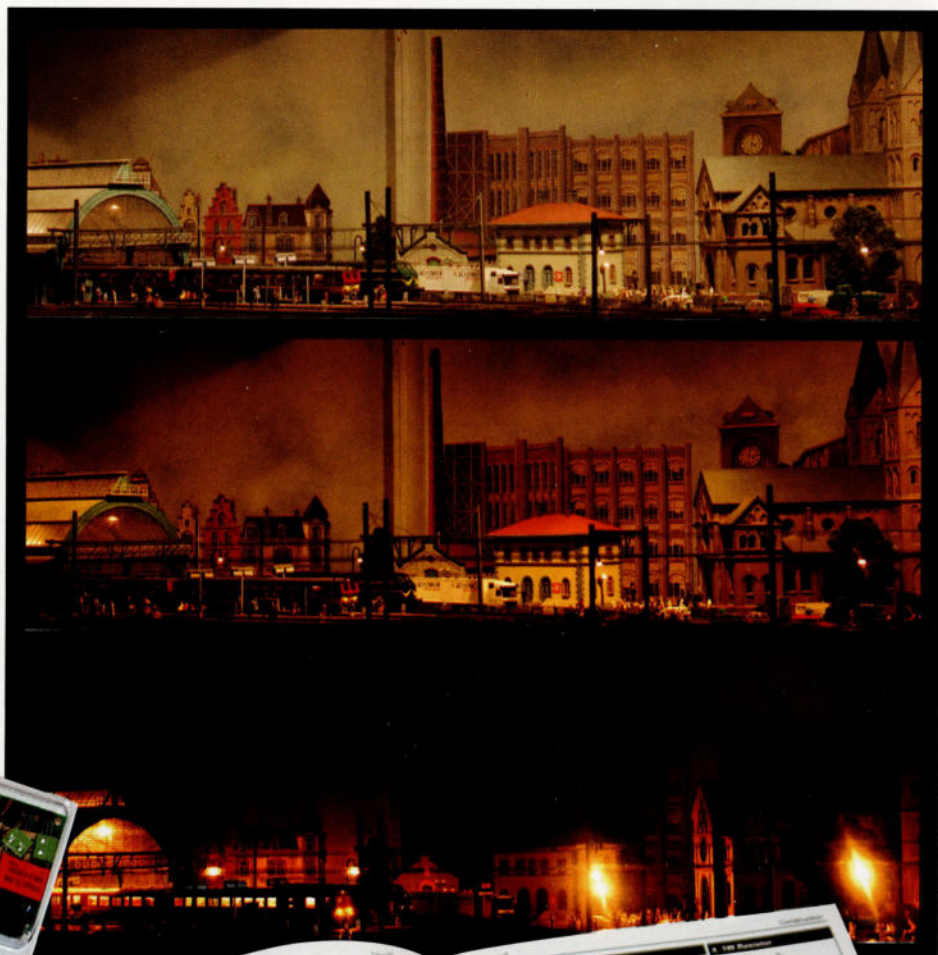
Texte & photos : Patrick Dalemans



Le jour et la nuit...

DES PETITES LUMIÈRES SUR NOS RÉSEAUX LES RENDENT SOUVENT ENCORE PLUS FASCINANTS. ÉCLAIRAGES DE RUES, D'INTÉRIEUR (À BORD DE CONVOIS OU DE MAISONNETTES) : ILS NE RESSORTENT VRAIMENT QUE LORSQU'IL FAIT SOMBRE. LE SOIR, NOUS POUVONS ÉTEINDRE L'ÉCLAIRAGE INTÉRIEUR DE NOTRE PIÈCE DU TRAIN, POUR EN PROFITER VRAIMENT. **MAIS NOUS POUVONS AUSSI CONCEVOIR L'ÉCLAIRAGE DE CETTE PIÈCE OU DU RÉSEAU AFIN QU'ILS PASSESSENT LENTEMENT DE L'AMBIANCE 'JOUR' À CELLE DE 'NUIT'...**

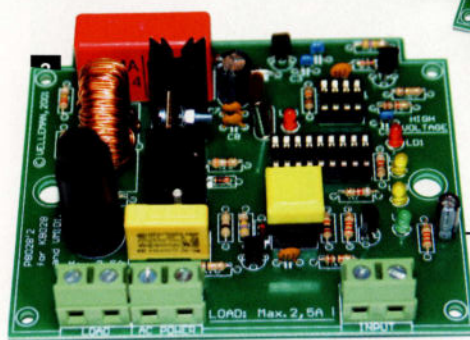
Nous voulons donc faire varier lentement notre éclairage intérieur. Pour ce faire, nous avons besoin d'un dimmer permettant de faire varier lentement l'éclairage de jour : c'est très facile à faire au moyen d'un kit à assembler Velleman. Toutes les infos peuvent être trouvées sur le site web www.velleman.eu. Nous avons acheté notre kit Velleman chez Elcom (www.elcom.be), un magasin de pièces électroniques (entre autres) où l'aide au client n'est pas un vain mot et où l'on peut encore vous conseiller. Comptez



1

1. Le kit est emballé dans une solide boîte en plastique, qui contient toutes les pièces nécessaires et un bon mode d'emploi. Lors de son ouverture, faites attention si vous voulez réutiliser ultérieurement l'emballage ! Nous n'allons pas nous étendre sur la manière d'assembler le kit par soudure, ni sur le détail de l'électronique. Personne ne doit avoir peur d'assembler ce kit : si vous suivez la notice de montage, que vous faites attention pendant l'assemblage et que vous êtes (un peu) capable de souder, cela réussira certainement !

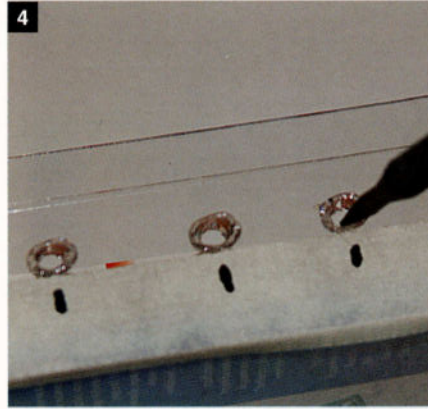
2



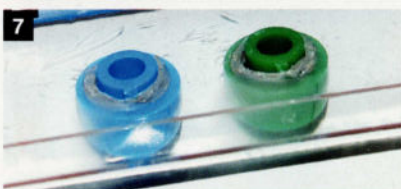
2. Les résistances et les diodes sont déjà montées.

3. Voici à quoi ressemble le circuit entièrement assemblé. Il ne nous reste plus qu'à enficher correctement les IC.

4. Nous allons maintenant ranger notre kit assemblé dans son emballage d'origine. Grâce à du papier adhésif que nous allons fixer exactement au milieu de la face latérale (côté étroit), nous pouvons parfaitement indiquer deux fois deux trous répartis sur toute la face latérale. Tous les 3,5 cm comptés depuis l'extérieur et tous les 2,5 cm l'un de l'autre, nous allons marquer les futurs trous au fer à souder chaud. Enlevez ensuite le papier adhésif et agrandissez les trous. Pour cette boîte en plastique dur, il s'agit de la manière la plus sûre de faire des trous ; en forant, vous serez nombreux à constater l'apparition de fissures dans cette boîte.



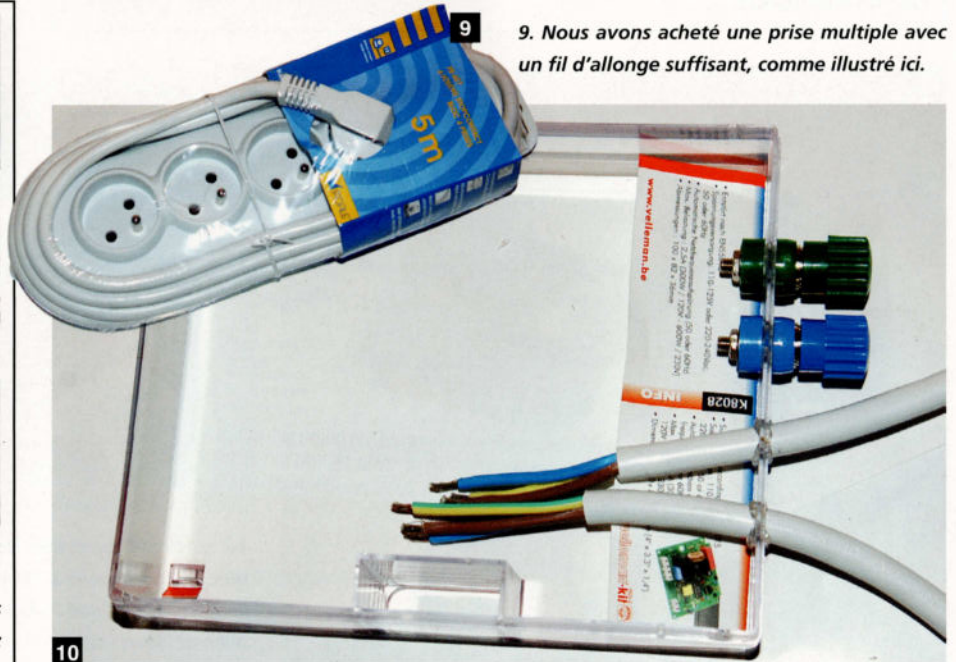
5. L'ébarbure qui a été formée est découpée à la pince pour modélisme pour les deux premiers trous. Les trous peuvent ensuite être égalisés à la lime ou au papier abrasif, mais veillez à ce que le plastique ne soit pas éraflé.



6, 7 & 8. Dans les deux premiers trous, nous installons les deux bornes pour fiches. Chez Elcom, il est possible d'acheter toutes sortes de fiches et de bornes de raccord, ainsi que l'interrupteur qui sera décrit plus loin, dans toutes les teintes et mensurations possibles.

Attention ! Ce circuit imprimé fonctionne sous basse tension, mais il est alimenté en 220/240 V alternatif ! Veillez donc à ce que ce circuit, même si la façon de l'assembler comme indiqué ici – avec réutilisation de son emballage – n'est pas suivie, soit suffisamment protégé de manière à ce que personne ne puisse toucher cette tension d'alimentation !

Faites également attention à ce qu'aucune confusion ne soit possible. Choisissez la couleur des fiches et des bornes de manière à ce qu'il soit impossible d'hésiter sur leur fonction. Essayez ainsi d'éviter les fiches rouges, noires ou brunes, qui sont généralement les teintes pour l'alimentation de votre réseau. Veillez à ce que la distance entre les trous pour les fiches ne soit jamais égale à 18 mm : il s'agit en effet de la distance séparant les deux pôles d'une prise courante 220 V. Vous éviterez ainsi que quelqu'un puisse y introduire une fiche ou réalise une liaison incongrue, aussi idiot que cela puisse paraître !

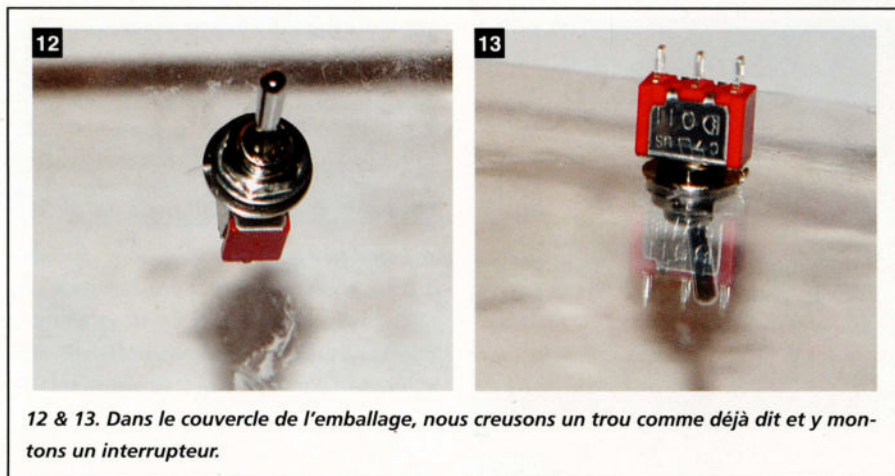


9. Nous avons acheté une prise multiple avec un fil d'allonge suffisant, comme illustré ici.

10. Cette allonge est coupée en deux, tandis que nous faisons passer les deux extrémités de fils étamés dans les deux autres orifices où les ébarbures n'ont pas été découpées, de façon à ce que le pourtour de l'orifice ne soit pas trop tranchant. La fiche de notre allonge devient ainsi la fiche d'alimentation de notre module. Les prises de notre allonge offrent la possibilité d'y enficher un ou plusieurs éléments d'éclairage (lampes).



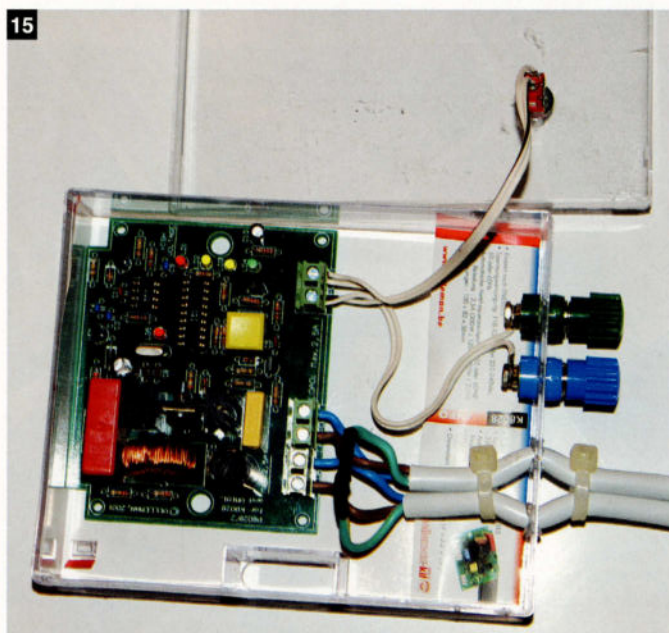
11. Raccordez la fiche et les prises de courant selon le schéma et comme indiqué sur le circuit.



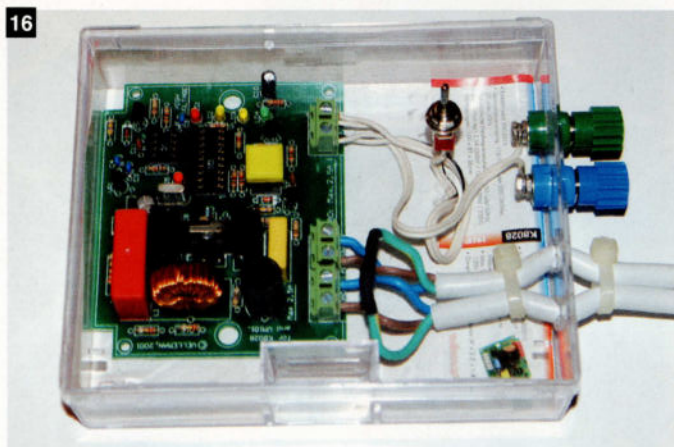
12 & 13. Dans le couvercle de l'emballage, nous creusons un trou comme déjà dit et y montons un interrupteur.



14. Soudez deux fils au contact de l'interrupteur et confectionnez deux œillets aux autres extrémités. Faites attention: il s'agit bien d'un interrupteur, et non d'un bouton-poussoir!



15. Ces deux œillets sont montés sur les bornes. Ces dernières rendent maintenant possible de créer un contact de n'importe quelle manière, parallèlement au contact de l'interrupteur. Ce contact est alimenté par une tension continue qui n'atteint même pas les 5 Volt. Si nous y raccordons un décodeur ou un relais sur ce contact, nous pouvons aussi jouer à 'jour ou nuit'.

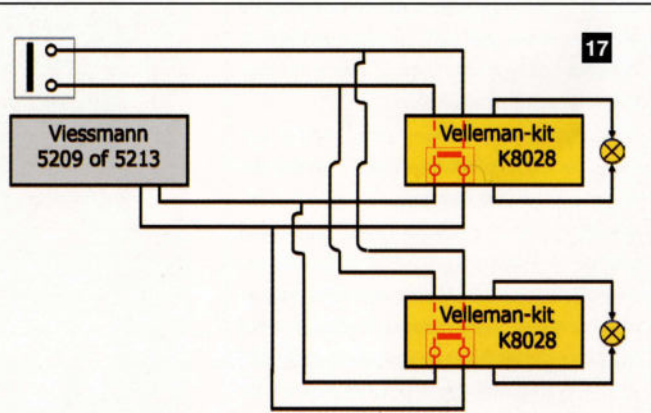


16. Le circuit assemblé, les fiches, l'interrupteur, etc.: le tout s'intègre bien. Si l'emballage a été traité avec soin, le couvercle s'ajuste bien sur la boîte, tandis que nous obtenons un module prêt à l'emploi, avec un dimmer 'jour/nuit'.

Ce module ne devra plus qu'être équipé – selon vos propres souhaits – d'un bouton-poussoir. Comment faire? C'est décrit avec soin dans le mode d'emploi. Testez d'abord le circuit: il est possible de faire faire 'reset' à l'ensemble du module pour revenir à la configuration à sa sortie d'usine. Une configuration erronée peut ainsi toujours être rectifiée. Tant pour le passage du jour vers la nuit qu'inversement, nous avons prévu une transition d'une minute (60 secondes).

17. Nous allons maintenant remarquer l'avantage de notre boîtier de prises. A chaque instant, la fiche peut être retirée de sa prise, ce qui vous donne la garantie à 100 % qu'aucune tension ne règne sur le kit. Plusieurs lampes ou fiches peuvent être enfichées dans ce boîtier à prises. Faites attention toutefois à l'ampérage maximal: si le dimmer 'déclenche', cela aura souvent à voir avec une puissance trop importante (qui tourne autour des 300 Watt, plutôt que les 600 W annoncés!) Diminuer la puissance appelée et interrompre l'alimentation (en retirant tout simplement la fiche) résout immédiatement ce problème. Utilisez éventuellement plusieurs modules, qui pourront être reliés ensemble, afin de faire diminuer les puissances élevées.

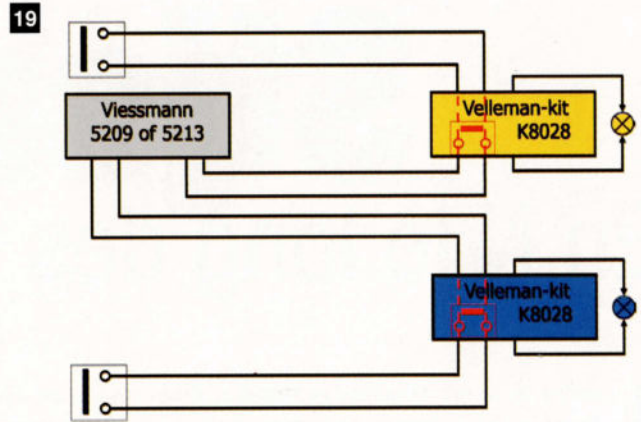
Nous devons encore intégrer notre dimmer dans notre réseau modèle. L'interrupteur sur notre module fait basculer de la position 'jour' (enclenché) à la position 'nuit' (déclenché). Nous avons prévu deux fiches de façon à pouvoir également commander de façon 'externe'.



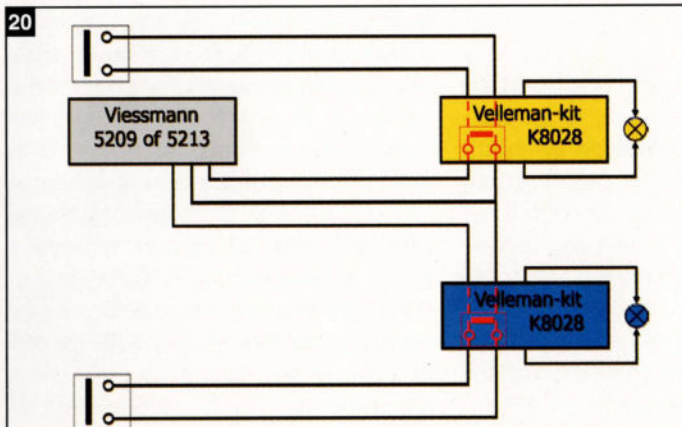
Grâce à un relais ou/et un décodeur-interrupteur, il est possible de passer lentement de la lumière à l'obscurité sur notre réseau.



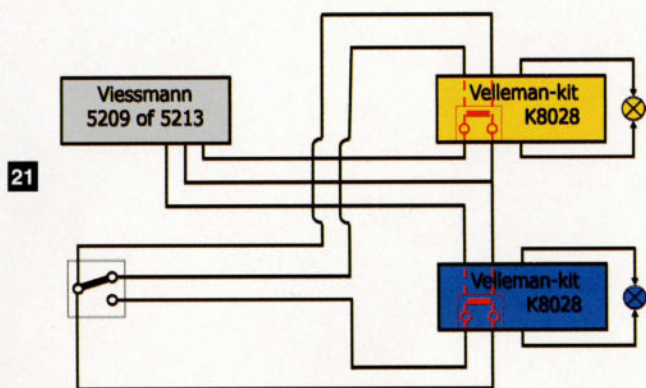
18. Il existe plusieurs possibilités. La plus simple est d'intégrer un décodeur-interrupteur ou un relais dans notre module, au moyen de prises. Nous pouvons faire varier l'éclairage sur notre réseau soit au moyen de l'interrupteur sur le module, soit en commandant un décodeur-interrupteur ou un relais (n'importe quel relais avec contact on/off ou n'importe quel décodeur à fonction d'interrupteur; sur notre croquis, nous ne mentionnons qu'un seul exemple) raccordé en parallèle avec notre interrupteur, au moyen des fiches. Veillez à ce que l'interrupteur sur le module soit sur 'off', afin que ce ne soit plus que le décodeur qui agisse seul. Ceci dit, vous pouvez aussi utiliser un interrupteur classique, bien entendu...



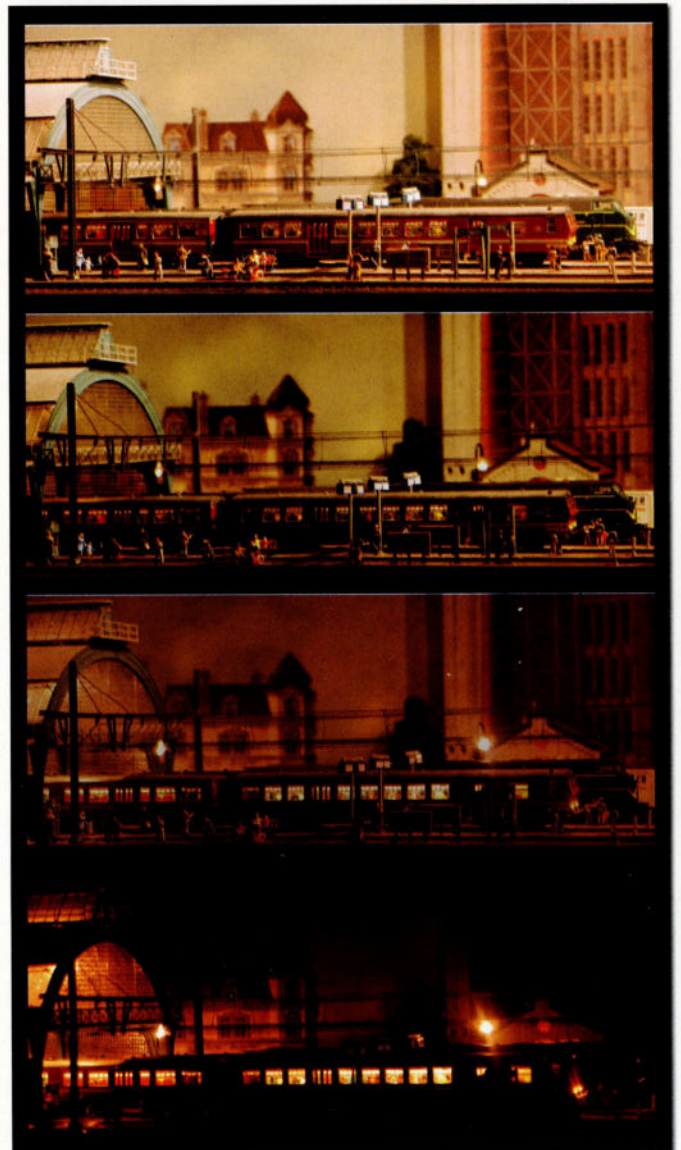
19. Si vous voulez figurer le jour et la nuit avec votre propre éclairage et commuter (par exemple des lampes classiques en 'jour' et des lampes bleues en 'nuit'), vous aurez besoin de deux modules. Ceux-ci peuvent être commandés par deux interrupteurs et/ou par deux sorties d'un décodeur.



20. Si le relais ou le décodeur dispose d'un contact alternatif, le basculement 'jour/nuit' est également possible avec deux interrupteurs qui peuvent alors toujours être commandés ensemble ou pas en position 'jour' et en position 'nuit'. Le décodeur commande soit le jour, soit la nuit. N'oubliez pas que chaque interrupteur supplémentaire, chaque décodeur, chaque contact monté en parallèle avec le dimmer de l'interrupteur et qui est fermé fait fonctionner l'éclairage. Tous ces éléments doivent sans exception être ouverts, lorsque l'obscurité doit régner.



21. Lors de l'utilisation d'un interrupteur-commutateur, le circuit d'un des deux modules est toujours fermé. Sur notre croquis, si nous voulons l'interrupteur ou le décodeur 'jour', l'éclairage va s'allumer. Ce qui signifie que si un des deux est sur 'on', l'éclairage va s'allumer. Les deux doivent donc se trouver sur 'off' pour éteindre l'éclairage de jour et allumer exclusivement l'éclairage 'nuit'. Raison pour laquelle nous ne vous conseillons pas d'appliquer ce schéma!



sur un budget d'environ 40 euros.

Savourez le passage du jour à la nuit sur votre réseau modèle!

Texte & photos: Frans Hooyberghs



Stjordal

En N le long des fjords norvégiens

LORS DE SES VISITES RÉGULIÈRES EN NORVÈGE, BERNHARD WALTER (HABITANT À OBERNBURG, EN ALLEMAGNE) EUT L'IDÉE DE CONSTRUIRE UN RÉSEAU MODÈLE D'INSPIRATION NORVÉGIENNE. DÈS LE DÉBUT, LE THÈME DE CE RÉSEAU ÉTAIT CLAIR: DANS UN PAYSAGE DE FJORDS, UNE PETITE GARE DE PASSAGE SERAIT ENCLAVÉE ENTRE DE HAUTS ROCHERS ET L'EAU D'UN FJORD. SUR BASE DE CETTE IDÉE, UN PETIT RÉSEAU AU 1/160ÈME VIT LE JOUR, SOUS LE NOM DE 'STJORDAL'.

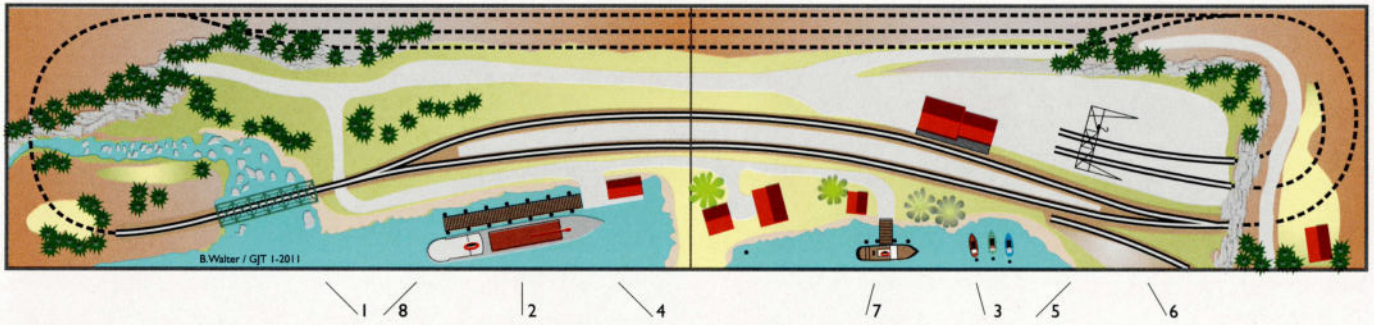
'Stjordal' est donc un réseau modèle norvégien, à l'échelle N. Ce nom provient de celui d'une véritable gare norvégienne, mais la ressemblance s'arrête là. Bernhard Walter a tout simplement recherché un nom sonnante bien norvégien sur une carte du réseau des NSB! Le choix de l'échelle N et les dimensions du réseau furent dictés par la présence d'un coin assez vaste dans la pièce de jeu de Bernhard Walter: 'Stjordal' mesure 260 cm sur 50. Afin de pouvoir transporter ce réseau en auto, il a été réalisé en deux parties de 130 cm sur 50. Même à l'échelle N, une longueur de 260

cm n'est pas énorme, certainement pas si l'on y circule avec de longs convois, ce qui était pourtant un souhait affirmé de Bernhard. Pour obtenir une longueur de voie utile la plus longue possible en gare, le concept de la ligne principale à voie unique a été retenu, la gare possédant une voie d'évitement, afin que deux convois puissent s'y croiser. Un terminal pour conteneurs situé à droite de la gare assure un peu plus d'animation sur le réseau. Le raccordement de ce terminal est par ailleurs assez remarquable. Afin qu'il ne soit pas établi au détriment de la longueur utile des quais,

il est suggéré que ce raccordement se situe de l'autre côté de la montagne, le terminal étant encadré par deux tunnels, une situation qui n'existe certainement nulle part en réalité... De temps à autre, une locomotive de manœuvres refoulant quelques wagons de conteneurs débouche d'un de ces deux tunnels. Le portique à conteneurs est de marque Vollmer et est décoré du marquage 'NSB Gods', réalisé au moyen d'une imprimante. Avant la voie principale et à proximité du portail d'un des tunnels, on distingue encore une partie de l'ancien tracé de la voie qui faisait le tour de la falaise, au prix de courbes serrées. Après le percement du tunnel, cette voie a été réservée au transport de bois. De l'autre côté de la gare, le train disparaît sous une galerie pare-avalanches. Plus loin derrière une paroi rocheuse se trouve dissimulée une gare-fan-tôme, comptant trois voies de garage.

1





réalisée avec du matériel Noch. Selon Bernhard, il s'agit du premier matériel vraiment convaincant pour la réalisation d'une cascade. Dans la partie supérieure de celle-ci, l'eau figurée est directement modelée sur la paroi rocheuse, au moyen d'une spatule en bois. Dans la partie inférieure – où l'eau chute librement depuis la falaise – un bout de fin plastique transparent est utilisé comme support. Le durcissement complet du matériel pour effet d'eau dure quelques jours. Les éclaboussures de l'eau sont ensuite figurées au moyen de peinture acrylique blanche.

Les parois rocheuses sont constituées de chevrons de bois sur lequel un treillis en aluminium a été tendu, le tout recouvert d'une couche d'argile. Cette argile a chaque fois été réalisée en petites quantités afin de pouvoir disposer d'assez de temps pour la mise en forme de la structure rocheuse. La mise en peinture requiert trois opérations. La première est d'appliquer une bonne peinture de base de teinte gris moyen, de façon couvrante. La deuxième opération consiste à étendre sur les parois rocheuses un mélange fortement dilué de peinture brune et noire, à laquelle quelques gouttes de détergent pour vaisselle auront été ajoutées, afin de détendre la peinture. Troisième et dernière opération: du blanc cassé fera ressortir la structure rocheuse. Bernhard a utilisé pour ce faire un pinceau pratiquement sec.

La végétation est constituée des produits

Tout comme le plan des voies, la commande de ce réseau est simple. On y circule à vue, au moyen d'un 'Walk Around Control'. Bernhard estime plus amusant d'accélérer et de décélérer lui-même la marche de ses convois, lors des entrées et des sorties en gare. Les aiguillages – tant en gare que dans la gare-fantôme – sont toutefois couplés par paires, ce qui permet à quatre convois de se croiser ou de se dépasser. Les voies sont de marque Fleischmann Piccolo. La fine assiette des voies est constituée de sable de la mer Baltique finement tamisé et mis en forme.

Fjord

Qui dit Norvège, pense à d'imposantes montagnes plongeant dans l'eau bleue intense d'un fjord. L'aspect légèrement ondulé de l'eau de surface d'un fjord protégé des éléments a été obtenu en imprégnant une plaque de triplex et en la ponçant ensuite. Une couche de peinture bleu métallisé de Revell y a ensuite été appliquée.

Du côté où le train disparaît dans la galerie pare-avalanches se jette le 'Stjordalsfossen' dans le fjord, au moyen d'une impressionnante cascade. Cette chute d'eau a été





4



5



6

habituels, principalement de marques Heki et Woodland. Leur pose sur un tel paysage rocheux prit beaucoup de temps, chaque buisson, chaque parcelle d'herbe et de mousse devant être plantée séparément.

Un décor norvégien

La base pour le bâtiment de la gare provient du kit à assembler 'Flower Field' de Faller. La couche de plâtre du sol a été poncée, après quoi des nervures de planches y ont été gravées au moyen d'un poinçon. Ensuite, les parois ont été peintes en rouge brun et subtilement patinées et salies avec de la poudre à pigments. Pour les autres bâtiments, ce

sont les kits Faller des chalets en bois des Alpes qui ont été utilisés. En laissant tomber les volets et en les peignant dans une teinte adéquate, ils ressemblent à des habitations norvégiennes.

Jouxtant immédiatement la gare, on peut voir un chalutier, amarré à un long embarcadère en bois. Le dernier produit de la pêche a déjà été déchargé dans des wagons frigorifiques de la firme Bernhardsons Fiskekontor. Ce bateau a été confectionné sur base d'un kit Revell, dont la quille a été découpée à hauteur de la ligne de flottaison. Ce kit a été complété au moyen d'antennes, d'un mât de chargement avec palonnier et treuil,

d'un filet de pêche (fait d'un bout de bas nylon mis en forme au moyen de colle-tout) et de figurines Preiser, prêtes à affronter le prochain périple à bord du bateau. A un plus petit embarcadère se trouve amarré un yacht, déniché parmi des jouets bon marché pour enfants. Un nouveau mât avec treuil, un peu de fils, quelques pièces de polystyrène et une nouvelle couche de peinture ont suffi pour en faire un joli yacht.

La présentation

Bernhard Walter présente son réseau un peu comme une 'boîte à images', ou encore comme il le décrit lui-même: «Vous



devez apercevoir le paysage comme si vous le voyez à travers une fenêtre.» Un aspect important dans ce domaine est constitué par l'éclairage. Derrière la frise et les panneaux latéraux qui entourent 'Stjordal', des tubes TL utilisés dans certains meubles ont été montés. Cet éclairage apporte véritablement de la vie dans le décor et Bernhard utilisera à nouveau ce type de dispositif – un éclairage indirect, disposé derrière une frise – pour ses prochains réseaux.

Ce réseau est également équipé pour être utilisé de nuit. Bien entendu, l'éclairage de rue et des quais y est présent, quelques bâtiments étant également pourvus d'un éclairage intérieur, tandis que le pont du chalutier est éclairé. Derrière la frise lumineuse, on peut voir des lampes à incandescence bleues et orange, grâce auxquelles il est possible d'imiter la lueur de la lune: l'effet est saisissant!

Du matériel... norvégien

Après que la décision fut prise de reproduire un réseau modèle d'inspiration norvégienne

à l'échelle N, la quête en matériel de cette origine débuta. Une première recherche dans les catalogues fut décevante, mais un parc relativement conséquent a tout de même pu être constitué, moyennant certains compromis et adaptations. Sur la Diesel Nohab danoise de Trix par exemple, les deux faces des portes des cabines ont été camouflées à la peinture. Le châssis du treillis de protection contre les stalactites monté sur le pare-brise de gauche a été peint à main libre, au moyen d'un très fin pinceau. Les marchepieds disposés à côté des portes des cabines ont été imités au moyen de pièces gravées à l'échelle N. C'est ainsi qu'une Nohab norvégienne a pu être obtenue.

La locomotive suivante fut très rapidement obtenue: quelques V60 de la DB ont également été vendues aux chemins de fer norvégiens. Après repeinture, un modèle d'une V60 est donc devenu une Di5. Sur base d'une V65 Arnold, une Di2 a été obtenue, moyennant un compromis car cette loco... a un essieu de trop.

Lors de la séance de prise de vues pour cet

article, ces engins circulaient encore sans marquages mais depuis lors, ce problème a été résolu. La locomotive la plus facile à obtenir a été la MaK DE 1024 d'Arnold: elle a pu être utilisée sur le réseau sans aucune modification! Une des trois prototypes a en effet été utilisée en 1990 en Norvège, pour y être testée. Dernier engin du parc, une 'Class' 66 de Kato, qui y fait office de Di9 aux NSB CargoNet. Les wagons de marchandises sont constitués de différents types étrangers; seuls quelques wagons plats ont reçu les traditionnelles traverses de tête scandinaves et un chargement en bois véritable. Pour les trains de voyageurs, toutes les voitures express suédoises sont disponibles chez Fleischmann, et comme elles ressemblent aux voitures norvégiennes... D'ailleurs, ces voitures des SJ circulent également en Norvège.

Texte & réalisation du réseau:
Bernhard Walter

Adaptation et illustrations:
Gerard Tombroek





Treuil et ancrage de maçonnerie

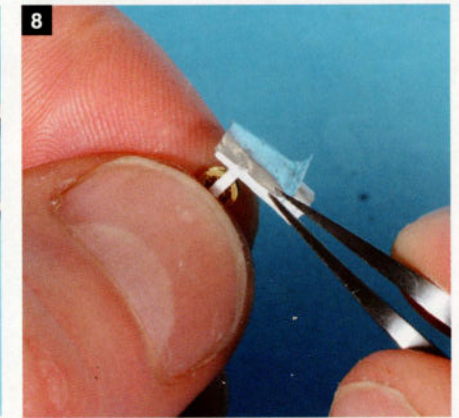
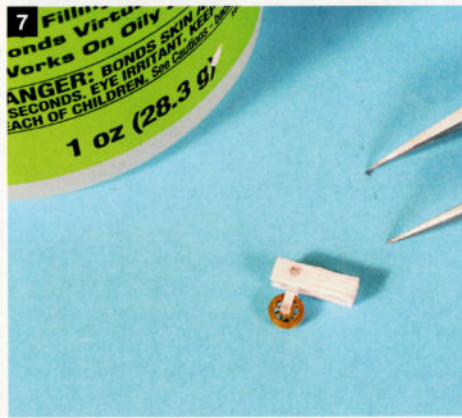
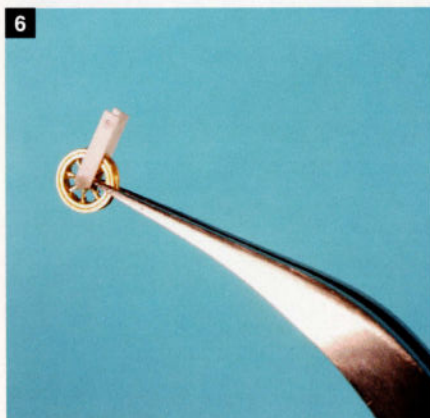
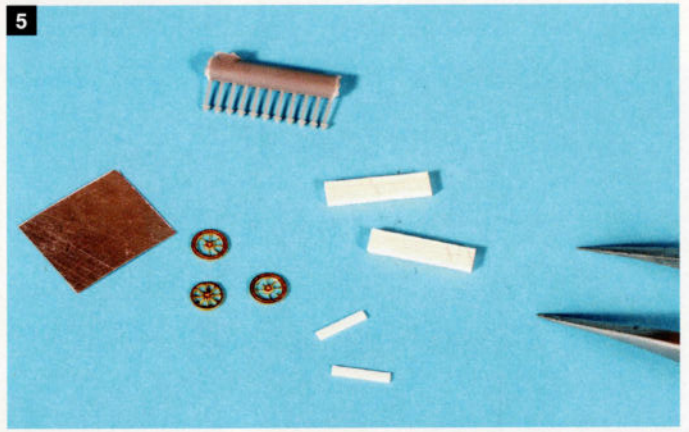
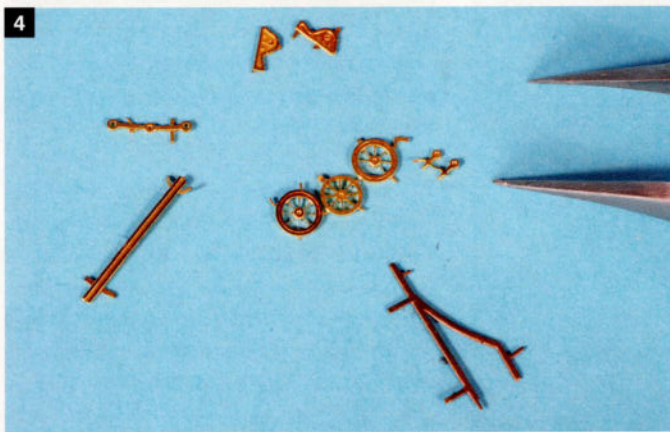
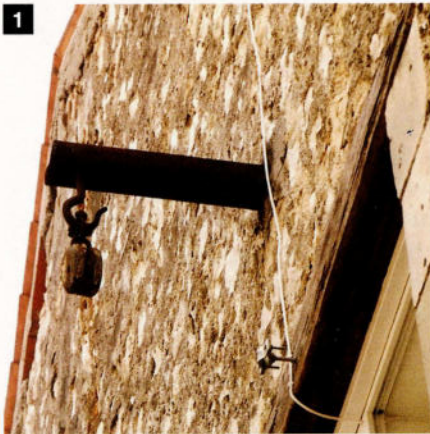
NOUS POURSUIVONS NOTRE TOUR D'HORIZON DES PETITS DÉTAILS 'QUI FONT VRAI' AVEC – REGROUPÉS CETTE FOIS-CI – UN MONTAGE DE TREUIL DE GRENIER EN PARTANT DU KIT ABE ET UN PREMIER APERÇU SUR LES ANCRAGES DE MAÇONNERIE, LES TIRANTS, ETC. AUTANT D'ÉLÉMENTS MÉTALLIQUES, CERTES INFIMES, MAIS QUI DONNERONT UNE FOIS DE PLUS UNE INDÉNIABLE TOUCHE DE RÉALISME À VOS FAÇADES, QU'ELLES SOIENT URBAINES OU INDUSTRIELLES.

Comme à l'accoutumée, une grande part sera donnée au visuel, ainsi qu'aux infos pratiques. Dans un premier temps, je vous présenterai un petit montage personnel effectué en partant du kit ABE, puis en seconde partie, nous nous focaliserons sur certains modèles d'ancrages. Là encore, je vous présenterai quelques produits disponibles sur le marché et qui pourront nous aider dans nos réalisations modélistes, mais aussi des réalisations plus personnelles inspirées de modèles réels. Voyons tout cela en images...

1, 2 & 3: Les 'treuils' de grenier font partie des équipements que l'on retrouve parfois montés en façade de commerces, de petits bâtiments 'utilitaires'. Il en existe de tous types, du plus simple (avec sa poulie de marine) au plus élaboré. Ces treuils permettaient de hisser des marchandises diverses dans des petites remises situées en étage. Même si beaucoup ne sont plus utilisés de nos jours, il en reste de nombreux en place, souvent figés par la rouille, encore équipés ou non de leur poulie...

4: Vue des éléments composant le kit très fin ABE, par ailleurs aussi disponible en 0. Pas moins de onze pièces en laiton sont à ébavurer soigneusement pour être assemblées et former le treuil 'lambda' tel que proposé par ce fabricant. C'est ce que j'ai fait dans un premier temps, en ajoutant simplement une rotule pour le faire pivoter (se reporter à la photo 01).

5: A l'aide d'une simple poulie tirée d'un deuxième set, j'ai entrepris une construction 'scratch' en mixant librement les modèles vus sur les photos 03 et 04. Ici, j'ai eu recours à un petit carré de feuille d'aluminium de récupération, à quelques boulons Grandt-Line 5045, à deux sections de carte plastique de 1, de 2,5 et de 8mm (nervurées au préalable pour simuler le bois) et à deux sections de bandelettes Ever-



green 102 pour entamer ce petit montage personnel...

6: J'assemble dans un premier temps la poulie par empilement des trois rondelles, collées entre-elles à la cyanoacrylate, puis les deux sections de bandelettes Evergreen 102 de 5 mm de long sont disposées de part et d'autre de celle-ci, deux boulons Grandt-Line étant disposés au final pour parfaire le réalisme de cette première partie...

7: Dans un deuxième temps, la pièce ainsi confectionnée est prise en 'sandwich' entre les deux 'poutres' en bois composant le bras du treuil, puis deux autres boulons sont mis en place de chaque côté pour simuler le fixation.

8: Afin de reproduire le zinc de protection disposé sur le bras, la petite feuille d'aluminium est ensuite mise en forme en reprenant le mouvement en arrondi constaté sur le modèle réel, quelques déformations étant même opérées en tout dernier lieu sur les rebords, ceci en utilisant le bec de la brucelles fine...

9: ...puis le modèle ainsi construit est disposé 'à blanc' sur la façade pour vérifications...

10: ... avant une mise ne peinture très classique à l'aide de peintures émail Humbrol. Pour le bois et les parties métalliques, nous avons utilisé du HB 98, pour la partie zinguée du HB 147, ces deux teintes étant diluées à l'essence minérale et passées en couches fines au pinceau brosse n°2. Remarquez le fil de maillechort inséré dans



la partie au final non visible du treuil et qui va nous faciliter la préhension pour ces opérations de décoration.

11: Après avoir effectué le traditionnel travail de patine par lavis, brossages à sec et passages de pigments, les arêtes du zinc sont finalement soulignées avec une mine de graphite pour faire ressortir l'aspect métallique. Notez aussi les clous sur le zinc, simulés préalablement avec une pointe d'aiguille et dont j'ai fait partir quelques dégoulinures de rouille...

12: Le modèle une fois terminé et mis en place aura été affublé d'une corde et d'un crochet

pour parachever la présentation...

13: Les tirants et autre ancrages de maçonnerie font partie des détails à ne pas négliger en modélisme, surtout quand – à l'image de cet exemple – ils sont très massifs.

14: Les quatre modèles d'ancres de maçonnerie en photo-découpe de laiton proposées par l'Obsidienne, sous la référence 155. De bonne facture, ces reproductions de modèles pour la plupart très ouvragés nécessiteront l'apport d'une boulonnerie 'en masse' adéquate pour figurer les ancrages dans les murs. Celle-ci pourra être aisément imitée par adjonction de boulons

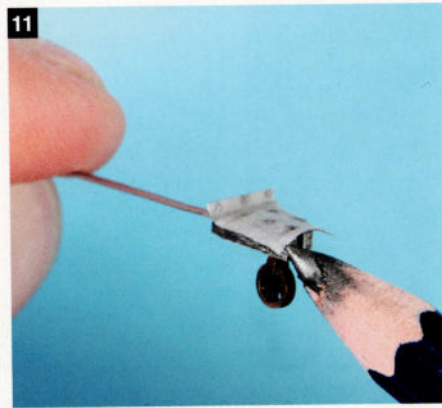
Grandt-Line, entre autres références 5135 et 5046.

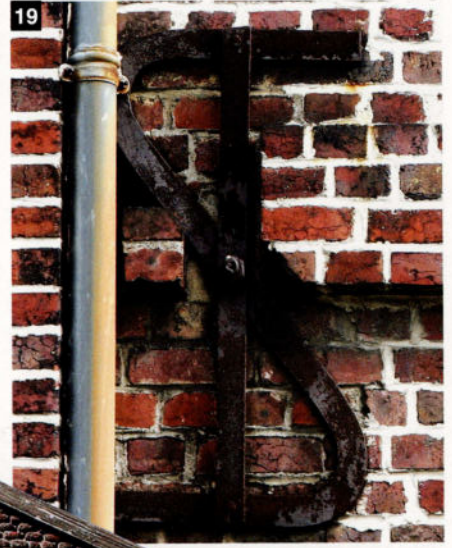
15: ABE propose également des ancrages travaillés sous références 271/272/273. Très fines, celles-ci seront plutôt destinées à figurer sur des cheminées. Comme pour les éléments cités précédemment, ceux-ci nécessiteront des ajouts d'écrous pour être disposés de manière plausible.

16: Gros plan sur une ancre fixée à un simple mur situé en pleine rue, pas très loin de mon domicile : pas besoin d'aller chercher très loin pour trouver une parfaite illustration à nos propos. Remarquez la peinture blanche, déjà piquée, ceci faisant ressortir cet élément sur le montage en briques.

17: Tout à fait autre chose avec ce coin de pignon : un bâtiment d'usine. Une des références Obsidienne pourrait tout à fait être utilisée à juste propos pour simuler un des deux tirants. On notera ici l'aspect complètement corrodé, noirâtre du métal, tout à fait en osmose avec l'état du vieux bâtiment en briques.

18: En modifiant une des références Obsi-

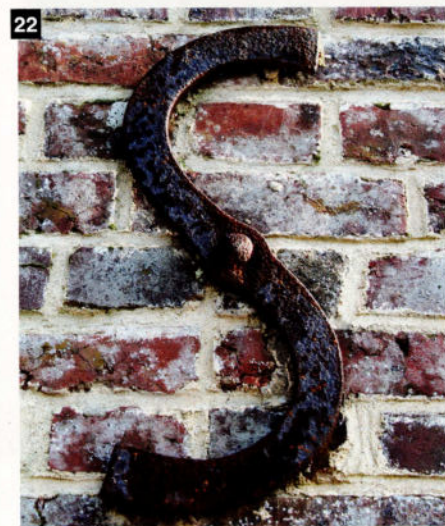




dienne, j'ai (pour mes propres besoins) simulé un modèle typique non disponible sur le marché. Celui-ci a été 'rouillé' selon ma méthode habituelle : peinture HB 98 et brossage de pigments 'rust' de chez Mig Productions.

19: Exemple atypique d'ancrage en 'S', avec barre de renfort. Ce modèle assez particulier photographié sur un entrepôt peut être facilement construit de toutes pièces en miniature pour figurer sur une bâtisse à vocation industrielle.

20: Après cotations de l'élément à l'échelle 1, je passe à la pratique en utilisant principalement du plat de laiton de 'récup' (grappe d'élément en photo-découpe). Une fois la mise en forme effectuée, les différentes pièces sont assemblées par simple collage à la cyanoacrylate, celles-ci ayant été préalablement passées à l'abrasif fin (pour faire office de sablage). En guise de boulonnerie, des 'nuts' Grandt-Line sont disposés en leur centre, tandis que des écrous plats en photo-découpe Aber tirés de la planche 35A15 seront collés à chaque extrémité de la barre de renfort.

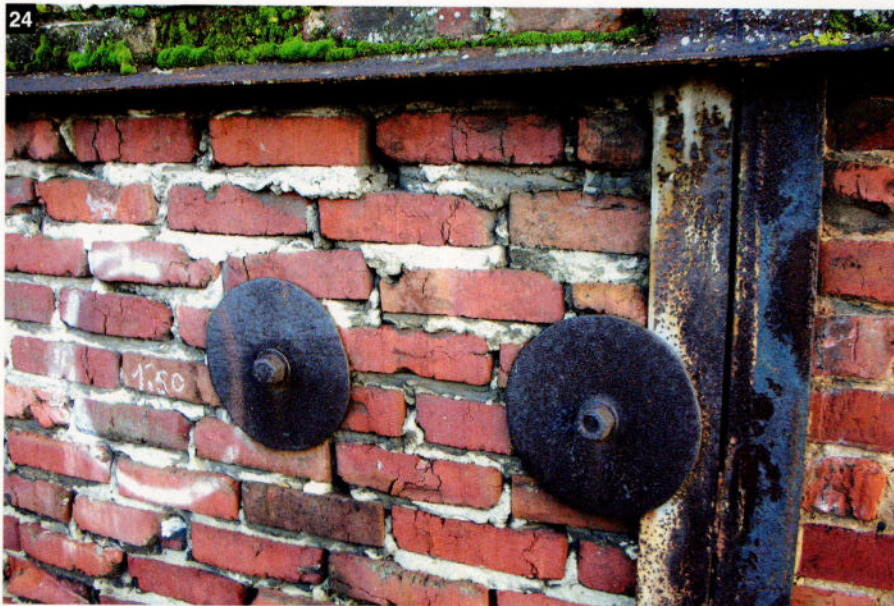


21: Les deux éléments une fois 'rouillés' viendront orner le fronton de la Glacière de l'Ouest. Sur des bâtiments très passifs, les ancres sont parfois les seuls éléments 'décoratifs' pouvant casser la monotonie en donnant ici des touches de couleur sur une façade en ciment, là des coulures de rouille,...



22: Gros plan sur une ancre en 'S' très répandue et qui reste un des équipements les plus faciles à concevoir de toutes pièces...

23: Applications en miniature avec cette vue de modèles créés dans le même état d'esprit, ici à l'aide de fil de cuivre de récupération aplati à la pince bec plat.

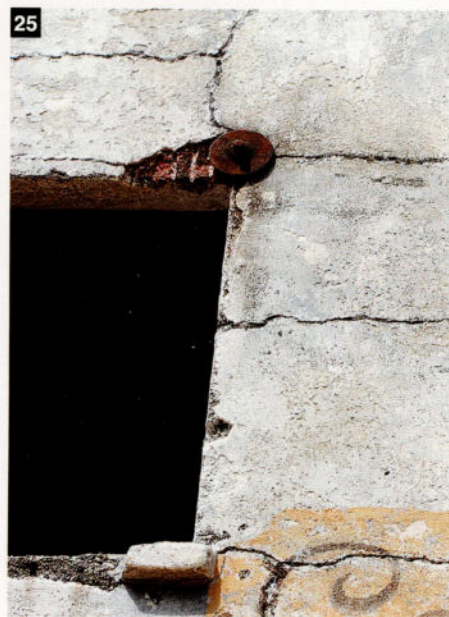
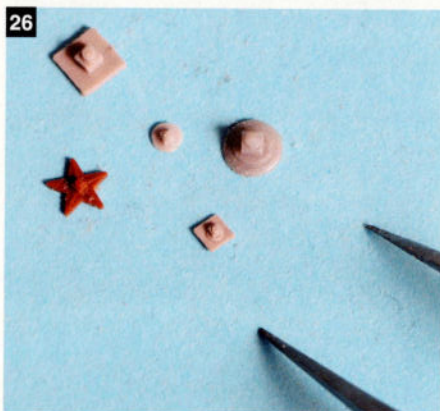


24: Les façades de bâtiments industriels sont parfois constellées d'ancres diverses et variées ; à l'image des ces simples plaques rondes boulonnées. En miniature, une simple rondelle de laiton de 2,5 mm de diamètre afublée d'un écrou Grandt-Line 5045 imitera ce

modèle très courant...

25: ... qui se retrouvera fixé sur cette façade.

26: Quelques unes des références Tichy (en marron) et Grandt-Line (en gris) que j'utilise

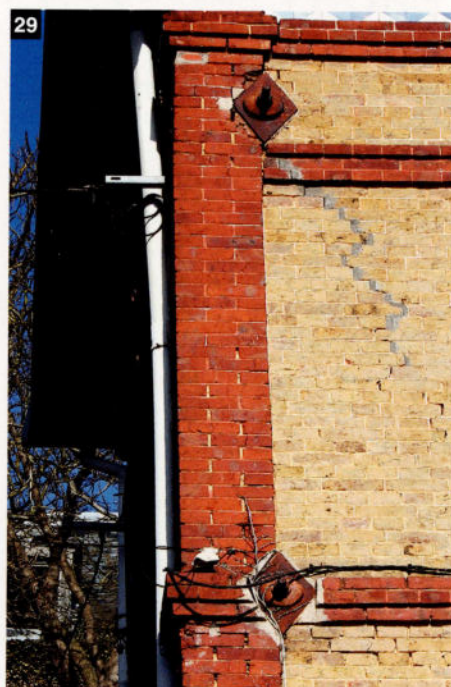


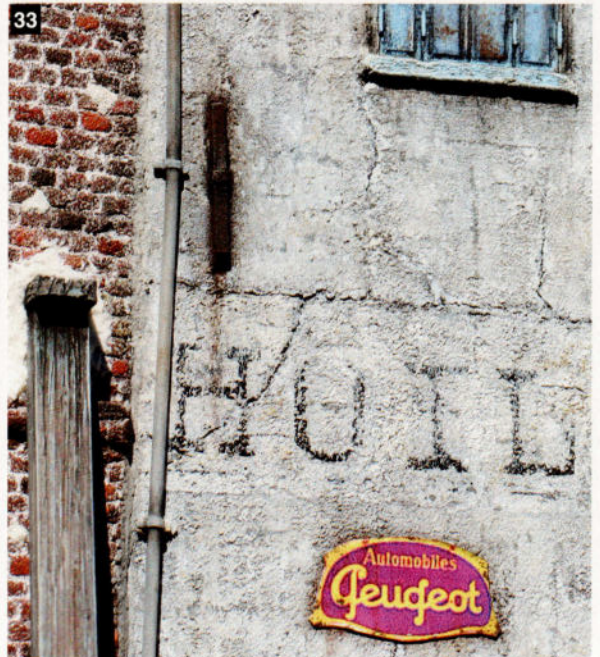
lise assez régulièrement pour détailler les constructions. Notez l'extrême finesse des pièces en plastique injecté (nous sommes au 1/87 !).

27: Toujours chez Grandt-Line, les nacres sont également produites au 1/43...

28: La référence 80 de cette même marque a été utilisée en triple sur cette façade de vieille bicoque. Remarquez notamment comment j'ai donné une inclinaison différente aux ancrés ainsi que la façon dont elles ont été patinées pour les faire 'ressortir'.

29: Vue d'un autre modèle très particulier repéré sur une construction. Celui-ci va m'inspirer pour être reproduit en miniature à l'aide d'un petit losange de carte plastique de 25/10,





d'une rondelle de laiton de 2 mm de diamètre, d'un gros boulon Aber et d'une petite section de fil de cuivre de 4/10...

30: L'assemblage une fois fait est ensuite collé sur la structure au 1/87ème puis peint à l'aide de peinture Humbrol HB 28, les points de rouille


étant simulés à l'aide d'un jus de peinture acrylique terre ombrée, le travail complété par une micro-peinture avec la même teinte.



31: Modèle en croix assez banal. On notera la taille démesurément petite du boulon central. En HO, celui-ci serait quasiment invisible.

32: M'inspirant de ce modèle, j'en ai construit une reproduction pour figurer sur une bâtisse en donnant plus de présence au boulon. Parfois, il faut savoir un peu 'tricher'.

33 & 34: Derniers aperçus sur des éléments créés de toutes pièces, du plus simple... au plus élaboré, comme ce modèle en 'H' confectionné à l'aide de quatre sections de 'U' de laiton de 1 mm, assemblées autour d'un tronçon de carte plastique de 1 mm d'épaisseur.

Emmanuel Nouaillier 

Les 'perles' de Nuremberg

1. 'Ladegüter Bauer' se présente chaque année avec un beau diorama. Cette année, le thème était une carrière et son imposante installation de concassage.



1

AFIN DE METTRE AU MIEUX EN VALEUR LES NOUVELLES CRÉATIONS PRÉSENTÉES À LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG, DE NOMBREUX RÉSEAU OU DIORAMAS AVAIENT ÉTÉ RÉALISÉS PAR LES FIRMES EXPOSANTES. DEPUIS TOUJOURS, LE STAND MÄRKLIN EST OCCUPÉ PAR UN RÉSEAU MODÈLE... COLOSSAL, LES AUTRES FIRMES ÉTANT PLUS MODESTES. LA PLUPART DE CES DIORAMAS ÉTAIENT GÉNÉRALEMENT TRÈS RÉALISTES ET POURRAIENT CONSTITUER UNE SOURCE D'INSPIRATION POUR VOTRE PROPRE RÉSEAU. RAISON POUR LAQUELLE NOUS AVONS DÉSIRÉ VOUS FAIRE PROFITER DE CES 'PERLES' DE MODÉLISME.



2. Joswood a conquis sa place sur le marché du modélisme avec ses kits à assembler, découpés au laser. A l'avant à gauche, le nouveau bâtiment de bureaux 'Stal Wille' et à droite, la nouvelle installation de chargement de charbon. Ces deux modèles en H0 ont une hauteur de 200 mm.

Texte & photos: Gerard Tombroek





3. La grande nouveauté chez Artitec était évidemment le modèle de la locomotive à vapeur néerlandaise de la série 3700, mais les constructeurs d'Amsterdam ont également montré un certain nombre de beaux dioramas dont celui-ci, illustrant l'offensive des Ardennes.

4. Vous pouviez presque sentir son lent mouvement : la BR 50 2362 de KM1 à l'échelle 1 :32ème. En tous cas, on l'entendait bien, grâce au décodeur sons intégré. Le diorama a été réalisé par nos amis du PAJ.

5. Devant un arrière-plan 'artistique' – que pour une fois, nous n'avons pas traité avec Photoshop – Brawa présentait sa nouvelle version de l'automotrice électrique ET89 ('Rübezahl') de la Deutsche Reichsbahn, qui sera disponible à partir du 4ème trimestre de 2011. Le pont métallique datant de la fin des années septante illustre le niveau de détail de Brawa d'antan...



6. La vie agricole, vue par Heki : un des plus beaux dioramas présents à la Foire.



Faites vos propres décalcomanies!

TOUT MODÉLISME SERA UN JOUR OU L'AUTRE CONFRONTÉ AVEC LA QUESTION SUIVANTE: COMMENT APOSER UN NOUVEAU MARQUAGE SUR UN MODÈLE RÉDUIT? LE PROBLÈME LE PLUS FRÉQUEMMENT RENCONTRÉ EST D'ATTRIBUER UN MATRICULE DIFFÉRENT À PLUSIEURS LOCOMOTIVES D'UNE MÊME SÉRIE DE CONSTRUCTION. IL EST POSSIBLE DE RÉSOUDRE CE PROBLÈME AU MOYEN DE LETTRAGES DISPONIBLES DANS LE COMMERCE, MAIS CELA NE NOUS SATISFERA PAS TOUJOURS: CARACTÈRE DE LETTRES TROP GRAND OU TROP PETIT, D'UNE TEINTE INCORRECTE, ETC. MAIS IL EST AUSSI POSSIBLE DE CONFECTIONNER NOS PROPRES DÉCALCOMANIES...

Des décalcomanies en papier

De quoi avons-nous besoin? D'abord et avant tout, de papier pour décalque, bien entendu. Ce papier sert comme support aux marquages que nous voulons faire. Il nous permet d'apposer les lettres, chiffres et dessins que nous voulons voir figurer sur nos modèles miniatures. Le papier décalque existe en plusieurs sortes: transparent (dont seule l'encre imprimée est donc visible) et pa-

pier décalque blanc (qui permet de disposer d'un fond blanc imprimable). Des papiers décalques d'autres teintes existent aussi, mais sont moins répandus; ils peuvent toutefois s'avérer utiles pour appliquer de très fines lignes sur un modèle, au lieu de les peindre (exemple: les lignes jaunes désignant la 1ère classe sur une voiture).

Les feuilles à décalque transparentes sont idéales pour l'apposition de nouveaux matricules sur des locomotives ou des voitures. Attention, toutefois: des teintes claires apposées sur un papier décalque transparent ou

sur un fond sombre ne sont pas couvrantes! Des chiffres jaunes sur un fond bleu par exemple (cas des locomotives électriques belges) ne donneront ainsi pas satisfaction.

En Belgique, des feuilles à décalque sont entre autre disponibles chez Jocadis et PB Messing Modelbouw; on peut également en trouver lors de bourses d'échange chez les détaillants en accessoires, ainsi que dans des magasins spécialisés en modélisme. Veillez à ce que ces feuilles soient utilisables avec votre imprimante maison: il existe en effet des feuilles à décalque pour imprimantes à jet d'encre et d'autres pour imprimantes laser.

Les inscriptions

D'abord, nous devons obtenir sur notre écran d'ordinateur ce que nous voulons voir figurer sur notre modèle. Pour ce faire, de bonnes photos de l'engin réel sont indispensables. Nous pouvons alors réduire ces photos à l'échelle et les imprimer telles quelles, mais

1-6: Sur base de quelques exemples illustrés, nous allons réaliser un dessin des inscriptions nécessaires.

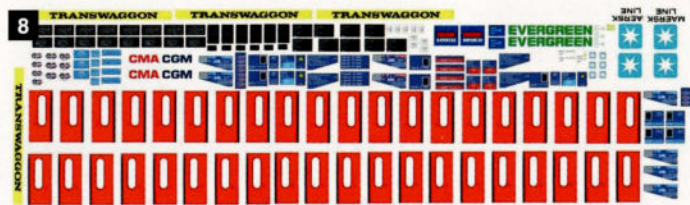
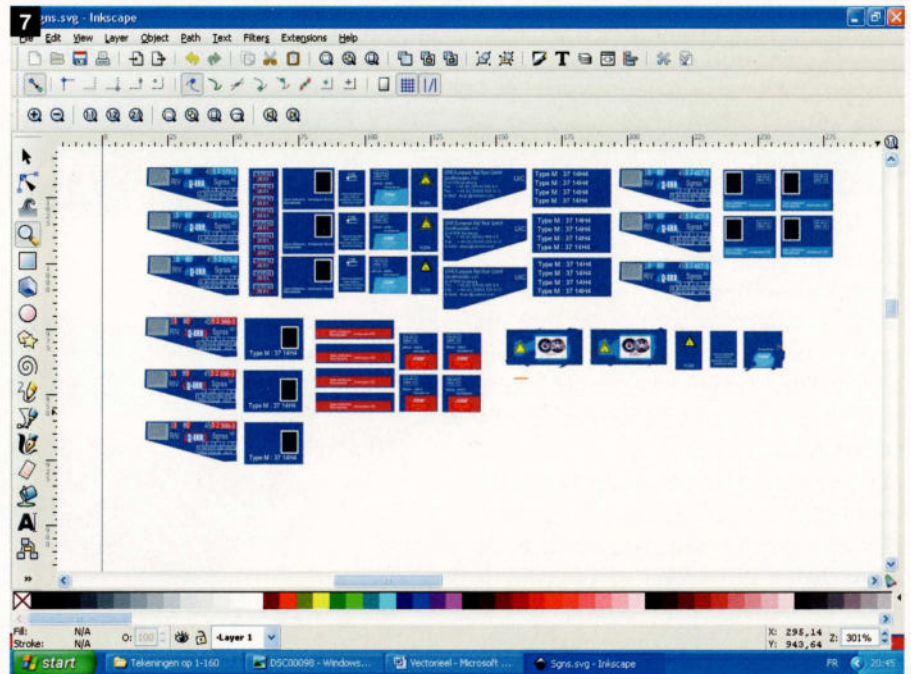


7. Grâce à la fonction 'impression', nous réalisons suffisamment de dessins imprimables: un par face de wagon, plus un de réserve. Pour un 2ème wagon, nous modifions le matricule et apportons également quelques modifications.

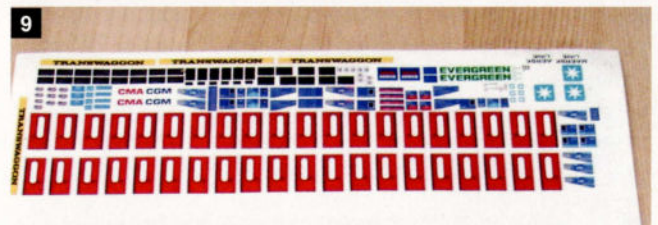
cette façon de procéder ne donne généralement pas un résultat fort net. En outre, les couleurs ne seront pas partout identiques, suite à la salissure portée par l'engin réel. A noter que la photo sera enregistrée numériquement en format 'bitmap'.

Il est mieux de réaliser un dessin vectoriel, sur base des photos d'exemples réels. Pour ce faire, plusieurs programmes de dessins vectoriels entrent en ligne de compte: Corel Draw, Adobe Illustrator ou encore Inkscape (un logiciel libre).

Après nous être familiarisés avec ce programme de dessin, nous pouvons enfin



8. Nous essayons de disposer un maximum de dessins sur une même ligne horizontale, afin de rentabiliser au maximum notre feuille à décalque.



9. Voici à quoi ressemble notre feuille à décalque, après impression sur du papier blanc à décalque. Nous pouvons découper maintenant la partie supérieure et la recouvrir ensuite d'une couche de vernis transparent.

réaliser nos inscriptions. Nous choisissons la police de caractère et diminuons notre dessin jusqu'à la taille désirée.

Des logos sont plus difficiles à réaliser soi-même, mais la plupart d'entre eux sont disponibles sur internet, après quelques recherches: sur le site web de la firme concernée, vous trouverez généralement un exemplaire utilisable. Cherchez un logo en grande résolution: quand il sera chargé dans notre programme de dessin vectoriel, il ne perdra pas en qualité. Si par ailleurs, vous cherchez grâce à un moteur de recherche le logo concerné ainsi que les mots 'logo vectoriel', il se peut que vous obteniez directement un fichier vectoriel du logo en cause.

L'impression

La 'confection maison' de décalcomanies présente toutefois un gros inconvénient: il n'est pas possible d'imprimer en blanc avec nos imprimantes domestiques. Pour des inscriptions blanches, nous devons donc veiller à ce qui se situe autour de ces inscriptions soit imprimé sur un papier décalque blanc. Si par exemple, nous réalisons un fond noir portant des inscriptions blanches, cela donnera une surface noire avec inscriptions blanches, sur

du papier décalque blanc. Sur du papier à décalque transparent par contre, nous obtiendrons du noir avec des lettres... transparentes! Le seul inconvénient d'imprimer sur du papier à décalque blanc est qu'après son application sur le modèle, un fin bord blanc restera visible. Une autre possibilité est de se rendre dans un copy-shop ou de rechercher un imprimeur qui dispose d'une imprimante capable d'utiliser de la peinture de teinte blanche.

Avant d'imprimer, nous allons d'abord essayer de grouper le plus possible nos dessins horizontalement, afin de pouvoir utiliser de façon optimale nos (chers) feuilles de décalque. Une telle feuille dont un bout est déjà découpé n'est en effet plus facilement réutilisable pour impression.

Après que nos dessins aient donné satisfaction, nous pouvons enfin les imprimer. Une simple imprimante à jet d'encre – comme on en trouve partout, de nos jours – suffit. Par sécurité, nous imprimons d'abord sur un papier ordinaire. Nous pouvons alors disposer cette impression d'essai à côté de notre modèle et vérifier si notre dessin ou nos inscriptions ont bien la bonne taille. Si ce n'est pas le

cas, il faudra adapter ces données dans notre programme de dessin. Ne soyez pas déçus par la finesse de votre impression d'essai sur papier ordinaire: l'impression sur un papier décalque sera de meilleure qualité.

Ensuite, nous pouvons enfin imprimer notre feuille à décalque. Au début, veillez toujours à ce que quelques dessins supplémentaires servant de réserve soient imprimés, car la pose de ces décalcomanies n'est pas toujours évidente: ici aussi, l'habileté viendra avec la pratique... Nous réglons l'imprimante sur '(autre) papier photo' et 'impression en meilleure qualité'. Au besoin, imprimez sans bords, toujours pour une utilisation optimale de nos feuilles. Veillez évidemment à ce que votre papier à décalque soit bien disposé dans l'imprimante. Réalisez la première fois une épreuve sur du papier ordinaire selon une telle configuration, car en mode 'qualité photo', certains programmes se permettent de réduire les tailles de l'impression de quelques pourcents!

Après impression, nous découpons horizontalement la bande de papier imprimée. Nous pourrions ainsi réutiliser la partie de papier non imprimée pour un projet ultérieur et im-



10. Les décalcomanias réalisées sur base de nos photos d'exemple sont apposées sur deux wagons. Après qu'ils aient séché, les contours blancs de ces décalcomanias sont encore recouverts d'une petite touche de peinture, au moyen d'un fin pinceau.

primer sans problèmes la prochaine fois. Laissez sécher l'encre de votre partie imprimée suffisamment longtemps. Pour des logos qui ont nécessité l'utilisation de beaucoup d'encre – et surtout des lettres blanches sur fond noir – cela peut prendre... un certain temps!

Après quoi, nous pouvons recouvrir la partie imprimée d'un vernis transparent (en vente dans tout magasin de bricolage). Après un certain temps de séchage de ce vernis, le papier est recouvert d'une seconde couche de vernis (lisez quand même le mode d'emploi sur l'aérosol contenant le vernis), pour être bien sûr que ce vernis couvre bien notre impression. Cette couche protégera l'encre contre l'eau dans laquelle nous devons bientôt tremper notre décalque. L'application de ce vernis se réalisera de préférence à l'extérieur, ou du moins dans un local bien ventilé!



11

11. S'ensuit alors une petite couche de 'saleté', grâce à laquelle la décalcomanie ne sera plus visible.

Si vous faites usage d'une imprimante laser, vous ne devrez toutefois apposer aucune couche de vernis, car l'impression par laser est résistante à l'eau. Mais comme nous n'avons quant à nous aucune expérience de l'impression par laser, appliquez le conseil suivant: faites des essais préalables!

La pose de la décalcomanie

Après séchage du vernis, nous pouvons commencer la découpe de la décalcomanie dont nous avons besoin. Essayez de découper au plus près du dessin, pour éviter la réalisation de bords. En appliquant une couche de vernis transparent sur notre modèle avant la pose des décalcomanias, ces bords peuvent encore mieux être évités.

Nous trempions notre décalcomanie pendant une dizaine de secondes dans un récipient d'eau tiède. Ensuite, nous apposons la décalcomanie à l'endroit où elle doit venir se placer. Les gouttelettes d'eau présentes peuvent être éliminées au moyen d'un bout de papier absorbant. Après un certain temps, la décalcomanie va se détacher: nous pouvons maintenant séparer la décalcomanie



12

12. En confectionnant nous-mêmes nos décalcomanias, nous pouvons apporter quelques variantes minimales sur notre parc de wagons: à l'arrière, un porte-conteneurs avec logo 'B-Cargo'; à l'avant, un autre portant le logo IFB le plus récent.



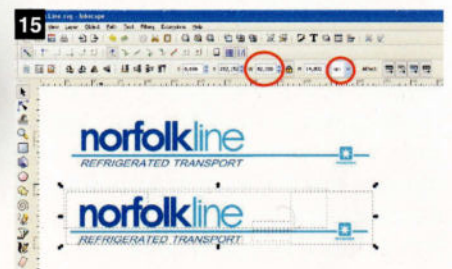
13

13. Ce camion doit également recevoir des inscriptions qui lui permettront d'être utilisé dans le port de Zeebrugge.



14

Danone Joghurt - Obstgarten - Fruchtverger - Dany + Sahne - Jockey Danone Joghurt - Obstgarten - Fruchtverger - Dany + Sahne - Jockey



15

14. Ce logo déniché sur internet a été introduit dans notre programme de dessin, à la taille correcte. Pour ce wagon en N, ce logo doit avoir une longueur de 82 mm – indiqué par des cercles rouges – et a ensuite été copié.

15. Grâce à une impression préalable sur papier ordinaire, on peut vérifier si l'impression conviendra. L'impression existante ne peut pas être peinte, car après un test, il s'est avéré que sinon, cette peinture resterait visible à travers la décalcomanie.

16



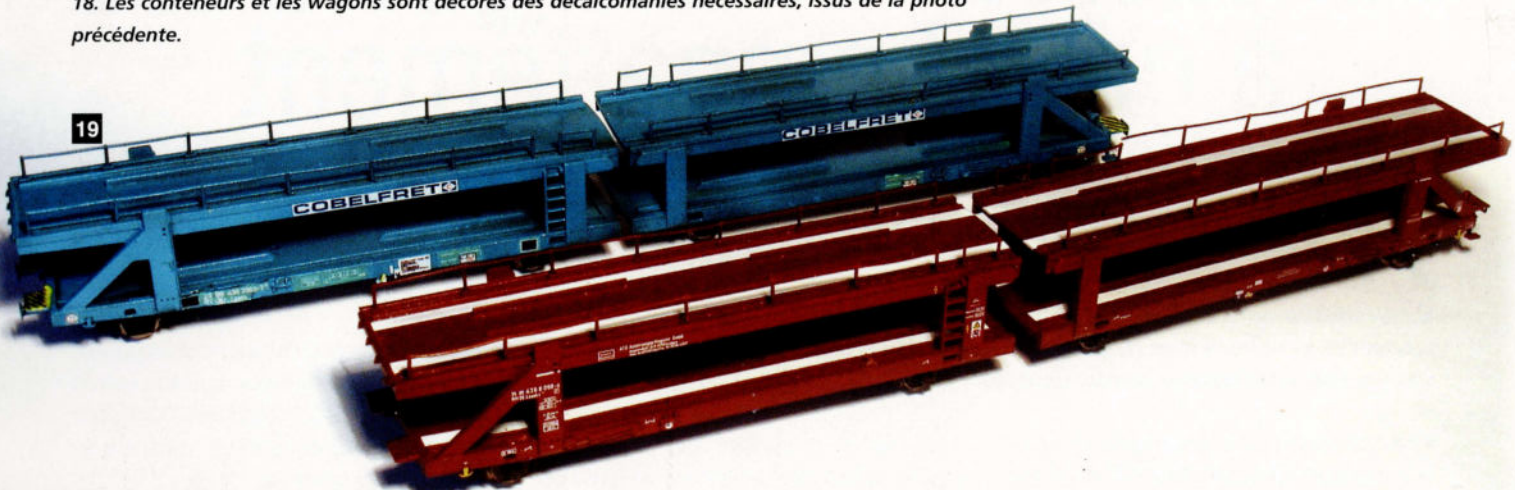
16. Après la pose de décalcomanies (blanches), ce camion peut maintenant être disposé sur le réseau. Le combi de police a été réalisé au moyen de décalcomanies transparentes.

18



18. Les conteneurs et les wagons sont décorés des décalcomanies nécessaires, issus de la photo précédente.

19



d'un bout de son papier support, au moyen d'un fin tournevis ou d'un cure-dents. Une fois que le bord du support est visible, nous pouvons alors le détacher de la décalcomanie, au moyen d'une fine pincette. La décalcomanie peut maintenant être correctement positionnée, après quoi nous assècherons le tout à nouveau au moyen d'un bout de papier absorbant. Pendant toutes les opérations qui précèdent, maintenez bien la décalcomanie en place au moyen d'un fin tournevis, à défaut de quoi il collera rapidement à votre bout de papier absorbant!

Une autre méthode consiste à déposer votre décalcomanie sur une surface dure et imperméable, après l'avoir trempé quelques temps dans l'eau.

Après un certain temps quand la décalcomanie vient à se détacher de son support, nous essayons d'introduire une fine lame de

21. A l'avant, un modèle Minitrix d'origine; à l'arrière, un wagon belge Cobelfret (non entièrement correct) repeint et pourvu des décalcomanies nécessaires.

couteau entre la décalcomanie et son film porteur. Ensuite, nous pouvons faire glisser la décalcomanie sur la lame ou séparer tout à fait la décalcomanie de son support et le saisir avec une petite pince pour le disposer sur notre modèle. Après positionnement correct, épongez à nouveau, avec précaution. Après différents essais, vous déterminerez la méthode de travail qui vous conviendra le mieux.

Lors du placement successif de plusieurs décalcomanies, faites attention à ne pas toucher ceux qui viennent d'être placés!

Après que toutes les décalcomanies aient été posées, il est conseillé de recouvrir le modèle d'une couche protectrice de vernis transpa-

17



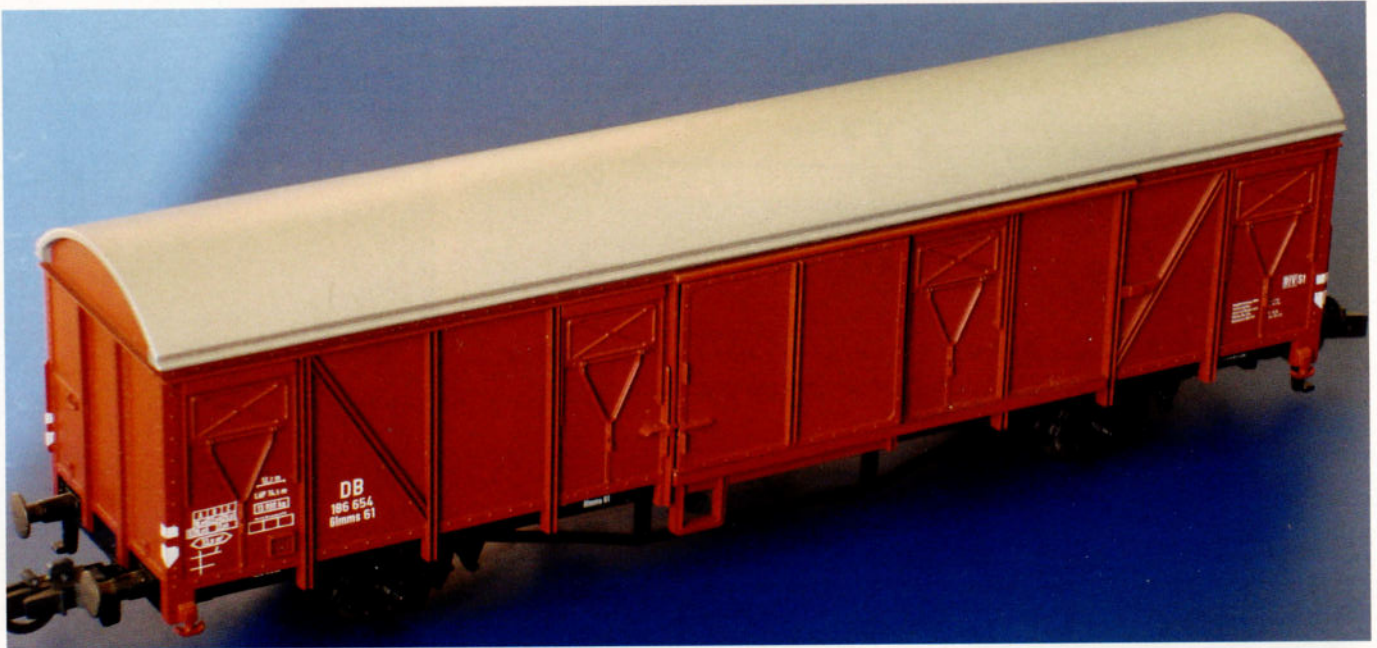
17. Un autre bout de décalcomanie blanc est prêt pour être recouvert d'une couche de vernis transparent.

rent. Ce vernis fera en outre de sorte que les contours des décalcomanies soient moins apparents. Les contours blancs restant visibles suite à l'utilisation de papier à décalque blanc peuvent être masqués au moyen d'une touche de peinture appliquée avec un fin pinceau. En recouvrant ensuite le modèle d'une légère patine, les contours deviendront totalement invisibles.

Lors de la réalisation de décalcomanies, une règle est à respecter: si cela ne 'marche' pas, laissez reposer l'affaire quelques moments et réessayez plus tard... Bonne chance!

Texte & photos:
Dries Reubens





Améliorez vos **wagons HO** à grand empattement

AVANT LEUR MISE EN SERVICE SUR LE RÉSEAU, LES WAGONS NOUVELLEMENT ACHETÉS SONT GÉNÉRALEMENT D'ABORD ENTièrement EXAMINÉS. C'EST SURTOUT LA HAUTEUR DE LEURS ATTELAGES ET LEUR MASSE QUI DOIVENT ÊTRE PARFOIS MODIFIÉES. ENSUITE, ILS SONT INTÉGRÉS AU SEIN D'UNE RAME PENDANT QUELQUE TEMPS ET CE, À DIFFÉRENTS ENDROITS DANS LA RAME : JUSTE DERRIÈRE LA LOCOMOTIVE, EN MILIEU DE RAME OU FINALEMENT, EN QUEUE. LES ÉVENTUELLES AVARIES QUI POURRAIENT SURVENIR SONT ALORS SCRUPULEUSEMENT DÉTECTÉES.

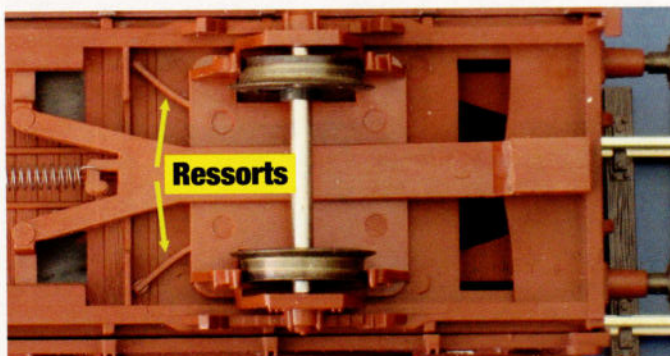
Il y a quelque temps, je remarquai que les wagons des types 'Gbs 254', 'Gbs 252' et 'Glmms 61' de Roco déraillaient régulièrement : pas toujours le même wagon, et pas chaque fois au même endroit ! Impossible de déterminer immédiatement la cause de ces déraillements, jusqu'au moment où nous avons pu lire ce qui suit dans un périodique allemand.

"Les essieux orientables des wagons à grande surface de chargement de Roco ou de beaucoup de wagons Klein/M&D posent problème. Dans certaines circonstances, ils tournent dans la direction opposée et font dérailler le wagon. Mais comme nos wagons ne doivent pas parcourir de courbes d'un rayon inférieur à 2.000 m (en voie principale

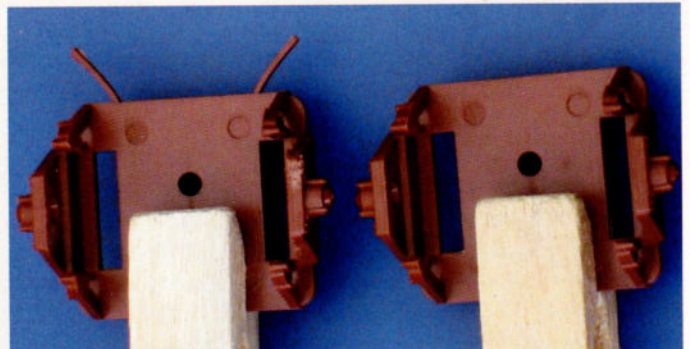
et à vitesse normale), cette source d'ennuis peut être éliminée en bloquant la rotation de ces essieux".

C'est évidemment bien beau si vous pouvez vous permettre de ne poser que des courbes d'un rayon supérieur à 2.000 mm. Mais pour la grande majorité des gens qui possèdent un réseau, ce n'est pas le cas.

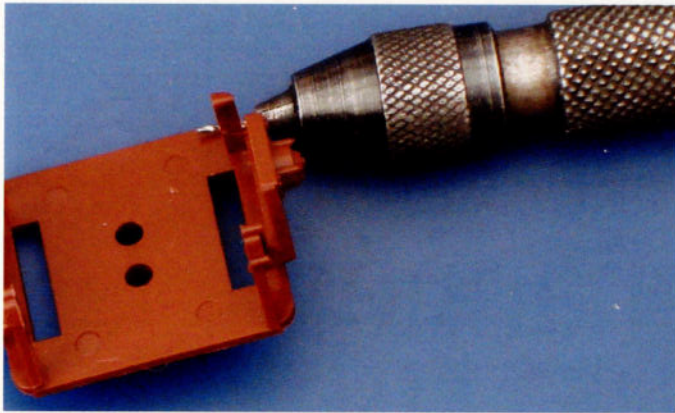
Afin d'obliger ces essieux à suivre l'orientation de la courbe à fort rayon de courbure, nous avons imaginé une solution selon laquelle la plaquette mobile supportant les boîtes d'essieux est reliée au moyen de deux fils ressorts au boîtier d'attelage. Ces fils res-



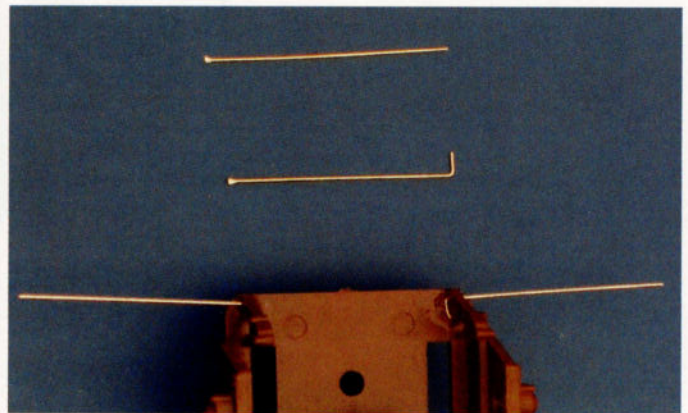
Voici la situation d'origine avec des ressorts en plastique très rigides.



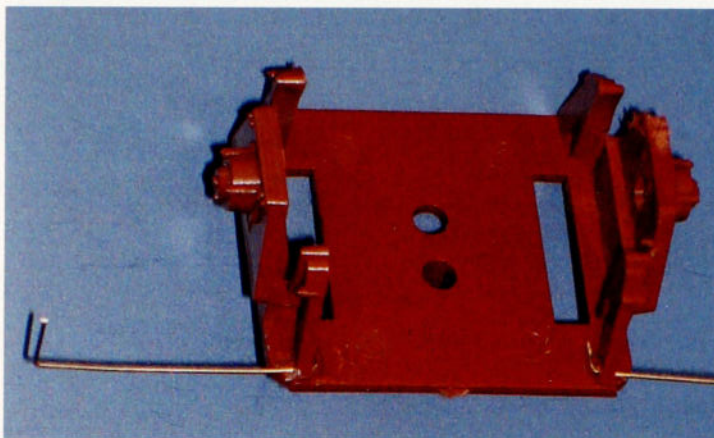
Démontez les plaquettes de support des boîtes d'essieux et découpez les ressorts.



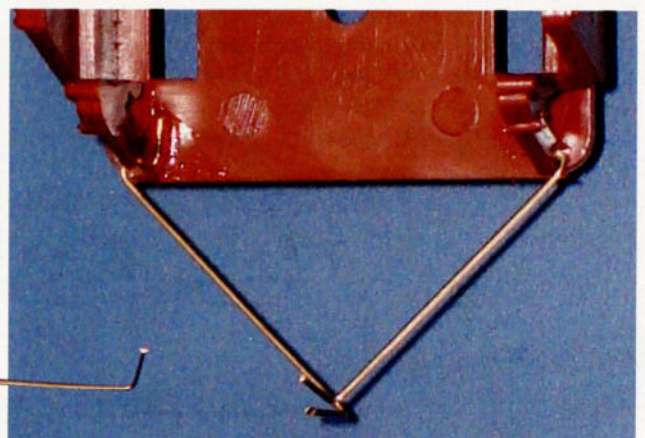
Forez un petit trou de 0,5 mm dans les deux supports de blocs de frein de la partie avant des plaquettes de support.



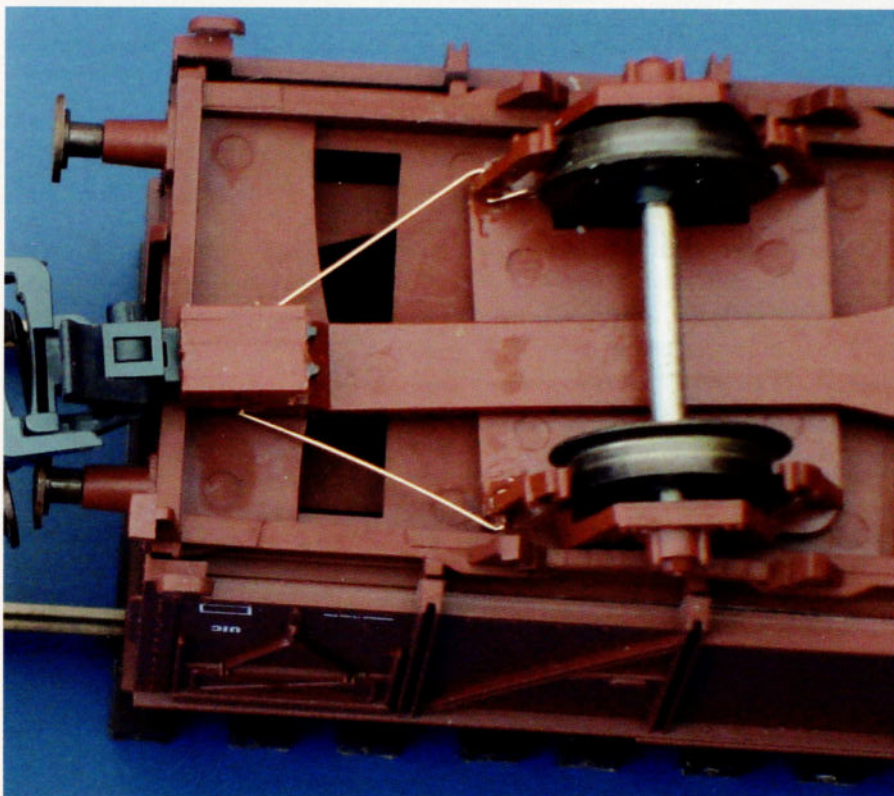
Prenez un bout de fil de ressort en bronze au phosphore de 22 mm de long. Pliez l'extrémité à angle droit à 2 mm du bout. Insérez le fil ressort à l'intérieur par le trou de forage de 0,5 mm et fixez-le par une goutte de colle instantanée.



Pliez à angle droit à 5 mm du bout.



Pliez le fil vers l'avant jusqu'à ce que les deux extrémités de fils se touchent.



Remontez le tout. Vous verrez maintenant que l'essieu suit la direction du boîtier d'attelage: le problème est résolu. Cette solution peut être appliquée entre autre sur les wagons Roco 46408 (DB), 46691 (RENFE), 66059 (NS), 66400 (MAV), etc.



Plus la courbe est serrée, plus la plaquette supportant l'essieu pivote!

sorts guident littéralement le support des boîtes d'essieux: plus la courbe est serrée, plus la plaque de support se tourne. Nous vous expliquons tout cela au moyen du présent reportage photos.

Texte & photos :
Erik Verleysen

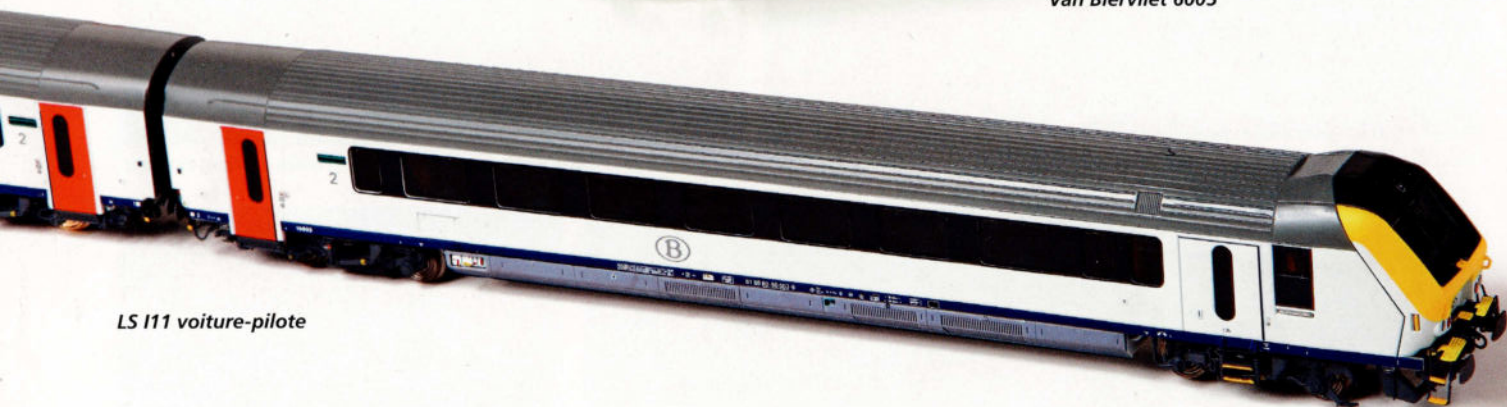


La 20^{ème} élection du 'Modèle de l'année' par FEBELRAIL

VOICI LE RAPPORT DE LA 20^{ème} ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE' RÉALISÉE PAR LA COMMISSION DE MODÉLISME DE FEBELRAIL. EN EFFET, IL Y A 19 ANS QU'UNE PREMIÈRE ÉLECTION D'UN 'MODÈLE DE L'ANNÉE' A ÉTÉ ORGANISÉE. LES NOUVEAUX MODÈLES BELGES APPARUS EN 1991 ONT ALORS ÉTÉ INSPECTÉS ET COTÉS.



Van Biervliet 6005



LS 111 voiture-pilote

La Belgique étant pourtant le premier pays sur le continent à exploiter une ligne de chemin de fer et qui possédait l'industrie ferroviaire la plus avancée, c'était pourtant le seul à ne pas disposer d'un système d'évaluation de la qualité du train miniature par un organisme représentatif des modélistes.

Un groupe de mordus de trains miniatures, membres de plusieurs clubs sous la direction de Roland Paternoster, décida de prendre l'initiative d'organiser une telle évaluation annuelle.

Il leur a fallu pas moins de trois années pour la préparation de cette tâche. Il fallait tout définir: un règlement, un système de cotation et une classification des modèles en diverses catégories.

Ils ont défini cinq formulaires distincts et après maintes discussions et mesures, les résultats de cette première élection en 1991 ont été présentés à la presse le samedi 28 mars 1992, dans les locaux du club 'De Pijl' à Mechelen (Muizen).

Entre-temps, cette Commission avait organisé un référendum sur le marché du modélisme ferroviaire belge. Il en ressortit une forte demande pour des modèles typiquement belges (non pas des modèles allemands repeints, comme c'était l'habitude), prêts à rouler, bien détaillés, de bonnes qualités de roulement et pas trop chers!

Un certain nombre de fabricants ont compris le message et ont produit les modèles les plus demandés: les locomotives Diesel série 62 (Roco), série 55 (Märklin), les

électriques 20 et 29 (Roco), les voitures K (OVV), le wagon minéralier Falls (Märklin). Et tous ces modèles ont connu un franc succès de vente!

Le marché belge du train miniature s'est bien développé depuis: ces dix dernières années ont vu apparaître plus de modèles belges qu'au cours des cinquante années précédentes! L'arrivée du périodique 'Train Miniature Magazine' a sans doute aussi contribué à ce développement. Et grâce à LS Models, une firme d'origine belge, notre pays regagne désormais sa place au sommet de la technologie ferroviaire... miniature, bien entendu!

Les nouveautés de 2010 suscitent deux remarques: il y a eu des doublons (des nouveaux modèles déjà reproduits par une autre marque, notamment les Die-



LS Tahms

sel 60 'Proto' chez Van Biervliet et Roco, ainsi que les Diesel 55 de B-Models et de Märklin). Des modèles sont par ailleurs sortis en séries trop limitées et donc trop vite introuvables: la Diesel série 57 de ClassiX, ainsi que la voiture-pilote I11 et le wagon porte-autos 'Laaers' de LS Models.

Treinshop Olaerts par contre a réussi une belle opération pour les amateurs belges: cette firme sort les voitures du type L, jamais sorties auparavant comme modèles prêt à rouler, selon un assortiment complet: toutes les variantes de caisse, en sets de trains complets dans les différentes livrées que le prototype a connues dans son temps, et en quantités suffisantes pour satisfaire le marché.

Comme lauréats de cette édition jubilaire du 'Modèle de l'année', nous avons distingué dans les catégories suivantes.

Les locomotives:

La 6005 prototype de Van Biervliet, dans sa version bleue.

Les automotrices:

L'automotrice typiquement belge dans sa version 'aéroport' (Sabena) par Jocadis

Les voitures: la voiture-pilote I11 de LS Models, un modèle tant attendu, est presque un 'sans-faute' et mérite le diplôme de sa catégorie.



Voiture L Olaerts

A part cela, le jury n'a pas voulu laisser passer inaperçu l'offre des voitures 'L' de Treinshop Olaerts: pour la première fois, une marque offre la totalité des variantes d'une série de voitures, pour toutes les périodes. Febelrail a décidé d'attribuer un 'Diplôme du Mérite' spécial.

Les wagons de marchandises:

Le type 'Tahms', un wagon pour le transport de coils à parois obliques typiques, de LS Models.

Dans la catégorie du Matériel de décor - Biens Immobiliers, le 'Café du Nord' de Kit-Nord, qui connaît aussi un franc succès à l'étranger, a été nommé. Les signaux

belges dans toutes les variantes de B-Models ne sont malheureusement disponibles que dans le magasin de la marque ou sur commande et ne répondent donc pas au critère de disponibilité sur le marché, tel que défini par le règlement.

Dans la catégorie Matériel de décor - Voitures, il n'y a pas eu de modèle qui ait attiré l'attention spéciale du jury ; il a donc été décidé de ne pas attribuer de diplôme dans cette catégorie.

La remise des diplômes du 'Modèle de l'année' aura lieu à l'occasion de l'ouverture officielle de l'exposition 'Sporwegen voor Toeristen' au Casino de Blankenberge, le samedi (de Pâques) 23 avril 2011, vers 18h.

Nous espérons vous y rencontrer à cette occasion!

Toute réaction, commentaire et information est bienvenue à info@febrail.be.

En outre, vous pouvez consulter les résultats détaillés de cette élection sur le site web www.febrail.be.



Jocadis Sabena/City Express

Philippe Callaert



MINI BUNDESBAHN

au 1/220^{ème}



A LA 5ÈME GRANDE EXPO DE MODÉLISME DE MALINES EN 2010, LES ADEPTES DE L'ÉCHELLE 1/220ÈME – À SAVOIR L'ÉCHELLE Z – FORMAIENT UNE BANDE À PART. UN DES DISCIPLES DU Z ÉTAIT TOON VERSNICK, QUE NOUS CONNAISSONS DEPUIS SA PARTICIPATION AU 1^{ER} CONCOURS DE MINI RÉSEAUX AVEC SON RÉSEAU 'HIMMELTBahn', RÉALISÉ AU 1/87ÈME. TOON N'EST PAS SEULEMENT CONSTRUCTEUR À L'ÉCHELLE H0, MAIS ÉGALEMENT ADEPTE DE L'ÉCHELLE Z ET ÉTAIT PRÉSENT À LA NEKKERHAL AVEC SA DERNIÈRE CRÉATION : 'MINI BUNDESBAHN'. CE RÉSEAU SE SITUE QUELQUE PART EN ALLEMAGNE À L'ÉPOQUE IV ET REPRÉSENTE LA DEUTSCHE BUNDESBAHN DU SIÈCLE PASSÉ.

Le concept

La gare de Rodach est située centralement sur le réseau, le long d'une ligne secondaire à voie unique et électrifiée, la signalisation étant encore l'œuvre de signaux mécaniques. Le matériel est constitué entre autres de locomotives électriques des séries 120, 140, 144 et de diesels de la série 216. Les voitures sont les 'Silberlinge' bien connues et les dernières 'Umbau' encore en service. Rodach voit également transiter des trains de marchandises, des trains de charbon et des trains de marchandises locaux. Avec son réseau 'Mini Bundesbahn', Toon voulait développer une sorte de réseau d'exposition, avec une partie avant constituée

d'un paysage et une partie arrière constituée d'une petite gare fantôme. Comme cette gare fantôme est concave sur sa partie inférieure, il s'agit de l'endroit idéal pour y cacher les transfos, régulateurs, locomotives, voitures, wagons, spots, allonges de câbles et tout autre matériel nécessaire. Pour maintenir un certain ordre, le tout a été disposé dans de petits logements. Tout qui a déjà participé à une bourse ou à une exposition pourra témoigner qu'il faut vraiment penser à tout et qu'un élément parfois élémentaire peut facilement être oublié ; grâce à ce système, vous êtes sûr de ne rien oublier. Une particularité de ce réseau est la

commande digitale des locomotives : grâce à ce dispositif, il est possible de faire rouler plusieurs convois de façon indépendante sans sections isolées et de pouvoir gérer leurs phares indépendamment. Les locomotives transformées en mode digital procurent également un plaisir de conduite plus important, en démarrant ou en ralentissant beaucoup plus lentement. La transformation de locomotives Z analogiques en mode digital a été effectuée par un ami de Toon, à savoir 'Zetter'...

Le concept et le planning

Le but était de réaliser un réseau complet, le transport jouant aussi un grand rôle. Le réseau mesure au total 1,5 m sur 0,5, la partie avant (avec le paysage) et la partie arrière (la gare fantôme) mesurant chacune 1,5 m sur 0,25. La partie supportant le paysage a été pourvue d'un arrière-plan peint 'maison' pour constituer une séparation avec la gare fantôme. Cet arrière-plan n'a que 26 cm de hauteur ; certains penseront peut-être que



C'est trop peu, mais grâce à cette hauteur réduite, vous gardez une vue d'ensemble sur la gare fantôme qui n'est pas automatisée, d'autant plus que les occasions de distraction sont fréquentes lors de bourses ou d'expositions, suite aux nombreuses questions posées par les spectateurs intéressés.

Le concept du réseau est très simple, avec une gare fantôme à trois voies de garage, deux voies à quai en gare, une voie en impasse donnant vers la halle aux marchandises et une voie de garage vers un dépôt de service de l'Infrastructure.

Une grave erreur commise lors de la conception de nombreux réseaux est que les voies sont la plupart du temps parallèles au bord du réseau, ou tournent selon un angle de 90 degrés. La petite gare est bâtie dans une faible courbe comptant un quai de chaque côté, la gare avec la halle aux marchandises



étant prévue du côté intérieur. Pour cacher le rayon de courbure serré, la voie disparaît dans un tunnel ; au-dessus de ce dernier, on peut voir une ferme avec ses dépendances. Entre la ferme située en hauteur et les alentours de la gare, on peut voir une région boisée. A l'avant-plan, un ferrailleur est à l'œuvre sur une partie de sol un peu plus basse : on y démolit les premiers modèles transformés par Toon, à l'échelle Z...

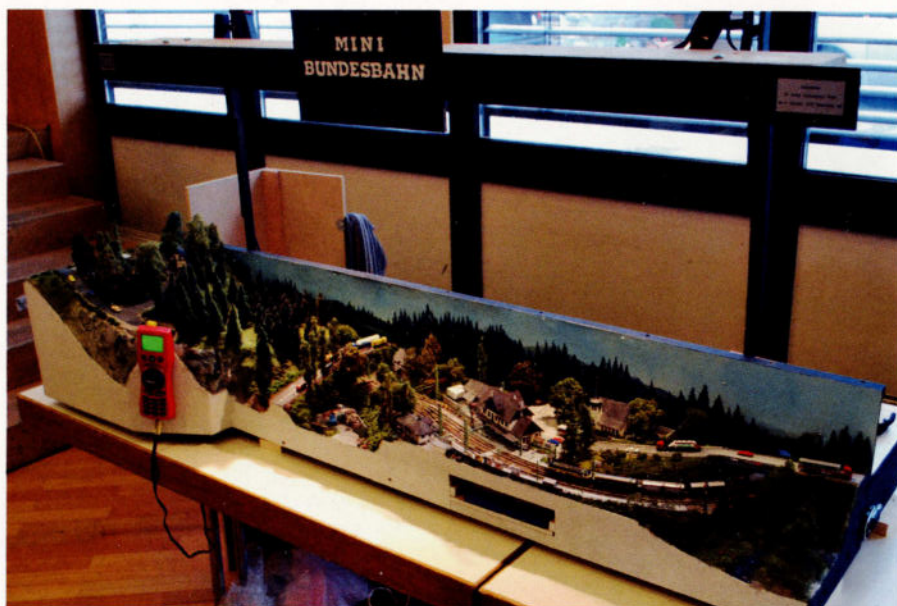
Comme déjà dit, la gare fantôme est située en partie basse le long d'une zone en contrebas et cache les différents transfos,

soit trois au total : un pour la commande numérique, un pour les dix accessoires à 10 V (les aiguillages Märklin) et un pour seize autres accessoires à 16 V (des signaux Viessmann). La Multimaus de Roco que nous utilisons comme régulateur pour les locomotives, les voitures, les wagons, les spots pour l'éclairage de la frise, les quelques lampes de réserve et une allonge de câble y trouvent également place. Chaque élément ou accessoire a sa place, de manière à ce qu'il soit pratiquement impossible d'avoir oublié quelque chose lors d'une bourse ou d'une exposition.

Les voies, signaux et caténaires

Pour les voies, Toon utilise des coupons de voie 'Mini-Club' de Märklin de 110 et 220 mm de longueur, les courbes non visibles et celles de la gare fantôme étant d'un rayon de courbure de 390 et de 440 mm. Pour les larges courbes situées en gare, des voies d'un rayon de 490 mm ont été utilisées, ainsi que pour les contre-courbes des aiguillages.

Pour la signalisation des voies à quai, un signal mécanique se trouve sur le quai 1 et peut présenter les positions 'Hp0' et 'Hp1'. Sur le quai 2, un signal mécanique combiné



peut présenter les positions 'Hp0' et 'Hp2'. Ces signaux ainsi que les aiguillages sont raccordés électriquement et pour augmenter le plaisir du jeu, leur commande se réalise au moyen de simples interrupteurs. Il est possible de commander ce réseau de façon entièrement électronique, mais Toon veut

pouvoir y jouer le rôle de machiniste et de signaleur, le tout à la fois !

Il faut bien faire attention avec les différents accessoires magnétiques : les aiguillages fonctionnent sous 10 V, tandis que les signaux (Viessmann) le font sous 16 V. La partie avant du réseau est équipée d'une ca-

ténaire non fonctionnelle, les mâts de caténaire provenant de l'assortiment Märklin, les autres étant transformés pour couvrir deux voies ou pour surplomber un aiguillage. Les mâts Märklin sortent d'usine en étant peints dans une laide teinte grise, qui a été recouverte d'une peinture RAL 6011. Les fils de contact sont en grande partie le résultat d'une 'fabrication maison', car ceux de Märklin sont trop grossiers et leur aspect en courbe est des plus irréalistes... L'inconvénient est qu'un nombre plus important de mâts est nécessaire lorsque l'on veut tendre les fils, comme en réalité. Toon a trouvé ces fils standard pour caténares à Intermodellbau, à Dortmund.

Le gros œuvre pour le paysage

Pour le gros œuvre du paysage, Toon a utilisé une combinaison de multiplex et de MDF. Faites attention au fait que pour une construction portante, il est préférable d'utiliser du multiplex, car le MDF n'est finalement pas du vrai bois, mais plutôt un aggloméré de déchets, bien plus sensible aux déformations. Sur la plaque de multiplex dé-





coupée, Toon y a dessiné le tracé des voies et posé ensuite une couche de liège en forme de lit de ballast. Le liège est non seulement solide, mais aussi idéal pour isoler phonétiquement. Ce liège est peint en couleur brun foncé avant de poser le lit de ballast. Avant que les voies, aiguillages et rails de raccord ne soient ballastés, il faut s'assurer de leur bon fonctionnement. Comme ballast, Toon a utilisé différentes sortes convenant pour

l'échelle Z ; la technique utilisée pour fixer le ballast à cette échelle est finalement la même que celle utilisée pour des échelles plus grandes.

Ce réseau se situe quelque part au beau milieu de l'Allemagne et représente donc une région montagneuse. Les différences de niveau ont été réalisées en empilant et en collant des plaques d'isolant que vous pouvez acheter dans tout bon magasin de bricolage. Ces plaques sont mises à formes au moyen de couteaux, de râpes et de limes. Pour une mise en forme complémentaire, Toon a plâtré le tout au moyen d'un plâtre classique, qui peut également être acheté en magasin. Grâce à l'utilisation de plâtre, une base stable est obtenue après séchage, ce qui est bien utile pour le figlage final. Lors de la préparation de ce plâtre, Toon y a ajouté un peu de poudres pour pigments, de façon à obtenir une teinte un peu plus foncée pour la couche de base. Détail amusant : la sciure obtenue lors de la découpe du multiplex et du MDF a été réutilisée par Toon pour être collées sur la partie avant et dissimuler ainsi toutes les imperfections!

Le figlage du paysage

Pour le figlage final, Toon a utilisé plusieurs tapis herbeux et des brins d'herbe synthétiques de différentes teintes de vert. Pour la reproduction de petits buissons, il a utilisé entre autres de la mousse de mer, d'abord peinte, ensuite floquée au moyen de flocons synthétiques de différentes sortes.

Les nombreux résineux présents sur ce réseau ont été confectionnés selon la méthode du fil enroulé avec du fil pour fleuriste et du fil métallique, ensuite découpé en forme de cône, peint en brun et finalement saupoudré de fins brins verts, comme finition. Les feuillus – comme les chênes et les peupliers – ont aussi été confectionnés selon la méthode du fil enroulé. Les petits

faisceaux de fins fils de cuivre sont mis en forme de chênes, de bouleaux, etc. Le tronc est rempli d'un enduit acheté dans un magasin de bricolage ; nous avons coloré le tronc et les branches avec de la peinture et finalement verdi les branches de mousse de mer ou de tissu de flocons. La mousse de mer doit d'abord être peinte et ensuite recouverte de fins flocons.

Les bâtiments et la finition

Le bâtiment de gare provient d'un kit à assembler Kibri, recouvert d'une patine de peinture et de poudre à pigments. La halle aux marchandises est le résultat d'une fabrication maison et assemblé au moyen de chutes de plastique, de carton et de papier abrasif. La ferme est composée d'une habitation et d'étables et sont en grande partie faites 'maison'. Pour l'accentuation de la structure, Toon a fait usage de la technique du brossage à sec, qui consiste à apporter des nuances de peinture blanche au pinceau, ce dernier étant pratiquement sec. On trouve par ailleurs sur le réseau une habitation ouvrière, une petite église et quelques petits bâtiments.

Comme toutes les boîtes de construction, les locos, voitures et wagons avaient généralement un aspect 'plastique', Toon a patiné le tout au moyen de pigments de peinture, selon la technique du brossage à sec. La poudre de pigments est d'abord appliquée, on la laisse sécher et ensuite, elle est éliminée par brossage. Les différents panneaux de publicité et les panneaux de signalisation ont été obtenus au moyen d'une photocopieuse et réduits aux bonnes dimensions : l'expérience m'a appris que la réduction devait être de 1/235ème, et non 1/220ème, à défaut de quoi les panneaux paraissent trop grands pour l'échelle Z...!

Texte & photos : Toon Vernick





Confectionnez des arbres avec des fleurs d'hortensias

EN RECHERCHANT UNE MANIÈRE À LA FOIS RAPIDE, SIMPLE ET BON MARCHÉ DE CONFECTIONNER DES ARBRES MINIATURES POUR NOTRE RÉSEAU, NOUS AVONS TROUVÉ LA SOLUTION DANS NOTRE JARDIN, SOUS LA FORME D'UNE BELLE COURONNE DE FLEURS D'HORTENSIAS. L'HORTENSIA EST UNE PLANTE BIEN CONNUE : IL EN EXISTE À PEU PRÈS UNE CENTAINE DE SORTES, RÉPARTIES DANS LE MONDE ENTIER. MAIS C'EST SURTOUT LA VARIÉTÉ *HYDRANGEA MACROPHYLLA* QUI NOUS EST CONNUE : ELLE SE DISTINGUE PAR DE BEAUX BUISSONS PORTANT DES FLEURS DE TEINTE ROSE, BLANCHE, ROUGE OU BLEUE (PHOTO 1).

À l'automne, découpez la fleur de sa branche, juste avant qu'elle ne va changer de couleur. Laissez une très longue tige de façon à mieux pouvoir la suspendre pour la sécher. Faites de préférence cette opération à un endroit bien ventilé, car le séchage peut prendre plusieurs mois. Lorsque les petites feuilles de la fleur seront devenues brunes et cassantes, la corvée suivante va débiter, à savoir l'élimination des petites fleurs (PHOTOS 2-3).

Ne découpez pas juste derrière la fleur, car

à cet endroit, la tige est un peu plus longue. Vous remarquerez que ce petit travail va vous taper sur les nerfs après quelques moments, car il y a de quoi faire... Plus il y aura de branches, plus beau et plus naturel paraîtra votre arbre. Sans que nous nous en sommes rendu compte, nous avons déjà créé notre premier exemplaire, à savoir un arbre dénudé d'hiver (PHOTOS 4-5-6).

Les hortensias séchés présentent des teintes



naturelles qui ne nécessitent aucun autre traitement. Selon vos propres goûts, vous pouvez toutefois ajouter quelques pigments de couleur ou les passer à l'aérographe, voire appliquer un peu de vert mousse (du côté pluie) ou des teintes brunâtres. N'oubliez pas de raccourcir la tige à la bonne longueur et de prévoir un bout de tige métallique, afin de



Fournitures

- Feuilles d'hortensia
- Paire de ciseaux
- Ouate de filtre d'aquarium
- colle en spray (Bison)
- Thé
- aérosol de peinture noire (Motip)
- Peinture à huile
- aérosol de vernis mat
- Chutes de fil en métal

pouvoir implanter facilement l'arbre sur votre réseau.

Les arbres sont maintenant prêts pour être recouverts de feuilles. Ceci peut se réaliser de différentes façons, en utilisant par exemple du matériau disponible dans le commerce, prêt à l'emploi. Sur la **PHOTO 7**, nous avons utilisé un feuillage light green F-51 de Woodland Scenics : un résultat honnête, mais qu'il est possible d'obtenir pour moins cher, ce qui était le but de cet article.

Conservez le thé déjà infusé et laissez-le bien sécher sur un bout de papier cuisine par exemple. Cette conservation est possible dans un grand pot ou dans un bocal. Buvez donc



beaucoup de thé, car nous en aurons besoin d'une grande quantité!

L'opération consiste maintenant à colorer les feuilles de thé, ce que nous allons faire au moyen de peinture à base d'eau. La marque n'a pas d'importance : les marques bon marché suffisent largement à nos exigences. Comme tout le monde le sait, beaucoup de teintes vertes et brunes sont nécessaires pour obtenir des feuilles réalistes. Disposez un peu de thé séché dans un petit pot et mélangez

avec un peu de peinture diluée et une goutte de détergent pour vaisselle. Mélangez bien, mais ne mettez pas trop d'eau. Le bon rapport est à trouver par vous-mêmes, mais il est facile à obtenir. Ensuite, extrayez-en une petite quantité et remplissez à nouveau avec quelques feuilles de thé. En répétant cette opération à plusieurs reprises, vous obtiendrez des teintes différentes.

Laissez sécher le tout sous le soleil ou utilisez



une source de chaleur (un four à micro-ondes ou un four classique). Lorsque tout est bien sec, vous pouvez alors entreposer le thé coloré en fonction de la teinte.

Sur la **PHOTO 8**, on voit bien que plusieurs sortes de peinture ont été utilisées comme du brun foncé, de l'ocre jaune, du jaune citron et du rouge carmin. Remarquez également que le thé cédera toujours un peu de sa teinte, de façon à ce que le jaune par exemple devienne vert et que le rouge carmin est devenu un hêtre rouge.

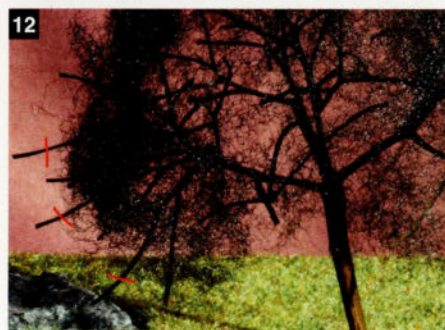
Maintenant que nous avons confectionné suffisamment d'arbres dénudés et de feuillages, nous pouvons continuer à les recouvrir. Ceci se fait au moyen d'ouate de filtres d'aquarium que nous épiluchons et au moyen duquel nous drapons les extrémités des branches. Appliquez légèrement les petites mèches et en nombre pas trop important, à défaut de quoi tout se bouchera lors du saupoudrage (**PHOTO 9**).

Il n'est pas nécessaire d'utiliser de la colle, car l'ouate reste littéralement fixée aux nombreuses extrémités des petites branches. Ne faites pas de votre arbre une boule monotone, mais essayez d'y apporter un peu de variété en faisant ressortir quelques mèches, par ci par là. Lorsque le tout est à votre goût, votre arbre devrait ressembler à peu près à celui illustré sur la **PHOTO 10**.



L'ouate à filtre est ensuite aspergée avec de la peinture noire. Si les branches – mais pas le tronc – sont un peu touchées par de la peinture, ce n'est pas grave : cela donnera un meilleur contraste entre les feuilles et les branches (**PHOTO 11**). Laissez la peinture suffisamment durcir au moins un jour avant de poursuivre.

Il est temps maintenant d'achever nos arbres. Éliminez d'abord toutes les branches qui dépassent. Suggérez le cas échéant une branche morte (**PHOTO 12**). Aspergez le sommet de la cime et saupoudrez-y le thé coloré. Récupérez les chutes dans une boîte pour pouvoir les récupérer ultérieurement. Ne saupoudrez pas partout en même temps, sinon l'arbre risque d'être 'bouché'. Essayez de travailler par couches successives et toujours avec une teinte de plus en plus légère. Au minimum deux teintes différentes, et de préférence trois (**PHOTOS 13-14**). Afin de protéger votre pièce de



travail de la poussière, il est conseillé d'encore asperger le tout d'un vernis mat, comme cela a déjà été décrit dans plusieurs reportages précédents.

Ces arbres ne pourront pas servir d'accroche visuelle sur votre réseau, mais lorsque vous maîtriserez bien la façon de travailler, ils contenteront la majorité des spectateurs. Pour quelques centimes d'euros, vous pouvez ainsi confectionner quelques arbres d'une façon assez rapide. Seules opérations qui prennent du temps : la conservation du thé et sa coloration. Le lecteur attentif aura sans doute déjà remarqué entre-temps que nos rochers réalistes issus d'écorce d'arbre se sont également vus attribuer une petite place sur notre diorama...

Texte: Mark Michielsen/ Photos: Mieke Van Bauwel





HERPA

Une BMW X3

Pour dire quelle différence il y a entre le nouveau et l'ancien modèle de la BMW X3, il faut pratiquement être un grand connaisseur de la marque. Quand on les voit dans le trafic, on ne remarque pas de différences, mais si vous mettez la nouvelle à côté de l'ancienne, cette différence est d'emblée perceptible. La ligne a bien changé en effet, présentant une forme plus 'nette' que celle qu'avait le modèle précédent et la nouvelle X3 est ainsi en adéquation avec la ligne actuelle des séries 3 et 5. Cette nouvelle forme, Herpa l'a fidèlement rendue en modèle réduit.



BREKINA

Une Mercedes classe S américaine

Comme aux Etats-Unis, les règles de sécurité étaient différentes de celles en vigueur en Europe au début des années '70, les Mercedes qui y étaient exportées devaient être modifiées. Brekina/Starmada propose à la fois la Mercedes 280 SE 4.5 (série W108) de 1971-1972 et son successeur, la Mercedes 450 SEL (série W116) de 1974, toutes deux adaptées pour le marché américain. Comme c'était le cas sur les modèles véritables, les grands blocs de phares de la 280 SE ont été remplacés par des doubles projec-

teurs 'sealed beam' et on leur a adjoint des clignotants orange à l'avant. Sur les flancs, on avait aussi ajouté les réflecteurs obligatoires. La 450 SEL de 1974 était équipée des garde-boue de sécurité typiquement américains. Les deux véhicules sont en outre munis des jantes en alu Mercedes et de vitres teintées, le pare-brise avant présentant en outre une bande bleue en guise de pare-soleil (réf. 13107 et 13158).



BREKINA

L'Opel Ascona A

En 1970, Opel lançait un nouveau modèle se situant entre la petite Kadett et la grosse Rekord. En fait, elle venait en réponse à la sortie d'une Taunus/Cortina chez Ford. Sur le plan mécanique, l'Opel Ascona s'inscrit dans la ligne de l'Opel Manta qui était sortie un peu plus tôt, cette fois la réponse de la GM à la Ford Capri, en quelque sorte. Le châssis standard était un dérivé de la Kadett; quant à la motorisation, elle était soit nouvelle (1,6 litre) soit dérivée de

la Rekord (1,9 litre). Le petit moteur 1200 CC repris de la Kadett est venu plus tard.

La première version de l'Ascona, qui fut appelée par la suite Ascona A, a été produite jusqu'en juillet 1975. Un total de 692.000 unités est alors sorti des chaînes, la plupart dans une version deux portes. Brekina a opté ici toutefois pour la version à quatre portes. Elle est proposée dans un joli coloris 'rouge Trafic', redevenu tendance aujourd'hui... (réf. 20370).



BREKINA

Un Mercedes L 406

En lançant la série L319, Mercedes se retrouva en 1956 dans le peloton de tête des constructeurs de camions de deux tonnes. En 1967, ce modèle fut remplacé, le nouveau camion léger L406 prenant le relais. Pour répondre de manière optimale aux demandes des transporteurs, le modèle était disponible en de multiples versions de bases de roues et selon plusieurs hauteurs. Le L406 a été construit dans l'usine DKW de Düsseldorf, c'est pourquoi on le surnomma le 'Düsseldorfer'. Brekina propose ici la réplique du L406 à grille noire et à cabine surélevée, tel qu'il a été construit de 1982 à 1986 (réf. 36800).



BREKINA

Une camionnette Citroën 2CV

Tout comme les variantes de la Volkswagen Transporter, les multiples versions disponibles de la camionnette Citroën 2 CV sont pratiquement sans limite. La gamme s'élargit cette fois

d'une camionnette aux couleurs de Calberson, une société française de transport (réf. 14134) et de L'Alsacienne Biscuits (réf. 14136)





Des bâtiments innovants

Noch découpés au laser

LES BÂTIMENTS EN CARTON SPÉCIAL OU EN BOIS DÉCOUPÉS AU LASER SONT LA NOUVELLE TENDANCE ACTUELLE, PARMIS LES FABRICANTS DE BÂTIMENTS MODÈLES. MAIS EN RÉALITÉ, DES BÂTIMENTS EN CARTON NE CONSTITUENT PAS UNE NOUVEAUTÉ : LA PLUPART DES FABRICANTS TRADITIONNELS DE BÂTIMENTS MODÈLES SE SONT UN JOUR OU L'AUTRE LANCÉS DANS LA PRODUCTION DE TELS ARTICLES EN CARTON.

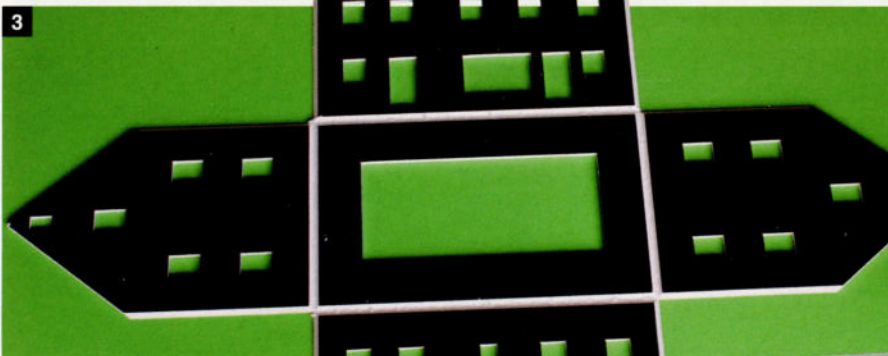
1. L'emballage du bâtiment découpé au laser reste aux couleurs de la firme Noch, avec bien entendu l'habituel slogan 'Wie im Original': cela peut être précisé sans gêne aucune...





2. Le contenu de la boîte ne laisse rien à désirer. Les volets des portes et des fenêtres sont en bois fin, les gouttières et les descentes d'eau de pluie en plastique et le reste en carton. L'ossature du bâtiment est constituée d'une seule pièce. Pliez et collez, et c'est prêt !

Après quelques années, la transition se réalisait toutefois vers des boîtes de construction mixtes : les maisonnettes étaient encore en carton, mais les gouttières et les tuyaux de descentes d'eau de pluie étaient déjà constitués de plastique. Plus tard, tout le bâtiment a été constitué de plastique. Une grande satisfaction régnait – et règne encore – au sujet de l'assortiment disponible de bâtiments produits au



3. La face intérieure du bâtiment est déjà noire ; il ne faut donc vous faire aucun souci concernant l'éclairage, que nous y installerons ultérieurement...

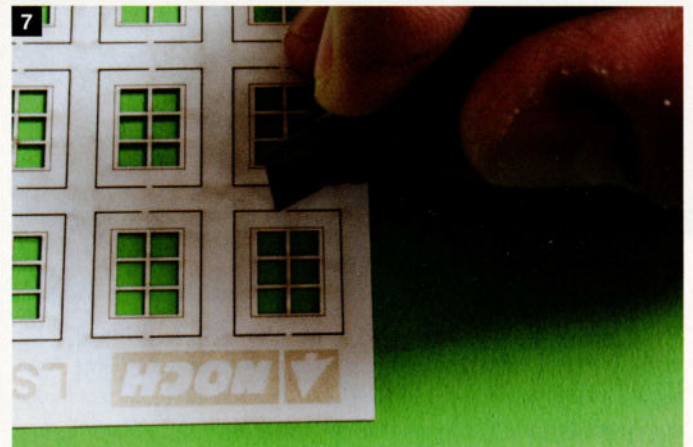
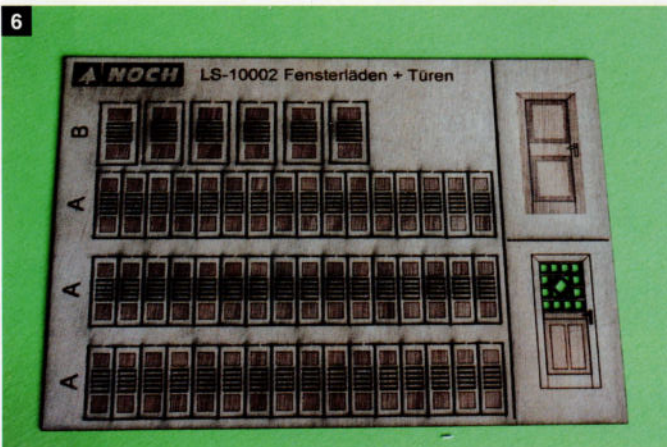
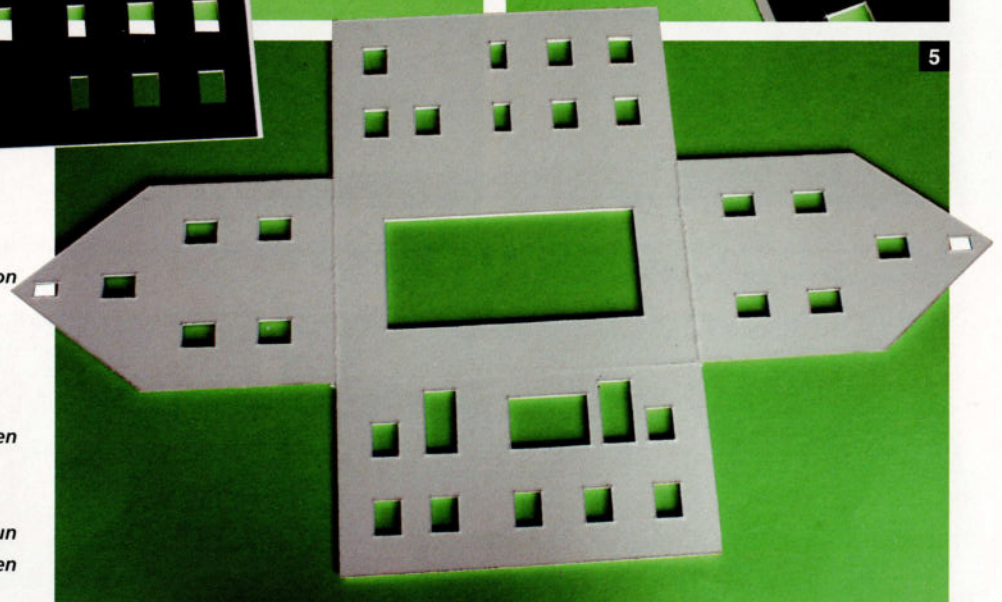


4. Observez les joints découpés au laser selon un angle de 45 degrés...

5. ... Bientôt, vous n'en verrez plus rien !

6. Les volets de portes et de fenêtres sont en véritable bois : ils ont un très bel aspect.

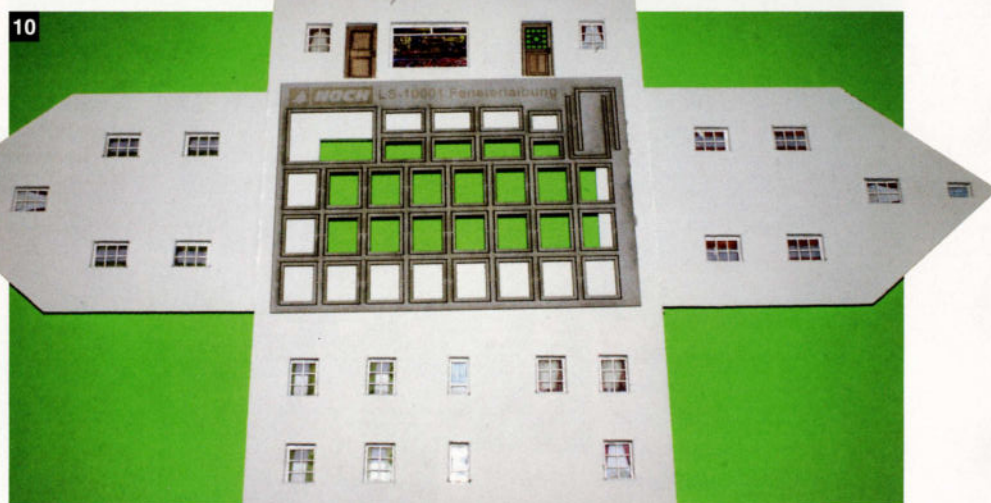
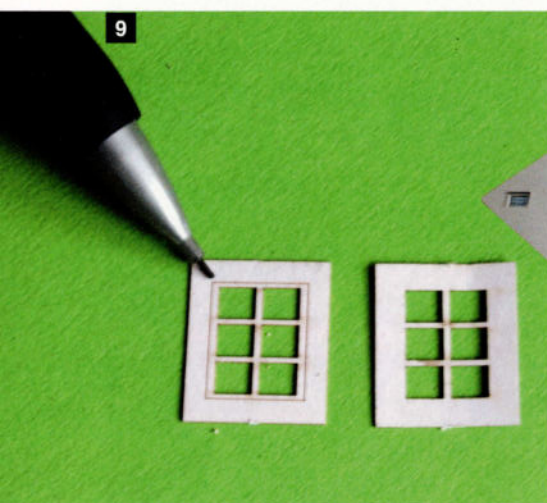
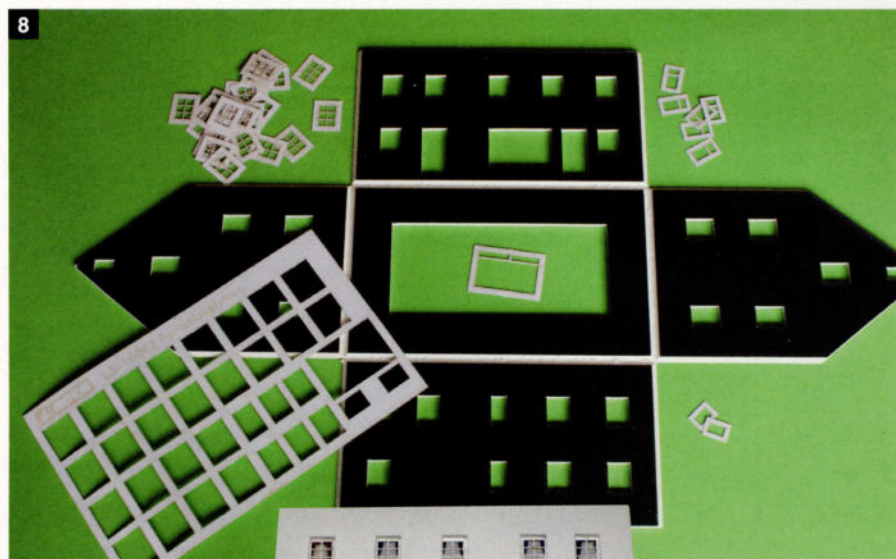
7. Toutes les pièces sont fixées au châssis d'un côté ou des deux et sont découpées au moyen d'un couteau pour hobby aiguisé.



8. Nous débutons par toutes les pièces de l'intérieur du bâtiment, c'est-à-dire les chambranles de fenêtres, les plaques vitrées et les rideaux.

moyen de machines d'injection. La seule chose dont chacun se plaint de façon récurrente est l'aspect brillant du plastique dans lequel sont réalisés ces bâtiments. Nous sommes toutefois à l'aube d'un grand chambardement et le modéliste n'ose pas faire le pas pour retourner vers ses anciennes amours, à savoir des bâtiments en carton, complétés éventuellement par des gouttières et des descentes d'eau en plastique...

La firme Noch de Wangen im Allgäu (D) a ima-

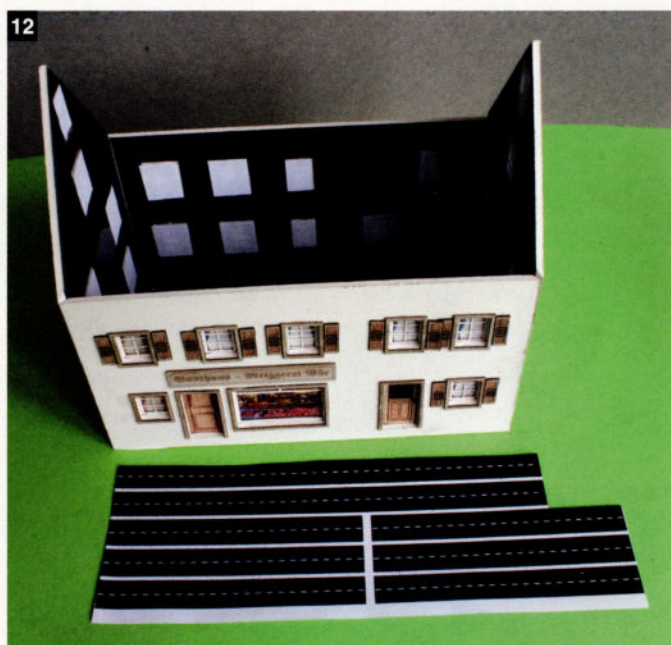


9. Lors du collage des chambranles, veillez à faire apparaître le bon côté vers l'extérieur.

10. Lorsque le côté intérieur est prêt, nous pouvons commencer avec l'extérieur.



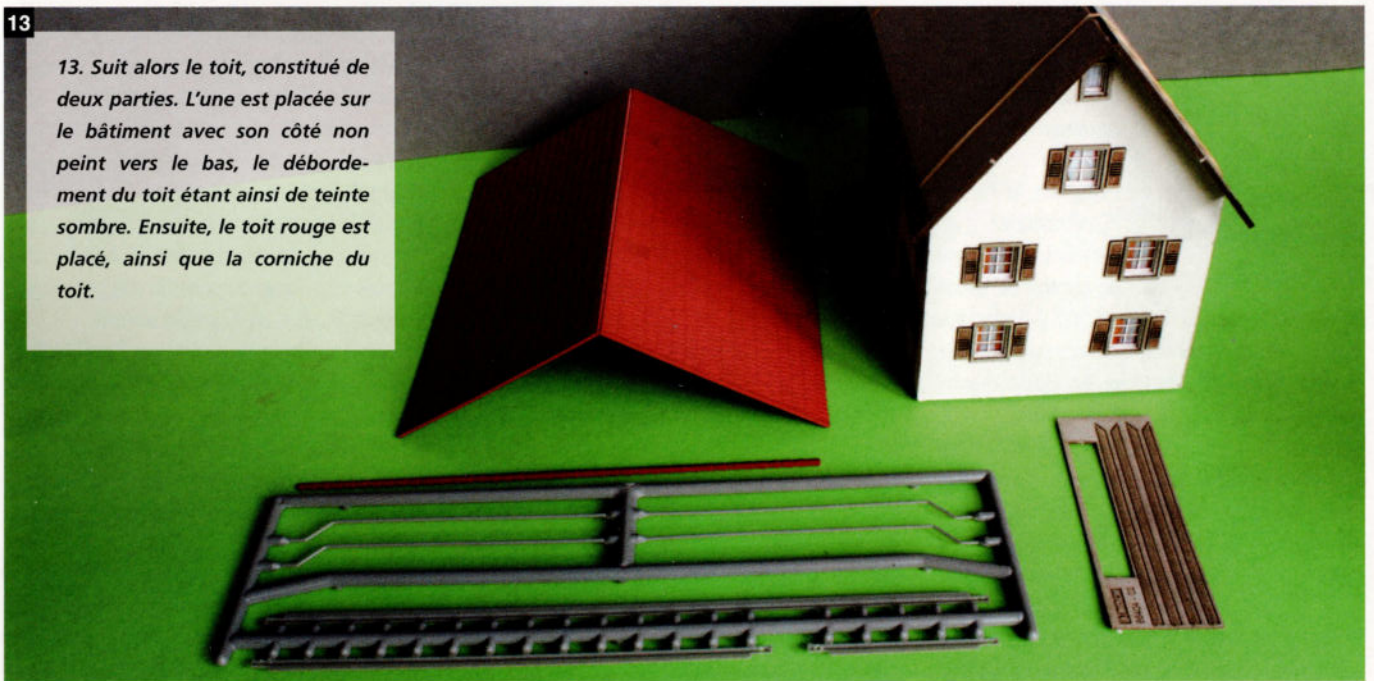
11. Lorsque tant l'intérieur que l'extérieur sont prêts, les fentes à l'intérieur sont encollées et ensuite pressées les unes contre les autres. Nous maintenons le tout au moyen d'un élastique et attendons jusqu'à ce que la colle ait séché, avant de poursuivre l'assemblage du bâtiment.



12. Du côté intérieur du bâtiment, on remarque encore quelques joints de teinte blanche. Noch fournit à cet effet une série de bandelettes qui peuvent collées pour rendre l'ensemble opaque à la lumière.

13

13. Suit alors le toit, constitué de deux parties. L'une est placée sur le bâtiment avec son côté non peint vers le bas, le débordement du toit étant ainsi de teinte sombre. Ensuite, le toit rouge est placé, ainsi que la corniche du toit.



14



15



14/15. Reste les cheminées, les marchepieds et les gouttières, et notre bâtiment est prêt pour être placé sur notre réseau. Les cheminées s'ajustent bien les unes aux autres, moyennant les précautions requises. Faites attention à ne pas casser de briques sur les bords.

giné une solution à ce sujet. Pour faire simple, Noch a pourvu toutes les faces de son bâtiment en carton spécial avec des bords réalisés selon un angle précis de 45 degrés, ce qui permet un assemblage bien plus facile et un aspect extérieur beaucoup plus réussi. Outre cet angle de 45 degrés, le carton est noir du côté intérieur, tandis que sa face extérieure a reçu une teinte et une structure en fonction du bâtiment. Mais lisez-en plus, pour vous rendre compte à quel point l'assemblage d'un bâtiment Noch découpé au laser est une opération facile.

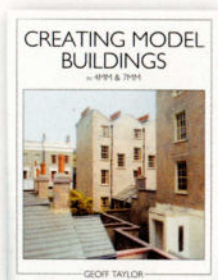
16

Texte & photos : Paul de Groot



16. Une belle journée de modélisme, dont le résultat est la réalisation d'un beau bâtiment: une boucherie, dans le cas présent.





Creating Model Buildings in 4mm & 7mm

Creating Model Buildings in 4mm & 7mm, par Geoff Taylor • Edition: Wild Swan Publications Ltd. and Geoff Taylor, ISBN 978 1 905 184 79 8 • Format : 274 x 215 mm, couverture souple, ouvrage relié, 140 pages, en langue anglaise. • Prix: £ 21,95

Avez-vous lu l'article 'Confectionnez un bâtiment sur base de photos' de Gerolf

Peeters, paru dans le TMM n° 100 ? Passez aux actes : c'est un vrai conseil ! Sur seize pages, il nous explique comment reproduire en H0 la maison communale de Borgerhout. Comme Gerolf l'écrit, ce projet sera sans doute trop important pour débiter dans cette technique, mais si vous êtes curieux de nature et que vous voulez vous lancer, le livre paru fin 2010 'Creating Model Buildings in 4mm & 7mm' de Geoff Taylor est fait pour vous...

Ce livre n'est destiné qu'aux modélistes qui n'ont pas encore construit de bâtiments auparavant et pour ceux qui veulent savoir comment ils doivent débiter. Geoff Taylor s'y prend très bien, par ailleurs. Au fil d'une série de projets différents – ou devrions-nous dire, de workshops – toutes les techniques possibles sont décrites pas à pas. Après une courte introduction traitant de la manière de convertir une série de photos en un dessin à l'échelle et de la description de l'outillage et du matériel nécessaires, il débute avec un premier projet, à savoir une simple petite rangée de maisons. En pas moins de 32 pages, l'auteur vous prend pratiquement par la main pour vous guider à travers son projet. Photo

après photo, en partant du modèle réel jusqu'au résultat final, vous pouvez ainsi voir comment le bâtiment se construit en modèle réduit. Le texte explique comment confectionner les modèles, le tout étant supporté par de nombreux dessins et photos pour expliciter chaque étape. Même pour les lecteurs qui ne comprennent pas trop la langue anglaise, le tout est très facile à suivre.

Le matériel principalement utilisé par Geoff Taylor est constitué de plaques de polystyrène lisse pour les murs de soutien, recouvertes de plaques murales portant un motif de briques (la plupart du temps issu de l'assortiment Slaters), ainsi que d'ornements composés de tiges Evergreen. On trouve encore du carton, du papier, de l'argile Das et de la peinture émail Humbrol. Pour les fenêtres, les portes et les treillis, il utilise principalement des pièces en laiton gravé – comment pourrait-il en être autrement – de GT Buildings. On en trouve un aperçu complet à la fin de cet ouvrage, avec illustrations : ces pièces peuvent par ailleurs être commandées chez Geoff Taylor lui-même.

Après ce premier projet, la technique de base a entièrement été traitée et suivent alors trente autres projets, qui illustrent à chaque fois de nouvelles techniques et d'autres exemples.

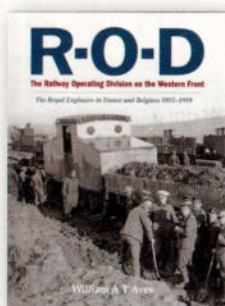
En 20 pages, Geoff s'étend en détails sur les bâti-

ments en 7 mm. Comme l'auteur le dit lui-même, ces bâtiments sont nettement plus grands, mais les techniques diffèrent peu par rapport aux bâtiments réalisés à l'échelle du 4 mm. La grande différence est que pour des bâtiments plus grands, les murs de soutien doivent être substantiellement plus solides. Ici aussi, la pratique semble être le meilleur guide, ce qui permet à l'auteur de mettre le doigt sur différents points critiques du point de vue construction et détaillage, sur base de projets concrets.

Le résultat des modèles réalisés par Geoff, tant en 4 qu'en 7 mm, est illustré par une grande diversité de photos de détails, toutes en couleurs. Heureusement que sur certains dioramas, l'une ou l'autre figurine en métal blanc a été disposée, à défaut de quoi on pourrait douter qu'il s'agisse d'un réseau modèle !

Vous aussi, vous pouvez obtenir un tel résultat en lisant – et surtout, en étudiant – ce livre, pour entamer votre propre projet et suivre pas à pas les indications de Taylor. Nous l'avons déjà dit : ce livre est vraiment à conseiller à tout qui veut réaliser ses bâtiments pour son propre réseau ou son diorama, selon sa propre inspiration ou selon un exemple existant. Avant d'y commencer, nous voulons encore vous faire part d'une citation issue de ce livre :

"If you want to end up with a decent result, then take your time and be patient. It's not good trying to rush it". Ce qui veut à peu près dire : «Si vous voulez obtenir un bon résultat, prenez votre temps et soyez patient. Il n'est donc pas raisonnable de vous presser»... Sauf pour acheter ce livre, bien entendu ! **Gerard Tombroek**



R.O.D. The Railway Operating Division on the Western Front The Royal Engineers in France and Belgium 1915-1919

R.O.D. par William A.T. Aves • Editions Shaun Tyas, Donington, ISBN 978 1 900 289993 • Format 285 x 220 mm, couverture solide, ouvrage relié, 208 pages, en langue anglaise. • Prix: £ 24,95.

La Première Guerre mondiale est sans doute la première guerre 'moderne', avec l'engagement d'avions, de chars et de camions. Les chemins de fer ont aussi joué un rôle important pendant les quatre ans qu'a duré ce conflit. Les deux camps comptaient sur les chemins de fer pour leurs approvisionnements et leur logistique. Sur le front ouest qui s'étendait de l'Yser jusqu'en Artois et en Picardie, le trafic ferré était organisé par la R.O.D. (la 'Railway Operating Division'), une division de l'armée britannique spécialement dévolue à cet effet. A la fin de ce conflit, la R.O.D. comptait 1.350 locomotives à vapeur à son service, disposait de six dépôts et d'un effectif de 18.400 personnes. Ces chiffres sont comparables à ceux d'un opérateur

ferroviaire moyen de l'époque, dans le monde civil.

La 1^{ère} partie de ce livre décrit la situation existante avant le déclenchement du conflit en Belgique et en France, ainsi que la création de la Railway Operating Division et des opérations menées par les 'Royal Engineers'. S'ensuit une analyse du trafic ferré sur le front, du transport de chars par trains, ainsi que d'une description de l'implication des chemins de fer lors de la bataille d'Ypres, de la bataille de la Somme et lors de quelques grandes offensives allemandes. L'auteur, qui fut lui-même militaire, donne une description du réseau, des différents dépôts et ateliers existants.

La 2^{ème} partie de cet ouvrage décrit les locomotives

à voie normale utilisées par la R.O.D., leurs livrées, leur répartition et numérotation, leurs caractéristiques techniques et leur utilisation. La majorité de ces locomotives à vapeur était d'origine britannique. En outre, les locomotives de guerre Baldwin sont également décrites, ainsi bien entendu que les locomotives belges et allemandes qui ont assuré du service pour le compte de la R.O.D.

Cet ouvrage se termine par quelques cartes qui indiquent les endroits où se situaient les installations de la R.O.D. au cours du conflit et qui dépeignent la situation du réseau ferroviaire à la même époque.

Comme ce conflit s'est tout de même déroulé pour une grande part en Belgique, ce livre contient de nombreuses photos de matériel roulant belge, ainsi que quelques photos d'installations ferroviaires prises en Flandre au cours ou juste après les hostilités. Il s'agit d'un récit très intéressant de la Grande Guerre, vu d'un point de vue ferroviaire. Ce livre est donc à conseiller à ceux qui veulent en savoir plus sur ce pan un peu moins connu de l'histoire du rail. Une bonne connaissance de la langue anglaise est toutefois requise pour sa lecture, car il ne s'agit pas d'un livre d'images... **Guy Van Meroye**

Acheter et vendre sur eBay

COMME CHAQUE ANNÉE, NOUS VOUS PRÉSENTONS EN CE DÉBUT D'ANNÉE UN APERÇU DES VENTES DE MODÈLES BELGES SUR eBAY, RÉALISÉES AU COURS DE L'ANNÉE PASSÉE. LE BUT DE CET ARTICLE EST DE PROCURER AUX LECTEURS UN GUIDE DESTINÉ À LUI PERMETTRE D'ÉTENDRE SA COLLECTION DE MODÈLES RÉDUITS ET CE, DE MANIÈRE RAISONNÉE. AFIN D'OBTENIR DES DONNÉES FIABLES, NOUS NOUS SOMMES BASÉS SUR LE PLUS GRAND SITE D'ENCHÈRES EXISTANT AU MONDE, SANS OUBLIER POUR AUTANT QU'IL EXISTE AUSSI D'AUTRES CANAUX DE VENTE...

Souvent, nous sommes à ce point obsédés par la recherche d'un modèle bien précis que nous osons même dépasser le budget prévu, lorsque l'objet si longtemps recherché est finalement trouvé. Mais est-ce bien raisonnable? Cela vaut-il la peine d'attendre, ou pas? Après avoir noté les ventes réalisées sur eBay pendant une année entière, nous pouvons vous apporter quelques précisions à ce sujet. Nos prix moyens donnent une bonne idée de la valeur réelle d'un modèle et de plus, indiquent le degré de rareté du modèle en cause. Le but est de détenir assez d'infos afin d'agir de façon raisonnée, que ce soit avec ou sans eBay. Comme nous publions cette rubrique pour la 6ème fois consécutive, nous disposons désormais d'une base de données assez étendue. Pour les amateurs de statistiques, nous avons publié ces dernières sur notre site web www.modelspoomagazine.com, à la rubrique 'Extra'. Dans le présent article, nous nous limiterons aux modèles dont assez d'exemplaires ont été vendus pour permettre de calculer des moyennes représentatives, le tout étant complété par quelques tendances générales.

Disparu...

Première constatation en examinant les tableaux: la disparition d'un certain nombre de modèles des listes, par rapport à l'année passée. Les locos vapeur Liliput, Jouef et Rivarossi n'apparaissent plus (ou très peu), tandis que les Fleischmann deviennent de plus en plus rares. Les locos Mehano – les 'Class' 66 de DLC – sont également devenues très rares à négocier. C'est d'ailleurs le cas de toutes les locos Mehano: la 5001 bleue par exemple n'est



plus apparue. La .5217 à cabines flottantes de Roco est quant à elle encore disponible, mais la 5205 a disparu du marché. La .5319 annoncée pour cette année peut donc constituer un ajout de choix pour une collection. L'année passée, de nombreux modèles de la série 21 de Lima sont brusquement apparus sur le marché. Le succès de ces mêmes locomotives reproduites par LS Models n'est sans doute pas étranger à ce fait. Depuis lors, les Lima sont redevenues quasi introuvables. Chez Trix, plus de traces cette année ni de la 2201, ni de la 2558. Enfin, la 1602 bleue de Vitraïns n'est plus reprise dans le tableau.

Les nouveautés

Ceci étant, de nombreux modèles font quant à eux leur apparition sur les listes. Nous avons ainsi noté les 96.020/96.015 de Märklin/Trix, tandis qu'en fin d'année, les modèles au rabais de la .5533 ATB se dénombrèrent par dizaines. Malgré leur prix moyen de 184 euro, il était possible d'en acquérir une au prix de 160 euro vers la fin 2010, ce qui fait quand même 90 euro moins cher en un an de temps. Disponible pour la première fois et en nombre, mais chère: la 5933 de Märklin. Chez Trix, notons les apparitions de la 27.003 et de la 64.108. La série 62 de Roco est un modèle très populaire. La dernière version en date – la 6242 d'Infrabel – a été cotée à 118 euro. La 8061 a disparu de la liste des modèles à trois rails: c'est curieux, surtout si l'on sait que les modèles Märklin de cette série sont encore souvent proposés à la vente et en nombre, encore bien.

Pour la première fois – mais de façon encore très timide – nous avons vu apparaître des modèles Van Biervliet de la série 60. Mais leur prix ne diffère pas de beaucoup par rapport au prix en magasin. Nous pouvons constater le même fait chez LS Models: ses modèles ont également trouvé le chemin du Net, mais les prix y restent du niveau de ceux pratiqués dans les magasins. Seule la série 18 est un poil moins cher que sur le Net. Chez Märklin aussi, le prix de sa 18 baisse légèrement. La version de cette loco chez Trix a subitement été proposée en grand nombre à des prix attractifs, allant de 140 à 149 euro.

Nouveauté dans cette liste: la 1602 en livrée 'Memling' de Vitraïns. Ceci étant, toutes les 16 reproduites par ce fabricant voient leur prix littéralement dégringoler...

Les 'hors concours'

Les modèles exclusifs en laiton atteignent encore et toujours des prix 'canon'. Pourtant, nous en avons noté des prix moins extravagants qu'au cours des années précédentes... Y aurait-il quand même crise? Enfin, il y a de temps à autre une vente dont on se demande bien ce qui s'est passé. Comment expliquer par exemple que la 2377 de Märklin cotait encore presque 500 euro en avril dernier, mais à peine 280 euro encore en décembre? Ou encore qu'une version 'Club' de la 1606 de Märklin cotait 590 euro, alors que peu de temps auparavant, elle s'est encore vendue 151, 153 et 173 euro à peine...?

La popularité

Et quels sont maintenant les modèles les plus populaires? Cela n'étonnera personne d'apprendre que ce sont tous des Märklin, la marque de collection par excellence... La lauréate est la fidèle 204.008, un modèle qui n'est plus aux normes depuis belle lurette, mais qui vu son grand âge, est plutôt destiné à trôner dans une vitrine... On trouve encore par ailleurs la 1605 en livrée bleue, la vapeur brune portant le matricule 5920 et la nouvelle

.5533 'ATB'. Comme nous sommes plutôt modélistes que collectionneurs, nous parlerons ici en termes de matricules de locomotives et non de références de catalogue... Ces derniers figurent toutefois dans les tableaux sur notre site web.

De Märklin, toute une série d'anciennes locomotives sont facilement disponibles, à des prix inchangés. Les types 71 et 81 de Piko restent des modèles accessibles financièrement par-

lant, tandis que les adeptes de la vapeur ne trouveront que des modèles chers et rares chez Roco. Les Diesels de Märklin aussi conservent leur valeur au fil du temps, même si nous avons vu la rare 5517 pour un prix réduit de 30 % en deux ans. Quant aux modèles de la marque Mehano disparue il y a déjà quelques années, leur prix reste inchangé. Seule une légère baisse du volume des ventes est à relever: le temps est donc sans doute venu de faire des affaires...

Vapeur

Fleischmann (2-rails)

● 64.149 verte-noire 4160 151 €

Märklin (3-rails)

● 25.004 verte-noire 3316 121 €
 ● 25.016 verte-noire 3314 112 €
 ● 25.021 verte-noire (delta) 34883 130 €
 ● 26.005 verte-noire (delta) 34156 134 €
 ● 26.033 verte-noire (digital) 37157.800 254 €
 ● 27.003 noire (digital) 37172 218 €
 ● 5920 brune 3111 76 €
 ● 64.041 verte-noire 3086 72 €
 ● 64.045 verte-noire (digital) 37033 213 €
 ● 64.119 verte-noire 3086 79 €
 ● 81.232 verte-noire (digital) 37553 153 €
 ● 96.002 verte-noire 3101 175 €
 ● 96.020 verte-noire (digital) 36743 82 €

Piko (2-rails)

● 71.003 verte-noire 95696 71 €
 ● 81.340 verte-noire 5/6315 40 €

Roco (2-rails)

● 25.014 noire 43291 168 €
 ● 25.021 verte-noire 43268 133 €
 ● 9089 verte-noire 43228 80 €

Trix (2-rails)

● 27.003 verte-noire 22304 211 €
 ● 64.108 verte-noire 22359 131 €
 ● 81.173 verte-noire 22597 125 €
 ● 96.015 verte-noire 22855 64 €

Diesel

Fleischmann (2-rails)

● 202.016 verte-jaune 1385 62 €
 ● 204.006 verte-jaune 4270 70 €
 ● 260.030 verte-jaune 1379-4226 41 €
 ● 5201 verte-jaune 4270 61 €

Jouef (2-rails)

● 8025 8529 32 €

Klein Modellbahn (2-rails)

● 60 diverse matricules jaune/verte ou verte/jaune 64 €

Märklin (3-rails)

● 201.001 deux teintes vert (digital) 37270 143 €
 ● 201.011 livrée Expo (digital) 37273 160 €
 ● 201.054 verte-jaune (digital) 37272 181 €
 ● 202.007 en 203.018 double traction verte-jaune (delta) 34664 212 €
 ● 204.003 verte-jaune 150 ans Märklin (digital) 37671 226 €
 ● 204.008 verte-jaune 3066 94 €
 ● 204.008 verte-jaune (avec roue inversée) 3066 221 €
 ● 205.007 verte-jaune (digital) 37672 140 €
 ● 260.013 verte-jaune (digital) 37653 120 €
 ● 260.032 verte-jaune 3069 77 €
 ● 5401 verte-jaune 3133 94 €
 ● 5404 verte-jaune (digital) 37663 214 €
 ● 5408 verte-jaune (delta) 34661 111 €
 ● 5504 verte-jaune (delta) 3467 106 €
 ● 5517 verte-jaune (delta) 3466.800 215 €
 ● 5531 bleue-jaune (delta) 34671 148 €
 ● 5533 jaune-verte ATB (digital) 37674 184 €
 ● 5540 verte-jaune (digital) 37673 155 €
 ● 5541 jaune-verte (delta) 3466 125 €
 ● 5907 verte-jaune (digital) 37271 122 €
 ● 5933 jaune-verte (digital) 37274 227 €
 ● 8002 verte-jaune (delta) 3459 66 €
 ● 8024 verte-jaune 3149 56 €
 ● 8058 verte-jaune 3149 60 €
 ● Autorails 600.02 deux teints de vert (digital) 3426 111 €

Mehano (2-rails)

● Autorails série 41 gris/jaune, plusieurs matricules 182 €
 ● Divers matricules série 51 2-rails 135 €
 ● Divers matricules série 51 3-rails (digital) 150 €
 ● Plusieurs matricules série 77/78 2-rails 101 €
 ● Plusieurs matricules série 77/78 3-rails (digital) 169 €

Piko (2-rails)

● 204.001 verte-jaune 1739 40 €

Roco (2-rails)

● 5217 cabines flottantes verte-jaune 63966 132 €
 ● 5307 'gros nez' verte-jaune 63962 85 €
 ● 5307 'gros nez' verte-jaune 3-rails (digital) 69963 143 €
 ● 5315 'gros nez' verte-jaune 63733 99 €
 ● 5315 'gros nez' verte-jaune (digital) 63734 139 €
 ● 5315 'gros nez' verte-jaune 3-rails (digital) 68733 104 €
 ● 5916 / 5924 4152 45 €
 ● 5911 / 5916 / 5924 3-rails 4152 40 €
 ● 5939 jaune-verte 53430 50 €

Quelques 'gros nez' de Roco en version '2-rails' analogique descendent sous les 100 euro, ce qui constitue certainement un prix intéressant. Et pour une 62 de la même marque, il ne faudra pas puiser beaucoup plus dans votre escarcelle!

Cela aura duré un certain temps avant que des modèles LS Models ne soient proposés à la vente sur eBay, mais c'est désormais le cas pour les séries 11, 12, 13, 15 et 18 de

la marque. Ceci dit, pas d'occasions à faire: malgré la concurrence de Vitraains, les 16 de Märklin gardent leur valeur. La plupart des modèles ne sont toutefois pas chers. La 2551 et la 123.057 sont disponibles en nombre et ont manifestement chuté de prix. La série 15 d'Olaerts est sensiblement moins chère que la 15 de LS Models. Chez Vitraains, la série 16/type 160 est devenue bien meilleur marché, en comparaison avec les années précédentes.

En conclusion

Il est impossible de vous informer de tout au moyen de ces quelques pages. Mais les chiffres repris dans ces tableaux parlent d'eux-mêmes, tandis que vous pourrez trouver davantage d'informations dans la version 'online' de ce même article. Et maintenant, place au classement...!

Texte & photos:



Luc Dooms

| | | |
|---|-------|-------|
| ● 5939 jaune-verte 3-rails (digital) | 59430 | 72 € |
| ● 5950 verte-jaune | 63998 | 48 € |
| ● 5950 verte-jaune 3-rails (digital) | 69998 | 55 € |
| ● 6215 bleue-jaune (oude versie) | 43548 | 72 € |
| ● 6215 bleue-jaune (nieuwe versie) | 62773 | 89 € |
| ● 6218 jaune-verte | 62772 | 77 € |
| ● 6242 jaune-verte (Infrabel) | 62778 | 118 € |
| ● Diverse nummers uit de reeks 62/63 (oude productie) | | 87 € |
| ● Diverse nummers uit de reeks 76 verte-jaune/grijs-jaune | | 120 € |
| ● 8033 verte-jaune | 43623 | 90 € |
| ● 8061 verte-jaune 3-rails (digital) | 69375 | 132 € |

Trix (2-rails)

| | | |
|-----------------------------|-------|-------|
| ● 201.001 deux tons de vert | 22320 | 119 € |
| ● 205.007 verte-jaune | 22750 | 128 € |
| ● 5907 verte-jaune | 22337 | 193 € |

Van Biervliet (2-rails)

| | | |
|---|--|-------|
| ● Plusieurs matricules de la série 60/61 - diverses livrées | | 200 € |
| ● Plusieurs matricules de la série 60/61 - diverses livrées - 3-rails | | 224 € |

Electrique

Jouef (2-rails)

| | | |
|--------|--|------|
| ● 1801 | | 45 € |
|--------|--|------|

Lima (2-rails)

| | référence | prix |
|---|--------------|-------|
| ● 1181 / 1186 bordeaux/jaune | 208706 / 023 | 76 € |
| ● 125.012 verte | 208025 | 24 € |
| ● 150.012 jaune | 208027 | 17 € |
| ● 15 (plusieurs matricules) jaune-bleue ou bleue-jaune | | 34 € |
| ● 18 (plusieurs matricules et livrées) inox-jaune-bleue | | 47 € |
| ● 2371 verte | 208185 | 51 € |
| ● 2374 jaune/bleue | 208182 | 52 € |
| ● 2735 bleue(turquoise)-jaune | 208023 | 60 € |
| ● AM75 (806 of 826) bordeaux | 149747 | 143 € |
| ● AM75 (826) grise-orange | 149747 | 87 € |

LS-Models

| | | |
|--|--|-------|
| ● 11 (plusieurs matricules) bordeaux/jaune | | 226 € |
| ● 12 (plusieurs matricules) bleue/jaune | | 190 € |
| ● 13 (plusieurs matricules) grise | | 197 € |
| ● 15 (plusieurs matricules et livrées) | | 181 € |
| ● 18 (plusieurs matricules et livrées) | | 175 € |

Märklin (3-rails)

| | | |
|---------------------------------------|-------|-------|
| ● 122.028 deux tons de vert (delta) | 33231 | 103 € |
| ● 122.028 deux tons de vert (digital) | 37231 | 123 € |

| | | |
|--|-------|-------|
| ● 123.057 deux tons de vert (digital) | 37237 | 167 € |
| ● 1601 livrée 'Memling' (delta) | 33632 | 104 € |
| ● 1602 jaune-bleue | 3163 | 70 € |
| ● 1602 livrée 'Memling' (delta) | 33631 | 111 € |
| ● 1605 bleue | 3152 | 65 € |
| ● 1605 bleue (2-rails Hamo) | 3152 | 80 € |
| ● 1606 bleue-jaune | 3363 | 86 € |
| ● 1606 bleue-jaune (variante spéciale 'club') | 3363 | 175 € |
| ● 1608 bleue-jaune (delta) | 3363 | 84 € |
| ● 1608 dorée-jaune (digital) | 37632 | 122 € |
| ● 1802 grise-bleue-jaune (digital) | 39403 | 207 € |
| ● 1805 grise-bleue (digital) | 39402 | 186 € |
| ● 2201 jaune-bleue (delta) | 33232 | 105 € |
| ● 2201 jaune-bleue (digital) | 37232 | 142 € |
| ● 2370 et 2321 en double traction vertes (digital) | 37233 | 219 € |
| ● 2380 jaune-verte variante 'zèbre' (digital) | 37236 | 137 € |
| ● Set avec 2505 bleue-jaune et voitures M2 (digital) | 26530 | 285 € |
| ● 2551 bleue/jaune (digital) | 37238 | 163 € |

Mehano (2-rails)

| | | |
|---|--|-------|
| ● Série 26 bleue/jaune, verte ou jaune/bleue plusieurs matricules | | 137 € |
| ● Série 26 bleue/jaune, verte ou jaune/bleue plusieurs matricules | | 170 € |

Olaerts (2-rails)

| | | |
|---|--|-------|
| ● Série 15 (plusieurs matricules) différentes teintes | | 148 € |
|---|--|-------|

Roco (2-rails)

| | | |
|--------------------------------|-------------|-------|
| ● 2002 verte | 62462 | 111 € |
| ● 2018 bleue-jaune | 43670 | 105 € |
| ● 2024 en 2025 jaune-bleue | 62460 | 97 € |
| ● 2911/2912 verte-jaune | 4192 | 74 € |
| ● 101.012 deux teintes de vert | 43579/63647 | 82 € |

Trix (2-rails)

| | | |
|--------------------------------|-------|-------|
| ● 122.028 deux teintes de vert | 22596 | 104 € |
| ● 1801 grise/bleue (digital) | 22577 | 149 € |
| ● 1805 grijs/bleue (digital) | 22577 | 140 € |

ViTrains (2-rails)

| | | |
|-----------------------------|------|-------|
| ● 160.024 bleue | 2160 | 105 € |
| ● 1601 bleue | 2161 | 123 € |
| ● 1602 Memling | 2370 | 98 € |
| ● 16 (plusieurs matricules) | | 168 € |

Disponibilité : Rare ●
Moyenne ●
abondante ●

CHEMINS DE FER POUR TOURISTES

8^{ième} EXPOSITION INTERNATIONALE DE TRAINS MINIATURES



23.24.25
AVRIL '11

Réseaux de la Grande-Bretagne,
de la France, des Pays-Bas,
de l'Allemagne et de la Belgique/
Echelle I, O, HO ou N/
Train à vapeur sur la digue

CASINO

BLANKENBERGE 10.00 ▶ 18.00

Prix d'entrée 5 euro : | Enfants - 12 ans : un enfant gratuit par adulte payant

Venez visiter l'exposition de trains miniatures à Blankenberge en prenant le train historique!
Départ le samedi 23 avril à Anvers Central via Malines.

Info & inscription: heritage.historique@b-holding.be



Stad Blankenberge



INFORMATION

Office de Tourisme | Leopold III-plein | B-8370 Blankenberge | T 050 41 22 27
toerisme@blankenberge.be | www.spoorwegenvoortoeristen.be

Train à grande vitesse « THALYS PBKA »



Maintenant chez votre détaillant!

Pour le trafic à grande vitesse entre Paris, Bruxelles, Cologne (Köln) et Amsterdam (PBKA), les sociétés ferroviaires impliquées SNCF, SNCB, DB et NS s'accordèrent sur un véhicule commun. Avec leur livrée caractéristique rouge bordeaux et gris métal, ces trains à grande vitesse PBKA quadricourant représentent une déclinaison du TGV et sont vendus sous le nom de « THALYS ». Depuis le 14 décembre 1997, ils circulent entre Paris et Bruxelles, pour rejoindre ensuite Amsterdam ou Cologne.

Une rame est composée de deux éléments moteurs et de huit voitures intermédiaires. Les voitures intermédiaires sont reliées entre elles par des bogies Jacobs, formant ainsi une unité d'exploitation. Cinq des voitures intermédiaires (dont une avec bar) sont prévues pour les voyageurs de 2^{de} classe et trois pour la 1^{re} classe. Le Thalys, d'une longueur de 200 mètres, peut accueillir 377 voyageurs au total. Les véhicules ont entre temps été soumis à une cure de rajeunissement intense comprenant les innovations suivantes : un nouvel aménagement intérieur et un nouveau visage rouge ardent et argent – rappelant certes les anciennes couleurs du Thalys, mais avec de nouveaux éléments graphiques.



37791 Train à grande vitesse. Echelle H0.

Modèle réel : Train à grande vitesse THALYS PBKA de la firme belge Thalys International, Bruxelles, dans la version polycourant pour le trafic entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. 2 véhicules moteurs (TK1 dgTK2), 1 voiture intermédiaire (R1) 1^{re}/2^{de} classes, 1 voiture intermédiaire (R8) 2^{de} classe. Toute nouvelle livrée. Etat de service actuel 2010.

Modèle réduit : Rame de base à 4 éléments. Les deux véhicules moteurs (TK1 et TK2) sont motorisés. Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Position centrale de la motorisation régulée haute performance dans les deux véhicules moteurs. Respectivement 4 essieux moteurs entraînés via arbre à cardans. Bandages d'adhérence. Éclairage intérieur intégré de série. Fonctions permanentes de l'éclairage frontal à trois feux, des deux feux rouges de fin de convoi (inversion en fonction du sens de marche et de l'éclairage intérieur en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Commutation distincte du troisième feu frontal possible en mode numérique pour inversion selon réglementation française. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Véhicules moteurs et voitures intermédiaires respectivement reliés par un attelage fixe, avec attelages courts spéciaux à élongation variable. Alimentation en courant via le véhicule moteur respectivement en tête (en fonction du sens de marche). Les pantographes ne sont que mécaniquement fonctionnels (aucune alimentation électrique possible). Reproduction à l'échelle, le rayon minimal d'inscription en courbe est donc de 360 mm pour gabarit de libre passage dégagé. Longueur de la rame de base à 4 éléments 101 cm. La rame de base réf. 37791 peut-être combinée avec les coffrets voitures de complément réf. 43421, 43431 et 43441 pour l'obtention d'une unité réaliste à 10 éléments.

Vous trouverez ce modèle en version pour courant continu dans la gamme Trix H0 sous la réf. 22371.

Märklin 37791 € 469,95*

