

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

104

13^{ème} année
Juin 2011
Prix: € 7,95



RÉSEAU:

LA BARAQUE

Une étonnante voie
étroite d'Auvergne (1)

MINI-RÉSEAU: LE DÉPÔT DE SART-BOLY • **TEST ÉCLAIR:** LE KÖF II DE LENZ

LA PAROLE AUX LECTEURS: DE STOLBERG VERS STEINHEIM

REPORTAGE: SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN • INTERMODELLBAU • LE MEETING DU

FORUM MSM/TMM • PLAN: HARDERHAVEN-ERMELO, UN RÉSEAU SUR MESURE

PRATIQUE: LES GRÈS, RÉALITÉ ET MODÉLISME • UN CHÂTEAU D'EAU INDUSTRIEL •

DU KIT-BASHING À L'ÉCHELLE 0 • TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 209610

TREINSHOP OLAERTS

vous propose

PROTOTYPE*



la locomotive à vapeur type 53 en métal



1. Livrée brune 1904-1934

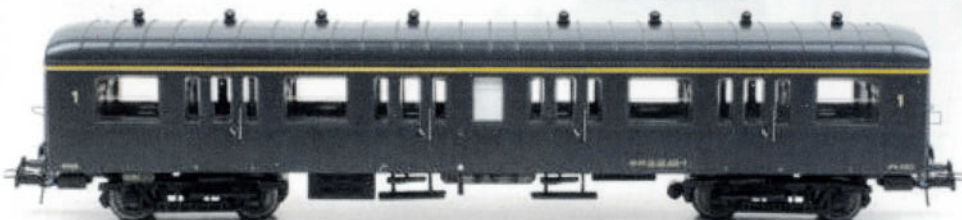
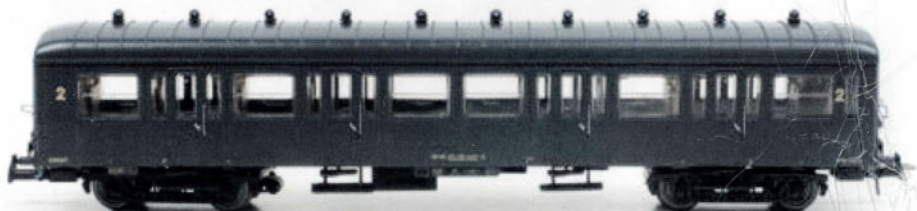
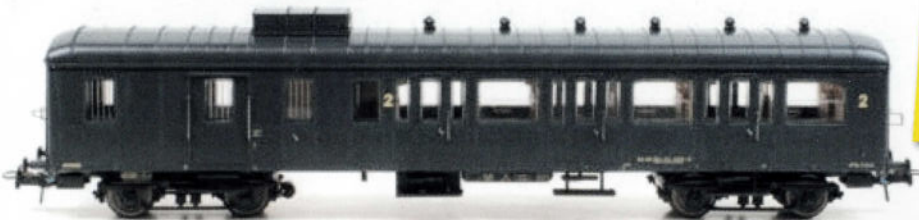
2. Livrée verte 1934-1955 avec filets jaunes

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

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

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

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

RPM Antwerpen - TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek

train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA REDACTION

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Dooms, Guy Van Meroye

RÉDACTION

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

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS

Christel Clerick

abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

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

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

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

ÉDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 69,95€ (pour un an)

ou 133€ (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 2ans) sur le compte IBAN BE54733055839997

BIC KREDBEBB au nom de Meta Media nv

avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (pour un an)

ou 190€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997

BIC KREDBEBB au nom de MetaMedia nv

avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact

avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail:

administratie@thinkmediamagazines.be

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

DATES DE PARUTION

TMM 105: 01/07



Où est la limite...?

Pendant des années, on en est resté à l'effet d'annonce, mais finalement, c'est devenu la réalité : les deux premières rééditions des voitures I4 et I5 de la SNCB sont désormais disponibles chez Heris. En outre, ces voitures sont étonnamment bon marché : vous le lirez dans notre rubrique 'Nouveautés'. Vous payerez en moyenne un peu moins de 35 euros par voiture, là où ces derniers temps, des prix de 50, 60 ou 70 euros (voire plus) étaient devenus la norme.

Et pourtant, nous avons entendu – et lu sur notre forum – la remarque selon laquelle peu de choses avaient été améliorées à ces voitures I4 et I5 et que les feux de fin de convoi étaient encore 'imprimés'. Vous lirez d'ailleurs cette remarque dans notre rubrique 'Nouveautés', car c'est à vous que nous la devons. Et par ailleurs, tout le monde se plaint que les voitures coûtent trop cher ! Car reconnaissons-le : pour constituer une rame qui ressemble à quelque chose, il est effectivement nécessaire de déboursier une belle petite somme...

Dans l'article traitant en 2005 de la première série de ces voitures, ces 'manquements' avaient déjà été énumérés, ainsi d'ailleurs que leurs points positifs, comme une superbe tampographie, une peinture très réaliste et un bon niveau de détaillage et de gravure. Ces voitures I4 avaient alors été conseillées à l'achat. Depuis lors, la barre a été mise plus haut, évidemment.

A Blankenberge, nous avons toutefois entendu dire de la bouche même d'un de nos fabricants que l'on allait désormais trop loin dans le détaillage. La reproduction de petits détails de l'aménagement intérieur a ainsi été citée comme exemple, alors qu'il est parfois à peine possible de distinguer sa couleur, depuis l'extérieur... D'autres fabricants se demandent aussi ce que le modéliste attend vraiment d'eux. Je ne peux pas leur donner tort et me demande aussi jusqu'où faut-il aller et combien est-on prêt à déboursier !

La réédition des voitures I4 et I5 par Heris prouve pourtant qu'il est possible de faire moins cher et Piko aussi l'a déjà prouvé à maintes reprises par le passé, pour n'en citer que lui. Il faut bien entendu s'accommoder de quelques imperfections, dans ce cas.

Il va de soi que nous ne plaçons pas ici pour des modèles fautifs ou des voitures dotées de mauvaises qualités de roulement, mais nous nous demandons si le surcoût induit par des détails quasi invisibles sous la caisse ou à l'intérieur se justifie vraiment.

Et à qui pourrions-nous mieux le demander qu'à vous, chers lecteurs ? Notre boîte mail et notre boîte aux lettres sont grandes ouvertes pour recueillir votre avis. A combien se monte un prix sensé pour notre matériel roulant ? Quel est le niveau de détaillage que nous voulons y voir figurer ? Les rééditions d'Heris vous intéressent-elles et leur prix constitue-il un argument d'achat, en ce qui vous concerne ? Nous sommes déjà curieux de vous lire, tout comme le seront les fabricants, qui ne manqueront pas d'analyser les résultats de ce sondage...



Photo Gerard Tombroek

Hans Louvet a créé une atmosphère datant de 1923 sur son réseau 'La Baraque': le tram à vapeur traverse le village du même nom, en route vers le Puy-de-Dôme.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
LE COURRIER DES LECTEURS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS	PAGE 9
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	PAGE 18
TEST ÉCLAIR : LE KÖF II DE LENZ	PAGE 19
PRATIQUE: LES GRÈS, RÉALITÉ ET MODÉLISME	PAGE 22
REPORTAGE : LE MEETING DU FORUM MSM/TMM	PAGE 35
MINI-RÉSEAU: LE DÉPÔT DE SART-BOLY	PAGE 36
RÉSEAU: 'LA BARAQUE', UNE VOIE ÉTROITE D'Auvergne	PAGE 40
PLAN: 'HARDERHAVEN-ERMELO'	PAGE 50
REPORTAGE: 'SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN'	PAGE 58
PRATIQUE: UN CHÂTEAU D'EAU INDUSTRIEL	PAGE 62
LA PAROLE AUX LECTEURS	PAGE 68
PRATIQUE: DU KIT-BASHING À L'ÉCHELLE 0	PAGE 72
REPORTAGE : 'INTERMODELLBAU'	PAGE 78
TRUC DE BOURSE: EXPO CHARLEROI	PAGE 80
RECENSION	PAGE 81
AGENDA	PAGE 82

PRATIQUE: Des grès, réalité et modélisme

Dans ce numéro, notre collaborateur Arnaud Verlaeken poursuit sa série consacrée aux matériaux belges de construction et traite des grès. On rencontre ce type de pierre bien plus souvent que l'on ne le pense, ce qui mérite bien cette étude. Les différentes teintes de pierre sont passées ici en revue, ainsi que la manière de la reproduire en modélisme. A lire en page 22

22



RÉSEAU: 'La Baraque', une étonnante voie étroite d'Auvergne (1)

Lors de l'exposition On TraXS en février de cette année, le réseau modèle d'Hans Louvet faisait ses débuts. Nous vous livrons en primeur le récit de cet étonnant réseau et vous emmenons en Auvergne, dans les années '20 du siècle dernier, en page 40.

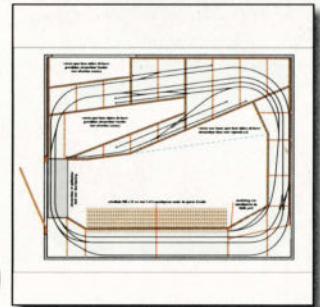
40



PLAN: 'Harderhaven-Ermelo', un réseau sur mesure

Un plan de réseau est quelque chose de très personnel, dans lequel le constructeur doit exprimer sa propre fantaisie et déterminer lui-même ce qu'il veut ou non réaliser. Frank, un lecteur d'Harderwijk, a su toutefois convaincre notre collaborateur Gerard Tombroek d'examiner son plan. Il en est finalement résulté un projet taillé 'sur mesure'. Comment a-t-il vu le jour? A lire en page 50

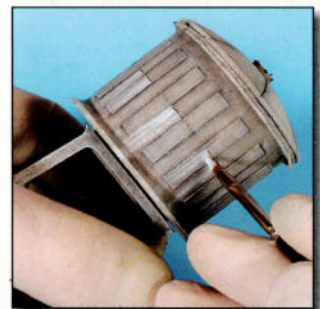
50



PRATIQUE: Un château d'eau industriel

Dans ce numéro, notre collaborateur Emmanuel Nouaillier prend en mains le kit d'un château d'eau en béton. Bien entendu, Emmanuel va y apporter sa touche personnelle sous la forme de quelques modifications et de son traitement a posteriori, bien connu. Comment transformer pas à pas un simple kit en un superbe modèle? A lire en page 62*

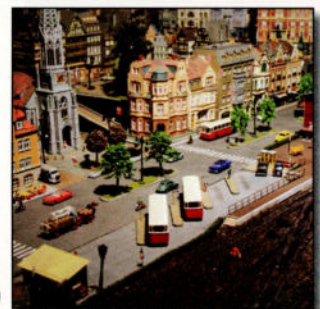
62



LA PAROLE AUX LECTEURS: 'De Stolberg vers Steinheim'

Notre appel lancé dans un récent éditorial n'est manifestement pas resté lettre morte. Plusieurs lecteurs nous ont envoyé spontanément des photos de leur 'empire ferroviaire' dissimulé dans leur grenier ou de leur diorama sur lequel ils suent avec application... Dans ce numéro, nous donnons la parole à Dirk Bonne, qui après plus de trente années de pratique de modélisme ferroviaire, nous fait une description de ce qui sera sans doute son tout dernier réseau modèle... A lire en page 68

68

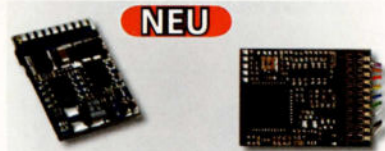


PRATIQUE: Le kit-bashing, c'est bien plus que de simplement découper des façades en morceaux...

Qu'est-ce que le 'kit-bashing', en réalité? C'est un terme anglais qui décrit l'utilisation d'éléments de boîtes à assembler comme matériau de base pour la réalisation d'un nouveau projet. En partant de kits à construire existants, il est ainsi possible de transformer des bâtiments ou d'y ajouter des éléments de façon à obtenir un tout autre résultat, d'après votre propre conception. Notre collaborateur Alain Vandergeten vous montre à partir de la page 72 que le kit-bashing peut également donner de beaux résultats à l'échelle 0.

72



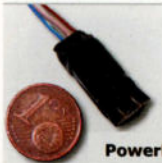


NEU

LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



PowerPack pou LokPilot & LokSound



LokSound V4.0

Rail **Com** plus

by ESU



Loconet adaptateur: L.Net pour uw ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652



ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge
et depeance

Schienenreiniger

ER-decor

hobbytrade



ADE



Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com



VOITH
MAXIMA

Nouvelle version
HVLE: La Maxima
devient orange !

60030	2-rail analogue
60031	2-rail digital
60032	3-rail digital
60033	2-rail digital sonorisé
60034	3-rail digital sonorisé

Modèle 1:87
Made by Saechsische
Waggonfabrik Stollberg

Importation Benelux:
Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

Bourreuse Plasser & Theurer 09-3X
Modèle motorisé, feux blancs/rouges, gyrophares LED, bourreuse à plusieurs fonctions mécaniques. Avec décodeur intégré DCC/Motorola.

Plasser & Theurer
26091: version 2-rail
26096: version 3-rail

Infrabel (B)
26093: version 2-rail
26098: version 3-rail

Strukton (NL)
26095: version 2-rail
26099: version 3-rail

26150 - Plasser & Theurer MFS 100
Modèle prêt à utiliser en emballage vitrine.

Nouveautés 2011

4750 - Pont avec deux signaux
Construction en laiton filigrane, éclairage fort LED. Fils cachés invisiblement dans le pont. Connexion par le multiplexeur 5229.

Eclairage d'intérieur LED

Avec feux de fin de convoi, assortiment de figurines inclus, clarté modifiable.

11 LEDs (H0)
50462: blanc
50492: jaune
50502: blanc chaud

8 LEDs (H0/TT)
50465: blanc
50495: jaune
50505: blanc chaud

Eclairage pour bâtiments LED
6017: jaune
6018: blanc

Viessmann

Renouvellement de programme: lampadaires à LED

Importation/distribution Benelux & France:
Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

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 modelsponsor@thinkmediamagazines.be.



Train Miniature Magazine
Oude Leeuwenrui 8/2
2000 Antwerpen

Tout le monde n'a pas internet...

Chère rédaction,

Bravo pour cette initiative de réactiver la rubrique 'Courrier des lecteurs'. Mais contrairement à ce que les lecteurs Marc Goovaerts et Marc D.B. pensent (voir 'Courrier des lecteurs du TMM 103'), tout le monde ne dispose pas de moyens de courrier électronique. Moi-même, je ne dispose pas d'un ordinateur, ni d'un lecteur CD, ni même d'un GSM. Je possède depuis 1959 un réseau Märklin avec voies M, un réseau qui grandit encore de nos jours. Beaucoup d'aiguillages sont commandés manuellement, les signaux et les sections alimentés au moyen de simples interrupteurs. J'espère que TMM existera encore longtemps en version papier et je voudrais juste qu'il attache un peu plus d'importance au 'belge'...

Léon Buntinx (Saint-Georges sur Meuse)

Les gens pour lesquels internet et les ordinateurs sont devenus monnaie courante oublient souvent qu'il existe encore un grand groupe qui - consciemment ou non - laissent passer le train (!) de la modernité. Tout le monde n'estime pas non plus nécessaire de surfer sur internet ou de prendre part à un forum. La présente rubrique est donc un moyen idéal pour communiquer avec tous les lecteurs. A court terme, il n'existe aucun projet visant à sortir une version digitale de 'Train Miniature Magazine', et même si cela devait devenir réalité, la version 'papier' subsistera toujours. Quant à attacher plus d'importance au 'belge', cela dépend en grande partie

de ce que les fabricants proposent et de ce que les modélistes construisent. Le 'belge' comme l'appelle si bien Léon Buntinx, constitue évidemment le 'fond de commerce' de 'Train Miniature Magazine', mais en nous intéressant à l'actualité du modélisme de façon plus large, nous répondons ainsi aux désillusions de nombreux modélistes qui ne sont pas orientés 'belge'... (GVM)

L'alimentation de la plaque tournante (TMM 103)

L'article sur la plaque tournante est très bien; le mécanisme est simple et efficace, et surtout la boiserie est splendide. Pour ce qui est de l'alimentation des rails, il me semble qu'il y a un petit problème, chaque rail garde sa polarité, quel que soit le sens de la plaque. Vous allez me dire : « Et alors? On fait aller la loco dans l'autre sens! ». Le problème viendra quand la loco aura un essieu sur la plaque et d'autres essieux sur le reste de la voie...

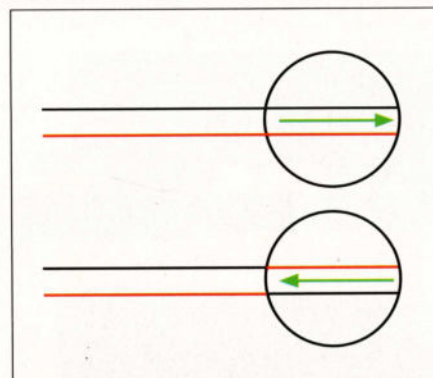
Marc Vandamme (Falaën)

Merci pour les critiques de ma plaque tournante. Vous avez raison : la polarisation n'est pas décrite dans l'article. Pour la simple raison que je n'ai pas encore choisi le système électronique. Ce sera un des suivants:

- Le système Modeltech ;
- Le système digital Uhlenbrock ;
- Le système simplement analogue.

Le premier cité a le plus de chances pour l'instant. De toute façon, se sera un système simple, car je ne suis pas un bon électricien. D'abord! Ensuite, je ne roulerais qu'avec des petits trains locaux. Un circuit en époque 1, c'est calme. Pour finir, tous les aiguillages et signaux seront changés manuellement. Par manivelles et par des 'lever frames' <http://www.brassmasters.co.uk/leverframe.htm>.

Le plan et la construction du réseau et le paysage seront les sujets du prochain article. La polarisation de la plaque tournante sera décrite dans l'article traitant du système électronique. En espérant que ceci vous donne la réponse à vos questions. (Jean-Luc Hamers)



DERNIER APPEL!!

Participez au **3^{ÈME} GRAND CONCOURS DE MINI RÉSEAUX**

- Sujet et échelle libres, avec un élément ferroviaire réaliste et mobile
- Superficie maximale: H0/00 : 0,9m² >00 : 1,2m² <H0 : 0,6m²
- Doit s'intégrer dans un carré de 2,5 m x 2,5 m

LA PARTICIPATION EST GRATUITE, le mini réseau devant être achevé pour le vendredi 12 octobre 2012, de manière à ce qu'il puisse être présenté au grand public lors de la 6^{ème} Grande Expo de Modélisme de Malines les 13 et 14 octobre 2012

LES DIX PREMIERS LAURÉATS RECEVRONT UN PRIX, tandis que les minis réseaux lauréats seront publiés dans Train

Miniature Magazine. La participation à cette Grande Expo de modélisme est une expérience unique

INSCRIVEZ-VOUS AVANT LE 1^{ER} JUILLET 2011

par mail à l'adresse guy.van.meroeye@thinkmediamagazines.be ou par lettre à l'adresse de la rédaction.

Le règlement complet peut être consulté dans le TMM n° 102 ou sur www.modelspoor magazine.com

Un extrait de notre assortiment disponible chez votre détaillant:



45.302 / 45.303



45.304 / 45.305



45.308 / 45.309



45.310 / 45.311



45.400 / 45.401



45.200 / 45.201



45.208 / 45.209



45.210 / 45.211



45.204 / 45.205



45.212 / 45.213



45.214 / 45.215

! NOUVEAU! LA G-2000 DIESEL en toutes versions Belges

► Nouveau modèle, toutes les variantes et modèles étrangers ... à partir de 189 euro!



Prix conseillé: DC-version (2 rails): 189 euro AC-version (3 rails): 219 euro

HERIS

Des voitures I4/I5

Les premières rééditions des deux séries de voitures I4 et I5 de la SNCB de la firme Heris sont à présent disponibles. Il s'agit d'une initiative de Train Technology. Ces voitures sont particulièrement bon marché: elles sont proposées à un prix moyen d'un peu moins de 35 euros par voiture. La version verte est proposée en deux sets de trois exemplaires comportant chacun une voiture I4 de 1ère/2ème classe, ainsi qu'une voiture de 2ème classe assez identique. Le premier set arbore des inscriptions d'époque III (réf. 12220), le second set se situe à l'époque IV (réf. 12221). La version Benelux se compose de deux exemplaires, à savoir une voiture de 1ère/2ème classe et une voiture de 1ère classe. Ces voitures Benelux sont pourvues d'une part du toit d'origine en gris pour l'époque IV jusque 1984 (réf. 12222) et d'autre part d'un toit bleu foncé d'époque IV (réf. 12223). La hauteur de ces deux toits diffère d'un modèle à



l'autre. Puisqu'il s'agit d'une réédition, les modifications apportées par rapport aux modèles d'origine sont à première vue assez peu nombreuses. Nous avons cependant pu constater que la caisse était plus basse, étant donné la modification de la

suspension des bogies. Les marchepieds forment à nouveau un seul moule avec la caisse. Les signaux de queue ont été imprimés sur les faces d'about. Le peinturage a été réalisé avec soin et les inscriptions ont été finement reproduites. (GVM)

LS MODELS

Un 'Sgs' de B-Cargo

Modern Gala a fabriqué une nouvelle série de wagons de la SNCB du type 'Sgs' d'époques V et VI pour le compte de B-Models. Trois variantes de matricules sont proposées. Les wagons qui arborent la livrée verte de B-Cargo ont été lestés de plaques en métal incorporées dans le châssis. Les wagons plats sont chargés d'un conteneur qui procure le poids supplémentaire nécessaire. L'un des conteneurs est bâché et appartient à la société italienne Spedirail (réf. 32045). L'autre appartient à la société belge TTS (réf. 32048). Le troisième wagon est chargé d'un conteneur de 45 pieds non bâché et est agrémenté des inscriptions de la société hollandaise BG Freightline (réf. 32131). Un set comportant de nombreuses pièces détachées est fourni avec chaque wagon et vous permettra de fixer les conteneurs. (GVM)

LS MODELS Un 'Fal'

Outre le 'Fal' brun proposé dans le numéro précédent de TMM, LS Models a aussi sorti un set de deux wagons minéraliers gris foncé (réf. 32099). Ces wagons sont agrémentés du logo bleu de Cockerill Sambre. Ils comportent en outre un marquage RIV. Le premier wagon porte le matricule 3 88 6565146 1, le second le matricule

33 88 6565136 2. La caisse de ce wagon se caractérise par la présence de traces de travaux de réparation dans une autre teinte. Cet élément donne immédiatement un aspect particulier au wagon. Ces wagons minéraliers comportent en outre trois traverses de renfort. Il s'agit de modèles d'époques IVb/V.



VAN BIERVLIET/B-MODELS

La G2000 de Vossloh

Nous avons appris en exclusivité que le détaillant Van Biervliet d'Ingelmunster allait sortir la G2000 de Vossloh en H0. La série 57 en livrée grise de la SNCB devrait être la première version à sortir. Ce modèle sortira sous la marque B-Models et sera donc disponible dans tous les magasins de modélisme. (GVM)

LS MODELS Un WL du type 'SG' de la CIWL

LS Models présente une voiture-lits du type S. Il s'agit de la troisième voiture de la CIWL (Compagnie Internationale des Wagons-Lits et des Grands Express Européens) reproduite par LS Models. Cette voiture portant le matricule 3452 (réf. 49136) faisait partie d'une série de 22 exemplaires qui ont été construites en 1929 pour le compte de la CIWL. Ces voitures ont été mises en service au départ de la Turquie dans de luxueux trains de nuit parcourant l'Asie: ceci explique la présence d'inscriptions en turc



au-dessus des fenêtres, sur l'une des faces latérales de cette voiture.

Après la Seconde Guerre mondiale, les voitures du type SG furent transférées en France. De là, elles ont été mises en service dans l'Orient Express Paris-Moscou et Istanbul. D'après les inscriptions, cela a eu lieu à l'époque III.

La voiture comporte trois compartiments pour

un seul lit, ainsi que sept compartiments à deux lits. Ce modèle a été reproduit avec une grande précision. Les finitions sont parfaites. Le monogramme de teinte or de la CIWL sur les flancs a été parfaitement reproduit. La livrée bleue caractérisée par un toit gris clair laisse transparaître le luxe particulier de ces voitures. (GVM)



JOUEF

La 141 R 380 de la SNCF

Hornby International sort une nouvelle version de la locomotive à vapeur française 141 R. Ce modèle qui sort sous la marque Jouef est destiné au marché français. Cette locomotive marchandises du type 'Mikado' a été fabriquée en Amérique peu après la Seconde Guerre mondiale. Cette commande des chemins de fer français avait pour but de pallier au manque de locomotives à vapeur. Le modèle de Jouef portant le matricule 141 R 380 est pourvu d'une chaudière chauffée au fuel. Ce modèle est uniquement disponible en version trois rails digital, courant AC. Le frotteur de prise de courant se situe sous le tender (réf. HJ2063). (GVM)

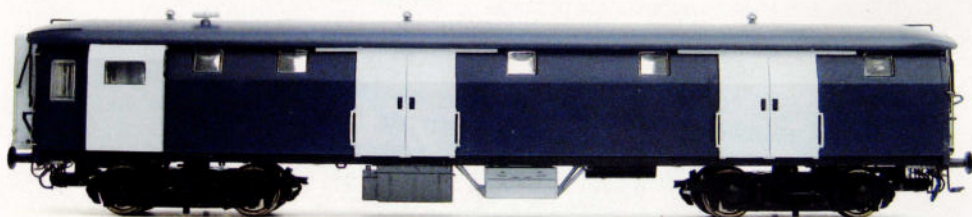
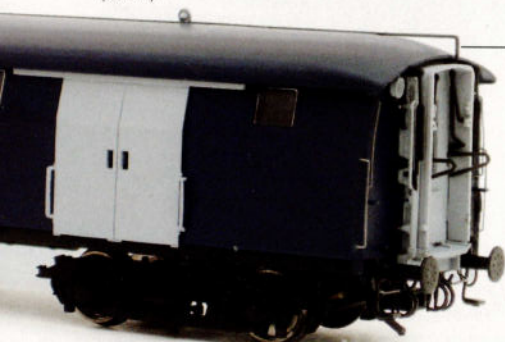


JOUEF

Des 'T2' de la SNCF

Différentes marques proposent un modèle de voitures-lits européennes du type 'T2'. Ce modèle de Jouef est destiné au marché français. Il a été pourvu du nouveau logo de la SNCF (réf. HJ4043). Rivarossi propose aussi ce même modèle dans une autre livrée destinée à d'autres pays. Ces voitures ont été pourvues de 18 compartiments répartis sur deux niveaux. Des

petites fenêtres sont présentes à ces deux niveaux. Jouef a consacré beaucoup d'attention au détaillage de ces modèles. Ces voitures ont été pourvues d'un aménagement intérieur reproduit avec précisions. Les inscriptions sont bien lisibles. Chaque wagon est fourni avec un set de quelques pièces détachées, qu'il vous faut encore installer. (GVM)



ARTITEC Un fourgon à bagages métallique du type 'D' des NS

A l'occasion de la bourse Intermodellbau à Dortmund, Artitec a annoncé la sortie d'un fourgon à bagages métallique du type 'D' des NS. Ce modèle devrait encore sortir cette année. Ces fourgons à bagages métalliques datent à l'origine d'avant la Seconde Guerre mondiale. Ils se caractérisent par une petite avancée au niveau

des faces latérales ainsi que par une brisure dans la caisse de la voiture sous le pavillon. Ces fourgons à bagages ont subi divers aménagements et renumérotations au cours des années. Aux Pays-Bas, ils étaient principalement mis en service dans des trains express, Intercity ainsi que pour assurer le transport de vélos. En Belgique, un type

'D' métallique entrait depuis des années dans la composition d'une rame du service Benelux Amsterdam - Bruxelles. Artitec a annoncé qu'elle compte produire pratiquement toutes les versions de ces typiques fourgons à bagages hollandais. Les premiers modèles sont attendus pour la fin de cette année. (GVM)



RIVAROSSO Une Type Z des FS

Cette nouvelle voiture en H0 de Rivarossi appartient aux FS (les chemins de fer italiens) où elle forme le type 'Z'. La livrée d'époque IV de couleur grise comporte une bande blanche au-dessus des fenêtres indiquant l'emplacement de la 1ère classe. Ce modèle a été conçu avec beaucoup de détails. L'intérieur a été parfaitement reproduit et les inscriptions sont lisibles à la loupe. Ce modèle a été pourvu d'un mécanisme d'attelage court fonctionnant correctement ainsi que de tampons élastiques. Vous trouverez dans le set quelques accessoires supplémentaires qui vous permettront d'apporter la dernière touche à cette voiture. (GVM)



KUEHN-MODELL

Des 'Shimms'

Kuehn Modell propose un set de quatre wagons 'Shimms' à l'échelle TT (réf. 51135). Ces wagons peuvent être mis en service dans différents pays. Bien qu'il soit rare de rencontrer une rame avec un tel mélange de wagons, Kuehn Modell affirme que cela arrive en Allemagne. Un des wagons arbore le logo de B-Cargo (actuellement 'SNCB Logistics') sur sa livrée verte d'époque V. Les autres wagons ont été immatriculés à la DB et aux CFL. Ces wagons ont été pourvus d'une variante 'maison' de l'attelage court développée par Tillig. (GVM)



MARKLIN

Une 'BR50' des ÖBB

Märklin sort la version autrichienne de la BR50 dans une livrée patinée (réf. 37839). Cette même loco est sortie en 2010 sans traces d'usure et pourvue de roues noires. Il s'agissait de la référence 37832. Cette nouvelle variante diffère à peine de la version allemande. Ce modèle a été très soigneusement patiné à l'aide d'un aérographe. Cette opération a été complétée d'un brossage à sec avec

des traces de rouille et de dépôts de calcaire. Le modèle a été pourvu d'un décodeur mx avec module sons, ainsi que d'un coupleur d'attelage Télex sur le tender. Le moteur se situe dans la chaudière. Cinq essieux sont moteurs. L'embellissage articulé procure à cette loco une marche correcte. Seuls quatre cents exemplaires de ce modèle seront proposés en 2011. (GVM)

MÄRKLIN Une draine à trois places KLV 04

Ce lorry motorisé KLV 04 est un modèle réduit très original: il est fabriqué par Märklin sous la référence 46775. La Deutsche Reichsbahn d'alors s'était offert les services de ces petits véhicules d'inspection du type KLV, à partir de 1940. Ces lorries motorisés étaient équipés d'un petit moteur à deux temps. Ce modèle a été en grande partie fabriqué en métal. Il est capable de rouler mais est dépourvu de motorisation. L'intérieur a été correctement détaillé. D'après sa livrée, il s'agit d'un modèle d'époque III. Une seule série de cette version sera fabriquée en 2011. Ce petit bijou de 2,8 centimètres proposé au prix indicatif d'environ 45 euros n'en est pas moins une bonne affaire. (GVM)



Retrouvez nos promotions sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tel : +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 immédiat,
 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
 - 17 ans d'existence
- 1^{er} détaillant par le Chiffre d'Affaire
 (depuis le 30/06/05 source greffe)

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

HAUT DE GAMME

A réserver d'urgence
 LEMATEC
 Mallet du Vivarais Hom
 FULGUREX 030 TU HO
 Pour les versions, nous consulter
 ou sur le site
 Sortie début juin

JOUEF HO

Réf HJ2073 Vapeur 141 R 1187
 SNCF 2990
 Réf HJ2074 Idem Digital
 sound 4390
 Réf HJ2075 Idem AC / 3 rails 3490
 Réf HJ6023 Coffret 2 céréalières
 STORIONE SNCF 620
 Réf HJ6024 Céréalière ETS Michel
 Blanc & Fils SNCF 32
 Réf HJ6040 Coffret 2 céréalières
 COOPERL SNCF 620
 Réf HJ6041 Coffret 2 céréalières
 GRANIT SNCF 620
 Réf HJ6042 Céréalière
 TRANSCEREALES CTC SNCF 320
**GROSSE PROMO EXCLUSIVE
 JOUEF À CES PRIX !**
 Réf HJ2014 BB126005
 E V **199€** 1490
 Réf HJ2047 BB 66200 **149€** 1290
 Réf HJ2042 CC7155
 Mistral **199€** 1390
 Réf HJ4013 voit RIB
 Transilien **39€** 190
 Réf HJ4041/4042 4 voit
 DEV inox **179€** 1240
 Réf HJ4042 seul 3 voit
 DEV inox **125€** 990

SUD EXPRESS HO

Réf 785010 Coffret 2 céréalières
 Granofor CTC SNCF 690
 Réf 786010 Coffret 2 céréalières
 Transcereales CTC SNCF 690

MTH O



Les Chapelon à nouveau
 disponible
 Réf 20-3344-2 Vapeur 231 Chapelon
 verte 11990
 Réf 20-3345-2 Vapeur 231 Chapelon
 chocolat 11990
 Réf 20-3388-2 Vapeur 231 Chapelon
 grise 11990
 Réf 20-60004 Coffret 5 voit CIWL
 (AC / roues coarse scale) 4990
 Réf 20-60004-2 Coffret 5 voit CIWL
 (DC / roues fine scale) 4990
 Les Triplex en HO sortie en juin

RIVAROSI HO

Prix de lancement !
 Réf HR6091 Wagon plat Rmms FS
 avec charg. marbre **35€** 320
 Réf HR6092 Wagon plat
 Rmms FS **28€** 250
 Réf HR6099
 Coffret 2 wagons
 céréalières
 MONFER FS **62€** 550
 Réf HR6100 Coffret 2 wagons
 céréalières FERRUZZI FS **62€** 550
 Réf HR6126 Wagon
 NESCAFE **32€** 290

RIVAROSI spécial CIWL super Promo
 Exclusif à ce prix !! LA FIN
 Réf HR4077 cof 2 voitures Pullmann
 toit gris Flèche d'Or **149€** 1090
 Réf HR4089 cof
 3 voit CIWL 2
 lits + 1 fourgon
 toit blanc **199€**

1390
 Réf HR4090 voiture Pullmann toit
 blanc **87€** 590
 Réf HR4016 cof 3 voitures lits type
 MU des FS **149€** 1190
 Réf HR4102 lits CIWL MU **79€** 590
 Réf HR2038 Locomotive de
 manœuvre verte foncée FS
 motorisée avec interface
 digital **199€** 690
 Réf HR2072 Deux locomotives de
 manœuvre FS motorisées avec
 interface digital **199€** 1150
 Réf HR2080 Locomotive de
 manœuvre verte claire FS motorisée
 avec interface digital **199€** 690

REE MODELES HO

Disponible en juin
 Réf WB092 Wagon porte citernes
 Adams SNCF EpIII 430
 Réf WB093 Wagon porte citernes
 J.Comte SNCF EpIII 430
 Réf WB094 Wagon porte citernes
 ERMEWA SNCF EpIII 430
 Réf WB095 Wagon porte citernes
 ERMEWA SNCF EpIII 430
 Réf WB096 Wagon porte citernes
 Schenk SNCF EpIII 430

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

Tarif dégressif à la quantité
 (voir conditions sur notre site)
 Disponible

Réf WB050 Wag plat UFR SNCF +
 remorque Paris-Turin 450
 Réf WB051 Idem + remorque Sobotraf
 Dijon 450
 Réf WB052 Idem + remorque Bourgey
 Montreuil 450
 Réf WB053 Idem + remorque 450
 Réf WB054 Idem 450
 Réf WB055 Idem + remorque Pavési
 450
 Réf WB056 Idem + remorque 450
 Réf WB057 Idem 450
Disponible fin mai
 Réf WB068 Idem +
 remorque STG 450
 Réf WB069 Idem +
 remorque transport Pavési 450
 Réf WB070 Idem +
 remorque STEF 450
 Réf WB071 Idem 450
 Réf WB072 Idem + remorque
 Alamasse et Cie 450
 Réf WB073 Idem +
 remorque Henri Walbaum 450
 Réf WB074 Idem +
 remorque STEF 450
 Réf WB075 Idem +
 remorque Gervais 450

MAQUETTE/ COLLEC' CIT'

Réf 8002 Citroën BX
 4TC évolution 320
 Réf 8001 Citroën DS
 Présidentielle Chaperon 290
 Réf 8004 Citroën traction avant 22CV
 coupé 280

**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.**



Modeltrein Paradise

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

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



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



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

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

COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

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

Heures d'ouverture:

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



ROCO La BB 9291 'Capitole' de la SNCF

Le 'Capitole' fait sans nul doute partie des trains légendaires français à grande vitesse. Ce train atteignit déjà en 1967 la vitesse commerciale de 200 km/h entre Paris et Toulouse. Les locomotives de la série BB 9200 furent pourvues à cette occasion d'une livrée rouge foncé, agrémentée d'une bande horizontale blanche. Les voitures reçurent également la même livrée. Au début des années '70, ces locomotives furent remplacées par les locomotives plus modernes de la série CC 6500. Les quatre exemplaires rouges conservèrent cette livrée. La locomotive 9291 est à présent conservée dans sa livrée 'Capitole' à la Cité du Train, le musée des chemins de fer français à Mulhouse.

La loco 'Capitole' avait autrefois une place de

choix dans la gamme de Märklin et Roco. Elle est entre-temps devenue un objet de collection convoité. Pour Roco, le temps était donc venu de sortir une nouvelle version améliorée. Son choix s'est porté sur le modèle de la BB 9291. D'un point de vue qualitatif, Roco a fait preuve comme d'habitude de son savoir-faire. L'intérieur a été détaillé et pourvu d'un conducteur. Vous devez encore ajouter l'inscription 'Capitole'. Vous pourrez facilement la fixer sur la face d'about du modèle à l'aide d'un petit morceau de bande autocollante double face. Dépouvue de cette inscription, cette jolie loco électrique peut aussi être mise en service sur d'autres services (réf. 62609). (GVM)

ROCO Un wagon plat 'Rs' de la SNCF

Ce wagon plat 'Rs' à ranchers est proposé par Roco. Il s'agit de l'un des premiers modèles de cette marque à bénéficier d'un nouvel emballage, comparable à celui utilisé chez Fleischmann. De notre point de vue, il s'agit de l'un des emballages les plus pratiques du marché. Le matériel peut en effet être facilement retiré de la boîte, sans risquer de l'abîmer. Le montage d'un certain nombre de pièces détachées, tel les petites plaques avec les matricules, les volants du frein à main, les hausses d'about et les ranchers, est à réaliser par vos soins. Les ranchers peuvent être montés en position horizontale ou verticale. Le revêtement du wagon est réalisé en imitation bois. Ce wagon immatriculé 11 87 399 2623-6 appartient au pool RIV Europ. Sa dernière révision remonte à 2001. Il s'agit donc d'un wagon d'époque V (réf. 66457). (GVM)



ADE

La 'Traxx' diesel-électrique

La marque allemande ADE est surtout connue pour ses voitures de tourisme select se situant dans une gamme de prix assez élevée. Willy Ade a entre-temps transmis le flambeau à sa fille Ulrike. Celle-ci s'est lancée dans l'extension de la gamme ADE, en collaboration avec la société danoise Hobby Trade. La version Diesel de la célèbre locomotive 'Traxx 2' de Bombardier constitue un premier résultat de cette collaboration. Cette loco a été fabriquée dans une version voyageurs ainsi que marchandises.

La BR 246, à savoir la Traxx Diesel pour le transport de voyageurs (dont la dénomination du type est P 160 DE) est la première variante proposée. Le 'P' renvoie au trafic passagers, le '160' indique la vitesse maximale. ADE sort la BR 246 dans la livrée de Metronom. Il s'agit d'une société de chemins de fer privée qui a repris le transport passagers de la DB dans la région de Nedersachsen (Hambourg-Bremen-Cuxhaven). La marque Hobbytrade pro-



pose dans sa gamme les voitures à double étage de Metronom, en ce y compris la voiture-pilote, correspondantes à cette loco (réf. 154671).

La BR 285 dénommée P 140 DE, à savoir la Traxx Diesel destinée au trafic marchandises, constitue la seconde variante proposée. ADE sort ce modèle dans la livrée de la société Havelländische Eisenbahn. Il s'agit d'un opérateur privé spécialisé dans le trafic marchandises (réf. 158551).

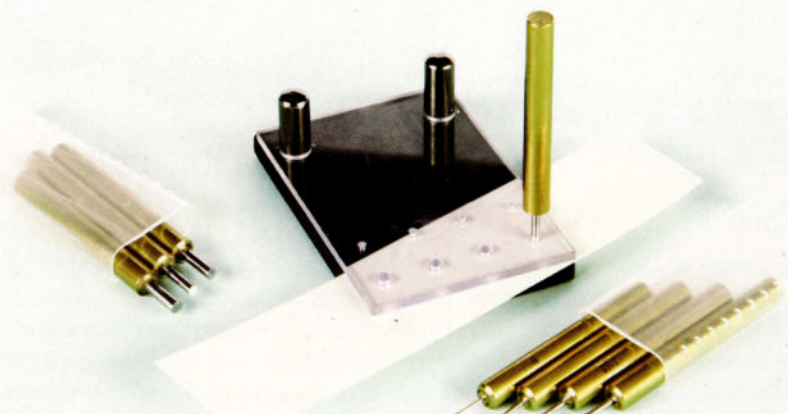
Les locomotives ADE sont pourvues d'un châssis en métal, ainsi que d'un moteur Mashima à cinq pôles, qui entraîne tous les essieux. La caisse est en plastique et comporte des grilles de ventilation gravées. Les poignées ont été fabriquées en métal. Ces locomotives ADE sont aussi disponibles en courant alternatif. Le prix de référence de ces modèles se situe aux alentours de 220 euros. (GVM)



FLEISCHMANN

La 230 T Nord

Fleischmann sort actuellement une version française de la loco prussienne T10 (la future BR 76). Il s'agit d'une série limitée. Cette initiative est due à 2TM, l'importateur de Fleischmann pour la France et la Belgique. Ces locomotives furent conçues pour assurer des trains voyageurs entre des gares terminales. Elles pouvaient atteindre une vitesse de 100 km/h dans les deux directions. L'embiellage provient en grande partie de la P8. Après l'Armistice de 1918, un exemplaire de cette loco fut repris dans l'inventaire du parc de l'ancien réseau français du 'Nord'. Il fut attribué au dépôt de Creil. A la création de la SNCF, cette loco fut reprise dans le parc de locomotives de la SNCF. Il s'agit donc d'un modèle d'époque II. Vous pouvez le mettre en service dans une gare frontalière imaginaire entre la France et la Belgique. Comme c'est le cas habituellement chez Fleischmann, ce modèle a été remarquablement détaillé. Les caractéristiques de roulement sont en outre exceptionnelles (réf. 404601). (GVM)



STEEL MODELS

Un set 'Punch & Die'

Tout modéliste appréciera le côté pratique de ce set qui nous vient de la marque italienne Steel Models : il permet en effet de reproduire vos rivets et boulons à l'échelle, de manière saisissante de réalisme. Cet outil qui vient donc bien à point comporte huit supports pour rivets avec les diamètres différents de 0,6, 0,8, 1,0,

1,2, 1,5, 2, 2,2 et 2,5 mm et vient se ficher en droite ligne dans l'ouverture correspondante de la plaque. Le set destiné aux boulons présente un diamètre de 0,7, 0,9, 1,3 et 1,5 mm. On peut donc imprimer en laiton ou en matière synthétique un nouveau rivet ou un boulon, à la main ou en s'aidant d'un marteau. (GVM)



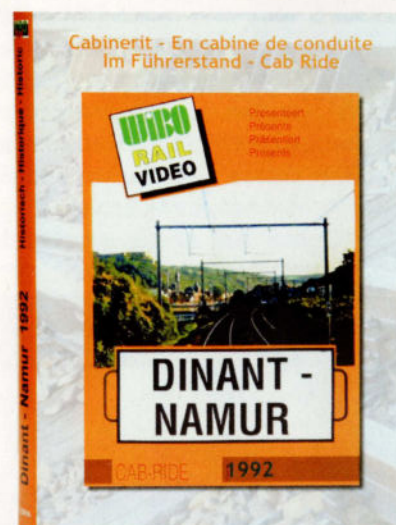
NOCH

NOCH fête ses 100 ans

Le fabricant allemand de paysages fête cette année son siècle d'activité en mettant sur pied une journée 'porte ouverte' le 29 mai prochain dans son usine Wangen, à Allgäu. Au cours de la visite, on pourra y voir à l'œuvre les machines de découpe au laser et participer aux ateliers, ainsi qu'à toute une série de festivités. NOCH est une entreprise familiale qui en est à la quatrième génération, avec à sa tête Dr. Rainer Noch. C'est Oswald Noch qui en a été le fondateur, quand il se lança dans la plomberie en 1911. Ensuite son fils Erich commença à concevoir et à commercialiser des bâtiments pour réseaux modèles. Après la Seconde Guerre mondiale, l'usine s'est retrouvée en Allemagne de l'Est jusqu'en 1955, année durant laquelle Erich Noch est passé à l'Ouest, relançant son entreprise de



réseaux modèles ciblant une clientèle fortunée. Déjà en 1956, il était présent avec divers paysages modèles – dont il était pionnier – à la Foire de Nuremberg, puis en 1961, il y lança le premier réseau modèle préfabriqué. Deux ans plus tard, en 1963, il proposa son gazon électrostatique. Ensuite, il présenta en 1983 les portails de tunnels en écume rigide et en 2005, le Gras Master. Chaque année, sa gamme de produits paysagers innovants continue de s'étoffer. Son produit le plus récent est une pâte de structure de sol, dont il existe deux déclinaisons: 'Pays & Nature' (réf. 60823) et 'Industrie & Commerce' (réf. 60824). Cette pâte permet de reproduire facilement des chemins de terre et des routes bitumées. (GVM)



DVD WIBO RAIL Voyages en cabine de conduite

Les premières vidéos avec des images où défile devant vous les lignes vues depuis une cabine de conduite datent d'il y a une vingtaine d'années. On pouvait ainsi s'installer confortablement dans son fauteuil et suivre tout le voyage d'une locomotive, en étant virtuellement assis à côté du conducteur de train. Ces voyages en cabine ont connu un franc succès, surtout en Allemagne, en Suisse, en Autriche et aux Pays-Bas. C'est au cours de cette période qu'en Belgique, WIBO RAIL a filmé sur cassettes vidéo certaines lignes du réseau belge. La technologie d'aujourd'hui a permis de digitaliser ces vidéos, en mettant les bandes magnétiques d'origine sur support DVD. Grâce à cette conversion, il vous est permis à nouveau de faire le voyage, mais cette fois sur votre écran large, d'Ostende à Eupen, de Tournai à Liège-Guillemins, de Bruxelles Nord à Essen et de Dinant à Namur. Nous avons visionné deux de ces DVD: Dinant – Namur et Bastogne – Virton: cette dernière ligne ayant été fermée entretemps, on peut ici se régaler avec un brin de nostalgie du ronronnement du moteur Diesel, puisque cette ligne n'était pas électrifiée. (GVM)

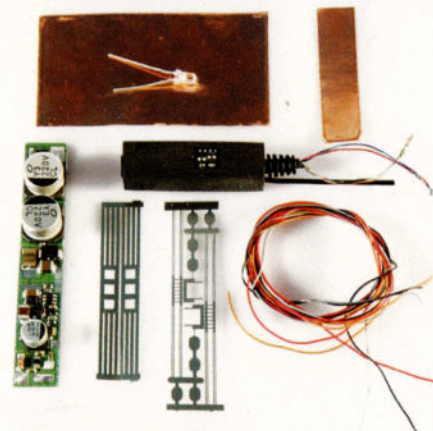
GOOVER MODELS

Des réverbères à lampes LED

Depuis peu, Goover Models propose toute une gamme de luminaires contemporains et classiques à l'échelle H0. A ce jour, on trouve au catalogue 41 articles dont 20 colis 'éclairage public' avec lampe 'grain de blé' et 21 pièces 'éclairage public' avec lampe LED. Dans un proche avenir, de nouvelles armatures typiques viendront compléter ce catalogue. Un échantillon de l'article n° 85010 LD est arrivé à la rédaction. Le colis sous blister comporte dix pièces de réverbères de rue à trois bras. Le numéro de catalogue comporte la mention 'LD', ce qui signifie que le réverbère est équipé de leds. Ce qui implique qu'il est muni en usine d'une résistance, laquelle est soudée sur le fil de raccord rouge et parfaitement

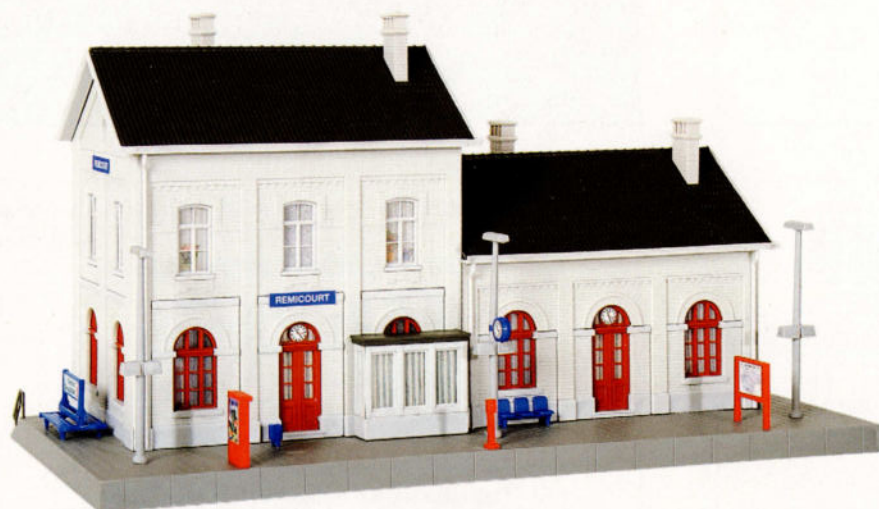
sécurisée. L'installation et le raccordement de ces armatures d'éclairage sont donc très faciles à réaliser: il suffit simplement de fixer les deux terminaisons à une alimentation 12 Volt; nous y reviendrons.

Chaque colis comporte en principe dix pièces d'armatures, à l'exception de certains qui n'en comportent que cinq. Toutes les armatures d'éclairage conviennent pour un raccordement à un conduit de lumière avec une tension de sortie de 12 Volt. Les prix varient de 9,10 pour l'armature d'éclairage la plus simple à 20,20 pour la plus complexe. On peut trouver ces sets auprès des meilleurs points de vente de modélisme, ainsi que sur le web shop de Goover Models. (GH)



FBC-MASCHINEN

La firme allemande FBC-Maschinen vient de sortir une caméra miniature à incorporer dans tout matériel roulant en vue de filmer son propre réseau modèle depuis la cabine de conduite. Cette caméra fonctionne sans fils, avec un récepteur. Deux versions sont disponibles: une version à l'échelle N et une autre à l'échelle H0. La caméra et tous ses accessoires sont disponibles en kit à assembler, mais il est également possible de commander chez FBC-Maschinen des modèles avec une caméra déjà incorporée, tant à l'échelle N qu'en H0. Sous la lentille de la caméra se trouve une lampe LED, de manière à pouvoir aussi éclairer la voie défilant devant elle. Pour en savoir plus, allez sur www.fbc-maschinen.de



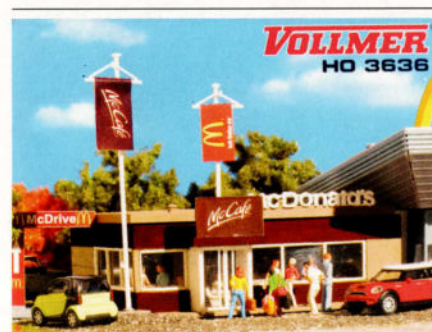
KIBRI Le retour de gares belges

Les gares belges de Kibri sont très appréciées par de nombreux modélistes belges, surtout parce que ces types de gares sont largement répandus dans tout le pays. Ces modèles étaient toutefois devenus difficilement disponibles, depuis quelques années déjà. La production de nouveaux exemplaires étant à nouveau possible, l'importateur Train Technology ayant commandé les deux variantes les plus connues. La gare 'Mignault' (réf. 39529) est la première à sortir. Il s'agit de l'ancienne gare de Blankenberge. La gare est divisée en trois parties. Le bâtiment intermédiaire est à étage et comporte un toit en selle. L'un des bâtiments latéraux est de plain-pied avec un toit en selle, l'autre comporte un toit plat. Le nom 'Mignault' d'origine hennuyère est une nouvelle appellation. Les prochains noms de gare sont disponibles dans le kit : Bel-

leville-Villette, Bokrijk, Ghlin, Halle, Mignault, Oudenaarde, Paris-Bastille, Pittem, Quenast, Rebecq, Remicourt, Ronet, Seneffe, Verviers, Weerde, Willebroek en Zevergem.

La gare 'Remicourt' (réf. 39379) est une version plus petite de la même gare, composée de deux parties. Les façades ont néanmoins été peintes en blanc. Ce modèle convient tant à un réseau d'inspiration belge que française. Les panneaux avec les noms des gares suivantes ont été joints : Oudenaarde, Remicourt, Verviers et Willebroek. Rien ne vous empêche néanmoins de fabriquer vos propres panneaux.

Ces deux gares seront à nouveau disponibles chez les détaillants à partir du mois d'avril. Le prix de référence de ces modèles s'élève respectivement à 44,95 euros et 39,95 euros. (GVM)



VOLLMER

Un 'Mc Café' de Mc Donald

Vollmer propose à présent une version cafétéria venant en complément au Mc Donald qu'il a sorti précédemment. Ces installations appelées 'Mc Café', plus petites et moins connues que le Mc Donald lui-même, sont à assembler au départ des 89 pièces constituant son kit, toutes parfaitement d'équerre, comme il se doit chez Vollmer. Voilà une bien belle thématique pour un réseau modèle de type moderne, à placer dans la banlieue d'une ville. (GVM)

www.C-traccs.be/super.jpg

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.oeyen@pandora.be • distributeurs des meilleures marques

0102_0125_TMM_Dreamcollection

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

0128_TMM_Wiborail

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



AEROGRAPHES + PIECES DETACHEES
PEINTURE pour AEROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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



www.obeliks.com

OBELIKS E-SHOP 



HASEGAWA

Un Van VW au 1:24ème

Les modélistes travaillant sur des kits en plastique connaissent bien la marque japonaise Hasegawa. Celle-ci a été fondée en 1941 et s'est spécialisée dans les kits de pièces en plastique à différentes échelles. Nous avons été agréablement surpris par la camionnette Volkswagen T1 à l'échelle 1:24 figurant désormais au catalogue. Ce véhicule convient parfaitement à un réseau modèle comprenant des locomotives LGB (échelle 1:22.5). Ce kit d'assemblage en matière synthétique est une 'édition limitée' comportant des enjoliveurs en imitation métal. (GVM)



HERPA Un attelage Heisterkamp avec tracteur MAN et conteneur GEEST

La série Herpa Exclusive présente comme nouveauté un attelage formé par le tracteur MAN aux belles couleurs de la société de transport

Heisterkamp et la semi-remorque triaxiale chargée d'un conteneur de couleur bleu marqué GEEST. (GVM)



BREKINA Des camions pour l'époque III

Le catalogue de Brekina présente dans ses nombreuses pages quelques camions avec de belles couleurs dont les modèles réels avaient cours pendant les années '50-'60 du siècle passé. Nous avons épinglé pour vous un Opel Blitz à benne ouverte et avec un chargement

sous bâche portant l'ancien nom de marque d'huile 'Caltex', devenu par la suite 'Texaco' (réf. 35315) et un Ford FK 3500 avec coffre portant l'inscription 'Dormunder Actien Brauerei' (GVM)



AUHAGEN

Des bâtiments d'usine

L'année passée, Auhagen a annoncé la sortie de toute une série de bâtiments d'usine qui une fois assemblés forment un tout. La mise en production de ces kits a pris un certain temps. En revanche, la plupart des références sont maintenant rapidement fournies aux détaillants. Il s'agit ici d'un impressionnant portail d'entrée pourvu d'un auvent, de bureaux et d'un hall de machines (réf. 11421),

d'un grand hall d'usine (réf. 11422), d'un petit bâtiment de production (réf. 11423) et d'un set composé de clôtures et d'un portail (réf. 41622). Les murs de l'usine sont composés de briques, comme c'est généralement le cas dans notre pays. Ces kits sont incontestablement particulièrement intéressants. Ils vous permettront d'assembler votre propre complexe industriel. (GVM)



REDSCALE MODELLBAU

Redscale Modellbau est une nouvelle marque qui propose surtout des chargements miniatures à l'échelle H0. Nous avons trouvé amusants et originaux les kits de dix rouleaux d'isolant pour toiture Isover (réf. 1901) et de poutres anciennes liées ensemble (réf. 1103). L'importateur pour le Benelux est MSTK Import (www.mstk.nl), qui est par ailleurs encore à la recherche de points de vente pour ses accessoires de modélisme.

Remerciements à Het Spoor,

Jocadis & Modelbouw Herman
verschooten, pour la mise à
disposition de certains modèles.





Pour remplacer les voitures 'Fyra' qui ont été prélevées des trains Benelux afin d'assurer la nouvelle desserte 'Fyra' Amsterdam – Breda, une rame de voitures louées aux ÖBB a été engagée dans le trafic Benelux Amsterdam – Bruxelles. Le train IC 9216, composé de six voitures ÖBB et remorqué par la 2838 de la SNCB, vient de traverser la gare de Berchem-Anvers et fonce vers Bruxelles, le 23 avril 2011. Photo: Max Delie

Les trains 'Benelux'

High Speed Alliance (HSA), une 'joint venture' entre les NS et la KLM qui exploite des services à grande vitesse sur le réseau ferré néerlandais, vient d'étendre ses services 'Fyra' en date du 3 avril dernier. Alors qu'auparavant, ses trains ne circulaient qu'entre Amsterdam et Rotterdam, ils sont désormais prolongés jusque Breda. Ces trains sont assurés par des locomotives 'Traxx' de la série 186 et des voitures 'Fyra' identiques à celles

utilisées sur la relation 'Benelux' Amsterdam – Bruxelles. Pour assurer cette nouvelle desserte – exploitée à la cadence bi-horaire – un nombre supplémentaire de voitures en livrée 'Fyra' fut nécessaire, ce dont la HSA ne disposait pas. Elles ont été prélevées au sein des rames 'Fyra' assurant actuellement le service 'Benelux' et remplacées par une voiture du service intérieur des NS, afin de maintenir la composition de ces convois à sept voitures.

Cette mesure ne s'avéra toutefois pas suffisante et a contraint HSA à louer une rame complète de voitures auprès des ÖBB (les chemins de fer autrichiens), qui remplace désormais une rame complète dans le service 'Benelux'. Cette location prendra sans doute fin lorsque Fyra pourra enfin utiliser ses nouvelles rames AnsaldoBreda sur la relation Amsterdam – Bruxelles. Pour les modélistes belges suivant l'époque VI, il s'agit d'une occasion unique de faire circuler des voitures du service intérieur des NS sur leur réseau.



Le 2 mai 2011, Maarten Schoubben a photographié la nouvelle G2000 destinée à ARF lors de son transit à Visé, en direction de la rive gauche du port d'Anvers.

Antwerp Rail Feeding

Depuis le lundi 2 mai dernier, un nouvel opérateur marchandises privé – ARF (Antwerp Rail Feeding) – est désormais actif dans le port d'Anvers. ARF a été créé par RRF (Rotterdam Rail Feeding) qui depuis 2005, propose des prestations de manœuvres dans le port de Rotterdam et dans tous les terminaux des Pays-Bas. En complément des 22 locos de l'actuel parc de RRF autorisées à circuler aux Pays-Bas et en Allemagne, Antwerp Rail Feeding a reçu sa première locomotive pour opérer en Belgique: une Vossloh G2000 'D-B-NL'. A court terme, elle sera rejointe sans doute par une seconde loco, identique. Cette loco est utilisée actuellement dans les installations portuaires du port d'Anvers situé sur la rive gauche de l'Escaut.



Le Kof II de Lenz

Petit mais courageux

Un locotracteur avec lequel on ne s'ennuie pas...

A PRÈS LA SORTIE SUR LE MARCHÉ IL Y A UNE DIZAINE D'ANNÉES DU PREMIER-NÉ DE LA FIRME ALLEMANDE LENZ, CETTE DERNIÈRE NOUS SURPREND MAINTENANT AVEC SA DERNIÈRE PRODUCTION EN DATE: LE KÖF II. ET QUOIQU'IL SOIT CONSIDÉRABLEMENT PLUS PETIT QUE SON PRÉDÉCESSEUR – LE LOCOTRACTEUR ALLEMAND V 36 – CE PETIT KÖF II A ENCORE PLUS À OFFRIR!

Les caractéristiques techniques

Outre le réglage de l'effort moteur en fonction de la charge, le décodeur 'maison' intégré dans cet engin gère le fonctionnement à distance d'un attelage aux deux bouts, ainsi que l'allumage à niveau constant des phares.

- Une fonction 'ABC' (pour 'Automatic Brake Control') assure l'arrêt automatique de l'engin devant un signal fermé, ainsi que son ralentissement lors du franchissement d'un signal vert et jaune (imposant une vitesse réduite).
- Un montage 'USP' (pour 'Uninterruptable

Signal Processing') qui, de concert avec la réserve d'énergie présente sous le toit – un condensateur électrolytique – veille à ce que l'engin puisse encore recevoir les ordres émis de la centrale digitale même en cas de mauvais contact de rails (suite à des rails sales ou sur des pointes de cœur non alimentées), aidant ainsi à surmonter les 'points noirs' du réseau.

- La fonction 'Railcom' qui outre l'adresse locale, permet la rétrosignalisation d'autres données (comme la vitesse instantanée ou le contenu d'un CV) par les rails, vers la centrale digitale.

Le petit décodeur est logé sous le toit voûté de la cabine de conduite. Seul le condensateur quelque peu hors proportions est visible entre le panneau moteur et le toit et encore, uniquement vu 'du sol'. A souligner encore la belle, chaude et douce lumière blanche émise par les Leds qui sont intégrées dans des lanternes reproduites exactement à l'échelle. Après examen, ce qui saute aux yeux est le surdimensionnement hélas inévitable des consoles de lanternes, afin d'y intégrer les Leds. Reste encore à préciser que les deux essieux, dont l'arrière est suspendu, sont entraînés séparément par des engrenages.

Comme c'est la règle désormais pour les locomotives commandées en mode digital, les vitesses minimales et maximales, ainsi que les valeurs d'accélération et de freinage peuvent être ajustées par modification des valeurs des CV correspondants.

Un 'multi-courant'

Ce Köf II de Lenz fonctionne sans aucun problème – à l'instar de la plupart des locomotives équipées d'un décodeur – avec presque tous les systèmes de courant conventionnels. Tant sur les réseaux commandés en mode digital selon les normes de la NMRA que sur les réseaux alimentés en courant continu classique, l'engin tourne sans aucun risque d'avaries au décodeur ni au moteur électrique. Dans ce dernier cas, les fonctions citées en début d'article – ABC, USP et Railcom – ne sont toutefois pas disponibles. Les transformateurs classiques des marques Fleischmann et Trix délivrent un tel type de courant continu. L'utilisation d'appareils d'alimentation électronique, qui travaillent selon le principe d'une commande par largeur d'impulsion, n'est autorisée qu'à condition que leur fréquence de pulsation ne dépasse pas les 100 Hertz. Les anciens régulateurs électroniques ASC 1000 de Roco – encore présents sur de nombreux réseaux – ne peuvent donc pas être utilisés; par contre, le régulateur ASC 2000 plus moderne de la même marque peut l'être, sans aucun problème.

Les fonctions digitales

Le réglage de charge du moteur dont il a déjà été question ci-dessus est également actif en mode digital. Grâce au décodeur installé, sept autres fonctions supplémentaires peuvent être commandées.

F0 allume ou éteint les phares, selon le sens de marche de l'engin;

F1 active le cycle de désaccouplement;

F2 active le cycle d'accouplement;

F3 active l'allumage des phares en mode

'manœuvres', à savoir tous phares allumés (avant et arrière), l'allumage étant éteint par 'F0';

F4 enclenche la marche en manœuvres. La vitesse réelle de l'engin est alors réduite de 50 %, ce qui rend possible la réalisation de manœuvres très précises;

F5 allume ou éteint l'éclairage de la cabine de conduite;

F6 enclenche ou déclenche l'inertie au démarrage ou au freinage.

Un attelage très pratique...

Le coupleur d'attelage avec son crochet de traction mobile vers le bas est la véritable perle de ce modèle. Il combine une haute fiabilité d'utilisation avec un bel aspect extérieur. Les parties séparées de ce coupleur d'attelage restent dans les limites des tampons à ressorts, de façon à ce qu'aucune masse grossière ne gêne pas l'aspect décoratif du dispositif. A remarquer que l'accouplement et le désaccouplement automatisé se dérouleront de préférence avec des wagons pourvus d'attelages à boucle, selon la norme NEM 360.

Après l'accouplement ou le désaccouplement d'un wagon, la fonction en question doit être arrêtée au moyen de la touche de fonction correspondante. Ce n'est qu'ensuite qu'un nouveau cycle d'accouplement ou de désaccouplement peut être entamé. Lorsque les touches de fonction du régulateur digital utilisé peuvent être configurées comme 'interrupteur par impulsion' ou comme 'interrupteur on/off', ces touches seront de préférence configurées comme 'interruption par impulsion', grâce à quoi une opération d'accouplement ou de désaccouplement

pourra être initiée par une simple pression de la touche.

Les séquences d'accouplement et de désaccouplement

Contrairement à l'usage, le décodeur n'est pas configuré sur l'adresse de loco '3' bien connue par tous, mais sur l'adresse '32'; c'est sans doute une suite de la dénomination du Köf comme série 321, au cours de l'époque IV. Après avoir configuré notre régulateur sur cette adresse de loco 32, nous pouvons commencer. Pour réaliser des manœuvres de façon très fine et précise, le mieux est de passer en 'vitesse de manœuvres' au moyen de la touche de fonction F4. Et nous arrivons ainsi au trait de caractère le plus important de cette nouvelle locomotive: son crochet d'attelage rabattable. Ce dernier est commandé au moyen d'un second moteur présent dans l'engin, via un engrenage et un étrier mobile. A première vue, on pourrait penser que ce crochet d'attelage peut simplement monter ou descendre, grâce à un simple mécanisme accouplé à un moteur. Rien n'est moins vrai! Ce crochet mobile est commandé selon une séquence bien pensée et intelligente, via le décodeur de la loco.

- Lors du désaccouplement (activé par la touche de fonctions F1), la loco 'appuie' d'abord contre le wagon pour détendre l'attelage. Le crochet d'attelage descend alors, après quoi la loco s'éloigne du wagon de cinq millimètres, tandis que le crochet d'attelage est verrouillé en position haute.

- Pour accoupler un wagon, la loco est d'abord arrêtée à proximité immédiate de ce dernier. La touche de fonction F2 est alors activée: le crochet d'attelage descend, tandis que la loco avance d'environ 5 mm vers l'avant, après quoi le crochet est relevé et se retrouve dans la boucle du coupleur d'attelage de notre wagon. Notre manœuvre peut maintenant conduire son wagon vers sa nouvelle destination.

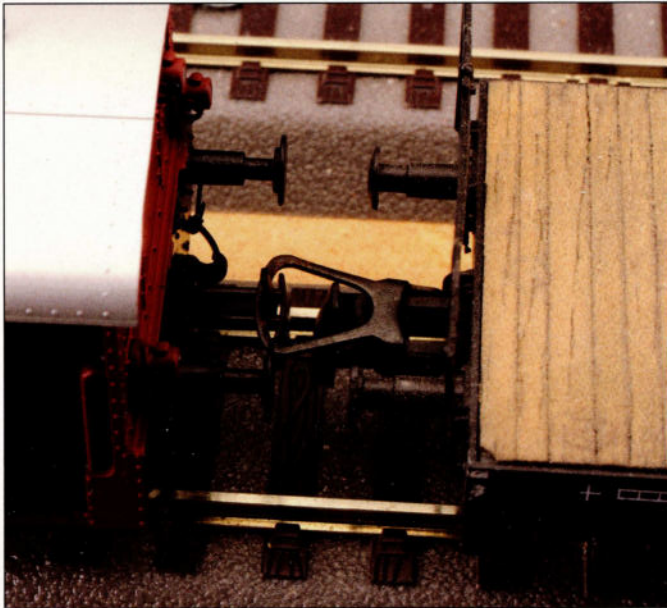
Quant à savoir si c'est le coupleur d'attelage avant ou arrière (côté cabine de conduite) qui sera activé, cela dépend du sens de marche sélectionné au préalable. Accoupler automatiquement des wagons et les abandonner en un autre endroit procure un tel plaisir que vous risquez de devenir esclave de cette pratique! Et cette addiction ne menace pas seulement les adeptes du mode digital, mais également ceux qui gèrent leur réseau en mode analogique...



La lumière blanche chaude des lanternes restituée à la perfection la température de couleur des lampes à incandescence utilisées à cette époque. L'intensité de l'éclairage en cabine est un peu élevée, mais peut être modifiée facilement en agissant sur la valeur du CV 57.

Le désaccouplement en mode analogique

Outre les fonctions de base de cette loco,



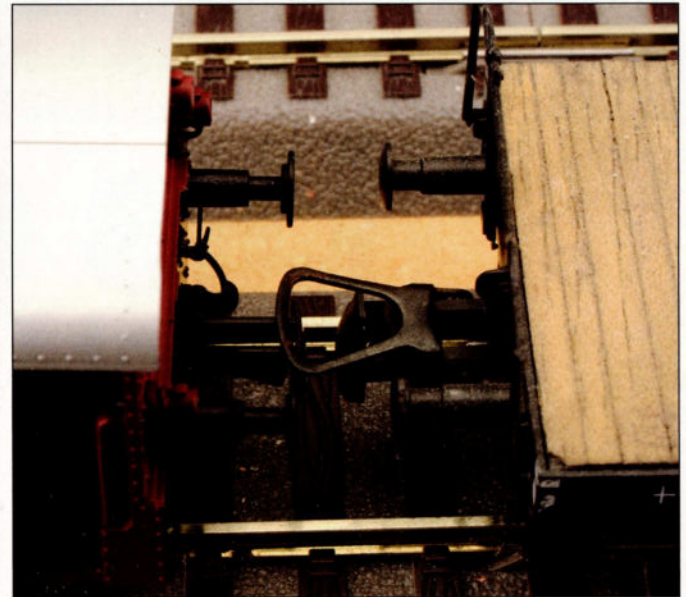
La séquence de désaccouplement. Comme la loco roule vers la gauche, la boucle exerce une légère traction sur le crochet d'attelage.



Pour permettre de rabattre le crochet d'attelage sans tension mécanique, la loco va progresser de quelques mm. vers la droite, après activation de la touche de fonction F1...



... Le crochet d'attelage est alors rabattu...



... Et la loco repart vers la gauche, tandis que le wagon est désaccouplé.

comme avancer ou reculer, et permuter l'allumage des phares en fonction du sens de marche, l'accouplement automatique est également possible en mode analogique. Pour ce faire, du courant alternatif provenant d'un transformateur est envoyé dans les rails au moyen d'un interrupteur à impulsion livré conjointement. Ce courant alternatif doit toutefois absolument provenir d'un bobinage distinct de celui qui produit le courant de traction! Le décodeur de l'engin interprétera cette impulsion de courant alternatif comme une commande 'F1' émanant d'une centrale digitale. Si le transformateur fournissant le courant (continu) de traction ne présente pas de sortie en

courant alternatif, un transformateur séparé (destiné à alimenter l'éclairage du réseau, par exemple) d'une tension maximale de 16 V peut alors être utilisé. Si l'interrupteur à impulsion venait à être activé (par erreur) lors de la marche de la loco, ceci ne devrait pas provoquer de dégâts à cette dernière: elle poursuivrait sa marche à une allure inchangée et le coupleur d'attelage ne serait pas activé. Les évolutions réalisées par la loco lorsqu'elle 'appuie' contre son wagon à dételer et après l'abaissement de son coupleur d'attelage peuvent être configurées en mode digital et sont les mêmes lors d'un désaccouplement en mode analogique.

En conclusion

Ce modèle à l'échelle H0 du Köf II présente d'excellentes qualités de roulement, associées à un très haut niveau de détaillage. Les coupleurs d'attelage télécommandés sont réalisés de façon filigrane et rendent les manœuvres très plaisantes. En considérant en toute objectivité le haut degré de technicité de ce petit poucet, son rapport qualité/prix peut sans aucun doute être qualifié d'excellent: à sa sortie en magasin, cette petite loco était vendue au prix (conseillé) d'à peine 200 euros!

Texte & photos:
Jacques Timmermans





Les grès, réalité et modélisme

POURSUIVANT L'ÉTUDE DES PIERRES À BÂTIR TRADITIONNELLES DE BELGIQUE, NOTRE COLLABORATEUR ARNAUD VERLAEKEN VOUS PROPOSE AUJOURD'HUI L'EXAMEN DU GRÈS, PIERRE ABONDAMMENT REPRÉSENTÉE QUI, TANTÔT, TROUVERA DISCRÈTEMENT PLACE AU SEIN DE MURS ORDINAIRES, TANTÔT PROPOSERA TOUTE LA DIVERSITÉ DE SES COLORIS.

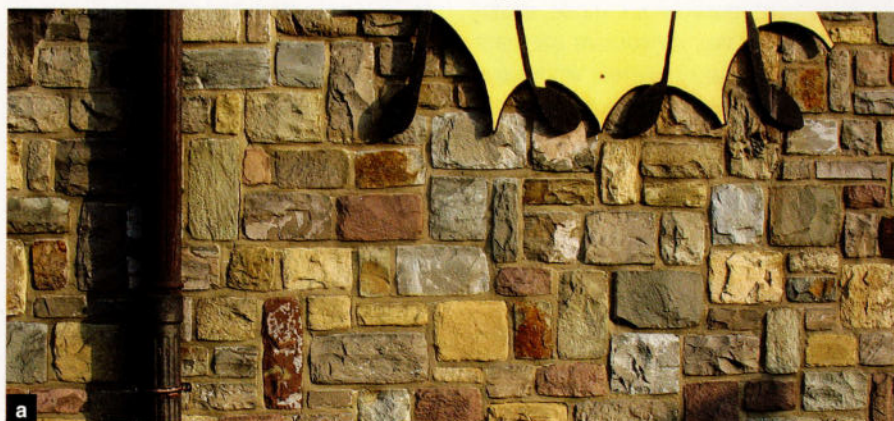
Le grès, malgré sa discrétion, vous est très certainement familier. Voyons de suite la photo a, illustrant le matériau dans son utilisation la plus symptomatique. Cette photo introductive devrait vous donner une impression de déjà vu. En effet, ce sont d'innombrables écoles, bibliothèques, commissariats, centres sportifs, gares, bâtiments administratifs qui ont été constitués de cette pierre multicolore, généralement par grands pans de mur.

Nous allons développer l'étude de cette pierre très courante, au cours de deux articles. Dans le premier volet, nous étudierons les nuances de couleurs de la pierre, ainsi que le type de teinte que l'on peut appliquer en miniature, et vous proposerons de nous familiariser avec les caractéristiques

de la pierre via trois réalisations modélistiques. Nous ferons aussi un petit détour par le schiste, montrant la différence entre ces deux pierres. Le second volet sera lui spécifiquement consacré à la présentation des gares belges réalisées en grès.

Hour-Havennes, jolie gare bucolique, sur la ligne 152 Houyet-Jemelle. Grès, pierre bleue et brique constituent les matériaux de cet édifice. Aujourd'hui, c'est le grès, pierre par excellence des petites gares rurales en Belgique, que nous allons mettre à l'honneur.

Une école, au grand pan de mur revêtu de grès, tout comme d'innombrables édifices publics en Belgique.



Une pierre courante

Entamons donc le sujet, par une définition de la pierre en elle-même. Le grès est, du point de vue géologique, une agglomération de grains de sable par un liant chimiquement acide. Ordinairement, il sera d'aspect gris brun. C'est une pierre relativement dure, peu poreuse, de structure homogène et régulière. Elle sera exploitable en blocs de taille moyenne, de 15 à 20 cm de côté, dépassant rarement 40 cm. Géographiquement, la zone d'extension des constructions locales en grès en Belgique concerne toute la Wallonie, avec une concentration particulière en région liégeoise et en règle générale dans l'Est du pays. En Ardenne, le grès se dispute le terrain avec le schiste, pierre sur laquelle nous reviendrons ci-après. Le grès peut donc se retrouver traditionnellement utilisé un peu partout au sud du pays, mais est relativement absent, mais pas partout, de Flandre, où la pierre blanche est majoritaire (voir TMM99).

Notons enfin le cas spécifique du Condroz, qui est la large région en forme de croissant situé entre le sillon Sambre et Meuse et les Ardennes. Cette région naturelle est d'un net intérêt pour les modélistes, étant traversée par les lignes sans doute les plus bucoliques du pays. Cette région naturelle est justement caractérisée par l'alternance répétée de zones en grès, suivies de zones en pierre bleue. Cette spécificité y apporte une variation de village en village, alternant du gris clair et chaud de la pierre bleue avec le brun plus terne et foncé des grès. Ces deux pierres se succèdent même



b Une maison de garde barrière faite de grès local. Nous sommes ici dans le Condroz, à Yvoir-Anhée, où le grès et pierre bleue sont les "pierres du pays" omniprésentes.

d'une maison à l'autre, voire se complètent au sein d'une même habitation (voir la photo i ci après). La maison de garde barrière d'Anhée (photo b), sur l'ancienne ligne de la Mollignée (ligne 150 Yvoir-Tamines, aujourd'hui Ravel 2), est un exemple d'utilisation de grès dans une construction ferroviaire.

Moellons de grès, entourés de pierre bleue

Le grès, par nature, est typiquement une pierre utilisée sous forme de moellons, et on la re-

trouvera toujours constituant des éléments de taille moyenne, dans le corps des murs. Les moellons de grès se présentent comme de petits blocs trapus et légèrement ondulés en surface. Nous retiendrons que la hauteur des moellons, blocs aisément manipulables par un maçon, est généralement de l'ordre de 15 à 18 cm. L'utilisation de grès conduira ainsi à la création de murs basés sur ces éléments rectangulaires de taille moyenne, constituant des appareillages typiques de blocs équarris, présentant parfois des éléments placés verti-



c Le tunnel de Chaudfontaine, sur la ligne de l'Ourthe (ligne 36). Le grès tout venant des contreforts complète l'architecture puissante et maîtrisée du portail, en brique et pierre bleue.

calement, ou quelques pierres de plus grande taille.

Comme le grès ne peut pas constituer de grands éléments réguliers, il ne sera pas utilisé seul dans une construction, mais sera, presque systématiquement en Belgique, complété d'éléments en pierre bleue: ce seront les éléments de plus grande dimension, ou ayant un rôle spécifique (couvre murs, appuis de fenêtre, bandeaux, pierres décoratives). Le tunnel de Chaudfontaine (photo c) est, à ce titre, un excellent exemple: le corps des murs de soutènement est en grès, alors que la pierre bleue constitue tous les éléments décoratifs ou porteurs de cette entrée de tunnel majestueuse. Ce duo grès et pierre bleue sera observable sur presque toutes les illustrations de cet article, et nous vous invitons à y identifier ces deux types de pierres. Vous y constaterez cette tendance constante: moellons organiques de grès, encadrés de pierre de taille en pierre bleue.

En modélisme, la démarche pourra constituer, en abordant la peinture d'un kit commercial, à retrouver les éléments plausiblement en grès et ceux plausiblement en pierre bleue, et à repeindre chacun d'eux dans les couleurs respectives (pour la pierre bleue, se référer aux TMM 92, 94 et 95).

Vous constaterez sans doute, comme nous l'avons nous mêmes expérimenté, que cette association grès et pierre bleue donne réellement le sentiment de "peindre du Belge".

Une pierre multicolore ?

La caractéristique principale du grès est sa grande variabilité de couleurs. Cette spécificité sera d'ailleurs exploitée de manière décorative. Les photos qui vont suivre vont vous exposer ces différentes nuances. Le grès étant constitué de sable, sa teinte de base sera brun clair, blond sable, mais la présence en son sein de minéraux divers pourra donner à la pierre ses colorations. Voyons d'abord la gare d'Anvers, notre célébrité ferroviaire, construite au début du 20^{ème} siècle (photo d): nouvellement restaurée, elle présente un grès à la nuance...rose! Un second exemple concerne ce pont très élégant, rencontré à Gand (à la rencontre de la travée d'approche de Gent-Sint-Pieters et de la Kortrijksesteenweg, photo e). Ici aussi, grès et pierre bleue se complètent suivant leurs qualités respectives. N'y voyez vous pas apparaître une teinte étonnamment verdâtre? Et, au niveau du pilier de gauche, une teinte plus rouge ?

Ces deux exemples illustrent magistralement ces trois notions que nous venons d'évoquer: utilisation du grès sous forme de moellons,



Vue rapprochée sur l'imposante gare d'Anvers. Une des plus belles gares d'Europe, qui présente une puissante architecture, et dont les lignes affirmées de la pierre bleue sont tempérées par un tendre parement de grès rose.

exploitation volontaire de ses nuances de couleurs, complément incontournable de la pierre bleue pour donner la géométrie au bâtiment.

La photo f complète idéalement ces premiers exemples précédents, plutôt prestigieux, en montrant le grès dans son utilisation la plus courante, en soubassement.

Du Moyen-Age à...1958 !

Le grès est une pierre qui, en Wallonie, a été utilisée continûment au cours des siècles. Nous la retrouverons sur nombre d'édifices historiques, châteaux, monastères, églises. Sa discrétion fait qu'elle est souvent présente, alors même que l'on ne la remarque pas. Il y a de ce fait peu d'exemples marquants où l'on perçoit nettement la présence du grès. La photo g vous la montre, utilisée dans la partie inférieure de cet édifice renaissance... tout Liégeois le connaît

certainement, vu qu'il jouxte surréalistement la nouvelle gare des Guillemins. Comme autres exemples, pensons aux remparts de Binche, ou à la collégiale aux trois tours Saint-Georges et Saint-Ode à Amay, entre Huy et Liège, dont les parties romanes, datant du 11^{ème} siècle, sont en grès brun.

Le grès fut aussi et surtout utilisé dans l'architecture villageoise traditionnelle – principalement sa nuance ordinaire brune, et est resté en vogue tant durant les périodes Art Nouveau que Art Déco, où sa polychromie fut appréciée.

On note aussi un engouement généralisé pour ce matériau autour de l'exposition de 1958 à Bruxelles. Il a très certainement constitué « la » marque architecturale des années 1960. Le grès fut alors une pierre de couleurs et de liberté, complément naturel, probablement, à l'esprit des Golden Sixties. La photo h montre



Un tel aplat de couleurs, se retrouve ici, à Gand, où le grès de ce pont-rail présente une tendance verdâtre, complété au niveau des piliers d'une nuance rouge. Comme toujours dans ce genre d'ouvrage d'art en Belgique, c'est la pierre bleue qui y joue le rôle structurant.

un immeuble de cette époque, à l'appareillage travaillé. C'est ce que nous retiendrons aussi: le grès est un matériau qui a été, et peut donc aussi l'être sur nos réseaux miniatures, utilisé de manière inventive, multicolore et ludique.

Aujourd'hui, le grès est encore largement utilisé, et de nombreuses carrières, principalement situées dans le bassin de la Meuse, sont encore en activité. Étonnamment, les types de murs en grès sont encore réalisés à l'ancienne, avec un appareillage traditionnel (parcourir le site www.pierresetmarbres.be).



Une maçonnerie typique des années 1960: le grès est la pierre de tous les jeux de couleurs et d'appareillage. Remarquez ici l'utilisation de pierres plates et allongées, complétées ça et là d'éléments plus grands.



Le soubassement polychrome est l'utilisation phare du grès. Dans une maison bourgeoise du début du 20^{ème} siècle, comme dans un mur ordinairement monté en pierre locale. Nous sommes ici à Beyne-Heusay, en région liégeoise, où le grès est fortement représenté.

Du brun clair

Passons maintenant à l'analyse précise des types de teintes de cette pierre, très certainement le "gros morceau" de ce premier volet. Même si cette pierre semble présenter d'innombrables nuances, il nous a été possible, au fil du travail préparatoire à cet article, de les objectiver en trois familles de teintes, permettant ensuite une bien meilleure compréhension, et donc ensuite une reproduction miniature, de ces murs en grès.

Nous présenterons ci après des couleurs en duo issues des gammes Tamiya et Vallejo, suivant ici les principes de mise en peinture déjà présentés au cours des études sur les pierres bleues et blanches, considérant que c'est le mélange des teintes qui crée les camaïeux les plus naturels. Nous avons recherché les meilleures similitudes avec les nuances des pierres réelles, analysées en lumière naturelle.



g Très courant en région liégeoise, le grès y est depuis des siècles un matériau traditionnel. Il revêt la partie ancienne de la Tour Rosen, millésimée de 1516.

Retenons déjà la caractéristique principale du grès: il s'agit toujours de couleurs passivées, pastel. Le grès, même d'aspect multicolore, reste un élément naturel, aux couleurs peu pigmentées, informatiquement, on dira « peu saturées ». A ce titre, comparer les couleurs du grès avec celles, beaucoup plus vives du dessin d'enfants de la photo a.

Voyons la photo i, et observons le mur de la maison de droite, qui est un bon exemple de grès beige ordinaire. Essayons de déterminer les couleurs de base des pierres, en d'autres mots leur couleur principale, que l'on pourra isoler en plissant les yeux. D'expérience, cette teinte est importante à bien objectiver en modélisme, car elle donnera une dominante de couleurs, qui transparaîtrait quelles que soient les opérations suivantes apportées au mur (lavis, drybrushing...).

Si la couleur générale de la pierre grès se rapproche d'un brun clair, les blocs sont loin de présenter une teinte uniforme. Certains sont plus colorés, plus bruns – ici principalement au bas du mur – quand d'autres sont plus ternes, mais aussi tirant vers du gris verdâtre – sur le haut du mur notamment. Quelques pierres

sont plus foncées, d'autre virent vers une teinte assez indéfinissable.

Ces trois teintes, le beige, le gris verdâtre et l'« indéfinissable », correspondent très simplement aux teintes de Tamiya Buff, Deck Tan et Medium Grey. La photo 1 vous illustre celles-ci, ayant servi de couleurs de fond à la repeinture d'une référence Goover Model (GM 96122).

La tendance gris-brun de la pierre nous est aussi illustrée par Hergé, dont l'approche est justement de sentir les teintes dominantes des paysages, pour les apposer en aplat dans les planches. Courez



i Un village condruzien, où grès et pierre bleue se cotoient.

retrouver dans votre bibliothèque "L'Affaire Tournesol" et observez-y la teinte des rochers sur la pente que Tintin et Haddock dévalent: eh bien, ils sont... gris ? Non, il sont brun clair... Bingo!

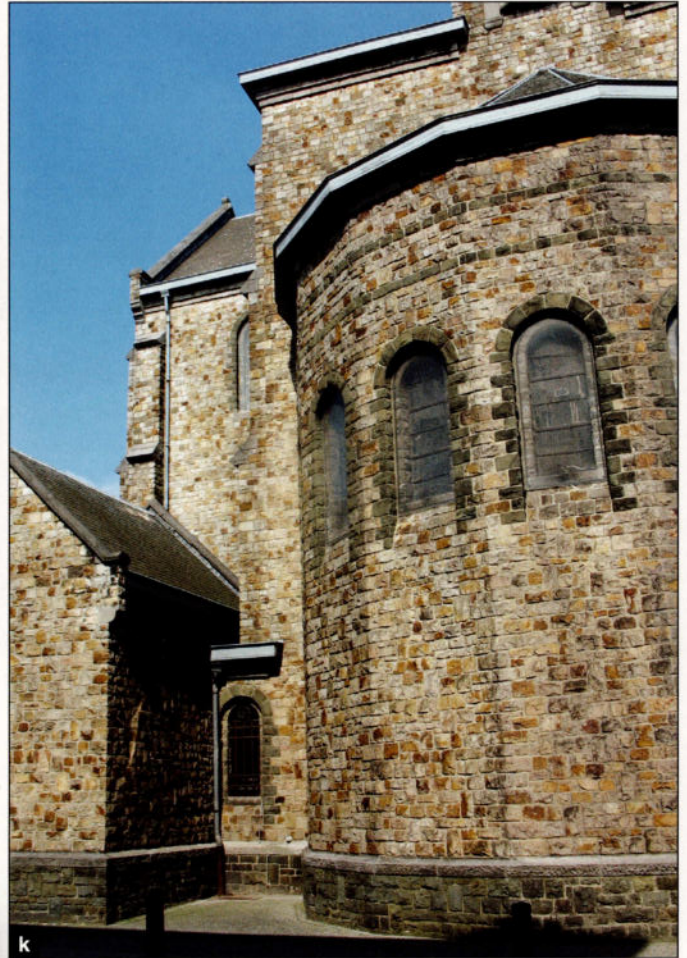
Du mystérieux verdâtre

La seconde teinte qui apparaît nettement dans les murs en grès, est une teinte gris verdâtre claire. La photo j illustre un mur constitué de tels moellons. L'un d'entre eux, de teinte beige, permet de bien voir la différence. Comme autre illustration, voyons la photo k, présentant l'église de Berchem-Sainte-Agathe, en région bruxelloise: ses murs sont en grès beige, alors que le soubassement, l'entourage des fenêtres, ainsi que deux bandeaux déco-

Premiers essais de teintes. Les couleurs classiques de Tamiya XF-57, 55 et 20 seront une bonne base de peinture des murs en grès, appliqué ici à une intéressante plaque Goover Model. Retenons le Buff XF-57 comme la plus universelle.



Une teinte rarement exploitée en modélisme et pourtant bien présente: le gris verdâtre de cette variante dite « glauconique » du grès apparaît très largement en réalité.



L'église de Berchem-Sainte-Agathe, construite à la fin des années 1930, permet de bien distinguer les deux familles principales de couleurs de la pierre: brun beige et gris verdâtre.



2

ratifs horizontaux sont bel et bien en grès verdâtre.

La nuance la plus franchement verte des grès sera bien évoquée par du gris vert XF-76 de Tamiya (photo 2). Une série d'autres références, simplement verdâtres, pourront aussi servir à colorer le grès (Green Grey, RLM Grey, Field Grey). Notons ici que le fameux Deck Tan (XF-55) de Tamiya, préconisé pour peindre du béton, est un gris qui a une légère tendance verdâtre – comparez le avec le Buff XF-57, il conviendra donc bien pour le grès aussi.

Si ce vert apparaît ici très franchement, il peut aussi constituer simplement une tendance de couleurs des gris clairs de la pierre. A ce titre, la teinte Vallejo 70884 Stone Grey, que la marque propose, d'une manière schématique, comme "base mondiale de couleur de pierre", est...un gris verdâtre ! Un indice concordant,

donc... Cette teinte Vallejo 884 nous servira donc bien dans la décoration du grès.

Sur les différentes photos d'illustrations, vous pourrez percevoir cette nuance verdâtre, souvent sur les pierres qui semblent plus ternes. Cette tendance verdâtre apparaît aussi sur le mur de la gare de Havennes, en introduction.

Complète de rose

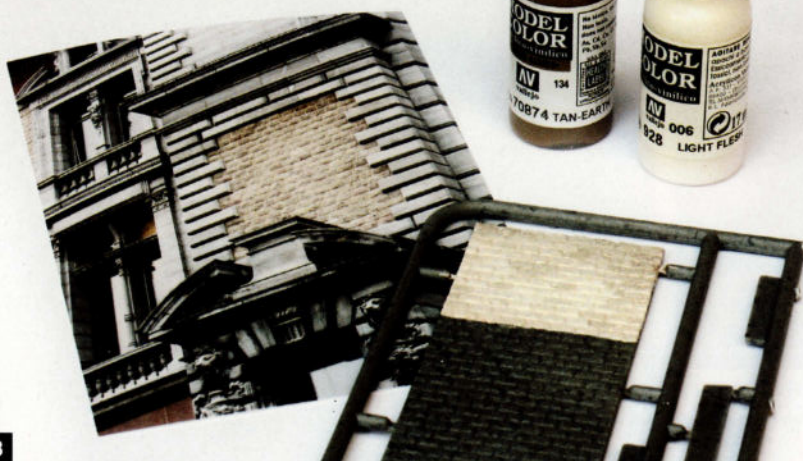
C'est ici la troisième famille de couleurs des grès. Ils peuvent en effet prendre une teinte rosée. Elle sera soit assez claire, soit plus soutenue, virant vers des bruns rouges similaires aux teintes des briques. Voyons de suite deux teintes adaptées, sur la photo 3. Nous y retrouvons le bâtiment de la gare d'Anvers. Le duo Vallejo Light Flesh 928 et Tan Earth 874 pourra servir à approcher cette couleur. Le mur provient des voûtes d'un pont Faller (HO 477), dont l'appareillage en petits blocs rugueux

mais réguliers est proche de celui de la gare.

Pour représenter des éléments rouges plus foncés, nous vous conseillons la couleur Vallejo Black Red 859. La photo I montre un beau résumé réel de l'exploitation des trois familles de teintes du grès, beige sable, verdâtre et rosé, dans la maçonnerie intérieure au médaillon de pierre bleue.

Le grès ferrugineux

Enfin, la dernière variante de grès que l'on rencontre est le grès dit ferrugineux qui tire sa couleur d'une grande concentration ferreuse en son sein. Le vocable néerlandais « Ijzersandsteen » est d'ailleurs aussi explicite que la dénomination française. Ce grès se présente en blocs brun rouge, uniformément teinté dans la masse, et souvent d'assez grandes dimensions. Le grès ferrugineux est typique des régions de Wavre ou Aerschot (photo m). Les



3

Une teinte chair et une teinte terre pourront colorer le grès rose de la gare d'Anvers.

teintes Tamiya XF-52 Flat Earth et XF-79 Lino-leum Brown conviennent (plutôt des bruns gris orangés que des rouges).

Notons aussi que le fameux grès rouille des constructions allemandes, évoqué notamment dans TMM92, est aussi un grès ferrugineux, à l'instar de...presque toutes les roches sédimentaires de la planète ! Pensons aux fameuses « inselberg » de la Monument Valley, ces fameuses montagnes émergentes des plaines du Far West., à la pierre ocre très chaude. C'est bien simple, le tour du monde commence près de chez nous.

Des taches de rouille

Jusqu'à présent, nous avons parlé des teintes des pierres en elles mêmes. Mais, ce que l'on remarque aussi sur les moellons de grès, et qui est d'ailleurs une caractéristique très importante de cette pierre, est la présence de taches de rouille. La photo n montre en gros plan de telles pierres tachées. Celles-ci sont aussi bien visibles sur les photos a, h, i et k.

Ces taches brunâtres, rousses qui apparaissent de place en place sont bien précisément des taches de rouille. Celles ci prennent donc - exactement - les mêmes teintes que les piqûres présentes sur tous matériaux ferreux. Ici, ce point est fondamental car c'est en puisant - exactement - dans les teintes rouille disponibles que l'on obtiendra les meilleurs effets. Nous parlons bien ici de taches, ne couvrant la pierre que partiellement, et d'une manière non uniforme. Ce fait s'explique simplement: les pierres tachées de rouille sont celles qui étaient, en carrière, situées à la limite entre les bancs, où des veines plus ferreuses se concentrent.

On remarque alors que l'équarrissage de ces pierres a tendance à supprimer en partie ces croûtes, ne les maintenant que sur une fraction de la pierre. Si ces taches font partie intrinsèque des teintes des grès, il semble qu'elles furent volontairement écartées des constructions prestigieuses du tournant du siècle passé (revoir la gare d'Anvers et le pont à Gand, photos d et e).

Notons que ces taches rouille, aux oranges pouvant être très vifs, sont les éléments les plus colorés des murs de grès, comparativement aux pierres aux teintes plutôt ternes.

Échelle 0 et joints contrastés

A ce stade, nous avons observé tous les éléments nous permettant de représenter cette pierre en miniature. Entamons donc mainte-



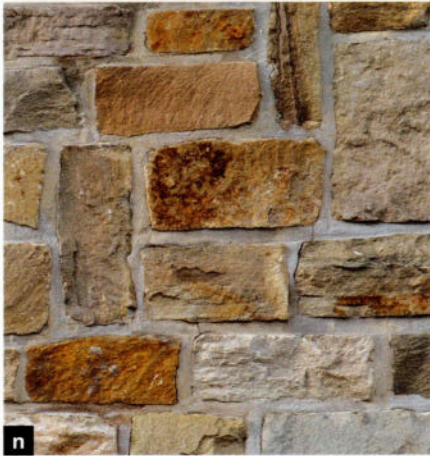
Voilà un portail d'église, repéré dans la région de Wavre, qui montre une chaîne d'angle en grès ferrugineux, qui encadre un mur en pierre blanche.



Un décor étonnant, rencontré à Bruxelles, le long du palais royal, bordant une trémie de tram (lignes actuelles STIB 3 et 7). Cette construction, datant du règne de Léopold II, a bénéficié d'un décor soigné, exploitant le grès dans toutes ses possibilités de couleurs.

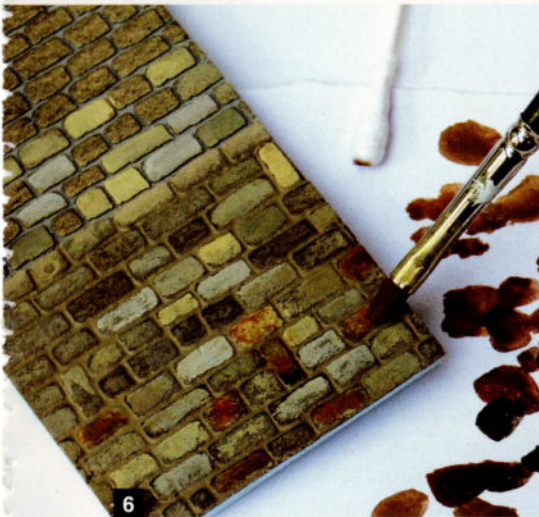
nant une première application: il s'agit d'un de nos tout premiers essais d'obtention d'un mur en grès, qui nous avait fort enthousiasmé, voyant l'efficacité décorative des pierres teintées de rouille (photo 4). Le but de cet essai était aussi d'obtenir un joint très contrasté par rapport aux pierres. Les maçonneries de grès présentent souvent des pierres bien nettes, relativement propres et un joint bien uniforme. Ce sera certainement le cas, par exemple, d'une construction des années 1960 disposée sur un réseau d'époque Ilc ou IV.

Voici comment nous avons procédé: la base est un élément de mur Décorflex de Faller, référence HO 170804. Celle-ci sera en fait plus adaptée à des constructions à l'échelle 0. Dans un premier temps, une majorité des pierres, sera peinte par exemple avec les teintes 886, 986, 884 et 336 de Vallejo. Quatre teintes ont l'air d'être un luxe, mais pour peindre du grès polychrome, c'est presque un nombre minimum. Il est même à retenir, certainement pour les applications à grande échelle, qu'il n'y aura jamais trop de nuances. En fait, lorsqu'on n'applique que trois teintes, cela reste visuellement trop facile de les identifier, et l'effet patchwork naturel n'est pas atteint. Dans cette première phase de peinture, colorant une pierre à la fois, nous nous concentrerons simplement pour ne pas dépasser d'une pierre à l'autre. Cette opération est relativement simple, du fait de la géométrie bien définie des joints (photo 5). Ici l'on applique de la couleur pure, en aplat pierre par pierre. Une petite proportion des blocs est laissée dans la teinte d'origine, de bon aloi. L'aspect artificiel et très tranché des pierres sera alors complètement fondu, par le badi-



n *Détail d'une maçonnerie de grès, multitude de teintes, tailles variables, éléments verticaux. Certaines sont véritablement tachées... de rouille!*

geonnage des joints, suivi d'un estompage à l'eau claire de reboucheur universel (pouvant être efficacement teinté par du Buff Tamiya XF-57). Cette méthode, développée dans TMM 94, métamorphose radicalement un mur. En une seule passe, les joints sont teints, partiellement remplis et les pierres reçoivent un voile beige qui les estompe et les nuance. La touche finale, partie très agréable du travail, consiste à reprendre quelques pierres aux couleurs de



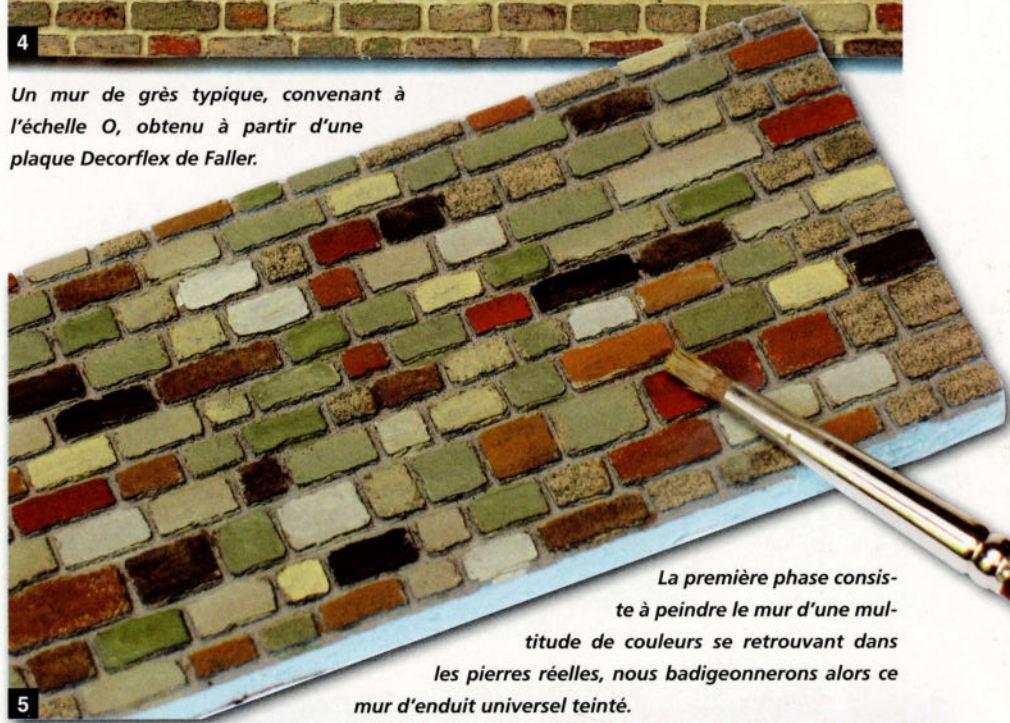
6 *Lorsque l'enduit est sec, vient l'apport magique des taches de rouille: les trois teintes Vallejo 301, 302 et 303 font des miracles. Nous veillerons à les appliquer diluées, d'une manière dissymétrique, au minimum deux par deux. Au besoin, un coton tige adoucit les apports trop vifs.*

la rouille. Cette opération vous est montrée à la photo 6.

La photo 7 résume les teintes utilisées, comprenant ici quatre nuances verdâtres, et les miraculeuses trois teintes rouilles de Vallejo,



4 *Un mur de grès typique, convenant à l'échelle O, obtenu à partir d'une plaque Decorflex de Falter.*



5 *La première phase consiste à peindre le mur d'une multitude de couleurs se retrouvant dans les pierres réelles, nous badigeonnerons alors ce mur d'enduit universel teinté.*



7 *Le résumé des teintes employées. A gauche, les trois teintes rouille, à droite, la base de gris verdâtre.*

que nous vous conseillons d'acquérir, tant elles pourront vous rendre de services, dans les myriades d'applications où de la rouille intervient.

Un soubassement « universel »

Vous le constaterez tantôt, si l'envie vous prend

d'une petite ballade dans un quartier construit après-guerre, aux abords de la plupart des villes et communes, le grès apparaît extrêmement couramment en soubassement des édifices. A priori, l'on ne le remarque même pas, tant cette pierre est discrète. Pourtant, l'obtention d'un



8



10



9

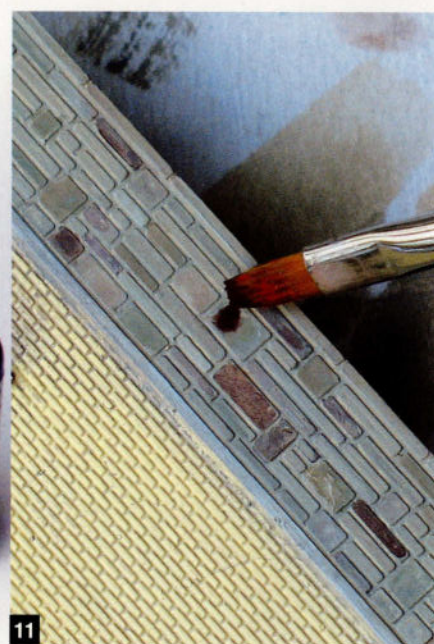
Un soubassement en grès pourra donner un air belge à nombre de productions commerciales. Cette pièce d'origine DPM, prend place sur un muret Auhagen (ref 42559) repeint aux couleurs du grès. Entre les deux, inmanquable: un cordon de pierre bleue.

tel soubassement sera un auxiliaire efficace pour donner un air belge aux kits commerciaux (photo 8). Auhagen nous vient pour ce faire en aide, grâce à une petite pochette de muret, référence 42559, que l'on pourra convertir en soubassement. En effet, sa maçonnerie, équilibrée mais irrégulière, représente idéalement un mur de grès, même si l'on s'accommodera du léger surdimensionnement des pierres.

Nous avons trouvé la teinte moyenne de ces éléments courants en ville dans le Medium Grey 987 de Vallejo. Celui-ci donne directement à l'ensemble l'aspect terne, effacé, mais relativement clair, des murs en grès vus d'une certaine distance.

Les trois phases de peinture en détail: la première couche de Medium Grey Vallejo 987, est suivie d'ajout de couleurs verdâtres (886, 884, 986), pierre par pierre, complétée de quelques pierres brunes (874). Des traces diffuses gris rouge (859) sont alors apposées par une méthode particulière...

La photo 9 résume les phases de la création du mur. La première étape consiste à peindre uniformément le mur en gris moyen, que l'on pourra assez rapidement, sans en attendre le séchage complet, nuancer pierre par pierre, en puisant dans une large gamme de gris colorés, brunâtres ou verdâtres (en l'occurrence, les couleurs grises verdâtres Deck Tan, Stone Grey et Green Grey de Vallejo, complété du brun Tan Earth). Ces apports se faisant une pierre à la fois, en passant le pinceau - un bon pinceau à bout carré - d'une manière presque horizontale, avec de la peinture légèrement diluée d'eau. Un seul pinceau sera utilisé, et l'on passera ainsi d'une couleur à l'autre, colorant quelques pierres de chacune des teintes, d'une



11

...consistant, premièrement, en l'apport d'une petite goutte d'eau claire sur une seule pierre...

...que l'on vient ensuite « piquer » d'une pointe de peinture, cette dernière se diffusera et séchera non uniformément, laissant un voile irrégulier sur la pierre en question.

manière assez équitablement répartie, comme dans un mur réel.

A ce stade, le mur reste encore un peu « anonyme ». Ce ne sera qu'en lui adjoignant les pointes de rouge que les couleurs se parleront réellement. Cette adjonction de brun rouge (Vallejo 859 Black Red) est la plus délicate et c'est ici qu'il faut être doublement attentif à ne pas en mettre dans les joints (à défaut, un coton tige gardé à proximité estompe les couleurs), car, au contraire des couleurs appliquées précédemment, le rouge franc n'est pas une nuance plausible des joints, et jurera hélas très fort visuellement. Ces pointes rougeâtres sont aussi celles que l'on veillera le plus à apposer diluées, et non pures.



12

Un embranchement particulier, au milieu des années 1980: y repérez vous la maçonnerie en grès ?

Ensuite, un lavis destiné à donner la teinte du joint peut s'effectuer au Light Mud Vallejo 315 (éventuellement accentué de Light Rubber 305 ou de Khaki Drab XF-51 Tamiya). Après le lavis, les couleurs se sont un peu estompées - ce qui était le but - mais parfois trop. Vient alors la dernière phase de ravivement des teintes, où l'on redonne un peu de contraste, en retouchant quelques pierres avec les couleurs de base.

L'on peut aussi appliquer une autre méthode - une découverte pour notre part - simple et efficace, détaillée aux photos 10 et 11: sur base d'un apport d'eau sur une pierre donnée, une pointe de peinture, quelle qu'elle soit, pourra se diluer non uniformément et sécher ensuite d'une manière très réaliste. Quelques pierres ainsi spécifiquement traitées, trois ou quatre sur un pan de mur, suffisent alors à donner à l'ensemble une vie très convaincante. Cette méthode sera particulièrement adaptée à l'obtention finale de taches de rouille, où l'on veillera à piquer deux gouttelettes de deux teintes différentes.

La photo 12 expose ce soubassement en compagnie d'une série 62 Roco. L'ambiance d'un embranchement particulier, avec son anonyme bâtiment administratif en brique jaune, sur soubassement de grès.

Ambiance 1958 au 1/87ieme

Notre troisième application concernera la repainting d'une maisonnette Auhagen. Cette petite construction nous donne l'occasion de créer une maison typique du milieu des années 1950. La « Haus Katrin », visible à la photo 13 a déjà un petit quelque chose de belge, peut-être du fait de la présence en façade d'un mur à l'appareillage typique des grès, avec quelques pierres disposées ver-



13

Un petit air belge pour cette « Haus Katrin » de Auhagen, dont nous allons repeindre d'ici peu le mur à l'appareillage caractéristique.

ticement. Il nous semblait que cette simple repainting pouvait donner à cette maison une apparence tout à fait indigène. C'est ce que nous avons fait en deux soirées. Nous avons cette fois voulu donner une dominante brune à la maçonnerie, sur base de l'exemple réel de la gare mosane de Lustin (photo 14). Le principe de peinture a été celui-ci: les murs sont d'abord uniformément repeints au Flat Earth (XF-52). Ensuite les pierres sont reprises individuellement aux Buff XF-57 et au Desert Yellow XF-59, certaines en peinture pure, d'autres à la peinture légèrement diluée, les faisant apparaître légèrement bicolores. Lors de cette opération, et à cette échelle, il y aura, à moins d'être extrêmement minutieux, certainement un peu de peinture coulant dans les joints. De plus, à ce stade, les différences entre les teintes restent criardes, et l'illusion d'un mur réel n'est pas encore là. Ce caractère trop tranché peut alors être très efficacement assoupli par une légère repasse de peinture diluée, au pinceau présenté tangentiellement à la surface, de ces deux mêmes dernières teintes: une sorte de fondu enchaîné se produit alors, donnant un mur très convaincant pour du HO (photo 15).

Le dernier point consiste alors à appliquer sur quelques pierres, deux ou trois par pan de mur suffisent, les taches de rouille. Nous avons utilisé ici la méthode de la goutte d'eau et de la pointe de peinture avec les teintes 860 et 303 de Vallejo, en veillant à placer des taches dissymétriques. Il faut bien convenir que cette méthode est très amusante et que l'obtention d'une jolie pierre artistiquement rouillée est un vrai régal (photo 16). Cette méthode pourra paraître délicate





14

Nous nous basons sur les couleurs de la gare de Lustin (ligne 154 Namur Dinant) pour obtenir la teinte des grès brunâtres. Trois couleurs Tamiya (XF-52, 57 et 59) donneront la base, les teintes Vallejo, les taches de rouille. La teinte chair (Medium Flesh 860) donnera une variation plus claire et plus vive à la couleur rouille 303.



15

Après que le mur ait été peint au Flat Earth, quelques pierres sont repeintes une à une, au Buff et Desert Yellow de Tamiya, qu'un passage léger de ces mêmes couleurs sur toute la surface du mur, ici déjà effectué sur le mur de la maison, mais pas encore sur la cheminée, liera ensuite ensemble.



16

La maçonnerie ainsi achevée complète bien le look très « sixties » de cette cheminée originale.



17

Maison habillée de grès et type 201 à étoile, toutes deux sont nouvelles dans le paysage, la modernité se rencontre, en cette scène imaginaire située à la fin des années 1950.

pour un débutant, mais si vous la tentez, vous constaterez qu'en fait, la peinture travaille pour vous, et que quand la teinte est bien choisie, l'effet suit naturellement. La voilà prête à rejoindre son emplacement: un nouveau lotissement, sans doute, en cette fin des années 1950, où cette maisonnette toute neuve côtoie une toute jeune diesel type 201, de trois ans d'âge à peine...(photo 17).

Variation sur le thème

De l'analyse des teintes du grès, nous retien-

drons la grande variabilité, restant dans une gamme restreinte de couleurs qui ne seront pas trop vives. Les exemples précédents vous ont déjà illustré quelques possibilités de choix de couleurs, à notre sens les plus standard et les plus efficaces, mais il existe une multitude d'autres possibilités. C'est ce que notre dernier exemple veut vous illustrer. Il s'agit ici d'exploiter la référence Faller HO 131270, légèrement adaptée, proposée dans la gamme meilleur marché Hobby. Ce kit à l'avantage de proposer une maçonnerie typique des murs en grès.

La photo 18 vous montre un essai de mise en peinture d'un pan de mur de cette référence, où apparaît, étonnement, le Khaki XF-49 de Tamiya, couleur jaune vert qui pourtant convient assez bien pour nuancer quelques pierres.

Des schistes...

Si cet article a pour sujet le grès, il nous semble intéressant de pouvoir le comparer à un autre type de pierre: le schiste. Cette pierre, se présentant généralement en plaques, sous la



18



Un essai de repeinture d'un modèle Faller prometteur: en un deux trois: une base Buff, un passage léger de Desert Yellow, et enfin, quelques reprises de pierre au brun

XF-72 et au Khaki xf-49: quatre teintes; le compte est bon pour du grès. Les pierres bleues, contrastantes, sont peintes au XF-19 Sky Grey blanchi.



Petite excursion documentaire ardennaise: le pays des schistes, ces pierres allongées et plates, se délitant (trop) facilement... De caractère pittoresque, elles sont de médiocres pierres à bâtir, boudées par les chemins de fer. Nous sommes ici à Graide, petit village situé sur la ligne 162.



19



Auhagen, avec les plaques 42649, nous propose l'exacte reproduction d'une maçonnerie en schiste, aux pierres larges et plates. Toute l'ambiance des Ardennes se retrouve dans ces pierres. Pour beaucoup d'entre nous, ce sera la pierre des vacances...

forme d'ardoises, possède de nombreux plans de clivage permettant de la découper naturellement en minces couches parallèles.

Le schiste est une pierre différente du grès par sa nature, car il s'agit d'argile compressé, et non, comme le grès, de sable aggloméré. Le schiste, emblématique du massif Arden-

nais, est en fait une pierre à bâtir médiocre, très gélive, du fait d'innombrables fissures internes (photo 0). Pour cette raison, elle n'a été, à notre connaissance, jamais utilisée dans la construction d'ouvrages officiels du chemin de fer. Cependant, le schiste pourra concerner le modéliste désirant justement évoquer un village ardennais. Pensons par exemple à la

vallée touristique de la Semois, anciennement longée par une ligne vicinale allant de Alle à la confluence avec la Meuse, à Monthermé, en France.

Pour évoquer une construction schisteuse, les plaques proposées par Auhagen, référence 42649 sont une excellente base, du fait de



L'église de Lembeek, en Brabant Flamand jouxtant la ligne Mons -Halle- Bruxelles, présente une maçonnerie de grès que l'on penserait digne d'une église ardennaise.

leurs éléments individuels aplatis. La photo 19 vous expose un essai de décoration de cette plaque très prometteuse. Nous y remarquons la franche similitude avec la maison de la photo o. Même, le contraste entre les parties cimentées (rejointoyées en HO à l'enduit reboucheur) et le même mur en pierre sèche se retrouve tant en réalité qu'en HO.

...aux grès schisteux

Au contraire des schistes, le grès, en tant qu'agglomération de sable, se présente sous forme de pierre homogène, de boules compactes, sans directions privilégiées. Or, ce type de roche sédimentaire peut avoir subi, durant les temps géologiques, des contraintes de pression et de chaleur qui en modifient les propriétés physiques. Nous parlerons alors de métamorphisme. Celui-ci aura tendance, pour le grès, à lui donner des directions privilégiées, une sorte de laminage perpendiculaires aux axes principaux de pression, en rapprochant sa structure de celle des schistes. Les types de grès présentant cette structure en feuilles s'appellent alors « grès schisteux ». L'abbaye de Villers-la-Ville, traversée (véritablement) par la ligne 139 Ottignies-Charleroi est aussi constituée d'une pierre à l'organisation allongée. Voyons sur la photo p le détail d'un bâtiment qui la jouxte, lui aussi constitué de cette pierre à l'organisation plate et allongée. Pour évoquer ce type de pierre aussi, très similaire aux schistes, la plaque Auhagen 42649 fera aussi merveille. La photo h ci avant montre un second exemple typique de grès schisteux. La différence entre des pierres "dodues et

rondes", illustrée par la majorité des photos de cet article, et des pierres "sèches et plates" de ces deux derniers exemples est une clé d'analyse des ouvrages que l'on voudra réaliser, et ainsi des plaques de base que l'on pourra réalistement utiliser.

L'on pourra aussi être surpris des variations régionales des pierres. Il existe en fait d'autres types de pierres, nous parlerons de phyllades, quartzite, arkoze, qui, tout en n'étant pas exactement le même type de roches qu'un grès ou qu'un schiste, seront plausiblement représentées en miniature grâce aux mêmes plaques de base, et aux mêmes familles de couleurs. Généralement, l'ajout de teintes très ternes (Khaki Drab Tamiya XF-51, revoir le mur de droite sur la photo f) sera aussi opportun.

Au cas par cas ?

Nous clôturons cette première partie par un étonnant exemple réel: il s'agit de l'église de Lembeek. Elle est située entre Halle et Tubize. Nous sommes ici à une vingtaine de km au sud de Bruxelles. Cette église gothique, bâtie en pierre locale, semble, de loin, être terne et brunâtre (photo q), pourtant, quand on s'en approche, l'on découvre une maçonnerie très diversifiée, réunissant les trois principales pierres à bâtir de Belgique: grès, pierre bleue et pierre blanche, et dont, cerise sur le gâteau, les deux variantes principales du grès (photo r)! Cet aspect montre un effet d'optique: la maçonnerie qui, vue de près, est très chamarrée, perd de sa nuance pour se fondre



A y voir de plus près, elle montre, en plus, les trois principales pierres à bâtir belges ! Des grès - bruns et verdâtres - de la pierre bleue, de la pierre blanche. Le parfait condensé de trois articles...en une seule photo !



Exemple de cette pierre intermédiaire entre grès et schiste, le bien nommé « grès-schisteux ». La célèbre abbaye de Villers-la-Ville, en Brabant Wallon, en est largement constituée.

en une teinte brune grisâtre, moyenne optique des différentes couleurs. C'est ce type de teinte que l'on pourra efficacement retenir pour peindre une église aux échelles N ou Z, et pour la peinture d'un fond de décors.

Un symbole presque, nous prévenant que les apparences sont trompeuses et que la réalité peut être beaucoup plus nuancée que le premier abord ?

C'est sur ces considérations, chères sans doute aux modélistes ferroviaires, d'ordinaire discrets, que nous vous quittons – provisoirement - au plaisir de vous retrouver prochainement pour la seconde partie de cet article, qui traitera spécifiquement des gares réalisées en grès.

Texte et photos:
Arnaud Verlaeken





La réunion du forum MSM/TMM au musée des petits trains Pieter Nombლuez à Heist-op-den-Berg

TOUS LES JOURS, DES QUESTIONS SONT POSÉES, DES PROBLÈMES RÉSOLUS, DES COMMENTAIRES ÉMIS ET BIEN D'AUTRES CHOSSES ENCORE SUR LE FORUM TRÈS ACTIF DE MSM/TMM. CE FORUM FONCTIONNE COMME UN VÉRITABLE CLUB, COMPOSÉ DE QUELQUES CENTAINES DE LECTEURS (ET MÊME DES NON LECTEURS...) DE NOTRE REVUE. SI VOUS N'AVEZ PAS ENCORE VISITÉ NOTRE FORUM, NOUS VOUS CONSEILLONS CHAUDEMENT DE LE FAIRE (WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE/NEWFORUM).

Un point n'est toutefois pas comparable avec un véritable club: le contact personnel. Raison pour laquelle quelques fois par an, l'initiative est prise de réunir tout le monde en 'live'. Cela a de nouveau été le cas récemment: un des participants – Marc Michiels – nous en fait rapport.

Eric Baert, membre du forum, a pris l'initiative d'organiser une visite au musée des trains qui porte le nom de son fondateur, Pieter Nombლuez, situé à Heist-op-den-Berg. Et ce fut une belle réussite: un (petit) groupe – très sympathique – de modélistes ferroviaires répondit à l'appel d'Eric et s'est donné rendez-vous le dimanche 6 mars au cœur du Limbourg...

Le TMM n° 17 de mai/juin 2002 avait déjà consacré tout un reportage à ce musée. Un petit rappel pour vous rafraîchir les idées ou pour permettre à nos nouveaux lecteurs de faire connaissance avec ce musée n'est

toutefois pas un luxe, concernant cette collection de trains miniatures en H0, vraiment superbe. Il est possible de se déplacer d'une vitrine à une autre d'une façon ludique, tout en étant équipé d'un audio-guide. Et pour les plus petits d'entre-nous, il existe même une version adaptée. C'est Pieter Nombლuez – hélas décédé en 2002 – qui avait encore enregistré lui-même le texte.

Ce musée est subdivisé par périodes d'histoire et donne un aperçu au fil du temps, en commençant par les diligences (postales) jusqu'aux trains à grande vitesse actuels. Différents pays sont passés en revue comme la Grande-Bretagne, les Amériques et le Vieux Continent, dont – évidemment – la Belgique. On trouve en outre des compositions spéciales reprenant l'Orient-Express, les trains royaux et les trains de luxe.

Cette collection unique ne compte pas

moins de 2.500 modèles, répartis dans plus d'une vingtaine de vitrines, très bien éclairées. A l'étage, une petite salle de cinéma a été aménagée au moyen de véritables banquettes, au point que l'on pourrait se croire dans une voiture voyageurs géante ! Tout amateur de chemin de fer devrait déjà avoir visité ce musée, le prix (de groupe) de... 1 euro étant de plus tout, sauf dissuasif.

Après cette visite, la réunion s'est poursuivie à la taverne 't Hoekse, avec des spécialités locales et de bonnes boissons rafraîchissantes. Après quelques dernières discussions, tout le monde s'en est retourné à la maison, plus riche d'une nouvelle expérience et de nouveaux amis modélistes.

Ce fut certainement une journée réussie: espérons que quelqu'un prenne l'initiative d'organiser une prochaine réunion du forum. Nous en profitons pour lancer un appel à tous pour qu'ils sortent de leur isolement et qu'ils participent activement sur le forum et/ou à ses activités. Et pourquoi pas un meeting bilingue? Qui relève le gant?...

Texte: Marc Michiels
Photo: Mieke Van Bauwel



Le dépôt du Sart-Boly

LORSQUE LES DEUX CARRIÈRES FAMILIALES DU PETIT VILLAGE DE ZOANGE S'UNISSENT À L'OCCASION D'UN MARIAGE, NOUS SOMMES EN 1927. IMMÉDIATEMENT, LES CZR ('CARRIÈRES ZOANGEOISES RÉUNIES': C'EST LE NOM DE LA NOUVELLE COMPAGNIE) METTENT EN ŒUVRE UN PLAN POUR RATIONALISER ET FIABILISER LE NOUVEAU RÉSEAU COMMUN, AINSI QUE POUR CRÉER UN LIEU DE TRANSBORDEMENT RAIL-ROUTE. L'ANNÉE 1933 VOIT LA FIN DES TRAVAUX ET LA NAISSANCE DU CENTRE NÉVRALGIQUE FERROVIAIRE DE LA COMPAGNIE CZR: LE DÉPÔT DU SART-BOLY. CECI EST LA PETITE HISTOIRE QUE L'ON ÉCRIT QUAND LE RÉSEAU EST TERMINÉ; CE QUI SUIT EST LE RÉCIT DE LA RÉALISATION DU MINI-RÉSEAU REPRÉSENTANT LE DÉPÔT VERS 1950, TEL QUE VOUS AVEZ PU LE VOIR À MALINES.

A l'annonce de deuxième concours de mini-réseaux organisé par 'Train Miniature Magazine', l'envie de participer était trop forte. Mais très vite, les questions se sont bousculées: quel sujet, quelle échelle? Puis les questions plus pratiques et plus... difficiles: où ranger le réseau une fois exposé, ne dois-je pas plutôt consacrer mon temps (et mon budget) à mon réseau fixe? Une solution se dessina alors: et si je faisais

un mini-réseau qui s'intégrerait plus tard dans mon 'grand' réseau...?

Cela fait deux ans que je travaillais à mon réseau fixe, au grenier. Ce réseau est de taille modeste: un 'L' de 3,60 m sur 2,60; il fonctionne en trois rails. Il représente la gare fictive de Zoange et ses environs: c'est la gare d'un petit village ardennais, marqué par l'exploitation de plusieurs car-

rières. Cette gare est située le long d'une ligne à voie unique et dessert une industrie et une carrière. Le tout se situe dans les années 1950.

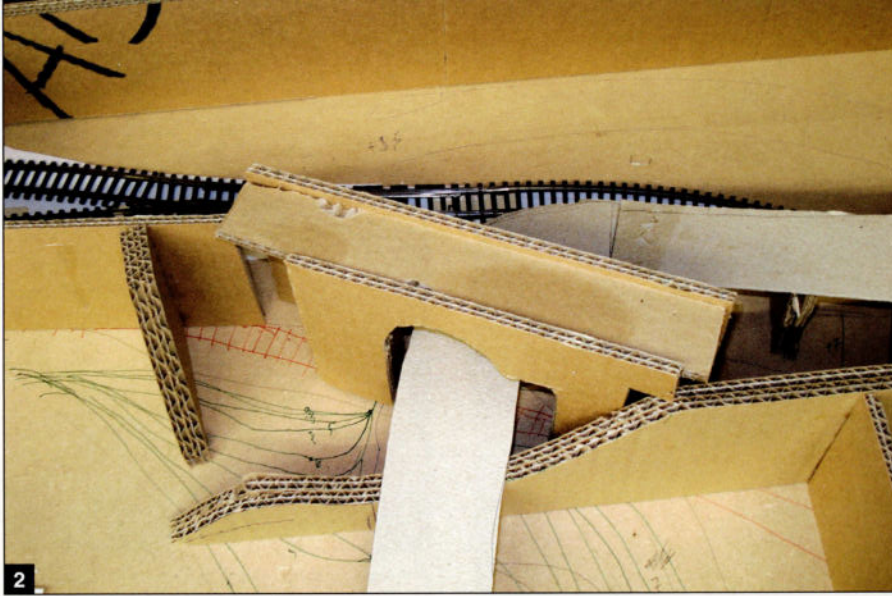
Mon réseau comprend une voie étroite dont le tracé n'était pas encore définitif. Cette voie étant en surplomb par rapport à la voie normale, il était possible de faire une partie 'indépendante' du reste du réseau.

Je décide alors que le sujet du mini-réseau sera le dépôt d'une exploitation privée, les 'Carrières Zoangeoises Réunies'. Le fait d'intégrer un mini-réseau dans quelque chose de déjà existant implique quelques contraintes, comme un espace bien délimité et le fait qu'une voie passe par dessus de volumes 'non négociables'. Je me suis aussi imposé d'avoir des possibilités

1: De la fabrication 'maison': le treuil, inspiré d'une carte postale trouvée sur internet (Treuil de carrière avec sa chaîne à Triel-sur-Seine). (Photo MvD)

1





2 Sur cette photo du projet en carton, on voit bien qu'il y a la place pour le pont. La rue de l'Ascension au-dessus des voies est déjà posée. (Photo MvD)



3 La fabrication de la structure en triplex. (Photo MvD)



4 Pour faire correspondre les deux parties, j'en ai d'abord réalisé une; lorsqu'elle fut sèche, je l'ai protégée d'un film cellophane puis j'ai façonné la seconde, comme s'il s'agissait d'un tout. (Photo MvD)



5 Une fois le double croisement terminé, il a fallu le placer. L'alimentation est à l'ancienne: un simple transfo et des secteurs que l'on alimente, au moment opportun. (Photo MvD)

de manœuvres. Pour me rendre compte de la faisabilité du projet, j'ai d'abord réalisé un avant-projet en carton, ce qui m'a occupé cinq soirées de modélisme.

Sur base du projet en carton, j'ai réalisé la structure à l'aide de triplex de six mm, ce qui me permet d'avoir une structure légère, mais peut-être pas assez rigide. Une

autre contrainte est que ce mini-réseau devait être réalisé en partie au garage pour la menuiserie, en partie au grenier pour la décoration et puis faire l'aller-retour à Malines, pour prendre sa place définitive au grenier. Pour répondre à cette contrainte, la structure a été fabriquée en deux morceaux, avec une découpe qui suit la route, ce qui a permis de dissimuler facilement la séparation.

Pour les voies, mon choix s'est porté sur les voies H0e de Tillig. Je peux vous assurer que de passer des voies 'C' de Märklin aux aiguillages en kits, cela fait un choc! D'un côté, en une heure, on pose quinze mètres de voies et de l'autre, en une heure, on a tout juste compris... la notice de montage! Mais le défi est très intéressant. Un autre point délicat a été le double croisement en courbe. Pour ce faire, les rails ont été soudés sur une plaque époxy recouverte de cuivre. Il a fallu dans l'ordre définir la position exacte des voies, isoler tous les secteurs, souder les petits morceaux de rails et enfin s'assurer que chaque morceau de rail soit alimenté par la bonne polarité et tout ça, sans court-circuit! Les rails et traverses ont été démontés, puis peints et patinés, ensuite remontés; la pose a été faite sur une couche de 'Dépron' de 3 mm, le ballast étant fait à l'aide de gravier de la carrière de Lustin, que j'ai moi-même calibré. Une fois le tout posé, l'ensemble a été traité avec un lavis.

La représentation d'un dépôt est intéressante, car on peut y placer tous ce qui symbolise le chemin de fer d'antan: la remise à locomotives, le pont tournant, le château d'eau, etc.

Le château d'eau est quant à lui un kit d'un artisan français: PNSud. On peut aussi apercevoir un abri élémentaire pour locomotive. Il a été réalisé à l'aide de profilés en styrène et de reproduction de tôles ondulées; celles-ci ont été abondamment patinées.

La remise à locomotives et le petit local pour les ouvriers sont en 'scrap' et d'inspiration libre. Des plaques d'imitation brique Slater sont utilisées pour les murs. Les toits en ardoise sont des copies; un moule de silicone a été réalisé et les copies sont faites en polyuréthane. Les portes et fenêtres viennent de la gamme Campbell, à l'exception de la double porte pour la





6 Pour le pont tournant, la référence en voie N de Peco a été utilisée. Après avoir obturé les trous prévus pour les rambardes par des têtes d'épingle, elle a été peinte et patinée. (Photo GT)

locomotive, qui est une réalisation en sty-rène, mais hélas peu visible. Les pièces en zinc à imiter comme les faîtes et les corniches sont estampés dans une feuille d'aluminium relativement épaisse. Cette technique donne sans effort des pièces fines et réalistes; l'aluminium est cependant difficile à coller.

Lors de la visite de l'association 'Le petit train de la Haute Somme' avec le fiston,

le petit convoi que nous avons pris et qui circulait sur un ancien réseau betteravier, était tracté par une 'Coferna'. Avec son air bougon, je suis tombé sous le charme de cette petite locomotive Diesel 0-6-0. Après notre petite balade, j'ai vite pris quelques mesures de la loco, mais pas suffisamment. J'ai demandé des compléments à l'association et un des membres m'a fort aimablement fourni un croquis sans cotations, mais à l'échelle. Il m'a aussi souhaité



7 Pour le montage du locotracteur O&K RL1c 'Montania', j'ai emprisonné les pièces dans de la plasticine, pour pouvoir les souder. (Photo MvD)

bon courage pour la reproduction de cette loco au 1/87ème. La CZR 11 est donc la reproduction – avec quelques concessions – de la Coferna conservée en France par l'association Apeva, motorisée par un châssis d'une Plymouth de Bachmann.

Le reste du matériel roulant se compose d'un locotracteur O&K RL1c 'Montania' (un kit de Nigel Lawton): la notice du kit avertit que le montage de la loco peut avoir des conséquences sur la santé psychique et les nerfs du modéliste, mais rassurez-vous: pour moi, tout va bien! Les wagons de mine sont du même artisan.

On trouve également une petite loco Roco, dont la soute à charbon a été rehaussée, ainsi qu'une loco totalement

8 L'habitation est une représentation de ma propre maison et est aussi une de mes toutes premières réalisations en 'scrap'. (Photo GT)





9: La rue de l'Ascension, sa chapelle et son célèbre pont (cette scène se passe probablement un vendredi...), le tout de fabrication 'maison'. Pour les pavés, c'est la technique de Jacques Le Plat qui a été utilisée, c'est-à-dire fabriquer un moule en silicone dans lequel on viendra presser de la pâte à modeler pour lui imprimer le relief des pavés. (Photo GT)

'freelance', montée sur un châssis moteur 'caramel'.

Pour la végétation, les arbres sont réalisés selon la technique expliquée par Jos dans une belle série d'articles, publiée dans TMM. La reproduction des arbustes et des ronces a été réalisée à l'aide de fibres Woodland Scenics, qui ont été mises en forme, ensuite saupoudrés d'une grande variété de fins floccages. Pour la partie herbeuse, je me sers du Grasmaster. Pour nuancer les teintes, je mets des fibres de deux couleurs différentes dans le réservoir, sans les mélanger. C'est lors de l'application que les deux teintes se fondent l'une dans l'autre: cela a donné un mélange pas tout à fait uniforme, mais plus réaliste.

Pour le concours, j'ai ajouté un éclairage et une toile de fond. Maintenant, le dépôt du Sart-Boly fait partie intégrante de mon réseau fixe. La taille raisonnable du projet et la 'deadline' vous permettent de terminer plus facilement un projet, mais que de plus, le fait d'exposer votre réalisation est un 'plus', une expérience que je conseille à vous tous!

Texte et dessins : Marc Vandamme

Photos : Marc Vandamme - Gerard

Tombroek



1. Local pour le personnel
2. Remise pour locomotives
3. Remise pour la loco Diesel
4. Fosse de visite
5. Plaque tournante
6. Château d'eau
7. Palan
8. Maison d'habitation
9. Vers la coulisse
10. Rue de l'Ascension
11. Petite chapelle
12. Pont



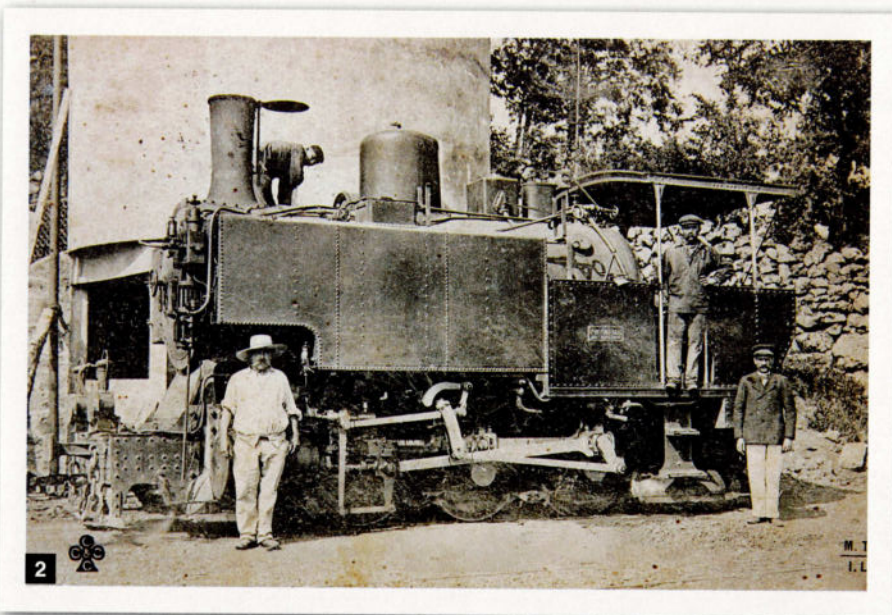
(1^{ère} partie)

La Baraque

Une étonnante voie étroite d'Auvergne

LORS DE L'EXPOSITION ON TRAXS EN FÉVRIER DE CETTE ANNÉE, LE RÉSEAU MODÈLE D'HANS LOUVET FAISAIT SES DÉBUTS. NOUS CONNAISSONS HANS GRÂCE À SES CRÉATIONS PARTICULIÈRES RÉALISÉES EN COLLABORATION OU NON AVEC LE 'MODELSPOORTEAM', COMME 'LA TRINITÉ-SUR-MER', 'BEACHLEY DOCK', ET D'AUTRES ENCORE. SUITE À L'ANNONCE SELON LAQUELLE HANS VIENDRAIT PRÉSENTER UN TOUT NOUVEAU RÉSEAU EN COMPAGNIE DE SON FILS SANDER, LES ATTENTES ÉTAIENT GRANDES ET L'INTÉRÊT AU PLUS HAUT POINT. LA SEULE CHOSE QUE NOUS SAVIONS ÉTAIT QUE HANS AVAIT RETENU LE THÈME DE LA VOIE ÉTROITE À L'ÉCHELLE 1:64ÈME. COMMENT EN EST-IL ARRIVÉ LÀ ET COMMENT A-T-IL RÉALISÉ LA CONSTRUCTION ? IL VA VOUS L'EXPLIQUER LUI-MÊME DANS LES LIGNES QUI SUIVENT.





1. Entrée du tramway venant du Puy-de-Dôme sur la Place Lamartine, à Clermont-Ferrand.

2. La petite loco a été construite à l'échelle 1:64ème, notamment sur base de cette photo.

3. La Place Lamartine, avec à droite le bâtiment de direction du tramway. Le tram électrique à l'arrière-plan relie le faubourg au centre de la ville. Les temps nouveaux ont fait leur apparition.

En 2007, je suis parti en vacances en Auvergne avec mon épouse. À cette occasion, je fis un petit parcours sur la ligne du 'Funiculaire du Capucin', ouvert en 1898. Cette merveille de la technologie de la fin du 19e siècle vous conduit au 'Salon du Capucin', après un trajet pentu de 1.300 mètres. C'est là que je vis une affiche concernant l'exposition traitant de l'ancienne ligne de chemin de fer vers le Puy-de-Dôme. Il y a exactement cent ans que cette ligne a été ouverte. Bien entendu, je ne pus y résister, d'autant plus que Clermont-Ferrand, avec son tramway moderne et spectaculaire, se trouvait déjà sur la liste des villes à visiter. Cette exposition donnait une bonne idée de l'histoire du chemin de fer du Puy-de-Dôme, sur base de grandes photos et de quelques souvenirs bien précis. Un livre

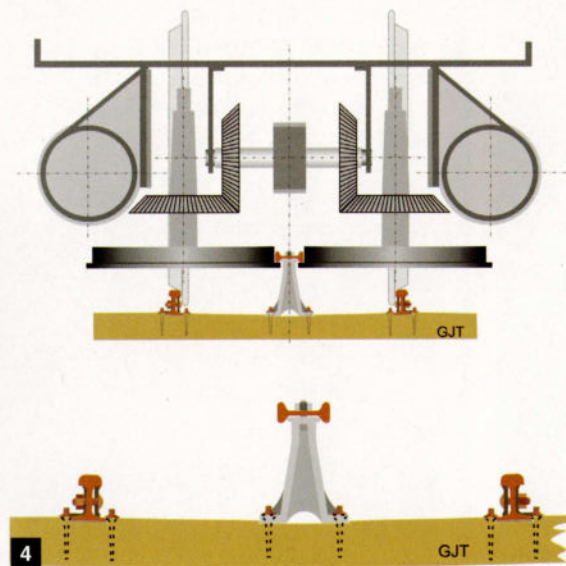
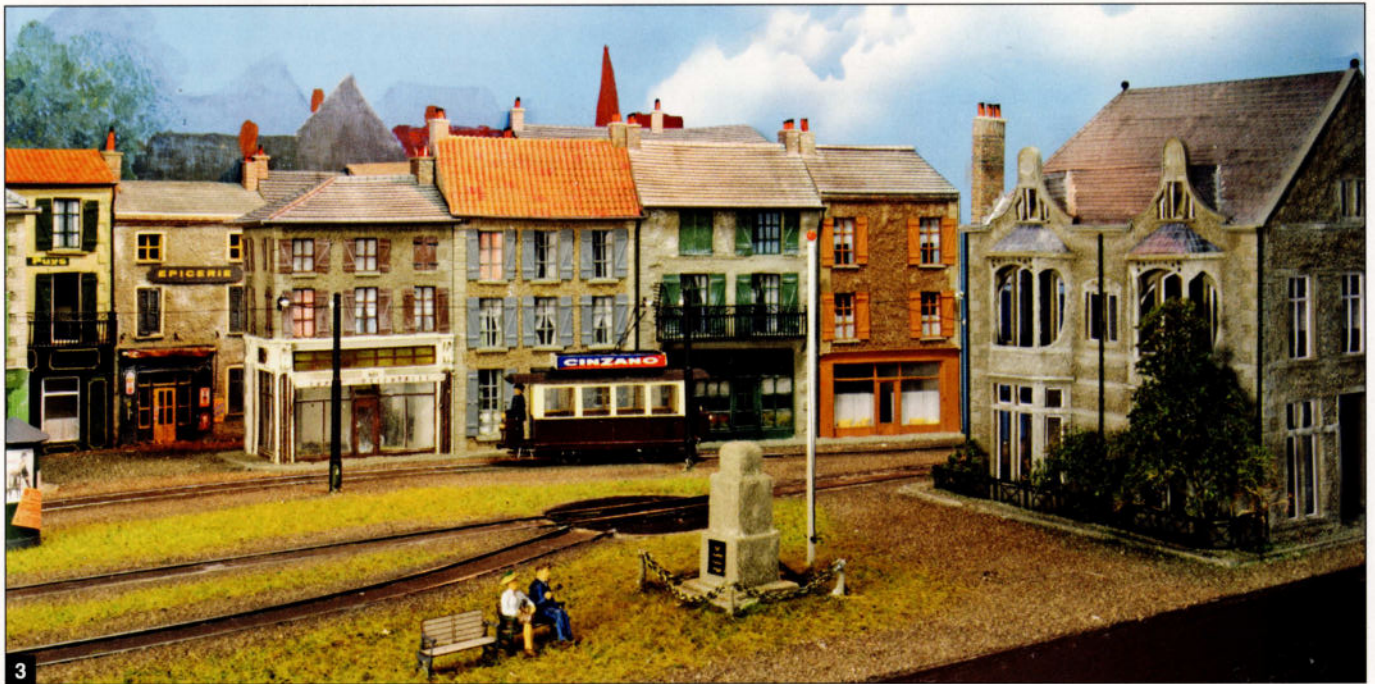
bien conçu 'Le train du Puy-de-Dôme' d'Yves Anglaret et de Patrick Cochet traitant de l'histoire du Puy-de-Dôme et illustré de nombreuses photos, était en vente. Cette édition du Conseil Général du Puy-de-Dôme était vendue pour à peine 10 €, avec une affiche en cadeau. Les mains d'un (honnête) modéliste sont vite remplies, n'est-ce pas... Retour au camping où le livre fut lu avec attention, surtout les chapitres traitant du train qui partait de Clermont-Ferrand à destination du sommet de l'ancien volcan. Pour être franc, j'avais difficile à mettre ce livre de côté. Et une idée se mit à germer...

De retour à la maison, le livre disparut de ma vue et les activités précédentes autour de 'Beachley Dock' requièrent à nouveau toute mon attention. Mais peu après la 'première'

de ce réseau britannique, la petite idée que j'avais eu en vacances en 2007 ressurgit : un réseau sur lequel une partie du trajet serait équipé du dispositif 'Hanscotte'. J'allai rechercher le livre planqué dans la bibliothèque et fis des recherches sur Internet, dans des brochures, dont notamment 'Voie Libre', un périodique bimestriel traitant de la voie étroite et des lignes secondaires, avec traduction gratuite en anglais. Une photo de 'La Baraque' et un schéma du tracé des voies constituèrent le point de départ pour un croquis d'ensemble. Lorsque sur base de ce tracé des voies, il apparut qu'une remise pour voitures et une remise en locomotives avec château d'eau seraient nécessaires, l'affaire était faite. Que demander d'autre?...

Les Romains

Avec ses 1.464 mètres de hauteur, le Puy-de-Dôme est un des sommets les plus élevés d'Auvergne, dans le Massif Central. Cet endroit est notamment devenu célèbre comme lieu d'arrivée d'étapes du Tour de France, dont les vainqueurs furent Van Impe en 1975 et Zoetemelk en 1976 et en 1978. Le



4. Le système Hanscotte est basé sur un rail central surélevé sur lequel deux roues horizontales pressent pour augmenter l'adhérence de la locomotive. Grâce à des roues dentées, le mouvement tournant vertical de l'essieu moteur est transmis à ces roues horizontales. Ces dernières sont pourvues d'un boudin qui s'ajuste sous le rail central, ce qui évite que la locomotive ne puisse sortir de ses rails.



5. Le tram à vapeur entre dans le village de La Baraque. Entre les deux rails de roulement, on voit bien le 3ème rail central surélevé, système Hanscotte.

Puy-de-Dôme est un volcan assoupi depuis 12.000 ans déjà et qui fait partie de la chaîne des Puys, située à environ 10 kilomètres de Clermont-Ferrand. Bien que ce volcan fût considéré comme difficilement accessible pendant des siècles, sa pénible ascension est devenue une vieille tradition, récompensée par un point de vue à vous couper le souffle. Son sommet est considéré comme sol sacré depuis les Celtes. Au cours du deu-

xième siècle après Jésus-Christ, les Romains y construisirent un temple dédié à leur divinité Dumias Mercurius. Après que les ruines de ce temple aient été découvertes en 1872 lors de la construction d'un observatoire météorologique, le Puy-de-Dôme devint la 'Mecque' des scientifiques. Ces derniers furent très rapidement suivis par des touristes qui accomplissaient l'ascension de la montagne à dos de mule ou de cheval. Comme

toujours, certaines personnes y virent l'occasion de gagner de l'argent et des chevaux furent très rapidement utilisés pour tracter des voitures. Des photos de cette époque illustrent des attelages qui semblent sortis tout droit du Far-West des Etats-Unis... Vers 1900, le projet fut émis de construire une ligne de chemin de fer vers le sommet de la montagne et différentes propositions furent passées en revue. Finalement, un

train à vapeur sur voie métrique fut retenu. Compte tenu de la rampe allant jusqu'à 13 %, cette ligne fut équipée d'un rail central selon le dispositif conçu par l'ingénieur français Jule Étienne Hanscotte. Le principe de ce rail central, à ne pas confondre avec un rail à crémaillère (bien plus efficace), fut à l'origine un concept du Britannique John Barraclough Fell, qui l'appliqua pour la première fois en 1863. Il est constitué d'un rail surélevé supplémentaire disposé entre les deux autres rails de roulement. La locomotive et éventuellement aussi les voitures sont équipées de deux roues disposées horizontalement et qui s'appuient sur ce rail central. Pour les locomotives, ceci leur procure une adhérence supplémentaire tant à la traction qu'au freinage, tandis que pour les voitures, ceci ne joue qu'au freinage. Hanscotte améliora son système notamment en réglant la

pression des roues horizontales sur le rail central, au moyen d'air comprimé à une pression allant jusqu'à 82 tonnes.

La construction du train à vapeur débuta en 1806 au départ de la Place Lamartine (hauteur: 390 m) via Chamailières, Durtol, Orcines et La Font-de-l'Arbre, pour débiter la rampe de 13 % vers le terminus situé sur un plateau artificiel à 1.414 m de hauteur, à proximité du sommet du Puy-de-Dôme. Un an plus tard – le 18 juillet 1907 – la ligne à voie étroite était mise en service. Le trajet de 14,7 km durait environ 2 heures, arrêts compris. Lors de la Première Guerre mondiale, les locomotives et les rails de cette ligne furent transférés dans les Vosges. Après la 'Grande Guerre', cela durera encore jusqu'en 1923 avant que le président de la République Alexandre Millerand ne puisse rouvrir la ligne reconstruite, pour une courte

durée, toutefois. Les temps avaient changé et l'automobile avait fait son apparition. Dès 1925, l'exploitation de cette ligne fut arrêtée, les voies étant déposées et remplacées par une route à péage. Les autocars reprisent la desserte à leur compte, cette route ayant été parcourue depuis à treize reprises pour une arrivée mémorable au sommet du Tour de France. Contre toute attente, une nouvelle ligne ferrée devrait toutefois y voir le jour dès 2012, afin de transporter les touristes. La raison de cette renaissance de la voie étroite serait à trouver dans la protection du milieu fragile présent sur les flancs de cette montagne.

Les débuts

De nombreux modélistes commencent par des croquis de tracés de voies qu'ils perfectionnent sans cesse, jusqu'au moment où le concept a entièrement mûri. Je ne pratique pas de la sorte, car j'ai difficile à transposer un dessin en deux dimensions présent dans mon esprit en un croquis en trois dimensions. Je commence donc généralement sur base de croquis grossiers et je débute directement la construction des modules. Cette construction



6. Arrivée du train à La Baraque



7. Arrêt à La Baraque. A l'arrière-plan, le Puy-de-Dôme, avec sa crête de lave typique.



acquiert ainsi sa propre dynamique et je n'ai plus qu'à suivre... C'est un peu à contre-courant de ce qui se pratique, mais les problèmes sont là pour être résolus: c'est du moins la perception que j'en ai. Et si cela foire, il ne me reste plus qu'à démonter le tout et à recommencer!

La construction débute donc toujours par la menuiserie et suivant mon expérience dans ce domaine, j'achète toujours mon bois chez un bon fournisseur, capable de le découper au millimètre près. Les modules sont alors relativement faciles à assembler, très solides et aux dimensions correctes. Le matériau de base est du multiplex de 9 mm, dont deux couches sont collées et vissées l'une sur l'autre. Plus aucun mouvement n'est alors possible, et ceci n'est pas un luxe, pour un réseau d'exposition. J'étais d'avis au début de me contenter de reproduire le point d'arrêt de 'La Baraque', un pan de montagne et une petite gare fantôme. Mais mon collègue modéliste Jan Hein Ruijgrok, qui me connaît bien, me demanda tout de go pourquoi ne pas construire un ovale? Les trains auraient alors pu circuler en rond, ce qui aurait permis de discuter avec les spectateurs. Les

manœuvres restaient toutefois possibles, mais auraient été rares... J'ai donc repris son idée à mon compte, le tout devant toutefois rester crédible. Une illustration de ce qui a été loupé réside en effet dans l'échelle choisie. Au début des opérations, j'étais parti sur l'échelle H0. Je n'avais toutefois pas perçu le fait que le tramway du Puy-de-Dôme était... à voie métrique. Alors que les voies étaient déjà posées à 'La Baraque', bien intégrées dans le sable et dans la route, je réalisai soudainement que cette ligne avait été posée... à voie étroite (métrique)! Manque de bol... Finalement, je décidai – comme tout devait quand même être construit 'maison' – de modifier l'échelle de réduction. En convertissant l'écartement de 16,5 mm en 1.000 mm réels, ceci donne un rapport de réduction de 1:60,6. C'est ainsi que je suis arrivé au 'Sm', c'est-à-dire l'échelle de réduction de 1:64ème sur un écartement de 16,5 mm, ce qui correspond à un écartement réel de 850 à 1.250 mm. La voie 'S' est peu connue sur le Continent, mais l'est un peu plus dans les pays anglo-saxons. On y utilise d'ailleurs le terme 'S-16,5' pour une reproduction d'une voie étroite allant de 914 à 1.067 mm. Afin

d'obtenir plus d'infos sur cette échelle, je suis devenu membre de la 'S-Scale Society' en Angleterre. Les plus petites pièces comme les figurines, les petites autos, les charrettes et les pompes doivent toutefois provenir des Etats-Unis. Si j'avais su tout cela au préalable, je ne sais pas si je me serais lancé dans cette aventure. Mais bon; c'est quelque chose de spécial: qui construit maintenant un réseau français à l'échelle 'Sm' aux Pays-Bas (ou en France, d'ailleurs)? Bref: résolvez une petite erreur et cela finit quand même par s'arranger!

En quatre parties

Le plus important sur ce réseau est son paysage: en réalité, je suis plus un constructeur de paysages qu'un modéliste ferroviaire. J'aime bien les trains, mais ils n'acquiescent vraiment une signification que lorsqu'ils sont mis en scène dans un environnement crédible, avec une véritable fonction de transport. Sur le réseau 'La Baraque', j'ai es-

8. Sur la Place Lamartine se trouve une plaque tournante, de manière à ce que la loco circule toujours cheminée en avant.



sayé de mettre cette idée en pratique.

Ce réseau est constitué de quatre parties différentes et d'une gare fantôme réalisée comme 'black box'. Le tout s'étend sur une superficie de 300 cm x 180.

La première partie est l'amorce du trajet montagneux: on y reconnaît deux biotopes. Sur le sommet de la montagne, on trouve une zone rocheuse dénuée d'arbres, mais avec une flore alpine et de nombreuses fleurs typiques du Puy-de-Dôme. Plus bas, on peut voir une véritable forêt, mais il n'y avait pas assez d'espace pour y faire figurer une zone de transition. Par contre, les arbres à haute tige étaient nécessaires pour dissimuler l'arrière-plan à mi-hauteur.

La 2ème partie reproduit le village de La Baraque. Le tracé des voies sur cette partie est celui ayant existé dans le véritable village. Quelques maisons sont également basées sur des exemples existants dans le village ou dans ses environs immédiats. L'hôtel 'Col de Ceysat' existe vraiment (encore de nos jours) mais se situe loin du village (au début du col) et est devenu un restaurant: cet édifice est encore à peine reconnaissable. En outre, le village compte une belle église romane et grâce au nombre croissant de touristes, de nombreux magasins et des restaurants sont désormais présents.

La 3ème partie est formée par le plateau

d'Auvergne. Juste à la sortie du village, on trouve un cimetière et en face, une villa. Une partie de son jardin a dû être sacrifiée pour la route et le chemin de fer. Les restants des murs donnent une idée de la superficie d'origine de la parcelle. Après un champ de blé et une petite ferme, les premiers bâtiments annoncent la proximité de la ville.

Cette grande ville est Clermont-Ferrand, mais la 4ème partie de ce réseau ne reproduit qu'un de ses faubourgs. Le tram à vapeur a son terminus sur la Place Lamartine, juste devant le bâtiment de direction de la société du tramway. On trouve autour de cette place des grands magasins, mais les rues qui se trouvent à l'arrière forment un quartier un peu moins prisé.

Ce fut pour moi tout un art de raccorder chacune de ces quatre parties de réseau par des transitions réalistes, de façon à ce que ces paysages puissent aussi être admirés séparément, sans que la présence des autres ne soit considérée comme gênante. Prenez par exemple le plateau: à sa gauche débute le village et à sa droite, la ville, mais cela doit rester un plateau d'aspect convaincant. Et tout ceci, sur moins d'un mètre! Personnellement, je trouve le challenge réussi, mais l'appréciation finale est laissée aux spectateurs, évidemment...

Un parcours de reconnaissance

Prenons place à bord d'un parcours imaginaire avec le tram à vapeur entre Clermont-

Ferrand et le Puy-de-Dôme. Le point de départ est la Place Lamartine, sur laquelle se trouve l'imposant bâtiment de direction de la société exploitante. Outre le terminus du tram à vapeur, cette place est également le point de départ et d'arrivée d'un tramway électrique qui achemine confortablement les voyageurs du centre-ville ou de la gare SNCF vers le terminus du tram à vapeur, sur la Place Lamartine.

La loco à vapeur du tramway peut être virée sur cette place, grâce à la présence d'une petite plaque tournante. A l'origine, on en trouvait trois l'une à côté de l'autre. L'une d'entre-elles a été déplacée à la remise pour locomotives de La Baraque. J'ignore ce qui est arrivé à la troisième. Après avoir quitté Clermont-Ferrand, nous roulons sur un plateau. Dans le champ à gauche se trouve une petite ferme, tandis qu'à droite, on aperçoit des champs de blé et un cimetière. Après avoir passé à hauteur d'une majestueuse villa, les premières maisons de La Baraque apparaissent alors.

On trouve dans ce village une ancienne église romane, entourée d'habitations et de magasins. Le village revêt certainement une importance au niveau régional. Notre convoi partage la rue avec d'autres usagers de la route. A cette époque, on ne dénombrait que quelques charrettes et sporadiquement, la nouveauté du moment: un camion automobile... Grâce à une voie d'évitement disposée dans la rue, le convoi qui provient de





10



11



13



12

13. Le tram à vapeur est en route du Puy-de-Dôme vers La Baraque. La première partie de la descente se déroule à travers un paysage alpin sauvage fait de formations rocheuses, mais aussi d'une flore riche de fleurs rares. Quant à savoir si les troupeaux tiennent compte de cette rareté, la bergère en habit d'époque ne s'en soucie guère...

la montagne peut nous croiser ici. A droite, nous voyons le château d'eau. Un peu plus loin, on aperçoit alors la remise pour locos et voitures et derrière celle-ci, un petit parc à charbon et la plaque tournante provenant de Clermont-Ferrand.

Le voyage se poursuit en frôlant les maisons de La Baraque. Après les dernières maisons construites au pied de la montagne, le tram circule désormais en site propre, la voie étant équipée du fameux 3ème rail central. La loco et toutes les voitures sont équipées de roues horizontales qui assurent une adhérence supplémentaire à la traction pour la loco et au freinage pour tous les véhicules. C'est rassurant, car la déclivité est relativement importante, allant jusque 13 %. Et pourtant, la petite loco remorque deux voitures (au maximum) vers le sommet de la montagne, grâce au dispositif Hanscotte. La

présence de ce 3ème rail central ne s'interrompt qu'aux croisements avec une route. Au début du trajet, on dénombre encore de nombreux arbres, mais rapidement, le paysage s'éclaircit. En route vers le sommet, on peut voir une gardienne de troupeaux en habits traditionnels, qui ramène ses bêtes vers le village. Et voici le terminus en vue, du moins pour notre voyage imaginaire, car sur notre réseau, il est caché dans une petite gare fantôme.

En réalité, le sommet du Puy-de-Dôme et la Place Lamartine constituaient les deux terminus de cette ligne, mais pour le réseau modèle, un petit truc a été imaginé. Le tram peut surgir sur la Place Lamartine à travers une 'black box' et derrière le bâtiment de direction, via la plaque tournante. La boucle est ainsi bouclée et le tram peut tourner sans fin sur le réseau. Grâce à la possibilité



14

de croiser à La Baraque, un trafic fréquent est ainsi possible, dans les deux directions. Et ceci constitue en tous cas un 'must' pour les spectateurs d'une exposition. Le tram électrique termine toutefois dans la 'black box': il navette automatiquement. Ceci n'avait pas été prévu sur mon plan d'origine, mais comme je l'ai déjà dit, un réseau évolue constamment au fil de mon imagination...

Les voies

Les voies sont issues de la gamme 'Elite' de la marque Tillig. C'est selon moi une des voies



15

15. Passage du tram à vapeur à La Baraque. En plaçant plusieurs groupes de maisons à l'avant-plan, beaucoup de points de vue ont été créés.



16

16. Pratiquement caché derrière la remise se trouve une petite plaque tournante et un parc à charbon. Nous sommes curieux de voir si vous reconnaissez le point de vue d'où a été prise cette photo...

les plus acceptables à l'échelle H0, qui présente des kits d'aiguillages à assembler très pratiques et d'un prix correct, tandis qu'en voie 'S', la hauteur des rails de 2,1 mm est idéale. Là où les rails et les aiguillages sont intégrés dans la chaussée, j'ai tout simplement utilisé des voies en H0, mais sur les sites propres, j'ai utilisé des traverses en bois sur lesquelles j'ai fixé les rails avec des petits clous Micro Engineer. Bien entendu, ces rails ont été peints en brun rouille tirant sur le noir et les traverses passées à la teinture pour bois. Ici aussi, il vaut mieux appliquer deux fines couches qu'une seule, trop épaisse. Ces voies reposent sur des bandes de 9 mm de multiplex. Les lacunes entre et à côté des voies ont été remplies de mousse de polystyrène plane. Cela produit un énorme désordre lors de la pose, mais ce matériau est facilement disponible, léger, relativement bon marché et souvent disponible comme déchet. Bref: un matériau idéal pour tout modéliste économe...

Les plaques tournantes sont de fabrication 'maison' et sont motorisées au moyen de petits moteurs électriques provenant d'appareils photo ou de caméras. Ces derniers sont commandés au moyen d'un bouton-poussoir disposé à l'avant du réseau. Grâce à un concept ingénieux de Maarten Schermij, l'enfoncement d'un de ces boutons-poussoirs est suffisant pour faire tourner la plaque tournante de quelques degrés vers la gauche, ensuite vers la droite. Un tour complet n'est pas possible, mais n'est pas nécessaire non plus. Tout ceci rend le tout bien plus facile et est très pratique. Bien que cela ne soit pas nécessaire vu la taille réduite de ce réseau, les locomotives et les aiguillages

sont tous commandés en mode digital au moyen d'une 'Lokmaus' Roco, d'une 'multi-maus' de la même marque et de décodeurs de fonctions Litfinski. Les simples décodeurs pour locos sont de marque Hornby.

Le matériel roulant

J'ai dû reconstruire les locomotives sur base de quelques dessins sommaires et de photos issues du livre 'Le train du Puy-de-Dôme'. Peu d'infos en réalité, mais sur base de ces dessins, j'ai quand même pu en estimer l'empattement entre les roues motrices et le diamètre de ces mêmes roues. Il s'agissait d'une loco à embiellage extérieur. En recherchant un modèle qui aurait pu servir de base pour cette loco, j'ai appris que la série 500/600 des NS reproduite par Roco constituait une excellente option: ce modèle présente des roues au bon diamètre et un bon empattement. J'en ai acquis deux et les ai transformées au moyen de l'embellage d'un modèle Piko de la série 86 de la DB. La différence entre la voie normale et la voie étroite a joué ici en ma faveur: les bielles motrices et d'accouplement en H0 ne semblent certainement pas trop épaisses, sur cette petite loco à voie étroite à l'échelle S.

Après que sa caisse ait été déposée, cette loco Diesel a été graduellement transformée en une énorme locomotive à vapeur, au moyen de plaques et de tiges de polystyrène. Le dôme est constitué d'un bouton de stylo. Quant à la seconde loco, elle n'était pas encore prête pour l'expo On TraXS.

Pour les voitures, il était clair qu'il s'agissait souvent de baladeuses, à savoir des

remorques ouvertes pour tramways. Mais où trouver de tels modèles réduits? Finalement et après beaucoup de recherches, j'en ai trouvé chez GME (Grizzly Mountain Engineering), un fournisseur aux Etats-Unis. Ce ne fut pas une mince affaire que de les recevoir, mais finalement, cela a réussi. Hélas: lorsque la première de ces baladeuses fut montée, il s'avéra qu'elle ne convenait pas pour une voie métrique, nonobstant les affirmations de leur fournisseur! Bon, ben... Il ne me restait plus qu'à les transformer. Ceci dit, ces kits à assembler étaient un bon exemple de ce qui constitue encore finalement un 'bon achat'. Ces voitures sont formées de fin triplex pour aéromodélisme et de styrène Evergreen. Cela se mit bien pour une fabrication 'maison' et d'obtenir ainsi des baladeuses d'aspect crédible derrière la petite locomotive. Par ailleurs, la composition est limitée à deux voitures derrière la loco, au cours de la montée.

Avec leurs parties courbées, les voitures fermées étaient plus difficiles à confectionner, mais cela a réussi aussi, au bout du compte. Les wagons de marchandises furent également réalisés en un tour de main; ils ont été confectionnés au moyen de styrène. Chez GME, j'ai pu en outre acquérir quelques charrettes paysannes à l'échelle 1:64ème; bien qu'elles soient destinées au marché américain, elles ne dépareillent pas dans cet environnement français...

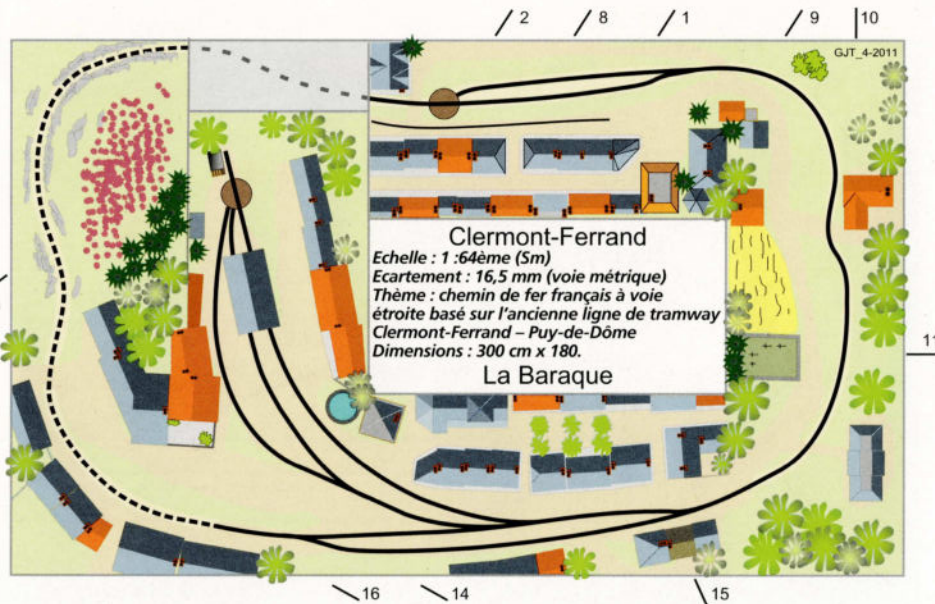
Les parcours d'essais

Dans mon garage, qui a été aménagé en atelier, je ne disposais pas d'assez d'espace pour installer 'La Baraque' dans sa totalité. Lors de sa construction, j'ai pu à peine associer deux

Le réseau illustre le lieu-dit de 'La Baraque': c'est de ce village que le tracé des voies a été repris. Au départ de La Baraque, la ligne court vers la gauche en direction du Puy-de-Dôme, à l'endroit où se trouve le rail central si typique. Vers la droite, la ligne court vers le plateau, en direction de Clermont-Ferrand. La ligne se termine dans cette ville, sur la Place Lamartine. En réalité aussi, c'était le terminus de cette ligne, où des trams électriques prenaient le relais.

de ses parties. Pour tester toutefois le réseau dans sa totalité, les meubles de la salle à manger ont été poussés sur le côté quelques jours avant la Noël 2010, les dernières voies ont été raccordées, les raccords électriques nécessaires réalisés, la question finale étant: "Cela va-t-il marcher?" Grand moment: la tension fut mise et... rien ne se passa, évidemment! Les rails étaient à ce point sales que pas un millivolt ne parvenait à la petite loco, mode digital oblige... Après une bonne dose de nettoyage, la multimaus indiqua 'La Baraque' et à la première commande émise - Rouler - la petite loco s'ébranla! Les aiguillages fonctionnaient également et pourtant, je n'étais pas entièrement satisfait: suite à l'intégration des aiguillages en chaussée, les aiguilles bougeaient péniblement. Pour leur motorisation, ce sont des moteurs d'aiguillage Conrad qui ont été utilisés, mais je vais toutefois les rem-

17. La remise de La Baraque avec à l'extrême droite, le réservoir à eau en béton.



placer par d'autres éprouvés, de marque Tortoise. Ce n'est pas une opération d'ampleur, mais cela n'était plus réalisable avant la tenue de 'On TraXS', et c'est ainsi que ce travail figure désormais en tête de la liste des travaux à réaliser dans l'avenir.

Et d'autres choses sont encore à réaliser sur ce réseau. En fait, 'On TraXS' était sa première sortie. A Utrecht, les voitures n'étaient pas encore idéales. Il apparut également que les attelages restaient calés dans les courbes, ce qui provoquait des déraillements. Ce problème a entre-temps été résolu, mais le tout ne me plaît pas encore tout-à-fait: je vais carrément reconstruire les voitures. Elles seront à la fois plus hautes et plus longues, pour for-

mer une image plus homogène avec la loco, d'aspect robuste. Actuellement, la différence est grande. Ensuite, la seconde loco devra encore être construite.

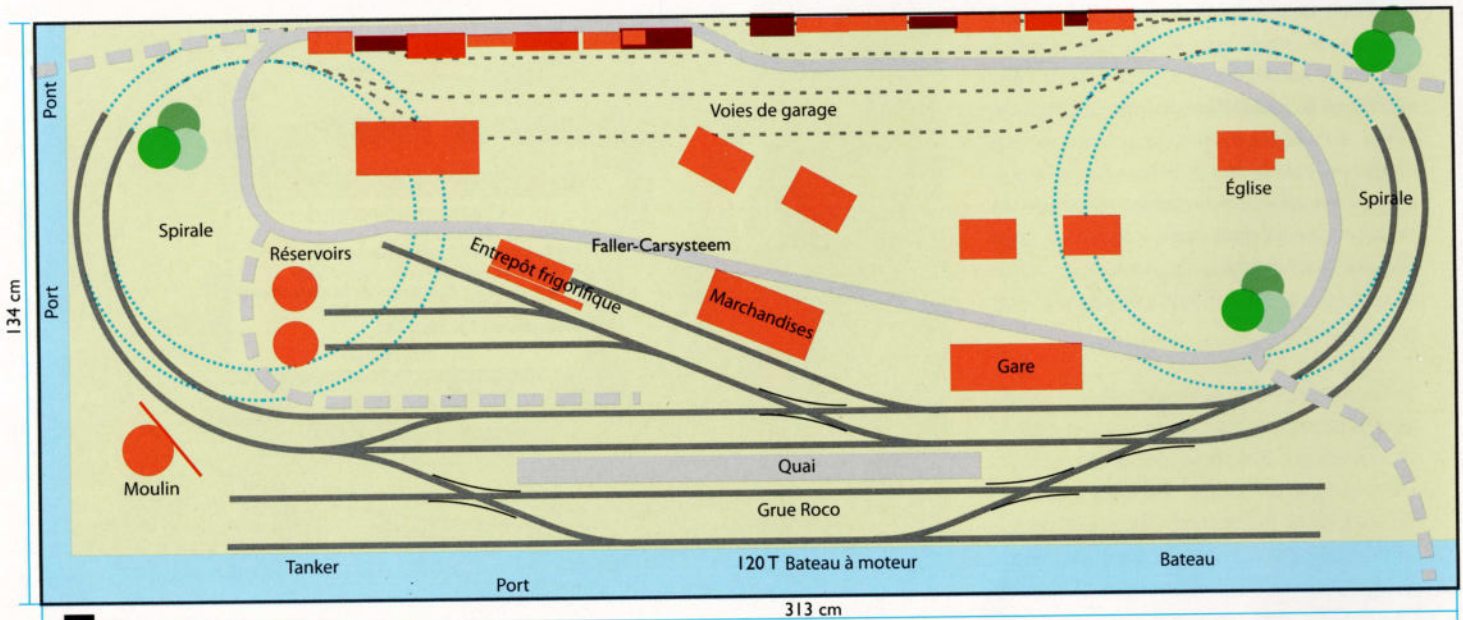
Je ne vais donc pas m'ennuyer prochainement. Dans le second article consacré à ce réseau, je vous raconterai alors comment les habitations ont pris forme et je vous détaillerai la finition du réseau, en vous donnant un aperçu complet.

Texte et réalisation du réseau: Hans Louvet
Photos du chemin de fer réel: Collection Patrick Cochet (de 'Photothèque63')

Photos du réseau et adaptations du texte: Gerard Tombroek

17





1

Harderhaven-Ermelo

Un réseau sur mesure

EN NOVEMBRE 2010, FRANK – UN LECTEUR DE HARDERWIJK (NL) QUI VOULAIT CONSTRUIRE UN RÉSEAU, MAIS N'ÉTAIT TOUTEFOIS PAS SATISFAIT DE SON PLAN DE VOIES – ME TÉLÉPHONA POUR ME DEMANDER D'EXAMINER SON PROJET ET DE LUI FILER L'UN OU L'AUTRE TRUC POUR L'AMÉLIORER. EN FAIT, JE PRÉFÈRE NE PAS LE FAIRE: UN PLAN DE VOIES EST QUELQUE CHOSE DE TRÈS PERSONNEL, DANS LEQUEL LE CONSTRUCTEUR EXPRIME SA PROPRE FANTAISIE ET DOIT POUVOIR SE FIXER LUI-MÊME SES LIMITES CONCERNANT CE QU'IL VEUT – OU NON – RÉALISER. FRANK RÉUSSIT TOUTEFOIS À ME CONVAINCRE DE L'AIDER ET N'ÉMET AUCUNE OBJECTION À CE QUE NOUS VOUS FASSIONS PROFITER DE NOS REMARQUES ET DE NOS SOLUTIONS.

Quelques jours après son coup de téléphone, je recevais donc une grosse enveloppe par la poste, contenant entre autre un plan que Frank avait déjà baptisé 'Harderhaven'. Cela suscita des commentaires de ma part, sans compter que nous nous demandions quelles avaient été les raisons de son choix et que voulait-il faire de son réseau. Pour commencer, sa profondeur : un réseau d'une profondeur de 135 cm offre de nombreuses possibilités pour le paysage, mais est très malaisé à construire et à entretenir. Raison pour laquelle nous conseillons en général de ne pas prévoir plus de 80 cm ou à tout le moins, que la voie la plus éloignée ne se situe pas à plus de 80 cm du bord du réseau. Mais ce qui nous frappa le plus était le fait que les voies avaient été posées de manière assez 'raide' et que la longueur utile des quais était d'à peine un mètre: c'est très

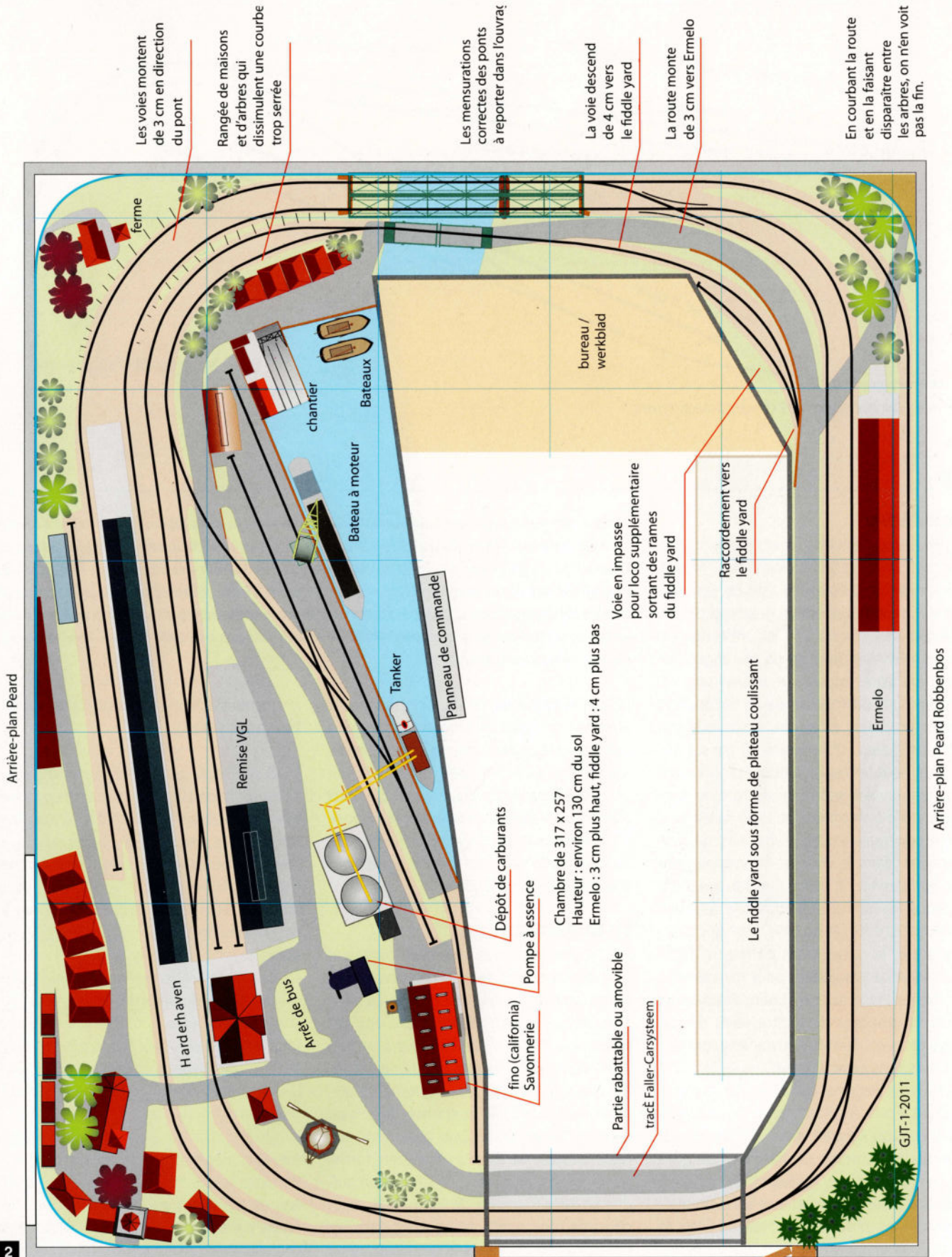
peu pour une ligne principale. En outre, le tracé des voies n'était pas logique partout. Un train qui par exemple vient de droite et entre en gare pour s'arrêter le long d'un quai ne pourrait plus réapparaître ensuite à gauche pour accomplir la même opération de gauche à droite! Un autre problème que nous avons détecté était que pour manœuvrer, il fallait le faire en empruntant les voies principales, alors que Frank avait déjà signalé qu'il trouvait intéressant que les convois puissent passer automatiquement le long de ces voies principales, tandis qu'un train de marchandises était en cours de manœuvres, au même moment.

Nous nous sommes également demandé pourquoi avoir utilisé des voies en colimaçon pour atteindre la gare fantôme, alors que cette dernière était prévue tout à fait à l'arrière. Une telle voie en spirale est une

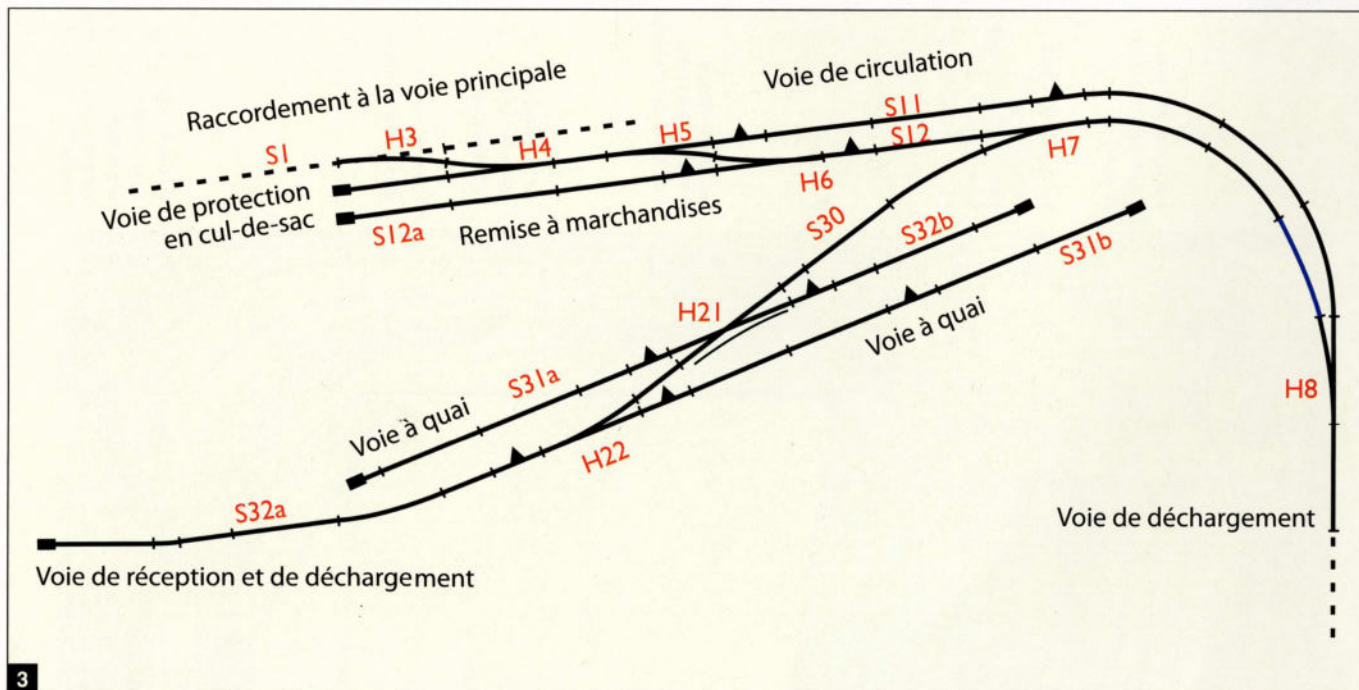
1. Le tracé des voies, selon Frank. Les voies à gauche et à droite descendent dans une double spirale en direction d'une gare fantôme. L'ovale gris à l'intérieur des voies est la piste pour le circuit 'autos' de la marque Faller.

contrainte supplémentaire pour les locomotives, qui s'usent plus, à cause d'un tel dispositif. De plus, les voies de garage étaient ainsi plus difficiles à atteindre. En cas de déraillement ou de détresse d'un convoi sur une telle voie, il vous faut à chaque fois faire un véritable numéro de contorsionniste pour arriver à l'endroit de l'accident! Nous nous sommes donc demandé pourquoi Frank n'avait pas laissé les voies de garage au niveau supérieur derrière l'arrière-plan, ce qui lui aurait épargné bien des misères... Et il y avait encore bien d'autres questions et remarques à faire, concernant par exemple la route pour un circuit de voitures, qui était assez (voire trop)... visible.

Après une longue conversation téléphonique, la question qui était depuis longtemps dans l'air, fusa: "Voudrais-tu m'établir un plan des voies pour mon compte"?



2 Le concept définitif du réseau 'Harderhaven-Ermelo', dans lequel la plus grande partie des souhaits de Frank ont été intégrés. Les bâtiments et les routes sont représentés sommairement. Leur emplacement exact se réalisera de préférence au cours du travail proprement dit, afin d'obtenir une composition optimale.



3

Les désirs

Il fut alors convenu avec Frank de lui rendre visite, afin d'examiner l'espace disponible et d'établir la liste de ses souhaits. La pièce disponible pour son réseau mesure 313 cm sur 257 et présente une grande fenêtre dans un de ses angles. Le long du côté opposé se trouve une armoire d'une profondeur de 33 cm qui doit rester en place; plus loin, on trouve encore un bureau d'au moins 90 cm sur 90. Concernant le réseau modèle proprement dit, Frank avait une fameuse liste de souhaits... Pour commencer, il lui fallait une ligne principale à double voie avec gare de passage, dans le style de l'ancienne gare de Harderwijk. Il fallait une longueur de quais suffisante pour y admettre deux automotrices doubles du type 'tête de chien'. En outre, la gare devait permettre suffisamment de possibilités pour manœuvrer, le thème étant le port. Enfin, Frank avait pensé à disposer de quatre voies de garage cachées, afin de pouvoir engager des convois supplémentaires.

Outre une énorme collection de matériel roulant, Frank avait acheté toute une série de pièces qu'il aurait voulu voir figurer sur son réseau, comme un bâtiment de gare Heljan, deux quais Auhagen, la remise à marchandises Artitec et une série de maisons de ville et de façades Holland Scale et Artitec. Pour décorer le port, quelques bateaux et un chantier naval Artitec avaient déjà été achetés, tandis que la grue portuaire Roco allait se faire une petite place sur un des quais.

Situé très haut sur la liste des souhaits, un

3. Les voies marchandises constituent un faisceau de garage de matériel. La base en est constituée par les voies S11 et S12 qui permettent les remises en tête de locomotives et les sorties du faisceau. La partie droite des voies de circulation S11 et S12 est très courte: ceci engendre des restrictions lors de l'accouplement de wagons. La partie droite peut être prolongée d'environ 20 à 30 cm en disposant les aiguillages H3-H4 plus vers la gauche et le bâtiment de la gare plus vers la droite, de travers dans la courbe. Frank ne trouva cela pas très beau et opta pour des voies marchandises plus courtes.

certain nombre de ponts, dont les ponts à arches de Roco. À côté de la remise à marchandises, une belle collection de camions 'Van Gent en Loos' allaient devoir se trouver une petite place, ainsi que deux autobus qui allaient circuler sur le dispositif 'Car system' de Faller. Ceci impliquait qu'une route continue devait également être intégrée dans le plan.

La transformation

Heureusement, Frank semblait conscient que des concessions allaient devoir être faites, suite à sa liste imposante de souhaits et à l'espace disponible. Dans cet espace de 313 cm sur 257, il y a en fait à peine de quoi installer une ligne secondaire à voie unique pour obtenir un réseau réaliste en H0 et encore, avec une gare en cul-de-sac et une gare fantôme. Nous serions partis d'un tracé en forme de 'U' avec quatre voies de garage en cul-de-sac dans l'armoire; le long de la paroi opposée, on aurait trouvé une gare en cul-de-sac de 75 cm de largeur, avec deux voies pour les trains de voyageurs et quatre pour les marchandises. La liaison entre la gare et les voies de garage aurait été maintenue à voie unique et serait passée au-dessus du bureau! Grâce à un tel tracé

en forme de 'U', la chambre serait restée bien accessible.

Mais ce n'était pas ce que Frank attendait et nous n'avons donc pas insisté. Pour rendre le réseau le plus optimal possible, nous avons proposé de le construire le long de toutes les parois de la chambre. Cela implique toutefois que les voies auraient été situées devant la porte et qu'elles passeraient à travers l'armoire disposée le long d'une des parois.

Le problème de la porte fut rapidement résolu. Cette dernière fut inversée, de façon à s'ouvrir vers le hall, et non plus vers la chambre. Pour éviter des cassures dans le chambranle existant, un nouveau chambranle a été posé et a servi de base pour une porte plus petite.

La modification de la paroi de l'armoire a été plus pénible, mais finalement, cette dernière a été très bien reconstruite. En lieu et place des supports continus, l'armoire a été scindée en retirant un morceau. Elle est devenue maintenant une armoire basse fermée, surplombée par une armoire supérieure à 30 centimètres. Pour l'occasion, Frank en a fait une vitrine pour ses modèles.

Le chemin était désormais prêt pour la

construction d'un réseau circulaire. Il faut dire que Franck s'est très peu opposé à nos propositions. L'inversion de la porte et la complète reconstruction d'une paroi d'armoire ne seraient pourtant pas des opérations vues d'un bon œil par beaucoup de monde...

Le concept

Le point de départ du tracé était une double voie principale de forme circulaire, surplombée d'une caténaire et s'étalant vers tous les côtés de la pièce, ainsi qu'un espace de manœuvre assez étendu. La gare d'Harderwijk a servi d'exemple et après sa traduction en H0, elle est devenue la gare d'Harderhaven.

Cette gare dispose de deux voies à quais d'une longueur de 160 cm et d'un site marchandises avec raccordement au port. En disposant cet espace de manœuvre à l'avant, les voies restent toujours visibles pour une intervention manuelle éventuelle. L'angle oblique du port procure une véritable profondeur au réseau. Les voies marchandises sont conçues de telle manière que l'on peut y manœuvrer sans gêner le trafic des voies principales. Il est donc possible de faire circuler plusieurs convois sur les voies principales de façon automatisée ou non, avec ou sans bloc

système, tandis que des manœuvres sont effectuées à la main sur le site marchandises.

À l'origine, l'idée était de prévoir quatre à six voies de garage dans l'armoire, mais au fil du temps, l'idée d'y construire une deuxième gare fit son chemin, en gardant Ermelo à l'esprit. Vu la profondeur réduite de l'armoire et le souhait de Frank d'intégrer le 'Car system' de Faller, Ermelo a été réduit à la portion congrue : il ne s'agit en fait que d'une halte avec voie d'évitement pour trains de marchandises.

Pour tout de même obtenir des quais suffisamment longs sur ce réseau fait de courbes et d'une superficie réduite, des courbes serrées ont été nécessaires, tandis qu'à Ermelo, des aiguillages courbes ont été posés. Là où c'était possible, les aiguillages ont été évités en voie principale, exception faite de l'aiguillage courbe gauche à Ermelo, dans la voie à quai en direction de la porte. À cet endroit – comme en réalité – les trains ne peuvent y circuler qu'à vitesse réduite.

Le 'fiddle yard'

En intégrant Ermelo dans l'armoire, les voies de garage initialement prévues disparurent de la liste des souhaits. Un nouvel endroit pour quelques voies de garage en cul-de-sac fut trouvé sous Ermelo. Ces

voies sont accessibles via une voie de sortie du site marchandises de Harderhaven. Vu la courte distance entre les gares, la différence de niveau maximale entre Ermelo et la plaque de base des voies de garage est à peine de sept centimètres. En outre, cette différence de niveau ne peut être atteinte

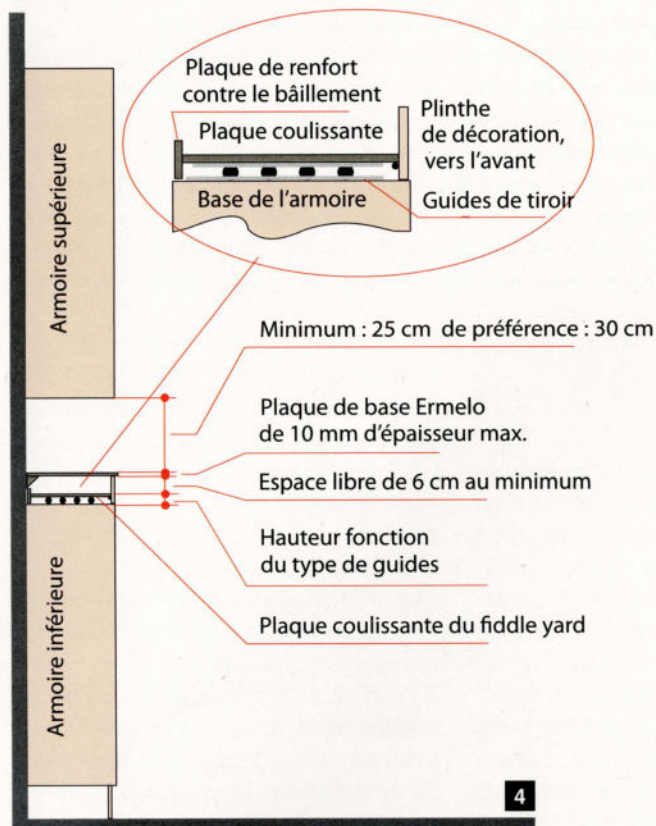
qu'en faisant monter les voies principales de trois centimètres en direction d'Ermelo et en faisant descendre la voie de réception – qui sert de voie de raccord – de quatre centimètres. Vu la hauteur limitée entre les voies de garage et la partie inférieure de la plaque de base d'Ermelo, le faisceau de garage a été conçu sous forme de plaque coulissante. La voie de sortie se raccorde à la première voie du fiddle yard, lorsque cette dernière est déployée. Il est donc impossible qu'un convoi ne fasse le grand plongeon...

Le nombre de voies de garage est fonction de la distance le long de laquelle le fiddle yard peut coulisser, ce qui détermine également la longueur des guides à utiliser.

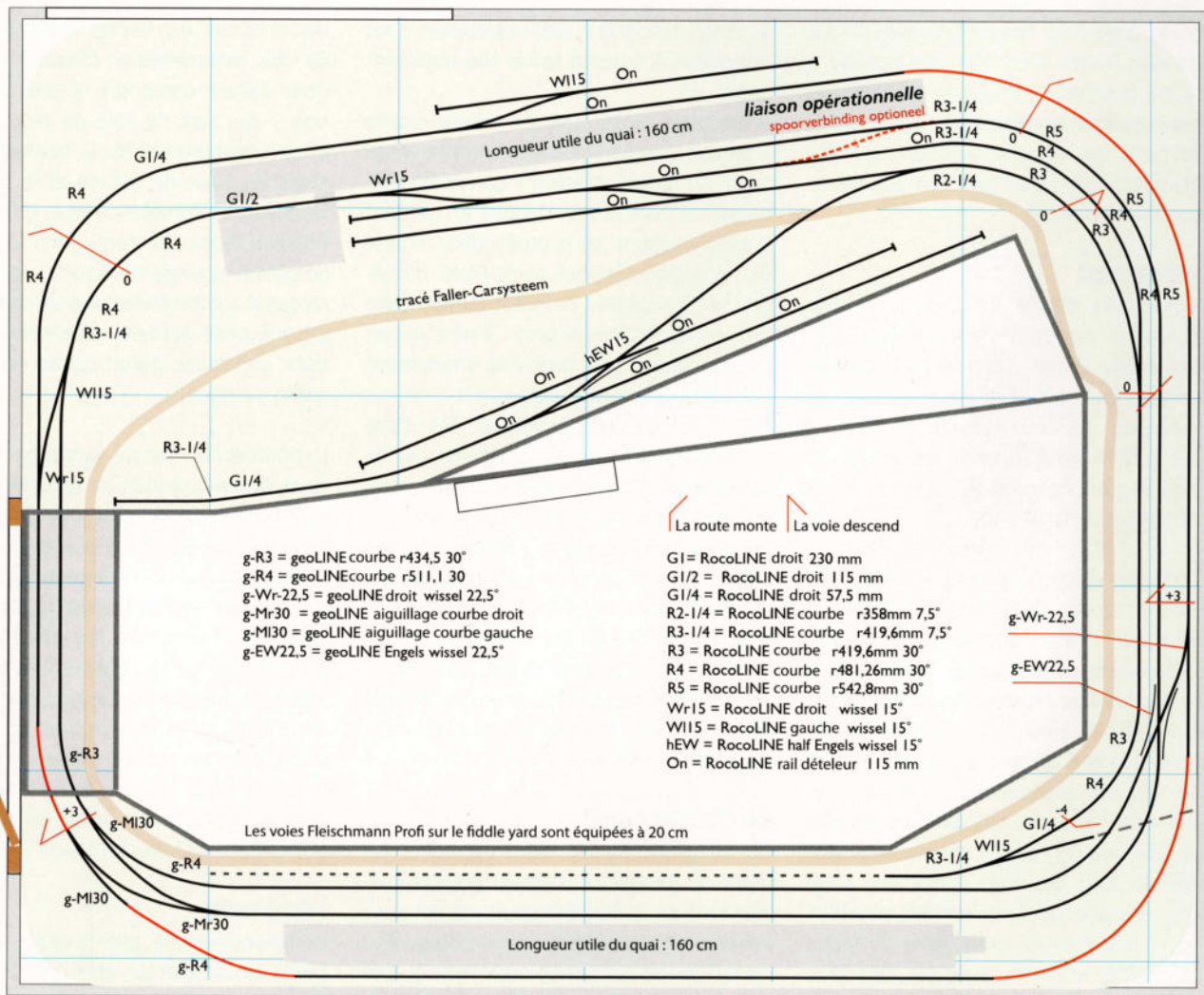
Comme les voies de garage sont en cul-de-sac, un train entrant verra sa locomotive enfermée. Raison pour laquelle une courte voie de garage est prévue à droite juste avant l'entrée du fiddle yard, sur laquelle deux locos au maximum peuvent prendre place, afin de sortir les rames garées dans le fiddle yard. La loco ainsi libérée peut alors sortir à son tour de la voie de garage pour se charger de son prochain convoi.

Les ponts

L'emplacement le plus logique pour les ponts nous semblait être devant l'ouverture de la porte, mais un des souhaits de Frank était d'installer ces ponts au-dessus du bureau. Ceci impliquerait que quatre ponts seraient parallèles l'un à l'autre: d'avant en arrière, un pont routier pour le 'Car system' de Faller, un pont sur la voie de sortie et les deux autres sur la ligne principale à double voie. Pour la ligne principale, on a pu utiliser les ponts à arc Roco, complétés chacun d'un pont d'approche. Grâce à ceci, un des souhaits de Frank était à nouveau exaucé. Pour disposer ces ponts à arc de façon horizontale, il fut toutefois nécessaire de faire débiter



4. La construction du fiddle yard. Les voies principales grimpent de 3 cm en direction d'Ermelo, tandis que la voie de sortie descend de 4 cm, de façon à ce qu'un espace de 7 cm soit créé entre les voies pour Ermelo et la partie supérieure du fiddle yard. La plaque sur laquelle Ermelo a été construit ne peut dépasser les 10 mm d'épaisseur et doit être rendue résistante sur une largeur d'au moins 160 cm. C'est possible en montant une latte de renfort sur toute la longueur de la paroi arrière. Pour faire coulisser le fiddle yard, des guides de tiroir doivent être utilisés. Il faut bien compter quatre guides très résistants. L'ensemble peut être rendu (en grande partie) étanche aux poussières en fermant le fiddle yard par l'avant par une plinthe. Pour pouvoir apercevoir les convois garés sur la première voie du fiddle yard, même pour un fiddle yard intégré, la plinthe devrait être mobile vers l'avant, au moyen de charnières d'une armoire-cuisine.



5

la rampe de Harderhaven menant vers les ponts dès la fin des quais. Ceci implique à nouveau qu'aucun aiguillage ne pouvait être prévu entre les ponts et le quai. Pour la voie de garage, un pont à bascule fonctionnel était disponible, tandis que deux anciens ponts hollandais Kibri livraient passage à la route.

La solution des quatre ponts juxtaposés l'un à côté de l'autre était quand même assez massive, à notre goût. Comme alternative, j'ai proposé de combiner le pont routier et le pont à simple voie. Pour des considérations d'ordre pratique, Frank a voulu maintenir les quatre ponts. Sur le plan des voies définitif, nous avons toutefois reproduit la solution avec le pont pour trafic combiné (routier et ferroviaire). Un inconvénient est toutefois que la rampe entre le pont et l'aiguillage vers le fiddle yard est très forte, mais les trains ne devraient pas y éprouver de difficultés. Au besoin, ils seront allégés en queue. La combinaison du 'Car system' de Faller et des voies ferrées sur le pont sera plus compliquée: nous devons reconnaître que

5. Le plan des voies 'Harderhaven' avec des voies Roco. La codification de la voie droite standard de RocoLine n'a pas été mentionnée, afin de rendre l'ensemble compréhensible. C'est pour la même raison que les codes n'ont pas été mentionnés auprès de chaque aiguillage. Mais le croquis est assez clair. Les rails flexibles sont dessinés en rouge. Le plan reprend une liaison supplémentaire comme option. Les trains de marchandises peuvent aussi quitter le site directement vers la droite. La longueur est toutefois réduite: jusqu'à l'aiguillage, il s'agit d'environ 100 cm. Sur le croquis, on a encore repris les quatre ponts l'un à côté de l'autre. La petite voie de garage pour les locomotives supplémentaires à proximité du fiddle yard est située dans ce cas sous les voies principales. Les voies du quai sont encore plus rapprochées que sur le plan définitif. Ces voies ont été écartées ultérieurement parce que la grue Roco était trop étroite pour enjamber deux voies.

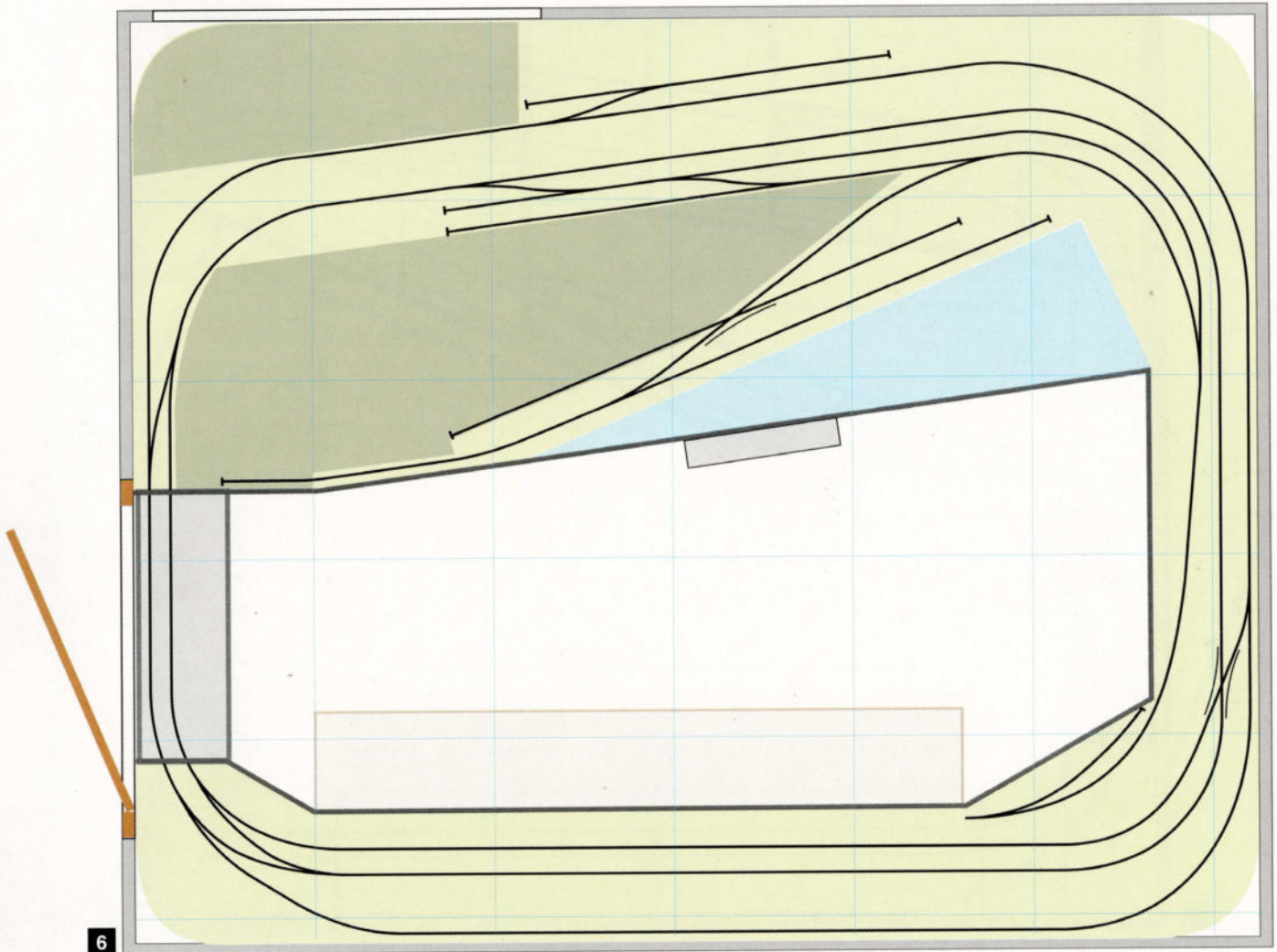
nous n'avons aucune expérience dans ce domaine...

Les rails

'Harderhaven' est réalisé au moyen de voies RocoLine, tandis que 'Ermelo' l'est avec des voies Roco GeoLine. Les deux reposent sur une assiette de ballast. Bien que les voies de Tillig ou de Peco par exemple soient beaucoup plus faciles à poser et que le résultat soit bien plus réaliste avec une assiette de ballast 'faite maison', Frank a préféré le matériel de voies Roco. La raison en est très simple, comme Frank l'explique lui-même: "Je ne me vois pas travailler avec des voies flexibles et po-

ser du ballast, car dans ce cas, le réseau ne sera jamais terminé". Ceci est également valable pour la pose de motorisations d'aiguillages sous la planche. Chez Roco, ces motorisations sont faciles à encliquer sous l'aiguillage dans le lit de ballast. Ceci étant, cet avantage peut s'avérer être un inconvénient: lors d'éventuelles avaries, l'aiguillage doit par exemple être démonté: c'est pénible et surtout peu plaisant, si le paysage est déjà posé!

A l'origine, seules des voies Roco GeoLine seraient utilisées, avec l'inconvénient présenté par les aiguillages à l'aspect 'jouet' de cette gamme, leur angle de déviation étant de 22,5°. Frank disposait toutefois



encore d'une belle réserve de voies et d'aiguillages RocoLine, bien suffisants pour la gare de 'Harderhaven'. Pour 'Ermelo', ce sont quand même des voies Roco GeoLine qui ont été utilisées, pour la simple raison que les aiguillages courbes de la gamme GeoLine sont d'un rayon 3 ($R = 434,5$ mm) et 4 ($R = 511,1$ mm), ce qui est de toute façon plus esthétique que les aiguillages courbes à lit de ballast de la gamme RocoLine.

Pour les voies sur le fiddle yard, ce sont des Profi de Fleischmann qui ont été utilisées. Vu que l'espace entre la plaque de base d'Ermelo et les voies sur le fiddle yard n'est que de six centimètres, on gagne 0,6 cm en hauteur en utilisant des voies Profi de Fleischmann par rapport à des voies Roco. Des motorisations sous planche ne sont pas nécessaires, les bosses de ces motorisations n'étant pas gênantes sur un fiddle yard.

La hauteur du réseau

Concernant la hauteur du réseau, nous avons beaucoup discuté. Frank voulait le

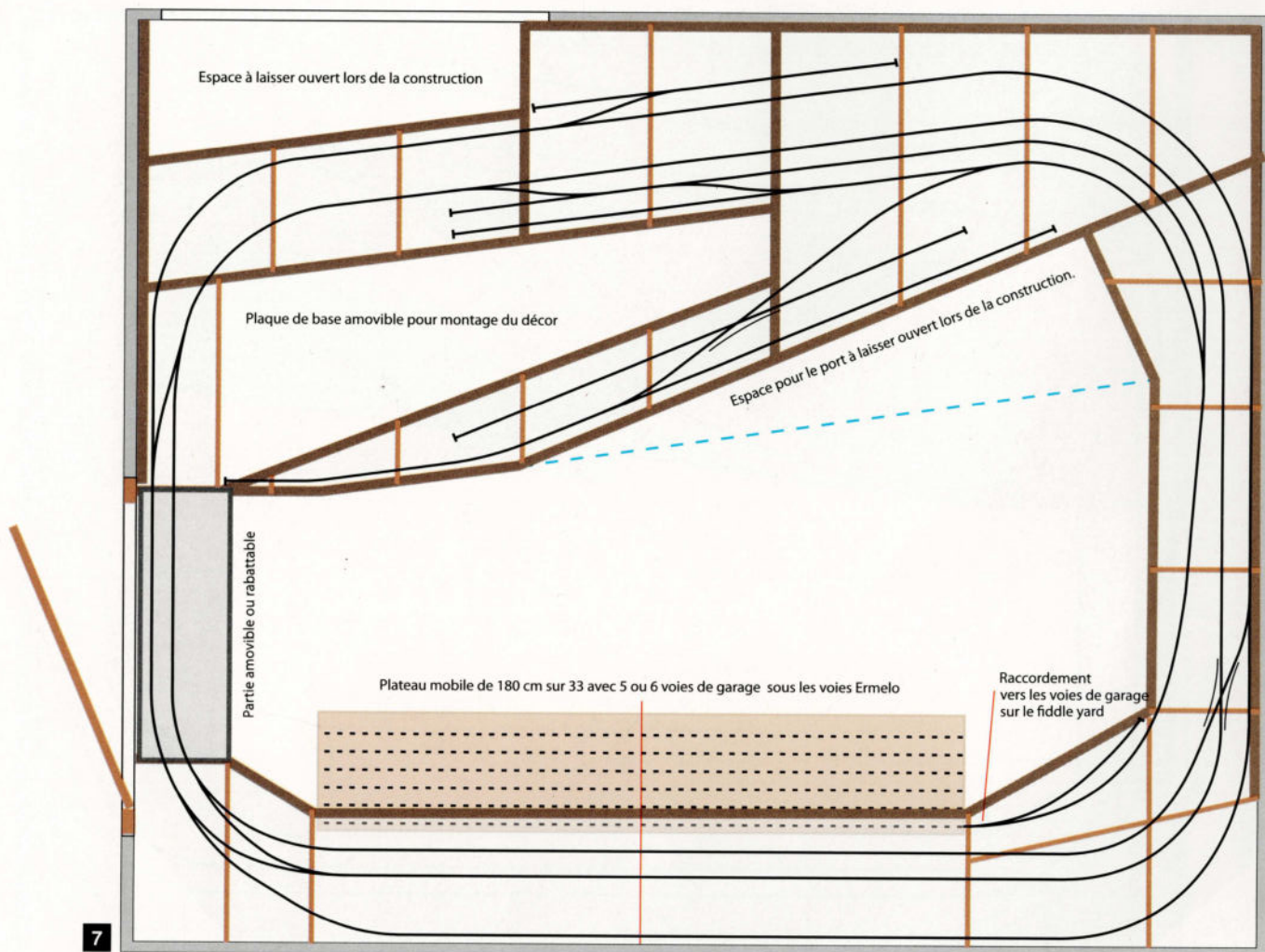
6. Des parties amovibles augmentent l'accessibilité du réseau lors de la construction ou de l'entretien. Les deux parties sombres et la partie bleue sont démontables, ces parties amovibles chevauchant la construction en lattes de la base, les fentes courant le plus possible le long des voies.

disposer à une hauteur d'environ 90 cm, pour qu'il ait une bonne vue d'ensemble sur le réseau en étant assis et qu'il aurait pu commander la marche de ses convois de sa chaise de bureau. Cet argument souvent utilisé pour justifier une hauteur basse d'un réseau tombe pourtant à plat. Dans la pratique, vous restez rarement assis, car vous êtes le plus souvent debout pour effectuer une opération sur le réseau. Et avec l'âge, il s'agit d'une occupation de plus en plus fatigante. Un réseau modèle sur lequel vous voulez faire circuler plusieurs trains simultanément, tout en manœuvrant, doit être commandé debout, ou alors, au départ d'un tabouret de bar. En disposant le réseau à environ 120/130 cm de hauteur par rapport au sol, il est bien visible en étant debout et paraîtra bien plus réaliste. En réalité aussi, vous regardez les trains, mais aussi les maisons depuis le sol, et plus rarement depuis un gratte-ciel...

Il est aussi facile de travailler sous un réseau disposé en hauteur, l'appareillage disposé en dessous étant mieux accessible. Dans ce cas, la disposition 'haute' de ce réseau donne comme avantage qu'il suffit de se baisser légèrement pour entrer dans la pièce. Dans la pratique, ce sera rare quand la partie 'rails' disposée devant la porte devra être démontée ou repliée afin de pénétrer dans la chambre.

Des 'ouvertures de service'

Un réseau ne pourrait en principe pas dépasser la profondeur de 80 cm, à défaut de quoi il devient très difficile d'accès. Par contre, le paysage présente mieux sur un réseau doté d'une certaine profondeur. Sur 'Harderhaven', il a été opté pour un réseau plus profond. Pour obtenir toutefois une bonne accessibilité lors de la pose des rails, de la construction du paysage et – plus tard – lors de l'entretien, un certain nombre d'ouvertures est souhaitable.



7. La répartition globale de la construction en bois de la base.

En premier lieu, l'étendue d'eau du port – avec ses bateaux – peut déjà être déposée. En outre, le coin arrière gauche, sa petite ville et la partie entre les voies directes en gare et les voies de déchargement sont amovibles. Ce sont des éléments dont il faut tenir compte lors d'une construction par lattes. En faisant courir les fentes des parties amovibles le plus proche possible des voies, elles peuvent se confondre en grande partie avec la voie et se remarquent moins.

Un grand avantage des parties amovibles est que l'achèvement de leurs décors peut se réaliser en un endroit facilement accessible, comme un bureau ou un plan de travail, par exemple. Vous y avez également accès depuis tous les côtés, dans une position de travail confortable. Il est ainsi possible par exemple de construire la petite ville d'Harderhaven comme un diorama distinct. Garder cette petite ville amovible présente en outre l'avantage que la fenêtre restera relativement accessible.

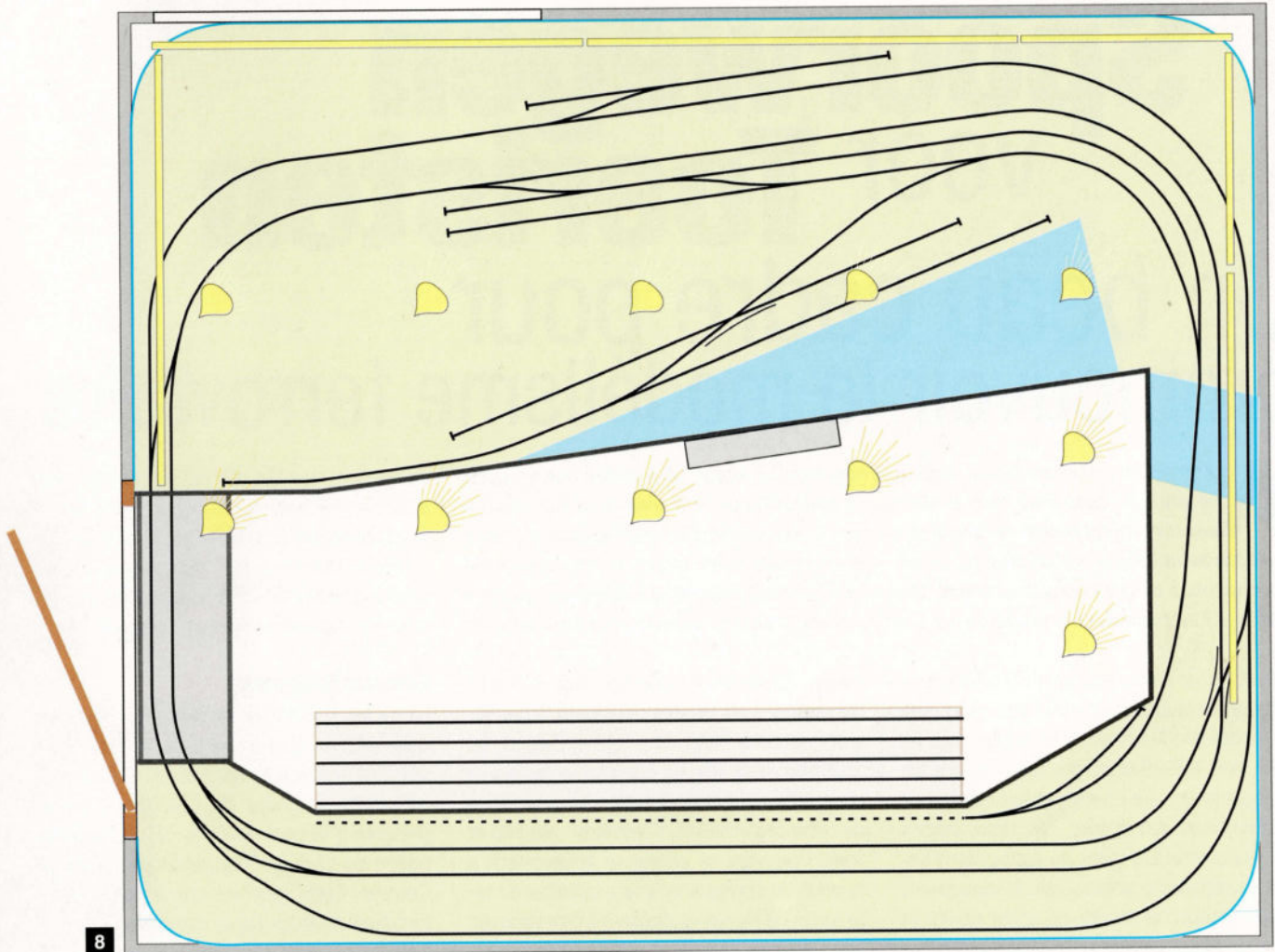
La construction du châssis

C'est l'option d'un réseau à poste fixe qui a été retenue, avec un châssis de construction fermée. Le principe est basé sur un châssis constitué d'assemblages en échelle, supportant une plaque de base. Pour le châssis, des lattes d'environ 50 mm sur 25 suffisent. La distance entre les lattes transversales varie entre 30 et 45 cm. Comme plaque de base, du multiplex de 9 mm d'épaisseur est conseillé. Un tel type de plaque ne se recroqueville pas lorsqu'elle est peinte ou collée sur une de ses faces. Les pieds servent en outre de renforts de coins. Pour les confectionner, des chevrons d'environ 27 mm sur 27 ont été utilisés. Une construction plus lourde n'est pas nécessaire, à moins que vous ne vouliez marcher sur votre plaque de base...

En principe, la construction est constituée (pour la partie sous 'Harderhaven') d'une latte le long des côtés et de quelques autres lattes – obliques par rapport aux voies – disposées selon la longueur de la

pièce. Pour obtenir une stabilité supplémentaire, des lattes en 'T' peuvent être façonnées, à savoir une latte verticale sur laquelle une latte horizontale a été posée. Sur les lattes en 'T' disposées dans le sens de la longueur de la pièce, des lattes transversales ont été posées. Ces lattes transversales reposent donc sur les lattes longues, et non entre ces dernières.

En libérant temporairement ces lattes transversales et en y disposant la plaque de base, le tracé des voies peut exactement être relevé et les éventuelles motorisations sous planche peuvent être repérées, de façon à éviter que voies ou motorisations ne coïncident à l'endroit d'une latte transversale. Après la détermination de l'emplacement définitif des voies et leur dessin sur la plaque de base, les contours de la plaque et les parties amovibles (les ouvertures de service) sont découpées. Après la découpe de la plaque de base, les lattes transversales peuvent être montées, tandis que la plaque de base est fixée.



8. Une proposition d'éclairage. Les tubes TL le long des parois et la commande séparée des deux séries de spots. Les spots de la rangée avant sont de 40 W, ceux de la rangée arrière 25 W. Tous les spots sont réglables en intensité.

La partie de la porte peut être rendue facilement amovible. Un complexe rabattable n'est pas nécessaire. Le bord avant du réseau est dessiné en lignes droites et en angles: ceci est facile lors du travail de menuiserie. Cela donne en tous cas mieux lorsque le bord du réseau épouse le tracé des voies et ceci vaut également pour l'éventuelle frise surplombant le réseau.

L'éclairage

Un bon éclairage est constitué d'un éclairage latéral, qui évite que des ombres ne tombent sur l'arrière-plan, ainsi que d'un éclairage qui agit depuis l'avant du réseau. Il est donc important pour cette raison que le faisceau de lumière soit tel que toutes les ombres des bâtiments, des arbres, etc. soient dirigées plus ou moins dans la même direction. Ceci peut être obtenu en plaçant un spot tous les 50 cm environ, ces projecteurs étant dirigés vers le réseau. Vu la profondeur du réseau, deux rangées de spots seront nécessaires, la 1ère étant garnie de lampes à 40 W et la seconde de

lampes à 25 W: des lampes économiques ou des Leds donneront les meilleurs résultats. Pour l'éclairage de l'arrière-plan, une rangée de tubes TL disposée derrière une petite frise suffit.

En rendant l'éclairage de ces spots réglable, on peut obtenir une ambiance vespérale ou nocturne, pendant laquelle l'éclairage des rues et de l'intérieur des maisons donne un meilleur rendu. Dans ce cas, l'éclairage par tubes TL et les spots peuvent être commandés séparément, par groupes.

Une belle façon de présenter un réseau est d'utiliser une frise derrière laquelle l'éclairage sera monté, les regards des visiteurs étant littéralement guidés vers le réseau. Ceci veut dire une frise lumineuse se situant à 40/50 cm au-dessus de la partie supérieure du réseau. Dans cette situation spécifique, le danger existe que la partie restant libre pour circuler ne devienne très réduite, suite d'une part aux armoires hautes et d'autre part à la frise lumineuse disposée de l'autre

côté. Une seule belle rangée de spots suffira sans doute dans ce cas.

En conclusion

Il existe autant de concepts de réseaux qu'il existe de modélistes. Pour aboutir au concept final de 'Harderhaven', pas moins de cinq projets différents – dont certains avec variantes – ont été élaborés. Après que Frank ait fait son choix, le concept a chaque fois dû être adapté à ses nouvelles exigences: finalement, c'est un total de 25 plans qui a été dessiné! L'armoire a été reconstruite, la planche posée et des parcours d'essais ont déjà eu lieu. L'un dans l'autre, cela nous aura coûté presque cent heures avant que le plan définitif du réseau ne soit sur la table. Frank est désormais à la tâche, aidé en cela par quelques amis habiles. Et ne vous en faites pas: lorsque son réseau sera achevé, il nous le fera savoir!



Spoorwegen voor Toeristen

Un beau cadre pour promouvoir le modélisme ferroviaire

AU COURS DU WEEK-END PASCAL DERNIER, L'ATTENTION DU PUBLIC DÉAMBULANT SUR LA DIGUE DE MER À BLANKENBERGE ÉTAIT ATTIRÉE PAR LA PRÉSENCE D'UN PETIT TRAIN À VAPEUR VIVE QUI ALLAIT ET VENAIT DEVANT LE CASINO DE LA VILLE. LE BUT DE CETTE ATTRACTION ÉTAIT D'ATTIRER UN MAXIMUM DE TOURISTES D'UN JOUR AU CASINO, NON PAS POUR Y JOUER, MAIS Y VISITER L'EXPOSITION INTERNATIONALE DE MODÉLISME FERROVIAIRE 'SPOORWEGEN VOOR TOERISTEN' ('CHEMINS DE FER POUR TOURISTES') ET Y ADMIRER DES RÉSEAUX BELGES, NÉERLANDAIS, FRANÇAIS, ALLEMANDS ET BRITANNIQUES.

C'était déjà la 8ème fois que Filip Gadeyne et Stephan Gelaude organisent cette exposition de modélisme ferroviaire (qui se tient tous les deux ans à Blankenberge) avec un entrain toujours intact. Cela se ressentait nettement lorsque vous rencontriez ces deux larrons dans une des trois salles du casino dans lesquelles cette expo se déroulait. Ils racontaient à qui voulait l'entendre qu'après quelques jours de repos, ils se remettraient rapidement en route pour... organiser le prochain show, dans deux ans! Mais cela ne dépend pas d'eux: si une 9ème (voire une 10ème) exposition devait être organisée, cela dépendra de l'administration communale de la ville, dont le 1er échevin, Ignace Lauwagie – qui est lui-

même un éminent collectionneur de trains miniatures – est un des principaux organisateurs de cette expo, ainsi que le Service du Tourisme de la ville de Blankenberge, qui se charge de l'importante partie administrative de cette organisation. C'est ainsi que Filip et Stefan peuvent se consacrer entièrement à la prise de contacts et à la recherche de réseaux et de dioramas destinés à être exposés. Leurs critères lors de la sélection de ces réseaux sont très simples, mais aussi très stricts. Pour pouvoir entrer en ligne de compte, ils doivent être entièrement achevés, pourvus d'un bon éclairage et d'un arrière-plan. Ils doivent en outre avoir pu voir ces réseaux de leurs propres yeux. Tant du point de vue des

dimensions que des thèmes représentés, Filip et Stefan recherchent la plus grande variété et essayent lors de chaque exposition de présenter à Blankenberge quelques primeurs, c'est-à-dire des réalisations qui n'ont pas encore été vues auparavant en Belgique.

Les participants

Parmi les 18 réseaux et dioramas présentés cette fois, on pouvait admirer ainsi quelques véritables primeurs, comme ce réseau français d'une longueur de près de 22 m représentant la gare de Coutras (en Gironde), œuvre du Club de Modélisme Ferroviaire de Coutras. Cette gare est une importante bifurcation entre les lignes Bordeaux – Paris et Bordeaux – Lyon, disposant en outre d'une gare de triage avec bosse de débranchement, ce qui permet le triage des trains de marchandises. Le réseau modulaire 'Karlsberg' en N de l'association 'Eisenbahn und Modellbahnfreunde Coburg e.v.' était à peu près aussi long; ce club très actif ne possède pas moins de quatre réseaux différents, dont 'An der Kuste' réalisé en 0e et que l'on a pu admirer à la récente expo 'On TraXS'.

1. 'Brig-Visp-Zermatt Bahn', un réseau en H0m d'inspiration suisse, construit par Ed van Heeswijk, Paul Minten, Chris Tubee, Pierre Orbons et Fredy Coenen.

1





2 & 3. *'La jeunesse, c'est l'avenir' ou encore 'La valeur n'attend pas le nombre des années' sont des proverbes qui peuvent s'appliquer pour 'Achterbosch', le réseau à l'échelle On3 de René Ceulemans.*

4. *'Beautiful British Columbia' d'Evan Daes. Faire circuler un convoi d'une longueur de 4 m sur une voie en cercle d'une longueur à peine plus importante, tout en faisant disparaître ce convoi... un certain temps: il faut le faire!*

A Blankenberge, les fidèles lecteurs de cette revue pouvaient également découvrir quelques réseaux ayant fait l'objet d'une description dans ces colonnes, comme le magnifique 'Durllesbach', de l'association allemande 'Freunde Der Eisenbach Burscheid e.v.' Depuis sa description réalisée dans

5. *'Coutras': les trains venant de Paris et de Lyon ont été arrêtés, le temps de cette photo. Essayez un peu de faire ça en réalité...!*

6. *Evan Daes lors de son exposé sur la construction de paysages.*

7. *Alain Janmart avait tapissé quasi tout le hall de l'expo avec sa belle collection de photos de trains et de trams, et la commentait à la demande...*

TMM, la ruine du château a effectivement été remplacée, comme son président Erich Walle nous l'avait annoncé. Qui prétendra encore qu'un réseau modèle peut être totalement achevé? On pouvait également admirer les réseaux 'Janakpur Railway' et 'Post 7', que vous connaissez sans doute depuis la tenue

notre Concours de mini-réseaux de 2010, ainsi que 'Maredval', dont la description de ce vicinal ardennais a été publiée dans le TMM n° 102.

Autre réseau qui vous a déjà été présenté: 'Hezelpoort' de Loek Bronkhorst, une ambiance citadine et un viaduc ferroviaire 'anno 1927' de Nimègue scrupuleusement reproduits, avec les fameux cyclistes aux jambes en mouvement! Cet effet n'est hélas pas visible au moyen de texte et de photos... Mais les touristes qui sont venus jeter un coup d'œil à l'exposition n'en croyaient pas leurs yeux. Et c'est justement ce que Filip Gadeyne et Stefan Galaude – les deux concepteurs de cette exposition – se fixent comme objectif: le public doit pouvoir découvrir quelque chose sur un réseau modèle donné, ou doit être surpris



8. Le garçonnet sur le vélo vient de passer sous la 'Hezelpoort'. Il faut s'appeler Loek Bronkhort pour être capable de réaliser un vélo fonctionnel... à l'échelle H0!



9. 'Hospital Gates': ce sont les petits détails et les scénettes bien proportionnées de ce réseau en fine-scale de 7 mm qui le rendent si réaliste.

par une scénette. C'était certainement le cas sur 'Peterseck', qui recelait une quantité de petites scénettes mobiles. Il s'agit de l'une des créations de Pemoba, que l'on rencontre pratiquement à chaque exposition. Beaucoup de ces surprises étaient aussi visibles sur le diorama 'trams' en H0 'Reinbergere Strassenbahn Betriebe': sur ce réseau d'inspiration allemande de 3,5 m de longueur, on ne dénombreait pas moins de 300 figurines Preiser, tandis que 200 lampes y étaient intégrées!

Evan Daes avait créé la surprise – d'un tout autre genre – avec son train de quatre mètres de long circulant sur son réseau circulaire 'Beautiful British Colombia' et dont la circonférence avait à peine la même longueur... Amusant à voir: après le passage du dernier wagon, le public attendait avec impatience le retour du train, en regardant... en sens inverse. Logiquement, si un convoi est quasi aussi long que le cercle sur lequel il tourne, la locomotive devrait en effet très rapidement réapparaître, non? Comme cela durait

plus longtemps, certaines personnes se dirigeaient rapidement à l'encontre du convoi, pour voir... où il restait calé. Le truc? Vous l'aurez compris: le convoi accomplissait un premier tour visible, suivi d'un second, caché dans les montages...

Pendant que son train 'faisait des ronds', Evan donnait volontiers des explications sur la construction du paysage. Evan fait depuis peu partie du groupement 'PAJ-modelbouw', les initiales étant celles de Patrick Dalemans, Alain Vandergeten et Jan Nickmans. Un autre fidèle de cette équipe est Guido Duchâteau, qui participe aux expositions lorsque cela s'avère nécessaire. Patrick avait amené à l'expo son diorama en voie 1 'Rust Roest' et une rotonde pour voie 1. Avez-vous la moindre idée de la taille d'une telle rotonde, à l'échelle 1:32ème? Le petit réseau 'Monica' à l'échelle N – qui était par ailleurs exposé dans la même salle – aurait pu facilement y trouver place à l'intérieur! Dans cet état d'esprit, le diorama 'Schatjes op zolder' d'Alain en est un

exemple. Après l'avoir exposé à On TraXS', Alain a poursuivi la décoration de son mini-réseau. Jan Nickmans – le 'J' de PAJ-modelbouw – avait amené pour la dernière fois son réseau suisse 'Margaaz': il va maintenant le transformer pour en faire un réseau à poste fixe chez lui, à domicile. C'est la raison pour laquelle nous l'avons photographié de long en large et qu'il sera bientôt décrit dans ces colonnes.

'Margaaz' était l'un des deux grands réseaux suisses exposés, le second étant 'Brig-Visp-Zermatt', de l'association de modélistes Midden Limburg et qui était également reproduit à l'échelle H0m, tout comme 'Margaaz'.

Pour les adeptes de la voie 0, le 'O-forum' était présent avec un stand d'information et un mini-réseau en 0e assez parlant: 'Achterbosch', grâce auquel René Ceulemans

10. 'Karlsberg' du club 'Eisenbahn und Modellbahnfreunde Coburg e.v.': c'est rare de voir un si beau réseau en N!





11. Le petit réseau 'Monica' à l'échelle Z était à vendre.

12. Qu'est-ce qu'Alain Vandergeten est-il bien en train de penser...?

13. 'Margaaz' de Jan Nickmans: les chemins de fer rhétiques au sommet de leur gloire...

montrait qu'il était possible de reproduire un réseau complet sur une superficie d'à peine 50 cm sur 180 (et un fiddle yard de 50 cm). Le réseau en voie 0 d'inspiration USA de Paul Schraepen était plusieurs fois plus grand que le dernier cité, avec ses dimensions de 20 m sur 8. On pouvait surtout y voir circuler de très longs convois. Dans ce domaine, le réseau britannique 'Hospital Gates' construit en voie de 7 mm (voie 0) était son opposé: tant le plan des voies que l'exploitation des 'East Riding Finscale modellers' étaient axés sur les manœuvres, avec toute sorte de matériel de seconde main. L'histoire veut qu'il s'agisse d'une petite ligne privée posée spécialement pour desservir une institution psychiatrique – d'où le nom de ce réseau – et qu'elle se situe au cours des années 1944/45.

Le réseau 'Trois-Ponts' de Mattias Vermeulen avait quant à lui une position particulière, tant au propre (car il était installé sur un podium) qu'au figuré, car le bâtiment de la gare



– résultant du montage d'un set découpé au laser devant être mis bientôt sur le marché – n'était pas encore achevé. Dans ce cas précis, cette situation était toutefois acceptable, car Mattias était invité avec sa firme: 'Train Technology'. C'est effectivement un point auquel Filip et Stefan restent attachés: lors de chaque exposition, une firme belge est invitée à exposer ses réalisations. Ce qui en fait aussi une véritable exposition est le fait qu'il n'y ait pratiquement aucun stand commercial. Bien que... Afin de quand même donner l'occasion aux touristes d'acquiescer un souvenir de cette exposition, on y trouve toujours l'un ou l'autre stand de vente présentant une large gamme d'articles de modélisme ferroviaire. Des livres et des DVD étaient également en vente et enfin, les associations s'étaient vues attribuer un podium, pour faire leur 'réclame'.

Une véritable galerie-photos de trains et de trams avait à nouveau été aménagée dans la cage d'escalier par Alain Janmart. La première opération que ce conducteur SNCB (maintenant retraité) effectuait était de nettoyer à fond le pare-brise de sa loco, afin d'obtenir un meilleur résultat lors qu'il... photographiait en conduisant! D'autres photos prises du 'plancher des vaches' étaient également exposées: les spectateurs n'avaient qu'à lui poser des questions à leur sujet pour qu'il leur réponde avec l'enthousiasme qu'on lui connaît...



14. C'est un petit train à vapeur vive qui se chargeait d'attirer les promeneurs sur la digue vers l'intérieur de l'expo!

Enthousiasme, collégialité... C'est ce que l'on a pu ressentir, au cours de cette huitième exposition internationale de modélisme ferroviaire 'Spoorwegen voor Toeristen'. Nul doute que cela aura aussi contribué à intéresser plus d'un touriste à ce bel hobby, à Blankenberge!

Texte & photos:
Gerard Tombroek



Un château d'eau industriel



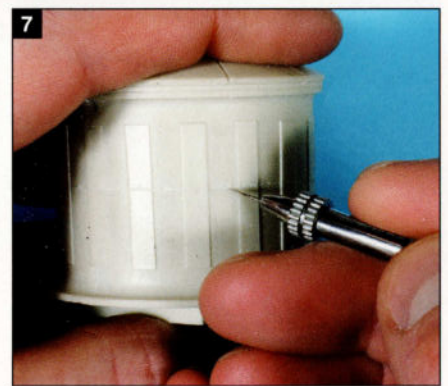
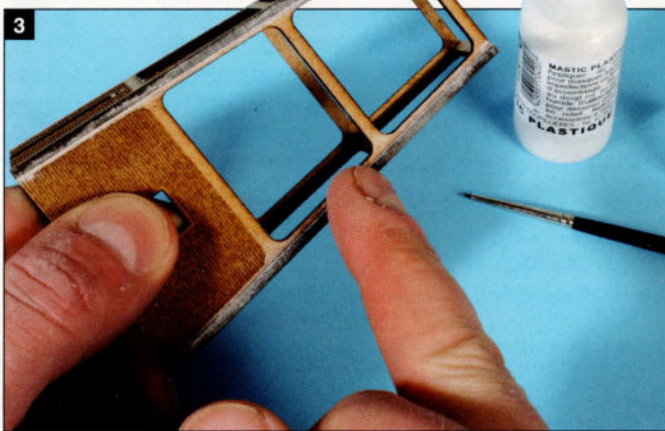
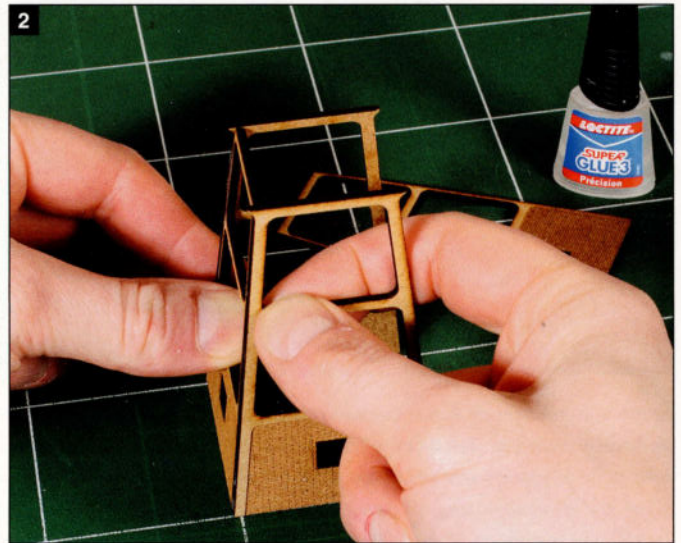
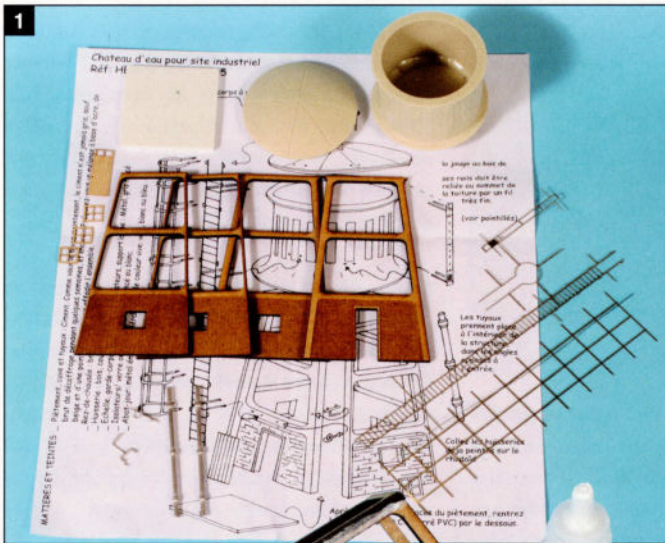
IL Y A MAINTENANT PLUSIEURS ANNÉES, LA PETITE FIRME 'ATELIER DEBELEM' SORTAIT CET INTÉRESSANT KIT D'UN CHÂTEAU D'EAU EN BÉTON SOUS LA RÉFÉRENCE HB 02, CE TYPE D'OUVRAGE POUVANT FIGURER DANS QUASIMENT TOUTES LES ENCEINTES D'USINE. ON PEUT MÊME PRESQUE DIRE QU'AVEC LES CHEMINÉES, C'EST UN DES ÉLÉMENTS 'VERTICAUX' LES PLUS CARACTÉRISTIQUES DU PAYSAGE INDUSTRIEL. SI L'ON SOUHAITE SIMULER AVEC JUSTESSE UN TEL ENVIRONNEMENT, IL EN DEVIENT PRESQUE INCONTOURNABLE... ENTRE PARENTHÈSES, SOUVENONS-NOUS À CE TITRE DU FAMEUX CHÂTEAU D'EAU QUE L'AMI JACQUES LE PLAT AVAIT COMMIS POUR SA BOULONNERIE 'WISS', SUR LE DIORAMA 'BONS BAISERS DE FERBACH'...

Pour en revenir à cette maquette, nous allons voir comment tirer parti de celle-ci en lui apportant quelques petites transformations ou modifications, avant d'engager une peinture puis une patine 'standard' pour suggérer quelques altérations sur les matériaux... Etape par étape, suivez-nous pour ce séquençage en images.

Photo 1: Après le déballage des différents éléments composant la maquette, je commence par un repérage soigneux de ceux-ci, car la notice ne donne aucune indication quant à la chronologie à respecter pour le montage. Je vais donc essayer de procéder de manière logique pour vous aider au mieux lors de cette opération... Libre à chacun cependant d'agir en suivant un autre cheminement...

Photo 2: Je commence en premier lieu par m'occuper du piètement constitué par les quatre faces en photo-découpe de bois (du MDF). Afin d'effectuer l'assemblage dans de bonnes conditions, je me suis placé sur une surface parfaitement plane, en l'occurrence un tapis de coupe, ce dernier permettant – avec son quadrillage – d'effectuer une juste mise en place des éléments entre eux. Remarquez ici que j'utilise de la colle cyanoacrylate afin de pouvoir travailler les éléments 'soudés' plus rapidement que si j'avais utilisé une colle néoprène, par exemple.

Photo 3: Les quatre faces assemblées, les interstices aux jointures sont comblés. Pour ce faire, j'utilise du mastic plastique à l'eau Prince August



P400 appliqué patiemment au pinceau fin dans les lignes de joints, puis lissé avant séchage complet avec l'index humidifié à l'eau claire. Bien entendu, on pourra utiliser du Putty de Tamiya ou bien encore de l'enduit à l'eau, si l'on ne dispose pas de ce type de produit...

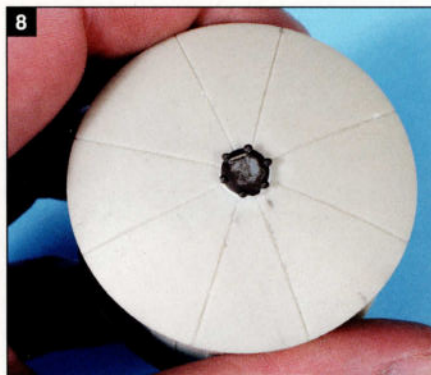
Photo 4: Ce travail fait, la toiture (une pièce carée en PVC) est mise en place, puis masticuée de la même façon après collage à la cyanoacrylate. Le soubassement fin prêt, l'intérieur est entièrement obscurci à l'aide de peinture acrylique noir mat très couvrante Lefranc et Bourgeois appliquée rapidement au pinceau brosse plat et large. L'embase du château d'eau mise de côté, je passe maintenant à la préparation de la cuve en résine.

Photos 5 & 6: Le dessous présentant quelques irrégularités dues au moulage, je commence tout d'abord par un sérieux ébavurage de cette partie en utilisant un scalpel équipé d'une lame ciseau pour 'récupérer' un semblant de planéité... puis le maximum de matière ayant été ôtée, j'égalise la surface sur du papier abrasif grain 100 pour terminer sur du grain 360, ceci en effectuant des mouvements circulaires sur la section d'abrasif. Ces opérations terminées, la partie supérieure de la cuve est mise à son tour ébavurée, collée puis jointée.

Photo 7: Suivant l'état de vétusté recherché et en prenant comme référence des situations réelles, j'ai simulé quelques craquelures sur la cuve pour

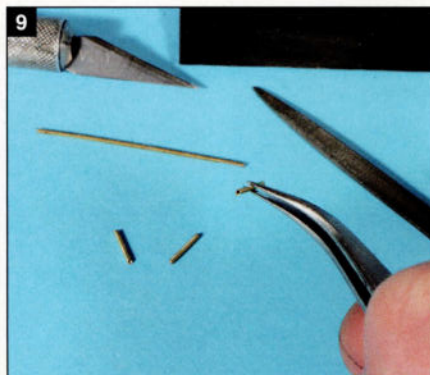
lui donner éventuellement un côté plus ancien au ciment vieillissant. Sur ce modèle, les altérations sont reproduites par enlèvement de matière à l'aide d'une pointe d'aiguille bien affûtée. Ces fissures vont me permettre ultérieurement d'imiter des coulures de calcaire blanches assez caractéristiques sur ce genre d'ouvrage... A ce titre, reportez-vous en fin d'article pour mieux visualiser ces effets sur les édifices réels.

Photo 8: Afin d'être tout à fait réaliste, l'apport d'un trou d'homme équipé d'une trappe métallique de visite au sommet de la cuve m'est apparu incontournable. Assez paradoxalement, ce détail n'a pas été rapporté dans le kit. Pour reproduire cet élément de toutes pièces, j'ai dé-



coupé une rondelle de 8 mm de diamètre dans de la carte plastique de 0,8 mm d'épaisseur. Sur celle-ci, j'y ai apposé une trappe de visite récupérée sur un vieux wagon citerne acheté d'occasion, une section de fil de maillechort de 4/10 mis en forme restituant la poignée permettant l'ouverture.

Photo 9: Pour terminer à ce stade des travaux préparatoires, trois 'trop pleins' sont en dernier lieu fabriqués dans du tube en laiton de 1 mm de diamètre. Ces petits détails placés dans des trous effectués tous les 50 mm apporteront une touche de réalisme supplémentaire à cette partie de l'édifice.



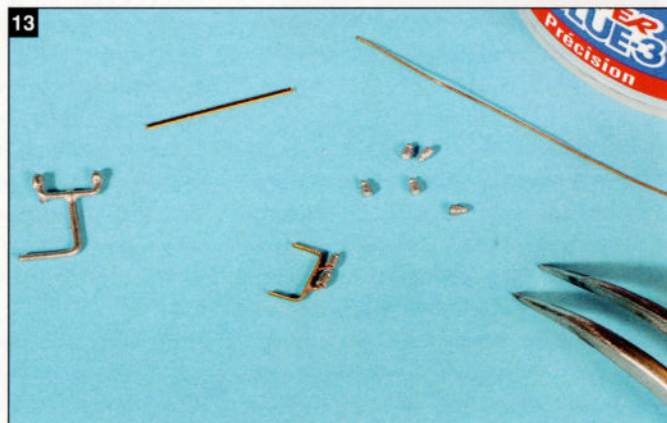
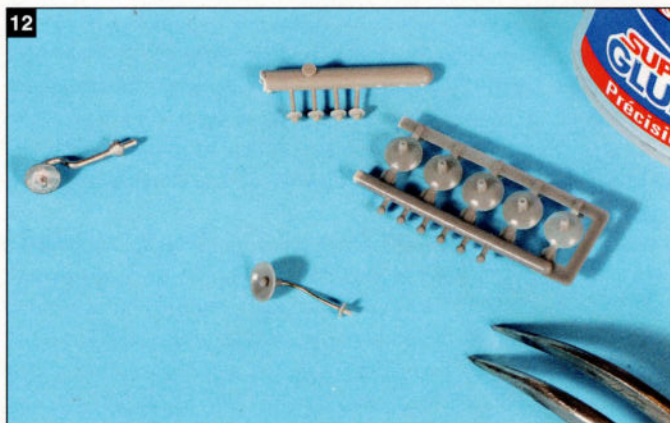
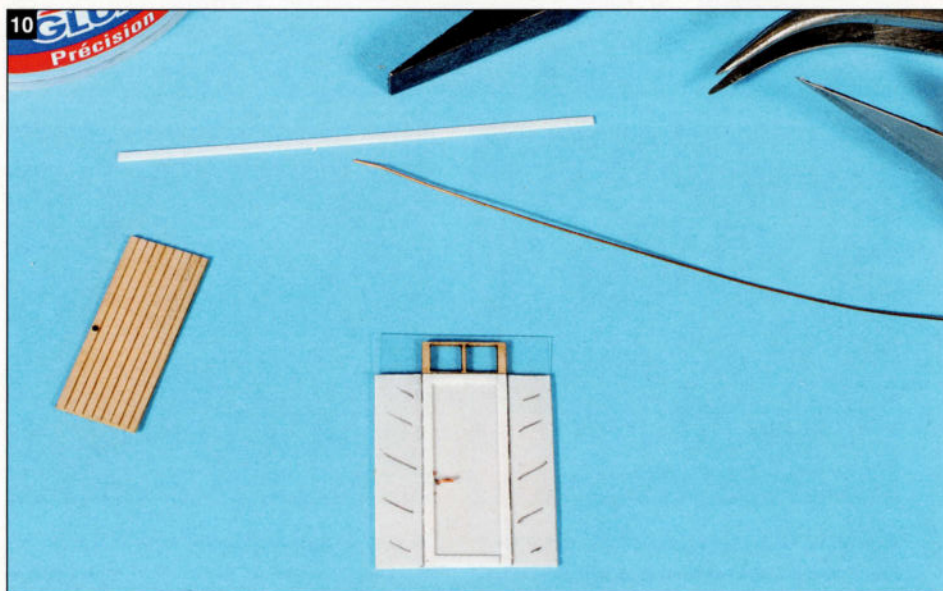
Photos 10/11: Les éléments de la partie supérieure du château d'eau prêts, je passe maintenant à la préparation, voire au remplacement de certains équipements venant détailler le soubassement. Là encore, libre à vous d'utiliser les éléments livrés avec le kit ou de me suivre dans ma démarche pour adjoindre plus de finesse à l'ensemble. Je commence donc ici par la porte d'accès en bois à laquelle va succéder une porte métallique assez sobre, comme on peut en trouver souvent en réalité et qui donnera un cachet plus industriel à l'édifice. Après avoir noté les cotes de la porte originelle (sans la partie supérieure vitrée), j'ai reproduit cet équipement à l'aide de carte plastique de 0,5 mm et de bandelettes Evergreen 102.

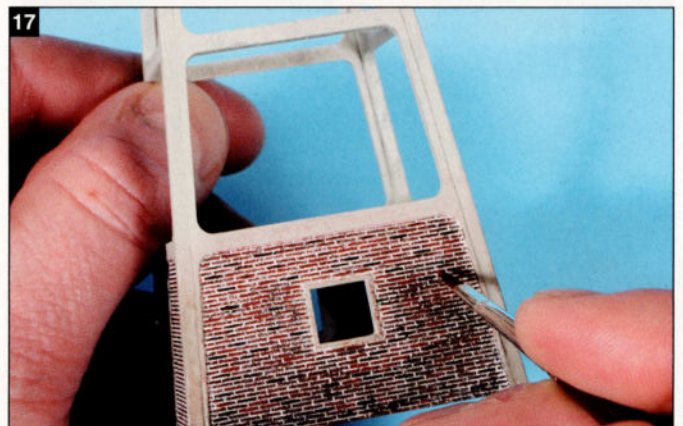
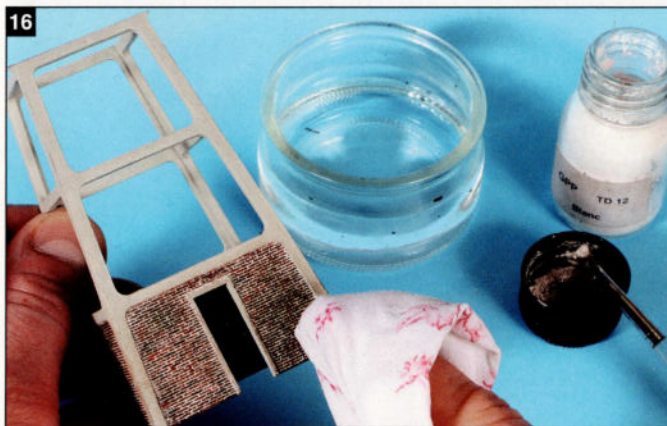
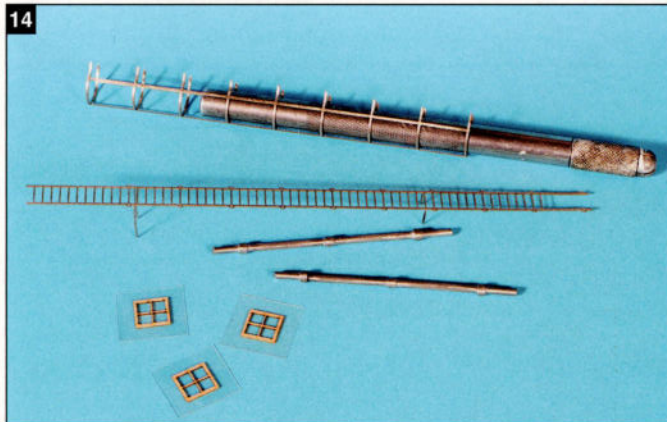
Pour coller au modèle original, j'ai désolidarisé la partie supérieure vitrée de la porte en bois pour l'adjoindre à cette construction libre, une section d'Altuglas de 0,12 mm d'épaisseur faisant office de vitrage. Pour finir, j'ai adjoint à cette porte une poignée créée en fil de cuivre 3/10 aplati à la pince et collée à la cyanoacrylate.

Photo 12: Je continue les améliorations en construisant une nouvelle console avec son abat-jour. Pour ce montage, je fais appel à un gros boulon avec rondelle Grandt Line (le boulon arasé au tranchet, la forme de la rondelle simulera l'embase de la console), du fil de maillechort de 4/10 mis en forme et un abat-jour Grandt Line auquel on peut adjoindre ou non une ampoule.

Photo 13: Pour parachever ces petits travaux, la console équipée de ses isolateurs est également remplacée par un assemblage personnel en profitant des superbes isolateurs en métal blanc produits par Railway. Ceux-ci sont montés sur une console en 'U' réalisée en plat de laiton de 0,5 mm de large, récupérée sur une planche de photo-découpe.

Photo 14: Ces éléments en 'scratch' une fois





construits, je poursuis de manière 'lambda' la préparation des éléments restants : les tuyaux sont d'abord retaillés à 61 mm puis ébavurés soigneusement ; ensuite, les fenêtres sont équipées de leur vitrage et l'échelle est raccourcie de 5 mm dans sa partie basse. Pour terminer, le garde-corps est également recoupé (j'ai ici enlevé 26 mm) pour être finalement mis en forme autour d'un cylindre de 8 mm de diamètre.

Photo 15: Les opérations de peinture peuvent ensuite commencer. Je commence tout d'abord par passer deux sous-couches successives de peinture glycéro gris pâle Humbrol sur l'ensemble du piètement en médium, afin que celui-ci puisse recevoir par la suite les teintes définitives, sans les 'absorber'. Après séchage définitif, les briques sont mises en couleur à l'aide de peintures acryliques Talen's Terre de Sienne brûlée et 'rouge anglais', auxquelles j'ajoute une pointe de noir mat pour obtenir de multiples nuances brossées sans ordre précis sur les reliefs des briques, avec un pinceau brosse plate.

Photos 16 / 17: L'ensemble encore humide, j'utilise dans la foulée de la terre à décor blanche qui sera tamponnée sur la maçonnerie puis - après avoir ôté l'excédent en soufflant doucement dessus - nous incrustons le reste de poudre dans les joints à l'aide de l'index. Afin de dégager le relief des briques, j'emploie ensuite un petit bout de chiffon propre et humidifié à l'eau claire, frotté



délicatement sur la surface. Facultativement, vous pourrez souligner plus fortement certaines briques à l'aide de peinture 'rouge anglais' ou noire, comme je l'ai fait présentement à l'aide d'un pinceau brosse fin.

Photo 18: Cette partie achevée, les surfaces en ciment vont être traitées. Pour imiter cette ma-

tière sur une surface lisse avec le plus de justesse possible, nous avons utilisé un mélange de deux teintes de peintures Humbrol: $\frac{3}{4}$ de 28 et $\frac{1}{4}$ de 119. Afin de donner un léger aspect granuleux à la surface, je tamponne la peinture avec un vieux pinceau brosse jusqu'à ce que la surface soit complètement sèche et ainsi donner un aspect 'peau d'orange'.

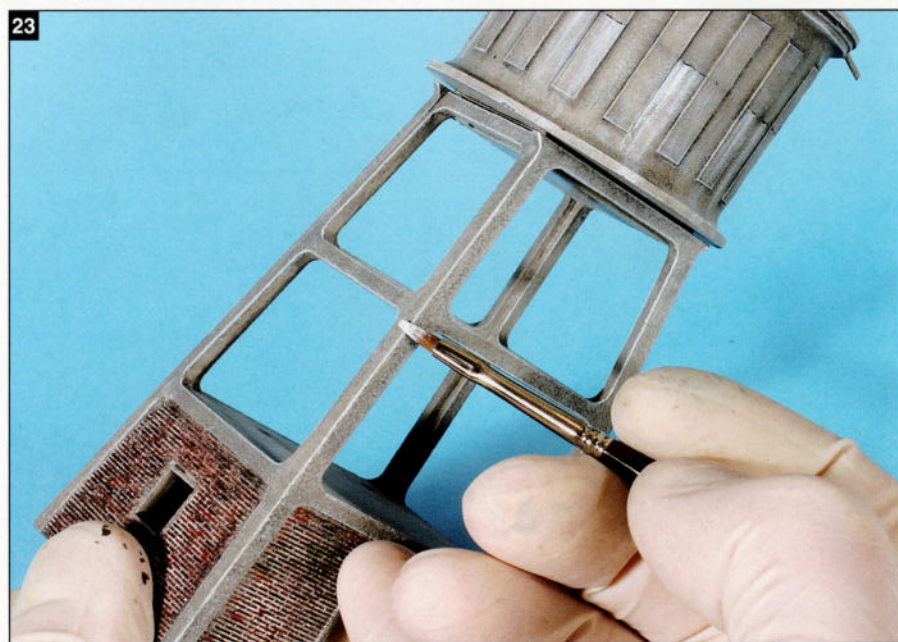
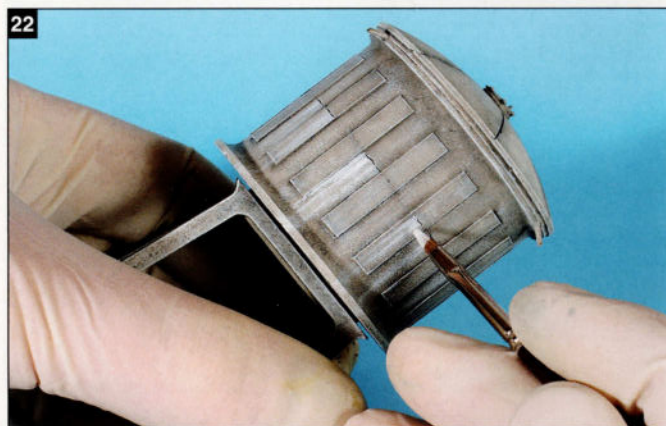
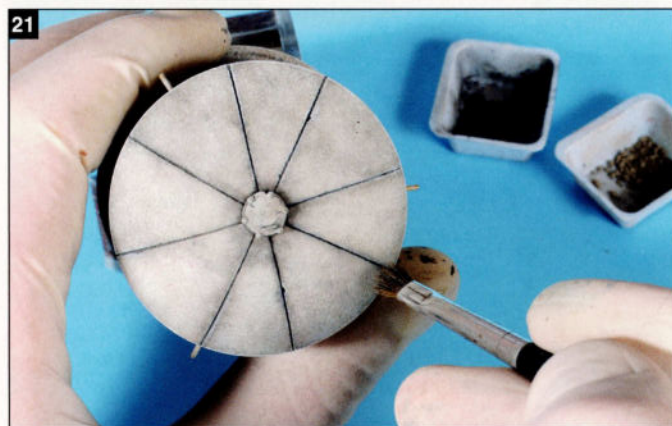
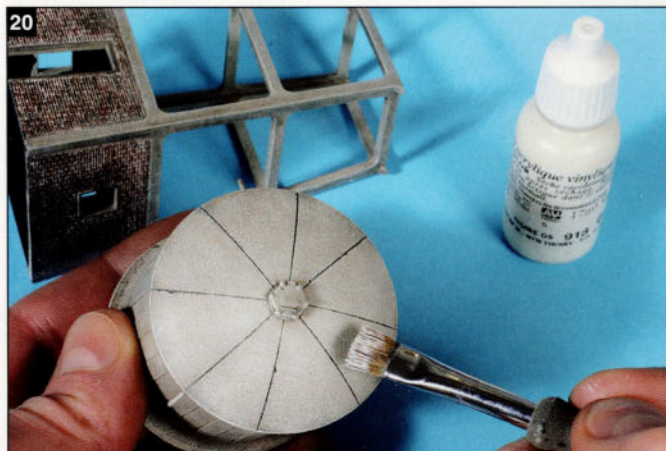


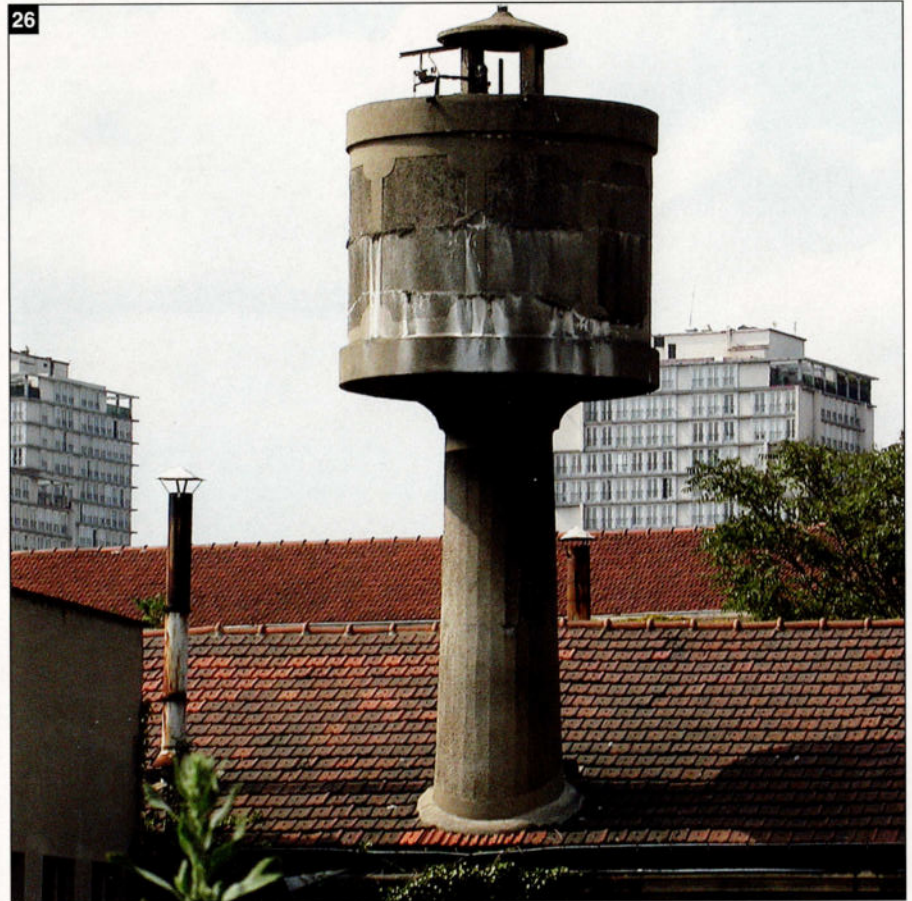
Photo 19/20: Dans un deuxième temps, un jus de tonalité gris très foncé est passé sur l'ensemble à l'aide d'un pinceau brosse 'usé/bombé'. Pour cet exercice, j'emploie des peintures acryliques Le-franc et Bourgeois 'gris coquillage' et 'noir mat' mélangées entre-elles pour obtenir cette couleur de lavis... puis une fois ce jus complètement sec, je poursuis la patine en effectuant un léger brossage à sec avec de la peinture acrylique 'ivoire' pour simuler le délavage prononcé, mais également pour faire ressortir l'aspect granuleux.

Photos 21 / 22: Afin d'enrichir cette couleur de fond, j'opère ensuite à l'aide de pigments gris moyen et ombre naturelle déposés puis brossés à sec et estompés dans la masse à l'aide d'une vieille brosse plate. Pour parachever le travail de patine sur ces parties en ciment, et notamment sur la cuve, j'ai essayé d'imiter les couleurs blanchâtres de calcaire émanant des craquelures, comme on peut les observer en réalité. Ici, j'utilise de la peinture acrylique blanche 'tirée' de haut en bas avec une petite brosse fine, pour



obtenir ce résultat.

Photos 23 / 24: Pour terminer la présentation, j'effectue en tout dernier lieu un brossage à sec sur les parties saillantes et les arêtes, pour faire

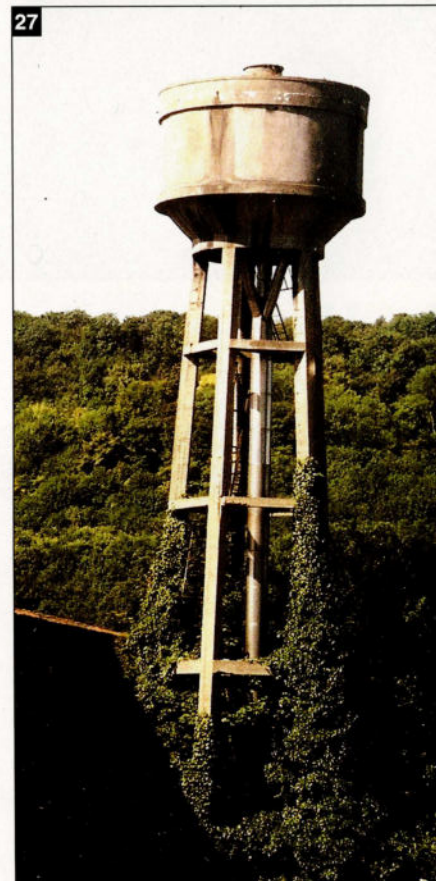


ressortir plus franchement celles-ci. Cette opération sera menée avec la même peinture utilisée précédemment, celle-ci ayant l'avantage de sécher très rapidement (ce qui permet en plus traiter la maquette sous toutes les coutures, sans temps de pause). Il ne me reste plus maintenant qu'à mettre en couleur les différents détails, en respectant les recommandations de la notice, ou bien en donnant à ceux-ci une patine plus marquée... En ce qui me concerne, j'ai bruni chimiquement les éléments en photo-découpe avant de les mettre en place définitivement, porte et consoles ayant été vieillis à l'aide de jus et de pigments : le modèle est enfin (presque) prêt et pourra aller rejoindre son emplacement...

Légendes réelles

25/26/27/28: Comme à l'accoutumée, une bonne documentation réelle est toujours fortement utile... Même si les modèles photographiés sont parfois loin d'être identiques à la maquette reproduite, il n'en reste pas moins que certains effets dus au vieillissement sont universels et pourront nous servir grandement lors de nos travaux de peinture...N'hésitez donc pas à photographier et à stocker une documentation diverse pour une utilisation future.

Regroupés ici, quelques vues de châteaux d'eau, parfois implantés de manière assez spectaculaire dans des sites industriels, que ce soit des



laiteries, des filatures, etc. On remarquera de manière assez systématique la présence des coutures de calcaire sur les cuves.

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier





De Stolberg vers **Steinheim**

NOTRE APPEL LANCÉ DANS UN RÉCENT ÉDITORIAL N'EST MANIFESTEMENT PAS RESTÉ LETTRE MORTE. PLUSIEURS LECTEURS NOUS ONT ENVOYÉ SPONTANÉMENT DES PHOTOS DE LEUR 'EMPIRE FERROVIAIRE' DISSIMULÉ DANS LEUR GRENIER OU DE LEUR DIORAMA SUR LEQUEL ILS SUENT AVEC APPLICATION... DANS CE NUMÉRO, NOUS DONNONS LA PAROLE À DIRK BONNE, QUI APRÈS PLUS DE TRENTE ANNÉES DE PRATIQUE DE MODÉLISME FERROVIAIRE, NOUS FAIT UNE DESCRIPTION DE CE QUI SERA SANS DOUTE SON TOUT DERNIER RÉSEAU MODÈLE...

Le début

Comme pour beaucoup d'entre-nous, le début est arrivé avec la Saint-Nicolas. Lorsque j'avais huit ans, je reçus une petite locomotive électrique Märklin accompagnée de trois 'boîtes à tonnerre' en fer-blanc et d'un petit passage à niveau en métal dont les barrières se relevaient joyeusement lors du passage

d'un wagon de grande longueur... En réalité, il s'agissait plus du hobby de mon père, grâce auquel il pouvait assouvir ses frustrations de jeunesse. A l'âge de la puberté, j'avais déjà perdu tout intérêt pour les chemins de fer, mais quelques années plus tard, je fus fasciné par les grosses locomotives à vapeur qui circulaient le long de la Moselle. Ce fut le début

d'un nouvel intérêt pour le rail, à la fois renouvelé et plus constant.

La situation

Mon réseau modèle actuel présente un paysage d'été allemand, situé dans la région frontalière avec la Belgique, à la fin des années soixante. Auparavant, il s'agissait d'une région germano-suisse, mais suite à mon intérêt grandissant pour les impressionnantes locomotives Diesel belges – surtout sur le tronçon frontière Montzen – Aachen, toutes les caténaires ont été déposées et le matériel suisse qui y était déjà présent – à crémaillère ou funiculaire – fut mis de côté!



Le paysage

Par le passé, la mode en modélisme voulait que l'on installât sur le réseau tout ce que l'on trouvait de beau, sans autre forme de procès: des châteaux, des fermes, des petites usines, des gares, etc. Sur le mien, on trouvait même

un circuit de course Faller et un stade de football (pas à l'échelle, évidemment). Mais c'était vraiment pénible de devoir supporter une telle promiscuité. Et éliminer est parfois une bien pénible corvée...

La ville moyenne – qui recouvrait quasi la moi-

tié de mon paysage – fut toutefois conservée. Des bâtiments, des figurines, quelques locomotives et wagons ont été repeints en couleurs mates, ce qui donne à l'ensemble un aspect bien plus réaliste. Les rochers en isimo ont été travaillés au fer à souder (l'hor-

rible odeur en prime...) et parachevés de teintes grises et brunes. Du bouchon moulu a été utilisé comme assiette pour les voies K de Märklin, le tout étant fixé ensuite avec un mélange d'eau et de colle pour bois.

Le petit lac est en fait constitué d'une simple plaque de verre, qui a été déposée sur un fond de 2 cm peint en vert mat. Une grosse erreur commise à l'origine fut que mes rampes étaient bien trop raides (je ne les avais contrôlées qu'à l'aide d'un simple locomoteur). Conséquence: des trains longs et lourds ne parvenaient que difficilement au sommet (voire restaient 'plantés'), la moitié du trajet (montagneux) devant certainement être rabaissés de 10 cm, alors que le paysage était pratiquement achevé!



Le trajet et les convois

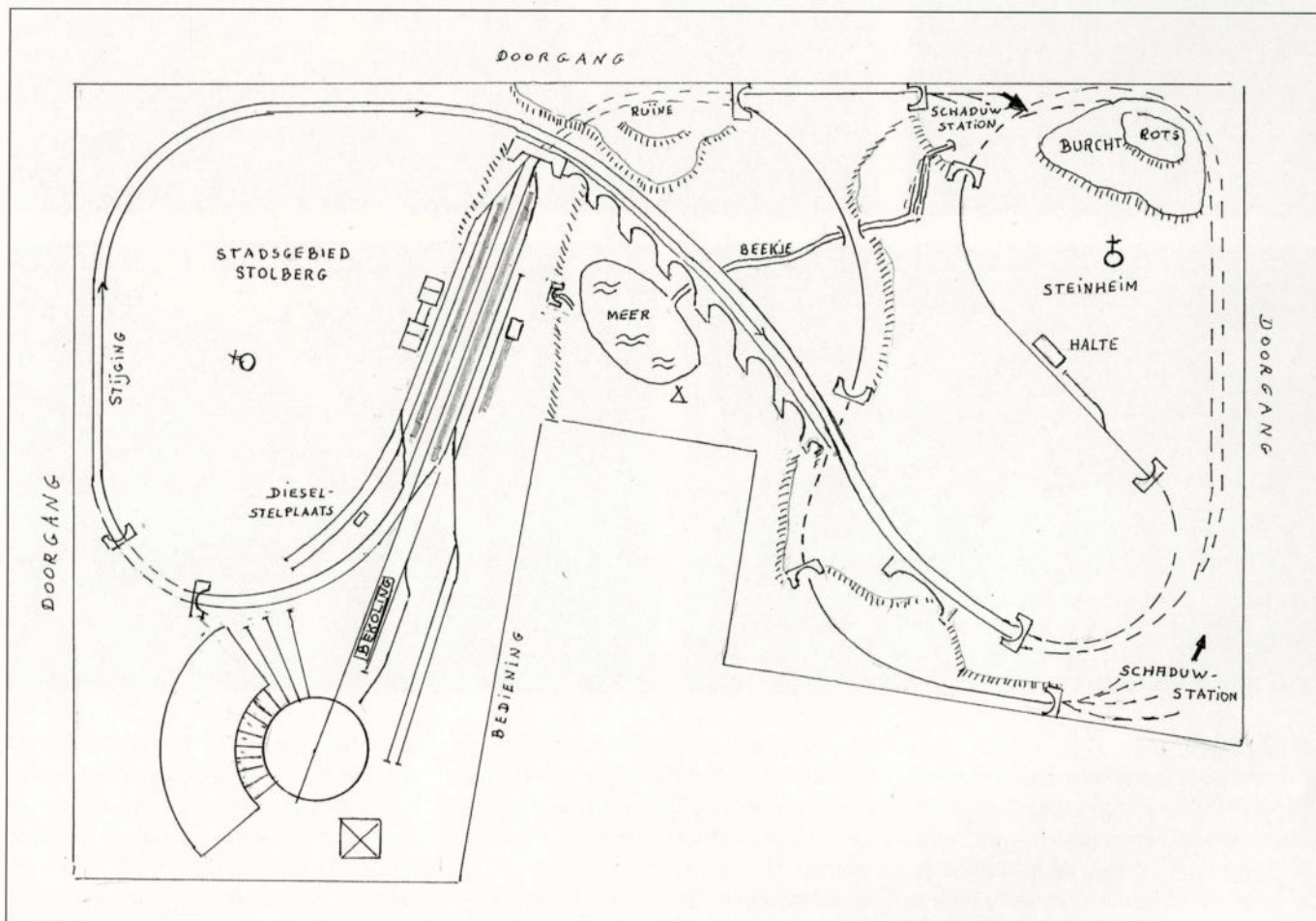
La surface disponible en forme de 'U' a été conçue de façon à ce qu'elle reste accessible, en maintenant un espace libre derrière et sur ses côtés par rapport aux murs. Tout reste ainsi à portée de main, car sur les réseaux précédents, la plupart des endroits où s'étaient déroulés une catastrophe n'étaient comme par hasard que difficilement – voire pas du tout – accessibles, avec son cor-

tège de conséquences: dégâts aux décors, crampes aux muscles, etc.

L'avantage supplémentaire d'un tel 'couloir' (d'environ 40 cm de largeur) est la profondeur de champ supplémentaire ainsi obtenue par rapport à l'arrière-plan et le déplacement possible autour du réseau, pour obtenir différents points de vue. Maintenant, il ne reste plus qu'à canaliser la foule...!

Le parc roulant est constitué de 35 locomotives Märklin, Roco et Fleischmann, en courant alternatif. Comme je n'éprouve du plaisir qu'en voyant circuler des trains dans un beau paysage – agrémenté de temps à autre par le virage d'une loco sur un pont tournant – j'étais assez opposé à numériser mon réseau. Tant pis pour l'extinction peu réaliste des phares lors des arrêts des trains en gare... Le problème plus gênant de la différence de vitesses des locos en mode analogique fut ré-

tives Märklin, Roco et Fleischmann, en courant alternatif. Comme je n'éprouve du plaisir qu'en voyant circuler des trains dans un beau paysage – agrémenté de temps à autre par le virage d'une loco sur un pont tournant – j'étais assez opposé à numériser mon réseau. Tant pis pour l'extinction peu réaliste des phares lors des arrêts des trains en gare... Le problème plus gênant de la différence de vitesses des locos en mode analogique fut ré-





solu en faisant circuler les locos regroupées par vitesses similaires: à chaque fois six trains en ligne, qui viennent chacun se reposer à leur tour dans la gare fantôme signalisée. Ils accomplissent ainsi un trajet en forme d'os de chien, dont le trajet à double voie passe par un grand viaduc à arches, qui constitue le 'trajet de démonstration'. Derrière le village montagnard se trouve une seconde voie de garage, ce qui évite que ce soit le même convoi qui entame immédiatement le trajet de retour.

Les courbes visibles ont été conçues les plus élancées possible: les courbes serrées m'horripilent, mais j'ai évidemment facile à dire, avec un réseau d'une superficie d'environ treize mètres carrés! Lors de ma recherche d'un nouveau domicile, une de mes exigences fut d'ailleurs qu'un grand espace soit disponible et plus tard, lors de la construction de notre nouvelle maison, ceci impliqua la présence d'un double garage, avec un espace gigantesque par dessus!

En conclusion

Je passe une grande partie de mon temps libre dans ma pièce de train; beaucoup trop, d'après mon épouse et mes enfants... Je pense que pas mal d'entre-nous ont déjà dû entendre ce type de commentaires. C'est que ma pièce de train est une sorte de 'monde des rêves', où j'aspire à la quiétude. Ce calme se mue toutefois vite en tempête, lorsque des défauts techniques ou des déraillements surviennent, mais ça aussi, vous connaissez, non...?

Texte et photos: Dirk Bonne



Kit-bashing

Bien plus que de simplement découper des façades en morceaux...



QU'EST-CE QUE LE 'KIT-BASHING', EN RÉALITÉ? C'EST UN TERME ANGLAIS QUI DÉCRIT L'UTILISATION D'ÉLÉMENTS DE BOÎTES À ASSEMBLER COMME MATÉRIAU DE BASE POUR LA RÉALISATION D'UN NOUVEAU PROJET. EN PARTANT DE KITS À CONSTRUIRE EXISTANTS, IL EST AINSI POSSIBLE DE TRANSFORMER DES BÂTIMENTS OU D'Y AJOUTER DES ÉLÉMENTS DE FAÇON À OBTENIR UN TOUT AUTRE RÉSULTAT, D'APRÈS VOTRE PROPRE CONCEPTION. DES ÉLÉMENTS DE FAÇADE PEUVENT PAR EXEMPLE ÊTRE ORIENTÉS DIFFÉREMMENT, ASSEMBLÉS EN PLUSIEURS COUCHES, DES BAIES DE PORTES OU DE FENÊTRES PEUVENT ÊTRE AJOUTÉES OU ENLEVÉES, ETC. **BREF: C'EST ASSEMBLER SELON VOTRE PROPRE IMAGINATION, SANS LA MOINDRE RESTRICTION.**

Le côté amusant de cette façon de travailler est que chaque bâtiment (remise, gare, entrepôt, habitation) constitue un projet individuel et unique en son genre. Bien entendu, la technique du kit-bashing n'est pas réservée à une échelle particulière et peut être appliquée sans restrictions en recherchant

les matériaux les plus adaptés en fonction de l'échelle de réduction. Dans le présent article, nous nous limiterons à l'explication de la façon de procéder à l'échelle 0 (échelle 1/43,5ème). La méthode de travail exacte, l'outillage utilisé et les matériaux (matières et colles) seront expliquées plus tard. Cette

Photo 1: Des bâtiments réalisés sur base d'éléments de façades provenant de boîtes à assembler, reconstruites selon notre propre imagination. Les teintes exactes pour le vieillissement donnent un aspect réaliste aux bâtiments.

méthode d'assemblage de maisonnettes sera illustrée au moyen de deux projets à l'échelle 0, à savoir 'Altbachheim-West' (voir TMM n° 95) et un nouveau projet américain, en cours de réalisation.

La sélection des pièces

Nous commençons par une sélection d'éléments de façade provenant de différentes

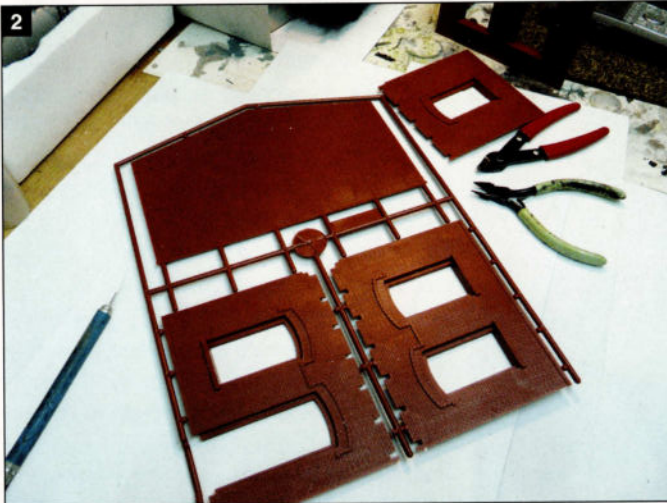


Photo 2: En sélectionnant les boîtes à assembler disponibles dans le commerce, vous trouverez souvent des éléments de façade qui pourront être transformés facilement en éléments pour réaliser de nouvelles façades.

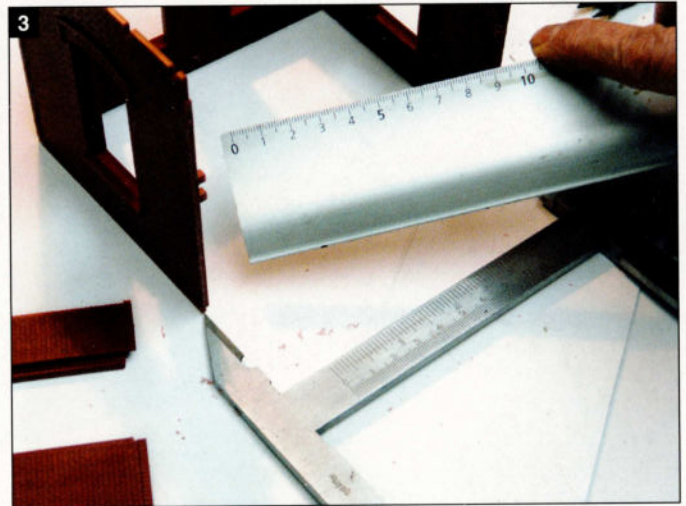


Photo 3: Différents éléments de façades sont assemblés. On mesure, on ajuste et on recherche comment certains éléments devront être découpés (le cas échéant) ou ajustés pour obtenir un ensemble destiné à un nouveau bâtiment.

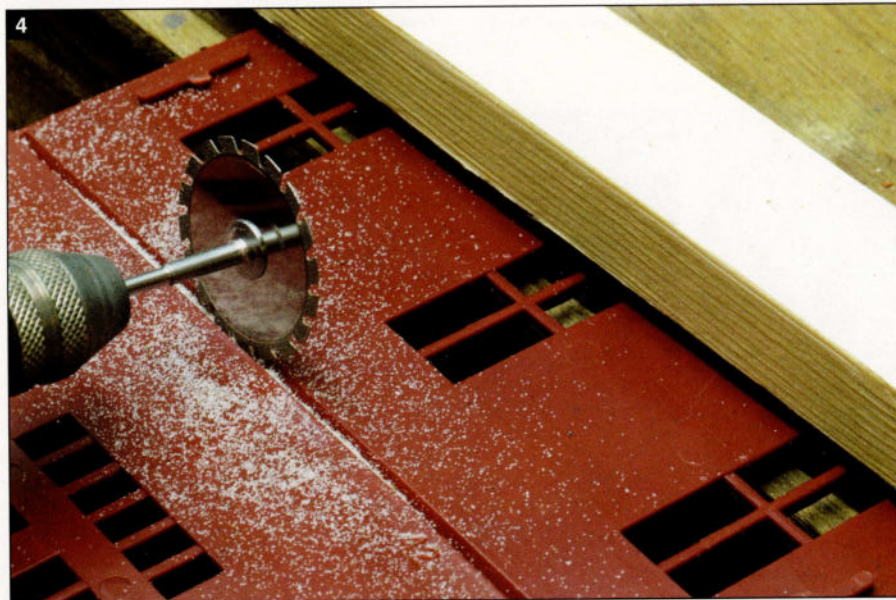


Photo 4: L'élément de façade découpé est fixé sur la table de travail. Un guide est placé à hauteur de la découpe. Au moyen d'un disque de découpe circulaire monté sur le mandrin d'une mini-foreuse, la découpe est effectuée dans la plaque de plastique.

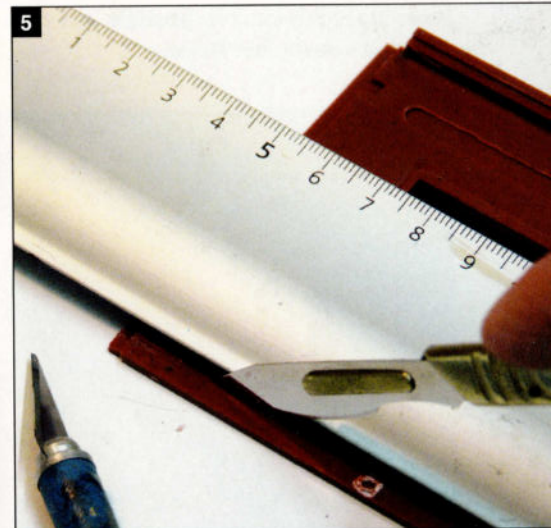


Photo 5: La découpe de plaques en plastique fin peut également se réaliser au moyen d'un petit couteau aiguisé et d'une latte métallique.

boîtes à assembler: dans notre cas, la gare de 'Krakow' de Lenz (référence 48100). Plusieurs éléments de façade, comme les pignons avant et arrière placés l'un à côté de l'autre, jusqu'à obtenir un ensemble adapté. Lors de l'acquisition de deux boîtes à assembler identiques, on obtient automatiquement un plus grand ensemble de différentes façades avec un même dessin de briques, d'éléments de toiture et d'ornements pour portes et fenêtres. Ces derniers peuvent éventuellement être intégrés dans un bâtiment plus grand, les façades pouvant ainsi être facilement prolongées ou rehaussées dans un même style de construction. Pour

des maisons en semi relief (qui sont placées contre la paroi du fond du réseau), il suffit de travailler aux façades avant et latérales. Il est également pratique de travailler avec des éléments de façade préfabriqués; on obtient ainsi une base de baie pour porte ou fenêtre existante et le rapport de la construction de la façade est déjà repris sur l'élément de façade.

La confection des éléments de façade

Les dimensions de certains éléments de façade peuvent être modifiées. Pour ajuster plus facilement les façades et les découper, l'élément à traiter est fixé sur la table de tra-

vail, la découpe des panneaux en plastique se réalisant avec un Dremel ou un Proxxon monté sur le mandrin de la foreuse, sur une table de découpe. Utilisez de préférence une mini-foreuse à réglage de tours, de façon à éviter de brûler ou de fondre le plastique, tandis que les éventuels dégâts produits lors d'un 'dérapage' seront réduits. La découpe sera ensuite poncée avec un fin papier abrasif pour obtenir une belle ligne lors du collage des panneaux. Les ébarbures pourront également être éliminées au moyen d'une petite mèche aiguille.

Pour les façades latérales, on a opté pour du plasticard de la marque Slaters, réf. 0180. Les murs peuvent être découpés à mesure au moyen d'un couteau aiguisé sur un plateau

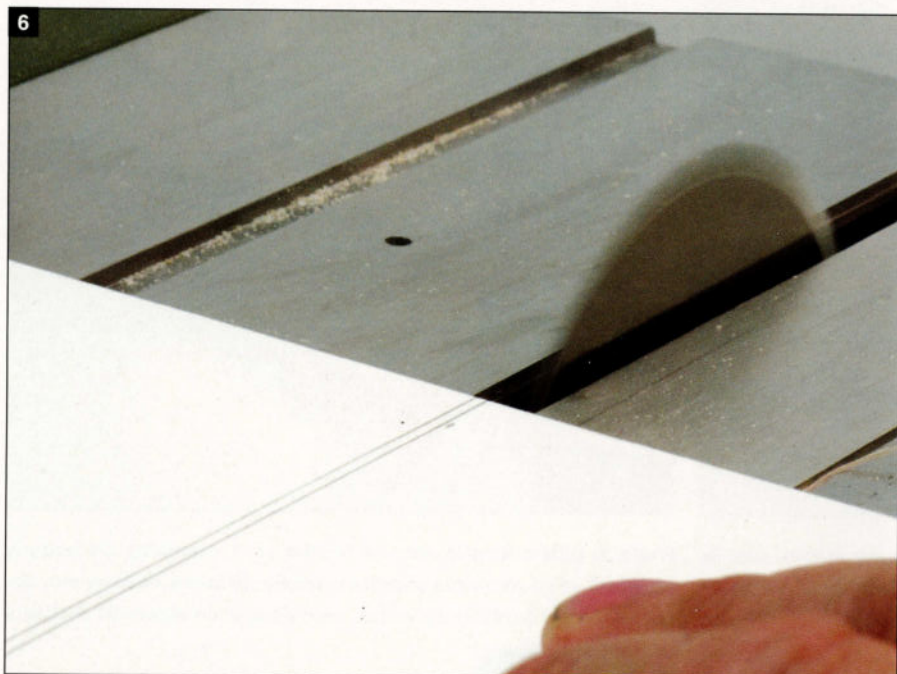


Photo 6: Les panneaux en plastique plus épais (plasticard) peuvent être découpés au moyen d'une table de découpe Proxxon.

de découpe en plastique. En faisant passer à plusieurs reprises le couteau sur la même découpe, le panneau en plastique se détachera et l'on obtiendra une découpe droite. Pendant la coupe, il faut exercer une légère pression sur le couteau et toujours tenir ce dernier dans la même position droite. Utilisez également à chaque fois une latte métallique comme guide pour la découpe.

Les plaques en plasticard plus épaisses seront de préférence découpées avec une mini table de découpe (par ex. Proxxon) avec guide. Pour éviter que cette plaque ne fonde lors d'un nombre de tours trop élevé du disque de découpe, il est préférable d'utiliser une table de découpe à nombre de tours variable. Après quelques essais, le nombre de tours sera diminué de façon à pouvoir découper parfaitement le plastique. Pour le collage, nous utilisons de la colle instantanée Zap-a-Gap (à temps de séchage moyen). D'autres colles peuvent également être utilisées, mais il est préférable de d'abord



Photo 7 et 8: Les éléments de façade sont assemblés et fixés à la colle rapide. Certains angles sont encore renforcés par des profils supplémentaires en plastique (des chutes de boîtes à assembler) ou par des renforts supplémentaires faits de bois ou de petites lattes de plastique.

Photo 9: Les planchers aux étages, les toits plats et les éléments de façade sont réalisés selon vos propres goûts. Tout est renforcé aux endroits où cela s'avère nécessaire.

faire un essai de collage pour juger de l'impact et du comportement des matériaux collés. L'adhérence d'une colle instantanée peut encore être accélérée par l'utilisation pendant le collage d'un durcisseur (dans ce cas, du Zip-Kicker). Ceci offre l'avantage que

certaines pièces à coller peuvent être lâchées plus rapidement après un positionnement correct et leur collage. Faites attention : la colle durcit entre deux et cinq secondes; un positionnement précis et un dosage correct de la colle sont donc très importants ! Le durcisseur de cette colle est vendu dans un emballage pratique.

Pour éviter que des pièces ne soient inutilement collées à la surface de base (la colle se répand parfois là où ce n'est pas nécessaire), une ancienne table de découpe en plastique, un bout de verre ou de miroir peuvent être utilisés. Un avantage complémentaire du verre ou du miroir est que la surface du plan de travail sur lequel la pièce est collée est parfaitement plane. La plaque inférieure est déjà plane et il est facile d'obtenir des angles droits avec la pièce de travail au moyen d'une équerre. Les façades peuvent être maintenues en place au moyen de pinces. Des renforts supplémentaires entre les fa-



Photo 10: Différents panneaux d'un bâtiment standard sont collés l'un sur l'autre jusqu'à obtenir un bâtiment à plusieurs étages.

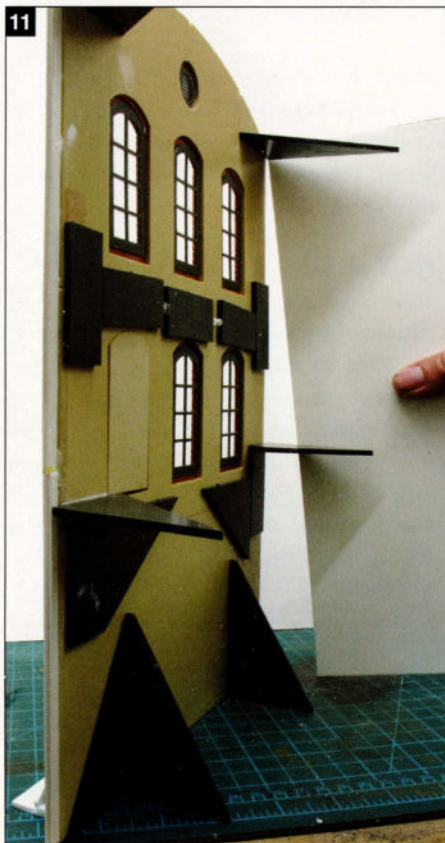


Photo 11: Des façades en plasticard sont collées sur les flancs.

çades ou les autres pièces peuvent être obtenus avec des lattes en bois, des chutes de boîtes à assembler ou encore des morceaux de plasticard. Les angles entre les façades et les planchers d'étage peuvent être renforcés au moyen de petits triangles découpés à me-

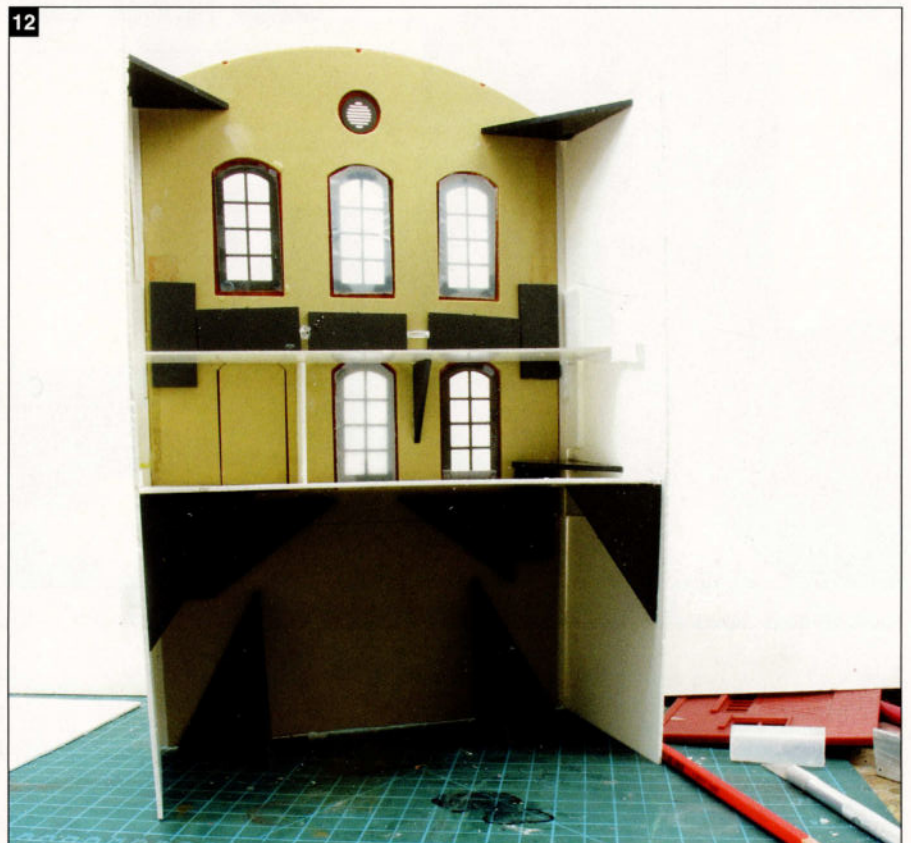


Photo 12: Les planchers d'étage sont posés. Les renforts nécessaires dans les coins sont collés. Ces coins servent à renforcer l'édifice et font office de support supplémentaire pour le collage de planchers d'étage.

sure (en plasticard ou en restes de plaques de briques). Certains éléments de construction peuvent encore être ajoutés. Vous trouverez tout le matériel nécessaire dans la gamme Evergreen. Vous y trouverez notamment des fines lattes, des plaques de toiture et de plan-

cher. En cherchant un peu dans la gamme et en essayant divers éléments, vous obtiendrez des détails très réalistes dans la construction de votre façade. Après le temps de séchage nécessaire de la colle, vous pouvez continuer le figeage de vos façades.

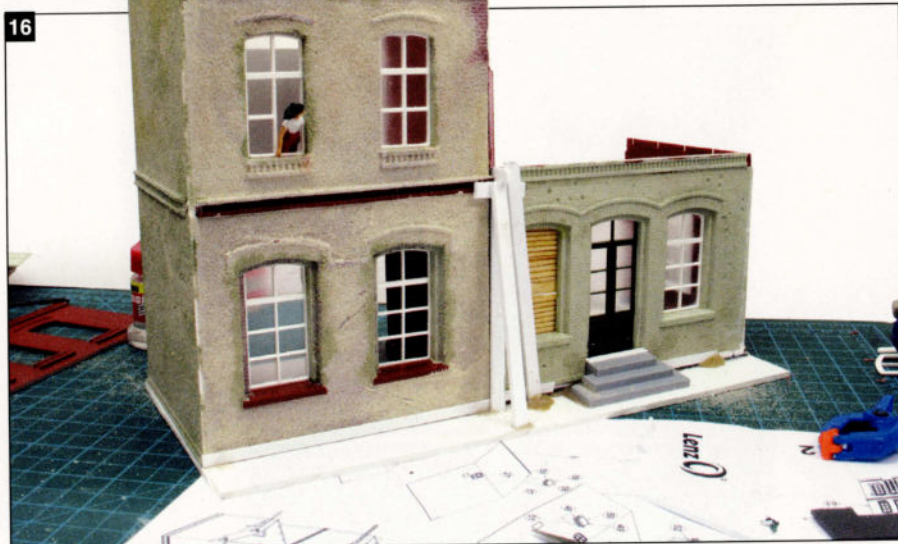
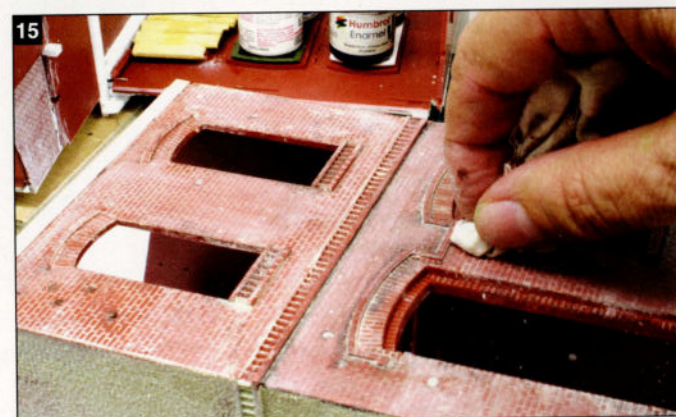
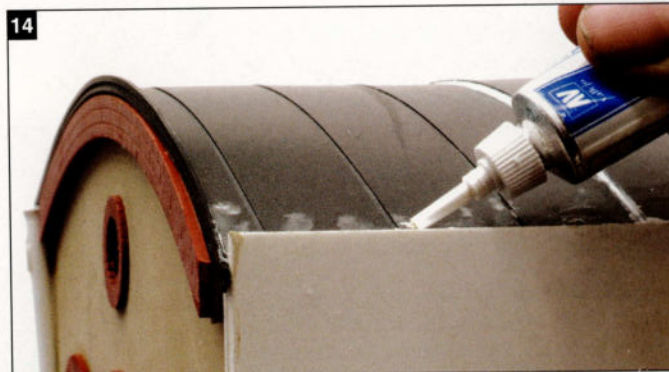


Photo 16: Cette façade a été parachevée avec une imitation de plâtre.

L'achèvement

Des fentes grossières provoquées par la découpe ou sur certains coins peuvent encore être travaillées avec une sorte de plastique liquide (du mastic Putty 401 de Vallejo). Après comblement et séchage de ce mastic, des fentes plus grandes peuvent être ponçées avec un fin papier abrasif. Ce mastic peut également être dilué à l'eau. Les plus petites fentes peuvent être littéralement obturées à la peinture, au moyen d'un fin pinceau. Après séchage, ce mastic peut parfaitement être recouvert de peinture à l'huile ou de peinture à l'eau.

Certaines façades peuvent également être traitées avec une sorte de plâtre. Pour ce faire, des peintures peuvent être utilisées, dans lesquelles un sable à grain fin aura été mélangé. Après séchage, on obtient une sorte de plâtre. Sur des plaques plus planes, on peut même fabriquer une sorte de peinture de sable. Utilisez pour ce faire un produit de remplissage universel Polyfilla, mélangé à de la peinture blanche pour bois, de l'eau et un peu de peinture acrylique grise. Le tout est mélangé pour obtenir une pâte qui sera appliquée au pinceau, en deux

Photo 13: Le revêtement du toit d'origine est posé partiellement et collé sur la façade avant et sur les façades latérales. Les coutures sont encore enduites de colle pour la solidité de l'ensemble.

Photo 14: Des murs à motifs de briques (des plaques Slaters) peuvent être réalisés avec de la peinture acrylique blanche ou beige, le but étant de colorer les joints en blanc, tout en maintenant le motif des briques en rouge. Avant que la peinture acrylique ne soit sèche, les façades sont frottées au moyen d'un linge humide. La peinture reste dans les joints, la peinture superflue étant éliminée de la surface des briques planes. Ce procédé peut être répété régulièrement jusqu'à obtenir un bon rapport de teintes entre les joints et les briques.

Photo 15: Les façades sont recouvertes de peinture acrylique blanche; la peinture blanche encore humide étant éliminée des motifs de briques. Les joints sont colorés en blanc; en répétant l'opération, les façades reçoivent une teinte plus sombre ou plus claire.

couches successives. Sur des fonds en plastique, il sera préférable d'appliquer d'abord un primer universel.

Le vieillissement de façades peut également être réalisé après séchage de la peinture. Ce vieillissement peut se réaliser de différentes façons au moyen de poudres à pigments.

Nous aspergeons d'abord les façades avec du vernis mat ou avec une solution de peinture à l'huile, diluée dans de l'essence. Il est conseillé toutefois de d'abord expérimenter sur une chute de matériau, pour voir si l'essence ne réagit pas trop agressivement sur le plastique utilisé.

Le figelage ultérieur des bâtiments est constitué par la pose des portes et des fenêtres. Dans certaines boîtes à assembler, ces ornements de portes et de fenêtres sont fournis et doivent simplement être collés dans les baies prévues à cet effet. L'imitation des vitres est facile à réaliser au moyen d'un fin film transparent ou d'un fin plexi, apposé sur le côté intérieur des fenêtres. Le recouvrement de toit livré dans les boîtes peut être adapté; un nouveau toit pouvant même être prévu. Les toits plats peuvent ainsi être parfaitement reproduits au moyen de papier abrasif imperméable, à grain fin. La structure en grains reproduira parfaitement l'aspect du roofing posé généralement sur les toits plats.



Photo 17: Les portes et les fenêtres sont placées dans les baies ad hoc des façades. Les petits détails ornementaux sont collés sur les façades. Les vitrages d'imitation sont imités au moyen d'un film plastique transparent, collé du côté intérieur des fenêtres. Les façades sont recouvertes d'un lavis et sont patinées et vieillies à l'eau, là où nécessaire.

En conclusion

Comme vous pouvez le remarquer, cher lecteur, la transformation de maisonnettes, de gares ou de remises n'est pas une corvée pénible. Le grand avantage de travailler

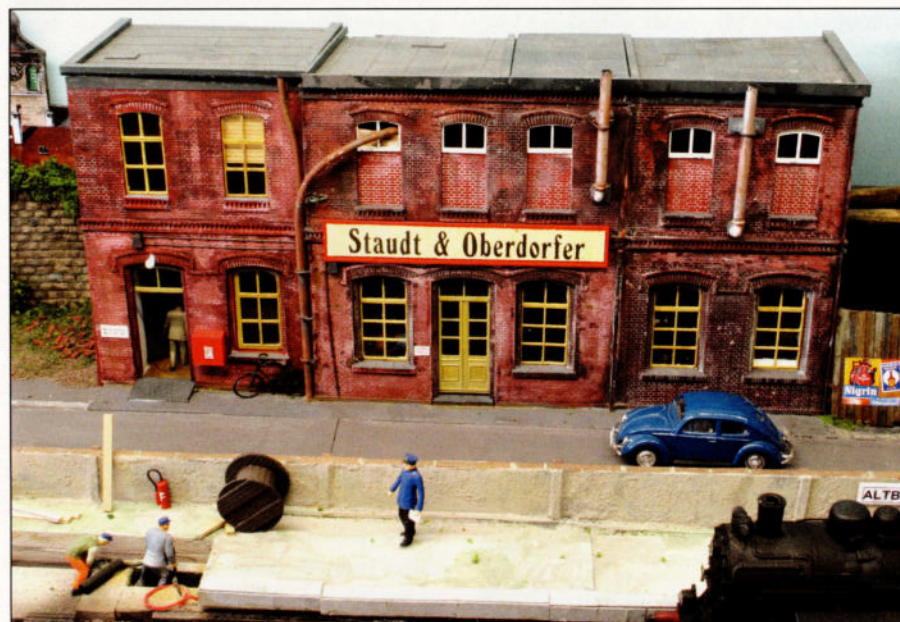
avec des boîtes à assembler existantes est de pouvoir disposer d'un nombre important d'éléments de façade et de pièces en nombre suffisant. Vous pouvez débiter



Photo 18: Derrière une fenêtre, une petite scénette est organisée, au moyen d'une figurine. Suffisamment suggestive, cette scénette ressortira bien grâce à un éclairage intérieur étudié...

Photo 19: Après patine, la façade a l'air très réaliste.

avec un certain nombre d'éléments préformés, mais un peu de créativité vous amènera à assembler un bâtiment d'un concept totalement différent. Et c'est précisément là où se situe le challenge à relever par tout modéliste...



Texte: Alain Vandergeten
& Patrick Dalemans
Photos: Alain Vandergeten



Intermodellbau Dortmund

Vaut toujours bien une visite...

INTERMODELLBAU, LA FOIRE DU MODÉLISME AVEC SES 52.000 MÈTRES CARRÉS ET SES CENTAINES DE PARTICIPANTS, EST LE PLUS GRAND ÉVÉNEMENT DANS LE DOMAINE DU MODÉLISME EN EUROPE, DEPUIS DES DÉCENNIES. OUTRE LES TRAINS MINIATURES QUI ATTIRENT PRINCIPALEMENT NOTRE ATTENTION, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT Y ADMIRER DES BATEAUX, DES AVIONS ET DES AUTOS, FONCTIONNELS OU NON, PARFOIS RADIOCOMMANDÉS ET BIEN ENTENDU, ACQUÉRIR TOUTES SORTES DE GADGETS DANS LE DOMAINE DU MODÉLISME. DORTMUND EST POUR CETTE RAISON UN RENDEZ-VOUS INCONTOURNABLE QUI FIGURE DANS L'AGENDA DE NOMBREUX MODÉLISTES.



De concert avec 85.000 autres participants, nous avons également visité les Westfalenhallen de Dortmund. Intermodellbau était auparavant l'endroit rêvé pour découvrir les dernières nouveautés qui avaient auparavant été dévoilées (en février) à de la Foire aux jouets de Nuremberg, à la presse et au commerce spécialisé. Pour les modélistes du Benelux et dans une moindre mesure, pour les visiteurs allemands, 'On TraXS' qui se tient dans le musée des chemins de fer d'Utrecht, a désormais repris ce rôle, en partie. Toutefois, de nombreuses nouveautés restent à découvrir à Dortmund et c'est là aussi que les assortiments complets des firmes

1. Un sujet osé pour nos voisins de l'Est : le 'Rowland's Castle model railway'. Ce réseau à l'échelle 00 reproduit la gare et les environs directs de Rowland's Castle en 1944, le point d'orgue de la Seconde Guerre mondiale. Autour de la gare, du matériel militaire et des hommes ont été concentrés avant l'invasion imminente. Sur ce réseau, de nombreuses scénettes sont illustrées d'une manière très équilibrée.

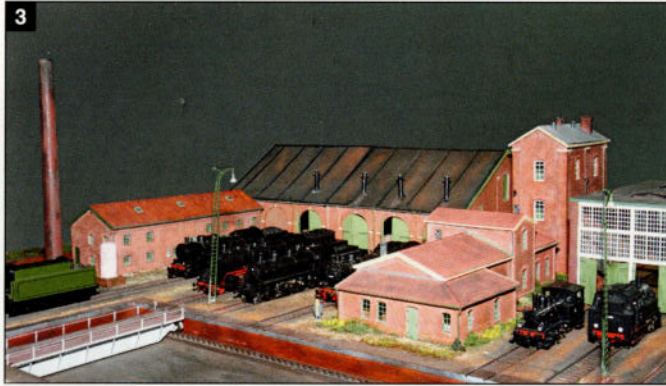
spécialisées travaillant en petites séries sont surtout visibles. Où trouver ailleurs en 'live' les produits Addie modell, Silflor/miniNatur, Weinert, Bavaria, MicroMetakit, Moog, Stangel ou encore Atelier Belle Époque, pour ne citer que ces derniers ?

Pour rendre votre 'procession ferroviaire' intéressante, il ne faut toutefois pas vous limiter

aux fabricants ferroviaires, lors de votre visite à Intermodellbau. Car dans les autres disciplines comme le modélisme de bateaux, de petites autos ou l'aéromodélisme, des choses très intéressantes sont souvent à découvrir et sont parfaitement utilisables en modélisme ferroviaire. On peut beaucoup apprendre du modélisme militaire, avec ses dioramas réalistes : vous pouvez certainement vous en inspirer pour la réalisation de vos réseaux, pour qu'ils soient hyperréalistes. Intermodellbau est par ailleurs l'occasion idéale d'acquérir



2. Le club de modélisme 'Het Iocje Dilbeek' belge présentait sur réseau 'Groot-Dilbeek' en H0. La gare et le paysage en sont fictifs, mais les maisons ont été reproduites sur base des originales. Pour ce faire, du carton et des pièces issues de 'boîtes à bro' ont été utilisés en masse.



3. La gare de 'Gennep' et ses alentours immédiats ont été reproduits par l'association de modélistes 'Maas Buurt Spoor' à l'époque II. Les membres de cette association située aux confins du Brabant, Gelderland, du Limbourg hollandais et de la région du Rhin ont utilisé des dessins originaux pour reproduire les bâtiments.

4. Le petit port endormi situé sur le réseau américain en 0n30 de Jack Trèves et de Bernard Junk, de France. Jack a eu une bonne idée pour une gare fantôme : il fait disparaître ses trains dans un bateau transbordeur, qui se situe à droite – quelque peu hors image.

5. Un bond dans le temps : le BSW Wernigerode a reproduit la gare de Brocken (du 'Brockenbahn') à l'époque datant d'avant 1940 : l'hôtel et les tours présents sur le plateau ont été détruits suite à des attaques aériennes, au cours de la guerre.

6. Sur 'Havenzicht Kaj-M' des frères Montfroi, avec son imposant chantier de transbordement pour conteneurs et l'arrière-plan spectaculaire du port de Rotterdam, un nouveau navire pour conteneurs était amarré. Le 'HMS Rijdsdijk' a fait place au Rijdsdijk Trader. La passerelle – qui se trouve à l'arrière, sur ce nouveau bateau, est entièrement ouverte et aménagée.

7. Tout autre chose : ce réseau modèle japonais en N du 'Modelleisenbahn- und Eisenbahnfreunde Halle-Stadtmitte e.V'. Les bâtiments sont en partie le résultat d'une construction 'maison' et en partie constitués de produits d'Asie de l'Est.



quelques pièces qui vous manquent, ou compléter votre outillage par les outils les plus récents. Les stands des firmes Fohrmann, Wabeco (et d'autres) feront sans doute palpiter le cœur des modélistes 'purs et durs'...

Et bien entendu, des réseaux étaient également exposés. Répartis parmi les halles 4 et 7, on en dénombrait une petite quarantaine, aux échelles et aux écartements de rails les plus divers. Quinze d'entre eux n'avaient encore jamais été exposés auparavant en Allemagne. Les nommer tous ne remplirait pas seulement un numéro entier de TMM, mais ne serait pas d'un grand intérêt. D'où ce survol un peu arbitraire et un petit commentaire en guise de légende. Une tendance très nette est l'augmentation des plus grandes échel-

les. Particulièrement en Allemagne, l'échelle 0 semble faire une percée grâce à la firme Lenz. Une pièce particulièrement imposante était cette locomotive à vapeur de 2,82 m de longueur, une type 18 allemand : à l'échelle 1:8, elle ne pèse pas moins de 250 kilos !

En fait, une seule journée est trop courte pour examiner à votre aise tout ce qu'il y a à voir et farfouiller parmi les nombreux stands de vente qui ne sont pas (encore) visibles lors des expositions tenues dans nos 'plats pays'. Rien que dans cette perspective, les journées du 18 au 22 avril 2012 sont déjà bloquées dans nos agendas électroniques, histoire de ne pas louper l'édition 2012 à Dortmund !

Texte et photos : Gerard Tombroek





Expo Ferroviaire Charleroi

CES DERNIÈRES ANNÉES, DES GARES IMPORTANTES DU RÉSEAU FERROVIAIRE BELGE ONT ÉTÉ RÉNOVÉES DE FOND EN COMBLE, VOIRE RECONSTRUITES: ANVERS-CENTRAL ET LIÈGE-GUILLEMINS EN SONT DE BEAUX EXEMPLES. LA RÉNOVATION DE LA GARE DE CHARLEROI-SUD SE TERMINE À SON TOUR. LES 25 ET 26 JUIN PROCHAINS, CETTE GARE RÉNOVÉE SERA INAUGURÉE OFFICIELLEMENT, À LA FAVEUR D'UN GRAND ÉVÉNEMENT. POUR LES MODÉLISTES FERROVIAIRES, LA SNCB-HOLDING A ORGANISÉ EN COLLABORATION AVEC FEBELRAIL UNE EXPOSITION FERROVIAIRE DE DEUX JOURS DANS LES BÂTIMENTS DE L'ANCIEN CENTRE DE TRI POSTAL, QUI SE SITUE JUSTE À CÔTÉ DE LA GARE.

Dans cette grande salle de tri, tous les aspects du modélisme ferroviaire seront passés en revue. On pourra y voir toute une série de réseaux de toutes tailles et de toutes échelles, les fabricants et les importateurs présenteront leurs nouvelles productions, tandis que les détaillants seront présents derrière leur stand de vente. Bien entendu, une bourse de seconde main sera également tenue. Ajoutez-y les stands d'information de diverses associations de modélisme et de lignes-musées et des stands de vente de livres ferroviaires, brochures, DVD et photos. 'Train Miniature Magazine' sera même présent, avec un petit stand de vente.

Un événement original aura même lieu: le 'Train Climbing Contest'. Il s'agit d'un concours à l'occasion duquel une locomotive miniature à l'échelle H0 amenée par

un participant devra pousser un wagon de ballast sur une rampe dont l'inclinaison ira croissante: cette rampe fera 15 m de long et 2 m de haut, le pourcentage maximal d'inclinaison étant de 30 %. Tant des locos à courant continu qu'alternatif, analogiques ou numériques pourront concourir. Le participant devra toutefois fournir lui-même son alimentation. Celui dont la loco ira le plus haut sera déclaré vainqueur. Chaque participant pourra essayer trois fois, la meilleure performance étant retenue.

Ce concours se tiendra le samedi et le dimanche, à chaque fois de 10h30 à 16h30. La participation est gratuite, l'inscription se déroulant sur place dans l'ordre de présentation. Des chèques pour un montant total de 1.500 euros seront distribués par la SNCB-Holding parmi les participants.

Lors de chaque jour du concours, les prix suivants seront distribués:

- Premier classé: trois chèques d'une valeur de 50€
- Deuxième classé: deux chèques d'une valeur de 50€
- Du 3ème au 5ème classés: un chèque d'une valeur de 50 €
- Du 6ème au 20ème classés: un chèque d'une valeur de 20€
- De plus, deux chèques de 50€ seront attribués au lauréat qui aura obtenu le meilleur résultat au cours des deux journées.

Le règlement complet du concours peut être consulté sur: www.trainclimbingcontest.com, tant en français qu'en néerlandais.

Où?

Expo Ferroviaire à Charleroi-Sud
A côté de la gare, dans l'ancien centre de tri postal

Quand?

samedi 25 juin de 10 à 18 h
dimanche 26 juin de 9 à 17 h

Entrée:

3€ pour adultes
1€ pour les enfants de moins de 12 ans

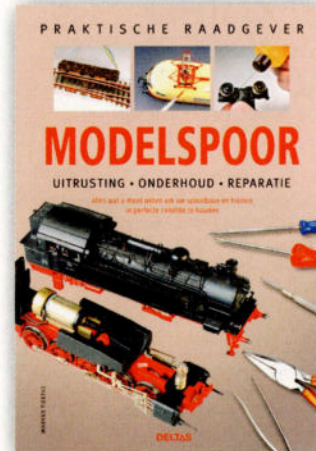
Met Stoom en Mazout 74 ans de vicinal entre Tervueren et Tirlemont

René Hallet, Heemkundige Kring en VVF Huldenberg.
Editeur: ACCO, Format: 16 x 23,5 cm, 336 pages avec de nombreuses illustrations, photos, anciens documents, plans et graphiques, appendice en couleurs de 56 x 89 cm. Unilingue néerlandais.
ISBN: D-2010-4100-1. Prix: 30 euros.



L'année passée, il y a eu 125 ans qu'était fondée la SNCV, la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux. Cet événement fut fêté à plusieurs endroits du pays par des expositions ou des parades mettant en scène du matériel roulant vicinal restauré. Ce livre qui a été édité par le 'Heemkundige Kring en VVF Huldenberg' contribuera à perpétuer auprès des générations futures le souvenir de ce patrimoine, qui joua également un rôle important dans la région entre Tervueren et Tirlemont.

Ce livre détaille l'histoire passionnante de ces chemins de fer vicinaux qui ont transporté des voyageurs et des marchandises par monts et par vaux, partout sur le territoire belge, tant en traction vapeur, Diesel qu'électrique. Outre l'historique de la ligne Tervueren – Tirlemont, on peut également y trouver un aperçu du matériel utilisé sur cette ligne. Ce livre est un ouvrage de référence pour tout qui est intéressé par les vicinaux en tant que moyen de transport dans le passé. Outre la relation de nombreuses anecdotes et d'authentiques événements, ce livre présente également quelques familles d'Huldenberg. L'auteur, René Hallet, essaie de cette façon de rendre hommage aux travailleurs du tram qui ont toujours veillé à ce que le vicinal continue à circuler, même lorsque les circonstances étaient difficiles. Les amateurs à la recherche de vestiges sur le terrain comme des ponts, des points d'arrêt ou les bâtiments de gare subsistants pourront en outre utiliser ce livre comme guide de voyage lors de leurs pérégrinations. (GVM)



Modelspoor Praktische Raadgever Uitrusting - Onderhoud - Reparatie

Markus Tiedke. Editeur: Zuidnederlandse Uitgeverij NV (Deltas-ZNU), format: 16,5 x 23,5 cm, 144 pages, avec de nombreuses photos couleurs. Unilingue néerlandais. ISBN 978904472892. Prix: 25,00 euros.

Markus Tiedke n'est pas un inconnu dans le domaine du modélisme, certainement lorsqu'il s'agit d'applications ayant un rapport avec le modélisme ferroviaire. Outre sa participation au périodique 'Modellbahn Schule', il collabore à de nombreuses publications traitant des trains miniatures. Ce livre 'Praktische raadgever – Modelspoor' (un recueil de conseils pratiques en modélisme ferroviaire) est ainsi le résultat de nombreuses années de pratique de modélisme ferroviaire et de réalisation de paysages. En neuf chapitres, ce livre explique comment résoudre les problèmes concrets auxquels les modélistes sont généralement confrontés. Comment monter des petites pièces sur un wagon ou une voiture? De quel matériel devez-vous disposer? Quand devez-vous nettoyer et entretenir vos locos et comment pouvez-vous réaliser vous-mêmes de petites réparations? Pas à pas, Markus Tiedke poursuit en expliquant les fonctions digitales d'une loco, sans qu'il faille pour autant être technicien pour le comprendre... L'électrotechnique et l'aménagement de votre atelier sont également des points passés en revue. Et le modéliste chevronné trouvera également de quoi l'intéresser dans cet ouvrage, avec ses explications de transformation de locos de courant alternatif en continu, l'échange d'essieux et la modification du profil des bourrelets de roues. Ce livre explique aussi l'importance d'un bon stockage de vos modèles réduits et du maintien de votre pièce de train dans une atmosphère sèche, le tout étant ponctué de conseils concernant l'entretien de votre réseau proprement dit. Markus explique en effet comment entretenir, réparer et améliorer un réseau, le tout étant illustré de nombreuses photos. Il a été écrit de façon très compétente et traduit en néerlandais avec la collaboration de Robert Deneef, qui n'est pas non plus un inconnu dans le monde du modélisme ferroviaire en Belgique. (GVM)

NOCH Modell Landschaftsbau Heute, Heft nr.1

NOCH GmbH, D-88230 Wangen im Allgäu, format 21 x 29,5 cm, 116 pages avec de nombreuses illustrations en couleurs, unilingue allemand, prix indicatif: 10 euros.



A l'occasion du centenaire de son existence, la firme Noch – le spécialiste allemand du paysage en modélisme – publie une brochure contenant toute une série de trucs et de conseils concernant la réalisation d'un paysage actuel en modélisme ferroviaire. Bien évidemment, toutes les techniques décrites le sont avec les produits de la marque. Au total, 28 trucs sont décrits en détails et illustrés pas à pas. Cette brochure peut être subdivisée en quatre thèmes principaux: la construction d'un paysage grossier, les ponts et les viaducs, l'eau sur un réseau et la pose de toutes sortes de végétation. Cette brochure est destinée en premier lieu au modéliste débutant, qui trouvera en fait tout ce dont il a besoin au sein de l'assortiment de la marque Noch. Mais les modélistes plus affûtés y trouveront également leur compte, car certains produits de cette marque sont moins bien connus. Cette brochure est en outre complétée par toute une série d'anecdotes issues du passé centenaire de cette firme. Chaque brochure est livrée avec un petit kit à assembler d'une vespasienne, constituée de carton découpé au laser. Cette brochure est rédigée uniquement en langue allemande, mais une connaissance sommaire de cette langue suffit, car les images parlent d'elles-mêmes. Une édition anglaise peut également être commandée dans le commerce spécialisé. Cette brochure est peut-être la première d'une série qui sera éditée par Noch. (GVM)



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
MEMBER INDEPENDANT

ART DU MODÉLISME



Modèles belges et luxembourgeois 2011

Nouveauté 2011



© Jean-Luc Vanderhaegen, PFT-TSP



37275 H0, Coffret de deux locomotives diesel.

Modèles réels : 2 locomotives diesel série 59 et la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS), avec numéros d'immatriculation différents. Version avec deux double-lampes en bas et tampons rectangulaires. Locomotives immatriculées sous les numéros 5917 et 5929. Etat de service datant du milieu des années 1980.

Modèles réduits : Les deux locomotives sont équipées d'un décodeur numérique mfx. 1 locomotive avec trompe à commande numérique. 1 locomotive dotée de nombreuses fonctions sonores et lumineuses. Chaque locomotive est équipée d'une motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages

d'adhérence. Fonction permanente du fanal à deux feux et des 2 feux rouges de fin de convoi – inversion en fonction du sens de marche – en mode d'exploitation numérique, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Mains montoirs en métal et autres détails rapportés. Attelages interchangeables avec tabliers frontaux. Boyaux de frein fournis, enfichables sur la traverse porte-tampons. Les deux locomotives sont emballées séparément et étiquetées. Avec suremballage.

Longueur hors tampons de chaque locomotive 18,6 cm.

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Tonalité d'avertissement	x	x	x	x
Commode directe	x	x	x	x
Fanal cabine 2		x	x	x
Fanal cabine 1		x	x	x

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Bruit loco.diesel	x	x	x	x
Tonalité d'avertissement	x	x	x	x
Commode directe	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Fanal cabine 2		x	x	x
Sifflet de locomotive		x	x	x
Fanal cabine 1		x	x	x
Compresseur			x	x

- 1 locomotive uniquement avec trompe et fanal commutable.
- 1 locomotive dotée de nombreuses fonctions sonores et lumineuses.
- La Central Station permet de commander les deux locomotives en double-traction, comme leurs modèles réels.



Modèles d'exportation.

Série unique pour la Belgique et le

Luxembourg.

€ 549,95 *

