

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

103

13^{ème} année
Mai 2011
Prix: € 7,95

RÉSEAU:
'RONET-LES-BAINS'
une gare-terminus dans le 'Nord'



P 209610

TEST ÉCLAIR: LA RAME THALYS 'PBKA' DE MÄRKLIN • **REPORTAGES:** 'RAIL' 2011 – 'ON TRAXS' – LA VAPEUR VIVE • **PRATIQUE:** L'ASSEMBLAGE DU 'CAFÉ DU NORD' DE KIT NORD • LA PATINE DE WAGONS DE MARCHANDISES • UN RÉSEAU À L'ÉCHELLE I SUR 1,2 M² • LA CONSTRUCTION D'UNE PLAQUE TOURNANTE MANUELLE • UNE GRANDE RÉVISION POUR LA SÉRIE 55 MÄRKLIN/TRIX • LE JOUR ET LA NUIT... (BIS) • **MINI-RÉSEAU:** 'WOLFS CREEK' • **DIORAMA:** 'MILTENBERG AM MAIN': DU ROMANTISME À L'ÉCHELLE N • **LA PAROLE AUX LECTEURS:** 'CHUFNEL REGIS' • **TRUC DE BOURSE:** 'SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN' • **RECENSION** • TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



rtbf

présentent

Dans le cadre de l'inauguration de la gare de Charleroi-Sud et de



Charleroi **25/26 juin**



LES TRAINS MINIATURES

entrent en gare

»» **Première mondiale**

www.trainclimbingcontest.com

Entrée : **3€/1€**

Samedi : 10h00 > 18h00

Dimanche : 9h00 > 17h00

Renseignements : +32 (0)474 52 03 98 www.lagare.be

Train Miniature

ART ^{DU} MODÉLISME



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

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

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

EDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an)
ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97
au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'.
Pour 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 Meta Media 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 104: 27/05



Le monde du modélisme ferroviaire est multiculturel...

En tant que rédacteur en chef, je me trouve chaque mois confronté à un éternel challenge: comment composer un magazine suffisamment varié et intéressant pour qu'il puisse intéresser le plus grand nombre de lecteurs ?

J'ai bien des idées et de nombreux souhaits, mais entre le rêve et la réalité, il y a parfois de la marge... Dans notre cas, ce ne sont pas des lois qui règlent ce problème – quoique la loi de la vexation universelle... – mais ce sont surtout des problèmes d'ordre pratique qui surgissent. Qu'est-ce qui est intéressant parmi les articles proposés cette fois-ci par les collaborateurs réguliers ou occasionnels ? Les illustrations sont-elles de qualité ? Quand les modèles annoncés par les fabricants seront-ils disponibles ? Qui est disponible pour aller faire un reportage ? Où en sont les projets annoncés ?...

La plupart du temps, tout s'arrange finalement, moyennant un jeu de puzzle et un peu de chance; nous réussissons ainsi à préparer un numéro à la fois varié et intéressant pour la fin du mois, de façon à ce que vous puissiez l'attendre dans votre boîte aux lettres ou chez votre libraire quinze jours plus tard. Pour moi aussi, il s'agit alors d'un moment poignant : c'est en effet le moment de la vérité, celui où je vois pour la première fois l'ensemble de tous les articles imprimés. Est-ce que tout correspond bien comme c'était prévu ? L'impression n'est-elle pas trop claire ou trop sombre ? La composition et l'ordre de succession des articles sont-ils corrects ? Ces derniers ne sont-ils ni trop longs, ni trop courts ? Toutes des questions qui ne reçoivent une réponse qu'à partir du moment où vous avez le magazine en mains et que vous pouvez le feuilleter.

Bien entendu, je suis toujours curieux des réactions des lecteurs et vos remarques publiées sur le forum TMM sont lues avec attention. La plupart du temps, je constate alors que nous sommes 'dans le bon', même si certains avis discordants se font parfois entendre, mais il s'agit alors souvent d'une question de goût. Or, les goûts et des couleurs ne se discutent pas, c'est bien connu... De temps à autre pourtant, nous sommes parfois en plein brouillard, mais comment pourrait-il en être autrement : notre réseau GPS choisit parfois aussi un mauvais itinéraire...

Lors de l'élaboration du magazine, je me pose quand même à chaque fois la même question: «Que veut le lecteur?» Pour répondre à cette question, il faudrait toutefois savoir... qui est ce lecteur. Et c'est ici que le bât blesse, car un lecteur... n'est pas l'autre. Cela m'est à nouveau apparu comme une évidence pas plus tard que lors de ma récente visite à l'exposition 'Rail' 2011.

Cette expo (dé)montre en effet que la grande famille des amateurs modélistes ferroviaires est tout sauf une famille homogène. Et c'est heureux. On y dénombre des collectionneurs, des bricoleurs, des férus de circulations, des gens qui jouent 'au petit train', des constructeurs, des compteurs de rivets, des modélistes de salon, des rêveurs, des visionnaires, des modélistes en devenir, etc. Et ne parlons même pas des différentes échelles ou des prototypes qui attirent l'un modéliste plutôt qu'un autre. Or, toutes ces approches se valent, et ce n'est pas à nous d'établir une échelle de valeur sur telle ou telle manière de vivre le hobby du modélisme ferroviaire, du moment qu'on en éprouve du plaisir, bien entendu...

Et pourtant, nous essayons chaque fois de produire un magazine pour ce petit monde du modélisme ferroviaire tellement 'multiculturel', dans lequel chacun trouvera bien quelque chose qui l'intéressera, qui lui sera utile, ou encore qu'il trouvera passionnant. Bref, un magazine attendu avec impatience, mois après mois. Mission accomplie pour ce numéro? Je le lirai sans faute sur notre forum...

*Guy Van Meroye***Cher lecteur,**

Suite à des raisons techniques et d'organisation, la date de parution du 'Train Miniature Magazine' sera reportée à la fin de chaque mois, à partir du prochain numéro. Ceci veut dire concrètement que le prochain numéro – celui du mois de juin – sera disponible en librairie à partir du 27 mai, au lieu du 14 mai.

Les abonnés auront toutefois déjà reçu leur numéro par la poste, quelques jours auparavant. Toutes les dates de parution ultérieures seront également reportées au vendredi qui se situera le plus prêt du 1er du mois de parution. Nous espérons que cette première – et unique – attente supplémentaire de quinze jours qui vous sera imposée ne vous perturbera pas trop et vous souhaitons déjà beaucoup de plaisir à la lecture du présent numéro.

La rédaction

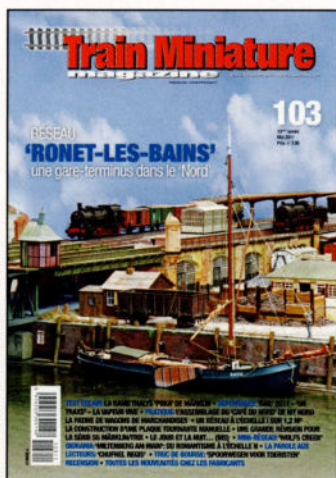


Photo Gerard Tombroek

'Hamburg Ericus', l'œuvre maîtresse de Winfried Schmitz-Esser, fut certainement un des points forts de 'Rail' 2011.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
COURRIER DES LECTEURS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS	PAGE 9
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 17
TEST ÉCLAIR: LA RAME THALYS 'PBKA' DE MÄRKLIN	PAGE 18
RÉSEAU: 'RONET-LES-BAINS', UNE GARE-TERMINUS DANS LE 'NORD'	PAGE 22
PRATIQUE: L'ASSEMBLAGE DU 'CAFÉ DU NORD' DE KIT NORD	PAGE 28
PRATIQUE: UNE GRANDE RÉVISION POUR LA SÉRIE 55 DE MÄRKLIN	PAGE 32
MINI-RÉSEAU: 'WOLFS CREEK'	PAGE 34
PRATIQUE: LA PATINE DES WAGONS DE MARCHANDISES	PAGE 40
REPORTAGE: LA VAPEUR VIVE	PAGE 44
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	PAGE 47
REPORTAGE: 'RAIL' 2011	PAGE 48
LA PAROLE AUX LECTEURS: 'CHUFNEL REGIS'	PAGE 52
REPORTAGE: 'ON TRAXS'	PAGE 56
PRATIQUE: LA CONSTRUCTION D'UNE PLAQUE TOURNANTE MANUELLE	PAGE 62
PRATIQUE: LE JOUR ET LA NUIT... (BIS)	PAGE 70
PRATIQUE: UN RÉSEAU À L'ÉCHELLE 1 SUR 1,2M²	PAGE 72
DIORAMA: 'MILTENBERG AM MAIN', DU ROMANTIQUE EN N	PAGE 78
RECENSION	PAGE 80
TRUC DE BOURSE: L'EXPO 'SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN'	PAGE 81
AGENDA & PETITES ANNONCES	PAGE 82

TEST ÉCLAIR: La rame Thalys PBKA de Märklin

Avec sa rame Thalys 'PBKA', le tandem Märklin/Trix propose désormais un modèle qui a un grand retentissement international et qui, espérons-le, figurera sur la liste des modèles désirés par de nombreux modélistes belges, néerlandais, allemands et français. La rame Thalys PBKA fait en effet partie actuellement du paysage ferroviaire quotidien de ces quatre pays. Apprenez-en plus sur le modèle et sur son véritable modèle, à partir de la page 18.



18

RÉSEAU: 'Ronet-les-Bains', une gare-terminus dans le 'Nord'

Nous sommes vers la fin des années '50, 1958 ou 1959. Sur la cour de la gare, quelques automobiles de cette époque : les 203, une 'traction'... Des plaques publicitaires émaillées décorent encore les murs. Le long des quais, des voitures voyageurs, pour la plupart à portières latérales, portent le chiffre 3 de la classe laborieuse, pourtant abolie en 1956. La vapeur est toujours bien présente, même si un fringant locotracteur vient lui enlever quelques prestations. La gare de 'Ronet-les-Bains' est le terminus d'une courte antenne à voie unique, embranchée sur la ligne Calais - Boulogne, à moins que l'on ne soit quelque part entre Lille et Saint-Omer... Faites un bond dans le temps, à partir de la page 22.



22

PRATIQUE: L'assemblage du 'Café du Nord' de Kit Nord

Pour son 3ème bâtiment civil, Lazlo Osi - le dynamique chargé d'affaires de la société 'Kit Nord' - a littéralement franchi les frontières. Dans le petit village de Formerie (dans le Nord de la France), il a repéré une maison de coin avec un café, qui pouvait convenir pour une reproduction en miniature. Cet édifice a été baptisé 'Café du Nord', puisqu'il fallait bien lui donner un nom... Ce kit a remporté en 2010 à la fois le premier prix des lecteurs de 'Train Miniature Magazine' et de Febelrail, dans la catégorie 'Accessoires pour réseaux'. Une raison suffisante pour nous rendre également... au café, en page 28.



28

MINI-RÉSEAU: 'Wolfs Creek'

Avec son mini réseau américain, René Wolf a remporté une belle 5ème place, lors de notre 2ème Concours de mini réseaux. L'idée d'un nouveau petit réseau d'exposition dans une échelle hors-norme s'était déjà faite jour lorsque l'annonce du concours constitua un bel encouragement pour sa construction. Vous pouvez lire le récit de 'Wolfs Creek', en page 34.



34

PRATIQUE: La fabrication d'une plaque tournante manuelle

Jean-Luc Hamers, collaborateur de notre revue, a débuté la construction d'un réseau modèle datant de l'époque I, où la fabrication 'maison' occupe une position centrale. Une des premiers éléments qu'il a réalisés est une petite plaque tournante commandée manuellement pour le virage des petites locos d'époque I. Comment construire une telle plaque? A lire en page 62.



62

RESEAU: Un réseau à l'échelle I sur 1,2 m²!

Celui qui participe au Concours de mini-réseaux avec un projet reproduit à une échelle plus grande que le H0/00 ne dispose lui aussi que d'une superficie maximale de 1,2 m², qui est déjà à peine suffisante pour un réseau à l'échelle H0, nous direz-vous. Pas pour nos amis du PAJ, qui ont relevé le pari de construire un réseau géant à l'échelle I, sur à peine 1,2 m². Sans compter le fiddle-yard, reconnaissons-le: ce dernier couvre une superficie de 0,6 m² supplémentaire, la superficie totale du réseau étant ainsi d'un peu moins de 2 mètres carrés. De l'échelle I pour une petite salle de jeu: à voir en page 72.



72

C-tracccs

Nieuw - Nouveau
 Lasergesneden Hoevedeuren en Vensters
 Portes de Ferme et Fenêtres coupées au laser

Made by C-tracccs

*Binnenkort
 Kleine hoeve met stal
 Bientôt
 Petite ferme et étable*

real keyhole !!!



Webshop : www.C-tracccs.be

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

Silhouette

Le lien à la nature
miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
 haut de gamme
 et des produits de décor exclusifs

Dreamcollection

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

DISPONIBLE

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

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

**EXPOSITION TRAINS MINIATURES
 MOBOV A 30 ANS
 TRAIN
 TRAM, BUS**



DIX RESEAUX - DEMONSTRATIONS
 14 et 15 mai 2011 de 10h à 17h
 CC Bouckenborgh (au bout de la drève)
 Bredabaan 561 2170 Merksem (Anvers)
 Info: www.mobov.be - 03 2372764 - 0486 316404

FERIVAN
 Modelbouw



Production Tram & Bus Vente & Avis

Nous sommes présents à :
 Modelspoor Expo, Casino Blankenberge, Weekend de Pâques 2011
 Exposition Mobov le 14 et 15 mai 2011, Kasteel Bouckenborgh, Merksem

Fernand Vanhoey
 Postbus 55
 B-2170 Merksem

info@ferivan.be
www.ferivan.be
 Tel. 03.383.11.17

Les lettres publiées dans cette rubrique ne reflètent que le point de vue de leur auteur, dont le nom et l'adresse doivent être mentionnés. En effet, des lettres anonymes ne seront pas publiées. Même si la lettre a été envoyée par e-mail, le nom et l'adresse de l'auteur de la lettre doivent être renseignés. Ces données personnelles peuvent toutefois être omises, si les circonstances l'exigent. La rédaction se voit parfois obligée de faire une sélection dans les envois, voire de raccourcir la teneur d'une lettre. Les lettres non publiées ne seront traitées individuellement que si leur contenu l'exige absolument.

Vos lettres sont à envoyer à l'adresse suivante: 'Train Miniature Magazine', Oude Leeuwenrui 8/2, 2000 Antwerpen ou par e-mail à l'adresse modelspoor@thinkmediamagazines.be.

Un projet de réseau

J'aimerais bien voir paraître un article dans ce magazine qui expliquerait comment concevoir un plan de réseau, à la fois beau et réaliste. Ce devrait être de préférence un article consacré à de l'info pratique. La conception d'un tel plan constitue pour moi un véritable calvaire. Si d'aventure, un tel article avait déjà été publié, dans quel numéro était-ce?

Ludwig Dries, Zoersel (via le forum MSM)

Dans notre TMM 66, Gerolf Peeters a expliqué comment aborder la conception d'un plan de réseau. Dans le n° 104 ensuite, nous avons publié un projet de réseau pour lequel une grande importance a été consacrée à la phase des plans. Avec un peu de patience, vous pourriez enfin relire tous les plans de réseaux publiés dans TMM au fil des ans: cela vous aidera sans doute. Un index de tous les articles parus peut être consulté sur notre site web (GVM).

Le courrier des lecteurs

Ce qui me gêne le plus dans l'éditorial, c'est... son existence même. Quant à la rubrique 'Courrier des lecteurs' – du remplissage de pages réalisé gratuitement grâce aux lecteurs – elle a migré vers notre forum, après dix ans: c'est un beau forum, très actif.

Il faut plus développer toute une série de sujets. Même des sujets qui débouchent sur leur propre existence, distincte de la revue. Renvoyer les nouveaux lecteurs à la recherche de références vers des 'plans B'. Susciter l'inspiration pour les numéros prochains, tant du point de vue sujets qu'auteurs.

Revenir dix ans en arrière, pour remplir à nouveau les pages à bon compte? Des milliers de lecteurs ne vont jamais sur internet? La fin justifie-t-elle ces moyens? De vraies lettres exercent une véritable attirance, c'est exact. Mais cela s'arrête là. J'ai quelque part aussi une petite boîte pleine de lettres d'amour, qui date d'un autre âge... Mais notre hobby et notre magazine sont



Train Miniature Magazine
Oude Leeuwenrui 8/2
2000 Antwerpen

plus aidés en cela par son fameux forum, où aucune rédaction ne vient faire du 'copier/coller'...
Guy! Nous sommes en 2011, tu sais! (l'année où TMM a sorti un si beau calendrier...). Cela a ses avantages, mais aussi ses inconvénients...

Marc Goovaerts, Antwerpen (via forum MSM)

Regardez: c'est justement ce que nous voulons susciter au moyen de cette rubrique: la critique d'un lecteur. La rédaction ne dispose pas d'assez de 'feedback', comme elle le voudrait. Même un simple petit mail semble être pour certains un pas insurmontable. Tout comme une troupe de théâtre se défoule au cours de ses représentations, nous éprouvons du plaisir lors de la réalisation de notre magazine, et tout autant que ces acteurs, nous sommes extrêmement attentifs aux réactions de notre public. Finalement, ce n'est pas pour nous que nous faisons tout cela...

Heureusement que nos deux forums (de MSM et de TMM) suscitent d'intéressantes discussions, à chaque parution d'un numéro. Et j'en profite pour 'faire la réclame' de ces fameux forums. Il ne vous en coûtera rien de les lire, pas même d'y participer: il vous suffit de demander un code d'utilisateur. De nombreux talents se livrent avec plaisir sur ce site, les problèmes les plus difficiles y sont résolus, les plus belles photos y sont quotidiennement publiées. Bref: le forum est le prolongement idéal de notre revue. Hélas! Cinq pour cents à peine des lecteurs s'y rendent, selon nos estimations. La présente rubrique concerne donc... 95% de nos lecteurs. Elle n'est donc pas du 'remplissage de pages'. Nous disposons d'ailleurs de suffisamment d'articles et de matière pour tenir encore très longtemps! Guy l'a dit, dans son éditorial: notre hobby recouvre de nombreuses facettes, tandis que nous essayons de contenter tout le monde. Des critiques et de nouvelles idées sont néanmoins toujours les

bienvenues. Voire un coup de pied au derrière, à l'occasion...! (LD)

Des CD

Ne serait-ce pas une bonne idée que de joindre à la revue un CD qui reprendrait des photos de réseaux réalisés par nos lecteurs? D'autres revues le font bien (de temps à autre). C'est très informatif. Et cela ajouterait une dimension à notre revue.

Marc D. B., Vorst-Laakdal (via le forum MSM)

Nous avons déjà pensé à des 'extras', comme un CD, par exemple. Il ne faut toutefois pas oublier que sa production prend énormément de temps et nécessite beaucoup d'énergie et d'argent. Or, nous voulons que le magazine reste accessible au plus grand nombre de nos lecteurs. De temps à autre, nous réussissons à leur proposer un petit 'extra' (comme le calendrier joint à notre numéro 100) et nous continuerons dans cette voie. Et à la rédaction, nous ne sommes pas aveugles: nous voyons bien l'évolution technique qui est en cours. C'est la raison pour laquelle nous essayons déjà de temps à autre de proposer un 'extra' par voie électronique. Sur notre site web rénové (www.modelspoormagazine.be) qui vient de souffler sa première bougie, ceci dit en passant, vous pouvez déjà en découvrir un bon nombre, qui forment un joli complément à la version 'papier' de notre revue. On peut y trouver des plans des montages décrits, des photos supplémentaires qui n'ont pas été publiés, et même des petits films de pratiquement tous les réseaux ayant été exposés lors de 'On traXS' et de 'Rail' 2011. Sur notre site web, vous pouvez également consulter l'index complet des articles publiés dans TMM, toutes les données chiffrées des ventes sur eBay, un agenda, des pages et des liens qui suivent l'actualité de près. Cela dit, toutes autres propositions d'extras sont toujours les bienvenues... (LD)

TECHNO  HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

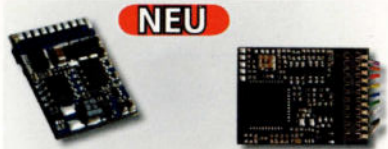
Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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



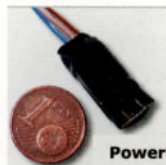


NEU

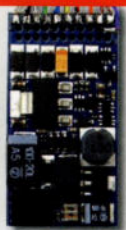
LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



PowerPack pou LokPilot & LokSound



LokSound V4.0

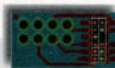
by ESU
RailCom plus

Nouveautés ESU pour 2011



Loconet adaptateur: L.Net pour uw ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652



ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge
et dépedance

Schienenreiniger

ER-decor

hobby trade



à bientôt : expo
à Blankenberge
le 23-24-25 avril 2011

SPOORWEGEN voor TOERISTEN



T	S	D
train	service	danckaert

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

Nouveau 2011

kibri®

**Rédition:
Les gares belges de Kibri®**

**39529
Gare "Mignault"**



**39379
Gare "Remicourt"**



26093 - Plasser & Theurer bourreuse Infrabel

Motorisé, avec gyrophare LED et décodeur RailCom (DCC / Motorola).
Lht: 265 mm. Boîtier pour attelage NEM. Modèle fonctionnel pour système à deux rails.

26095 - Plasser & Theurer bourreuse Strukton (NL)

Motorisé, avec gyrophare LED et décodeur RailCom (DCC / Motorola).
Lht: 265 mm. Boîtier pour attelage NEM. Modèle fonctionnel pour système à deux rails.



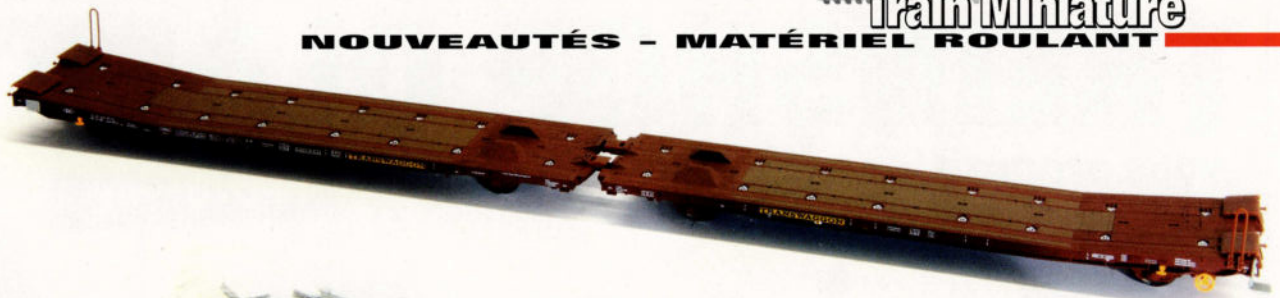
26098

Version pour système à trois rails



26099

Version pour système à trois rails



HOBBYTRADE

Un 'Laads 800B' de TWA

Hobby Trade a commencé à commercialiser son nouveau wagon double à ranchers du type 'Laads 800B'. Celui-ci appartient à Transwagon TRW et date de l'époque V. Ces wagons sont entre autre utilisés pour assurer le transport de grands véhicules ainsi que de machines

agricoles. L'armée néerlandaise utilise aussi ces wagons pour ses transports militaires. Ce modèle a été fabriqué très solidement. Il a été pourvu de mécanismes d'attelages courts selon la NEM 362, qui fonctionnent correctement. La longueur totale de l'engin s'élève à 325 mm.

Deux sachets contenant des pièces détachées à installer par vos soins sont disponibles dans la boîte. Trois numéros de matricule distincts de ce modèle de Hobby Trade sont proposés (réf. 41251 à 53). (GVM)



PB MESSINGMODELBOUW

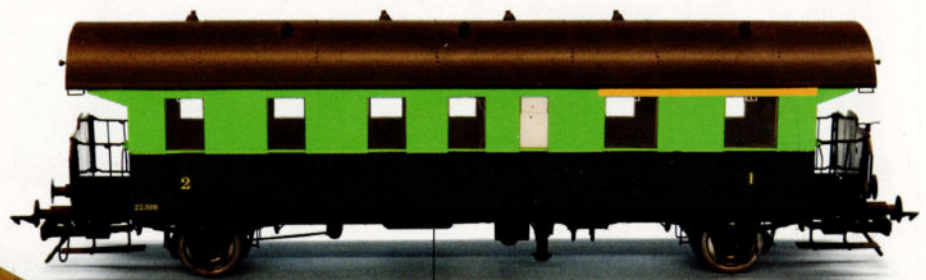
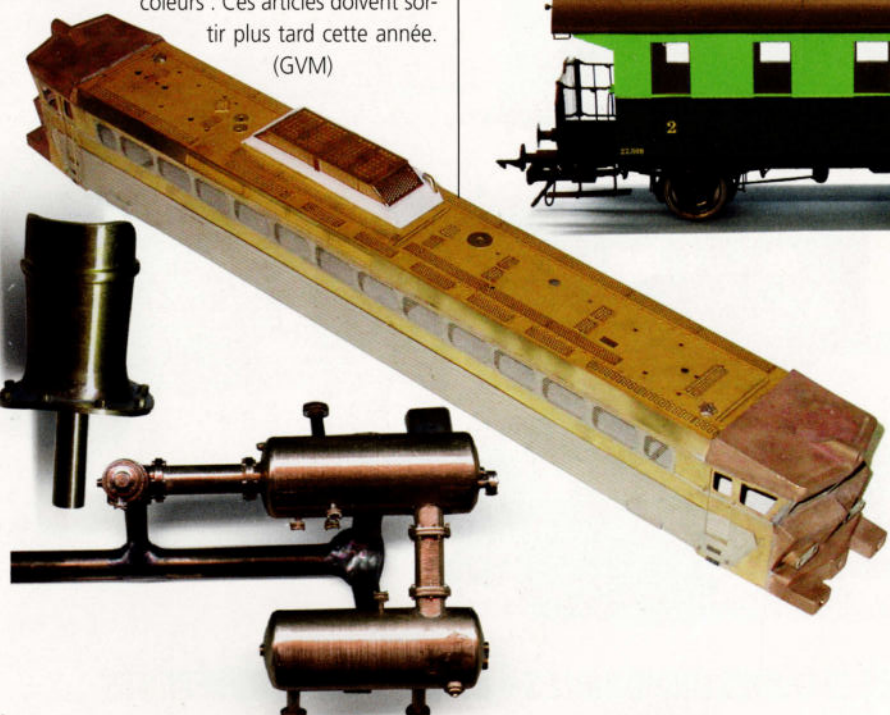
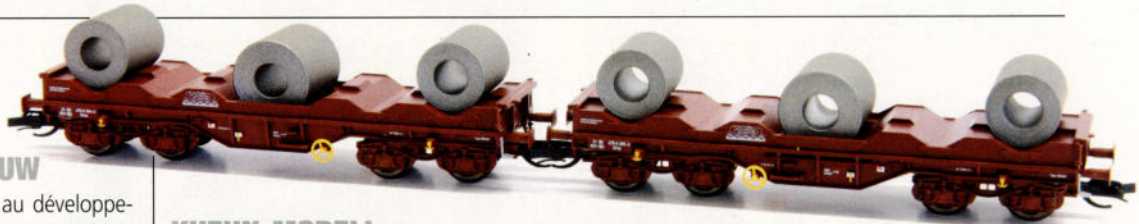
Paul Bellon travaille assidûment au développement de son offre à l'échelle zéro: il développe actuellement un modèle de la locomotive électrique série 18 de la SNCB à cette échelle. La photo montre un prototype de la caisse de la locomotive. Le toit ainsi que les faces d'about du modèle de production seront fraisés dans le laiton, plutôt que moulés. Ce modèle ne devrait pas être commercialisé avant la fin de l'année. Outre ces modèles 'prêts à l'emploi' à l'échelle 0, PB Messing Modelbouw sort aussi à cette échelle des accessoires pour des locomotives à vapeur belges, tels qu'une cheminée belge avec visière, un préchauffeur ACFI, une cheminée à étouffoir ou sifflet et des soupapes de sécurité. Ces accessoires s'adressent aux modélistes 'bricoleurs'. Ces articles doivent sortir plus tard cette année. (GVM)

KUEHN-MODELL

Un wagon du type 'Shis'

La sortie à l'échelle TT d'un modèle belge est assez exceptionnelle: ce wagon permet le transport de rouleaux de plaques d'acier. L'échelle TT (1:120) est intermédiaire entre les échelles N (1:160) et H0 (1:87). Kuehn-Modell tente de prospecter le marché belge en proposant l'un de ses wagons. Ce set de deux wagons 'Shis' qui a été annoncé l'an dernier est disponible depuis peu (réf. 51230). Ces wagons ont été fabriqués

en plastique. Ils sont chacun chargés de trois rouleaux uniformément répartis sur les cinq berceaux. Ces wagons en livrée brune ont été pourvus de mécanismes d'attelages courts selon la NEM 358. Deux matricules distincts sont disponibles. Il s'agit de modèles d'époque V. Il est aussi prévu que ce même wagon sorte plus tard dans les couleurs vertes de 'B-Cargo': il s'agira d'un type 'Shimmns' datant de l'époque V. (GVM)



LENZ - MTE

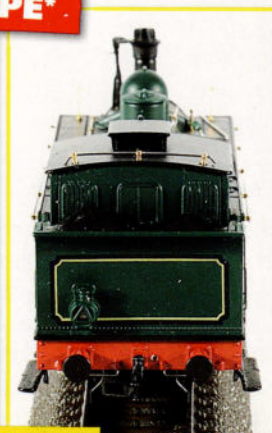
Des 'boîtes à tonnerre'

Les 'boîtes à tonnerre' allemandes sont disponibles chez Lenz à l'échelle 0, depuis quelques années déjà. Ces voitures se sont retrouvées en Belgique au titre de réparation pour dommages de guerre et ont été mises en service à l'époque III jusque dans les années 1950. Elles se caractérisaient par une livrée verte bicolore. Ces voitures sont actuellement disponibles dans cette livrée chez Mini Train Expo à Blankenberghe. Le surcoût à payer pour ces voitures est limité. Elles sont pourvues de série d'un éclairage intérieur et comportent un intérieur très joliment détaillé. (GVM)

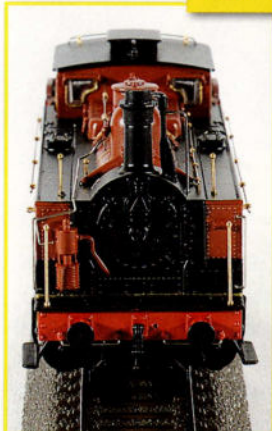
TREINSHOP OLAERTS

vous propose

PROTOTYPE*



la locomotive à vapeur type 53 en métal



1. Livrée brune 1904-1934

2. Livrée verte 1934-1955 avec filets jaunes

3. Livrée verte 1955-1966 sans filets jaunes

Prix à partir de € 329 (DC) et € 349 (AC)

*Modèle ni définitif, ni contractuel



**les voitures L SNCB
Toutes les versions
sont disponibles**



VERSIONS DATANT DE TOUTES ÉPOQUES DISPONIBLES • 80 MATRICULES DIFFÉRENTS

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



B-MODELS

Ces deux sets qui comportent chacun deux wagons porte-conteneurs gris du type Sgns(s) des CFF Cargo sont une nouveauté dans la gamme de B-Models (réf. 45112 et 45116). (GVM)



PIKO

Une BR 41

Les locomotives à vapeur Piko n'ont rien à envier à celles des autres grandes marques bien ancrées sur le marché. Piko ne se contente pas de proposer des prix attractifs: tant le détaillage que les bonnes qualités de roulement équivalent l'offre de la concurrence. Cette lourde locomotive à vapeur BR 41 immatriculée 41 1150-6 et actuellement stationnée au Musée des Chemins de fer de Bavière en est la parfaite illustration (réf. 50125). Cette loco est accouplée à un tender à charbon et se caractérise par un emblage finement détaillé. Un moteur à cinq pôles à double volant d'inertie a en outre été intégré dans la locomotive. Ce modèle d'époque V a enfin été équipé de phares avant à trois feux. (GVM)



PIKO

Un 'Eas' Nacco

Piko s'investit aussi à l'échelle G (1:22,5). Cette échelle convient parfaitement à un réseau de jardin. Pour ce faire, les matériaux résistent aux intempéries, tel que la pluie ou le vent. Ce wagon tombereau ouvert du type 'Eas' en livrée bleue appartient à la société de leasing Nacco. Il a été construit en plastique et a été pourvu de bogies Y25. Il est possible de transformer sa livrée en une livrée belge. (GVM)



GOOVER MODELS

Des modèles néerlandais

Goover Models tente aussi de s'implanter sur le marché néerlandais. Les premiers modèles annoncés sont les autorails DH1 et DH2. Il était déjà possible d'admirer les prototypes très prometteurs de cet autorail à l'occasion de 'Rail' 2011. Ces modèles seront pourvus d'un moteur central à deux volants d'inertie qui entraînent tous les essieux. Ils seront disponibles tant en version courant continu qu'alternatif, ainsi qu'en version digitale ou analogique, avec module sons. Ces modèles devraient sortir au quatrième trimestre de 2011. Il est prévu que les rames diesel SM90 et DM90 sortent plus tard.

Goover Models prévoit aussi de sortir du matériel tracté néerlandais, tel que les voitures 'plan K', la voiture-pilote Benelux, ainsi que des voitures à trois essieux HSM en bois. Dans la gamme des bâtiments, un modèle découpé au laser d'un bâtiment de gare Waterstaat du type 4 a été annoncé. (GVM)



MARKLIN

Un wagon nettoyeur en voie 1

Les grandes échelles nécessitent aussi l'utilisation d'un wagon nettoyeur pour garantir la sécurité et la bonne prise de courant des locomotives. Ce wagon nettoyeur de rails Märklin se caractérise par la présence de deux éléments de nettoyage flexibles entre les essieux. La

poussière et les traces d'usure sur les rails sont ainsi éliminées (réf. 58268). Pour fabriquer ce wagon, Märklin s'est basé sur un wagon fermé Gmhs 53 de la Deutsche Bundesbahn. Les deux éléments de nettoyage ont été montés sur roulements. (GVM)



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 "



HERPA ROCO

Van Dieren Maritime

Van Dieren Maritime B.V. est un transporteur logistique international spécialisé dans le transport intermodal rail-route. Cette société a établi son siège principal aux Pays-Bas. Elle assure quotidiennement quatre trains-navettes avec ses propres camions entre l'Allemagne et

la Suède. Herpa sort un set composé de deux wagons-remorques 'Huckepack' de Roco, d'un tracteur et de trois remorques bâchées, en collaboration avec Roco. Le parc de ces remorques bâchées qui sont à disposition de Van Dieren Maritime compte 280 exemplaires.

Le chargement peut être effectué via le côté latéral ou par le dessus. La charge brute de ces remorques 'Huckepack' peut atteindre 28 tonnes. Ce set est proposé en 250 exemplaires. (GVM)

KATO

Des voitures-couchettes ÖBB pour le 'Wien-Ostende Express'

Suite à l'initiative de son distributeur allemand pour l'Europe Lemke, Kato vient de sortir les modèles des voitures-couchettes du type UIC-X des ÖBB à l'échelle N. Les exemplaires réels ont été fabriqués en 1976 par le constructeur autrichien Jenbacher Werke. Celui-ci avait acquis la licence de fabrication des constructeurs des voitures-couchettes RIC suisses du type UIC-X. Ceci explique la forte ressemblance entre les voitures-couchettes des ÖBB et celles des CFF.

Kato a sorti deux articles différents. Le set 23211 contient deux voitures dont la caisse a été peinte en bleu. Les deux voitures de ce set se différencient par la livrée de leur toit. Le toit de l'une des voitures est de couleur ivoire: il s'agit de la couleur d'origine. La deuxième voiture possède un toit gris. Etant donné que la couleur ivoire était très sujette à la saleté, il a fallu modifier la couleur du toit de ces voitures après quelques années à peine.

Ces voitures sont également disponibles à l'unité sous la référence 23214. Ce modèle arbore la livrée de ces voitures-couchettes à la fin des années quatre-vingt, à savoir gris clair avec une bande bleue autour des fenêtres.

Comparé à l'ancien modèle que Kato a fabriqué il y a une vingtaine d'années pour le compte d'Hobbytrain, il faut remarquer une nette amélioration de la livrée et des inscriptions. A noter aussi que les nouveaux modèles Kato sont pourvus de série d'un éclairage intérieur. Toujours en comparaison avec l'ancien modèle, nous avons enfin remarqué



que l'embranchement était cette fois correct et que la marche inférieure était rabattable.

Malgré cela, nous avons relevé quelques défauts. Les voitures ont été montées sur des bogies du type Schlieren, au lieu de bogies Minden-Deutz 36. C'était déjà le cas de l'ancien modèle d'Hobbytrain. Les deux prises d'air pour la ventilation ont été disposées entre les fenêtres, comme c'est le cas sur les voitures CFF. En réalité, les voitures-couchettes des ÖBB ne comportaient qu'une seule prise d'air beaucoup plus grande, sous la fenêtre de l'un des compartiments.

Pour des raisons économiques, Kato n'a manifestement pas souhaité créer des nouveaux moules de caisse et de bogies, qui auraient permis de reproduire ces voitures-couchettes ÖBB plus fidèlement. En dépit de ces défauts, ces voitures-couchettes intéresseront sans nul doute de nombreux modèles de plusieurs pays. Ces voitures ont en effet été incorporées au début de leur carrière dans les trains de nuit les plus prestigieux à destination de

l'Autriche. Les ÖBB fournissaient alors les voitures qui entraient dans la composition de ces trains.

Les amateurs belges de l'échelle N pourront les mettre en service sur l'Ostende-Wien Express. Les amateurs néerlandais peuvent opter pour le Holland-Wien Express. Les rames de ces trains comportaient aussi des voitures Eurofima de première et de deuxième classe des ÖBB, ainsi qu'une voiture-lits du type MU.

Il faut aussi mentionner que ces voitures-couchettes UIC-X des ÖBB construites en 1976 ont été rapidement remplacées par un nouveau type fabriqué à partir de 1981. Ces nouvelles voitures ressemblaient fortement à celles construites cinq ans plus tôt. Elles ne comportaient en revanche plus que neuf compartiments au lieu de dix. Etant donné la fourniture de ces voitures plus confortables, les voitures de 1976 ont été rapidement incorporées dans des trains de nuit moins prestigieux, voire même été utilisées comme véhicules de renfort. (BM)



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

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

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



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

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

Heures d'ouverture:

Lu & ma: fermé
Me & je & ve: 14h à 18h
Samedi: 10h à 12.30h - 14h à h
Dimanche: 10h à 12h
ou sur rendez-vous

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

Retrouvez nos promotions sur pierredominique.com



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
Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

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 15 000 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 30/09/05 source greffe)

Règlements acceptés : Cartes bancaires Visa, Mastercard/Eurocard Virement bancaire

JOUEF HO



- Réf HJ2073 Vapeur 141 R 1187 SNCF 299€
- Réf HJ2074 Idem Digital sound 439€
- Réf HJ2075 Idem AC / 3 rails 349€
- Réf HJ2104 Vapeur 141 R 1173 fuel SNCF (plaque Mistral) 299€
- GROSSE PROMO EXCLUSIVE JOUEF A CES PRIX !**
- Réf HJ2014 BB126005 Ep V 199€ 149€
- Réf HJ2047 BB 66200 149€ 129€
- Réf HJ2042 CC7155 Mistral 199€ 139€
- Réf HJ4013 voit RIB Transilien 39€ 19€
- Réf HJ4041/4042 4 voit DEV inox 179€ 124€
- Réf HJ4042 seul 3 voit DEV inox 125€ 99€

ELECTROTREN HO



- Réf 2204 Autorail X2478 169€ 129€
- Réf 2204D Idem digital 212€ 169€
- Réf 2206 Autorail X2440 169€ 129€
- Réf 2206D Idem digital 212€ 169€
- EN EXCLUSIVITÉ À CES PRIX !**
- Réf 2814 CC 64026 ver. 215€ 169€
- Réf 2138 ABJ3 toit crè. 169€ 94€

RIVAROSSI HO

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

RIVAROSSI SPÉCIAL CIWL

- Réf HR4010 cof 3 voitures toit crème (1 fourgon +2 lits) 159€ 119€
- Réf HR4077 cof 2 voitures Pullmann toit gris Flèche d'Or 149€ 109€
- Réf HR4089 cof 3 voit CIWL 2 lits + 1 fourgon toit blanc 199€ 139€
- Réf HR4090 voiture Pullmann toit blanc 87€ 59€
- Réf HR4100 cof 3 voitures toit gris (1fourgon + 1 salon + 1 lits LX) 199€ 139€
- Réf HR4016 cof 3 voitures lits type MU des FS 149€ 119€
- Réf HR4001 cof 3 voitures UIC toit gris FS 115€ 99€
- Réf HR4101 voit lits CIWL type LX à toit gris 79€ 59€
- Réf HR4102 voit lits CIWL type MU 79€ 59€
- Réf HR2038 Loco manœuvre verte foncée FS motor. inter. digital 169€ 69€
- Réf HR2072 Deux locos manœuvre FS motor. inter. digital 199€ 115€
- Réf HR2080 Locomotive de manœuvre verte claire FS motorisée avec interface digital 109€ 69€

VITRAINS HO



- Réf 2162 Locomotive électrique Serie 16 N°1602 SNCB 179€ 124€
- Réf 2163 N°1602 179€ 117€
- Réf 2167 N°1607 195€ 117€
- Réf 2168 N°1608 195€ 122€
- Réf 2169 N°1603 189€ 122€
- Réf 2171 N°1601 179€ 117€
- Réf 2173 N°160.022 179€ 117€

MAKETTE HO

- Réf 4782 Wag plat RS Fbd CFL 26€
- Réf 4783 Wag plat RS TYPE 1222B SNCB 26€

HERPA HO

- Réf 024525 Renault 16 bleue 4€
- Réf 024556 Renault 5 métal 9€
- Réf 024557 Renault 5 orange 8€

NOREV HO

- Réf 511130 Renault Kangoo 7€

MAKETTE/ COLLEC' CIT' HO



- Réf 8001 Citroën DS Présidentielle Chaperon 29€
- Réf 8002 Citroën BX 4Tc év. 32€
- Réf 8004 Citroën traction avant 22CV coupé 28€

RIVAROSSI HO

Réf Hr4136 Coffret de 3 voitures «Flèche d'or» 169€ 129€

REE MODELES HO

- Réf WB065 plat OCEM 29 MT 24€
- Réf WB066 plat OCEM 29 24€
- Réf WB080 plat VB marron clair 24€
- Réf WB083 plat OCEM 29 VB 24€
- Tarif dégressif à la quantité (voir conditions sur notre site)**
- Réf WB050 plat UFR SNCF + rem. Paris-Turin 45€
- Réf WB051 Idem + rem. Sobotraf Dijon 45€
- Réf WB052 Idem + rem. Bourgey Montreuil 45€
- Réf WB053 Idem + rem. 45€
- Réf WB054 Idem 45€
- Réf WB055 Idem + rem. Pavési 45€
- Réf WB056 Idem + rem. 45€
- Réf WB057 Idem 45€
- Disponible en mai**
- Réf WB068 Idem + rem. STG 45€
- Réf WB069 Idem + rem. transport Pavési 45€
- Réf WB070 Idem + rem. STEF 45€
- Réf WB071 Idem 45€
- Réf WB072 Idem + rem. Alamasse et Cie 45€
- Réf WB073 Idem + rem. Henri Walbaum 45€
- Réf WB074 Idem + rem. STEF 45€
- Réf WB075 Idem + rem. Gervais 45€

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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.

1098_0124_TMM_ModeltreinParadise



LS MODELS

Des voitures-lits du type 'WLABmee' à l'échelle N

Il s'agit des premiers modèles des voitures-lits du type 'WLABmee' qui sont équipées de l'airco et de bogies interchangeable. Elles sont aptes à rouler à 200 km/heure. Ces voitures ont été construites en majorité entre 1994 et 1996. Elles font partie des effectifs des chemins de fer russes (RZD). LS Models a excellemment reproduit ce type de voiture-lits aux échelles H0 et TT. Le modèle à l'échelle N est tout aussi bien réussi. LS Models propose cette voiture-lits en différentes versions. Trois sets comprenant chacun deux de ces voitures-lits RZD sont disponibles dans les différentes livrées.

Hormis ces sets de voitures-lits RZD, il est aussi possible d'acquérir séparément des voitures-lits du même type appartenant aux chemins de fer biélorusses, slovaques, ukrainiens et lituaniens. Une voiture-prototype immatriculée à l'ex-Deutsche Reichsbahn est aussi disponible.



Nous rappelons aux amateurs belges de l'échelle N que les voitures-lits RZD ont été mises en service dans l'Ost-West Express qui a relié Moscou à Paris (via Liège, Namur et Charleroi) jusqu'en juin 1994 et ensuite Moscou à Bruxelles-Midi de juin 1994 à juin 1996. Entre juin 2004 et la mi-décembre 2005, trois voitures-lits RZD ainsi qu'une voiture-lits des chemins de fer biélorusses (BC) à destination de Minsk ont été incorporées dans le train de nuit 'Jan Kiepura' qui reliait alors Bruxelles à Varsovie.

Durant le service horaire 2008, une voiture-lits RZD du train Moscou - Paris (via Berlin et Bruxelles) était incorporée quelques fois par semaine dans la rame du train de nuit CNL Berlin - Paris (via Bruxelles).

Nous recommandons aux adeptes de l'échelle N d'acquérir le set 78012 de deux voitures-lits RZD dont les faces latérales arborent un grand logo représentant un lit, ainsi que la voiture-lits BC (réf. 78015) en livrée bleue. Ces modèles reproduisent fidèlement les deux tranches de la rame du train de nuit 'Jan Kiepura' à destination de Moscou et de Minsk. Nous rappelons aux amateurs néerlandais que les voitures-lits RZD et BC sont actuellement incorporées dans l'actuelle rame du train 'Jan Kiepura' qui relie désormais Amsterdam à Varsovie. (BM)



LS MODELS

Un set de 'Fal' Cockerill

Ces célèbres wagons minéraliers sortent actuellement dans un set de trois exemplaires agrémentés d'inscriptions 'Cockerill' (réf. 32076). (GVM)



BEMO

Un Tm 2/2 82 des RhB

Les articles de Bemo sont toujours produits en nombre limité. Il s'agit donc de bien envoyer votre commande à temps. Malheureusement, seuls quelques détaillants belges et néerlandais proposent des modèles de Bemo dans leur gamme. C'est le cas de ce tracteur de manœuvres qui existe en plusieurs variantes. Ce Tm 2/2 en livrée jaune arbore le matricule 91 et présente des portes coulissantes (réf. 1274.193). Ce modèle se caractérise par une longueur d'à peine 5,75 centimètres. Le moteur a été correctement dissimulé. Il est en outre assez puissant pour pouvoir servir aux manœuvres dans une petite gare. (GVM)



RAILKING

Un set 'Lamp Post'

Les produits du fabricant américain RailKing sont distribués par MTH Trains. RailKing produit du matériel à l'échelle 1:32, appelé aussi la 'One Gauge Trains'. Cette société développe aussi une offre à l'échelle 0, telles ces lampes de rue hexagonales (réf. 30-1062). Ces modèles ont été fabriqués en die-cast et pourvus d'une petite ampoule. La base de la lampe est reliée à une alimentation électrique à l'aide de deux fils. (GVM)



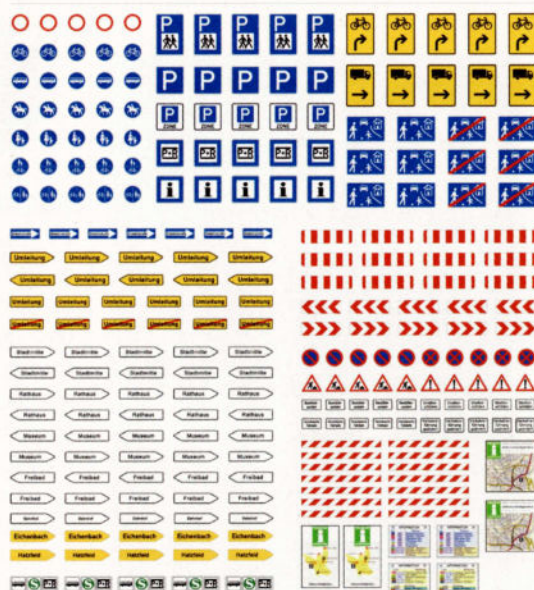
PB MESSING MODELBOUW

Des habitations de rangées

Paul Bellon propose, depuis quelques années déjà, des bâtiments en plastique dans sa gamme de kits à assembler. Les pièces détachées ont été fraisées et en partie collées. Nous avons trouvé un certain nombre de nouvelles habitations de rangée 'classiques', à l'image de celles que l'on peut encore rencontrer dans de nombreux villages. Les fenêtres et les portes ont été gravées dans le laiton. (GVM)

VIESMANN Des inscriptions, affiches et panneaux téléchargeables gratuitement

Viesmann vient en aide aux modélistes qui souhaitent embellir leur réseau modèle à l'aide d'affiches, d'inscriptions, de panneaux de signalisation et de noms de lieux réalistes. Vous pouvez en effet télécharger gratuitement des feuilles A4 avec toutes sortes d'inscriptions via la rubrique Service/download du site web www.viesmann-model.de. Vous pouvez ensuite les imprimer autant de fois que vous le souhaitez sur du papier fin autocollant. Actuellement, seules deux feuilles sont disponibles: l'une sur le thème des chemins de fer (où vous trouverez quelques affiches actuelles et sympathiques, parmi lesquelles une sur le Thalys 'PBKA!') et l'autre sur le thème des loisirs, de scènes de rue et de chantiers. Il est prévu que de nouvelles feuilles sur le thème du commerce et de l'industrie ainsi que sur le thème des Alpes sortent plus tard. Evidemment, Viesmann a opté pour des exemplaires allemands, mais certains panneaux de



signalisation peuvent aussi être utilisés sur un réseau modèle d'inspiration belge. Une initiative sympathique qui mériterait d'être imitée. (GVM)



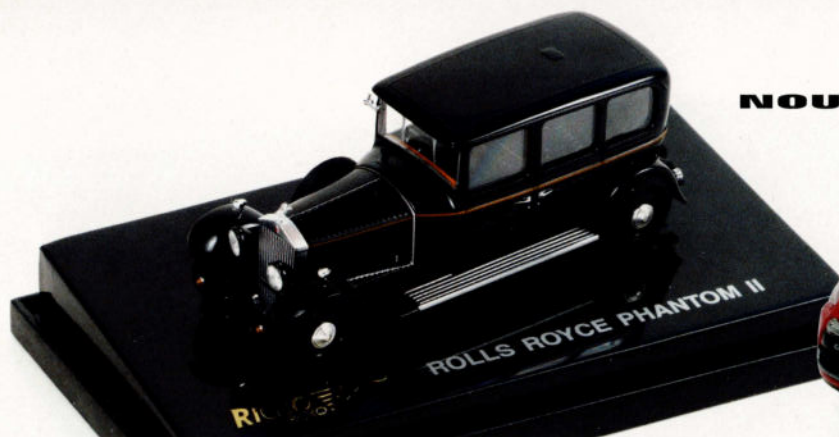
NOCH

Des fleurs découpées au laser

Ce petit paquet de fleurs découpées au laser et prêtes à l'emploi est une nouveauté dans la gamme Noch. Ces fleurs étaient déjà disponibles auparavant sous forme de kit à assembler. Les modélistes qui appréhendent ce minutieux travail d'assemblage seront heureux de pouvoir acquérir ces jolies fleurs ainsi prêtes à l'emploi. Elles sont néanmoins un peu grandes pour l'échelle H0. Une fois placées dans un jardin sur un réseau modèle, cette impression de grandeur est néanmoins moins forte... (GVM)

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





RICKO RICKO

Une Rolls Royce Phantom II

Rolls Royce est la résultante de la collaboration entre deux hommes. D'une part Henry Royce, un ingénieur perfectionniste, par ailleurs fabricant de grues électriques, et qui avait construit sa propre voiture en 1904. D'autre part Charles Rolls, de sang noble, un concessionnaire londonien qui n'était pas du tout satisfait des voitures qu'il vendait, mais qui était vraiment impressionné par la qualité de la voiture mise au point par Royce. Ils décidèrent donc de réunir leurs noms et en firent leur nom de leur marque, dès 1904. La même année, la toute première Rolls Royce était déjà présentée au Salon de l'auto à Paris. Et il ne fallut pas attendre longtemps pour que le nom de Rolls Royce devienne sur le mar-

ché automobile synonyme de grande qualité, avec un prix qui était en rapport... Avec la Rolls Royce Phantom II datant de 1929 et reproduite à l'échelle 1/87e, Ricko Ricko ne réplique pas seulement une voiture hors normes, mais aussi tout le luxe qu'elle dégageait. Cela se traduit par le rendu minutieux d'une multitude de petits détails, comme l'emblème 'RR' de couleur rouge sur le radiateur. Il faut savoir que ce logo est devenu noir en 1933, à la mort de Henry Royce. La voiture est disponible en noir avec un bandeau brun, noir/bordeaux et noir/jaune. Notre Phantom II favorite est la noire, et nous la voyons très bien comme voiture de cérémonie sur un réseau modèle (réf. 38254).

NOREV

Une Citroën DS 3

Citroën a présenté l'année dernière la DS 3, une version de luxe dérivée de la C3 qui peut, elle aussi, endosser le mythique acronyme DS. Le seul air de famille avec son prestigieux aïeul se retrouve dans quelques détails bien précis. Citroën veut absolument se faire remarquer et la C3 y réussit d'autant mieux qu'il est possible de la personnaliser. Cela va jusqu'au 'sur mesure', du moins pour son look extérieur. On a aussi la nette impression que Citroën a lorgnée du côté de la nouvelle Mini... Sur cette miniature à l'échelle 1/87e, Norev réussit à reproduire tout le charme que dégage la véritable DS3 (réf. 155292).



HERPA

Une semi-remorque Scania R TL avec logement pour turbine

Herpa présente toute une série d'attelages sur le thème du transport d'éléments de moulins à vent. Les camions appartiennent tous à l'entreprise de transport spécialisé P. Adams à Eupen.

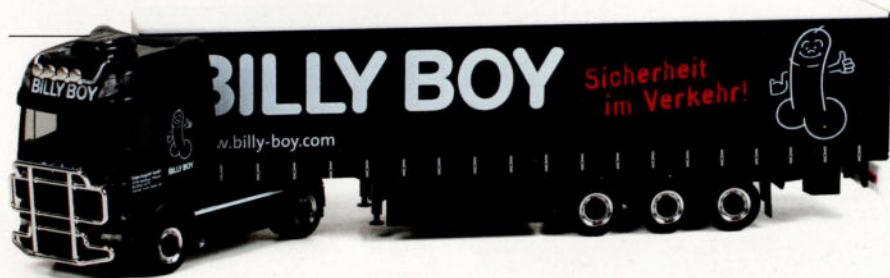
C'est un tracteur Scania RTL avec remorque surbaissée qui assure le transport du logement d'une turbine d'un moulin à vent. (cat 158077)



HERPA

Un Mercedes Vito et Viano anno 2010

Le Mercedes Vito fait partie depuis des années de la gamme de camionnettes Mercedes et est l'une des camionnettes les plus populaires qui soit. On connaît moins cependant la version de luxe, en fait un gros mono-volume vendu sous la dénomination Viano. Les deux modèles de l'année de 2010 ont subi chacun un solide face-lift. (Vito: réf. 48927/Viano: réf. 24570).



HERPA

Un DAF XF 105 SZ 'Billy Boy'

Ce tracteur DAF XF 105 avec plateforme de chargement 'Billy Boy' fait partie de la série 'Herpa Exclusive Series'. Le slogan 'Sûr dans

le trafic' n'est pas vraiment au diapason de la fiabilité que l'on prête communément aux moteurs DAF (pas de réf. de catalogue).

Texte et photos: GVM

Remerciements à Herman Verschooten Modelbouw, pour la mise à disposition de certains modèles





La rame **THALYS** 'PBKA' de Märklin

AVEC SA RAME THALYS 'PBKA', LE TANDEM MÄRKLIN/TRIX PROPOSE DÉSORMAIS UN MODÈLE QUI A UN GRAND RETENTISSEMENT INTERNATIONAL ET QUI, ESPÉRONS-LE, FIGURERA SUR LA LISTE DES MODÈLES DÉSIRÉS PAR DE NOMBREUX MODÉLISTES BELGES, NÉERLANDAIS, ALLEMANDS ET FRANÇAIS. LA RAME THALYS PBKA FAIT EN EFFET PARTIE ACTUELLEMENT DU PAYSAGE FERROVIAIRE QUOTIDIEN DE CES QUATRE PAYS.

La rame Thalys 'PBKA'

Le label 'Thalys' a été créé en 1992 par la SNCF, la SNCB, les NS et la DB pour désigner les futurs trains à grande vitesse qui allaient relier les villes de Paris, Bruxelles, Köln (Cologne) et Amsterdam (d'où l'abréviation 'PBKA'). La société anonyme 'Thalys International' fut créée avec l'apport de capital des opérateurs ferroviaires participants, son siège étant fixé à Bruxelles. Thalys a opté pour une livrée reconnaissable entre toutes et pour un logo dynamique. Les teintes rouge grenat et inox font référence aux

trains TEE et aux anciennes CC 40100 de la SNCF, tandis que le logo représente une figure de femme stylisée vue de profil, intégrée dans une flèche qui doit suggérer la vitesse.

En 1994, les quatre opérateurs ferroviaires commandent à Gec-Alsthom 27 rames à grande vitesse à dix éléments. Extérieurement, ces rames ressemblent un peu aux rames Eurostar et aux TGV-Duplex de la SNCF, tandis que techniquement, elles sont parentes avec

les TGV-Réseau de 3ème génération. Dans l'attente de leur livraison, Thalys prit en 1996 dix rames du type TGV-Réseau en service, pour assurer la relation Paris - Bruxelles - Amsterdam; ce sont les rames Thalys 'PBA', numérotées 4531 à 4540.

Comme ces 'anciennes' rames TGV-R donnaient satisfaction, seules 17 rames (au lieu de 27) du nouveau type 'PBKA' furent construites; elles furent mises en service fin décembre 1997. Ces rames Thalys 'PBKA' forment la série 4300. Sept unités sont la propriété de la SNCB (4301 à 4307), deux de la DB AG (4321 & 4322), deux des NS (4331 & 4332) et enfin, six de la SNCF (4341 à 4346). Le propriétaire des rames n'est toutefois pas indiqué sur les rames concernées, qui sont toutes entretenues à l'atelier TGV de Forest (Bruxelles), à l'exception notoire de la 4345 (qui l'est à l'atelier TGV du Landy, près de Paris).

Les rames Thalys 'PBKA' sont aptes à circuler sous quatre tensions différentes : 25 kV AC 50 Hz en France et sur les lignes à grande vitesse belges, 3 kV DC pour le reste du réseau belge, 1,5 kV DC pour les Pays-Bas et 15 kV AC 16,67 Hz pour le réseau allemand. Ces rames sont donc équipées de deux pantographes différents. Comme leur circulation se fait soit à gauche, soit à droite (en fonction du réseau parcouru), le poste de conduite a été installé au centre de la cabine de conduite, les principales commandes étant disponibles des deux côtés de la planche de bord.



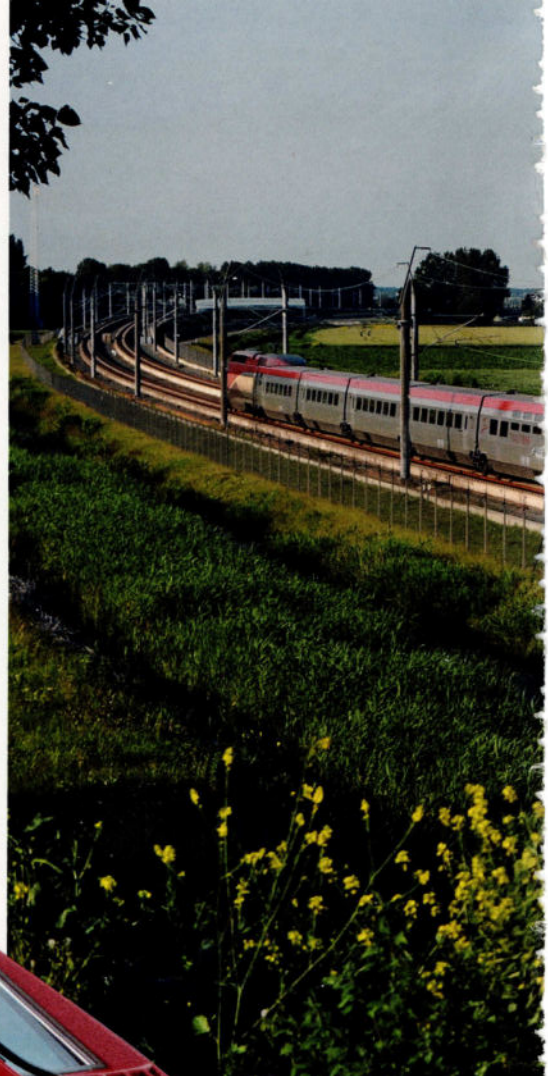
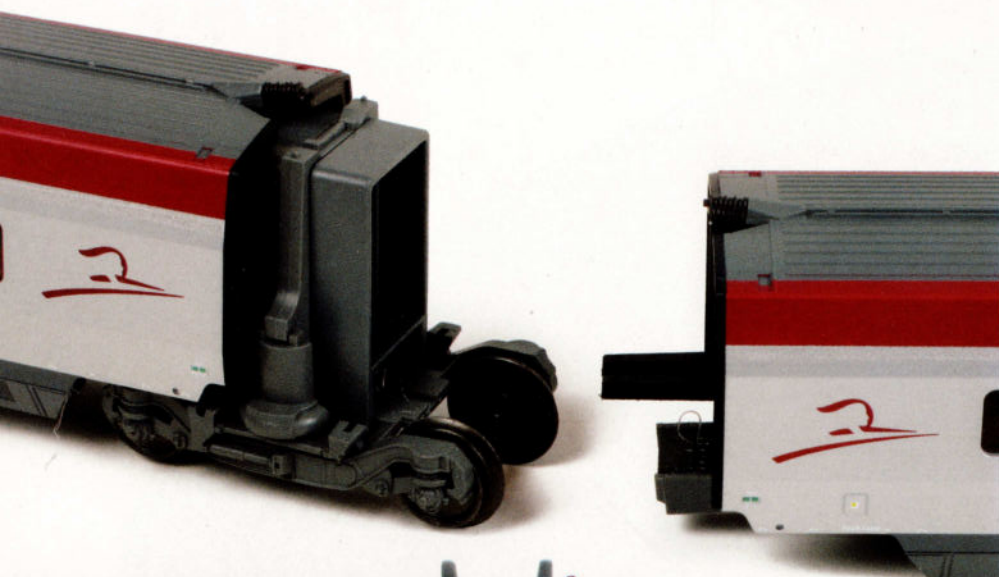


Chacune de ces rames Thalys PBKA est composée de dix véhicules. Aux deux extrémités de la rame, on trouve une motrice qui encadrent huit remorques, ces dernières partageant chacune un bogie commun, du type 'Jakobs'. Chaque rame compte trois remorques de 1ère classe (dénommé 'Confort 1' selon la terminologie Thalys), une remorque bar et quatre remorques de 2ème classe (dénommées 'Confort 2'). Une rame Thalys de ce type offre un total de 377 places assises, dont 120 en Confort 1 et 257 en Confort 2.

Sur le réseau belge, ces rames Thalys 'PBKA' ne desservent pas seulement le 'Y' de base du réseau Thalys, mais partent aussi d'Ostende et de Liège (via Namur). Ce type de rame est donc visible sur les relations Ostende – Bruges – Gand – Bruxelles-Midi, frontière néerlandaise – Anvers-Central – Bruxelles-Midi, frontière française – Bruxelles – Liège – frontière allemande et sur la dorsale wallonne (Antoing – Mons – Charleroi – Namur – Liège).

Début 2010, les rames Thalys ont bénéficié d'une vraie cure de jouvence, à l'occasion de laquelle leur aménagement intérieur a totalement été renouvelé, leur livrée extérieure étant décorée de nouveaux éléments graphiques. A remarquer également la demi sphère installée sur le toit d'une des remorques 'Confort 1', et dans laquelle se trouve une antenne parabolique qui permet une liaison internet wifi par internet.





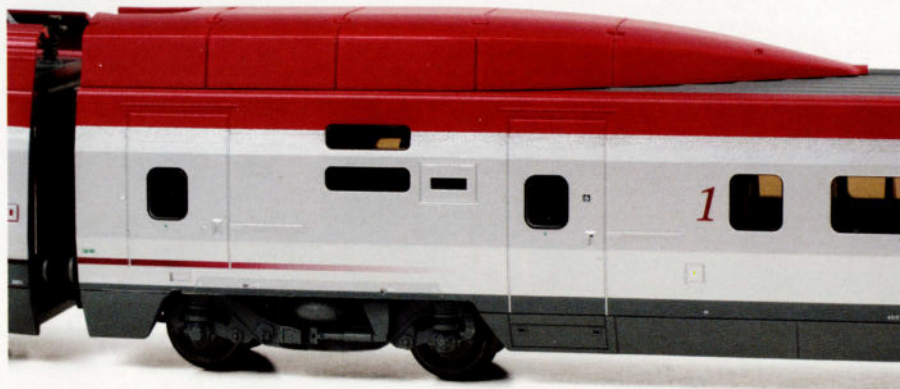
La rame Thalys 'PBKA' en modèle réduit

Märklin a déjà par le passé reproduit quelques rames à grande vitesse en modèles réduits, et il était donc dans l'ordre normal des choses que la rame Thalys PBKA suive un jour. Annoncée en février dernier à la dernière Foire de Nuremberg, la sortie de la première partie de cette rame est déjà une réalité, à peine deux mois après cette annonce. Ce set de base est composé de deux motrices et de deux remorques intermédiaires : une 'Confort 1' et une 'Confort 2' (réf. Märklin 37791). Le premier set de complément (réf. 43421) composé de deux remorques 'Confort 1' est entre-temps également disponible. Suivront encore deux sets en mai, à savoir la réf. 43441

(la remorque bar et une remorque 'Confort 2') et la réf. 43431 (deux remorques 'Confort 2'). Le modéliste disposant d'assez d'espace (et de finances!) pourra donc reproduire une rame Thalys PBKA complète à l'échelle H0 (à dix éléments), parfaitement réaliste. Le set de base a une longueur de 101 cm, ce qui est exactement à l'échelle 1/87ème. La rame à dix éléments mesure 230 cm de long, chaque set de complément de deux remorques mesurant 43 cm. Märklin a choisi la rame numérotée 4331: elle est la propriété des NS et pourtant, le catalogue Märklin l'annonce comme modèle belge (!), sans doute parce que le siège de Thalys est situé à Bruxelles et que sur la rame proprement dite, aucun symbole d'opérateur national n'est visible. Märklin espère sans doute intéresser de

cette façon à la fois les modélistes néerlandais et belges...

Le set de base contient deux motrices, toutes deux motorisées. Il s'agit donc en réalité de deux 'locomotives', ce qui se traduit dans le prix de vente conseillé de 469 euros. Ces deux motrices sont pourvues d'une motorisation centrale à haute puissance qui entraîne les quatre essieux de l'engin, via des cardans. Un frotteur est disposé sous chaque motrice. L'alimentation en courant électrique ne se réalise toutefois qu'uniquement par la motrice de tête, selon le sens de marche. La rame est équipée d'un décodeur digital 'mfx' doté de fonctions sonorisées étendues, dont les annonces en gare... de Bruxelles-Midi! Malgré



La 'véritable' rame Thalys 4331 assurant le train 9362 Amsterdam Central – Paris-Nord passe à Nieuw-Vennep (NL), le 26 juin 2010.

sa longueur à l'échelle, cette rame peut quand même négocier des courbes d'un rayon de courbure minimal de 36 cm.

Contrairement à l'usage chez Märklin, la caisse des motrices ne se dépose pas simplement en dévissant une petite vis. Dans le cas présent, il faudra 'chipoter' au moyen de cure-dents pour séparer la caisse du châssis. Ce dernier est en métal et la caisse est en plastique, ce qui est également valable pour toutes les remorques.

Cette rame est pourvue de phares 'A', qui alternent selon le sens de marche, le 3ème phare étant commandé séparément par fonction digitale. Toujours selon le sens de marche, deux feux rouges s'allument en queue de la rame. Cette dernière est pourvue d'un amé-

nagement intérieur, éclairé par des Leds à ton chaud.

La motrice et la première remorque sont accouplées ensemble en permanence au moyen d'un coupleur spécial, conducteur de courant. Les remorques reposent par deux sur un bogie commun du type 'Jacobs', le désaccouplement de deux remorques nécessitant une certaine habileté. Une prise intérieure assure le passage du courant. Pour raccoupler deux remorques entre elles, un petit dispositif spécial est livré avec chaque set. Les remorques intercalaires des sets de complément sont également accouplées fixement par deux.

Les formes générales de la rame, sa gravure et son niveau de détaillage sont exemplaires.

La livrée aussi est parfaitement reproduite, ainsi que le nouveau logo Thalys. Les postes de conduite sont pourvus d'un aménagement intérieur. Chaque motrice dispose de deux pantographes unijambistes, qui sont tous deux du type SNCF (ce qui n'est pas totalement réaliste). Ces pantographes ne sont toutefois pas fonctionnels. La 2ème remorque 'Confort 1' du set complémentaire supporte en toiture la demi-sphère typique destinée aux liaisons par satellite.

En conclusion

Märklin produit ici une très belle rame, qui gagne indiscutablement en réalisme lorsqu'elle est accouplée aux sets complémentaires. Pour les adeptes du courant continu, il faudra toutefois encore attendre un peu avant que Trix ne sorte sa propre version. En réalité, une telle rame ne pourrait manquer sur aucun réseau d'époque VI d'inspiration belge et qui reproduit une des lignes principales de notre réseau.

Texte & photos du modèle: GVM
Photo engin réel: Quintus Vosman



Ronet-les-Bains

Une gare terminus dans le Nord



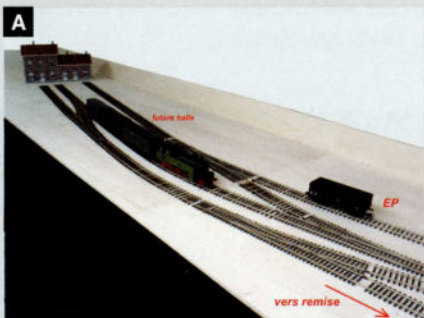
Nous sommes vers la fin des années '50, 1958 ou 1959. Dans la cour de la gare, quelques automobiles de cette époque: les 203, une 'traction'... Des plaques publicitaires émaillées décorent encore les murs. Le long des quais, des voitures voyageurs, pour la plupart à portières latérales, portent le chiffre 3 de la classe laborieuse, pourtant abolie en 1956. La vapeur est toujours bien présente, même si un fringant locotracteur vient lui enlever quelques prestations. La gare de 'Ro-

net-les-Bains' est le terminus d'une courte antenne à voie unique, embranchée sur la ligne Calais - Boulogne, à moins que l'on ne soit quelque part entre Lille et Saint-Omer... Une compagnie privée est chargée de l'exploitation et elle emploie pour cela, en plus de son matériel propre, du matériel moteur et remorqué loué à la SNCF. Le badaud qui déciderait de passer sa journée sur un talus le long de la ligne aurait la chance d'apercevoir une vénérable 131 du type T5 rachetée à la SNCF au lendemain

L'ABJ1 est vu ici dans la zone d'entrée en gare. La voie principale est encadrée par l'annexe traction et la trémie de chargement de graviers.

du second conflit mondial, une ancienne machine de la Compagnie du Nord restée sur le sol français au titre de l'Armistice de 1918. Il pourrait aussi assister aux incessantes navettes de l'autorail, un ABJ 1 d'Arras, utilisé longtemps en attendant que la compagnie n'acquière son propre engin. Il

Le long des quais, à l'avant du réseau, s'étendent des jardins ouvriers.



Les phases de construction

Avant de passer aux travaux concrets de réalisation de cette gare, j'ai dessiné plusieurs croquis au crayon sur des feuilles blanches. Ces esquisses m'ont permis de disposer sommairement les volumes. C'est à ce moment qu'est par exemple déterminée la place du bâtiment voyageurs au bout des voies, perpendiculaire à celles-ci. Seconde phase, toujours théorique : le dessin d'un plan plus précis à l'ordinateur. Dans mon logiciel de dessin vectoriel, j'utilise à ce moment une 'bi-

bliothèque' d'appareils de voie, un peu à la manière des logiciels de dessin de réseau comme 'Raily'. Une fois le tracé défini, on peut passer à la mise en forme réelle. La voie est posée sur de la surface vierge (photo A), ce qui permet de valider les choix et de procéder à quelques adaptations. Il n'est alors pas encore question de surélever le BV, mais je choisis déjà de placer en légère hauteur la voie de l'embranchement particulier. J'essaie aussi, en disposant quelques vo-

lumes simples en carton ou polystyrène, de déterminer les futures hauteurs des talus et les emplacements des autres bâtiments. Une fois la voie définitivement posée (photo B) et câblée, il est temps de tracer les voiries, de découper les talus et de créer des soutènements. Les travaux de gros oeuvre terminés, la décoration va bon train (photo C). Les sols sont colorés, puis floqués ; les voies sont ballastées. Il reste bien du travail, avec les plantations et les nombreux détails.

se pourrait aussi qu'une 040 D – elle aussi SNCF – soit chargée d'enlever la desserte marchandises, si elle est trop lourdement composée. Notre observateur s'amuserait sans doute à compter les wagons : jamais plus d'une dizaine, pour cause de rampe et de longueur des voies d'accueil, en gare de Ronet. Le dimanche, il verrait l'unique service luxueux de la ligne: une voiture de première classe (ou même une 'Pullman') détachée de l'express de Paris à Verbroeck et empruntée par quelques curistes et estivants de cette riante mais peu connue station.

Que voulez-vous : les petites gares terminus, j'aime ça. Alors, j'espère que vous me pardonnerez d'avoir encore une fois choisi cette disposition de voies. La différence, avec les gares que j'avais déjà réalisées, c'est que 'Ronet-les-Bains' est reliée à une ligne à voie unique qui a pour origine une autre gare. Son exploitation propre n'est pas surprenante, mais cette fois, les trains ont vraiment une origine et une destination, et non plus une coulisse censée figurer l'au-delà, en comptant sur l'imagination du conducteur-régulateur. Si 'Ronet-les-Bains' est donc une partie de réseau, sa description et le plaisir que m'apporte son exploitation sauront, je l'espère, vous convaincre d'adopter vous aussi le principe du terminus, pour votre prochaine réalisation.

Le tour du propriétaire

'Ronet-les-Bains' n'est pas une grande gare : elle tient sur un rectangle de 240 x 40 cm et il serait même possible de réduire sa longueur à 210 cm en supprimant le quartier de la gare. La voie principale entre par la droite, l'accès à la coulisse ou à la voie unique non décorée étant dissimulé derrière la remise de l'annexe traction. Une voie d'évitement permet de dételer la machine du train entré en gare et de refouler vers l'annexe ou de venir se remettre en tête pour un nouveau départ. Une voie en impasse dessert la cour à marchandises. Sur cette voie sont embranchés les rails de l'embranchement particulier censé expédier du gravier par tombereaux. Au premier plan, des jardins ouvriers sont finement détaillés, puisque soumis aux regards des visiteurs. Autour de la place de la gare, le quartier est en construction. On y verra un hôtel et un garage...

D'un point de vue technique

Le plateau est composé de trois éléments



L'autorail ABJ 1 assurant la desserte de la voie unique vient d'arriver en gare. C'est un modèle Electrotren. Les lampadaires sont des productions Model Arts Diffusion.



Quelques voyageurs s'apprentent à prendre l'autorail. La brouette à bagages est un joli modèle en métal produit par ABE.

de 80 x 40 cm en contreplaqué de 8 mm, collés et cloués sur des tasseaux d'environ 3 cm de hauteur. Ces trois morceaux sont boulonnés entre eux et restent démontables. Aucun relief négatif n'a été possible, puisque 'Ronet' est posée sur une double voie cachée qui forme la boucle

du réseau principal. En revanche, du relief positif, il y en a. Outre les talus en polystyrène extrudé qui forment une sorte de cuvette au fond de laquelle se trouvent les voies à quai, la voie de l'embranchement est posée à 1 cm en surplomb de la voie principale, sur une plaque de carton

plume. Les talus sont recouverts de bande plâtrée, puis d'un mélange de sable et de terre. La voie est de marque américaine Micro Engineering au code 70, modifiée pour mieux accepter les normes de roulement européennes. Elle est ballastée en utilisant les produits GPP, en particulier le

Sur la place de la gare, il n'y a pas foule. La 4 CV est un modèle Brekina, la 203 provient de la collection Atlas. Les arbres sont de Model Arts Diffusion.



Cette halle, rapidement fabriquée, évoque un édifice réel à structure métallique et murs en parpaings. Le couvert stationné devant est un Standard LS Models, la 2 CV fourgonnette est de Brekina.

ballast H0m, que je trouve mieux convenir au H0... Les surfaces herbeuses sont réalisées en utilisant des fibres GPP plantées à l'aide du Gras master Noch. A l'arrière plan, on remarque un champ de colza Mini Natur, qui apporte une sympathique note de couleur. Les arbres isolés viennent de l'excellente gamme Model Arts Diffusion, tandis que les bosquets sont formés en écume de mer floquée de feuilles GPP. Les bâtiments ne sont pas très nombreux: le BV Kibri a été monté par Guillaume Bellengé ; j'ai pour ma part réalisé la remise de l'annexe traction en récupérant les pièces d'un vieux kit Pola. La trémie à gravier est également issue de pièces d'un kit, mais de marque américaine Cornerstone.

Un matériel roulant d'origines diverses

La 131 T Brawa est sans nul doute la vedette du parc moteur de ma compagnie



L'omnibus s'élançait vers l'origine de la ligne à voie unique : la gare de Verbroeck. La fumée est évidemment une retouche d'image, même si cette 131 T Brawa est dotée d'un dispositif fumigène!

privée. Son fonctionnement exceptionnel et sa très belle ligne me consolent de ne pas disposer d'un matériel plus typique, une 220 T 'Ravachol', une 131 T Corpet Louvet ou encore, pourquoi pas, une 131 TB Est. Elle est parfois remplacée par une

130 TC Roco autrefois produite avec marquages Nord, ou une 040 D Fleischmann ou Trix qui assure la traction des trains de marchandises, s'il sont trop lourds pour la 131. Un autorail ABJ 1 Electrotren assure l'essentiel du service omnibus. Tout

Pourquoi 'Ronet-les-Bains' ?

Le nom de cette gare s'est imposé dès qu'il a été choisi d'implanter le BV Kibri, nommé ainsi. Un peu comme un bateau, on ne débaptise pas une gare! J'ai simplement rajouté 'les Bains' pour évoquer l'idée d'une station thermale et dans l'imaginaire, l'effet est plaisant. Cela justifie par exemple la présence d'un bâtiment relativement luxueux, compte tenu de l'importance de la gare. Souvenons-nous des bâtiments voyageurs de Châtelguyon ou Salins-les-Bains... Il devient ainsi possible, comme ce fut le cas en réalité, d'organiser la circulation de tranches terminales d'express, en l'occurrence composée d'une seule voiture de première classe ou même d'une Pullman!



Dans une petite annexe traction, une simple sautelle suffit pour le chargement de charbon. C'est un modèle vendu en kit par SMD.



La 131 T est venue se placer en tête d'une courte rame omnibus composée de matériel d'origine allemande : un ancien fourgon postal Märklin et deux voitures à portières latérales Roco, en attendant probablement des 'Ty' plus typiquement 'Nord', prévues par AMF 87.



La commande numérique adoptée

Pour la commande des trains en gare de 'Ronet-les-Bains' comme pour ceux qui circulent sur l'ensemble du réseau auquel elle est reliée, j'ai choisi la commande numérique. Elle permet une légère simplification du câblage par rapport au système classique analogique, puisqu'il n'est plus nécessaire d'isoler certaines portions de voie pour y stationner le matériel moteur. Elle autorise surtout la commande des fonctions telles l'éclairage ou le son. Il est de plus possible de suivre un train le long de son parcours autour de la pièce en branchant successivement le boîtier sur différentes prises placées aux endroits stratégiques. J'ai choisi le set 100 de Lenz pour son caractère économique, ses performances et sa bonne compatibilité avec les décodeurs du commerce. En gare de Ronet, la manoeuvre des six aiguilles est confiée à autant de tirettes associées aux inverseurs nécessaires à la commutation des pointes de coeur.



La desserte marchandises est cette fois remorquée par un simple locotracteur, le Y 7101 LS Models. Les flancs d'abri ont reçu des plaques de numérotation produites par SMD. Le fourgon est également de LS Models, le wagon-citerne est un Transportation Corps américain de 1944 produit par Klein Modellbahn ; le couvert TP est de Fleischmann. Ces deux derniers sont dotés d'essieux à roues fines RP 25 à code 88, vendues par AMF 87.

ce matériel est équipé de décodeurs DCC. Côté matériel remorqué, on remarque des voitures à portières latérales Roco et Fleischmann, des wagons LS Models, Fleischmann, Roco ou Klein Modellbahn. Faute d'avoir trouvé un système plus discret, j'utilise en général la traditionnelle boucle, qui présente outre son caractère économique, l'avantage de faciliter les opérations de dételage à la main.

Je vous l'assure : ma gare de 'Ronet-les-Bains' est vraiment très agréable à exploiter. Si à poste fixe, elle offre une destination sympathique aux trains composés à Verbrouck, elle peut également être animée de manière autonome par exemple le temps d'une exposition, raccordée alors à une simple coulisse à plateau coulissant.

Textes et illustrations: Yann Baude





L'assemblage du 'Café du Nord' de Kit Nord



POUR SON 3ÈME BÂTIMENT CIVIL, LAZLO OSI – LE DYNAMIQUE CHARGÉ D'AFFAIRES DE LA SOCIÉTÉ 'KIT NORD' – A LITTÉRALEMENT FRANCHI LES FRONTIÈRES. DANS LE PETIT VILLAGE DE FORMERIE (DANS LE NORD DE LA FRANCE), IL A REPÉRÉ UNE MAISON DE COIN AVEC UN CAFÉ, QUI POUVAIT CONVENIR POUR UNE REPRODUCTION EN MINIATURE. ET MOYENNANT QUELQUES PETITES MODIFICATIONS MINIMES D'ORDRE ARCHITECTURAL, CE BÂTIMENT POUVAIT FACILEMENT CONVENIR AUSSI BIEN POUR UN RÉSEAU D'INSPIRATION FRANÇAIS QUE BELGE. CET ÉDIFICE A ÉTÉ BAPTISÉ 'CAFÉ DU NORD', PUISQU'IL FALLAIT BIEN LUI DONNER UN NOM... CE KIT A REMPORTÉ EN 2010 À LA FOIS LE PREMIER PRIX DES LECTEURS DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' ET DE FEBELRAIL, DANS LA CATÉGORIE 'ACCESSOIRES POUR RÉSEAUX'. UNE RAISON SUFFISANTE POUR NOUS RENDRE ÉGALEMENT... AU CAFÉ.

Comme à l'habitude chez Kit Nord, les murs et la toiture sont réalisés en plâtre fin. Leur gravure est particulièrement fine et détaillée. Ces éléments de plâtre sont complétés de pièces en résine. Les fenêtres, portes, gouttières et vasistas sont en résine, tout comme les tables et les chaises d'intérieur. Ici aussi, la finesse de la résine est frappante.

Nous commençons l'assemblage par la lecture approfondie du manuel d'instruction. Pour les premiers kits, ce manuel établi en

deux langues se trouvait sur un CD joint, tandis que pour les plus récents tirages, l'acheteur est renvoyé vers le site de Kit Nord, où un manuel de 34 pages peut être téléchargé. Ceux qui ne disposent pas d'un ordinateur et qui veulent assembler ce kit peuvent demander un manuel directement chez le fabricant.

Après avoir pris connaissance de ce manuel, nous commençons par éliminer les ébarbures sur les parties de plâtre, là où c'est nécessaire. Ensuite, nous peignons les murs extérieurs du

bâtiment en Humbrol 70, le toit étant peint en gris clair. Lorsque la peinture est bien sèche, nous appliquons sur toute la façade une petite couche de gris clair Vallejo; cette peinture est frottée ensuite avec un essuie-tout de façon à ce que seul subsiste dans les joints une lessive grisâtre. Ensuite, nous masquons à l'adhésif de masquage les murs autour des pierres d'angle, des décorations de façades et des tablettes de fenêtres. Ces dernières sont alors peintes respectivement en Vallejo crème et en Vallejo gris clair. Les briques des façades sont travaillées après coup avec une touche de crayon de couleur, pour apporter une plus grande variété de teintes.

Pendant que les façades sèchent, nous allons nous pencher sur les pièces en résine. Comme nous allons les peindre aussi bien avec de la peinture à l'huile qu'avec de l'acrylique, toutes ces pièces ont d'abord reçu une couche de fond de primer Tamiya. En-



suite, nous aspergeons le tout avec du 'desert yellow' au moyen d'un aérosol Tamiya. Le but était de se démarquer pour une fois du blanc habituel des portes et des fenêtres.

Autre intérêt de cette boîte de construction: ce café est pourvu d'un aménagement intérieur détaillé, facilement visible grâce aux grandes baies vitrées. On peut ainsi voir une cloison intérieure en plâtre, ainsi qu'un grand comptoir et des armoires pour les boissons, le tout en argile. Les armoires ont été peintes en brun foncé, les portes dans un brun un peu plus clair. Dans le comptoir, on peut également voir un évier, tandis qu'une petite place est prévue pour une pompe à bière. Celle-ci est faite de résine, tout comme les tables et les chaises. L'assemblage de tout ceci est un petit travail pour lequel il faut avoir de la patience et une main... assurée. Les petites pièces moulées sont très fines, mais aussi très fragiles. La façon d'assembler tables et chaises est explicitée pas à pas dans le manuel dont il a déjà été question. Ensuite, le tout est recouvert d'une petite touche de peinture ad hoc.

Maintenant que l'intérieur est prêt, nous allons nous occuper des murs intérieurs visibles

dans le café: nous leur avons donné une couleur jaune terne. Le sol du café est d'abord peint en bleu vif. Ensuite, des lignes sont tracées au moyen d'un feutre fin, pour diviser le sol en dalles de forme carrée. Ces dalles sont colorées au moyen de crayons de couleurs pour aquarelle, afin d'obtenir l'effet d'un sol fait d'anciennes dalles. Lorsque le sol est prêt, nous collons l'aménagement intérieur à sa place, grâce à une petite goutte de colle instantanée. Le mur intérieur est quelque peu décoré par une ancienne affiche et un logo. Enfin, nous installons quelques figurines Preiser à l'intérieur de l'établissement.

Entre-temps, toutes les autres pièces sont sèches et nous pouvons poursuivre avec le placement des portes et des fenêtres. Derrière chaque fenêtre, un bout de plastique transparent découpé à mesure est collé, la fenêtre étant ensuite fixée dans sa baie. Nous fixons la fenêtre au moyen d'un peu de 'Cristal Clear' mat medium. Ce produit sèche de façon invisible et ne laisse pas de taches sur les vitres. Du côté intérieur, un rideau fait de papier est collé sur chaque fenêtre; ces rideaux sont également disponibles dans le kit.

Il est temps maintenant d'assembler les fa-

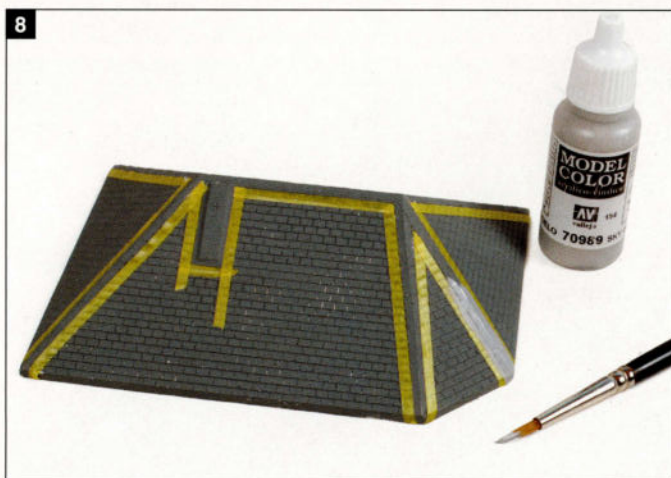
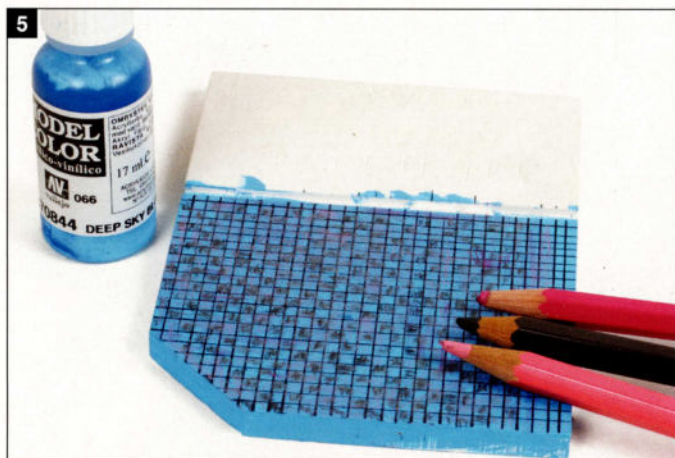
1. Ce kit est correctement emballé dans une solide boîte de carton. C'est bien nécessaire, car les pièces en plâtre sont cassantes. Pour les portes et fenêtres, le mobilier et les gouttières, c'est de la résine qui a été utilisée.

2. Après avoir enlevé les ébarbures, nous peignons les façades avec de la Humbrol 70. Le côté intérieur des fenêtres a été peint par erreur dans la foulée, ce qui sera corrigé plus tard.

3. Lorsque la peinture des façades a bien séché, nous recouvrons la façade d'un gris clair; après quelques minutes, cette peinture est enlevée et ne reste plus que dans les fentes.

4. Après que les vitres aient été collées sur l'arrière des châssis de fenêtre, elles sont fixées dans leur encadrement avec un peu de Mat Medium.

çades entre elles, pour obtenir l'ensemble. Nous commençons par les deux façades qui sont collées bien perpendiculairement sur la plaque de base. Pour que les coins des façades s'ajustent bien l'un à l'autre, un calibre est disponible dans la boîte. Les façades sont assemblées avec de la colle pour bois à séchage rapide. Dans le café, un support



pour le toit doit encore être collé. Après avoir monté quatre des cinq façades, nous installons le plafond au-dessus du café. Un aspect plaisant de ce kit: le plafond présente une encoche pour y installer un éclairage intérieur, fourni conjointement. Une petite réglette comptant trois Leds et une résistance incorporée sont disposées dans cette encoche, recouverte par ailleurs d'une pièce en plâtre. Testez d'abord l'éclairage avant de fixer cette pièce à la colle. N'oubliez pas de forer un trou dans le plancher du bâtiment, par lequel les fils de l'éclairage pourront passer pour être raccordés à un transfo. Ensuite, la 5ème façade est collée à son tour. D'éventuelles fentes entre ces façades – qui ne seraient pas dues au concept même d'éléments en plâtre, mais plutôt à une certaine négligence lors de leur assemblage – pourront toujours être obturées avec du plâtre. Chaque kit contient un sachet de fin plâtre, à cet effet.

Avant d'assembler le toit, nous peignons d'abord les profilés en zinc et le socle en zinc de la cheminée dans un gris clair. Ensuite, le toit d'ardoises est patiné avec un lavis fait de noir, de blanc et de brun foncé. Avant d'assembler les corniches, celles-ci sont d'abord peintes en gris-brun, du côté intérieur. Grâce à un peu de colle instantanée, elles sont en-

suite collées contre le bord du toit. Ajustez bien les pièces au préalable: les faire correspondre dans les angles nécessite un certain travail d'ajustage et parfois quelques adaptations. Les cheminées sont fixées au moyen d'une goutte de colle pour bois blanche. Ensuite, le toit est collé à son tour sur les façades. Il ne reste plus que la pose des descentes d'eau et les inscriptions.

Chaque kit contient deux feuilles de papier reprenant les inscriptions du café, tant en français qu'en néerlandais. En français, on trouve les mentions suivantes: 'Café du Nord' ou 'Café de la Gare', et le typique 'Chez William', du nom du véritable café à Formerie! En néerlandais, les mentions disponibles sont: 'De wachtzaal', 'De Sportvriend' ou encore 'De Kroon', associés à divers brasseurs (Maes, Stella Artois et Jupiler). Nous avons opté pour l'enseigne 'De Kroon', dans les teintes rouge et blanche de Stella Artois.

Kit Nord fournit toujours ses bâtiments accompagnés d'un trottoir. Pour ce kit, il n'en est pas autrement, et on y trouve aussi bien un trottoir belge que français. Pour la réalisation des photos du présent article, nous n'avons toutefois pas utilisé ce trottoir.

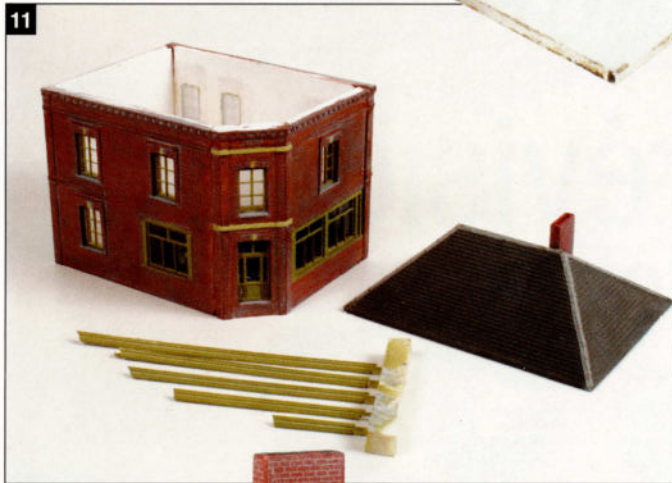
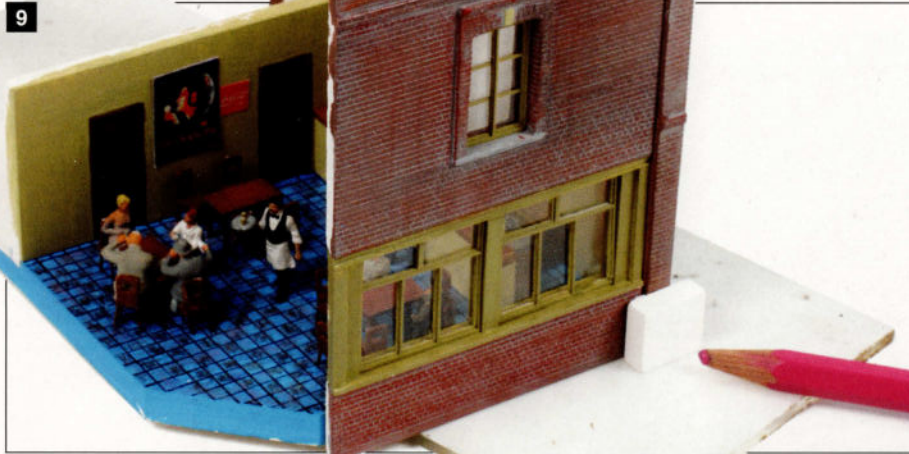
5. Un sol ancien est obtenu en appliquant des variétés de teinte au moyen de crayons de couleur, sur le fond bleu uni.

6. L'assemblage des chaises est un travail minutieux.

7. L'intérieur est prêt, les tables et les chaises sont disposées, et quelques piliers de comptoir sont déjà là!

8. Nous peignons d'abord le toit en gris. Ensuite, les profilés sont peints en gris clair. Pour ce faire, nous masquons le toit avec de l'adhésif Tamiya.

Ce café de coin de Kit Nord est un bâtiment typique, qui exhale l'authenticité. L'assemblage de ce kit nécessite toutefois plus de temps que pour simplement 'secouer la boîte', comme c'est parfois le cas avec de nombreux autres kits à assembler en plastique. Mais avec du soin, n'importe quel modéliste moyen peut obtenir un résultat acceptable. Les kits de Kit Nord sont disponibles chez un nombre limité de commerçants en Belgique, mais peuvent également être commandés au même prix directement chez leur fabricant, via son site web www.kitnord.be. Le prix de vente conseillé pour ce



9. Pour assembler le toit avec le retrait qu'il convient, un calibre très pratique est livré avec le kit. Lorsque ce calibre est pressé contre la façade, vous obtenez le bon angle.

10. Un retrait dans le plafond du café permet d'y assembler l'éclairage intérieur, fait de Leds.

11. Les parties de façade sont assemblées. Le toit est peint, les encadrements devant encore être bien découpés à mesure.

12. Le soir, le café peut être éclairé joliment.

13. Une vue aérienne du café 'De Kroon', terminé.

kit est de 62 euros, un prix intéressant pour un kit contenant un éclairage et un aménagement intérieurs. Nous espérons déjà que le succès que ce kit rencontrera sera de nature à motiver Lazlo Osi pour poursuivre le chemin entamé. Nos centres de villages peuvent encore être décorés de pleins de petits édifices de ce style (un boucher, un boulanger, un légumier, etc.)!

Texte & photos: GVM
Photo réelle: collection Lazlo Osi





Une grande révision pour notre 'vieille' série 55

MAINTEANT QUE DE BELLES ET NOUVELLES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 55 – DOTÉES DE QUALITÉS DE ROULEMENT DE HAUT NIVEAU – SONT DÉSORMAIS DISPONIBLES SUR LE MARCHÉ, LA QUESTION SE POSE DE SAVOIR QUE FAIRE AVEC NOTRE BONNE VIEILLE SÉRIE 55 DE MÄRKLIN/TRIX... C'EST UN BON MODÈLE, BIEN SÛR, MAIS SA MOTORISATION DATE ENCORE DE L'ÉPOQUE... DE LA VAPEUR. Y PLACER UN DÉCODEUR SANS SERAIT DE L'ARGENT JETÉ: LE BRUIT DE FONCTIONNEMENT COUVRIRAIT TOUT! ET Y INTÉGRER UN NOUVEAU MOTEUR À CINQ PÔLES N'APPORTERAIT PAS BEAUCOUP DE SOLUTION. FAUT-IL DÈS LORS REVENDRE NOTRE BON VIEUX MODÈLE À UNE BOURSE D'ÉCHANGE SUR EBAY? PAS SI VITE. IL EXISTE EN EFFET UNE TRÈS BONNE SOLUTION SOUS LA FORME D'UN KIT DE TRANSFORMATION CONSTITUÉ D'UN MOTEUR MAXXON, DE SB-MODELLBAU. COMME LA SÉRIE 55 DE TRIX CONSTITUE QUAND MÊME UN BON MODÈLE, IL VAUT BIEN CET INVESTISSEMENT. QUANT À NOUS, NOUS EN AVONS TRANSFORMÉ TROIS DE CETTE MANIÈRE, À NOTRE GRANDE SATISFACTION.

De quoi avons-nous besoin?

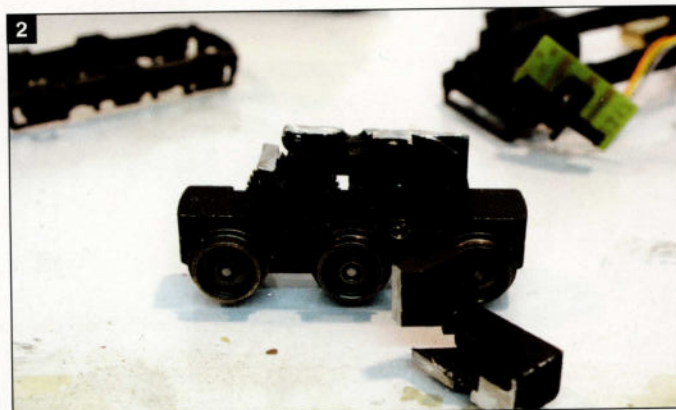
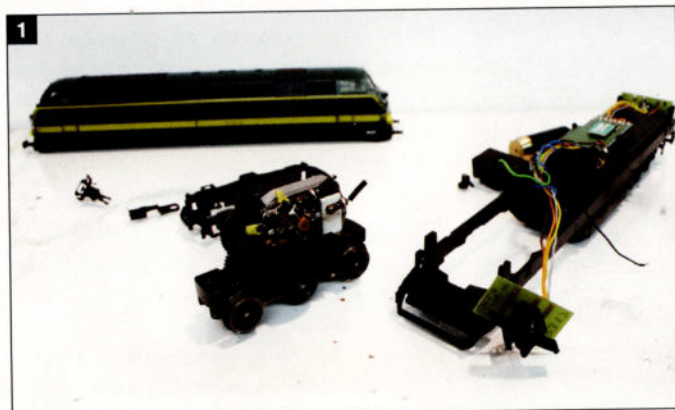
- Une mini-foreuse avec fraise à douille
- Un fer à souder
- Un tournevis
- Une ponceuse à bande ou une lime
- Une colle à deux composants
- Le kit 22097 de SB-Modellbau.

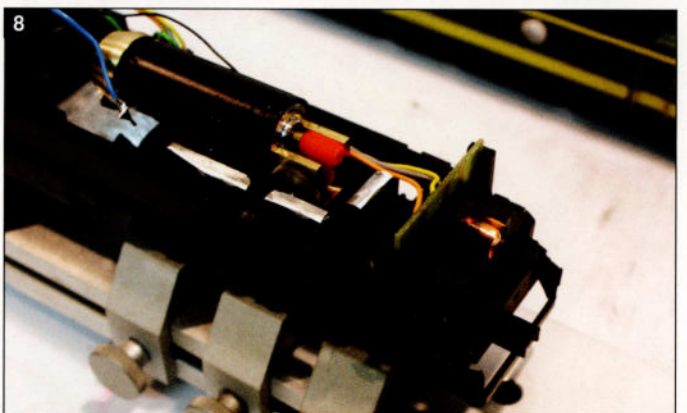
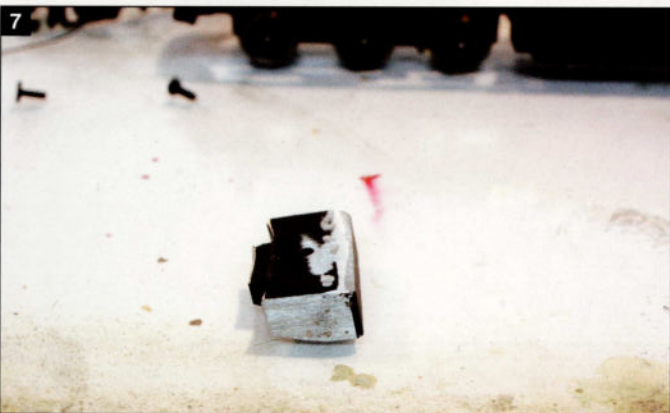
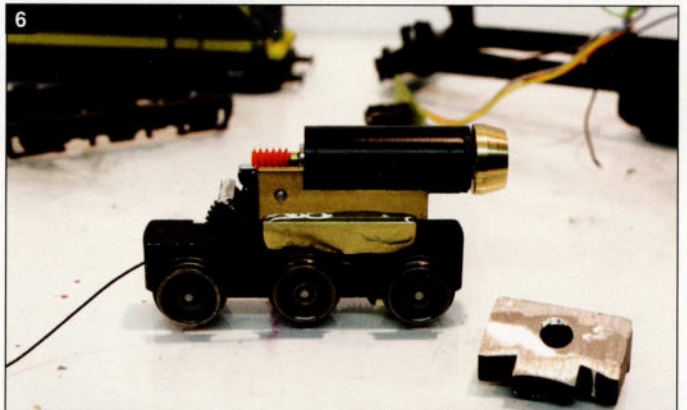
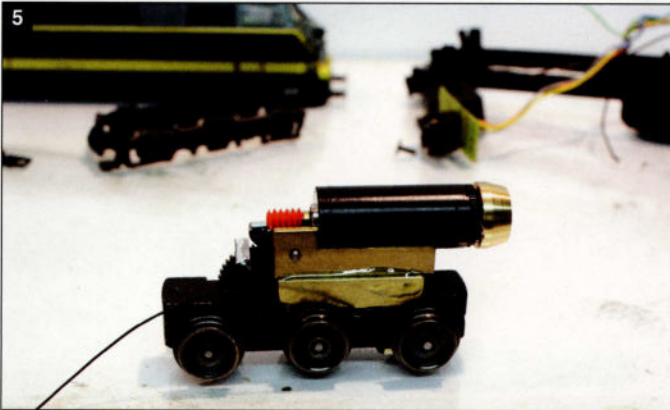
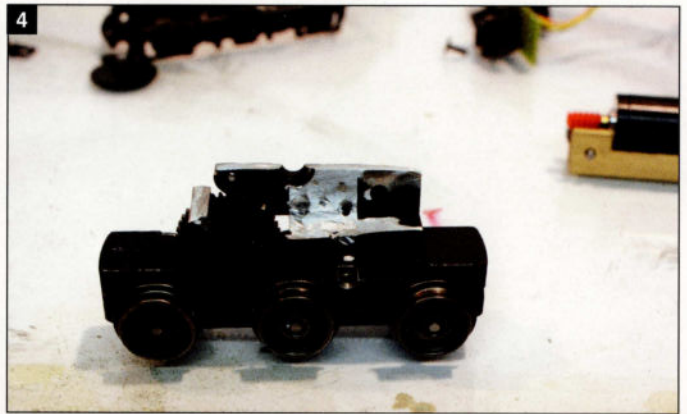
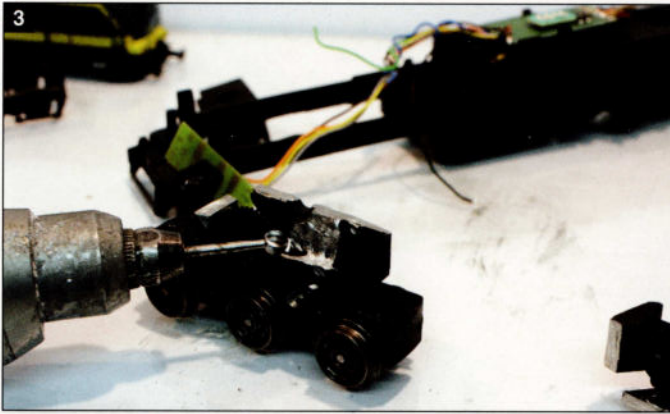
Point n'est besoin de disposer d'outillage spécialisé. Bien que nous disposions d'une fraiseuse, toutes les opérations de fraisage ont été réalisées à la main. Le débat 'pour ou contre le fraisage' n'est donc pas d'actualité dans le cas

présent. La jauge livrée conjointement vient en effet se placer à l'endroit où il n'est pas nécessaire de fraiser. Voici donc sur base d'un reportage-photos la façon de s'y prendre pour réaliser cette simple transformation.

Photo 1: Commençons par démonter complètement le modèle. Dessoudez les petits fils menant au moteur: ils seront toutefois réutilisés.

Photo 2: Après avoir déposé le bouclier et l'ancre





du moteur, découpez le logement du moteur en deux par son milieu, au moyen d'un fin disque de ponçage. Veillez à bien rester à hauteur du palier du moteur. La partie inférieure doit en effet servir à maintenir le bogie dans le châssis.

Photo 3: Ensuite, vous constituerez l'espace nécessaire du côté intérieur avec une petite fraise à douille. Ajustez-y la jauge à titre d'essai, ainsi que le moteur de remplacement. Si cette dernière s'aligne bien avec le bogie, c'est que l'espace est suffisant. Sinon, continuez à fraiser.

Photo 4: Lorsque tout s'ajuste correctement, l'ensemble peut alors être figolé. Ceci peut se réaliser à la lime, mais nous préférons la ponceuse Proxxon: grâce à cette ponceuse à bande, vous pouvez réaliser des choses fantastiques. Lorsque toutes les ébarbures auront été éliminées, nettoyez le bogie à l'essence: il ne peut rester aucune

chute de matière due au fraisage, surtout pas dans les engrenages! Travaillez donc avec soin.

Photo 5: Le moteur et la jauge sont fixés à la colle à deux composants. N'oubliez pas d'abord d'insérer le fil d'alimentation à travers l'ouverture, sinon... Devinez en effet ce qui nous est arrivé! Veillez à ce que le moteur et le bogie soient bien alignés et que le pignon d'engrenage dispose de suffisamment de jeu. Si vous utilisez une pince, vous devez pouvoir obtenir un léger jeu. Les engrenages doivent s'engrener l'un dans l'autre mais ne peuvent être pressés l'un dans l'autre. Laissez le tout sécher pendant une journée.

Photo 6 & 7: Entretemps, nous allons adapter le bloc qui fixe le bogie dans le châssis. Celui-ci doit être raboté de moitié, quasiment. Le petit rebord droit en dessous doit également disparaître, à défaut de quoi vous ne pourrez plus l'intégrer.

Photo 8: Lorsque la colle aura séché, alimentez le bogie en courant. Si le moteur tourne – et silencieusement – le bogie peut alors être remonté. Raccordez à nouveau les fils, une goutte d'huile sur les paliers, le tout ponctué d'un parcours d'essai. Si vous disposez d'un banc d'essai, c'est un avantage. La loco doit pouvoir évoluer sans bruit et présenter une belle dérive, lors d'une interruption brutale du courant de traction. Lorsque tout ceci est en ordre, la caisse peut être reposée sur le châssis.

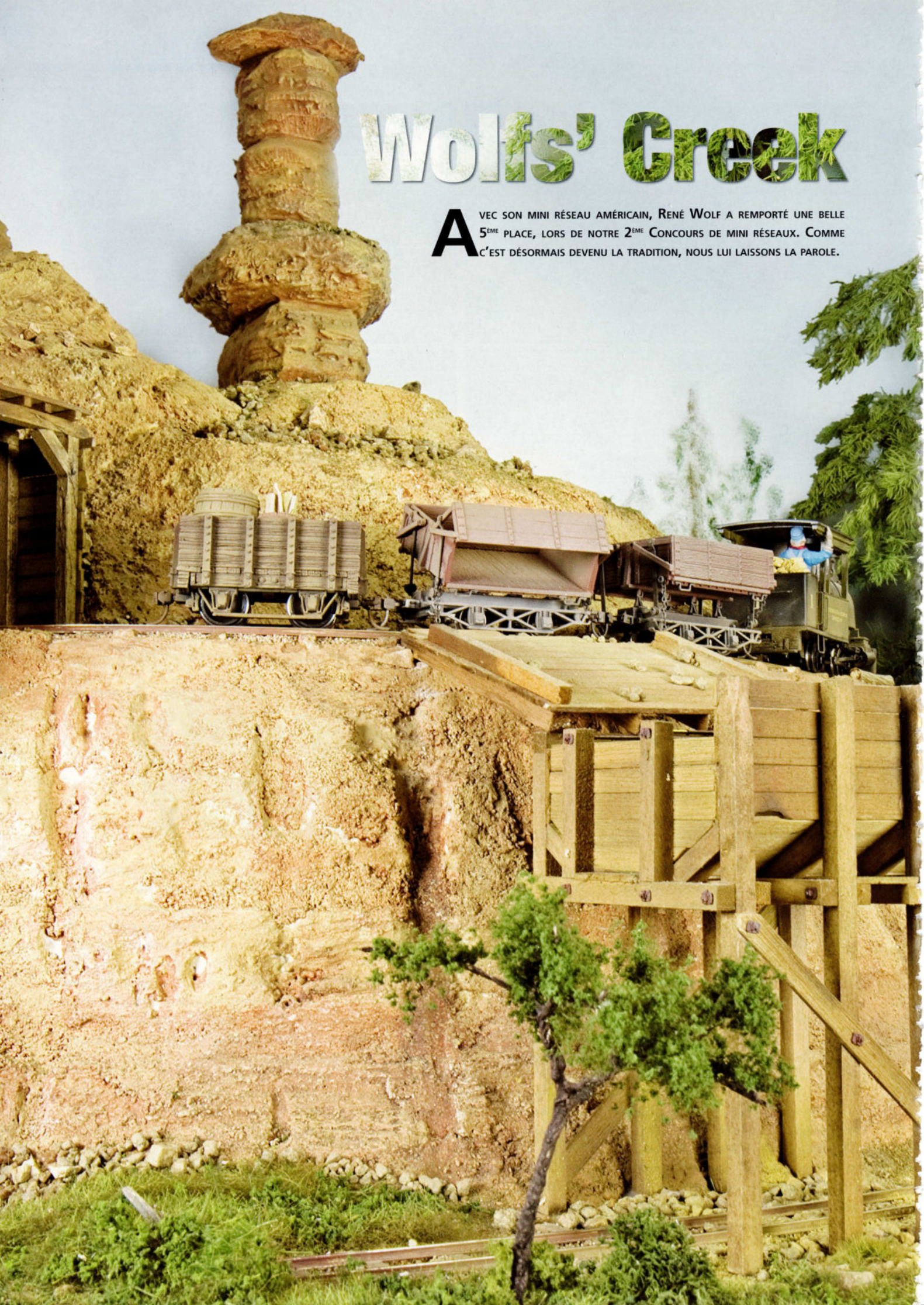
Grâce à cette opération relativement simple, nous avons fait d'un engin bruyant une véritable montre suisse... Notre vieille 55 peut désormais encore servir des années, tout en disposant de qualités de roulement digne de notre époque.

Texte & photos: Jan Nickmans



Wolfs' Creek

AVEC SON MINI RÉSEAU AMÉRICAIN, RENÉ WOLF A REMPORTÉ UNE BELLE 5^{ÈME} PLACE, LORS DE NOTRE 2^{ÈME} CONCOURS DE MINI RÉSEAUX. COMME C'EST DÉSORMAIS DEVENU LA TRADITION, NOUS LUI LAISSONS LA PAROLE.



Lorsque Train Miniature Magazine fit savoir qu'en 2010 également, un concours de mini réseaux allait être organisé, je nourrissais déjà le projet de réaliser un petit réseau à l'échelle On30, sur une petite superficie. Pas tellement dans le but de participer à un concours, mais plutôt pour construire un petit réseau dans une autre échelle que celle dans laquelle j'avais l'habitude de travailler. Un fait amusant à relever : le passage à l'échelle On30 s'est fait toutefois suite au précédent concours de mini réseaux, qui s'est tenu en 2008 ! On pouvait alors y voir 'Gringolandia' d'Evan Daes, qui m'a définitivement inoculé le virus du On30, après que j'avais déjà subi une légère infection, avec 'Forks Creek Yard'...



Dès le début, le but a été de réaliser un petit réseau facile à emmener à une bourse ou une exposition. Les dimensions de l'espace disponible pour mon hobby ont également joué un rôle. Ce réseau devait pouvoir y être construit, mais aussi passer par la porte et pouvoir être transporté sur l'escalier menant à cette pièce ! C'est la porte qui fut le facteur le plus réducteur, vu que le passage y était réduit à 53 cm, suite à la présence d'une armoire...

Lors de la conception et de la construction de 'Wolfs creek', le but n'était pas de reproduire quelque chose d'existant ou de reproduire une région bien précise : 'Wolfs creek' est tout à fait fictif. Le plus important sur ce réseau était de restituer une ambiance bien

précise. Cela ressemble à l'Amérique, les formes du paysage faisant peut-être penser à 'Monument Valley'. Mais ce n'est certainement pas cette région qui a été représentée. Cela pourrait se situer quelque part aux Etats-Unis, mais le Canada, le centre des Etats-Unis, voire l'Amérique du Sud pourraient également entrer en ligne de compte. Ces curieuses formes de paysage avec des 'buttes' ne sont pas seulement présentes dans les régions arides et autour du Monument Valley. Ces 'monuments' formés naturellement se retrouvent également dans la verdure et dans les régions habitées. Sur 'Wolfs creek', c'est surtout l'ambiance qui compte, et vu les réactions enregistrées à Malines, cela a réussi...

Construire un petit réseau présente éga-

lement des avantages. C'est ainsi que peu d'espace est nécessaire. Le temps nécessaire pour construire et les coûts engendrés seront moins importants que pour un grand réseau. Personnellement, je trouve toujours plus agréable le fait que le temps d'assemblage soit réduit et qu'il soit possible d'entamer la construction d'autre chose, après un certain temps. C'est surtout pratique pour les modélistes qui aiment la variété. Réduire le temps de construction permet aussi de consacrer plus de temps au figelage, ou comme dans mon propre cas, à la conception et à la construction de bâtiments. Il n'y en a pas beaucoup et il est ainsi possible de travailler quelques semaines, voire quelques jours à la réalisation d'un seul bâtiment.





Presque tout ce qui figure sur ce mini réseau est le résultat d'une fabrication 'maison'. Ceci vaut également pour les voies, qui ont été posées sur des traverses en bois d'abachi et fixées au moyen de petits clous convenant à cet effet. Pour le détaillage des voies, les rails sont éclissés tous les 20 cm. Au début, la pose des rails a pu paraître difficile, mais après un essai et un peu d'exercice, cela ne se révèle être pas plus difficile que la pose de voie toute faite, provenant d'un fabricant. Pour les aiguillages, ce fut une autre affaire. Là, une certaine habileté pour la soudure est

requis, ainsi qu'un travail de précision. Les matériaux utilisés sur 'Wolfs creek' pour les aiguillages proviennent d'un kit, mais par la suite, cela ne doit plus constituer un problème de les confectionner soi-même avec des bouts de rails épars et des plaques de laiton. Un bon dessin comme patron est toutefois une condition. Le seul élément pratique dans les kits est que la pointe de cœur est déjà formée. Le reste doit quand même être découpé et plié à façon. Les petits travaux de construction sur le réseau sont également du 'fait maison'. Pour

ce faire, il a été fait usage de kits ou de dessins issus de kits. Les travaux de construction sont faits sur base de photos de bâtiments ou de modèles existants. J'en ai réalisé des croquis de travail qui à leur tour, ont été utilisés comme patrons. Ces bâtiments sont principalement constitués de bois de tilleul et de balsa : ces deux sortes de bois sont faciles à travailler et conviennent ainsi très bien pour ce type de réalisation. Pour quelques ponts, j'ai utilisé des branchages provenant du jardin. Après l'avoir laissé sécher plus d'un an, il était devenu bien trop dur et les clous de rails (qui sont plus longs que l'épaisseur des traverses) ne se laissaient pas facilement enfoncer. Grâce à une petite foreuse, le problème a toutefois rapidement été résolu.

La base du réseau est constituée de plaque d'isolation en mousse dure (du polystyrène extrudé) de 4 cm d'épaisseur. Ce matériau est solide et se laisse facilement travailler. Dans le châssis en bois du module, un support sous le ruisseau est suffisant. Le matériau offre la possibilité d'en découper la forme d'un ruisseau qui coulera à travers le paysage. Les collines et les rochers sont également constitués de plaques d'isolation en mousse dure. Ce matériau a gagné en popularité auprès des modélistes ferroviaires, au cours de ces dernières années. Rien d'étonnant à cela: il est solide, léger et se laisse aisément



travailler, sans trop produire des particules gênantes comme les boulettes bien connues lorsque vous découpez des plaques isolantes blanches de polystyrène. Il n'est pas aussi souple que ce dernier, ce qui augmente sa solidité: il suffit d'y enduire une fine couche de plâtre ou tout autre matériau constitutif pour paysage.

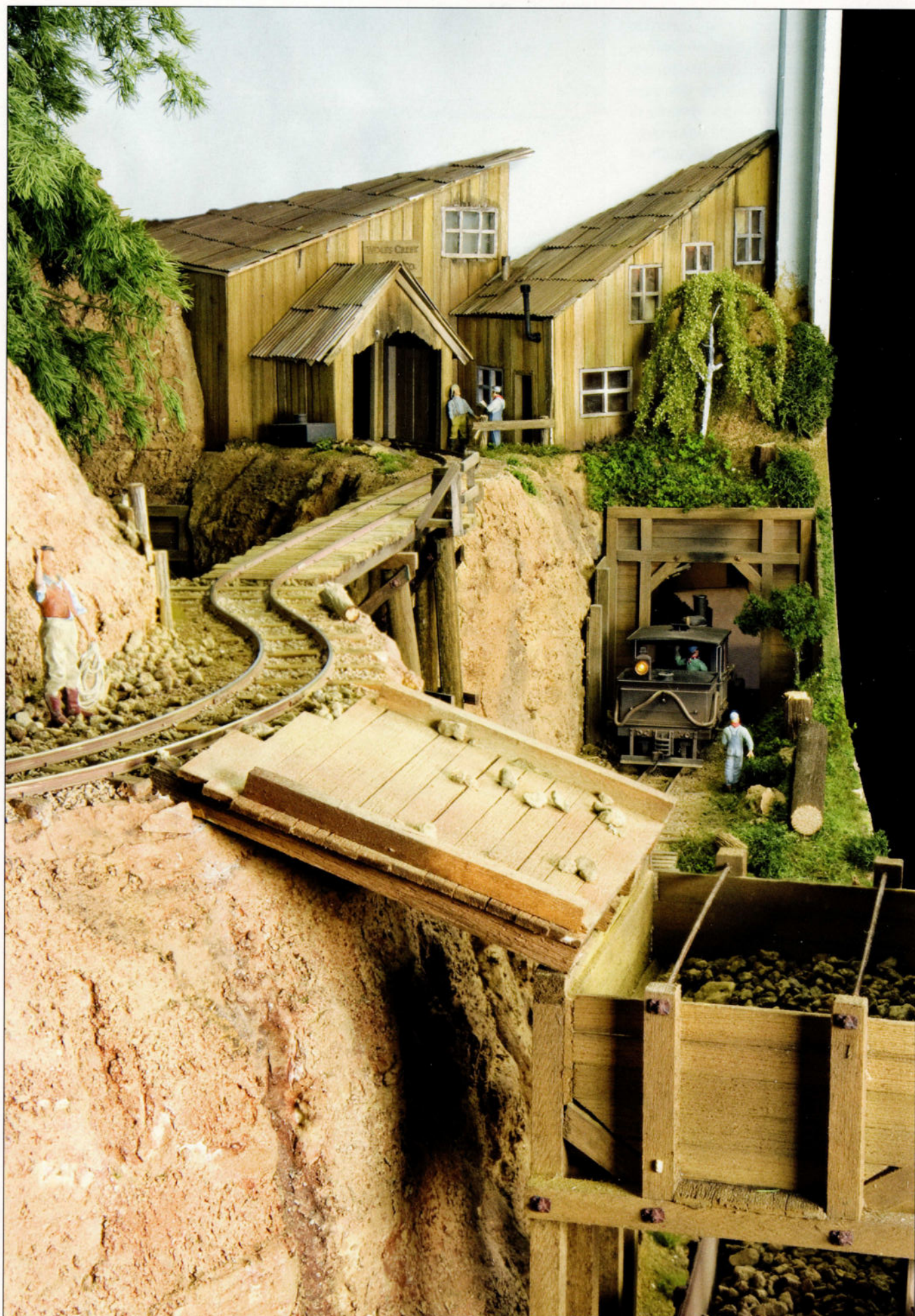
Le tracé des voies est très simple de conception et est constitué en réalité de deux petits réseaux distincts, disposés chacun à leur niveau. Sur celui au niveau supérieur, un convoi circule entre deux parties d'une mine. En réalité, il s'agit d'une voie en cercle, dont le spectateur ne voit qu'une partie. Cette voie a volontairement été conçue sous forme de cercle: un convoi peut y circuler sans qu'il ne soit absolument nécessaire de le tenir à l'œil pour éviter tout accident. L'avantage de disposer d'un tel type de voie qui ne nécessite pas d'attention est qu'il est ainsi facile d'entamer une discussion avec un spectateur lors d'une exposition, tout en ne devant pas interrompre la circulation pour les autres spectateurs, car un homme ne sait faire qu'une seule chose à la fois, c'est bien connu... Discuter et laisser circuler un convoi sans surveillance provoque en effet assez rapidement des accidents ou des courts-circuits sur des aiguillages non disposés dans la bonne position.



L'autre bout de voie se trouve au niveau inférieur. Il s'agit d'une voie de manœuvre sous forme de 'Z'. Derrière le réseau, on trouve une voie directe, qui disparaît dans un tunnel des deux côtés. Le long de cette voie se trouve un aiguillage qui mène à la voie disposée à l'avant-plan. Cette dernière est en cul-de-sac à l'une de ses extrémités et aboutit sous une trémie, qui sert pour le chargement du minerai dans un wagon. Du côté droit, la voie disparaît également dans un tunnel.

Les tunnels du réseau inférieur servent en réalité à faire disparaître la loco et son wagon des regards des spectateurs. Lors du Concours de mini-réseaux, il apparut clairement que beaucoup de spectateurs essayaient de percer le 'secret' aménagé derrière ces voies. Lors d'une prochaine exposition, un schéma du tracé des voies sera disponible, afin de permettre aux spectateurs de comprendre comment le réseau a été aménagé.





Au cours des deux jours de la Grande Expo de Malines, il apparut également qu'un si petit bout de voie offrait quand même pas mal de possibilités de manœuvres. On peut par exemple y manœuvrer avec deux locos et deux wagons, en permutant ces derniers. Faire faire un changement de front à une loco est également possible, et cela malgré le fait que les voies dissimulées aux regards ne permettent le garage que de deux ou trois véhicules!

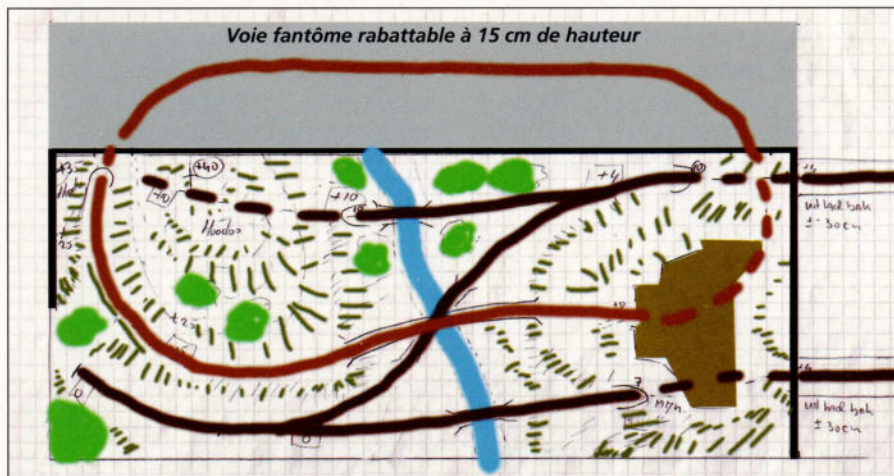
Les manœuvres sont encore rendues plus attractives par la présence de quatre dételeurs magnétiques pour attelages Kadee. Il n'est donc pas nécessaire de les désaccoupler à la main, ce que le spectateur juge intéressant à voir. Pour la voie à l'avant-plan, l'opération est très simple, car les positions sont marquées au moyen de figurines Preiser. Sur la voie à l'arrière par contre, cela constitue un véritable sport que de dételer les wagons au bon endroit...

Comme déjà dit, ce réseau dispose d'un certain nombre de voies 'cachées'. Les deux voies dans les tunnels du côté droit ont 40

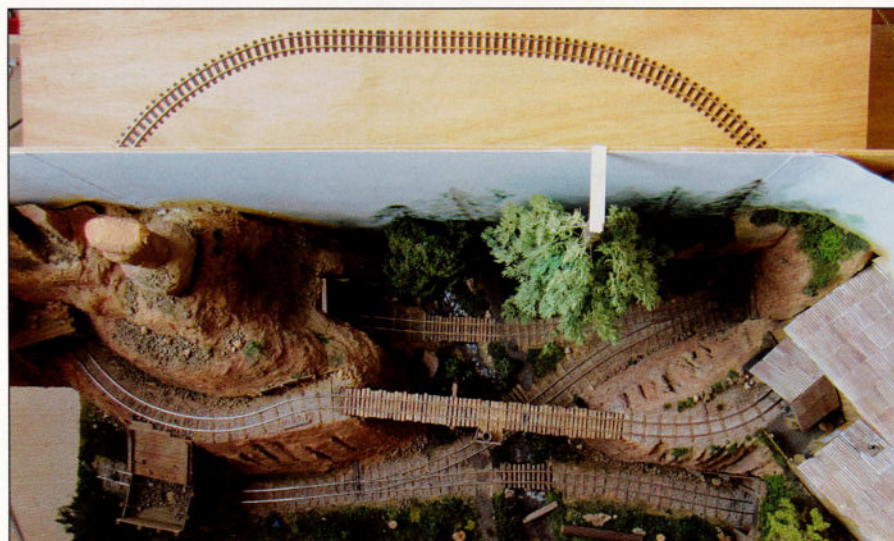


cm de long, sont rabattables et sont soustraites à la vue des spectateurs au moyen d'un écran. La troisième voie 'cachée' de la ligne du bas se trouve en réalité dans un tunnel sous la montagne. Pour fermer le cercle de la ligne du haut, les rails ont été posés

sur une plaque rabattable du côté arrière du réseau. Grâce à l'utilisation de voies rabattables, la conception du réseau en a été facilitée, les deux coupons de voie se font toujours face et sont reliés électriquement avec le reste du réseau.



La commande des convois a également été conçue de façon simple. Une centrale avec une Lokmaus II est utilisée pour la commande digitale des locos, qui sont pratiquement toutes équipées d'un décodeur sons. La commande des deux aiguillages se réalise au moyen d'un interrupteur disposé à l'avant du réseau, mais ils peuvent également être commandés par leur propre adresse locale via la Lokmaus. Lors de la dernière expo en date, ceci ne sembla toutefois pas très pratique, raison pour laquelle le décodeur sera déposé dans l'avenir... Il sera remplacé par une seconde position pour un interrupteur, après qu'il soit apparu que je me trouve souvent du côté gauche du réseau, lors de sa commande...



En me remémorant le Concours de mini-réseaux, je peux en conclure avec satisfaction que la construction de 'Wolfscreek' n'a pas été vaine: en premier lieu, il y a eu le plaisir de le construire, la prise en compte des possibilités de la 'construction maison' (surtout avec du bois) et enfin, les nombreuses réactions positives que j'ai enregistrées au cours des deux jours passés à Malines. Le 'long' voyage en provenance de l'Est des Pays-Bas en valait certainement la peine...

Texte & dessin: René Wolf
Photos : Gerard Tombroek



Wagons marchandises

Le bon départ pour une patine de votre parc



SI VOUS VOUS SENTEZ POUSSER DES AILES POUR PATINER VOS MODÈLES, APRÈS LA LECTURE DES PETITS ARTICLES PRÉCÉDENTS, IL VOUS EST CONSEILLÉ DE NE PAS COMMENCER AVEC UNE LOCOMOTIVE CHÈRE, MAIS PLUTÔT AVEC UN WAGON BON MARCHÉ. LE RISQUE QUE LE RÉSULTAT NE CORRESPONDE PAS À VOS ATTENTES EST RÉEL AU DÉBUT, CE QUI POURRAIT MÊME ENTRAÎNER LA FIN PRÉMATURÉE DE L'EXPÉRIENCE, CE QUI N'EST PAS VRAIMENT LE BUT RECHERCHÉ...

Mais pourquoi un wagon de marchandises? Chaque modéliste dispose bien au sein de sa collection d'un ou de plusieurs wagons, dont certains ont fait leur temps, comme en réalité: des marquages incomplets ou effacés, des bosses ou des rayures dans la caisse, bref: une victime idéale pour tester vos connaissances fraîchement acquises.

Comme les wagons sont peu ou pas entretenus d'un point de vue esthétique, ils forment une source inépuisable pour les reproduire en modèles réduits. Presque tout est possible, jusqu'à un wagon ayant subi un trempage dans un bain de peinture... à la teinte incorrecte! C'est justement la raison pour laquelle les wagons conviennent parfaitement pour débiter l'expérience: toutes les techniques possibles peuvent leur être appliquées, car aucune erreur ne pourrait être commise, en fait. Avec cette

idée en tête, le risque de jeter l'éponge et de terminer prématurément l'expérience est faible. L'appartenance du wagon à l'un ou l'autre transporteur n'a pas d'importance, les wagons étant généralement utilisés en trafic d'interpénétration, ce qui rend plausible le fait de voir circuler votre 'création' même à l'étranger.

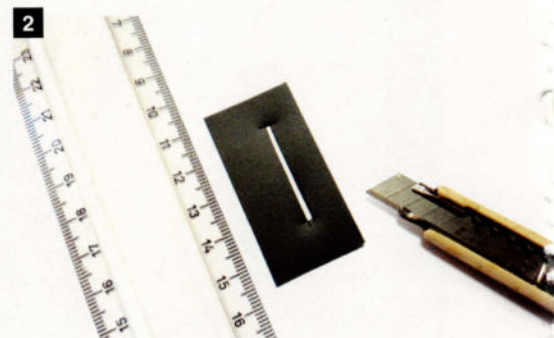
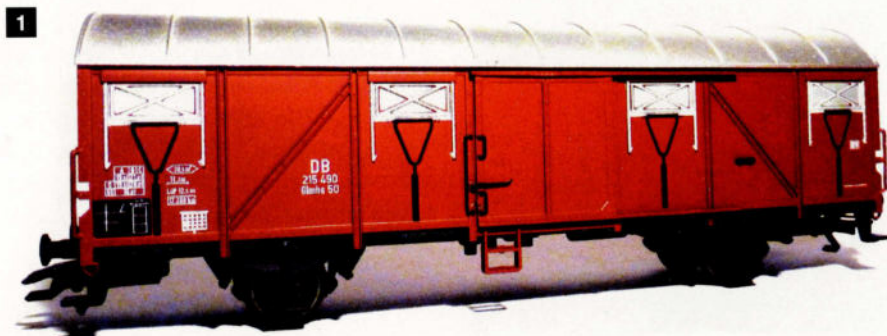
Pour cet article, nous avons choisi deux wagons différents, à savoir un type 'Gs' à parois lisses et un 'Gs' à parois constituées de planches: les techniques utilisées pour ces deux types de wagons sont totalement différentes.

Sur la **PHOTO 1**, vous voyez le wagon non encore traité, avec lequel nous allons commencer. Ce wagon présente sur ses flancs des volets reposant sur un châssis. Ce châssis est souvent plus sombre que le restant

de la construction. Nous avons utilisé une teinte brun cuir pour donner un aspect plus foncé à ce châssis. Vous pouvez soit traiter le châssis au fin pinceau ou à l'aérographe, les parties non à traiter devant être au préalable recouvertes d'adhésif de masquage. Vous avez déjà appris à masquer dans notre numéro 100, raison pour laquelle nous avons voulu vous présenter une option supplémentaire, à savoir l'utilisation d'un 'calibre'.

Un tel 'calibre' peut facilement être réalisé au moyen de papier pour imprimante, par exemple; quant à nous, nous préférons un matériau plat en plastique comme celui vendu par Evergreen: il ne se déforme pas (ou peu) sous l'influence de l'humidité ou de la pression de l'air sortant de l'aérographe. Avantage supplémentaire d'un 'calibre': vous pourrez continuer à l'utiliser, modèle après modèle.

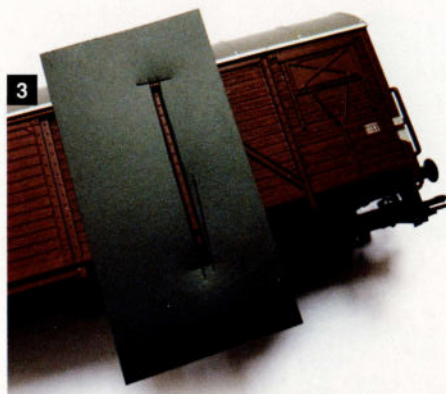
Ces calibres sont faciles à découper d'une plaque, au moyen d'un couteau pour hobby et d'une règle (**PHOTO 2**). Vous pouvez également utiliser ces calibres pour couvrir



temporairement des parties de wagons – comme le marquage, par exemple – afin qu’il reste bien visible (**PHOTOS 3 ET 4**). Grâce à l’utilisation de tels calibres, d’intéressants effets induits peuvent également être obtenus, en variant la distance entre le calibre et l’objet.

Si vous disposez le calibre quasi contre l’objet, vous obtiendrez une délimitation nette, tandis que si vous le maintenez à une certaine distance, cette délimitation s’effacera, avec le résultat que les teintes se mélangeront un peu plus. Essayez vous-même et vous vous comprendrez rapidement ce que nous voulons expliquer ici.

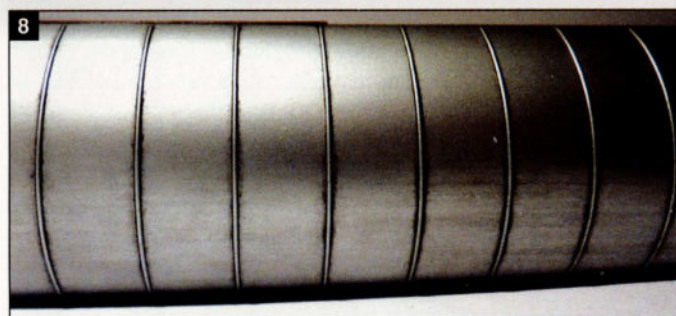
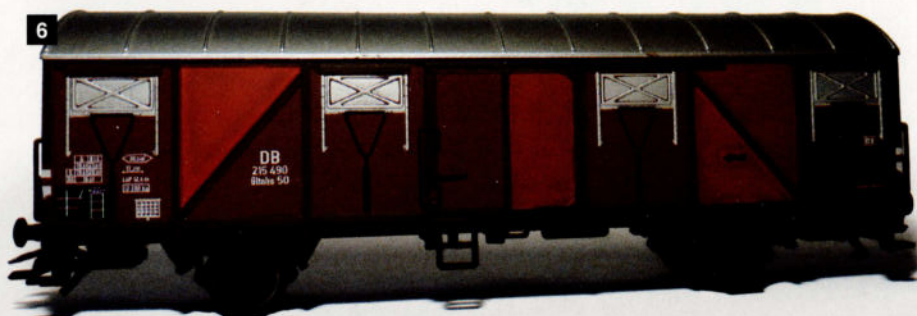
Mais revenons à la pratique, par l’application de la peinture sur les parties hautes du wagon. Ceci est réalisé en appliquant les méthodes décrites précédemment (**PHOTO 5**). L’opération suivante est l’application de différentes teintes en plusieurs endroits du tôlage, comme si le wagon avait subi des réparations ponctuelles. La teinte de la peinture utilisée peut être un peu plus rouge que la couleur de base du wagon,



afin d’obtenir une différence notable (**PHOTOS 6 ET 7**). Après séchage de la peinture, un lavis (voir TMM n° 100) peut y être appliqué, au moyen d’une peinture quasi noire (**PHOTOS 8 ET 9**).

Le wagon blanc (**PHOTOS 10 ET 11**) est éga-

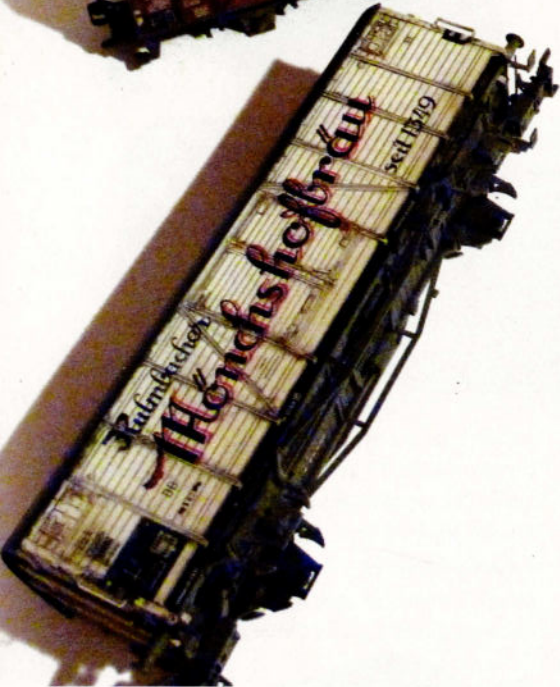
lement recouvert d’un lavis, mais d’une autre manière : lisez plutôt. Ce lavis est dans ce cas réalisé avec de la peinture à l’huile Enamel qui coule mieux et dont l’aspect final ressemble moins à un plastique brillant. Le wagon est d’abord recouvert d’une couche de peinture brillante



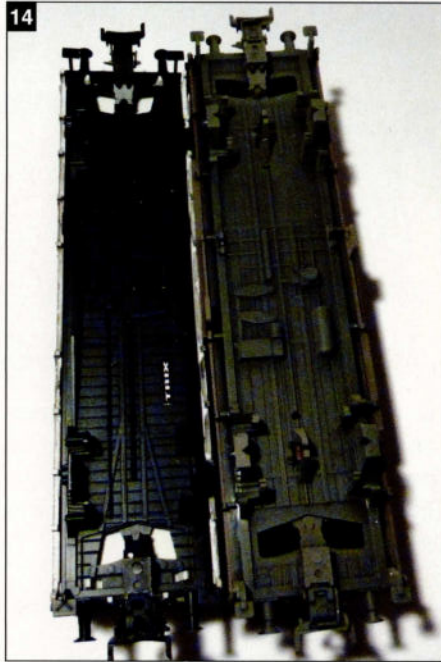
12



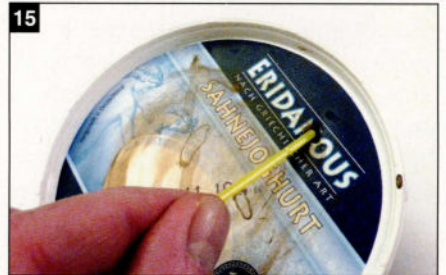
13



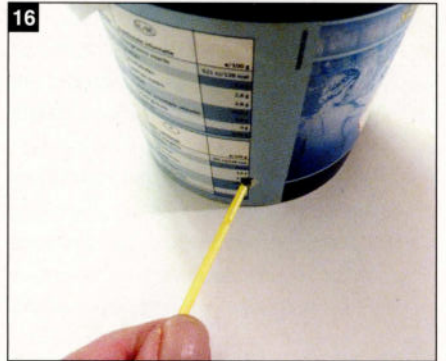
14



15



16



à base d'eau; après séchage, le lavis à base de peinture à l'huile est ensuite appliqué. Grâce à l'application de la peinture brillante, la peinture à l'huile coulera encore mieux dans les creux. Après lavage partiel du wagon avec de l'essence par exemple, la sous-couche (en acrylique) ne sera pas dissoute et le marquage du wagon ne sera pas endommagé. Ce traitement sera couronné par l'application d'un vernis acrylique mat sur tout le wagon, après quoi vous pourrez à nouveau travailler avec les peintures à base d'eau. Les volets des wagons sont traités avec un lavis fait de poudres de pigments diluées à l'eau: nous reviendrons ultérieurement sur cette technique.

Avant de travailler avec ces poudres à pig-



17

ments, nous appliquons d'abord quelques couches de saleté sur notre wagon (de teintes terre et terre foncée). Les parties inférieures du toit sont d'abord traitées le plus fortement (PHOTOS 12 ET 13). N'oubliez pas de recouvrir la partie inférieure du châssis d'une petite couche de peinture (PHOTO 14).

Comme vous l'aurez sans doute déjà remarqué, nous avons dû changer de peinture dans notre aérographe à plusieurs reprises. Les nettoyages intermédiaires et les purges de l'appareil sont contraignants, car l'aérographe doit chaque fois être vidé sur du papier absorbant ou sur un chiffon. Ce n'est que grâce à un dispositif 'fait maison' que votre table de travail restera propre...

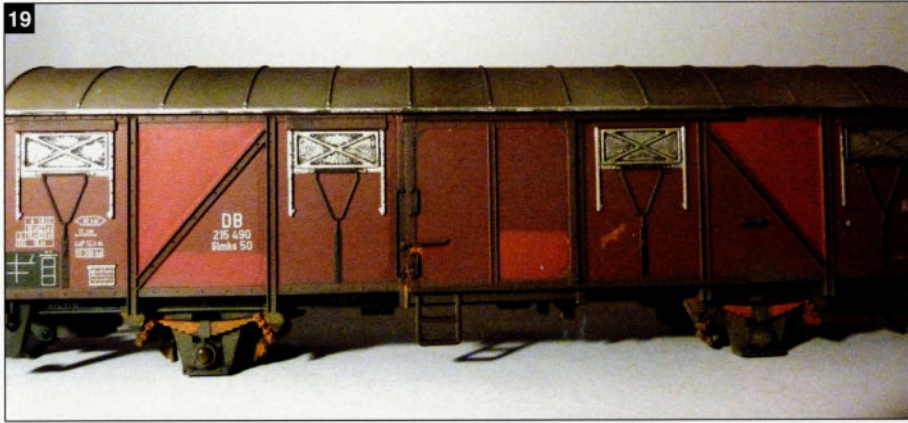


18

Utilisez par exemple un petit seau avec un couvercle hermétique. Faites un trou près du bord du couvercle dans lequel la tête d'injection puisse s'insérer (PHOTO 15). Nous avons également fait quelques trous dans la paroi latérale à 3 cm environ du couvercle, de façon à ce que la peinture et les produits dissolvants ne puissent pas directement en sortir, afin que la pression de l'aérographe puisse s'échapper de ces orifices et que le couvercle ne puisse se détacher du seau (PHOTO 16).

La face intérieure est garnie de quelques épaisseurs de papier essuie-tout, le tout étant rempli d'ouate pour filtre. L'air qui sortira du seau sera quasi totalement filtré et épuré de sa peinture, ce qui maintiendra l'environnement propre. Si vous faites usage de produits solvants comme le thinner ou l'essence, vous pouvez encore disposer sous le filtre une petite couche de charbon actif, qui absorbera les odeurs irritantes. Comme vous pouvez le constater, ce filtre a déjà bien rempli son rôle (PHOTOS 17 ET 18). Et qui dira encore que ce hobby doit coûter cher...?

Le modèle n'est pas encore complètement achevé, car certaines choses doivent en-



core être réglées. L'application à plusieurs endroits de rouille et de rayures se réalisera de préférence au pinceau très fin. La peinture de la rouille peut être choisie à votre meilleure convenance: tant de teintes de rouille sont possibles, qui peuvent varier d'orange à quasi noir. Les essieux du wagon sont déposés, une tâche de rouille étant appliquée ci et là (PHOTOS 19 ET 20). Les roues ne sont pas oubliées car de construction, elles sont noires: ici aussi, une couche de peinture rouille sera du plus bel effet (PHOTO 21).

Encore quelques détails et vos wagons pourront à nouveau être utilisés sur votre réseau. Ces détails peuvent consister en: - de la graisse sur les plateaux des tampons, appliquée au moyen d'un crayon au graphite, outre la peinture transparente satinée. Comme ce crayon est suffisamment doux, vous pouvez créer un effet supplémentaire d'un simple mouvement entre le fût du tampon et le tampon proprement dit: en traçant quelques traits de crayon autour du fût, vous obtiendrez un aspect

métallique supplémentaire (PHOTO 22); - de la rouille et de la graisse sur les paliers d'essieux et le châssis (PHOTO 23).

En dernier lieu, nous recouvrons chaque modèle d'une petite couche de peinture mate, pour protéger les couches de peinture fines et fragiles déjà appliquées (PHOTOS 24 ET 25).

Texte et photos:
Bert Kelder





Un modèle de la 'Class H', une locomotive-tender du 'South Eastern & Chatham Railway', réalisé sur base d'un kit à assembler.

La 'vapeur vive'

LE 'LIFE STEAM' ('VAPEUR VIVE', EN ANGLAIS) EST UNE BRANCHE QUELQUE PEU OUBLÉE DU MODÉLISME FERROVIAIRE. IL S'AGIT EN PREMIER LIEU DE LA CONSTRUCTION 'MAISON' D'UNE LOCOMOTIVE À VAPEUR FONCTIONNELLE, À ÉCHELLE RÉDUITE. ENSUITE, IL S'AGIT ÉGALEMENT DE FAIRE CIRCULER CES LOCOS FAITES 'MAISON' EN PLEIN AIR, AVEC OU SANS VOITURES, CHARGÉES OU NON D'ENFANTS ENTHOUSIASTES. UN DE NOS LECTEURS, DIRK WIJNS, PRATIQUE CE HOBBY DEPUIS QUINZE ANS DÉJÀ ET NOUS EXPLIQUE COMMENT SE RÉALISE DE TELLES CONSTRUCTIONS.

La vapeur vive est la plus ancienne forme de modélisme ferroviaire. Dès 1850, les premiers modèles réduits de ce type faisaient leur apparition sur le marché. Ils n'étaient pas fort ressemblants et ce n'était pas de véritables modèles; d'ailleurs, ils ne circulaient pas sur des rails: l'essieu avant pouvait être tourné de façon à 'faire des ronds' sur le parquet...

Changement de décor au début du 19ème siècle: Curly Lauwers écrit de nombreux articles dans 'Model Engineering' et dans 'English Mechanics'. Il fit plus de 120 croquis et dessins et assembla lui-même une cinquantaine de

locomotives à vapeur. Beaucoup de ces locos ont été préservées et ses concepts sont encore souvent utilisés de nos jours.

Qu'est-ce que la 'vapeur vive'?

La vapeur vive, c'est en premier lieu concevoir et construire. C'est la recherche constante de solutions et l'amélioration des prestations. Dirk reconnaît ne pas y connaître grand-chose des différents types de locos et il ne fait pas partie des 'compteurs de rivets', mais le travail du métal l'a toujours branché. Faire d'un bout de métal trouvé par hasard une pièce pour une de

ses machines lui a toujours procuré une intense satisfaction.

Les matériaux proviennent des ferrailleurs, les chutes de métal des ateliers industriels et des écoles techniques. Et on trouve encore bien des tôles de récup' chez le forgeron du village (!). Il n'est pas nécessaire de détenir un important bagage technique: ce qui est plus important, c'est d'être intéressé par la chose et de travailler avec soin, ainsi que d'avoir le sens des proportions.

Un petit tour et une foreuse sur pied sont indispensables. Depuis quelques années, le marché est submergé de machines-outils bon marché d'origine asiatique. La qualité n'est pas toujours au rendez-vous, mais suffit pour nos besoins. Pour de la simple voie I, une fraiseuse n'est pas vraiment indispensable, mais elle rendra votre travail plus aisé. De l'outillage est évidemment aussi indispensable, pour forer, limer et étirer.

Il ne faut pas tout acquérir en une fois, mais votre collection grandira au fil du temps. Pas mal d'outillage est également fait 'maison'. Et une fois que vous disposerez de tout ce qui vous sera nécessaire, ce hobby est finalement bon marché...

Si vous ne voulez – ou ne pouvez – construire vous-même, il existe des alternatives sous forme de boîtes à construire ou de modèles prêts à l'emploi. Regner, Roundhouse en Aster sont des marques spécialisées aux échelles 0 et I. Les prix vont de 250 € (Regner) à 5.000 € et plus pour Aster. Les modèles de cette dernière marque sont plus de véritables objets de collection.

Pour les plus grands modèles, vous pouvez vous adresser chez O.S. par exemple. Personnellement, Dirk éprouve le plus de plaisir en 'scratch'. En Belgique, on ne compte que trois clubs qui s'occupent de trains à vapeur.

<http://www.kmyca.be/index.html>
<http://www.stoomgroep.be/>
<http://ptvf.fte2.org/>

Tous trois disposent d'un réseau permanent établi dans un parc. Turnhout et Bruxelles disposent d'un réseau de 5 et de 7 1/4 pouces. Le club anversois dispose d'un réseau à voie surélevé aux écartements de 2,5/3,5 et 5 pouces. En voie I, certains ont leur propre petit réseau, établi dans leur jardin. Parfois, des membres de leur club s'y rendent pour y circuler. Aux Pays-Bas, un nombre plus important de clubs existe, ainsi que de réseaux. Lors d'expositions, on circule sur des tables démontables, tandis qu'il est

possible d'y acheter de l'outillage.

La construction

Comment fait-on pour s'y lancer? D'abord, en faisant un choix. Quel écartement de rails? De la voie 0, 1, 2,5, 3,5, 5 ou encore 7 1/4? La voie 2,5 est un peu 'hors sujet'. Naguère, c'était l'écartement de prédilection en Angleterre. Mais en fait, il n'est ni chair ni poisson: il est trop large pour un réseau de jardin et trop petit pour transporter des voyageurs. Non pas que cela ne soit pas possible: Dirk lui-même a déjà circulé sur son réseau à l'écartement... 0! Et pour autant que nous sachions, il n'existe sur tout le Continent qu'un seul réseau à cet écartement, à savoir à Anvers.

Comme premier modèle, vous opterez bien entendu pour quelque chose de facile. Une loco à deux essieux pour voie étroite de 45 mm est le choix idéal. Les schémas d'un tel engin sont facilement disponibles en Angleterre. Le seul problème est que les mensurations ne sont pas métriques, mais anglaises. Pour un débutant, ceci peut s'avérer un fameux écueil que de devoir convertir ces mensurations. Et les difficultés ne s'arrêtent pas là: les épaisseurs de tôles prescrites ne sont pas disponibles chez nous...

Après quelques années d'expérience, vous pourrez toutefois décider vous-mêmes comment résoudre ce problème. Heureusement, nos voisins du Nord vendent assez de schémas exprimés en cotes métriques. Allez voir sur les sites suivants:

<http://www.onderstoom.nl/drawings.php> en
<http://www.modelbouwers.nl/tekeningestoom.html>

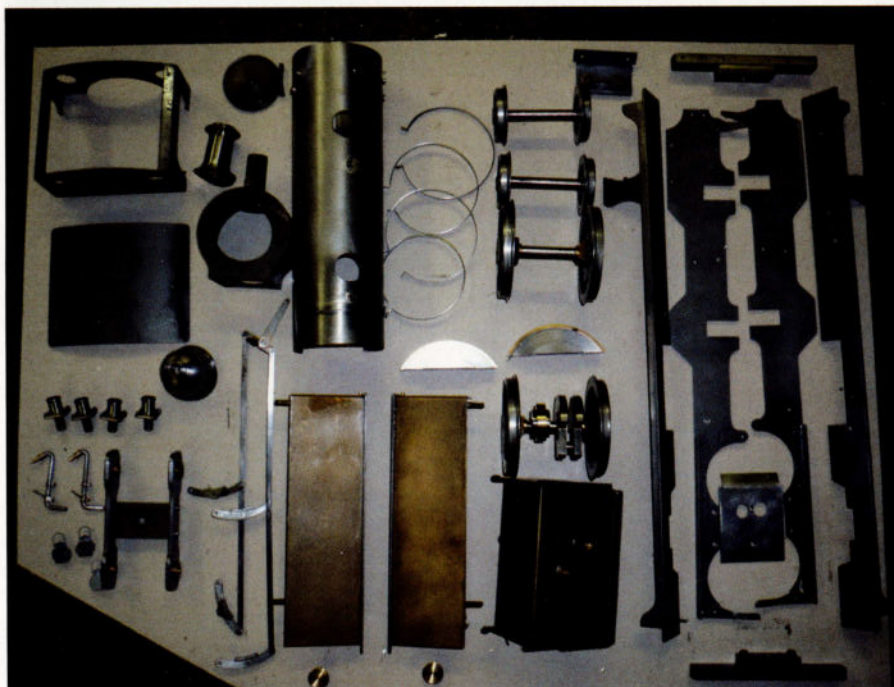
Après avoir étudié les schémas, la construction proprement dite peut commencer. Normalement, on commence par les tôles du châssis ou par les roues. Si des roues à rayons sont nécessaires, des pièces moulées peuvent être utilisées, mais pour de la voie étroite, ce n'est souvent pas nécessaire, car ce sont des roues pleines. Des pièces moulées peuvent être commandées à nouveau en Angleterre ou chez Rob Sauerbier, aux Pays-Bas (voir <http://www.sauerbiermodelbouw.nl/>).

Ces roues sont vendues comme pièces moulées grossières et sont souvent les seules pièces – avec le manomètre – qui doivent être achetées.

Pièce après pièce, nous loco grandit alors et après un certain temps, nous pouvons déjà faire un essai à l'air libre. Si ce dernier se déroule avec succès, vient le tour de la chaudière. Celle-ci est toujours constituée de cuivre, brasé à l'argent. La chaudière constitue aussi une pierre d'achoppement, raison pour laquelle il est important que vous fassiez partie d'un club où l'on pourra vous assister en paroles ou en actes.

Les chaudières à vapeur d'un timbre plus élevé que 3 bars et d'une contenance de plus d'un litre doivent être agréées tous les deux ans au moyen d'un test de pression équivalent à une fois et demie le timbre autorisé. Le timbre maximal autorisé pour une chaudière en cuivre est de 6 bars. Bien entendu, la (ou les) soupape(s) de sécurité est testée par le membre du club désigné à cet effet.

Si vous êtes débutant, le temps nécessaire à la construction d'une simple petite machine pour voie étroite à l'échelle I se montera à quelques centaines d'heures. Les constructeurs chevronnés consacrent parfois plus de 10.000 heures à leur réalisation, dont la construction s'étale



Grâce à ces pièces d'un kit britannique, il est facile d'assembler une locomotive à vapeur vive.



Le 'cœur' d'une loco à vapeur vive est indiscutablement sa chaudière: c'est elle qui produit la vapeur.



alors sur plus de dix ans. Pour certains, il s'agit vraiment de l'œuvre d'une vie...

La plupart des modèles sont à l'échelle; pour les modèles de débutants, la simplicité vient toutefois au premier rang. Tous les détails sont difficiles à reproduire; une loco à vapeur vive devient très chaude et est souvent traitée brutalement: c'est la raison pour laquelle le plastique n'est pas (ou peu) utilisé pour sa construction.

Rouler!

Faire rouler une locomotive à vapeur en vapeur vive, c'est autre chose que de faire circuler un modèle en H0. La chaudière est remplie d'eau (de pluie). Pendant la circulation, c'est la pompe à eau (ou un injecteur, sur les plus grands modèles) qui maintient l'eau à niveau. Les bielles et les coussinets sont graissés. L'appareil à graisser pour les cylindres et les tiroirs est rempli d'huile pour vapeur.

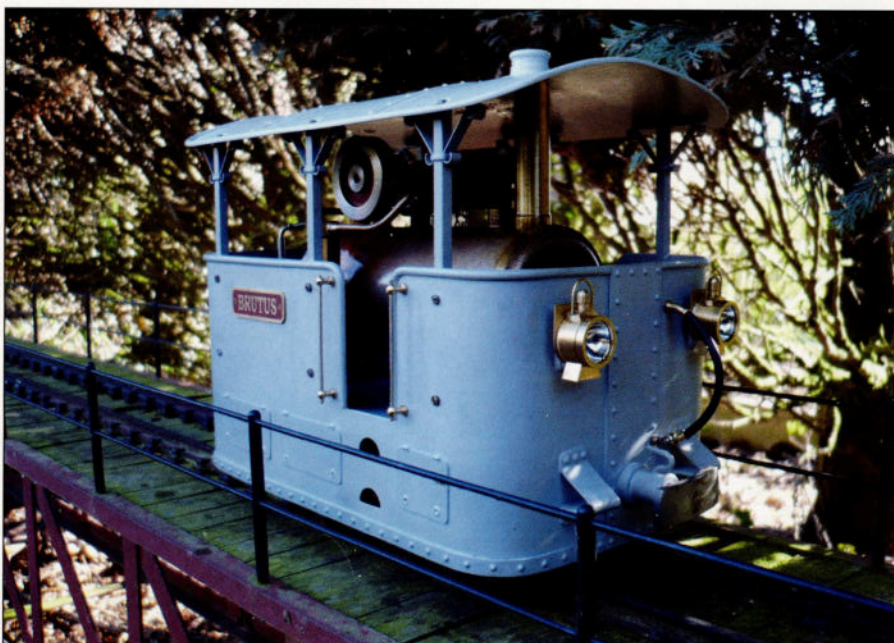
La chauffe de la chaudière se réalise au gaz, à l'alcool ou au charbon. Lors de l'utilisation de ce dernier, c'est de l'antracite très finement moulu qui est utilisé en voie I; à partir de 3,5 pouces, c'est du charbon (12/22) qui devient le combustible le plus recommandé.

Lorsque la chaudière est au timbre, on peut alors rouler; sur les petits modèles, c'est alors tout un art de rouler à vitesse constante sans devoir constamment toucher aux commandes, croyez-moi... Parfois, certains engins sont radiocommandés, mais où est alors le plaisir de chevaucher votre création et de vous brûler les doigts au régulateur et autres robinets brûlants...? La motorisation en traction vapeur peut également être différente: je l'ai montré avec un modèle à l'échelle d'une loco datant de la Première Guerre mondiale.

Dirk a récemment conçu un petit tramway à l'échelle 1 pour débutants. Toutes les pièces ont été dessinées de façon professionnelle et ont été rassemblées dans un kit complet, qui sera proposé pour 50 à 60 euros. Il s'agit d'un projet de son club, le KMYCA. Certaines pièces comme les engrenages, la chaîne et l'injecteur sont déjà confectionnées et ne doivent donc pas être assemblées. Tout le reste est une affaire de tournage, de limage ou de fraisage. Ce kit est destiné aux constructeurs qui ne prennent pas la peine de se mettre à la recherche de pièces. Lors des réunions mensuelles des clubs, vous pourrez demander conseil et vous serez aidés si nécessaire, bref: c'est vraiment destiné aux débutants!



Une petite locomotive à vapeur industrielle Manning-Wardle, d'origine britannique.



J'ai conçu pour ce faire un 'moteur à vide', à ne pas confondre avec un moteur Stirling. La puissance de ce type de moteur est toutefois très réduite, mais ce projet est parfaitement réalisable.

Cela fait maintenant quinze ans que je suis actif dans ce hobby. Après avoir assemblé quelques engins à vapeur stationnaires et construit quatre locos en 5 pouces, j'ai lentement bifurqué vers la voie 1. Elle nécessite en effet moins de matériel et moins d'espace...

Pour terminer, voici encore quelques sites web intéressants:

<http://home.iae.nl/users/summer/16mmngm/>
<http://www.asterhobbies.co.uk/main.htm>
<http://www.modelbouwatelier.nl/>
<http://www.sidestreetbanetworks.com/locos/intro.html>
<http://www.users.waitrose.com/~n25ga/index.html>
<http://www.roundhouse-eng.com/>
<http://www.16mm.org.uk/newsite/default.html>
<http://www.ajreeves.com/>
<http://www.blackgates.co.uk/>
http://www.youtube.com/watch?v=gxBKE_8kicE
<http://www.youtube.com/watch?v=89fsYybl55g>

Texte & photos:
Dirk Wijns



Les V250 'Fyra'

Le mardi 22 mars dernier, des parcours d'essais ont été menés avec une des rames V250 en livrée 'Fyra' (construites par AnsaldoBreda) sur la ligne 27 entre Maria-burg et Anvers-Est, ainsi qu'entre Essen et Roosendaal. La rame V250 quitte ici la gare d'Essen en route vers Roosendaal, pour tester la commutation électrique entre le 3 kV belge et le 1,5 kV néerlandais.

SNCB Logistics

SNCB Logistics est la nouvelle dénomination de 'B-Cargo', qui est opérationnel depuis le 1er février 2011 comme entreprise ferroviaire autonome. A cette même date, SNCB Logistics a hérité de 200 locomotives pour la traction de ses trains de marchandises, d'un certain nombre de bâtiments et a bénéficié d'un soutien financier. Cette entreprise dispose de sa propre licence d'opérateur ferroviaire, ainsi que des certificats de sécurité nécessaires. Après chaque grande révision d'engins de ce parc, le sigle 'B' présent au sein du matricule de ces engins va donc disparaître, ainsi que les sigles 'B' peints sur les caisses de ces engins. Un changement de livrée et/ou de sigle n'a toutefois pas encore été décidé jusqu'à présent. Sur cette photo, on voit bien le sigle 'B' sur la soute à combustible de la 7717 ; c'est ce sigle qui est appelé à disparaître.

Les 51 'bleues'

Les 5180 et 5186 qui ont été vendues à une firme italienne ont été peintes en livrée bleue, à la demande du client. Prêtes à être expédiées, voici deux de ces locos prêtes à être expédiées en Italie et garées temporairement à Anvers-Nord. Un challenge pour le modéliste que de reproduire cette belle livrée sur une 51 et de la faire circuler sur son réseau, pour simuler un parcours d'essai...

Texte & photos : Max Delie

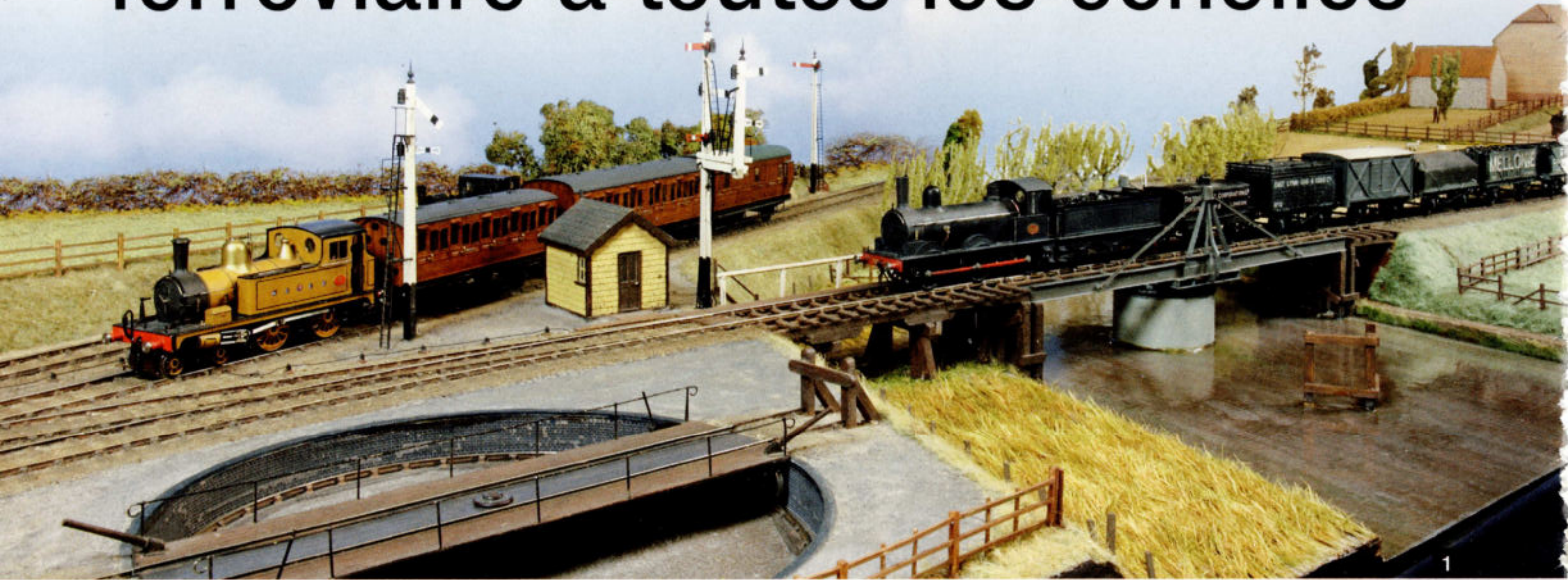


Lors d'un stationnement à Anvers-Est, la rame V250 s'est fait dépasser par la Break 357: ces deux automotrices ne se rencontreront sans doute plus jamais à cet endroit...



Rail 2011

L'événement de modélisme ferroviaire à toutes les échelles



G, I, O, P7, S, PROTO-87, H0PUR, H0, TT, N, Z, T : TOUTES LES ÉCHELLES ET EN OUTRE, SOUVENT À DES ÉCARTEMENTS DIFFÉRENTS – JUSQU'AU ZM – ÉTAIENT VISIBLES À L'EXPOSITION 'RAIL' QUI S'EST DÉROULÉE À HOUTEN. COMME CET ÉVÉNEMENT NOUS Y A DÉJÀ HABITUÉS, IL Y AVAIT BIEN QUELQUE CHOSE DE SUSCEPTIBLE D'INTÉRESSER TOUT LE MONDE, AVEC CERISE SUR LE GÂTEAU, LA TENUE DE LA CONVENTION 'PROTO'.

A 'Rail 2011', deux primeurs absolues issues des Pays-Bas étaient à découvrir : en premier lieu, 'Lauwersmeer', une gare néerlandaise à la fois compacte et fictive à l'échelle H0, de Robbert Jan de Vries. Robbert Jan – qui est machiniste de métier – semble avoir fait de la signalisation une question d'honneur... A part les indispensables compromis concernant les distances entre signaux – plus courtes qu'en réalité – ses signaux et ses panneaux sont rigoureusement à la bonne place... et fonctionnent comme il le faut.

La deuxième primeur d'inspiration néerlandaise – mais à thème britannique – était le nouveau réseau de Ton Trip, avec un nom qui sonne bien: 'Tripton by the Sea'. Il s'agit d'une gare rurale en cul-de-sac à l'échelle P7, soit au 1 :43,5ème. Le site et les alentours immédiats sont prêts, mais deux modules et un fiddle yard sont encore en construction.

2. Une primeur : la présentation de 'Tripton by the Sea', le nouveau réseau de Ton Trip, à l'échelle P7. Sur ce réseau aussi, Ton a suivi sa méthode éprouvée pour confectionner ses bâtiments au moyen d'argile.

Ton n'a construit qu'une seule loco pour l'instant, un modèle à embellage intérieur qui roule comme une véritable bille...

Le but était de manœuvrer sur ce site, mais hélas, la loi de la vexation universelle en a décidé autrement : le timon sur la bielle motrice se rompit dès le premier parcours de l'engin ! Vous imaginez... ? C'est pour cela que ce réseau devint... statique. Avec un peu de chance – comme Ton se plaît à le dire – ce réseau pourrait être exposé l'année prochaine lors de la Grande Expo de modélisme

1. La circulation sur le réseau 'East Lynn' est une affaire sérieuse. Les convois ont été disposés pour les besoins de votre photographe, tout en admettant que le train le plus éloigné devra attendre, car il s'agit d'une bifurcation d'une ligne secondaire.

de Malines. Et Ton nous assure que d'ici là, il disposera de deux locomotives en service !

Le réseau de Ton était visible dans la Meidoornzaal, qui avait entièrement été aménagée pour les participants de la convention 'Proto', avec Dave Doe comme organisateur. Ton était venu avec deux superbes réseaux d'inspiration britannique. Le réseau 'East Lyne & Nunstanton' à l'échelle 1:64ème (de la voie 'S') de Trevor Nunn et le réseau en





3. Outre le plaisir de voir passer de longs convois le long d'un beau paysage, le réseau modèle français 'La ligne de Maurienne' du 'Rail Modélisme Châlonnais' présentait également de nombreux détails surprenants et intéressants. Vraiment un réseau auprès duquel il fallait s'attarder quelque peu...

4. La gare néerlandaise fictive de Lauwersmeer, de Robbert Jan de Vries.

5. Le projet sans fin de Winfried Schmitz-Esser est une partie condensée de l'ancienne halte supérieure d'Oberhaven à Hambourg, en prolongement du pont sur la Ericusgraben et de la gare marchandises d'Ericus.

P4 'Lowburn Park de John Thompson. On pouvait voir que ces réseaux avaient déjà quelques décennies derrière le dos, à en juger à leurs couleurs un peu fanées, ce qui prouve bien à quel point nos amis britanniques étaient avancés dans leur hobby, il y a 25 ans...

lain Rice était également présent, avec son réseau 'Boston and Maine' : un spectacle plein d'atmosphère, comme on est en droit d'attendre de la part de cet auteur de nombreux livres bourrés d'infos. Hélas ! Lors de son entreposage et du transport, ce réseau a subi des dégâts, au point qu'lain était plus occupé avec ses pinces et son fer à souder que de manœuvrer...

Le mini-port de Brian Harap en Proto Z a recueilli beaucoup d'admiration. Oui, vous lisez bien : à l'échelle 1 :220ème et construit selon la philosophie Proto, et avec les combinaisons d'aiguillages les plus étonnantes, comme Brain nous a habitué. Pour prouver qu'il est encore possible de faire plus petit, il y avait intégré un trajet à voie étroite, avec bien sûr un bout de voie et des aiguillages à trois rails. Et le tout roulait – comme il se doit – comme un train...

Et ce n'était pourtant pas le plus petit train visible à l'expo 'Rail' : dans la grande salle, on pouvait voir un aéroport avec des trains à l'échelle 1 :450ème, soit de la voie

'T' : l'écartement de telles voies est d'à peine trois millimètres...

Le sympathique mais sérieux prof. Dr. Winfried Schmitz-Esser – que nous connaissons chez TMM, depuis la parution de sa série d'articles 'Construisez vos propres wagons de marchandises en papier', mit une sourdine à ses titres lors de notre conversation et il parla avec beaucoup d'enthousiasme de son projet 'Hamburg Oberhaven', réalisé en H0pur. Il le fit comme peut le faire un professeur – d'une façon très consciencieuse – jusque dans les plus petits détails. Son réseau est loin d'être terminé et il l'appelle déjà 'un projet sans fin'. Loin d'être terminé également, le réseau d'inspiration italienne de Luca Possone, de Milan. On dirait qu'il s'agit du seul ressortissant italien qui travaille selon les normes Proto 87. Ces deux projets illustrent toutefois bien de quoi il s'agit et comment un réseau en Proto voit le jour.

Un fameux détaillage était également visible chez le groupe qui construisait selon les directives 'Fremo-87'. Il y avait autant de modules à admirer qu'il y a deux ans. L'aiguillage de Werps, qui représente une copie en réduction conforme à 100 % d'un aiguillage néerlandais, forçait l'admiration. Pour le grand public, le concept Fremo paraît sans doute assez statique. Lors de notre

séance de prise de photos – et votre photographe prend son temps – un (!) seul train a défilé sous ses yeux. Tout comme en réalité donc, mais bien trop peu que pour un public qui était venu pour voir circuler des trains. Pour eux, il y avait bien plus à voir dans les grandes halles 2 et 3.

L'espace entre les halles 2 et 3 présentait un beau nombre de réseaux en fine scale. Outre le 'Lauwersmeer' déjà cité, nous avons de nouveau rencontré Hans Wust avec son 'Punta Marina'. Ce faisant, il s'acquittait d'une dette : suite à une maladie, il avait dû arrêter en 2010. Dans le 'coin' du fine scale, on pouvait encore voir le beau réseau français – tout en longueur – dénommé 'La ligne de Maurienne', ainsi que le réseau 'Wisjni-Wosjni'. Le premier cité – œuvre du 'Rail Modélisme Châlonnais' – avait recueilli le premier prix lors de Rail Expo 2010. Quant à 'Wisjni-Wosjni', il représente un bout de l'Allemagne de l'Est, sur lequel les conséquences de la Seconde Guerre mondiale sont encore clairement visibles. Cela dit, il faut aimer ce genre de spectacle pour vraiment l'apprécier...

Une contribution particulière, que ce réseau industriel de Christian Heine, avec une plaque tournante Fleischmann transformée



6. Tout comme sur un réseau modèle, il faut parfois composer avec le manque de place, en réalité également. Un bel exemple en est l'utilisation d'une plaque tournante à segment. A première vue, on pourrait penser qu'elle ne peut servir à virer une loco. Après que la plaque ait viré de 180°, la loco peut toutefois la quitter, en ayant été virée. La condition toutefois est que la plaque soit raccordée des deux côtés au réseau (Réseau de Christian Heine).

7. Brian Harap auprès de son port ZOB : ce n'est qu'ainsi que l'on prend conscience de la taille de ce réseau !



8. Les imposantes grues chez les amis du 1:32ème. La grue à l'avant-plan transborde les conteneurs, tandis que celle à l'arrière extrait le charbon d'un navire pour remplir des wagons.



en plaque tournante de segment. Grâce à cet artifice, une plaque tournante peut également être disposée sur des modules relativement petits. Une disposition qui était visible en plusieurs endroits en réalité et que l'on peut encore voir au musée allemand de la locomotive à vapeur de Neuenmarkt. Le côté amusant pour les amateurs qui aiment manœuvrer est que le virage complet d'une loco nécessite plusieurs mouvements de manœuvres successifs.

Les modules

Les Pays-Bas connaissent 'Rail', Eurospoor' et On traXS, trois grands événements de

modélisme ferroviaire. Le plus ancien d'entre eux est 'Rail', qui puise ses racines dans les réseaux modulaires. Ils forment d'ailleurs encore l'essentiel de cette exposition. Pour les associations, c'est l'occasion par excellence d'exposer un tout grand assemblage

de modules et d'y faire circuler des convois pendant plusieurs jours durant. Souvent, ils font cela plus pour eux que pour le public, et cela n'est pas grave en soi. Il y a manifestement beaucoup de visiteurs (surtout des hommes et des enfants) qui trouvent cela

9



9. L'Austria-express en N. De beaux réseaux d'époques IV et V d'inspiration strictement néerlandaise sont rares. Belle exception à cette règle : le réseau en N de l'association N-Spoor Nijmegen.



10. Un groupe qui a participé dès la première exposition de 'Rail' et qui n'en a loupé aucune: TT Nederland. Ce groupe était venu avec du matériel allemand moderne.

11. Le groupement 'Fremo P87' se distingue en construisant selon les directives 'Proto', qui concernent également le paysage, outre les voies et le matériel.

beau à voir : de longs trains qui circulent à une cadence élevée.

Le fait que chaque module ne soit pas d'égale qualité – du moins comme nous aurions voulu qu'ils le soient – est inhérent à la construction sous forme de modules par

des membres individuels. Tout le monde ne met pas la barre à la même hauteur, et ce n'est pas nécessaire non plus. 'Rail' expose d'autres réseaux modèles, en d'autres endroits. Au milieu de la 'fureur' des nombreux grands réseaux modulaires, ils semblent par-



12. Gerco van Zetten lors de sa démonstration d'assemblage d'aiguillages.



13. Des amis de 'Train Miniature Magazine'...

fois un peu perdus. Outre ces réseaux modulaires de clubs, on dénombre pourtant au moins 20 autres réseaux individuels, établis selon un thème précis. Tout le monde peut donc y trouver son compte.

Ceci étant, les clubs participants devraient quand même examiner d'une façon plus critique la présentation de leurs modules. Cela doit quand même être possible qu'après le franchissement d'un signal par un convoi, ce signal retombe au rouge et ne reste pas au vert jusqu'au passage du convoi suivant ?... Et que penser des réseaux présentant des courbes à ce point serrées qu'en réalité, elles pourraient à peine être négociées par un tramway urbain ? Cela ne devrait plus être visible sur des réseaux de clubs...

Qu'on le veuille ou non, la comparaison avec On traXS, qui s'est tenue à peine quinze jours avant 'Rail', est inévitable. Nous laissons toutefois aux visiteurs et à vous, chers lecteurs, le soin de comparer. Maintenant que ces deux événements sont encore plus rapprochés l'un de l'autre, on peut imaginer que les visiteurs vont opter pour l'une ou l'autre exposition. Nous pensons toutefois qu'ils sont dans l'erreur : On TraXS et 'Rail' ont chacune leurs spécificités. Pourquoi donc choisir pour l'une ou pour l'autre... ?

Texte & photos: Gerard Tombroek





1. La petite gare a remporté un jour le prix du meilleur service rendu dans la région. Les porteurs y sont donc particulièrement prévenants...

2. Entretemps, une M7 du Southern passe en tête d'un train de marchandises vers Market Blandings.

3. Après quelques placements foireux à la bourse, Bertie Wooster a dû apprendre un nouveau métier et est désormais forgeron.

4. Exceptionnellement, le 'Firth of Clyde' dessert la gare endormie de Chufnel Regis. La belle saison commence et quelques voyageurs veulent se rendre sur la côte anglaise.



Chufnel Regis

Ou comment l'humour britannique peut conduire à un modélisme d'esclavage...

A PRÈS UNE PÉRIODE DE MODÉLISME DE BATEAUX TÉLÉGUIDÉS, NOTRE LECTEUR MORRIS STEENS VOULAIT RELEVER UN NOUVEAU CHALLENGE. MAIS LE MODÉLISME FERROVIAIRE LUI SEMBLAIT TROP... LE PREMIER CHOIX AUQUEL L'AMATEUR FERROVIAIRE EST CONFRONTÉ EST CELUI DE L'ÉCHELLE ET DU THÈME. L'ÉCHELLE FUT RAPIDEMENT CHOISIE, À SAVOIR LE '00', OU ENCORE LE 1/76ÈME. SUR LE CONTINENT EUROPÉEN, CEATTE ÉCHELLE EST MOINS BIEN CONNUE, MAIS ELLE EST RÉPANDUE AU ROYAUME-UNI ET EN AUSTRALIE. L'ÉCARTEMENT DES RAILS EN 00 EST LE MÊME QU'EN H0, TOUT ÉTANT JUSTE UN PEU PLUS GRAND : LES LOCOS, LES MAISONNETTES, LES FIGURINES, ETC. C'EST PRATIQUE LORSQUE VOUS PRENEZ DE L'ÂGE ET QUE VOTRE VUE BAISSE...

Morris Steens est également un fervent amateur d'humour britannique, le summum pour lui dans ce domaine étant constitué par les livres du célèbre écrivain de romans P. J. Wodehouse. Les histoires se déroulent au sein d'une famille aristocratique anglaise dans la propriété de Blandings Castle, où Lord Emsworth s'occupe



5. M. Keeble, le boulanger, fait sa tournée de pain frais. Il pense manifestement à étendre sa boulangerie, car il examine cet immeuble en vente (mais qui nécessite d'importants frais !)

6. Nous souhaitons aux vacanciers un agréable congé...

7. Entretemps, une M5 attend que la voie se libère.

8. Le petit village dispose de tous les commerces: un pub, un bureau de tabac, un boulanger et un boucher.

surtout des ses porcs de race 'La reine de Blandings' et où figurent également les figures de littérature Bertie Wooster et Jee-





9. Le 'Emsworht Arms' est le petit hôtel le plus agréable de toute la région. M. Beach (un ancien majordome) est connu partout pour son 'steak-and-kidney pie'.

10. M. Psmith vient d'acheter une nouvelle Morris Minor.

11. Le père spirituel de tout ce récit a finalement arrêté d'écrire des livres et a désormais ouvert une librairie dans son village préféré.

ves, son majordome. Le château est situé tout près du village (fictif) de Market Blandings, qui est relié par rail à la petite gare de Chufnel Regis. C'est là que Morris Steens a trouvé son inspiration pour son réseau modèle d'inspiration anglaise 'Chufnel Regis', où Market Blandings serait décoré de maisons peuplées par des minis personnages issus des livres de P.J. Wodehouse...

Un espace de 6 m sur 4 fut plus que suffisant pour la réalisation de ce réseau. On y trouve une gare fantôme de cinq voies et deux petites gares, à savoir 'Market Blandings' et 'Chufnel Regis'. Une petite recherche sur internet apprit à Morris que la réalisation 'maison' de décors est très prisée en Angleterre. Morris opta donc pour la pratique britannique et a donc réalisé tous ses bâtiments lui-même, en carton d'architecte. Même les arbres sont le résultat d'une fabrication 'maison', selon la méthode préconisée par Jos Geurts. Le matériel roulant a par contre été acheté tout fait et provient essentiellement de la marque Hornby.

Texte: Morris Steens
Photos: Jan Nickmans



On traXS!

Sous le signe du rail et de l'eau



AU COURS DU WEEK-END DU 25, 26 ET 27 MARS 2011, DE NOMBREUX VISITEURS DU MUSÉE DES CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS D'UTRECHT ONT ÉTÉ SURPRIS PAR LA TENUE D'UNE MANIFESTATION DE MODÉLISME FERROVIAIRE DANS SES MURS: POUR LA TROISIÈME FOIS, L'ÉQUIPE DE MITROPA A ORGANISÉ ON TRA XS, EN COLLABORATION AVEC CE MUSÉE. COMME D'HABITUDE, VOTRE MAGAZINE ÉTAIT PRÉSENT AVEC UN PETIT STAND, TANDIS QU'UN REPORTER AVAIT ÉTÉ DÉSIGNÉ POUR VOUS EN FAIRE RAPPORT.

Avec trois grandes expositions par an aux Pays-Bas et les fantastiques expositions organisées dans les pays voisins, c'est à chaque fois un challenge pour les organisateurs que d'offrir quelque chose de nouveau à leur public. Et les organisateurs d'On traXS y ont particulièrement bien réussi. Ils ont clairement opté pour des réseaux entièrement finis, complets avec arrière-plan, frise lumineuse et éclairage. Tant du point de vue du nombre de réseaux exposés que de leur taille, la sélection était parfaite. Ni plus ni moins de trente réseaux modèles étaient ainsi exposés. Environ deux tiers de ces réseaux ont été construits par des groupes de modélistes individuels et peuvent simplement être montés à domicile: ceci devrait

être de nature à motiver les troupes...

On comptait des participants provenant des Pays-Bas, de la Belgique, de l'Allemagne, de la France, de la Grande-Bretagne et de la Pologne. En ce qui concerne la construction de réseaux modèles, ce dernier pays est peu connu. Madame et Monsieur Lewinski y ont apporté un fameux changement avec leur réseau modèle 'Leski Lewin'. Ils sont actifs en Pologne au sein d'un groupe de constructeurs de modules de niveau élevé. Lors de leur invitation, on leur avait toutefois bien dit que leur réseau devait être équipé d'un arrière-plan et d'un éclairage, une tâche dont ils se sont acquittés à leur manière... L'ensemble est en effet éclairé

1. 'Braggels Baenke' de Ger Lurken : est-il possible de faire encore plus hollandais... ? De l'eau, des bateaux et un pont prouvent bien qu'il s'agit ici d'un réseau modèle d'inspiration batave...

par deux lampes halogènes: pas vraiment la manière habituelle chez On traXS. Cette 'omission' a toutefois été compensée par l'arrière-plan particulier: ils ont utilisé pour ce faire une photo floue grâce à laquelle une profondeur de champ est suggérée.

Des petites boîtes à images

Une grande partie des réseaux exposés aurait facilement pu participer au Concours de mini-réseaux organisé par votre revue. C'est du reste ce que certains ont fait, comme 'B.A Bodil', 'Junukpar Railway' et 'Wolfs-creek' qui nous connaissons depuis la dernière Expo en date de Malines. La surprise n'était donc plus tout à fait au rendez-vous, mais ce que certains constructeurs parviennent à réaliser sur un mètre carré est tout



2. Des trésors au grenier : tous les stéréotypes pour un petit réseau sur un grenier étaient présents sur ce diorama d'Alain Vandergeten: un ovale parcouru par un convoi, une vitrine avec du matériel supplémentaires, du liquide qui s'écoule et des pin-up sur les murs...



3. Le calme avant la tempête : 'Rusty Pile Railroad', le réseau en 'Sn3' de René Paul, semble encore bien seul, mais pourrait-on imaginer une plus belle compagnie qu'un véritable modèle à l'échelle 1:1?

4. Après avoir rassemblé des infos et des croquis pendant un an et demie, 'The Mill' de Jacq Damen a fait ses débuts à On traXS. Jacq a également posé une voie le long de cette scierie, mais nous l'illustrerons plus tard...



bonnement étonnant. S'il s'agit d'abord de construction, l'échelle retenue n'a pas d'importance, comme nos amis du PAJ l'ont prouvé. Ils étaient présents avec une série de dioramas réalisés au 1:32ème. A plus grande échelle, on pouvait voir une petite boîte à images 'Schatjes op zolder' (des trésors sur le grenier), un amusant petit clin d'œil...

Certainement pas réalisé au format d'une boîte à images, mais proposant de nombreux points de vue différents, le réseau français 'La Baraque' de Hans Louvet. Nous connaissons déjà ce sympathique brabançon grâce à son réseau 'Beachley Dock' et 'Trinité sur Mer' et ce n'est donc pas exagéré de dire qu'il s'agit de modélisme d'exception. C'était sa première sortie et Hans s'excusait des déraillements incessants de ses voitures. Dans la pratique, il apparut que ces dernières étaient trop légères. Lors de sa présentation suivante à l'expo de Dort-

mund, ce problème a été résolu, tandis que sa seconde loco était prête. Pour prendre des photos, il n'y eut toutefois aucun problème et vous pouvez déjà faire vous attendre à un reportage concernant ce réseau particulier au 1:64ème.

Le rail et l'eau

Consciemment ou pas, cette édition était mise sous le signe du rail et de l'eau. Aux Pays-Bas, ces deux modes de transport furent de grands concurrents, surtout au cours du début des chemins de fer. A On traXS, le rail et l'eau allaient toutefois de pair. La moitié de la superficie de l'expo était consacrée à l'eau, qu'il s'agisse d'un port ou d'un pont. Et cela ne se limitait pas aux chemins de fer néerlandais, mais des envois provenant de pays étrangers illustraient également l'eau.

Immédiatement à l'entrée, on pouvait voir Guillaume Veenhuis et son diorama 'Langs Weg en Rail', que nous vous avons présenté

dans le TMM n° 98. Son pont à ponton a suscité beaucoup d'intérêt, parce que ce type d'ouvrage était rare. Il est donc remarquable qu'à Utrecht, deux réseaux différents présentaient ce même type de pont. Après la première expo On traXS, Pierre Orbons s'était proposé pour exposer également une de ses réalisations. Inspiré par un film des années trente ayant comme sujet un pont à bateaux sur le Rhin près de Spyer, il a reproduit cette scène en H0. Ce réseau modèle était visible lors de l'expo On traXS 2011, mais pas Pierre Orbons, hélas : peu de temps avant, il est décédé. La présentation de son œuvre à On traXS peut donc être considérée comme un hommage qui lui était rendu.

Quant à Henk Wust, il a éprouvé du plaisir à sa participation. A la fin de cette année, Henk arrêtera sa carrière de modélisme actif. A Utrecht, il a montré des parties de presque tous les réseaux qu'il a réalisés au fil du temps. Henk a même dévoilé le



5. Christopher Payne auprès de son port 'Portpyn' à l'échelle 1:35ème, qui est réapparu après quinze ans, à l'occasion de l'expo On traXS.



6. Une ambiance agréable règne autour de 'An der Küste' de EMC Co-burg.

7. Le Schiffsbrücke Spyer est une copie conforme du pont à ponton franchissant le Rhin à Spyer et tout comme en réalité, il est parcouru à la fois par des trains et des autos. Pierre Orbons (t) l'avait spécialement construit pour l'exposer à On traXS.

'dernier' projet sur lequel il travaille. Il n'est toutefois pas encore entièrement terminé et nous n'en avons donc pas pris de photos : nous ne voulions pas qu'un projet soit rendu public alors que son degré de perfection n'était pas encore atteint. Tout comme 'Castle rock' et 'Punta Marina' (qu'il avait emmenés), ce nouveau projet a un rapport direct avec l'eau.

L'eau forme aussi un thème important sur le réseau de la 'Voornse Modelspoor Vereniging MVM' : cette association était pré-



8. 'Le long du sentier du jardin de mon père' : difficile pour le groupe 'Nog Een Bakkie' de concevoir un nom plus long pour son réseau en H0m...



sente avec ses célèbres modules traitant de la RTM et du pont de Spijkenisse. Une primeur pour On traXS fut constitué par les nouveaux modules des gares de Spijkenisse et de 'Den Briel', reproduisant fidèlement la réalité. Le réseau 'Braggels Baenke' de Ger Lucken et 'Langs het tuinpad van mijn vader' (du groupe 'Nog Een Bakkie'), qui reproduit

9. Le port reproduit sur 'An der Küste' du EMC Coburg dispose évidemment d'un raccordement ferré, grâce auquel les marchandises et le poisson frais peuvent être acheminés dans l'hinterland.

un pont sur un canal pour la navigation intérieure. On pouvait presque sentir l'eau de mer sur 'Inselbahn Bieberoog' d'Alexander Lösch et sur le grand réseau en forme de 'U' 'An der Küste' de EMC Coburg. Ces deux réseaux ont été reproduits à l'échelle 1:45ème: c'est donc de la voie étroite à l'écartement de 750 mm, soit du '0e'. Malgré le fait qu'Inselbahn Bieberoog ne s'étalait que sur un mètre à peine le long d'un paysage et ne présentait au terminus qu'une simple demi-lune à proximité d'un ponton, ce réseau recueillit beaucoup de suffrages auprès du public. 'An der Küste' ravit quant à lui plus les enfants :

ils pouvaient pratiquement toucher du nez les modèles en 0e qui y circulaient et plus d'un déambulait le long des convois. Cet enthousiasme juvénile fut menaçant pour le pied de l'appareil de votre photographe, mais il était difficile de leur en tenir rigueur, même si les photos étaient prises... la peur au ventre. Panique aussi lorsqu'une petite main tentait de saisir un modèle au passage. Les enfants – mais surtout leurs parents (!) – ne réalisent pas que ces 'petits trains' ne pas des jouets. Dans cette optique, le visiteur lambda de l'expo On traXS n'est manifestement pas le même que celui qui arpente les



10. Dans le cadre du thème 'Rail et eau', on devrait normalement trouver ici une vue du pont de Spijkenisse, assemblé par la 'Voornse Modelspoor Vereniging'. Mais comme nous en avons déjà publié des photos dans notre magazine, voici plutôt une vue du nouveau module de la VMV, avec le château d'eau de Brielle. De l'eau, quand même...





11. 'VEB Fleischerei Kombinat': un morceau de la RDA en H0, grâce auquel Kees-Jan van Vessem prouve qu'un gril de gare est suffisant pour manœuvrer, ce qui constitue finalement une des tâches principales à accomplir sur un réseau.



12. Le réseau 'Bieberoog' à l'échelle 0e en forme d'îlot d'Alexander Lösch a huit mètres de long et est manifestement inspiré des îles allemandes de Wadden. Bien que la majorité du trafic y est assurée en traction Diesel, la locomotive à vapeur 'Bieberoog 1' centenaire sort encore de temps à autre de sa remise...

allées des autres expositions de modélisme ferroviaire !

C'est ce public qui fait que On traXS est si particulier : outre les nombreux modélistes ferroviaires, de nombreux visiteurs viennent accompagnés de leurs enfants, en vue d'y admirer la collection des 'grands trains'. Ces enfants sont alors surpris par la présence des 'petits trains'.

On y voit également de nombreux visiteurs qui ne possèdent pas de réseau et qui n'ont pas envie d'en construire, mais qui ont été attirés par la pub faite à la TV ou par les annonces parues dans les journaux. Eux aussi sont généralement surpris par les belles présentations. Les réseaux qu'ils ont pu voir

étaient souvent totalement différents de ces petits réseaux de jeu sur lesquels les trains tournent sans fin en rond. Grâce à On traXS, le grand public prend conscience que le modélisme ferroviaire est un superbe hobby, grâce auquel le constructeur d'un réseau peut faire preuve de beaucoup de créativité. En cela, On traXS est bien l'un des meilleurs ambassadeurs de ce hobby.

Les représentants de grandes marques présents et les commerçants dans la branche ont aussi fourni une importante contribution à cette exposition. Ils ont présenté de façon professionnelle leurs produits, en emmenant souvent leurs nouveautés de Nuremberg. C'est ainsi que On traXS a été pour beaucoup

13. Ce bout de Pologne au 1:87ème a été amené par Leczek Lewinski à Utrecht. En Pologne, on peut le voir régulièrement au sein d'un groupe de modules, ce qui est fort populaire, là également.



14. Hans Louvet ne s'est pas facilité la tâche en choisissant de reproduire une petite ligne pour touristes à voie métrique, à l'échelle 'S'. Très peu d'objets peuvent être achetés à cette échelle, et pratiquement tout doit être 'fait maison'. La mention 'Sm' aurait-elle une autre signification que le 1:64ème à l'écartement de 16,5 mm...?

l'occasion d'admirer pour la première fois la locomotive à vapeur de la série 3700 des NS reproduite par Artitec, en compagnie de... sa grande sœur, la 3737. Chez Elotrak, on pouvait découvrir l'autre surprise d'époque contemporaine, à savoir le DM'90 à l'échelle H0.

Comme c'est désormais devenu la tradition, les On traXS awards ont été remis à la fin de la dernière journée d'exposition. Pour ce faire, tous les visiteurs ont pu prendre part au vote. Les membres du MSG Valkenswaard ont remporté la première place avec leur vitrine 'B.A. Bodil', suivie par 'The Mill' de Jacq Damen, avec une seule voix d'écart! La 3ème



place a été remportée par Loek Bronkhorst, avec son diorama 'De Hezelpoort'. Cette année également, le lauréat a reçu une belle œuvre d'art de John Henniger, qui lui a été remise par Peter-Paul de Winter, le responsable des collections du musée des chemins de fer.

Ce musée ayant atteint ses capacités maxi-

males d'accueil, cette manifestation sera désormais déplacée vers une période hors vacances scolaires. En 2012, On traXS se tiendra donc les 2, 3 et 4 mars, soit au cours du week-end pendant lequel se tiendra également l'exposition 'Rail'...!

Texte & photos : Gerard Tombroek



La fabrication d'une plaque tournante manuelle



LORS DE LA CONSTRUCTION D'UN RÉSEAU MODÈLE, DE NOMBREUX CHOIX DOIVENT ÊTRE FAITS. DEUX FACTEURS CRITIQUES SONT L'ESPACE DISPONIBLE ET LE BUDGET DONT VOUS POURREZ DISPOSER. QUELLE ÉCHELLE DE RÉDUCTION, DU COURANT CONTINU OU ALTERNATIF, EN MODE ANALOGIQUE OU DIGITAL, LES VOIES, LE PAYS, L'ÉPOQUE ET LE THÈME: TOUT CE CI NÉCESSITERA DES PRISES DE POSITION. D'UN AUTRE CÔTÉ, NOS INTÉRÊTS DU POINT DE VUE FERROVIAIRE ET LA RÉPONSE AUX QUESTIONS: "QUE REPRÉSENTE LE MODÉLISME POUR MOI?" ET "JUSQU'OU VAIS-JE POUSSER LE SOUCI DU DÉTAIL?" SONT ÉGALEMENT D'IMPORTANTES FACTEURS. PRÉFÉREZ-VOUS CIRCULER OU MANŒUVRER? FAUT-IL UN GRAND NOMBRE OU PEU DE CONVOIS EN CIRCULATION? IL FAUT ÉGALEMENT REMARQUER QU'UN AMATEUR MODÉLISTE GRANDIT AVEC SON HOBBY ET QU'IL PASSE PAR DIFFÉRENTS STADES. L'EXPÉRIENCE, L'AUDACE, L'HABILITÉ DANS UN DOMAINE PRÉCIS ET LE TEMPS LIBRE DISPONIBLE SONT DES CRITÈRES TOUT AUSSI IMPORTANTS. ENFIN, LES 'AMIS' SONT INDISPENSABLES POUR NOS CONTACTS SOCIAUX, MAIS LES AMIS MODÉLISTES PEUVENT DE PLUS VOUS CONSEILLER OU VOUS ASSISTER LORS DE LA CONSTRUCTION DE VOTRE RÉSEAU: VOUS NE SEREZ DONC PLUS JAMAIS SEUL!

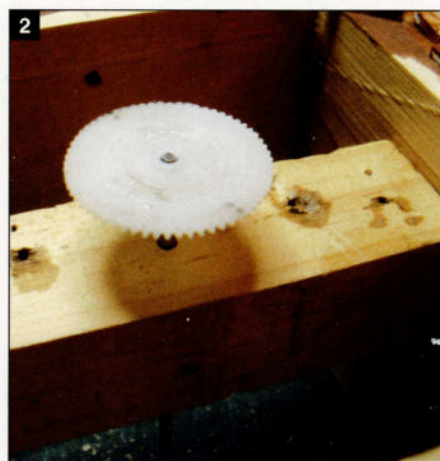
Quant à nous, nous avons entamé la construction d'un réseau d'époque 1, où la fabrication 'maison' est quasi la règle. Nous construisons pratiquement tout nous-mêmes, avec un budget réduit. L'esprit consciencieux est un atout et nous allons nous consacrer à la fabrication des voies et des aiguillages, des signaux, des bâtiments et du matériel roulant. Sans faire de l'ombre au concept du 'Proto 87', nous voulons un réseau qui soit attractif et très détaillé, mais pourvu de rails en code 75, sur lesquels des roues en RP25 puissent circuler. Deux gares parfaitement reproduites que nous situerons dans la région de la Lys, des filatures de lin et... beaucoup de liberté pour confectionner le paysage et les autres bâtiments, conçus selon notre propre perspective. Assez de matière pour en faire profiter nos lecteurs de façon homéopathique, par le biais de contributions pratiques dans la présente revue...

Le premier élément que nous allons construire est une petite plaque tournante manuelle, qui servira à virer les petites locomotives de l'époque 1 à leur terminus. Les décors autour de cette plaque tournante et la photo d'ouverture du présent article ont

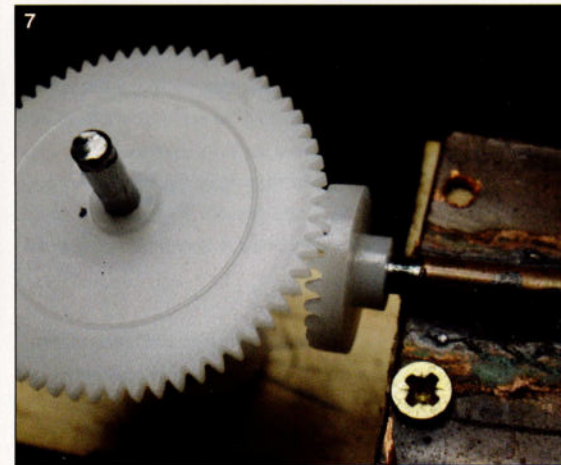
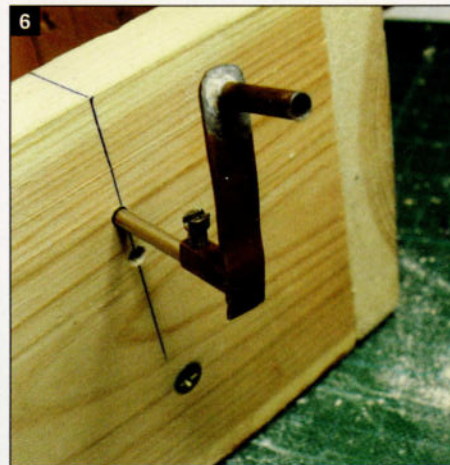
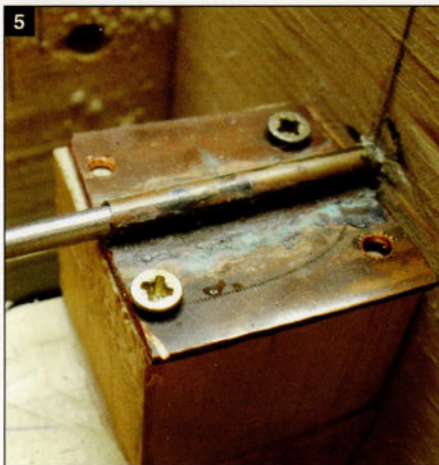
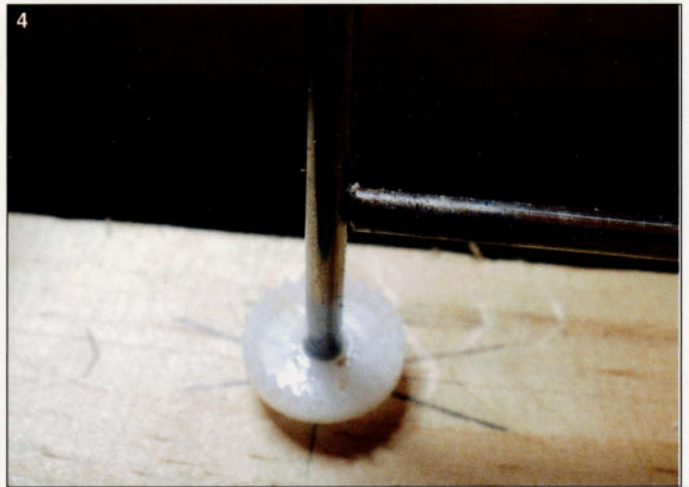
été réalisés pour l'occasion et ne doivent pas être pris pour argent comptant. Comment faire pour construire cette plaque tournante? Voici la réponse au moyen du reportage-photos qui suit.

1. Notre plaque tournante ne doit pas être trop grande, la superficie d'un cd-rom étant plus que suffisante. Nous confectionnons d'abord un petit bac carré, les côtés étant de 14 cm. Dans le fond, nous plaçons une latte de bois parfaitement en son milieu; elle servira plus tard de support pour la motorisation. Exactement au milieu, nous forons un trou de 3 mm pour l'axe d'entraînement de notre plaque tournante.

2. Chez 'Le Train Magique' à Strasbourg (<http://www.letrainmagique.com/>), nous avons trouvé des engrenages de toutes tailles et toutes sortes



Sans étude ni données préalables d'un prototype existant, il est difficile de construire quelque chose. Nous nous sommes donc basés sur une photo d'une plaque tournante manuelle existante : elle se trouve (encore actuellement) derrière l'ancien atelier de traction de Saint-Ghislain. Lorsque vous êtes au musée du PFT à Saint-Ghislain, continuez à pied quelques centaines de mètres plus loin et vous la verrez. La probabilité qu'elle date encore de l'époque I est toutefois fort minime : en 1944, Saint-Ghislain a lourdement été bombardé et son infrastructure a quasi été rayée de la carte. Tout y a donc été reconstruit au début des années cinquante. Avant la guerre, l'atelier se situait d'ailleurs à l'autre extrémité du faisceau (direction Quiévrain) et s'appelait alors 'Saint-Ghislain-Hornu'. Quoi qu'il en soit, cette photo constitue une bonne base de travail et nous a conforté dans l'idée d'utiliser un cd-rom comme base pour cette plaque tournante. Cette photo donne d'ailleurs une bonne idée de quelques détails du point de vue structure du bois et des bandes métalliques. *Photo Peter Decaluwe*



de matériel. L'emballage portant le code BB-Z2 (qui coûte moins de 10 euros) contient toute une série d'engrenages en plastique, des couronnes dentées, des vis sans fin, quelques simples et doubles roues et quelques essieux en métal d'un diamètre de 3 mm, sur lesquels les engrenages fournis peuvent être assemblés. L'engrenage visible sur la photo s'ajuste parfaitement sur cet axe et fera tantôt partie du châssis de notre cd-rom.

3. L'axe est poussé dans le petit trou foré. Bien entendu, il est important que tout soit parfaitement foré perpendiculairement.

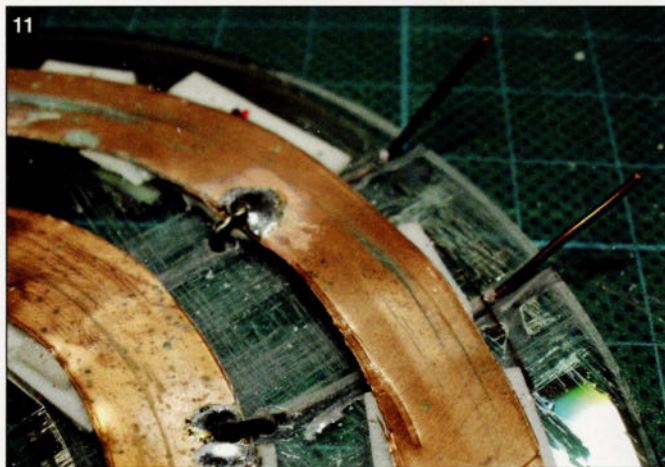
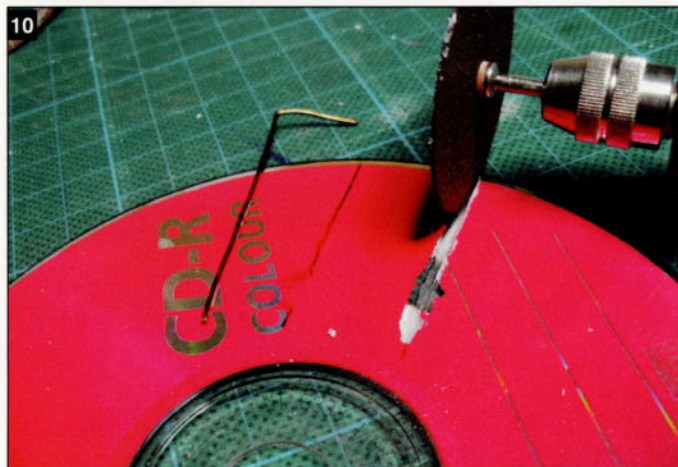
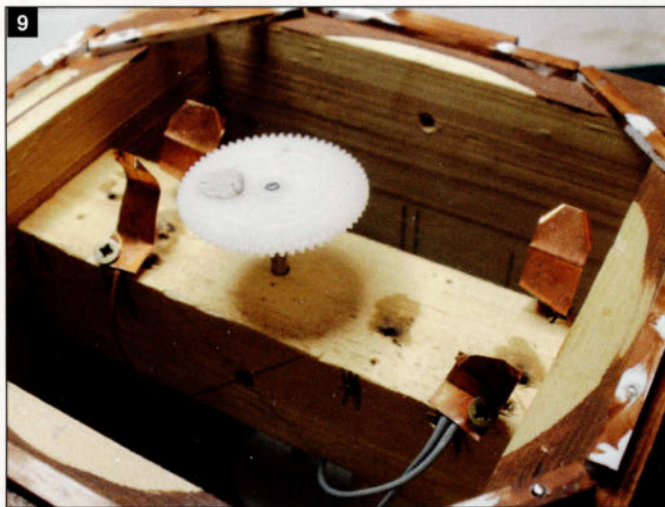
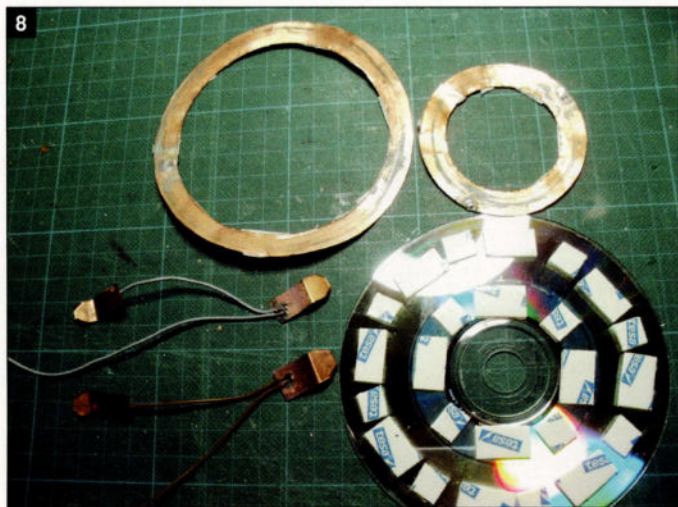
4. Nous voyons ici pourquoi c'est nécessaire. Sur le côté de notre bac, nous avons foré une ouverture en plein milieu dans lequel nous installons un axe couché. Les deux axes se touchent exactement en leur milieu. L'essieu debout est maintenu en place par un engrenage déclassé.

5. Pour maintenir l'axe couché en place, nous soudons une busette sur une plaquette et pouvons ainsi maintenir le tout en place.

6. D'une petite plaquette de cuivre, nous confectifions une simple manivelle pour faire tourner la plaque. La housse en plastique de la par-

tie métallique de la couronne est enlevée et est fixée sur l'axe. De l'autre côté, nous soudons une plaquette de cuivre et par-dessus, une bout de busette en laiton est soudée : cette busette fonctionnera comme main courante.

7. Sur l'axe couché, nous montons une couronne dentée qui entrainera l'engrenage disposé sur l'essieu droit. Nous obtenons ainsi deux essieux en mouvement, grâce à quoi notre plaque tournante... tourne. Une goutte d'huile dans la busette assure un mouvement souple. Il est conseillé de ne pas coller les engrenages sur les axes. Notre plaque tournante est encore loin

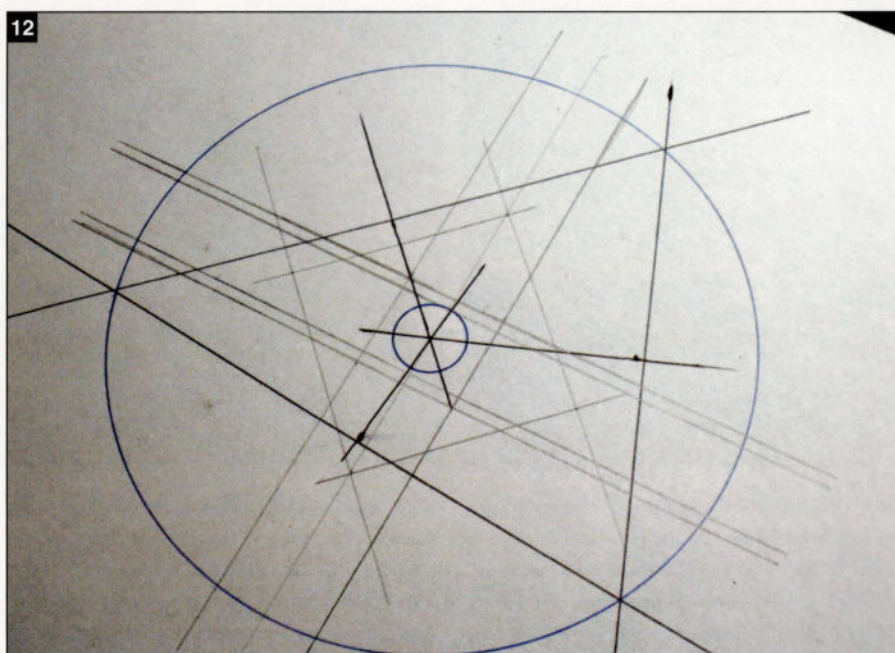


d'être achevée et si nous collons maintenant, nous n'aurons plus l'occasion de les bouger pour obtenir un certain jeu, si nécessaire. Nous avons par ailleurs obtenu un rapport de 1 sur 2,5, ce qui veut dire qu'il faudra tourner 2,5 fois la manivelle pour faire faire un tour complet à notre plaque. Cette donnée n'est pas si importante, mais c'est plutôt la façon de répondre à la question.

8. La loco qui doit être virée doit bien entendu être autonome pour pouvoir attendre la plaque tournante : les voies doivent donc être alimentées. Nous découpons deux cercles dans une plaque de laiton de 0,3 mm. Nous les collons au moyen d'un adhésif double face de 1 mm d'épaisseur sur la face inférieure de notre cd-rom. De cette plaque de laiton, nous confectonnons aussi quatre petites pattes métalliques, que nous pouvons plier.

9. Nous montons les pattes de façon à ce que les cercles métalliques puissent bien se toucher et fassent office de contact tournant. Pour chaque cercle, le courant passe en deux endroits.

10. Sur le cd-rom, nous marquons l'endroit où les rails viendront se placer. Sur la partie supérieure du petit disque, nous pratiquons deux



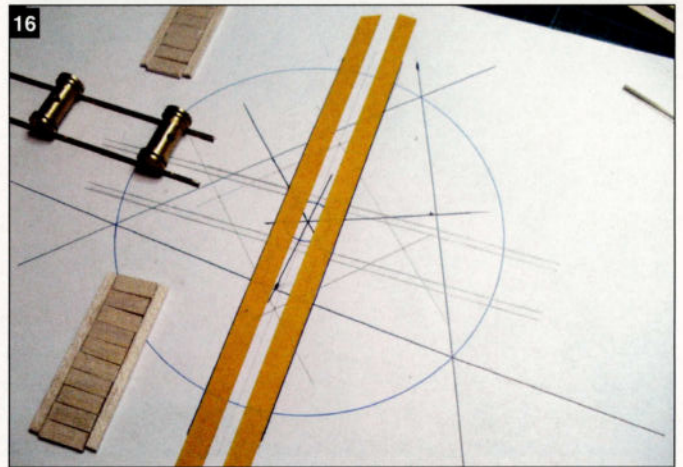
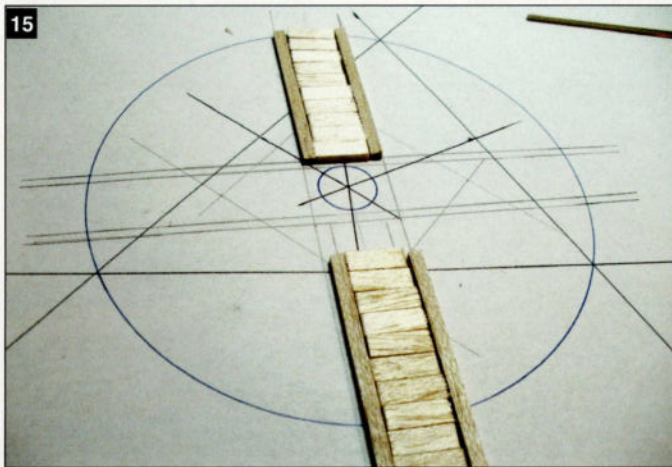
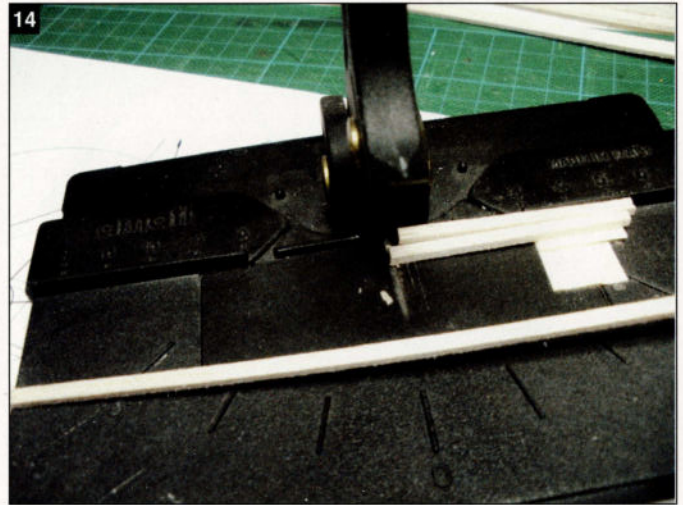
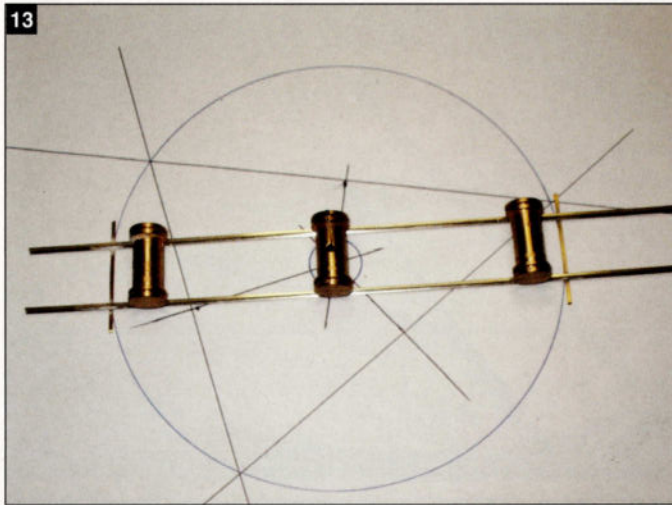
fentes et sur le bord du cd, nous le découpons sur un demi centimètre de longueur.

11. Nous soudons maintenant un fil à la fente, en direction des cercles de laiton. Faites bien attention que de l'autre côté, le bon fil corresponde au bon cercle, sinon vous obtiendrez un court-circuit. La raison pour laquelle nous utili-

sons des gros fils (d'un diamètre d'un mm) est qu'ils doivent bien fixer les rails, ce qui n'est pas garanti avec des fils plus fins ou flexibles.

Pour assembler les rails sur le cd, vous devrez encore avoir un peu de patience : nous le ferons que bien plus tard...

12. Le travail 'invisible' de notre plaque tour-

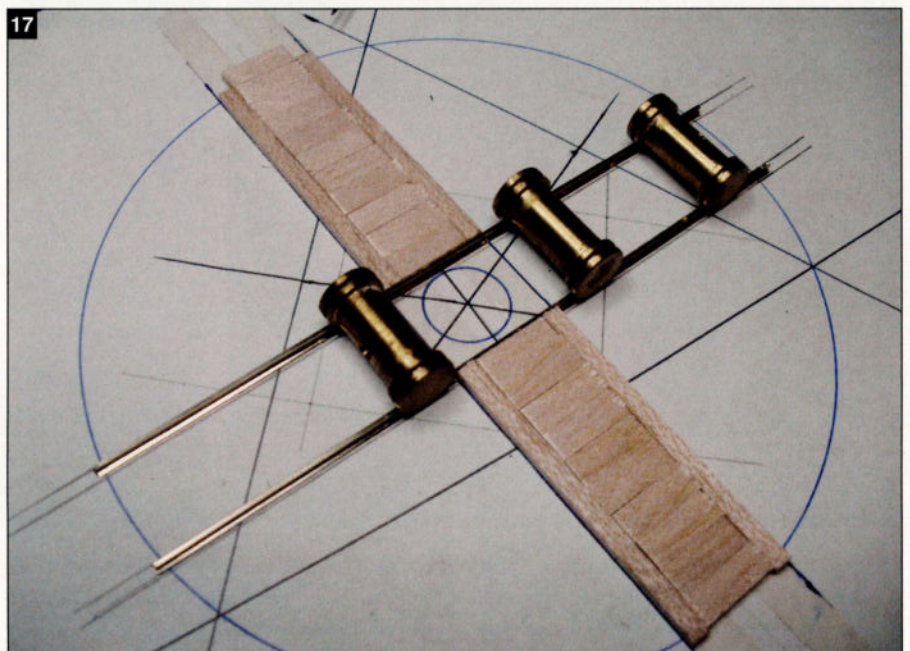


nante est ainsi terminé. Comme nous devons travailler de façon précise, il est nécessaire de déterminer le centre de notre disque. Ceci peut se faire au moyen d'une cordelette disposée dessinée à trois reprises sur leur ligne médiane. Le point où les trois lignes se croisent est le centre du cercle. Les doubles lignes sur la photo indiquent la position des rails.

13. Nous enfichons l'aiguille dans le centre du cercle. L'aiguille vient se loger dans notre 'calibre d'écartement'. Nous posons les voies bien droites au moyen de trois calibres et dessinons l'emplacement des rails sur le papier.

14. Nous pouvons maintenant commencer avec le bois de balsa. Nous utilisons deux mesures : 2 x 3 mm et 2 x 5 mm. Grâce au Master-Cutter Amati, nous pouvons pratiquer des découpes précises de façon simple et rapide. Cet engin fonctionne comme un couteau : le manche en nylon est amovible de -45° à +45°, de façon à pouvoir découper les petites lattes sous chaque angle. Cet ustensile vaut vraiment son pesant d'or...

15. Un premier test de découpe des profilés à mesure a parfaitement réussi. L'avantage du balsa est sa belle structure (naturelle) de bois.

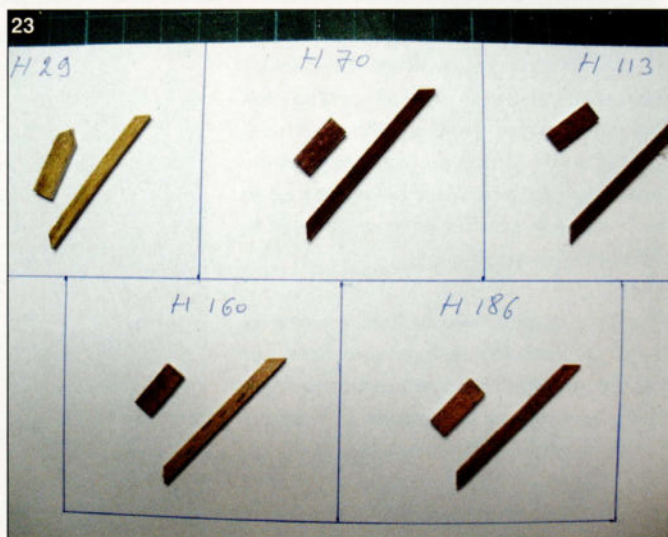
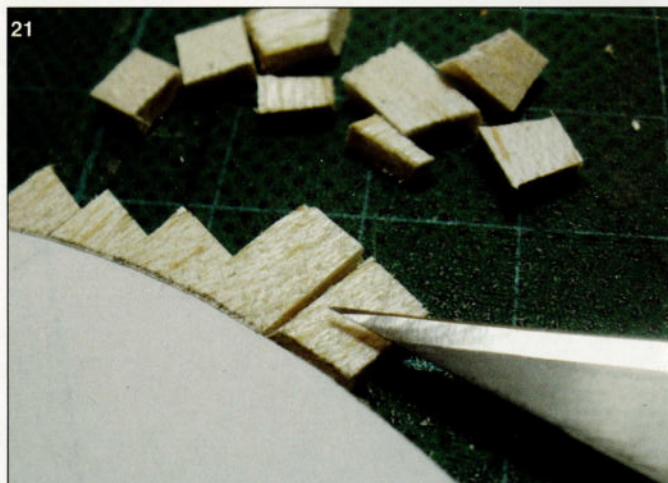
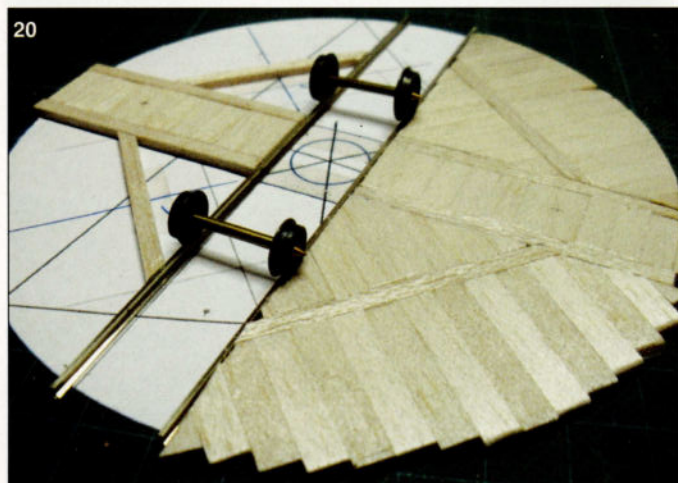
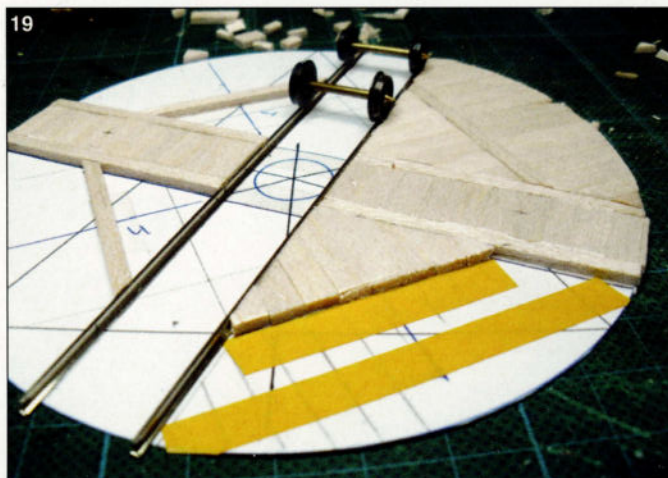
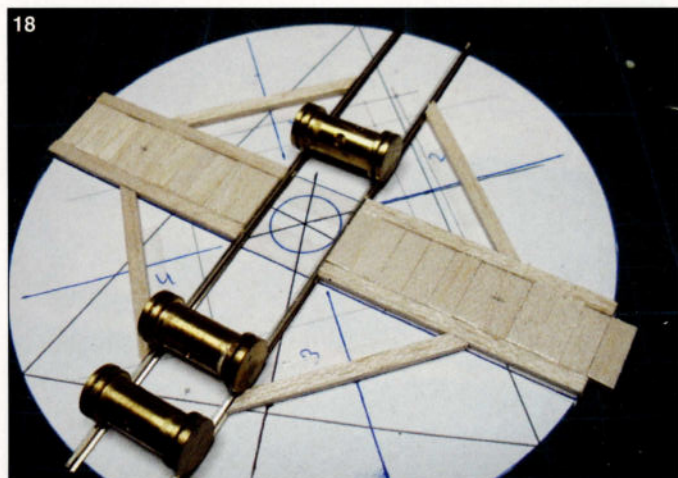


Par contre, il est très léger et bouge rapidement de place au cours du montage.

16. Raison pour laquelle nous allons fixer les rails sur un adhésif à double face. Cette fine bandelette peut se trouver chez les photographes ou dans un magasin de bricolage. Ce type de bandelette adhésive sert pour coller des photos

dans un album, est très fin et très pratique pour ce que nous avons à faire.

17. Nous pouvons maintenant pousser les petites lattes en bois délicatement contre les rails 'collés'. Nous remarquons en outre qu'il est bien plus facile de travailler ainsi que de découper des papiers en cercle...



18. Nous avons opté pour appliquer un motif à l'aide de profilés de 2 x 5 mm, sans exemple précis, mais sans doute que cela aura bien existé quelque part... Au cours de l'Empire, on avait en effet le temps nécessaire pour donner du cachet et du caractère à des objets usuels, comme une plaque tournante !

19. Poursuivons. On ôtera plus tard l'adhésif double face de ces bandelettes, pour bien tout fixer. Il est essentiel que les petites bandes de balsa se touchent bien les unes avec les

autres. Utiliser du bois pétrissable est hors de question pour boucher les fissures, car ceci se verrait trop lors de la mise en peinture.

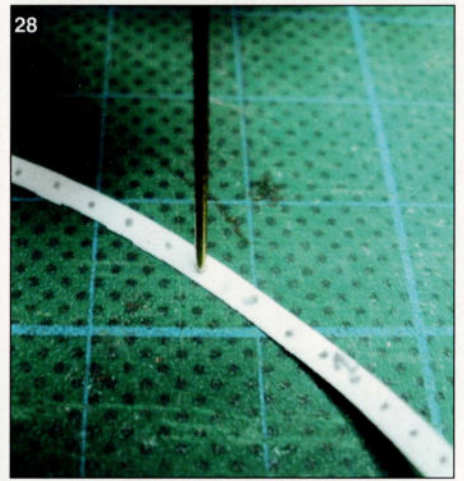
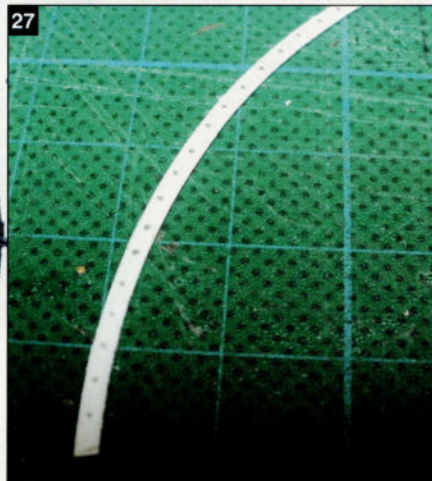
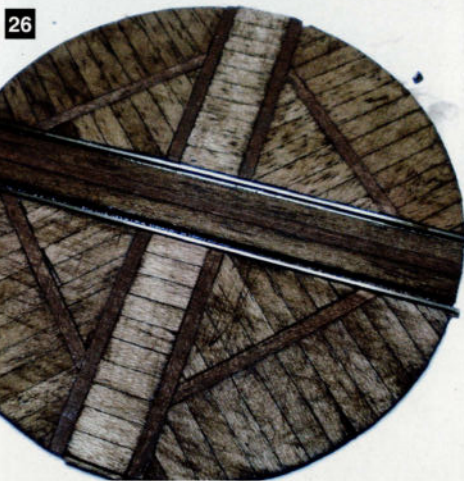
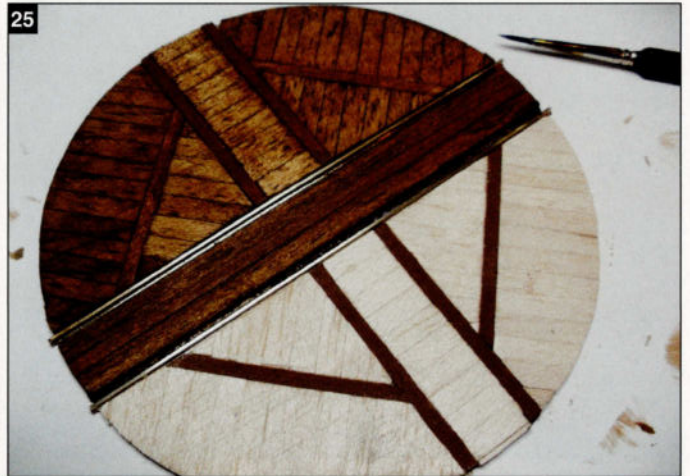
20. Les parties sont remplies une par une. Les essieux RP25 roulent sans problèmes sur ces rails. Ceci doit être régulièrement testé pour garantir la sécurité d'exploitation.

21. Les extrémités des lattes sont découpées avec précaution depuis leur partie inférieure au moyen d'un couteau X-Acto. Il est impor-

tant de réaliser cette opération avec soin, car cela formera le bord de notre plaque tournante.

22. Nous avons obtenu une 1ère partie plane avec bord intact. Nous achevons le reste de la plaque de la même manière.

23. Il est temps de peindre. Sur quelques chutes de bois de balsa, nous tentons un essai de peinture. Nous avons essayé de la peinture Humbrol numéros 29, 70, 113, 160 et 186.



siné l'endroit où les rivets doivent être disposés, avec un espace de 3 mm.

28. Pour imiter les rivets, nous utilisons une aiguille émoussée que nous avons reçue de notre bonne épouse. Une légère pression est suffisante pour faire apparaître une rangée de rivets de l'autre côté. Il est préférable de tout faire d'un coup : de cette manière, nous appliquons toujours la même pression et nos rivets paraîtront égaux sur toute la plaque tournante.

29. Après l'application des rivets, les petits profilés en forme de cercle ont souffert de cette frénésie du coude... Raison pour laquelle il est important de bien les fixer à la colle Pattex. Nous déposons une goutte de colle sur un bout de papier et appliquons avec soin au moyen d'un cure-dents une petite dose de colle sur le bois. Ensuite, nous pressons une bandelette Evergreen sur le bois en pinçant au maximum. Ceci formera une queue de paon colorée sur la table de travail... et de nombreuses questions (ou réactions) de votre compagne, au petit déjeuner !

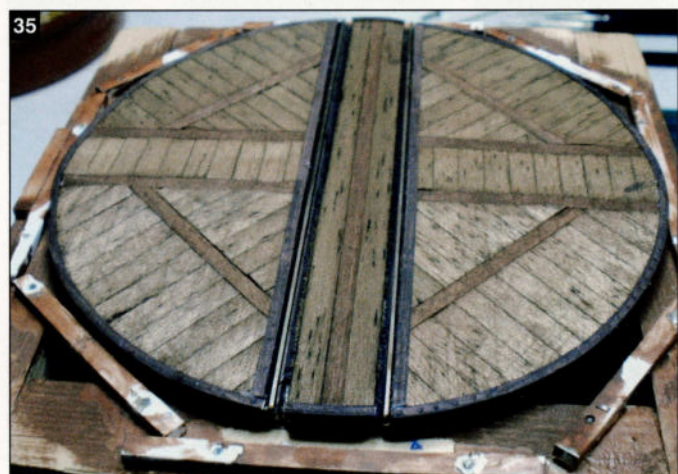
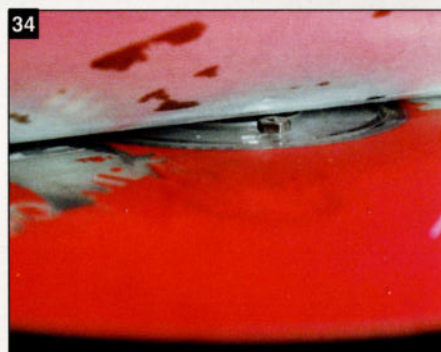
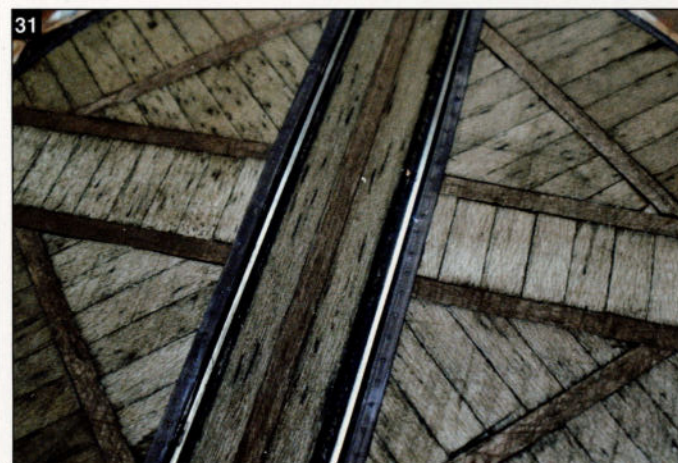
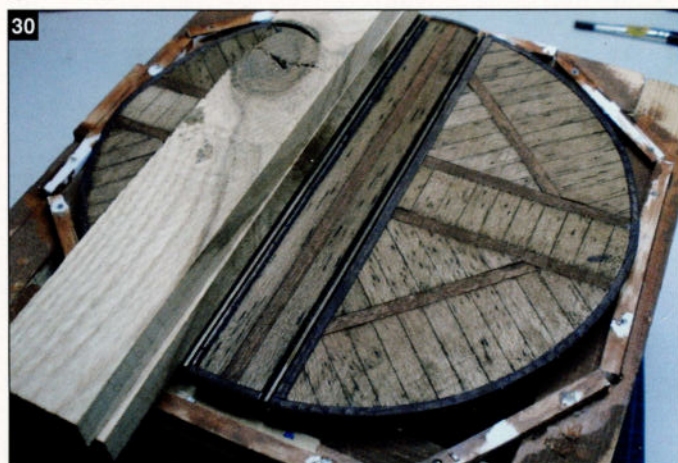
Pour le motif, nous voulons imiter une sorte de bois rouge. La 186 d'Humbrol est la peinture qui s'en rapprochait le plus...

24. Au moyen d'un pinceau n° 1, nous y allons prudemment pour peindre le motif, avec de la H 186.

25. Sur les plaques restantes, nous appliquons du décapant pour bois. Bien ventiler la chambre...

26. Après que toute la peinture a bien séché sur le bois, nous décidons de nous limiter à une seule couche de teinture pour bois. Elle est suffisamment couvrante pour donner un aspect patiné.

27. Sur la photo de notre véritable modèle, nous voyons qu'un cerclage de métal se trouve sur le bord de la plaque. Nous allons l'imiter en découpant un cercle en Evergreen 9010 de 0,25 mm d'épaisseur, sur une largeur de 2 mm. Sur la photo, nous avons déjà des-



mm x 2) et décoré de rivets. Comme renfort lors de la fixation par colle, nous avons utilisé deux petits bouts de bois : c'est moins romantique, mais plus que suffisant pour fixer les bandelettes.

31. Une vue des rivets et de la structure en bois. La bande métallique a en outre été peinte avec de la M407 - Track Colour (Brown Rust) de Precision. Reconnaissons-le : ce potiquet fait depuis près de trente ans partie de notre assortiment, mais avec succès ! Du même producteur, nous possédons également un potiquet 'Yellow Rust' : la chance d'encore le trouver sur le marché peut être considérée comme inexistante. Les plans visant à passer à la peinture à l'eau commencent tout doucement à prendre forme, maintenant que tous nos potiquets Revell et Humbrol se vident...

32. Comme promis ci-dessus, il est temps de souder les gros fils de cuivre aux rails. Faites cela avec soin et en ne dépassant pas 300° C, pour le pas endommager le cd-rom.

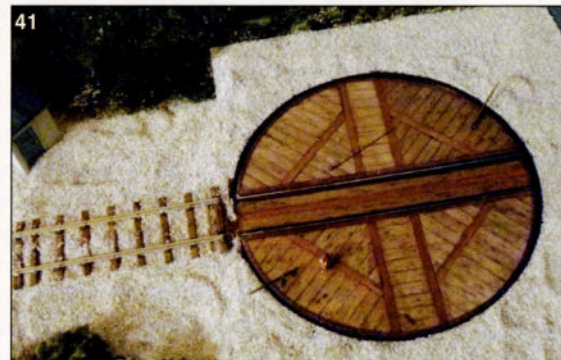
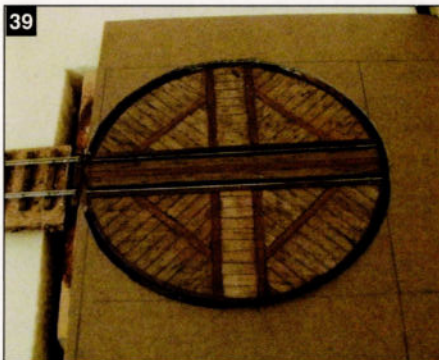
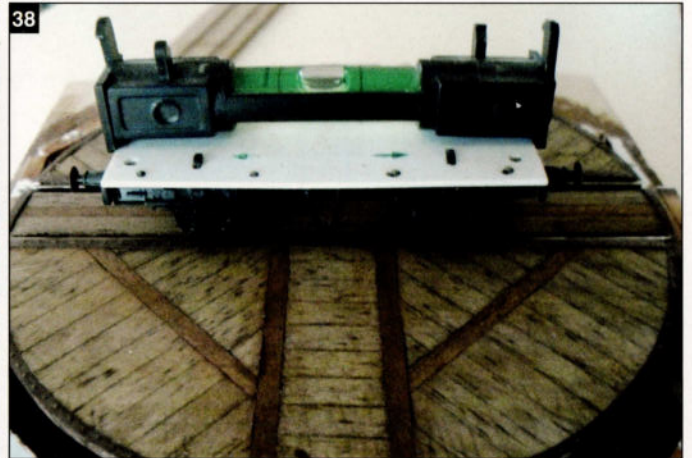
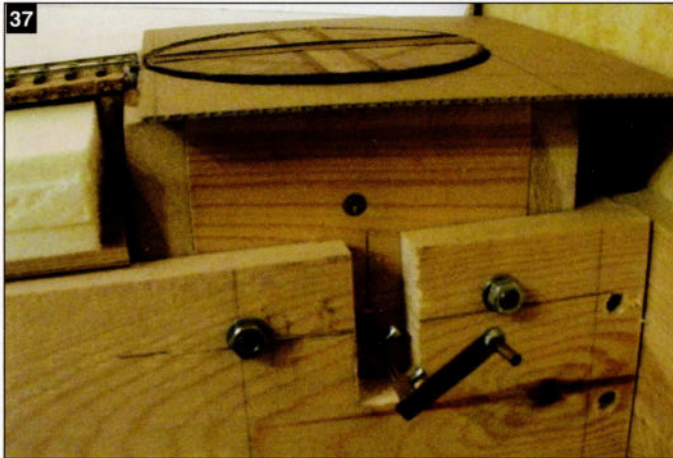
33. Nous forons deux trous d'un mm dans le cd-rom. Nous forons également dans l'engrenage. Maintenant, nous collons deux écrous M1 avec un peu de colle instantanée au-dessus de l'ouverture et fixons le cd à l'engrenage au moyen d'un boulon.

34. Comme seul les rails ont été posés sur le cd, nous pouvons soulever les côtés de la plaque tournante. Nous avons alors une vue sur l'écrou placé entre le cd-rom et le bois de balsa. Comme ce dernier est assez tendre, nous pouvons enfoncer cet écrou avec précaution dans ce bois, sans provoquer de dégradations.

35. Sur les bords de notre bac en bois, nous appliquons des profilés Evergreen 166 (2 mm x 3,2) afin de mieux soutenir le support en carton autour de la plaque. Nous peignons aussi les profilés et les bords du bac dans une teinte brune, pour que cela ne soit pas trop apparent.

36. La plaque est prête à être assemblée. Dans le réseau, nous avons pratiqué une ouverture pour fixer la plaque et sa manivelle.

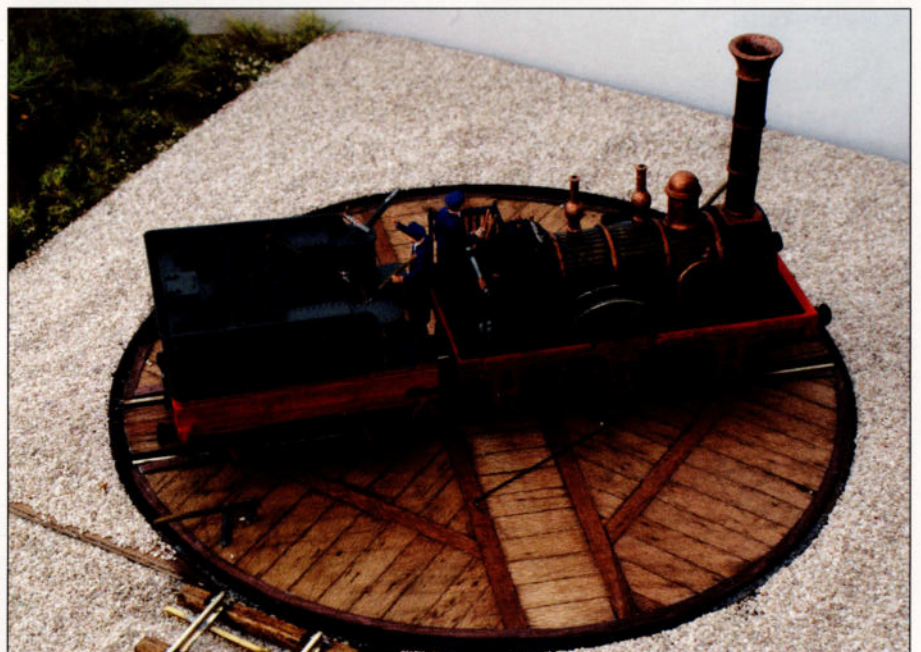
37. Le bac avec la plaque est fixé sur le réseau. Nous forons des trous de 6 mm dans le bord du réseau et des trous de 8 mm dans les flancs du bac. Grâce à ce jeu, nous pouvons assembler le bac exactement comme il le faut. Pour la fixation, nous utilisons des tiges filetées et des boulons de 6 mm.



38. Un moyen d'aide pratique pour régler le tout est un wagonnet sur lequel un niveau d'eau a été installé. Ce même dispositif constitue par ailleurs une aide bienvenue pour la détermination du degré d'inclinaison des voies sur buttes ou en montagne. En traçant des lignes d'aide, vous pouvez maintenir exactement la même inclinaison. Ici, il suffit de nous indiquer le côté droit.

39. Nous installons un bout de carton dur autour de la plaque ; elle servira plus tard comme base pour le ballast. Observez le retrait dans le carton que nous avons pratiqué pour que les rails aient accès à la plaque.

40. Enfonçons encore rapidement deux petits bouts. Nous découpons un profilé rond Evergreen 222 (Ø 1,6 mm) sur 3 cm de longueur. Ensuite, nous ponçons un tiers de sa longueur sous forme conique. Nous construisons deux supports en pressant un bout de tige Evergreen 103 (0,25 mm sur 1,5) autour du bois et en collant deux rabats en dessous, l'un contre l'autre. Une fois que tout ceci est sec, nous pouvons découper ces rabats et en faire des petits pieds au moyen d'un profilé 144 (1 mm x 2) sur 1 et sur 2 mm de longueur, de façon à ce que la tige soit à peu près à 45° d'inclinaison. Une petite couche de peinture et l'affaire est faite. Nos figurines Preiser vont maintenant pouvoir faire tourner notre plaque tournante. Le lampiste est à temps, car il attend déjà pour fournir une lanterne à la locomotive suivante.



41. D'un bout de fil métallique d'un mm de diamètre, nous confectionnons une tige que nous allons utiliser afin de maintenir l'écart entre les rails et les bois ; cette tige est peinte en noir.

La plaque tournante est prête, installée et le premier essai a donné satisfaction. Une nouvelle fois, le paysage est monté à titre provisoire et crée l'illusion de l'ambiance future.

Bref: lors de la construction de cette plaque tournante, nous avons d'abord uti-

lisé du bois de balsa, que nous avons teint. Le travail de ce matériau a constitué un challenge que nous avons accepté, le but étant d'expérimenter. Le résultat mérite la peine d'être vu et l'un dans l'autre, cette bonne impression constitue certainement un stimulant pour continuer la construction de notre petit réseau d'époque I !

Texte & photos: Jean-Luc Hamers
Photo de la plaque tournante de St-Ghislain:

Peter Decaluwe

Photo d'ouverture : Benoît Hamers



Le jour et la nuit... BIS

DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT (TMM 102, EN PAGE 42), NOUS AVONS PUBLIÉ LE MONTAGE ÉLECTRONIQUE 'JOUR ET NUIT' GRÂCE AUQUEL L'ÉCLAIRAGE DE NOTRE SALLE DE JEU PEUT ÊTRE RÉGULÉE, UNE SIMULATION DE LEVER OU DE COUCHER DE SOLEIL POUVANT MÊME ÊTRE RÉALISÉE. LE KIT K8028 DE VELLEMAN CONVIENT IDÉALEMENT POUR CE FAIRE. EN UTILISANT LE MONTAGE PUBLIÉ EN COMBINAISON AVEC UN MODULE VISSMANN, UN PROBLÈME DE SÉCURITÉ POURRAIT TOUTEFOIS SE MANIFESTER. LE KIT VELLEMAN A EN FAIT ÉTÉ CONÇU POUR TRAVAILLER EN ALIMENTATION RÉSEAU, RAISON POUR LAQUELLE IL N'EXISTE PAS DE SÉPARATION GALVANIQUE ENTRE CE RÉSEAU ET LES POINTS DE CONTACT SUR LEQUEL L'INTERRUPTEUR ET LE MODULE VISSMANN DOIVENT ÊTRE RACCORDÉS, CE DONT VOUS ÊTES TOUTEFOIS PRÉVENUS DANS LA DESCRIPTION QUE VOUS TROUVEREZ DANS LE KIT VELLEMAN. CELA ENTRAÎNE UN RISQUE D'ÉLECTROCUTION SI L'UTILISATEUR TOUCHE UN DE CES POINTS DE CONTACT, LORSQUE L'INTERRUPTEUR EST EN SERVICE. PARMI TOUS LES INNOMBRABLES RACCORDS QUI FOURMILLENT SOUS LA TABLE DE NOTRE RÉSEAU, DEUX FILS SERAIENT AINSI ALIMENTÉS SOUS UNE TENSION QUI POURRAIT S'AVÉRER MORTELLE ! COMME LE MODÉLISTE EST HABITUÉ À TRAVAILLER EN BASSE TENSION, NOUS POUVONS BIEN NOUS IMAGINER QU'EN CAS D'INATTENTION, CE CI POURRAIT CONSTITUER UN FAMEUX DANGER, RAISON POUR LAQUELLE NOUS VOUS PROPOSONS QUELQUES SOLUTIONS QUI EXCLUENT CE DANGER À 100%, AU MOYEN DU PRÉSENT ARTICLE.

Une première solution simple pour éviter ce danger consiste à installer aussi bien le kit Velleman que le module Viessmann dans un seul et même boîtier, du style de ceux que l'on peut trouver dans n'importe quel magasin de fournitures électriques. Veillez à disposer ces modules l'un à côté de l'autre et non l'un au-dessus de l'autre, car le triac Tr1 (voir le schéma que vous trouverez dans votre kit Velleman) dégage énormément de chaleur.

Si vous ne voulez pas installer le module Viessmann à côté de l'autre – car vous devez vous ménager de l'espace pour d'autres pièces – il est alors possible de réaliser un petit montage complémentaire et d'obtenir une séparation galvanique entre les bornes de raccord du kit Velleman et celles du module Viessmann.

La seconde solution est aussi plus universelle que la première, car elle permet d'utiliser d'autres circuits de contrôle fonctionnant sous basse tension. Elle consiste en un opto-coupleur (IC1 sur la figure 1) disposé entre les deux montages. Il s'agit d'un petit composant électronique qui contient un transistor faisant office d'interrupteur, ce transistor n'étant toutefois pas commandé par un courant électrique, mais par un faisceau lumineux provenant

d'une diode émettrice de lumière disposée dans le même IC. Les opto-coupleurs garantissent une isolation électrique jusqu'à plusieurs milliers de volts ! Pour cette application, nous utilisons le type PC817 courant (par ex. Conrad réf. 187038-89).

ST1 et ST2 sont des 'sucres', le câblage pouvant être réalisé au moyen d'un simple

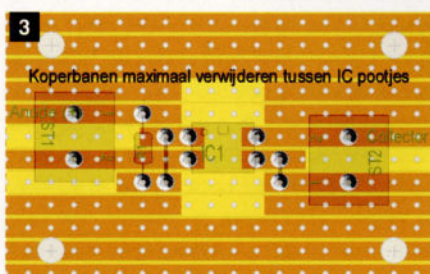
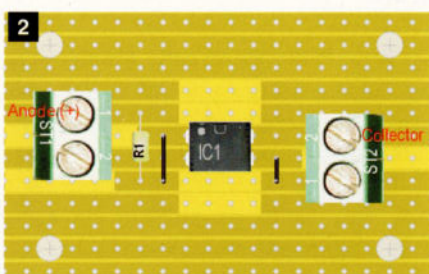
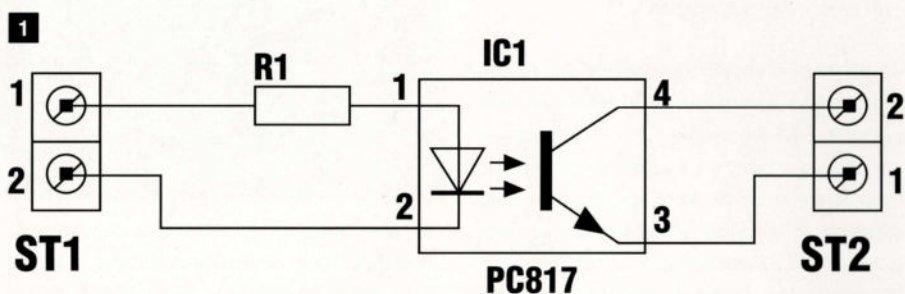
tournevis, comme prévu par ailleurs sur le circuit Velleman.

La valeur de la résistance R1 sera déterminée plus loin, dans le présent article.

Nous allons disposer ce montage sur un circuit imprimé 'Euro' à îlots de soudure, en vente dans tout bon magasin de fournitures électroniques. Nous assemblons les composants comme indiqué sur la figure 2.

Découpons d'abord le circuit imprimé à bonne mesure (une carte 'Euro' de 160 mm x 100, tandis que notre circuit est d'environ 40 mm x 38) et ensuite, éliminons les parties nécessaires des parties cuivrées, comme cela se voit clairement sur la fig. 3.

Faites surtout attention à écarter le plus possible les bandes de cuivre entre les pattes de l'IC, car ceci garantira une séparation galvanique suffisante. C'est pour les mêmes raisons que les bandes de cuivre au-dessus et en dessous de l'IC seront éliminées. Cette élimination se réalise au mieux avec une fraise miniature, mais cela



réussira également avec un couteau pour hobby bien affûté.

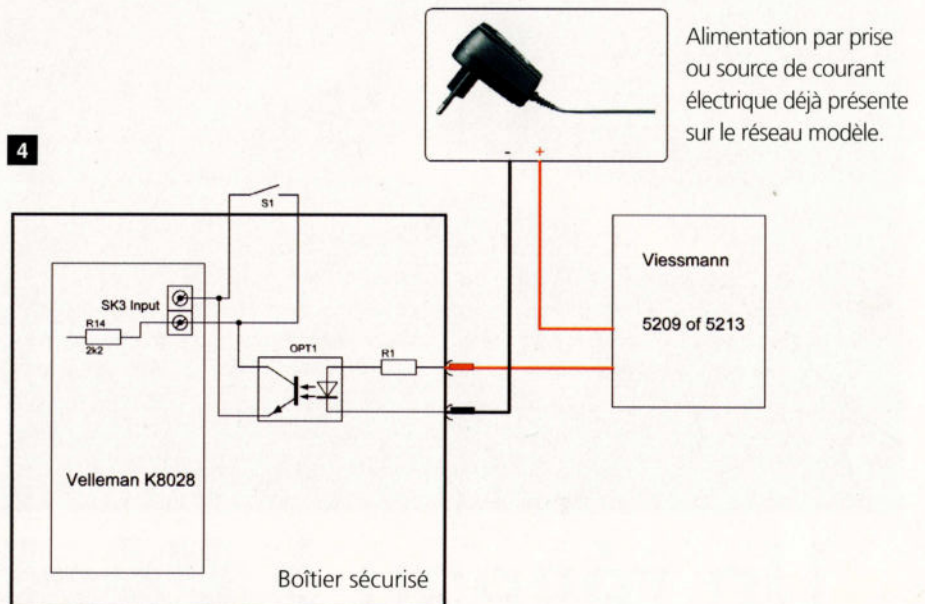
Ensuite, soudons d'abord deux petits bouts de fils (les lignes noires sur la fig. 2), suivis de la résistance R1. Plaçons alors l'opto-coupleur comme indiqué sur la fig. 2. Faites attention au montage correct : le marquage rond doit se trouver en haut à gauche. En dernier lieu, montons les petits sucres. Vous pouvez également vous en passer et réaliser une liaison directe en soudant les fils à l'endroit où vous voyez les soudures des 'sucres', sur la figure 3.

Notre montage supplémentaire est maintenant prêt à être installé dans le même boîtier que celui contenant le kit Velleman. Vous trouverez un boîtier convenant à cette opération dans tout bon magasin de fournitures électriques.

Vu que la sortie du module Viessmann est en fait un contact de relais et que nous devons maintenant envoyer du courant vers l'opto-coupleur à travers la diode, nous devons prévoir une source séparée de courant continu (voir fig. 4). Ceci peut être une alimentation par prise, provenant d'une ancienne imprimante ou d'un scanner, mais nous pouvons aussi utiliser n'importe quelle source de courant stable qui serait déjà présente sur notre réseau. Des alimentations par prise sont faciles à trouver dans n'importe quel magasin de fournitures électriques (par ex. une 12 V/300 mA chez Conrad – réf. 512778-89 pour 4,99 €). La valeur de la tension de cette source de courant continu n'est pas importante: à partir de 5 V, n'importe quelle tension est utilisable, puisqu'il est possible de régler le courant exact passant à travers la diode dans l'opto-coupleur, en modifiant la valeur de la résistance R1 sur notre montage complémentaire. Le courant de diode doit être d'environ 5 mA.

La valeur de la résistance R1 est calculée comme suit :

4



R1 = Tension de la source de courant utilisée, exprimée en Volt/5.

La valeur que l'on obtient est exprimée en kilo-Ohm.

Sous 5 V, on utilise une résistance de 1 kOhm pour R1.

Sous 12 V, on utilisera une résistance de 2,4 kOhm pour R1.

Nous ne devons plus que réaliser les liaisons voulues, comme indiqué sur la fig. 4. Nous réalisons d'abord celles de l'interrupteur supplémentaire en direction du circuit Velleman.

Nous relierons la pince 2 du 'sucre' ST2 (indiqué par 'Collector' sur la fig. 2) avec le 'sucre' 'SK3 input' sur le circuit Velleman à la pince où la R14 est reliée. Pour ce faire, vous suivez sur le circuit Velleman la bande de cuivre qui part de la R14 et qui court vers le sucre SK3. Vous pouvez aussi mesurer la tension sur le SK3 avec le kit Velleman sous tension (ce sera environ 5 V). Soyez prudent lors de la mesure, car le SK3 est également relié au réseau. Notez quelle pince du SK3 correspond au pôle positif et reliez cette pince avec la pince 2 du ST2. La pince 1 du ST2 est alors reliée avec la pince restée libre du SK3.

Comme déjà décrit dans notre article précédent (paru dans TMM n° 102), nous uti-

lisons de préférence une prise pour réaliser la liaison avec le module Viessmann. Gardez à l'esprit que nous travaillons en courant continu et qu'il faut toujours respecter la polarité. Je conseille d'utiliser une fiche rouge et une noire (ou bleue).

La fiche rouge sert de pôle positif, que nous allons relier dans le boîtier avec la pince 1 du sucre ST1, qui est indiqué comme 'Anode' sur la fig. 2.

La fiche noire (ou bleue) est raccordée ensuite à la pince 2 du ST1.

Après quoi nous pouvons fermer le boîtier, tout en disposant d'une interface sûre et séparée électriquement.

Nous relierons maintenant le pôle positif de notre source de courant continu à un des contacts du module Viessmann et relierons l'autre contact du module Viessmann à la fiche rouge. Le pôle négatif de la source de courant continu est relié directement à la fiche noire (ou bleue).

Notre montage est ainsi totalement terminé et vous pouvez désormais régler la lumière de votre salle de jeu d'une manière sécurisée.

Si vous avez encore des questions, l'auteur peut être contacté via la rédaction.

Texte & illustrations: Tony Verbeek





Une vue d'ensemble du mini-réseau à l'échelle 1 du PAJ.

Un réseau à l'échelle 1 sur 1,2m²!

CELUI QUI PARTICIPE AU CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX AVEC UN PROJET REPRODUIT À UNE ÉCHELLE PLUS GRANDE QUE LE H0/00 NE DISPOSE AUSSI QUE D'UNE SUPERFICIE MAXIMALE DE 1,2 m², QUI EST DÉJÀ À PEINE SUFFISANTE POUR UN RÉSEAU À L'ÉCHELLE H0, NOUS DIREZ-VOUS. PAS POUR NOS AMIS DU PAJ, QUI ONT RELEVÉ LE PARI DE CONSTRUIRE UN RÉSEAU GÉANT À L'ÉCHELLE 1, SUR À PEINE 1,2 m². SANS LE FIDDLE-YARD, RECONNAISSONS-LE: CE DERNIER COUVRE UNE SUPERFICIE DE 0,6 m² SUPPLÉMENTAIRE, LA SUPERFICIE TOTALE DE NOTRE RÉSEAU ÉTANT AINSI D'UN PEU MOINS DE 2 MÈTRES CARRÉS. CE FIDDLE YARD A UNE LONGUEUR DE 1,5 m ET UNE LARGEUR DE 0,40 m, LE RÉSEAU AYANT LES DIMENSIONS DE 3 m DE LONGUEUR ET DE 40 cm DE LARGEUR. LA LONGUEUR TOTALE DE 4,50 m PERMET DONC SON INSTALLATION À DOMICILE, DANS UNE PIÈCE SPÉCIALEMENT DESTINÉE À CET EFFET.

Comme thème, il a été opté pour une petite remise pour locomotives, d'inspiration

allemande. La nostalgie des années '50 et '60: l'entretien de petites locomotives à va-

peur sur un petit réseau local et rural. Un tracé des voies fait de deux voies et d'un aiguillage, une petite remise en bois pour locos, une grue de chargement, une grue hydraulique, un heurtoir et une fosse à cendrées: rien de plus n'est nécessaire sur ce réseau. Le but était de créer une ambiance, en toute simplicité...

La remise à locos (PHOTOS 1-2)

Elle attire tous les regards sur le réseau: la remise à locomotives. Celle-ci a entièrement été réalisée en bois, la structure intérieure en bois étant entièrement visible. L'extérieur a été recouvert de petites lattes en bois. La structure du toit a été confectionnée au moyen de véritables chevrons. La partie arrière a été reproduite comme un toit fermé. Le recouvrement de la toiture de ces bâtiments était normalement souvent constitué



d'un papier asphalté (une sorte de roofing). Sur le modèle, ce revêtement a été reproduit au moyen d'un papier abrasif noir à grain très fin, de 400 à 600. Les joints entre les parties asphaltées sont recouverts d'une latte de bois (1 mm x 2 sur ce modèle). La partie avant a été reproduite sous la forme d'une structure ouverte, pour permettre aux spectateurs d'avoir l'occasion de jeter un coup d'œil dans la remise. **(3)**

Afin de restituer un peu plus d'ambiance et d'activité, deux ouvriers s'activent à des travaux de réparation au toit. Les échafaudages en bois sont constitués de petits cure-dents. Les planches pour la réparation sont des bandelettes de multiplex finement découpées, de 0,8 mm d'épaisseur. A l'avant-plan se trouve un rouleau de papier asphalté, prêt pour être posé sur la toiture. Ces rouleaux de papier asphalté sont des



4



petites bandes de papier abrasif enroulé et emballés dans un papier d'emballage de teinte brune. (4)

Devant la façade avant, un petit tas de bois a été disposé. Le bois provient de branchettes d'acacia. Ces branches sont douces et faciles à découper au moyen d'un couteau, afin de reproduire l'aspect de bois fendu. (5) A l'intérieur de la remise, on trouve quelques étagères, un banc et quelques machines-outils: en nombre pas trop élevé, juste assez pour restituer l'ambiance d'antan. Les portes et les fenêtres sont également en bois.

La fosse à cendrées et la grue hydraulique sont confectionnées en métal (fournisseur: Pfiffikus, en Allemagne). Les scories et les cendres des locomotives ont été reproduites avec de véritables cendres de bois et de charbon. Une bouillie avec de la colle pour bois en a été faite et appliquée dans la fosse à cendrées. Ce faisant, la véritable teinte est bien conservée. (6-7)

La grue hydraulique est également en métal (de marque Saalbau). Elle a été livrée en gris

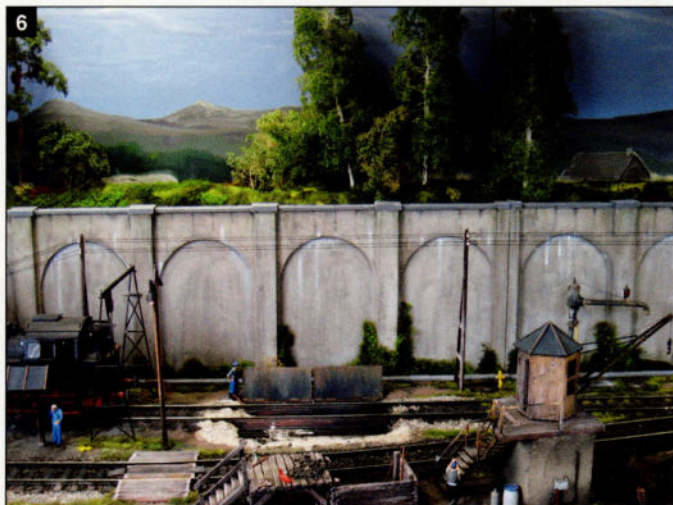


moyen et a été vieillie avec de la peinture acrylique et des pigments rouille (8).

Les mâts télégraphiques

Devant le mur aveugle, on peut voir des doubles mâts, qui sont le résultat d'une fabrication 'maison'. C'est du bois rond de 6 mm d'épaisseur qui a été utilisé. Les man-

chons pour la suspension des fils ne sont rien d'autre que des petits clous en laiton et des chemises en plastique. Les clous sont pliés à la juste forme au moyen d'une pince coupante. Pour les fils, ils sont élastiques. Ceci donne la possibilité de maintenir plusieurs fils à la même tension sans que ces derniers ne se plient. (9)





Le chargement de charbon

L'approvisionnement en charbon de petites locomotives était souvent réalisé à la main au moyen de paniers ou à l'aide d'une petite grue. Tant la petite plate-forme avec escalier que la grue à charbon sont tous faits 'maison'. (10)

Le mur de soutènement

Afin d'obtenir une délimitation visuelle plus importante sur ce mini-réseau, un arrière-plan a été conçu. Ceci empêche le spectateur d'apercevoir des éléments 'gênants' présents derrière le réseau. Ce mur de soutènement est constitué d'une bande de multiplex de 15 mm, sur lequel des arcs découpés dans du triplex de 6 mm ont été collés. La totalité de ce mur a été peint avec une sorte de peinture sable (un mélange de bouche-trou universel, de colle pour bois et de peinture acrylique grise). Cette



peinture a été appliquée au moyen de 2 ou 3 couches successives, de façon à ce que les fissures et les nervures présentes dans la texture du bois soient bouchées. Ce mur est fixé par vis contre la paroi latérale du réseau et sert en outre de protection lors du transport. (11)

de matériel Heki (Heki Flor, Heki Wildgras, etc.). Pour obtenir un beau résultat, il est important d'utiliser différentes variantes pour obtenir une riche palette de couleurs et de reproduire ainsi la nature. Les tapis herbeux ont été collés sous forme de patchwork (des bandes de 1 cm x 1) avec de la colle flex (Anita Decor). (12)



Pour donner plus d'épaisseur à l'arrière-plan, deux petits modules de paysage ont été suspendus à la partie inférieure de l'élément dorsal. Le paysage est constitué

Pour les buissons et la végétation basse, de l'écume de mer a été aspergée de colle (Bison) et saupoudrée de matériel Noch.



13
Les arbres à hautes tiges (des sapins et des bouleaux) proviennent de la gamme Anita Decor.



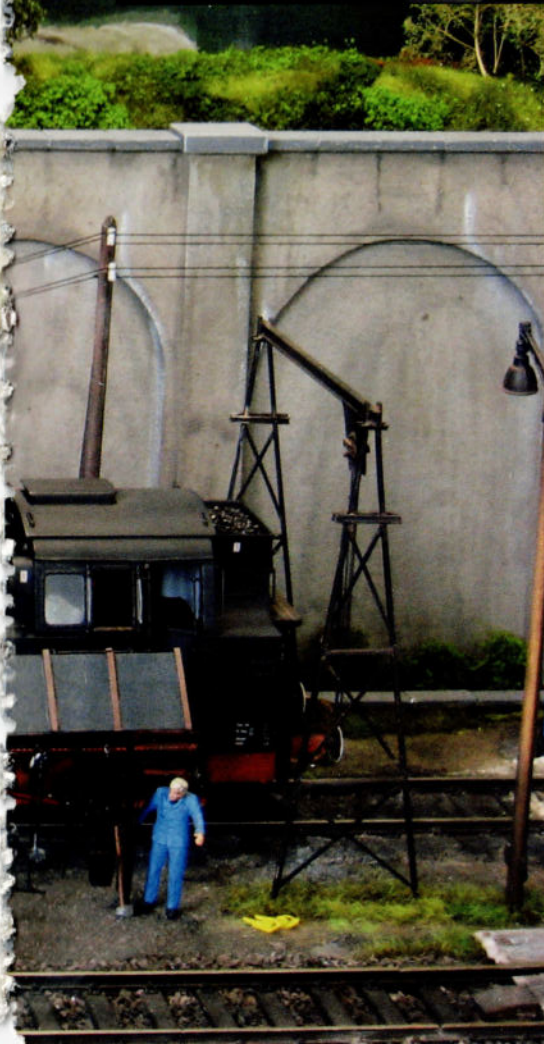
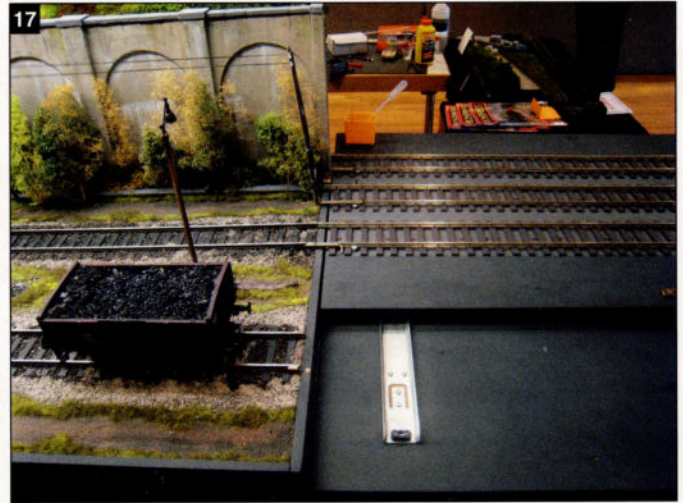
L'arrière-plan

Afin d'éviter que le spectateur puisse voir à travers le diorama, un arrière-plan supplémentaire a été disposé. Comme arrière-

plan, il a été opté pour un tableau peint, avec ciel et paysage. Dans le numéro 72 (juillet/août 2008) de TMM, la réalisation

15





d'une telle peinture a été décrite (avec de la peinture acrylique et au pinceau). Sur cet arrière-plan, des images de bâtiments ont également été intégrés (décor MZZ). Ces images ont été collées sur un dos en triplex, dont les contours ont été découpés à la scie à cloche. Les bâtiments ont été disposés à une distance de plus ou moins 1 à 2 cm de l'arrière-plan peint. De cette façon, on obtient une profondeur de champ plus importante. Tout cet arrière-plan donne une profondeur supplémentaire au diorama. (13-14-15)

Le fiddle yard

Afin de quand même pouvoir circuler avec plusieurs locomotives, un tiroir monté sur des guides a été ajouté en annexe du réseau. Au total, trois voies de garage ont été fixées sur une plaque de multiplex. Le panneau entier repose sur trois guides (sur roulements à galets) sur une autre plaque de soutien. Grâce à de simples verrous (soudés aux extrémités des voies), les voies des deux éléments peuvent être positionnées exactement les unes par rapport aux autres. La conduction du courant se produit égale-

ment via ces verrous. Ces derniers constitués de laiton massif sont composés d'un pêne qui coulisse dans un logement, d'un diamètre parfaitement égal, pour garantir le passage du courant. L'ensemble du panneau peut être déplacé de façon très simple, ce qui permet de manœuvrer plusieurs locomotives sans risquer d'endommager les autres engins et les wagons. (16-17-18)

La frise lumineuse

Afin d'obtenir un éclairage correct de ce réseau, une frise lumineuse à tubes TL a été disposée au-dessus de ce réseau. Un éclairage adéquat est une plus-value importante, grâce à laquelle de nombreux détails présents sur le réseau peuvent être mis en valeur. (19)

Faire circuler de longs convois à l'échelle 1 sur une si petite superficie n'est évidemment pas possible. Mais le mini-réseau représenté ici offre toutefois la possibilité de jouer avec votre locomotive à vapeur favorite, bourrée de fonctions digitales (sons, fumée, etc.)!

Texte & photos : Patrick Dalemans



Du romantisme à l'échelle N Miltenberg am Main



QUE CELA SOIT DÙ À L'INFLUENCE CONSTANTE DES CATALOGUES FALLER, KIBRI OU ENCORE VOLLMER, OU PLUS SIMPLEMENT AU CHARME DES ANCIENNES MAISONS À COLOMBAGES, UN FAIT EST SÛR: LE ROMANTISME ALLEMAND EST ENCORE TRÈS POPULAIRE AUPRÈS DE NOMBREUX MODÉLISTES FERROVIAIRES. C'EST LE CAS ÉGALEMENT POUR WERNER WILD, QUI A REPRODUIT MINUTIEUSEMENT MILTENBERG (SA VILLE NATALE) À L'ÉCHELLE N SUR UN DIORAMA DESTINÉ AU STAND HEKI À LA FOIRE DE NUREMBERG.

Miltenberg est une belle petite ville située dans la vallée du Main, à la lisière occidentale de la forêt allemande d'Oden. On y trouve l'Hôtel zum Riesen', le plus ancien hôtel allemand, qui date du 12ème siècle. La place du marché avec son ruisseau recouvert et son imposante maison communale sont également célèbres. La partie la plus ancienne de Miltenberg compte



environ 150 maisons à colombages, qui ont été construites entre le 15ème et le 17ème siècle.

Les maisonnettes de Miltenberg ne sont hélas pas disponibles dans le commerce; Werner Wild a donc dû construire les 60 maisonnettes



de son diorama... Pour ce faire, il a utilisé des dessins d'archives, complétés par ses propres photos et ses prises de notes. Pour l'assemblage de ces maisonnettes, il a principalement utilisé des plaques de modélisme Heki-Dur. Ces plaques de mousse dure faciles à travailler peuvent en effet être aisément façonnées à bonnes formes, au moyen d'un couteau aiguisé. Il a utilisé aussi bien des plaques de construction non imprimées que des plaques à motif de briques. Les parois et les murs ont d'abord été découpées dans ces plaques, les baies des portes et des fenêtres étant découpées ensuite. Le colombage a par après été appliqué. Pour ce faire, Werner Wild a utilisé du carton d'architecte adhésif sur une face, découpé en fines bandelettes au couteau aiguisé, ces dernières étant ensuite collées sur les façades. Ce colombage a ensuite été peint et finalement patiné aux poudres à pigment.

La végétation provient également du programme Heki. L'herbe a été appliquée de manière électrostatique avec du Flockstar de la marque Heki. Ensuite, la végétation de base a été figolée avec des flocons de feuillus Heki-Flor. La centaine de figurines provient de la gamme Preiser. Après la Foire, ce diorama a ensuite été intégré dans le grand réseau appartenant à Werner Wild.

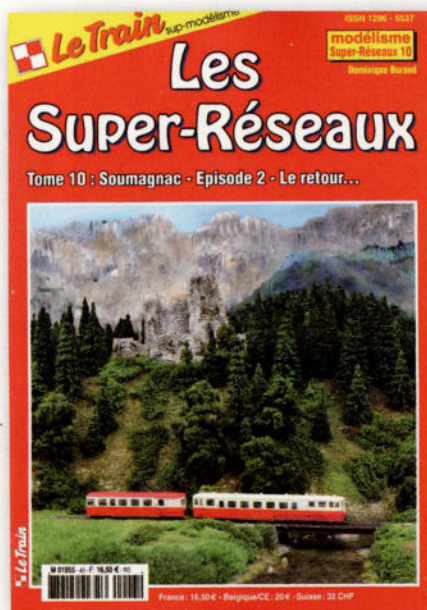
Texte et photos: Klaus Zurawski
Adaptation: GVM



Les Super-Réseaux: (tome 10): 'Soumagnac – épisode 2 : Le retour...'

Publié par Le Train, Editions Publitrains
eurl, F-67660 Betschdorf (F), ISSN 1296
5537, 100 pages, format A4, couverture
souple, unilingue français, 20 €.

Le magazine de modélisme ferroviaire français 'Le Train' publie régulièrement un numéro spécial dans la série 'Modélisme Super-Réseaux', dans lequel l'attention est portée aux réseaux modèles d'exception. Dans ce 10ème tome de cette série, une nouvelle visite a été réalisée au réseau 'Soumagnac' de Dominique Buraud. Ce réseau absolument fantastique d'inspiration française (d'époque III) a été une première fois étudié dans le n° 7 de cette série. Ce réseau est à ce point varié et détaillé qu'un second tome a été nécessaire pour tout décrire. L'auteur n'est pas seulement un fameux modéliste, mais aussi un photographe de mérite. Même si l'inspiration française vous intéresse moins, 'Soumagnac' est un bonheur pour les yeux et une source d'inspiration pour tous les modélistes ferroviaires. Ce livre est disponible dans les librairies spécialisées, ou directement chez l'éditeur. (GVM)

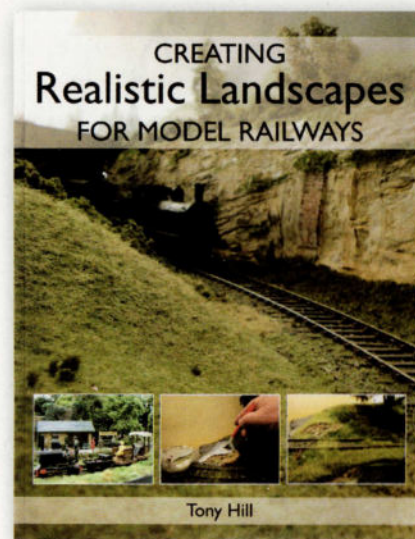
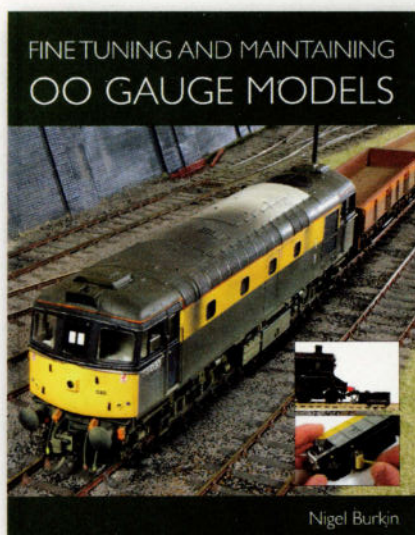


Finetuning and maintaining OO gauge models

Par Nigel Burkin, the Crowood Press,
www.crowood.com
ISBN 978-1-84797-234-7, 189 pages,
plus de 400 illustrations couleurs
Format: 24,5 x 18,5 cm, couverture souple,
unilingue anglais, £ 18,99.

L'entretien d'un réseau et des locomotives qui y circulent fait partie intégrante du modélisme ferroviaire. Et pourtant, ces tâches sont souvent négligées ou sous-estimées, et pas seulement par les débutants dans ce hobby. 'Finetuning and maintaining OO Gauge Models' vous montre toutes les techniques à mettre en œuvre pour roder vos nouvelles locos, comment poser les petites pièces livrées conjointement et comment assurer le petit entretien.

Un chapitre séparé est consacré aux roues, à leur nettoyage et à leur éventuel remplacement par des modèles plus fins. Des petites améliorations mécaniques sont également expliquées, ainsi que de petites adaptations cosmétiques. Un dernier chapitre traite de l'entretien du réseau proprement dit. Le tout est richement illustré de photos couleurs, les descriptions étant réalisées pas à pas. Bien entendu, toutes ces techniques sont appliquées sur des locomotives britanniques, mais la plupart des 'trucs' indiqués sont applicables de façon universelle. Une connaissance suffisante de la langue anglaise est toutefois requise pour bien comprendre cet ouvrage.



Creating Realistic Land- scapes for model railways

Par Tony Hill, the Crowood Press,
www.crowood.com
ISBN 978-1-84797-219-4, 159 pages,
plus de 400 illustrations couleurs
Format: 24,5 x 18,5 cm, couverture souple,
unilingue anglais, £ 18,99.

En Grande-Bretagne, Tony Hill est une valeur sûre en matière de construction de paysages; il y a quelques décennies, il avait même écrit un ouvrage de référence traitant de ce sujet ('Simply Scenery' chez Irwell Press). Depuis lors, de nouveaux matériaux sont disponibles, tandis que de nouveaux moyens d'aide sont apparus sur le marché pour façonner un paysage. Il était donc devenu temps de réécrire ce livre, qui est cette fois entièrement en couleurs et qui a vu le jour chez un autre éditeur.

Tony Hill commence son récit par la formation d'un paysage grossier, après quoi il décrit la formation de rochers, de falaises et de dépressions. Dans un 3ème chapitre, l'auteur traite de la végétation au moyen de différentes sortes d'herbes et de la confection en miniature de fleurs et de plantes. Vient ensuite l'élément 'eau', qui est décrit sous toutes ses facettes: d'une simple petite mare jusqu'à la cascade géante. L'avant-dernier chapitre traite de la fabrication 'maison' d'arbres. Ici aussi, différentes techniques sont expliquées. Quant au dernier chapitre, il montre comment confectionner des clôtures, des murets et des haies. Le tout est expliqué pas à pas et d'une façon très simple, au moyen d'illustrations. Ces dernières ne sont toutefois pas toutes de qualité égale: l'auteur est manifestement meilleur modéliste que photographe...

Si vous cherchez un ouvrage qui vous servira de fil d'Ariane pour la confection d'un paysage réaliste destiné à votre réseau modèle, ce livre est fait pour vous. Ici aussi, une relative bonne connaissance de la langue anglaise est toutefois requise. (GVM)

'Spoorwegen voor toeristen' Casino de Blankenberge



AU COURS DU WEEK-END DE PÂQUES PROCHAIN SE TIENDRA POUR LA 8ÈME FOIS AU CASINO DE BLANKENBERGE L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE MODÉLISME FERROVIAIRE BAPTISÉE 'SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN' ('CHEMINS DE FER POUR TOURISTES'). CET ÉVÉNEMENT QUI N'A LIEU QUE TOUS LES DEUX ANS EST ORGANISÉ PAR L'ADMINISTRATION COMMUNALE ET LE SERVICE DU TOURISME DE LA VILLE DE BLANKENBERGE, AIDÉS EN CELA PAR DEUX MODÉLISTES DE TALENT – FILIP GADEYNE ET STEFAN GELAUDE – QUI PENDANT DEUX ANS, ONT RÉALISÉ UNE BELLE SÉLECTION DE RÉSEAUX MODÈLES INDIGÈNES ET ÉTRANGERS ET LES ONT INVITÉS À S'EXPOSER À BLANKENBERGE. A VOIR LA LISTE DES RÉSEAUX INVITÉS À CETTE EXPOSITION, ON PEUT D'ORES ET DÉJÀ DIRE QUE LE CONCEPT EST RÉUSSI.

Cette année, pas moins de quinze réseaux modèles sont invités. Ils sont d'origine française, allemande, néerlandaise, britannique et bien entendu belge, et seront aux échelles Z, N, HO, HOe et O. Ils seront tous visibles pour la première fois à la Côte, voire exposés en primeur en Belgique. Quelques perles seront ainsi visibles, comme entre autres 'Hezel-poort', 'Durlsbach', 'Gare de Coutras' ou encore 'Hospital Gates', pour n'en citer que quelques-uns. Quelques lauréats de notre Concours de mini-réseaux 2010 seront également présents. Cette expo sera complétée par une belle collection de photos ferroviaires, une librairie et quelques stands de lignes musées. 'Train Miniature Magazine' sera bien sûr également présent, avec un petit stand d'infos et de vente.

Cette expo ne serait pas complète sans un bar, où vous pourrez vous désaltérer. Sur la digue de mer, vous trouverez un petit circuit de train

à vapeur vive, où vos enfants pourront prendre place.

Le samedi, les diplômes de 'Modèle de l'année' seront distribués par Febelrail, pour les différentes catégories existantes. Febelrail fête cette année le 20ème anniversaire de l'élection du 'Modèle de l'année' et éditera un aperçu des 20 ans écoulés.

Pour la première fois, un convoi historique viendra à la Côte, à l'occasion de cette expo: il partira d'Anvers-Central, s'arrêtera à Malines et poursuivra ensuite jusque Blankenberge. En achetant votre ticket pour prendre place à bord de ce train, vous obtiendrez une réduction de 50 % pour l'entrée à l'exposition.

Cette exposition n'attire pas seulement les modélistes ferroviaires; les nombreux touristes qui séjournent à Blankenberge au cours du week-end pascal peuvent aussi faire connaissance avec ce fascinant hobby. Le cadre unique du casino forme un arrière-plan de rêve pour cette

Où: au casino de Blankenberge, entrée par la digue de mer

Quand: du samedi 23 au lundi 25 avril 2011 (lundi de Pâques), de 10 à 18 h.

Droit d'entrée

Adultes: 5 €

Enfants de moins de 12 ans: gratuit, si accompagné d'un adulte payant.

Parking: à la gare de Blankenberge.

Comment y arriver?

Par transport en commun: par train, tram (ligne de la Côte), par train historique le samedi (infos et inscription: historisch.erfgoed@b-holding.be)

Pour toutes infos:

www.spoorwegenvoortoeeristen.be, ou au Service du Tourisme, Leopold III plein, à 8370 Blankenberge (tél: 050/412 227).

exposition. Et si vous venez à Blankenberge, profitez-en pour rendre une visite à la bourse d'échange qui se tiendra au cours du même week-end dans la salle 'Forum' à la Kerkstraat; c'est une organisation du MTE.

Photo: Gerard Tombroek
Adaptation: GVM



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 permanente 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 elongation 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*



* Prix de vente donné à titre indicatif et sans engagement. Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve. SNCF et TGV sont des marques déposées de la SNCF. TGV © est propriété de la SNCF. Tout droit de reproduction réservé. Sous réserve d'obtention de la licence.