

# Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

# 105

13<sup>ème</sup> année  
Juillet-août 2011  
Prix: € 7,95



# 5

## RÉSEAUX:

Balegem-dorp en N • Braggels Baenke • Lewin Leski •  
Flowers Valley Railway • Copenhagen Fields

**TEST ÉCLAIR:** LE WAGON 'RES' B-MODELS • LES 14 HERIS  
**PRATIQUE:** UNE FERME ALLONGÉE GOOVER MODELS •  
UN PETIT BÂTIMENT 'FAIT MAISON' EN PAPIER •  
LA G2000 ANTWERP RAIL FEEDING EN MODÈLE •  
DES GARES EN GRÈS  
**MINI-RÉSEAU:** SHUNTER  
**COMPOSITIONS:** LES VOITURES 14 SNCB  
**TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**



10511

P 209610

NUMÉRO D'ÉTÉ  
**SUPER ÉPAIS**  
100 pages



# Train Miniature magazine

# Prenez le train

## du plus grand magazine belge de modélisme ferroviaire!

# Abonnez-vous et économisez €17,50



### COMMENT S'ABONNER?

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

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



**RÉDACTION ET ADMINISTRATION**

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

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

RPM Antwerpen - TVA BE 441.120.267

**COMPTE BANCAIRE**

KBC 733-0558399-97

**RÉDACTEUR EN CHEF**

Dirk Melkebeek

train-miniature@thinkmediamagazines.be

**CHEF DE LA REDACTION**

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

**CLÔTURE DE REDACTION**

Luc Dooms

**COMITÉ DE REDACTION**

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, Alain Vandergeten

**ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS**

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

**EDITEUR 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 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997  
BIC KREDBEBB au nom de Meta Media nv  
avec la mention: 'Abo TMM'.  
Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (pour un an)  
ou 190€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997  
BIC KREDBEBB au nom de MetaMedia nv  
avec la mention: 'Abo TMM'.  
Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact  
avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail:  
administratie@thinkmediamagazines.be

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

**DATES DE PARUTION**

TMM 106: 26/08



Membre de la Fédération  
de la Presse Périodique  
belge

# Les grandes vacances...

Suite au glissement des dates de parution de 'Train Miniature Magazine', le présent numéro est arrivé dans votre boîte aux lettres juste avant le début des grandes vacances. A temps donc pour l'emporter dans vos bagages, histoire d'avoir quelque chose à lire à l'aéroport si d'aventure, votre vol était retardé de quelques heures... Et le numéro que vous tenez en mains devrait vous plaire, avec ses 100 pages de lecture: le numéro d'été est traditionnellement plus épais.

Dans ce numéro, vous allez faire connaissance avec quelques réseaux remarquables. Le premier que nous vous présentons est 'Balegem-Dorp', une reproduction fidèle d'une section de la ligne 122 réalisée par 'N160', un jeune club de modélistes chevronnés. L'échelle N se prête en effet particulièrement à la reproduction d'une ligne ferrée sur une surface restant somme toute maîtrisable. Tout aussi remarquable: 'Braggels Baenke', l'œuvre d'un modéliste néerlandais ayant une préférence pour les locomotives à vapeur... néerlandaises. Et pour mettre sa collection en valeur, il a réalisé un superbe décor. Autre chose: des réseaux d'inspiration polonaise ne sont pas légion. Dans ce numéro, vous allez pouvoir faire connaissance avec 'Lewin Leski', le top absolu dans le domaine des réseaux modulaires polonais, un réseau particulièrement détaillé. Pour les amateurs des chemins de fer britanniques, nous vous présentons 'Copenhagen Fields', un superbe réseau d'exposition en N du 'Model Railway Club' anglais, le plus ancien club de modélisme ferroviaire... du monde. Du 'N' au 'G', c'est pour nous un pas de géant, mais pas pour Jean-Jacques Bouzin, qui a construit dans son jardin un immense réseau portant le nom bien approprié de 'Flowers Valley Railway'.

Quant à savoir si les prochains mois de l'été seront suffisamment ensoleillés, il faudra bien attendre pour le dire: après un printemps radieux tel que celui que nous venons de connaître, la dose d'ensoleillement à laquelle nous avons droit est peut-être déjà atteinte... Mais ne vous désolerez pas pour autant: nous, les modélistes ferroviaires, sommes toujours capables de nous occuper par mauvais temps, car le verbe s'ennuyer n'existe pas dans notre vocabulaire. Afin de vous procurer l'inspiration nécessaire, Arnaud Verlaeken a poursuivi son étude sur les matériaux de construction belges et a approfondi le grès. Cette fois, plus d'approche théorique, mais bien la construction d'une gare belge en grès: une source d'inspiration pour tous!

En tant que navetteur ferroviaire régulier, j'ai reçu dernièrement une lettre de la SNCB par laquelle elle s'excusait des nombreux retards de train. Un billet valable une journée en 1ère classe sur le réseau belge était joint à cette lettre. Cela ne fera pas oublier les trains retardés ou supprimés, mais c'est un geste et une occasion d'explorer notre réseau ferroviaire de façon ludique. Car quelque puisse être l'inspiration que vous suscitez la vision du réseau des autres, rien ne vaut les 'vrais' trains pour l'inspiration. Profitez donc de vos grandes vacances - qu'elles soient longues ou courtes - pour vous extirper de votre quotidien et faire le plein d'idées pour les longs mois d'hiver...

Avec la parution de ce numéro de vacances, la rédaction s'octroie également une pause pour se ressourcer et pour réfléchir, mais aussi et surtout pour profiter de quelques semaines de congé. Espérons qu'il en soit de même pour vous, cher lecteur, et comme m'a dit à plusieurs reprises mon ancien prof de maths, au plaisir de vous revoir en septembre...!

Guy Van Meroye



Photo Kees-Jan Van Vessem

Deux nouvelles venues sur les rails belges : la G2000 d'Antwerp Rail Feeding et la 6255 d'Infrabel. Kees-Jan van Vessem y était pour transformer ces locomotives à l'échelle H0. Dans ce numéro, vous lirez comment vous y prendre pour la G2000, et dans le prochain numéro pour la 6255.

<b>EDITORIAL</b> .....	3
<b>SOMMAIRE</b> .....	4
<b>COURRIER DES LECTEURS</b> .....	6
<b>NOUVEAUTÉS</b> .....	9
<b>NOUVEAUTÉS AUTOS</b> .....	17
<b>TEST ÉCLAIR : UN WAGON 'RES' B-MODELS</b> .....	18
<b>RÉSEAU : C'EST DU BELGE : 'BALEGEM À L'ÉCHELLE N'</b> .....	20
<b>PRATIQUE : UNE FERME ALLONGÉE CHEZ GOOVER MODELS</b> .....	30
<b>ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS</b> .....	35
<b>RÉSEAU : 'BRAGGELS BAENKE'</b> .....	36
<b>PRATIQUE: LA G2000 ANTWERP RAIL FEEDING</b> .....	44
<b>RÉSEAU : 'LEWIN LESKI'</b> .....	50
<b>PRATIQUE: DES GARES EN GRÈS</b> .....	58
<b>MINI-RÉSEAU: 'SHUNTER'</b> .....	68
<b>TEST ÉCLAIR : LES VOITURES I4 CHEZ HERIS</b> .....	72
<b>COMPOSITIONS : LES VOITURES I4 SNCB</b> .....	74
<b>PRATIQUE: UN PETIT BÂTIMENT 'FAIT MAISON' EN PAPIER</b> .....	80
<b>RÉSEAU: 'FLOWERS VALLEY RAILWAY'</b> .....	82
<b>RÉSEAU: 'COPENHAGEN FIELDS'</b> .....	90
<b>RECENSION</b> .....	97
<b>AGENDA ET PETITES ANNONCES</b> .....	98

**RÉSEAU: 'Balegem-dorp' à l'échelle N**

'Balegem-Dorp' est la première partie d'un réseau modulaire à l'échelle N du groupement N160 encore relativement jeune qui s'active à la réalisation d'un réseau représentant une section de la ligne 122. Premier projet réalisé : les alentours de la gare de Balegem-Dorp. Comment ont-ils transposé cela en miniature ? A découvrir en page 20.

20



**RÉSEAU: 'Braggels Baenke', un réseau bricolé...**

Lors de l'expo On TraXS de février dernier, on pouvait y voir un joli réseau d'inspiration néerlandaise portant un nom très original: 'Braggels Baenke'. Lorsque nous avons demandé à son auteur, Ger Lurken, ce que ce titre voulait dire, il nous expliqua qu'il était dérivé du limbourgeois 'Braggele', qui veut dire 'bricoler', tandis que 'Baenke' veut dire 'petite ligne locale'. Traduit librement, cela voulait donc dire 'un petit réseau bricolé', mais d'après Ger, rien n'est moins vrai... Car en 'bricolant', cela peut aussi réussir : vous allez le voir dans ce reportage, en sachant que ce réseau d'inspiration néerlandaise a vraiment été apprécié par les visiteurs de l'expo 'On TraXS'... Jugez par vous-même si ce 'bricolage' vous plaît, en page 36.

36



**RÉSEAU: 'Lewin Leski', une gare de transbordement des PKP en H0 et H0e**

'Lewin Leski' est un superbe réseau construit par le couple Malgorzata et Leszek Lewinski de Reda, en Pologne. Ils ont opté pour la reproduction en miniature de la Pologne rurale des années soixante. Ceci a été réalisé de façon sublime : à découvrir en page 50.

50



**PRATIQUE: Des gares en grès**

Arnaud Verlaeken poursuit son étude pour la reproduction à l'échelle des différents types de matériaux de construction belges. Dans ce numéro, nous allons examiner le grès en pratique et construire une gare belge typique sur base d'un kit de construction Faller ; à lire en page 58.

58



**COMPOSITIONS: Les voitures I4 de la SNCB**

Suite à la sortie en modèle des voitures I4 chez Heris, nous allons détailler l'historique des I4 et leur utilisation en service intérieur et international. Bertrand Montjoiaques a consacré en effet une vaste étude à ce sujet, à lire en page 74.

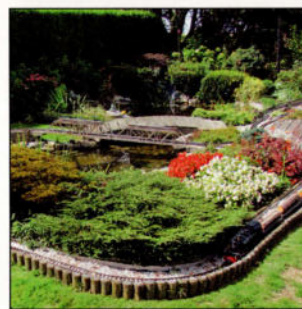
74



**RÉSEAU: 'Flowers Valley Railway', un beau réseau jardin**

Réaliser un réseau ferroviaire d'extérieur est un défi que nombre de modélistes aimeraient tenter. Il est vrai que ce type de projet demande souvent une reconsidération de son jardin, ce qui n'est pas toujours une chose facile. Jean-Jacques Bouzin, adepte du train américain, s'y est essayé avec succès. L'engouement venant, le tracé subit par la suite deux agrandissements. Aujourd'hui, quelques améliorations et la digitalisation de l'ensemble sont en projet. A juger par vous même en page 82.

82



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

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



Train Miniature Magazine  
Oude Leeuwenrui 8/2  
2000 Antwerpen

### Du kit-bashing avec du carton découpé au laser ?

L'article de A. Vandergeten et P. Dalemans traitait du kit-bashing du bâtiment de gare de Lenz, qui est composé de façades en plastique. La façon de travailler ne diffère finalement pas du travail des murs en plastique à l'échelle H0 (Vollmer, Kibri, etc.) Je dispose d'une boîte de construction de la gare marchandises de Lenz, mais celle-ci est constituée de carton découpé au laser. C'est la raison pour laquelle j'attends un article qui traite de l'assemblage de kits en carton. Ceci nécessite en effet une toute autre façon de travailler. Un exemple : si vous découpez une plaque murale d'un tel kit au cutter, les briques (réalisées en relief) vont s'effilochoir sur les bords, ce qui n'est pas souhaitable, à moins... que vous ne vouliez reproduire un mur croulant. Le limage fin de petites irrégularités ou bords ne peut certainement pas être réalisé à la lime.

Je me demande également comment peindre et patiner des bâtiments en carton. Peut-on utiliser des peintures diluées à l'eau sans risques de déformations du carton ? Comment adhèrent les peintures synthétiques ? Y a-t-il des diluants interdits ? Pour la coloration des joints de briques, peut-on éliminer la couche de peinture disposée sur les briques en frottant simplement au moyen d'un chiffon ? Ou cela ne réussit-il pas ? Les couches de patine diluées ou le brossage à sec sont-ils possibles sans précaution sur des murs de carton ? Assez de questions pour justifier un article, à lui tout seul. Je ne sais pas non plus si des kits de carton à l'échelle 0 doivent être traités de façon différente que ceux plus profilés en H0. MM. Vandergeten et Dalemans auraient-ils également assemblé la gare de marchandises de Lenz ?

**D. Van Mol (par mail)**

*Les kits à assembler en carton découpé sont indiscutablement à la mode : de plus en plus de marques en produisent. Quant à nous, nous ne disposons pas encore de la moindre expérience avec le kit-bashing de tels kits en carton. Peut-être est-ce bien le cas de certains de nos lecteurs ? En ce qui concerne la peinture et la patine de modèles en carton, nous l'avons prévu dans nos... cartons et cela sera sans doute traité dans le courant de cette année encore.*  
(GVM)

### Où se situe la limite ?

*L'éditorial du numéro précédent dans lequel l'avis de nombreux modélistes était demandé concernant les prix de nos chers (!) modèles a suscité de nombreuses réactions par lettre, par mail et sur nos deux forums. C'était bien entendu le but et c'était par ailleurs logique, puisque notre portefeuille nous intéresse tous... Les avis étaient divers, comme vous allez vous en rendre compte en lisant ce qui suit. Nous constatons quand même que généralement, nous désirons tous des bons modèles, présentant un certain niveau de finition, et ce à un prix acceptable. Tant pour la finition que pour le prix toutefois, ils pourraient être moins élevés. Certains émettent même le vœu que les fabricants produisent des modèles moins détaillés, avec en option un set de détaillage pour l'amateur qui désire un modèle super-détaillé (LD).*

Avec la republication de la rubrique 'Courrier des lecteurs', nous arrivons à connaître l'avis, les problèmes et les soucis des autres modélistes, ce qui peut se révéler être intéressant pour tout le monde. C'est ainsi que je me hâte depuis des années contre les prix exagérés pratiqués par Märklin et Trix, comme par exemple pour la Diesel série 59 de la SNCB. Au début, cette loco est apparue sur le marché pour un prix de 22 euros, ce qui représentait déjà une belle somme pour l'époque. De nos jours, une telle loco est vendue... 275 euros, avec l'excuse qu'il s'agit d'un modèle exclusif pour le marché belge et qu'elle n'est disponible que chez quelques commerçants. Ces derniers sont pratiquement tous les magasins de trains ouverts en Belgique, ce qui n'est donc pas si exclusif...

Ce qui me gêne aussi est le fait que cette loco est uniquement proposée en version digitale sonorisée. En fait de sons, seul le klaxon sort de cet engin ! C'est de la pure mentalité 'jouet pour laquelle vous devrez payer en supplément. Pour ce prix, vous obtiendrez dans d'autres marques des locomotives bien plus détaillées, mieux motorisées et avec des sons corrects. Non : pour moi, plus de 59, non merci ! Et qu'en est-il concernant les voitures M2 qui sont présentes sur le marché depuis des années déjà ? J'attends encore une M2 en version d'époque IV sans qu'elle soit prévue pour la marche en réversibilité... Aurait-on donc 'oublié' la M2 classique d'époque IV ? Je constate le même type de problèmes avec les voitures M1 OVB : pourquoi n'existe-t-il pas de voiture mixte/fourgon d'époque IV, au lieu de la version

## TECHNO HOBBY



Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

[www.TechnoHobbyHalle.be](http://www.TechnoHobbyHalle.be)

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



réversible ? Les voitures L ont par contre été reproduites en toutes les versions existantes et ce, pour un prix attractif : made in China ou sous le poids de la concurrence ? L'achat de plusieurs rames est dans le domaine du possible.

Et j'en arrive ainsi aux autorails des séries 44 & 45 d'Olaerts, au prix unitaire de 300 euros : acheter plusieurs exemplaires de ce beau modèle est un peu trop pour moi. Sans doute que ces prix élevés se justifient, mais un prix plus bas permettrait des ventes plus nombreuses pour toutes les marques, ce que certaines semblent oublier. Et l'on expliquera alors les ventes minables au fait que le marché belge n'est pas intéressant, sans parler de ces prix trop élevés... Un détaillage correct est bien entendu important, même s'il faut le payer, tant que cela reste acceptable. Le rapport prix/détaillage des voitures L chez Olaerts prouve que cela est possible. J'espère enfin que ceci a constitué une réponse à l'éditorial du TMM 104... **(Geert Descamps)**

Je désire vous donner mon avis sur la question évoquée dans votre éditorial quant aux variations de prix suivant les modèles. Je suis modéliste avec un petit penchant pour le côté collectionneur et j'aime bien avoir de belles locomotives, mais la tendance actuelle à détailler de plus en plus pour un prix de plus en plus élevé est pour moi synonyme de foncer droit dans le mur. En effet, les moyens des modélistes (même des pensionnés heureux comme moi) ne sont pas illimités et je préfère une loco à 150 avec le détaillage nécessaire à une loco à 250 avec tous les détails, même pour les parties cachées de la loco. Évidemment, il ne faudrait pas tomber dans le travers inverse et voir apparaître dans les catalogues des grandes marques des modèles 'Hobby' de bas de gamme ; à ce propos, il faut signaler que Piko par exemple réussit souvent à sortir des locos Hobby qui se défendent.

Il ne reste plus qu'à espérer que les grandes marques resteront à l'écoute de la majorité des modélistes, car de par la fréquentation d'autres modélistes et de diverses bourses, il me semble que le nombre de 'compteurs de rivets' est en régression. **(Robert Mayne)**

Notre loisir fait appel en permanence à des compromis (en matière d'espace disponible, par exemple) et qu'il y suffisamment de fabricants de kit de détaillage (pas toujours très difficile à installer, d'ailleurs) pour qu'il ne soit utile de pousser les détails sur les modèles de série. De plus, cette course aux détails et au réalisme a effectivement des répercussions sur les prix des articles, ce qui n'est certainement pas en faveur d'un développement ou d'un renouveau de notre hobby. Si chacun restait dans son domaine, à savoir les grands fabricants pour produire des modèles corrects, mais sans pousser les détails trop loin (surtout si c'est pour ne pas les voir, de toute façon) et à des prix corrects et les fabricants artisanaux pour les kits de détaillage, permettant aux perfectionnistes d'atteindre leurs buts (rien n'empêche d'ailleurs des grandes marques de lancer aussi leurs propres kits de détaillage). Je suis d'autant plus sensible à ce problème que pratiquant l'échelle N, les détails ajoutés ne sont souvent plus visibles une fois le matériel en action (et je ne parle pas du Z ou du TT). Certains modèles (en N) à 100 ou 120 euros disponibles actuellement sont biens finis et parfois mieux que d'autres coûtant le

double de ce prix (voire plus). En pratiquant des prix excessifs (justifiés ou pas par le sur-détaillage), de grands fabricants sont en train de scier la branche sur laquelle ils sont assis, car les amateurs ne savent plus suivre. L'avenir de notre loisir est aussi à ce prix. **(François)**

Il y a beaucoup à dire sur ce sujet. Mais je suis d'abord tout à fait d'accord d'une part avec Luc Dooms, pour sa vue générale du sujet et d'autre part sur le fait qu'une loco Fleischmann, pour donner un exemple, très mal "belgicisée" (ou même bien...) coûte beaucoup trop cher dans l'absolu. Il y a d'abord les gens qui ont beaucoup de sous. Beaucoup. Assez pour s'acheter sans compter ce dont ils ont envie. La plupart collectionnent, sans plus. Je ne leur reproche rien. Il y a les autres, qui ont moins de sous (mais il faut un minimum, ne rêvons pas) qui aiment faire du ferromodélisme pour que ça ROULE. Dans ce cas, le détail du DESSOUS des locos, wagons et voitures n'a AUCUNE IMPORTANCE. En fait, quand du matériel roule, donc posé sur les rails, c'est comme si vous voyiez passer la vraie chose en miniature. Donc, ce qui est visible extérieurement en roulant suffit. Que demande le peuple (dont moi)? Du matériel construit normalement solide, crédible d'aspect (il ne faut pas non plus revenir à du 'jouet'...) et qui roule sans problèmes. Pas de châssis qui se torchent, de bras d'élongation qui coincent, des attelages qui ne tiennent pas. Tout bon constructeur sait faire ça. L'éventuel superdétaillage peut se faire par la suite, par un artisan pour les plus fortunés, avec le matériel artisanal pour les autres et en 'scratch' pour ceux qui veulent y arriver eux-mêmes. Et c'est en forgeant qu'on devient forgeron. Cela permettrait d'avoir des modèles 'du commerce' à des prix 'comestibles'. Une loco allemande à belgiciser n'est pas plus compliquée à réaliser qu'une loco mal belgicisée d'origine à rectifier, mais c'est moins cher. Il faut maintenant voir qui veulent cibler les grandes marques. Le modéliste aisé qui collectionne ou le modéliste qui veut que ça roule... Le grand constructeur et le p'tit gars qui fait du train ont les mêmes intérêts: que ça continue! **(Stefan)**

J'aimerais ajouter que 'super-détaillé' n'est pas toujours synonyme d'une 'finition irréprochable'. Avant d'ajouter plein de détails sur un modèle, le fabricant doit quand même s'assurer que le modèle 'ne bâille pas', que son roulement est bon, que sa peinture soit correcte, que sa tampographie est soignée,... Après, le prix, c'est une autre affaire. Il y a un marché pour la type 5 en laiton d'Olaerts et un marché pour les 14 d'Heris. **(Daniel)**

Les fabricants pourraient produire le modèle de base qui serait complété si le modéliste le désire par des pièces supplémentaires, fournies à part. Je prends un exemple: la 27 LS Models qui est tout à fait superbe. Rien ne les empêchait de fournir les cabines détaillées à part, par exemple. Enfin, il faut reconnaître que le super-détaillage fait beaucoup. Même de loin, une 27 Lima ne paye pas mine à côté d'une LS. Il faut également dire que ceux qui désirent des modèles moins détaillés peuvent disposer des modèles d'occasion, qui coûtent naturellement moins cher. **(Nicolas)**

Chacun vit son hobby à sa manière et toute manière est bonne, du moment que vous en

éprouvez du plaisir. C'est ainsi qu'il existe des collectionneurs pour lesquels aucun modèle ne sera jamais parfait. Un fabricant doit-il sortir sept variantes différentes d'un modèle donné, avec des différences de qualité et de niveau de finition ? Pour moi personnellement, c'est déjà réussi lorsque le modèle présente bien, du moment qu'il possède de bonnes qualités de roulement. Les détails, c'est bien, mais ce n'est pas l'essentiel... **(Michiel)**

Personnellement, je trouve que les détails doivent être visibles, mais détailler l'intérieur d'une toilette (dans certaines voitures) qui n'est pas visible de l'extérieur n'est pas nécessaire, puisqu'on ne le voit de toutes façons pas ! Personnellement, je préfère voir une belle composition avec de belles voitures (détaillées) qu'une longue rame de voitures ressemblant à d'anciennes Lima... J'opterais pour des détails visibles et pas pour du détaillage pour le détaillage ! **(Peter)**

Et que penser de plus des locos 'dummy', comme Van Biervliet a mis récemment sur le marché ? Ce sont de belles locos relativement bon marché, intéressantes pour les collectionneurs, pour mettre dans une vitrine ou pour servir... de dummy, évidemment. Pour moi aussi, il faudrait plus de kits à assembler à la place de modèles prêts à rouler ; tout à assembler et à peindre soi-même, le choix de plusieurs époques restant ouvert. Finalement, un peu comme en modélisme aéronautique, du genre Airfix ou Revell : un modèle permettant plusieurs possibilités pour le terminer. Fourni avec une petite feuille de décalques, vous en avez pour des heures de plaisir, pour un prix acceptable. **(Marc)**

Le super-détaillage est beau, mais pas à n'importe quel prix. Jusqu'où chacun de nous est-il prêt à aller ? Si votre matériel roulant est exposé en vitrines, je peux bien m'imaginer que vos exigences en matière de matériel seront différentes. A chacun son truc... **(Michaël)**

Les fabricants sont tout à fait à côté de la plaque. Notre hobby est devenu totalement impayable. Le système des petites séries est peut-être encore plus grave. Là où auparavant, les stocks étaient écoulés à des prix intéressants, tout est désormais vendu en prévente. Cela fait peut-être l'affaire des fabricants et des commerçants, mais certainement pas celle de l'acheteur. Pour le prix d'une seule loco DCC sonorisée, vous pouvez vous acheter une X-box ou une PlayStation ! Et lamentez-vous ensuite de ce que notre hobby est en perte de vitesse... **(René)**

Pour moi, un modèle ne doit pas être un objet de collection superdétaillé. Cela ne fait que le rendre plus cher, ce qui rend le coût de départ pour un modéliste débutant bien trop élevé. Les modèles deviennent beaucoup plus beaux, ça bien, mais la manipulation et/ou la circulation est plus 'dangereuse' en cas de chute ou par danger de perte de petites pièces. Vaut mieux un modèle Piko (par exemple), nettement moins cher mais qui roule bien, plutôt qu'un modèle cher - qui roule bien aussi - mais où plein de pièces vont se perdre... L'idée de proposer des sets de superdétaillage pour ces modèles est une bonne idée, car cela donne la possibilité des 'upgrader' **(Paul)**.

# Retrouvez nos promotions sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE  
Tél : +33 1.48.60.44.84

de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi  
Standard et suivi de commande Lundi, mardi,  
jeudi & vendredi : Franca Mercredi : Maud  
Webmaster : Aurélien SAV le mardi matin  
et le jeudi après-midi : Philippe  
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h  
Email : contact@pierredominique.com  
Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

**www.pierredominique.com**

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

C'est :

- Le seul site de France avec 15 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 16 ans d'existence

1<sup>er</sup> détaillant par le Chiffre d'Affaire  
(depuis le 30/06/05 source greffe)

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

## JOUEF HO



Réf HJ2129 CC72005 Isabelle 189€  
Réf HJ2073 141 R 1187 verte fuel 299€  
Réf HJ2074 idem digital sound 439€  
Réf HJ2040 141 R 840 noire fuel 299€  
Réf HJ2063 idem version 3 rails AC 349€  
Réf HJ2142 BB67627 Intra179€  
Réf HJ2143 141P269 verte 249€  
Réf HJ2144 X73500 TER neutre 179€  
Réf HJ2131 X73654 Bas. Normandie 179€  
Réf HJ2132 X73918 Lorraine 179€  
Réf HJ2137 X73904 Alsace 179€  
Réf HJ4051 voit DEV AO 2<sup>cl</sup> ep III 52€  
Réf HJ4052 voit DEV AO 2<sup>cl</sup> ep IV 49€  
Réf HJ4053 idem AO 2<sup>cl</sup> longue ep IV 52€  
Réf HJ4054 lits MU ep IV SNCF 57€  
Réf HJ4055 lits T2 ep IV SNCF 57€  
Réf HJ6015 céréalière Franciade 34€  
Réf HJ6022 cof 2 céréalières Gylomarch SNCF 62€  
Réf HJ6023 cof 2 céréalières Storione SNCF 59€  
Réf HJ6024 céréalières Michel Blanc SNCF 32€  
Réf HJ6029 céréalières Goud SNCF 29€  
Réf HJ6040 2 céréalières Cooperl SNCF 62€  
Réf HJ6041 cof 2 céréalières Granit SNCF 59€  
Réf HJ6042 céréalières CTC SNCF 32€  
Réf HJ6044 céréalières Monfer SNCF 32€  
Réf HJ6045 céréalières Soufflet SNCF 32€  
Réf HJ6046 céréalières Emewa ep V 33€  
Réf HJ6088 céréalières CTC SNCF 33€  
Réf HJ6069 céréalières Soufflet SNCF 32€

## GROSSE PROMO EXCLUSIVE JOUEF À CES PRIX !

Réf HJ2014 BB126005 E V 199€ 149€  
Réf HJ2047 BB 66200 149€ 129€  
Réf HJ2042 CC7155 Mistral 199€ 139€  
Réf HJ4013 voit RIB Transi. 39€ 19€  
Réf HJ4041/4042 4 voit DEV inox 179€ 124€  
Réf HJ4042 seul 3 voit DEV inox 125€ 99€

## NOUVEAUTES HAUT DE GAMME DISPONIBLE

### LEMATEC



Mallet du Vivarais HOm

### FULGUREX



030 TU HO

Pour les versions, nous consulter  
ou sur le site

## MTH



Echelle HO 2-8-8-2 Triplex DCC  
w/potosound 3.0 629€ pièce  
Réf 80-3194-1 triplex Cab#5015  
ERIE Russian Iron  
Réf 80-3195-1 idem Cab#5016  
Réf 80-3196-1 idem Cab#5014  
Réf 80-3196-5 idem cab#5014  
ACC digital  
Réf 80-3197-1 idem Cab#5015  
Erie noire  
Réf 80-3198-1 idem Cab#5016  
Réf 80-3199-1 idem Cab#5014  
Réf 81-3005-1 idem Cab#700  
Virginian  
Réf 81-300-1 idem ACC digital

## MAKETTE/ COLLEC' CIT'



Réf 8001 Citroën DS  
Présidentielle Chaperon 29€  
Réf 8002 Citroën BX 4TC  
évolution 32€

Réf 8004  
Citroën traction  
avant 22CV coupé 28€  
Réf MICHELIN Citroën  
DS MICHELIN 29€

## REE MODELES HO

Tarif dégressif à la quantité  
(voir conditions sur notre site)  
REE MODELES UFR 45€ unitaire  
Tous les UFR sont disponibles à partir  
de la réf WB053. Plus vous commandez  
plus la réduction est importante sur  
les références suivantes. Vous pouvez  
commander plusieurs fois la même  
référence. 1réf=45€ 2réf=89€ 3réf=133€  
4réf=175.5€ 5réf=219€ 6réf=262.5€  
7réf=299€ 8réf=339.5€ 9réf=379€  
10réf=415€ 11réf=455€ 12réf=495€

### Nouveautés

Réf WB028 : 1 cof 2 citerne rivetée à essieux  
Algeco ep III SNCF 59€  
Réf WB029 : 1 cof 2 citerne soudée à  
essieux SGTL ep III SNCF 59€  
Réf WB030 : 1 citerne rivetée noire Algeco à  
essieux ep III SNCF 30€  
Réf WB031 : 1 citerne rivetée grise avec  
guêrte Simotra ep II PLM 30€  
Réf WB032 : 1 citerne soudée à essieux le Cep  
Vermel ep IV SNCF 30€  
Réf WB033 : 1 cof 2 citerne soudée à  
essieux COOP ep IV SNCF 59€  
Réf WB043 : 2 cof 2 wag cit.simotra SNCF 59€  
Réf WB044 : 1 wag citerne A.Adams/Sate  
SNCF 34€  
Réf WB045 : 1 idem Naphtachimie SNCF 34€  
Réf WB046 : 1 idem Simotra SNCF 34€  
Réf WB047 : 1 idem 34€  
Réf WB048 : 1 idem St Raphaël 30€  
Réf WB049 : 1 cof 2 wag cit.Adams SNCF 59€  
Réf WB092 : 1 porte cont.3citermes Adams 43€  
Réf WB093 : 1 porte cont.4cit. J.Comte 43€  
Réf WB094 : 1 porte cont.4cit. Vintransport 43€  
Réf WB095 : 1 porte cont.3cit. Vintransport 43€  
Réf WB096 : 1 porte cont.4cit. Schenk 43€

PORT OFFERT À PARTIR DE  
399 EUROS DE COMMANDE

**CTH-101**  
Kleine Hoes met stal HO  
Petite Ferme et étable HO

**www.C-traccs.be**  
-----  
Lesergesleden  
-----  
Decoupé au laser  
-----  
Fabriqué par l'gmailt door C-traccs  
A Colson IT Initiative

CTH-005 Trontrouwen - Das Trontrouwen  
CTH-006 Kamwink - Rouse de charron  
CTH-003 Bankje - Banc  
CTH-007 Bekompten - Pneu en betton  
CTH-002 Deuren en Vensters - Fenêtr. et Fenêtr.

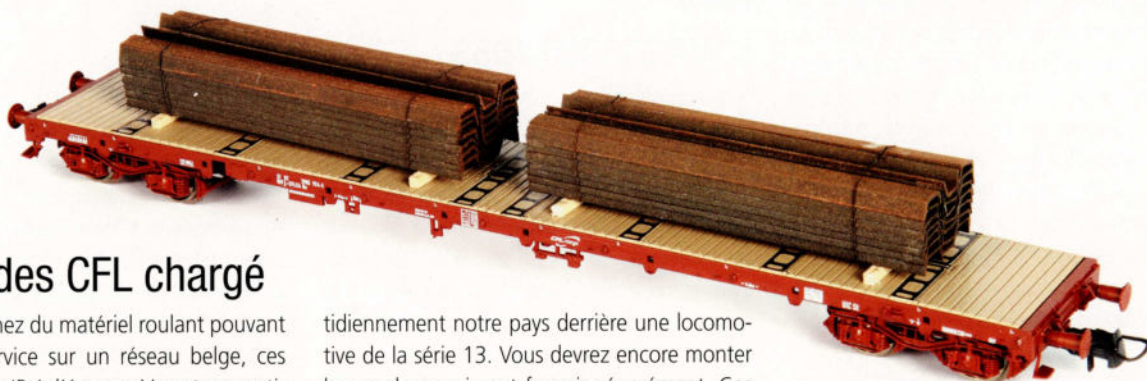


**HERIS**

## Une voiture-lits EETC

Heris sort actuellement le modèle d'une voiture-lits 'Bcm' d'époque V en service auprès de l'opérateur privé EETC (Euro Express Treincharter). Il s'agit d'une initiative de Train Technology, l'importateur de la marque Heris pour le Benelux. Cette voiture-lits 'Bcm' d'origine allemande a été cédée en 1994 aux NS. Suite à la décision des NS de supprimer tous leurs trains de nuit en 2002, ces voitures ont

ensuite rejoint le parc d'Euro Express Charter. Cette société met ces voitures en service dans divers trains à destination de lieux de vacances. Heris a choisi de sortir la version qui est agrémentée d'une bande de tournesols ainsi que de l'inscription 'autostaaptrein'. Ces modèles sont conformes aux exemplaires réels qui sont mis en service durant les mois d'été entre les Pays-Bas et Avignon. Il s'agit d'une série unique qui sort en un nombre limité d'exemplaires. Le prix conseillé est de 46,50 euros (réf. 12.1206). (GVM)



**ROCO**

## Un 'Rs' des CFL chargé

Si vous recherchez du matériel roulant pouvant être mis en service sur un réseau belge, ces wagons du type 'Rs' d'époque V sont susceptibles de vous intéresser (réf. 66934). Ce modèle proposé par Roco est pourvu d'un chargement patiné de palplanches constituées de plastique souple. Ces wagons parcourent en réalité quo-

tiennement notre pays derrière une locomotive de la série 13. Vous devrez encore monter les ranchers qui sont fournis séparément. Ces mêmes wagons sont également sortis dans une version caractérisée par une livrée sombre et un chargement de traverses (réf. 66721). (GVM)



**BRAWA**

## Une BR 119 de la DR

En sortant cette version de la BR 119 de la DR dans une livrée d'environ 1980 et d'époque V, Brawa a réalisé une belle performance. Cette loco Diesel avait pour mission de remplacer définitivement les toutes dernières locomotives à vapeur en service à la Deutsche Reichsbahn. Cette locomotive à six essieux diesel-hydraulique pourvue d'un chauffage de train électrique a été construite en Roumanie. Brawa a déjà sorti cette loco dans le passé.

Il s'agissait alors de la BR 219 d'époque V dans la nouvelle livrée de la DB. C'est maintenant le tour de la livrée d'origine (réf. 41098). Il est prévu qu'une deuxième variante de matricule sorte plus tard cette année. Le modèle a bien été équipé d'un boîtier NEM, mais ne comporte en revanche pas de mécanismes d'attaches courts. Cette loco a été pourvue d'une interface digitale à 21 pôles. Elle est disponible dans la version deux rails ou trois rails, avec ou sans décodeur sons. (GVM)



**ROCO**

## Un wagon fermé SNCB

Roco sort actuellement un wagon fermé pourvu d'une caisse en bois et d'une porte coulissante. Ce modèle s'adresse aux amateurs de l'époque III. Ce wagon porte le matricule 290154. Il appartient à la série de wagons d'origine allemande cédés à la Belgique après la Première Guerre mondiale. Ce wagon arbore la livrée verte et se situe donc dans la période qui précède la renumérotation de 1956. La gravure de ce modèle est assez jolie. Il est en outre pourvu d'un mécanisme d'attache court souple (réf. 66217). (GVM)



**JOUEF**

## Le X 73918 de la SNCF

Cet autorail français du type X 73500 a été développé par Alstom en collaboration avec la société Dietrich. Il fait partie de la deuxième génération des autorails modernes destinés aux services intérieurs. La nouvelle variante de livrée est la version 'Lorraine'. Cet autorail porte le matricule X 73918 et est attaché au dépôt de Metz (réf. HJ2132). Il arbore la livrée 'Métrolor' qui est en service depuis 2004. Cet autorail assure les liaisons vers Trèves et Saarbrücken. En réalité, ces autorails roulent souvent en unités multiples. Malgré la longueur (330 mm) et l'empattement relativement court (235 mm) du modèle, Jouef est parvenu à faire rouler assez bien plusieurs de ces modèles accouplés, même dans des courbes serrées. L'éclairage intérieur installé de série vous permet de bien apercevoir l'aménagement intérieur à travers les vitres fumées. La place disponible sous le toit permet d'y installer un décodeur à 21 pôles. Un set de pièces détachées est fourni avec le modèle. Vous y trouverez les jupes qui vous permettront de configurer le modèle en mode d'exposition. (GVM)



**ACME**

## L'Austria Express

La marque italienne ACME qui collaborait anciennement avec LS Models sort un set de quatre voitures autrichiennes Eurofima de l'Austria Express. Ce train roule actuellement entre Klagenfurt et Amsterdam CS, via Munich. Ce set comporte une voiture de 1ère classe, deux voitures de 2ème classe et un fourgon à bagages (réf. 55040). Les bogies ont été équipés des prises de courant nécessaires si vous

souhaitez aménager un éclairage intérieur. Les couleurs ainsi que les filets de peinture ont été correctement reproduits. La couleur jaune est bien couvrante. Ces qualités s'appliquent aussi aux fenêtres en métal argenté. Les inscriptions sont extra fines et bien lisibles, y compris sur la plaque d'itinéraire, qui arbore le nom du train et la destination des voitures. L'aménagement intérieur a été parfaitement réalisé et reproduit en plusieurs couleurs. (GVM)

**BRAWA**

## Un wagon-citerne VTG de la DB

Ce wagon-citerne à six essieux en H0 de Brawa a été immatriculé à la DB et appartient à la société VTG. Il peut être utilisé pour assurer le transport de produits chimiques. Il a été mis en service depuis la période III jusqu'à la fin des années soixante. Les bogies ont été très finement

reproduits, avec différents détails complémentaires. Ils sont pourvus d'une suspension à trois points. Les inscriptions ont été soignées. Ce wagon a été fabriqué entièrement en plastique. Il est en outre équipé d'un mécanisme d'attelage court fonctionnant correctement (réf. 48526). (GVM)



**ELECTROTREN**

## Un 'Ladks' GEFCO de la SNCF

Le wagon plat d'Electrotren du type 'Ladks' utilisé pour assurer le transport de véhicules industriels neufs est à nouveau disponible. Ce wagon à trois essieux en livrée bleue a été immatriculé à la SNCF et date de l'époque V. Il appartient à la société GEFCO (réf. 6309). La longueur totale du modèle réduit s'élève à 305 millimètres. Ce même wagon est aussi disponible dans la livrée jaune de Transfesa. Il s'agit de la livrée de ces wagons tels qu'ils sont utilisés par les Renfe, les chemins de fers espagnols. (GVM)





**BRAWA**

## La S2/6 K.Bay.Sts.E.B

Cette S2/6 K.Bay.Sts.E.B. a permis aux chemins de fer bavarois d'atteindre en 1907 un nouveau record de vitesse de 154,4 km/h durant un parcours d'essai entre Munich et Augsburg. Il s'agissait de la locomotive à vapeur la plus rapide de son époque de tout le continent européen. Le modèle proposé par Brawa est une version super détaillée de cette glorieuse locomotive à vapeur dans sa livrée verte d'origine. Le châssis, la chaudière ainsi que le tender sont en métal et

ont été parfaitement reproduits à l'échelle 1:87 (réf. 40258). Le tender et la loco sont à tampons joints. La motorisation est assurée par un moteur à cinq pôles à double volant d'inertie, dissimulé dans la loco. Les roues comportent des rayons très fins. L'embellage a été reproduit très finement. La loco est disponible en version deux rails ou trois rails, avec ou sans décodeur sons. Pour ce degré de perfection, vous devrez cependant déboursier au minimum 445 euros... (GVM)



**LILIPUT**

## Un 'Sahmms 711' de la DB

Ce wagon à six-essieux du type 'Sahmms 711' de la DBAG est utilisé pour assurer le transport de produits finis. Le wagon dispose pour ce faire de ranchers et de crochets permettant la fixation d'élingues. Liliput sort ces wagons dans les livrées d'époque IV et V. Ils sont chargés de tubes en acier. Les fixations de ces tubes ont été réalisées avec beaucoup de soin et conformément aux véritables attaches (réf. L235767). (GVM)



**LILIPUT**

## Un 'SSIm25' de la DB

Ce wagon plat du type SSIm 25 muni d'une plate-forme est une nouvelle variante proposée par Liliput. Il s'agit d'une livrée d'époque IV. Le modèle est chargé de deux conteneurs. Les ranchers sont fournis dans un sachet séparé et peuvent être facilement montés. Le wagon a été pourvu de boîtiers NEM ainsi que d'un mécanisme d'attelage court (réf. I235753). (GVM)



**MÄRKLIN**

## Une BR 150 de la DB AG

Avec deux années de retard, Märklin sort enfin une variante de teinte et de matricule de la célèbre BR 150 de la Deutsche Bahn AG. Cette lourde locomotive marchandises a été peinte dans la livrée 'rouge trafic' de DB Cargo. Cette nouvelle version de Märklin est une reproduction de cette loco au début des années 2000, à savoir en époque V (réf. 37851). Le modèle existant a dû pour ce faire subir quelques petites adaptations. La loco comporte des grilles de ventilation rectangulaires ainsi que des feux avant doubles. Elle est en revanche dépourvue de gouttières. Ce modèle pourvu d'un décodeur mfx et sons abrite un moteur central à volant d'inertie qui est couplé à quatre essieux via un cardan. Les feux avant et l'éclairage de cabine peuvent être réglés séparément par commande digitale. La loco est en outre pourvue d'un attelage Telex qui permet de désaccoupler les wagons à distance. Un modèle identique est aussi disponible chez Trix en version deux rails (réf. 22154). (GVM)



**MÄRKLIN**

## La 'Gt 2x4/4' patinée de la DRG

Il semble que les locos patinées de Märklin remportent un certain succès auprès des amateurs de locos à vapeur. C'est aussi le cas de cette loco Mallet Gt 2x4/4 de la DRG. Celle-ci est déjà sortie l'année passée dans une version non patinée et avec un autre matricule. Ce modèle en métal est une version d'époque III. Cette loco était réputée pour être l'une des

locomotives les plus lourdes et les plus solides que la Deutsche Reichsbahn ait eue en service. Elle comporte une superstructure de couleur verte encore à peine visible sous la patine qui a été soigneusement réalisée. Cette loco patinée n'est pas mentionnée dans le catalogue, mais fait cependant partie d'une série de quatre locos à vapeur patinées (réf. 37969). (GVM)



**MÄRKLIN**

**La 'Re 6/6 f' des CFF**

Au début des années 2000, trente locomotives de la série Re 6/6 des chemins de fer suisses (CFF) ont été équipées d'une télécommande radio. Ces machines en livrée rouge 'feu' d'époque V se caractérisent par la dénomination suisse 'Re 6/6 f' et UIC 620. Le modèle de Märklin construit entièrement en métal porte le matricule 11666. Il arbore également les armes de la ville de Stein am Rhein. Cette version transformée comporte des feux avant rectangulaires, des câblots UIC supplémentaires, des poignées inclinées sur le côté, des marchepieds supplémentaires, ainsi qu'une antenne radio pour la télécommande. La caisse abrite une motorisation à haute puissance entraînant deux essieux, ainsi qu'un décodeur mfx avec de nombreuses fonctions sons. (GVM)

**ROCO**

**Des voitures 'Railjet' des OBB**

Les amateurs des chemins de fer autrichiens peuvent se réjouir de la sortie de ce set de quatre voitures 'Railjet' des OBB en livrée d'époque V. La sortie de ces voitures avait déjà été annoncée en 2010. Ce set comporte une voiture-pilote, une voiture de première classe 'premium', une voiture-restaurant et deux voitures 'economy' ainsi que la voiture d'extrémité classée derrière la locomotive (réf. 64012). La locomotive chargée normalement de tracter ces voitures est une Rh 116. Celle-ci arbore la même livrée 'Railjet'. La nouvelle version de ces voitures Roco a été soigneusement peinte en plusieurs couleurs. L'intérieur a été reproduit très fidèlement, en respectant les différences entre les classes. Ces voitures à tampons joints roulent de manière très réaliste. Vous pouvez acquérir les voitures intermédiaires séparément. (GVM)



**MÄRKLIN - TRIX**

**Une automotrice panoramique ET 91 de la DRG**

Au début des années 1930, la Deutsche Reichsbahn commanda deux automotrices électriques à la société Waggonfabrik Fuchs. Ces engins avaient pour but de donner un nouvel élan au trafic touristique. La DRG souhaitait en effet concurrencer les autos et autobus, alors en expansion. Ces deux automotrices roulaient depuis Munich à destination de la Bavière et des Alpes autrichiennes. La ET 9101 a survécu à la Seconde Guerre mondiale. En 1995, cette automotrice a toutefois percuté un autre train à Garmish Partenkirchen

et attend depuis lors sa restauration. Märklin et Trix sortent la ET 9101 en même temps dans une version conforme à l'exemplaire en service aux alentours de 1965, en époque III. Le moteur a été camouflé sous le revêtement et est donc bien invisible. Il entraîne les deux essieux d'un seul bogie. Le modèle est pourvu d'un décodeur mfx ou DCC/Sx avec module sons. L'éclairage intérieur est présent de série. Son intensité peut être modifiée à l'aide d'une fonction digitale supplémentaire (réf. T22192 / M37581). (GVM)

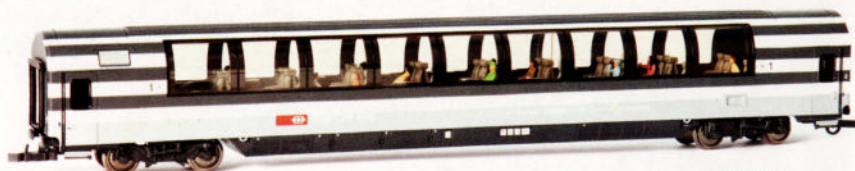


**ROCO**

**Le VT 12.5 de la DB**

Roco a annoncé en 2010 la sortie d'un tout nouveau modèle du VT 12.5 allemand (réf. 63131). Il est cependant disponible que maintenant. Cet autorail triple avec ses faces d'about en forme de 'tête d'œuf' était surtout mis en service dans le trafic de banlieue, en époque III. Roco a sorti ce modèle dans la livrée classique rouge caractérisée par des faces d'about noires. Cet engin se compose d'une première et d'une

seconde classe. Un seul bogie est moteur. Ce modèle est en outre pourvu d'une prise digitale PluX 22. Les voitures sont conçues de série pour pouvoir y installer ensuite un éclairage intérieur. Cette rame est aussi disponible dans une version digitale avec module sons. Ce même modèle devrait sortir à nouveau cette année, mais agrémenté cette fois d'un volant ailé sur les faces d'about, ainsi que d'un autre matricule. (GVM)



**ROCO**

**Une voiture panoramique des CFF**

La voiture panoramique 'Apm 61' des CFF de Roco est actuellement proposée avec des figurines assises. Il s'agit de la livrée actuelle. Cette voiture internationale de première classe comporte de grandes fenêtres bombées permettant aux voyageurs d'admirer les paysages qui défilent (réf. 44768). Cette voiture a été proposée dans le passé avec un autre matricule, mais cette version était dépourvue de figurines. (GVM)





**VK MODELLE**

**Le Solaris 'Tramino'**

Veit Kornberger présente son premier tram. VK se profile en effet de plus en plus dans le segment du transport public urbain. Outre ses bus urbains modernes, cette marque présente également un modèle en H0 du tram hypermoderne à plancher bas Solaris 'Tramino'. Il s'agit pour l'instant d'un modèle non motorisé; cette dernière est néanmoins en préparation. Le modèle a été fabriqué en plastique. La livrée et le détaillage sont particulièrement réussis.

**REE MODÈLES**

**Un wagon mono-porteur 'UFR' de la SNCF**

Le typique wagon mono-porteur français 'UFR' de la SNCF est une nouveauté dans la gamme REE Modèles. Il s'agit d'une première forme de transport combiné rail/route. L'abréviation UFR signifie 'Union des transports Ferroviaires et Routiers'. Cette société a été lancée en 1935. Elle est restée en activité jusqu'au début des années '80. Le wagon plat OCEM 29 constitue la base de ce wagon. Celui-ci a été spécialement pourvu de points de fixation adaptés à un conteneur rail/route. Ces conteneurs étaient



aussi en réalité utilisés comme remorques. Un tracteur spécial permettait en effet de mettre le conteneur en place sur le wagon, via une rampe de chargement. Ce modèle REE a été très joliment détaillé. En rabattant les hausses aux bouts, il était possible de faire passer les remorques d'un wagon à l'autre. Différentes versions allant de l'époque III et IV sont disponibles. Le modèle illustrant cet article est d'époque IV. Ce wagon a été pourvu de roues pleines et d'inscriptions UIC. (GVM)



**OCCRE**

**Un tram berlinois**

Ce tram berlinois à l'échelle 1:24 est un superbe kit à assembler de la marque espagnole OcCre. Ce kit comporte des pièces détachées en bois et en métal. Un set d'extension composé d'un moteur est aussi proposé. Vous pourrez ainsi faire rouler ce modèle sur des voies d'une largeur de 45 millimètres (LGB et 1). Ce kit d'assemblage revient à un peu plus de cent euros. Il s'agit d'une réplique du plus ancien tram électrique de Berlin. Ce tram a été en service dans la partie Ouest de la ville, de 1901 à 1943. Il arborait alors le matricule 40. Il se caractérisait alors par une longueur de 28 m et une largeur de 6,5 m. Un certain nombre de pièces détachées sont constituées de bois découpé au laser. Le bois est de très bonne qualité et toutes les pièces s'assemblent correctement. Outre de la colle, vous devrez aussi utiliser du papier de verre fin, ainsi que du mastic. La marque OcCre ne propose pas uniquement des trams: elle dispose aussi dans sa gamme d'un modèle de l'Adler, ainsi que d'une BR18 à l'échelle 1:32. Nous recommandons ces modèles à tous les modélistes qui souhaitent s'attaquer aux échelles plus grandes, sans devoir dépenser une fortune. (GVM)



**TILLIGBAHN TT**

**Un 'Rlmms' et un 'Facs' de la DR**

Nous avons trouvé chez Tillig deux wagons surprenants dans la livrée de la DR. Le premier wagon est un wagon plat à deux essieux du type 'Rlmms', d'époque IV. Il s'agit d'une réédition pourvue d'un nouveau matricule (réf. 14751).

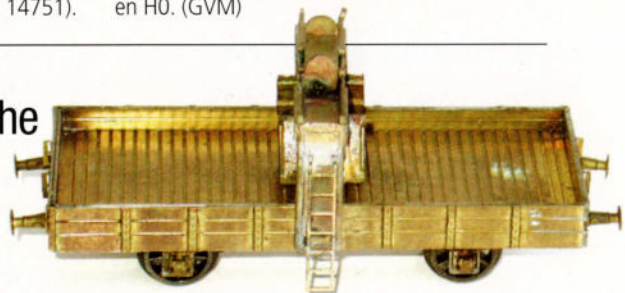


Les ranchers de couleur noire doivent être montés séparément. Le second wagon pour marchandises en vrac du type 'Facs' et d'époque IV porte aussi un nouveau matricule. Les deux wagons ont très bien été détaillés et sont de qualité comparable aux modèles équivalents en H0. (GVM)

**PB MESSING MODELBOUW**

**Un wagon porte-flèche pour grue**

Une authentique grue à vapeur et son wagon d'accompagnement sont proposés depuis longtemps dans la gamme de PB Messing Modelbouw. Ce wagon intermédiaire pourvu d'un chevalet servant de support pour la flèche de la grue est néanmoins une nouveauté dans la gamme. Ce kit a été évidemment fabriqué en laiton. Il sera disponible



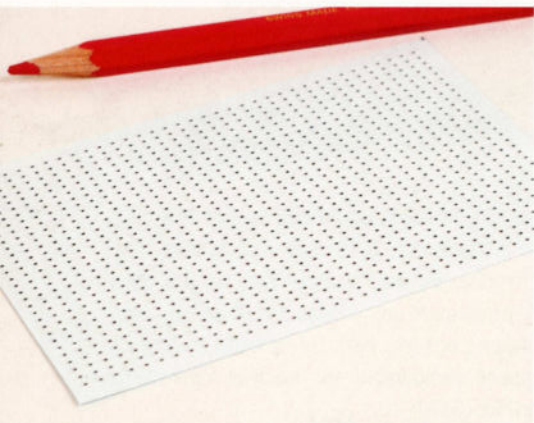
sous peu. Vous pourrez trouver PB Messing Modelbouw dans de nombreuses bourses, ainsi que sur le site web [www.pb-messingmodelbouw.com](http://www.pb-messingmodelbouw.com). (GVM)



**BUSCH**

## Des caisses en bois

Les amateurs de l'échelle Zéro peuvent s'attendre à ce que Busch les choient dans le futur. Cette marque allemande n'importe pas uniquement les produits de la marque américaine MTH, mais elle va aussi développer dans le futur ses propres wagons et accessoires de mise en scène à l'échelle 1:45. Le set que nous avons pu examiner comporte des pièces détachées en bois découpées au laser, ainsi que des éléments 'prêts à l'emploi' en plastique. Outre cinq boîtes de chargement en bois et une charrette à main, nous avons aussi trouvé quelques caisses de vin et cinq bacs. Un mode d'emploi assez épais est également fourni. Vous y trouverez les instructions de montage. (GVM)



**PB MESSING MODELBOUW**

## Des rivets en résine

Cette série de rivets en résine sur des transferts à eau est une nouveauté dans la gamme de PB Messing Modelbouw. Ces rivets dont différentes formes et variétés sont disponibles vous permettront de reproduire facilement les rivets sur vos propres réalisations. Après avoir été recouverts d'une couche de fond, ces rivets moulés dans la résine ont été déposés sur un transfert à eau. L'ensemble a ensuite été recouvert d'une fine couche de peinture. Une grille est également disponible sous cette forme. (GVM)



**PB MESSING MODELBOUW**

Parmi les accessoires ferroviaires destinés aux modélistes d'inspiration belge, l'importante gamme en H0 de PB Messing Modelbouw sera bientôt complétée d'une grue hydraulique en laiton moulé, destinée à être installée sur des quais hauts, ainsi qu'un kit en laiton d'une grue de chargement. (GVM)



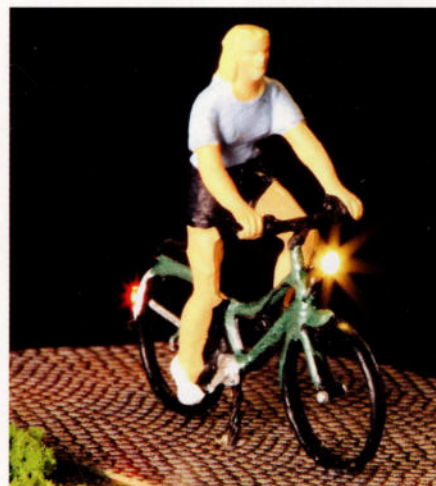
**AUHAGEN**

## Des poteaux d'éclairage 'dummy'

Les poteaux d'éclairage des rues de votre réseau peuvent rapidement engloutir l'entièreté de votre budget modélisme: ces poteaux d'éclairage fonctionnels sont en effet jolis, mais chers... De nombreux modélistes peuvent par ailleurs se contenter de poteaux non fonctionnels, dépourvus d'une lampe ou d'une Led. Auhagen sort à leur intention un set de plusieurs poteaux d'éclairage 'dummy' (réf. 41621). (GVM)

**BICYC-LED**

Cette petite entreprise allemande au nom judicieusement choisi sort une série de vélos, de mobylettes et de grosses motos aux échelles H0 et N. Ces modèles sont pourvus de phares fonctionnels. Les feux rouge et blanc sont activés par de petites Leds SMD qui ont été montées avec beaucoup de soin. Les petits fils permettant l'alimentation de ces Leds ont été camouflés dans le cadre des vélos et des motos et sont donc tout à fait invisibles. Chacun de ces deux-roues est vendu avec une figurine peinte dans un équipement approprié. Les vélos ont également été soigneusement peints. Quelques exemplaires sont vendus avec des roues à rayons. (GVM)



**BACHMANN SCENECRAFT**

## Une cabine de signalisation 'Art Déco'

En Grande-Bretagne, les bâtiments en résine 'prêts à l'emploi' sont très populaires. Hornby comme Bachmann disposent chacun d'une importante gamme de bâtiments typiques pouvant être mis en place tel quel sur un réseau. La plupart de ces bâtiments ont été fabriqués conformément à un exemplaire réel. De nombreux thèmes sont par ailleurs proposés (mine de charbon, ferme, complexe de gare). Bien que ces bâtiments aient été conçus pour l'échelle anglaise 00, à savoir 1/76, un certain nombre parmi ceux-ci convient également à l'échelle H0. Nous pensons surtout aux bâti-



ments industriels, qui ont un caractère universel. Les bâtiments Art Déco à l'image de ceux construits par le Southern Railway dans les années trente au sud de l'Angleterre constituent une ligne à part au sein de la gamme de

Scenecraft. La cabine de signalisation Art Déco avec la référence 44-064 présente de fortes similitudes avec la cabine Art Déco de Bruxelles-Midi, en service à cette époque. Vous pouvez donc parfaitement l'utiliser sur un réseau modèle belge d'époque II/III (GVM).

**WOLFGANG LANGMESSER**

## Un moule pour portail de tunnel

Dès que vous souhaitez aménager plusieurs tunnels sur votre réseau, l'utilisation d'un moule pour portail de tunnel est un choix judicieux. Le moule une fois acheté peut en effet être utilisé quasiment indéfiniment. Ce nouveau moule vous permet aussi d'aménager un portail de



tunnel pour double voie. Les murs du portail sont constitués de grès et sont parfaitement compatibles avec les autres moules Siflor. Le prix indicatif de ce moule s'élève à 22,50 euros, TVA incluse. Ces portails

moulés peuvent ensuite être peints à l'aide de différentes techniques. (GVM)

**VIESMANN**

## Un éclairage d'intérieur

Les petites ampoules classiques pour l'éclairage intérieur des bâtiments miniatures font lentement place à l'éclairage par Leds. Viessmann présente deux sets d'éclairage pour intérieur, composés chacun de deux Leds et des résistances correspondantes. Il s'agit des références 6017 et 6018. Tous les éléments tiennent sur un petit circuit imprimé que vous pouvez fixer contre le plafond d'une habitation, à l'aide d'un petit morceau d'adhésif double-face. (GVM)



**VIESMANN**

## Des poteaux d'éclairage en N

Les poteaux d'éclairage classiques peuvent aussi être pourvus d'un éclairage par Led. Un joli poteau d'éclairage est également disponible en N. Il s'agit d'un éclairage par Led de couleur blanche (réf. 64951). (GVM)



**VIESMANN**

## Un tracteur Fendt

Viessmann sort un modèle de tracteur 'prêt à l'emploi'. Celui-ci est pourvu de feux avant et arrière, ainsi que d'un gyrophare orange fonctionnel sur le toit. Ce modèle se base sur le kit à assembler du tracteur Fendt de Kibri (réf. 22266). (GVM)



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

GVM





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

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



COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

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

**Heures d'ouverture:**

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

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

1096\_0124\_TMM\_ModeltreinParadise

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

**Exclusivité**

**Un tram Flexity 4000 de la STIB**

**OFFRE LIMITÉE**

75 pcs à 1 moteur: 299€ 2 matricules différentes  
50 pcs à 2 moteurs: 329€ 2 matricules différentes

avec prise digitale, feux avant et arrière en fonction dus sans de marche

**DISPONIBLE**

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

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](http://www.wiborail.eu)

0128\_TMM\_Wiborail

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.miniatur.de](http://www.miniatur.de)  
[silhouette@miniatur.de](mailto:silhouette@miniatur.de)

Des arbres haut de gamme et des produits de décor exclusifs



## BREKINA Un Dodge A 100 Sportsman et Van

Un nouveau 'classique' made in USA a rejoint le catalogue de Brekina: il s'agit du Dodge A100. Tout comme ce fut le cas pour les Ford Econoline et Chevy Van, il a été largement inspiré par le Transporter T2 de Volkswagen, qui connut un joli succès aux States. Sorti là-bas en 1964, le Dodge A100 présente la même forme et les mêmes dimensions que le Bus VW, mais c'est là leurs seuls points de convergence. En effet, le moteur six cylindres ou V8 dont il est équipé se trouve placé davantage à l'arrière, précisément entre les sièges avant. Il se différencie donc du VW par un plan-

cher dévolu à la charge tout à fait plat. Le Dodge A100 était disponible en plusieurs versions: camionnette (Van), minibus (Sportsman) pouvant véhiculer 9 personnes, ainsi que pickup. Le Dodge 100 a été produit jusqu'en 1970, mais n'a jamais perdu de sa popularité: aujourd'hui, il est devenu un 'classique' fort prisé par les collectionneurs. Fidèle à la tradition de qualité de rendu que nous lui connaissons, Brekina a donné à cette miniature une forme absolument conforme à celle du modèle réel. (Sportman réf. 34300 - Van 34351)



RIETZE

## Un VW T5 de police

Mettez un peu plus de 'bleu' sur votre réseau modèle! Les policiers du Brabant Wallon font toutes leurs interventions avec cet élégant combi VW T5, qui ne porte évidemment que des marquages en français (réf. 52605).



HERPA

## Un Scania Perditrans

Spécialement pour les amateurs de camions belges, notons la sortie chez Herpa de l'attelage comprenant un tracteur Scania 143 avec une remorque triaxiale de l'entreprise Perditrans de Werchter. Il s'agit d'un modèle d'attelage datant des années septante (n° 158473).



VK-MODELLE

On connaît surtout VK-Modelle pour ses autobus et ses remorques miniatures. Comme nouveauté, la marque annonce une remorque agricole avec un chargement d'engrais organique. Pour faciliter la livraison, l'une de ses parois latérales a été ouverte. L'allure est réaliste, l'odeur en moins fort, heureusement... (réf. 08700621).

HASICKÝ AUTOMOBIL  
LIAZ 101.860 CAS K25  
FEUERWEHRFAHRZEUG LIAZ 101.860 CAS K25  
FIRE FIGHTING VEHICLE LIAZ 101.860 CAS K25



SDV MODEL

SDV Model est une marque tchèque spécialisée dans les kits d'assemblage en matière synthétique à l'échelle 1/87 de véhicules militaires, d'autobus, de véhicules de pompiers, de camions et de matériel agricole. Les modèles présentés sont typés 'Europe de l'Est' et ont pour nom Tatra, Zil, Praga, Karosa, Liaz, Robur, etc. Il s'agit de kits de moulages expansés, à comparer un peu avec les kits d'Airfix que l'on connaissait autrefois. L'importateur pour le Benelux est MSTK Import (www.mstk.nl) qui cherche encore des points de vente pour ces kits.



BUSCH

## Un tracteur et un char de procession

Busch annonce une nouvelle série à son catalogue, en l'occurrence des tracteurs avec chars utilisés lors des processions agricoles. Le modèle présenté (réf. 40062) est l'un des six tracteurs avec chars de procession de la série.

Texte et photos: GVM

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



# Le wagon 'Res' de B-Models



**A**VEC CE MODÈLE DU WAGON 'Res' DU TYPE 3514D0, B-MODELS POURSUIT SON PROGRAMME DE REPRODUCTION DE NOUVEAUX WAGONS DE MARCHANDISES BELGES À L'ÉCHELLE H0. NOUS AVONS REÇU LE PREMIER SET DE CES NOUVEAUX WAGONS ET NOTRE PREMIÈRE IMPRESSION EST POSITIVE.

Au début des années '70, la SNCB fit construire 2.000 nouveaux wagons portant le code-lettres 'Res', en deux séries. La première reprenait 1.500 unités et constitue le type 3514D0 ; ces wagons ne sont pas pourvus d'un frein à main. A l'origine, ils ont été numérotés 393 6000 à 393 7499. Cette série a été suivie par un second lot de 500 wagons du type 3514D1, cette fois équipés d'un frein à main. Ces derniers ont été numérotés jusque 393 7999. Les wagons 'Res' ont une longueur hors tout (entre tampons) de 19,90

m et présentent une surface utile de 18,50 m sur 2,64 m. Ils présentent sur chaque flanc neuf haussettes et huit ranchers, qui peuvent être rabattus. Les haussettes des faces d'about peuvent également être rabattues de 90 degrés, pour permettre le chargement ou le déchargement. Ces wagons reposent sur deux bogies Y25 et peuvent supporter une charge maximale de 55,5 t, qui a été portée ultérieurement à 58 tonnes. Leur vitesse maximale autorisée est limitée à 100 km/h. Ces wagons sont utilisés pour le trans-

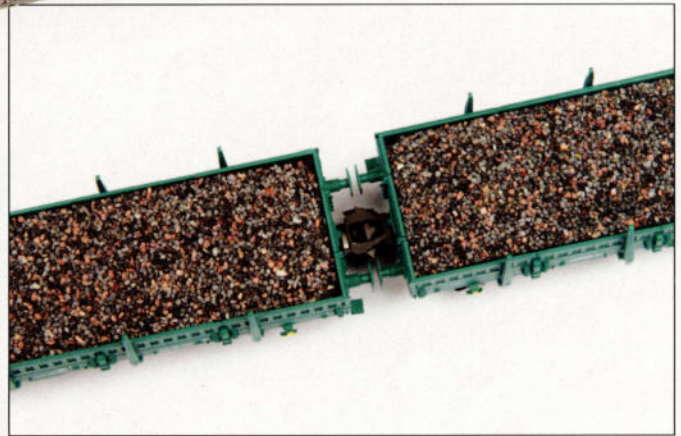
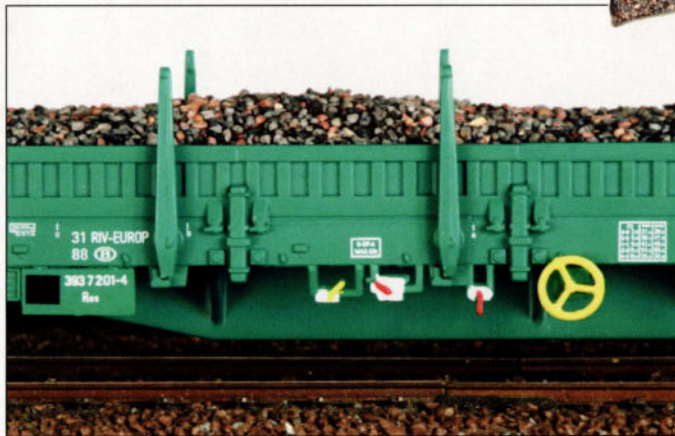
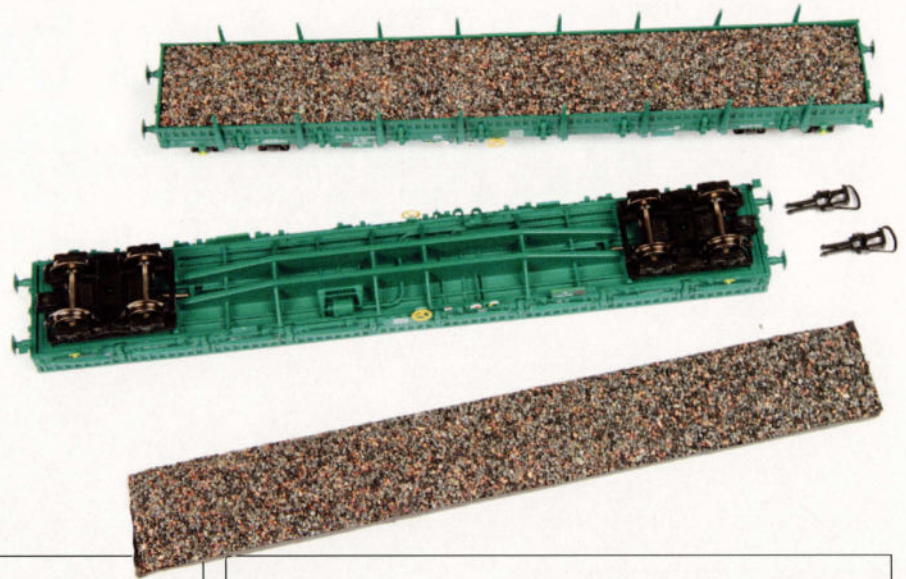
port de lourdes charges comme des profilés d'acier, des tubes, des caisses, mais aussi des engins agricoles, des traverses, du ballast et des constructions en béton. Moyennant une modification constituée de deux profils obliques montés sur le côté intérieur de ce wagon, il peut alors être utilisés pour le transport de conteneurs.

Un modèle du wagon du type 'Res' ne peut certainement pas manquer sur n'importe quel réseau d'inspiration belge. Malgré le fait que plusieurs fabricants aient déjà reproduit ce type de wagons par le passé, B-Models est la première firme qui reproduit cette variante belge. Pour ce faire, B-Models s'est à nouveau rendu en Chine. Lors de sa conception, cette firme a manifestement tiré les leçons de ses premiers modèles belges, sortis au cours de ces dernières années.

La première variante qui sera proposée date de l'époque V. Grâce à sa livrée verte et sa numérotation, vous pouvez utiliser ce wagon sans problèmes jusqu'au début des années 2000. La caisse et le châssis sont peints en vert sans touche bleue, comme on peut le retrouver sur ces wagons B-Cargo. Ils sont tam-



ponnés avec soin, quelques détails étant relevés d'une touche de peinture rouge, jaune ou blanche. Ce wagon est bien reproduit à l'échelle, avec toutefois quelques petites anomalies mais suffisamment détaillé, sans que B-Models n'ait poussé le détail à l'extrême : c'est ainsi que l'on ne trouve pas de portelanterne pour les feux de fin de convoi. Les poignées sous les traverses de tête manquent également et toute la timonerie est montée trop vers l'extérieur du wagon pour qu'elle ait l'air réaliste. Ces wagons sont lestés d'une plaquette de métal disposée sous le plancher du wagon. De plus, un poids supplémentaire y a été ajouté grâce à un chargement de bal-



last patiné, qui a été disposé sur une couche de silicone noire, elle-même déposée sur une plaquette en bois. Les grains de pierraille chargés paraissent par contre trop sphériques pour représenter du véritable ballast. Heureusement, ce chargement peut facilement être enlevé, de façon à rendre visible les planches de bois qui constituent le plancher du wagon. Le mécanisme pour circulation à tampons joints est très bien conçu. Lors de notre test, nous n'avons rencontré aucun problème. Les wagons ont parfaitement roulé à tampons

joints, sans que les attelages ne viennent toucher les tampons dans les courbes. Et nous avons réalisé ce test aussi bien avec des attelages courts Märklin que Roco. Ces wagons ne sont pas pourvus de tampons à ressorts, ce qui à notre avis, est un bon choix. Les bogies Y25 de teinte noire sont pourvus de doubles disques de frein, réalisés en plastique résistant à l'usure ; ce sont les mêmes bogies au roulement souple que l'on retrouve sous les autres wagons reproduits par cette même firme. Leur forme diffère toutefois de celle du

bogie utilisé couramment sous un 'Res'.

B-Models va sortir plusieurs versions de ce nouveau modèle du wagon 'Res'. Après la version verte avec ballast suivra un autre modèle transportant un anneau en béton, suivi de la variante brune portant des tôles d'acier et enfin, transportant un chargement de bois emballé. Pour chaque version, deux séries seront à chaque fois proposées, portant un matricule différent. D'autres variantes devraient encore voir le jour plus tard, dont la version actuelle portant un petit triangle qui indique que ces wagons ne peuvent plus circuler que sur le réseau ferré belge. Par ailleurs, B-Models va commercialiser un wagon du type 'Uay' qui est notamment utilisé par Infrabel et Tuc-Rail, dont les boîtes d'essieux sont peintes en bleu. Ensuite sortira certainement une variante avec des demi rambardes et une version modifiée pour le transport de conteneurs. Toutes ces variantes sont possibles grâce au placement d'autres pièces sur le wagon et sous son châssis.



Texte et photos du modèle : Guy  
Van Meroye



Photos chemins de fer réels : Collection GVM

# C'est du belge: Balegem-Dorp à l'échelle N



*Une série 51 vient de quitter la gare de Balegem-Dorp et franchit le Rommelbeek, en tête d'un train de céréales, en direction de Zottegem et de Grammont.*

**B**ALEGEM-DORP EST UN RÉSEAU MODULAIRE À L'ÉCHELLE N AVEC LEQUEL LE GROUPEMENT N160 ENCORE RELATIVEMENT JEUNE A SUSCITÉ BEAUCOUP D'INTÉRÊT LORS DE NOTRE 5ÈME GRANDE EXPO DE MODÉLISME. N160 A VU LE JOUR LORSQUE DES ADEPTES DU N AU MOBOV ONT DÉCIDÉ DE VOLER DE LEURS PROPRES AILES. BIEN QU'IL AURAIT PU RACHETER LE RÉSEAU EN N EXISTANT, N160 SE DEVAIT DE PRÉSENTER UN NOUVEAU RÉSEAU. COMME LE RÉSEAU EN N DU MOBOV EXISTAIT DEPUIS PLUS DE VINGT ANS, L'IDÉE GERMA CHEZ LES MEMBRES DE CONSTRUIRE QUELQUE CHOSE D'ENTIÈREMENT NEUF ET CE, EN S'INSPIRANT D'UN EXEMPLE EXISTANT, CONTRAIREMENT AU RÉSEAU EN N DU MOBOV. GRÂCE AU PRÉSENT ARTICLE, VOUS ALLEZ SAVOIR COMMENT L'IDÉE DU RÉSEAU 'BALEGEM-DORP' A PRIS CORPS ET COMMENT IL A ÉTÉ RÉALISÉ.

### La situation

La ligne 122 est une des dernières lignes à double voie non électrifiée de Flandre. Elle serpente à travers la vallée de l'Escaut et des Ardennes flamandes de Melle à Grammont. Pour les modélistes amateurs, cette région est intéressante par son paysage ouvert en pente douce et ses points de vue uniques, ses nombreuses agglomérations pittoresques, ses routes pavées tortueuses, ses saules pleureurs et ses chemins creux. Tout ceci forme un décor parfait pour un réseau modèle réaliste d'inspiration belge.

### L'histoire de la ligne 122

Après l'indépendance de la Belgique en 1830, l'expansion de cette dernière fut bridée par les Pays-Bas, avec le blocus du port d'Anvers. On cherchait alors à relier les bassins industriels entre Charleroi et Liège – où toute l'industrie lourde, la construction des machines et les mines de charbon étaient concentrées – avec d'autres ports. Outre ces solutions alternatives, les usines avaient également besoin de main d'œuvre. Tout ceci fit que la Belgique fut dotée d'un réseau de chemin de fer d'est en ouest et du nord au sud.

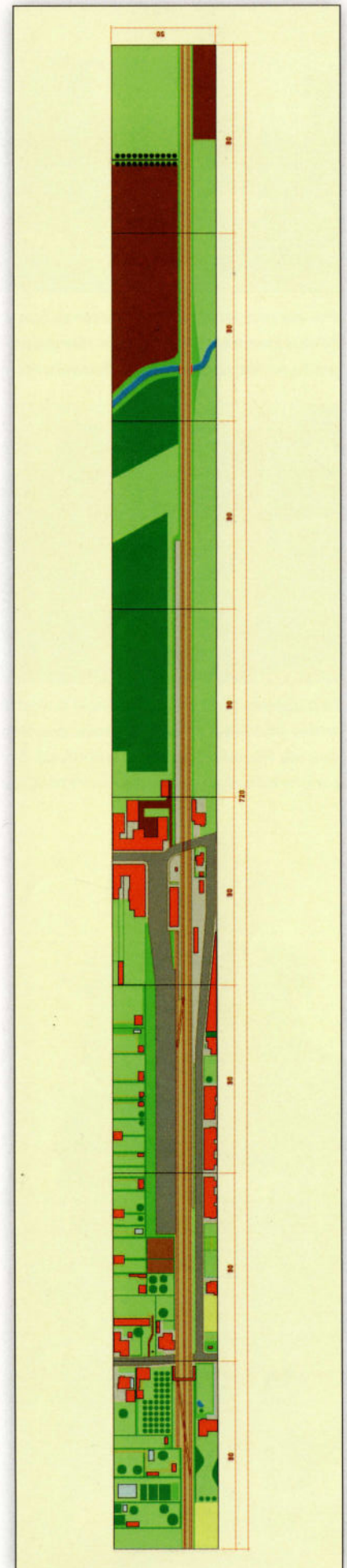
Dans le sud du pays, la production de charbon connut alors un développement important. Les provinces d'Anvers, de Flandre orientale et de Flandre occidentale constituèrent des débouchés idéaux pour les charbonnages wallons, principalement pour les ménages et pour l'industrie. Dans la région gantoise, l'industrie textile était aussi demanderesse de charbon bon marché. De toutes les tentatives faites pour relier ces deux régions, peu d'entre-elles aboutirent, comme par exemple la ligne de la Dendre. Lorsqu'il apparut qu'une liaison ferrée entre les bassins charbonniers wallons et le pôle industriel gantois faisait partie des possibilités, la commune de Zottegem fut désireuse de faire transiter cette ligne par son territoire. Grâce à leur région agricole densément peuplée, aux nombreuses usines et au trafic commercial intense entre Gand, Anvers et le Hainaut, les communes traversées par une ligne de chemin de fer pouvaient espérer gagner en importance. Le 9 mars

1861, un accord fut conclu pour l'établissement d'une ligne ferrée passant par Enghien, Grammont, Zottegem et Melle, en direction de Gand. Le 5 janvier 1867, la compagnie du 'Chemin de fer de Braine-le-Comte à Gand' ouvrit cette ligne à double voie, d'une longueur de 66 km. Cette ligne numérotée 122 fut principalement fréquentée par les mineurs de fond flamands. Ces derniers empruntaient le dernier train en fin d'après-midi pour aller travailler de nuit dans les mines et échapper ainsi à la misère... En début d'avant-midi, ils revenaient à domicile pour y dormir quelques heures, avant d'entamer leur prochain voyage vers les mines wallonnes. Quant aux hommes des équipes du matin, ils prenaient le train à quatre heures (du matin) pour aller travailler dans les hauts-fourneaux wallons.

### Description du réseau

Le premier thème du projet de la ligne 122 est la gare de Balegem-Dorp et ses alentours. On y retrouve les éléments suivants sur ce réseau : les jardins situés derrière la ligne de chemin de fer à la Poststraat, les quatre habitations dans la même rue en direction de la passerelle pour piétons, les habitations de la Meerlandstraat le long de la voie depuis ladite passerelle jusqu'au passage à niveau à 'Houte' (anciennement la Stationsstraat), la gare, son site marchandises et les premières maisons à 'Houte', à proximité du passage à niveau. On trouve aussi l'ancien bois à côté du Ganzenhof (ce bois a été arasé en 2002) et pour le reste, un paysage typique fait de champs et de pâtures, agrémentés de saules têtards.

A l'occasion de la reproduction de 'Balegem-Dorp', aucun compromis n'a été toléré dans le domaine des mensurations: le rapport de réduction a parfaitement été respecté. Les huit modules actuels ont une longueur totale de 7,2 m, ce qui veut dire que ce réseau reproduit une distance réelle de 1,15 km. Une fameuse longueur donc, mais l'échelle N s'y prête bien. Grâce au long tronçon de voies en ligne droite, le réseau a l'air un peu monotone, mais est particulièrement réaliste. Comme 'Balegem-Dorp' n'est que la première partie d'un





Une vue prise du jardin d'une maison de coin dans la Meerlandstraat en direction des maisons n° 38 à 44 de la Poststraat. Le jardin de la 1ère maison à gauche à côté de la passerelle (le n° 40) était un verger. La maison juste derrière la passerelle est une ancienne maisonnette de garde-barrières, typique.



La passerelle pour piétons qui relie la Poststraat à la Meerlandstraat. Cet ouvrage remplace un ancien passage à niveau, du moins pour les piétons. Les véhicules doivent maintenant faire le tour via Houtte (l'ancienne Statiestraat). Sur la photo, on voit bien que la rue est interrompue par une clôture en béton. De l'autre côté, les maisons n° 38 et 40 de la Poststraat.

réseau plus étendu, des courbes viendront toutefois agrémenter le tout, plus tard.

En vue de participer à des expositions, il a été décidé de réaliser deux types standard de modules, à savoir un droit de 900 x 500 mm et un courbe de 30° d'une largeur de 500 mm. Pour des raisons ergonomiques, ces modules devaient peser un minimum, tout en étant très solides. Le châssis de chacun de ces modules est composé d'une ossature en MDF de 9 mm, sur laquelle reposent trois plaques d'isolation de 2 cm d'épaisseur. L'avantage de ces plaques est d'abord que les contours du paysage sont faciles à y découper et que deuxièmement, elles absorbent les résonances des convois. Les voies Peco en code 55 ont été placées sur une plaque de multiplex de 9 mm (pour l'assiette) et du bouchon de 2 mm pour la couche de ballast.

### La réalisation

L'idée de construire un nouveau réseau modulaire autour de ce paysage date d'il y a sept ans, lorsque deux membres de l'association firent une petite visite dans la région concernée. Ils trouvèrent les petites gares de Scheldewindeke et de Balegem-Dorp si pittoresques et le paysage si joli qu'ils décidèrent de les reproduire en



modèle réduit. Ceci constitua le point de départ des recherches et de la réalisation des croquis nécessaires.

Sur les plans des bâtiments de gare obtenus auprès du Groupe SNCB – que le groupement N160 remercie au passage – on pouvait clairement voir l'emplacement de la cour à marchandises, car aux époques visées par la reproduction, à savoir l'époque IIIb (1955-1964) et IIIc (1964-1970), ces cours étaient encore actives. De nos jours – et comme presque partout en Belgique – elles ont été désaffectées et converties en parking. En outre, la ligne 122 était intéressante à reproduire pour des adeptes belges de l'échelle N, car la majorité des locomotives à vapeur et Diesel, ainsi que le matériel remorqué qui a arpenté cette ligne, est disponible à cette échelle ou faisait déjà partie des collections des membres du club.

Outre les plans, toutes sortes d'autres informations furent recherchées, comme d'anciennes photos, cartes postales, photos aériennes, plans cadastraux, récits et témoignages de cette époque. Le point d'orgue fut constitué par les contacts posés avec le cercle local d'histoire 'Land van Rode' d'Oosterzele et environs. Lucien, le président de ce cercle, est né à Balegem et



*Le pont à peser sur la cour à marchandises de Balegem. Quelques wagons tombereaux doivent d'abord être déchargés pour emporter ensuite de la pierre de Balegem provenant de la région. A l'arrivée, c'est principalement du charbon qui est livré. A l'arrière-plan, les jardins attenants à la Poststraat. Remarquez les petites cabanes de jardin en béton, typiques en Flandre.*

y a passé toute sa jeunesse; il est en outre co-auteur du livre 'Balegem, niet vergeten' ('Balegem, ne pas oublier'). Il constitua 'la' source d'informations par excellence. Un vrai trésor de récits et d'anecdotes s'ouvrit à nous, membres du groupement N160. Lucien savait ainsi par exemple où se trouvait exactement l'ancien pont à peser sur la cour à marchandises, combien de wagons y étaient chargés et déchargés, et comment. Lors de la présentation officielle de son ouvrage, nous avions amené la maquette du bâtiment de la gare de Balegem-Dorp. L'échevin de la culture d'Oosterzele (Balegem est une commune faisant partie de cette entité) la trouva tellement à son goût qu'il proposa de présenter notre nouveau réseau en primeur aux habitants de Balegem lors de la fête du village qui se tient tous les deux ans (l'édition 2010

*Une Class 66 de DLC remorque un train de conteneurs en direction de Gand-Maritime. Pour donner l'impression que la voie traverse le village de Balegem-Dorp, les petits jardins typiques le long du chemin de fer ont scrupuleusement été reproduits.*

avait vu circuler la loco historique du type 29). Suite à cette proposition, la date de notre première exposition était déjà fixée et pour nous, rien n'était plus beau que de pouvoir présenter en primeur notre réseau aux habitants mêmes de ce village. Et comme on pouvait s'y attendre, ces villageois se révélèrent très enthousiasmés par la reproduction de leur village à échelle réduite. Très reconnaissable, surtout pour les plus âgés d'entre eux, eu égard à l'époque reproduite. Et ce fut pour nous une preuve que nous avons réussi notre projet...

Une autre source très utile d'informations fut l'occupante actuelle de la gare de Balegem-Dorp. Elle fut l'épouse du dernier chef de gare en titre et à ce titre, put nous raconter pas mal de choses concernant la vie de la gare et aux alentours. Des wagons tombereaux amenaient du charbon, tandis qu'un ferrailleur était actif à Balegem-Zuid. La pierre de Balegem – utilisée notamment pour la construction de la gare de Gand-St-Pierre – y était chargée. Cette dame nous a permis de mesurer entièrement le bâtiment de gare, construit en 1893, car nous n'avons pas retrouvé les plans de cet édifice. De même, nous avons pu mesurer les maisons de la Poststraat à hauteur de la passerelle pour piétons, grâce aux bons contacts noués avec les riverains, qui nous ont procuré d'anciennes photos de leur maison et de leur jardin. Nous avons ainsi pu nous faire

*Une vue depuis Houtte, vers le passage à niveau. La maison à gauche avant la barrière est l'ancienne habitation du garde-barrières. Au-delà du passage à niveau à droite, une épicerie. Auparavant, ce fut également un café et de nos jours, c'est un libraire. La maison attenante à l'épicerie est la 'Huis van Commerce', un commerçant qui réceptionne le charbon et d'autres marchandises déchargées sur la cour. De nos jours, cette maison est le café 'Ganzenhof', du nom des oies qui courent dans la basse-cour, derrière la maison...*



*A l'avant-plan, une villa de la Meerlandstraat, avec un grand jardin avant, dans lequel se trouve un petit étang surmonté d'un petit pont. Du côté gauche de ce petit pont, l'étang est recouvert de roseaux, et de nénuphars de l'autre côté (ces deux éléments proviennent de Ndetail). De l'autre côté du chemin de fer, les jardins flamands typiques dans la Poststraat. La locomotive du type 51 est de Hobby Verborgh.*

une idée précise du site tel qu'il avait existé au cours des années '60 et '70.

Il ne fut toutefois pas évident d'établir des plans de toutes les habitations aux alentours de la gare et vu leur nombre, il ne

nous a pas été possible de sonner à chaque maison. Nous avons donc utilisé une autre méthode, décrite dans le TMM n° 100, à savoir réaliser un bâtiment sur base de photos. Nous connaissons déjà cette technique et nous l'avons beaucoup mise en pratique. Pour la construction des modules, aucun défi n'était trop grand. Le but fut de construire tout pratiquement soi-même. Les arbres furent relativement faciles à confectionner. 'Facile' n'est peut-être pas le mot qui convient, mais les articles trai-





**Un petit jardin typique: un abri de jardin en béton, une serre avec des concombres (Busch), derrière les serres, les potirons ont une drôle de forme. Les poireaux devant la serre ont simplement été confectionnés en courbant quelques bouts de fils pour fleuriste de 0,3 mm et en les plantant dans un trou préforé. Les roses et les dahlias sont de Busch. Sur l'ensemble de ce réseau, on dénombre environ 1.200 fleurs.**

tant de la confection des arbres (parus dans les TMM n° 73 et suivants) nous ont en tout cas mis sur la bonne voie. Il en est résulté un total de plus de 150 arbres. Nous n'avons par contre pas passé notre temps à la confection de fleurs, bien que cela n'aurait pas posé de problèmes avec la gamme de MiniNatur. Les roses, dahlias, potirons, concombres, salades et tournesols proviennent de Busch, les nénuphars, la rhubarbe sauvage et les roseaux proviennent de N-detail, le reste des légumes étant finalement de la fabrication 'maison'. Les poireaux par exemple sont constitués de petits bouts de fil pour fleuriste de 0,3 mm, enfichés dans de petits trous. On trouve au total plus de 1.200 fleurs sur ce réseau. Les haies et les conifères proviennent d'éponges à récurer découpées en morceaux, ces derniers ayant été peints ensuite en vert.

Vu que nous désirions donner la meilleure impression possible de Balegem-Dorp et que nous voulions mettre l'accent sur le village, il était très important de reproduire correctement toutes les maisons le long et à côté du chemin de fer. Comme aucun fabricant ne propose une reproduction d'une maison de Balegem, il fut nécessaire d'avoir recours à la fabrication 'maison'. Une méthode adaptée pour confectionner ces maisons s'imposa donc. Ce n'est fina-

lement qu'après un processus d'environ trois ans que nous l'avons trouvé. Après des essais menés avec du papier et du carton et plus tard, avec des murets en plastique provenant du commerce, l'idée prit corps de confectionner des maisonnettes au moyen d'un programme de dessin par ordinateur (autocad). Comme toutefois aucun membre de l'association n'avait la moindre notion de ce programme de dessin, ceci nécessita d'abord des heures et des heures d'étude préalable... Finalement, nous avons commencé par dessiner les typiques clôtures en béton du type 'Roulers'. Ces dessins devaient encore

être découpés ensuite. Une impression sur format A4, collée sur une plaque de polystyrène de 0,5 mm et découpée selon des lignes tracées au préalable parut une opération difficile à réaliser, la distance entre deux piliers n'étant que de 0,7 mm à peine. Cela aurait été formidable de pouvoir découper mécaniquement, mais le prix d'une machine CNC pilotée par ordinateur est vraiment prohibitif. Nous nous sommes alors mis à la recherche de quelqu'un qui disposait éventuellement d'une telle machine, mais au sein du petit monde des modélistes ferroviaires, les richards ne courent pas les rues. Finalement, nous avons déniché quelqu'un qui était prêt à nous découper ces impressions par ordinateur, en la personne de Gerco. Il fournit un très bon travail et ses des-

**Le jardin potager du chef de gare, à côté de la cour à marchandises. De l'autre côté de la clôture en béton (du type Van de Velde) se trouvent les jardins arrière de la Poststraat, cette dernière étant parallèle à la voie ferrée.**





*Un autorail de la série 45 en route vers Grammont.*

*Une vue depuis les jardins de la Poststraat d'une maison isolée dans la Meerlandstraat.  
Une type 201 est en tête d'une rame de wagons tombereaux.*



*Le marchand de combustibles local vient remplir son camion au wagon-citerne garé sur la cour à marchandises.*

sins furent une réussite. Ce type de dessin n'est toutefois pas entièrement découpé, mais au moyen d'un couteau X-Acto, ce ne fut pas une grande difficulté que de découper les contours. Pour la clôture, ceci constitua un fameux petit travail, mais le résultat est vraiment superbe. Et cela nous en a donné le goût. Utiliser cette méthode pour confectionner une maisonnette sembla particulièrement convenir. Mais il y avait quand même un problème: le délai de fourniture des découpes. Au rythme de leur fourniture, nous n'aurions jamais pu être prêts pour l'exposition 'Bruisend Balegem'. Lors d'une recherche sur le forum TMM en vue de trouver quelqu'un qui aurait été capable de nous faire des découpes, nous sommes tombés sur David Goovaerts, de Goover Models. David marqua son accord, mais très vite, nous avons été confrontés au même problème qu'avec Gerco. Mais David nous a donné un truc intéressant: graver soi-même. La découpe par



Une vue du bâtiment de la gare, depuis la Meerlandstraat. Remarquez qu'à gauche du bâtiment principal, l'ancienne porte a été remplacée par une baie vitrée: cela se voit bien à la différence de teinte des briques. A l'avant, le râtelier pour vélos et à gauche, une aubette en béton.



ordinateur est conçue pour la découpe du papier, mais si le plasticard n'est pas trop épais (max. 0,5 mm), cette technique peut encore être utilisée, au prix toutefois de couteaux très chers. Depuis l'achat d'une telle machine, nous pouvions réaliser ce

Des habitations dans 'Houtte'. Les locomotives de la série 62 furent visibles sur la ligne 122 jusqu'environ 2002. Elles ont été remplacées par des autorails de la série 41.



que nous désirions et ne devons plus attendre que le facteur nous amène les découpes commandées. Dessiner et découper immédiatement: quel luxe! C'est ainsi que nous avons pu terminer à temps toutes les maisons à réaliser pour Balegem-Dorp. Toutes les façades sont constituées de plusieurs couches collées les unes sur les autres: une couche pour façade de 0,5 mm, deux couches pour les portes et les fenêtres de 0,25 mm, une couche de plexiglas de 0,25 mm et une seule couche d'abord (deux, ensuite) de 0,5 mm pour renfort intérieur.

A l'époque III, les rues et cours à marchandises étaient encore essentiellement pavées. Les pavés ont été reproduits en ratisant une couche lisse d'argile à modeler entre deux tiges de polystyrène de 1 mm x 1, collées ensemble. Ensuite, des traits sont tirés tous les millimètres, au moyen d'un couteau bien aiguisé. Les pavés ont alors

été marqués un par un dans chaque rangée au moyen d'un couteau X-Acto déclissé. Cette méthode prend du temps, mais le résultat atteint est particulièrement joli. Les pavés sont ensuite colorés au moyen d'une peinture acrylique aux teintes rouge, jaune, bleue et grise. Après séchage de la peinture, l'ensemble est brossé à sec avec une peinture blanche. Au moyen d'un mélange fait de poudre de graphite et de talc, les joints sont finalement remplis, le tout étant recouvert d'un vernis mat.

Les séparations entre les jardins, constituées principalement de piquets et de plaques de béton, sont constituées de plaques et de tiges de polystyrène. Entre deux plaques, une fente d'un mm d'épaisseur a été prévue, dans laquelle un piquet en N d'un mm s'ajuste parfaitement (soit des piquets réels de 160 mm).

Entre deux piquets, une tige de 0,5 mm – en fonction de la hauteur désirée du mur en



Un train composé d'une locomotive de la série 62 et d'une série de voitures K4 (de LS Models) franchit l'ancien pont sur le Rommelbeek. Cet ouvrage a été démoli et remplacé par un exemplaire en béton. Nous sommes en arrière-saison, car les saules têtards à côté du ruisseau sont en pleine floraison.

béton – est enfoncée dans la fente, avec des deux côtés une tige de 0,25 mm collée. La tige de 0,5 mm dépasse la partie supérieure des tiges de 0,25 mm, selon la hauteur désirée pour la clôture en béton. La partie supérieure des deux tiges de 0,25 mm correspond exactement avec la fente, de façon à ce qu'une différence apparaisse



entre l'épaisseur du piquet et celle de la plaque en béton. L'avantage supplémentaire de ces fentes est qu'elles formaient un support pour l'étalement du papier mâché servant de fond pour les jardins.

L'arrière-plan est suspendu à l'arrière du réseau au moyen d'une bande velcro. Pour l'instant, cet arrière-plan a été peint en bleu, tandis que des nuages de pluie menaçants ont été peints avec de la peinture acrylique blanche et grise. Pour mieux reproduire l'impression de village, l'arrière des maisons de la Poststraat devra encore être peint sur l'arrière-plan, ainsi que la tour de l'église et le paysage, mais nous attendons encore que quelqu'un soit capable de le faire pour nous...

*Une vue de la 'Huis van Commerce' et des habitations adjacentes, dans la Stationstraat. La clôture à côté de la gare a été peinte dans les teintes de la Flandre Orientale: piquets jaunes et barrières blanches.*

### Le matériel roulant

Le matériel roulant nécessaire pour l'époque III à l'échelle N est disponible en suffisance. Sur la ligne 122, toutes les séries possibles de locos Diesel ont été vues, à l'exception des séries 52, 53 et 54. Au crépuscule de la traction vapeur, c'était surtout des types 64, 81 et 29 qui y étaient visibles, ainsi que des locos de manœuvres du type 53. Les voitures voyageurs étaient principalement des M2 (de PB Messing Modelbouw). Les locomotives de la série 59 ont été produites par Roco en deux variantes de teintes. La série

62 est disponible chez MTE à Blankenberge ou dérive de celles de Hobby Verborgh. Le modèle de la série 51 a été réalisé par un ancien membre du RMM. Jusqu'à présent, aucun modèle des séries 60/61 n'a été reproduit par un fabricant, mais nous allons essayer de le confectionner nous-mêmes. Toutes les locomotives citées peuvent également être utilisées pour le trafic marchandises, principalement pour le transport de charbon. Les locomotives de la série 80 (ou du type 260) sont utilisées pour la desserte

de la cour à marchandises. Parfois, nous laissons divaguer notre imagination et utilisons aussi du matériel qui n'était pas en service aux chemins de fer belges. De nos jours, seuls des autorails de la série 41 arpentent cette ligne et de temps à autre, on peut aussi y voir le train désherbeur utilisé par Infrabel ou un de ses trains de travaux, remorqué par une série 62.

### La technique

Notre réseau est commandé en mode analogique. La vitesse des convois est réglée au moyen de trois transfos fixes: un pour la voie de Melle vers Grammont, un autre pour l'autre voie et un 3ème pour la cour. Les aiguillages ne sont pas encore pourvus de moteurs, mais ne sont pas commandés manuellement pour autant, puisque sur la cour à marchandises ne circule qu'un seul et même convoi, en navette. Cette commande en navette provient de 'Treinelektronica' des Pays-Bas. Le câblage pour le raccordement des aiguillages est déjà posé et il serait également possible de desservir la cour à marchandises au départ de la voie principale. Si notre club devait s'étendre, l'intention est de circuler en bloc-système, pour garder le réseau sous contrôle.

### L'avenir

Bien entendu, notre club ne se limite pas à 'Balegem-Dorp'. A Balegem même, on nous a demandé de reproduire Balegem-Zuid en modèle réduit. Nous allons certainement prévoir cela dans notre planning. Pour l'instant, nous travaillons à une courbe d'un rayon de 2,50 m se raccordant à Balegem-Dorp, avec un thème représentant un paysage qui se situe à Erwetegem, dans les environs de Zottegem. Les bacs modulaires et toutes les maisons pour la gare de Scheldewindeke sont

**Un train de charbon composé d'une type 201 à la livrée de l'hirondelle et d'une série de wagons du type 'Eaos', en direction de Grammont. Le bois à l'arrière-plan a été déboisé après 2002.**



*Une vue du bâtiment voyageurs de Balegem-Dorp, du type 1893. Auparavant, le quai courait le long du bâtiment. Avant la démolition de la cour à marchandises, un nouveau quai a été posé de l'autre côté de la passerelle. On voit en outre les maisons de la Stationstraat (actuelle 'Houtte').*



*Une rangée d'habitations dans la Meerlandstraat. Le bloc de maisons à gauche a été réalisé en semi-relief. Toutes ces maquettes sont de fabrication 'maison'.*

également en fabrication. De cette manière, nous pouvons à chaque fois entamer un nouveau thème lorsque le précédent est achevé,

ce qui nous garantit encore des années de plaisir de modélisme ferroviaire...

Texte et dessins: Jim Van Bockstael  
(président de l'asbl N160)  
Photos: Gerard Tombroek





# Une ferme allongée chez Goover Models

**O**UTRE DU MATÉRIEL ROULANT REPRODUIT À L'ÉCHELLE H0, GOOVER MODELS (DE DUFFEL) VIENT DE SORTIR RÉCEMMENT SON PREMIER KIT À ASSEMBLER, DÉCOUPÉ AU LASER. IL S'AGIT D'UNE FERME ALLONGÉE TEL QU'ON EN RENCONTRE BEAUCOUP EN CAMPINE.

Contrairement aux autres fabricants, Goover Models n'a toutefois pas opté pour du carton découpé au laser, mais bien pour des pièces en plastique découpées selon la même technologie. Seul les chambranles et les fenêtres ont été confectionnés en fin carton découpé au laser. Ce kit est emballé dans une solide boîte en carton, qui contient quelques feuilles de styrène dans lesquelles les éléments de façade ont été découpés selon la technique du laser. La structure de briques dans la façade extérieure a également été gravée au laser. Ces briques paraissent être bien reproduites à l'échelle. Le toit de tuiles est constitué de styrène étiré à vide. Des tiges de styrène figurant les tablettes de fenêtre et les seuils de porte sont livrées

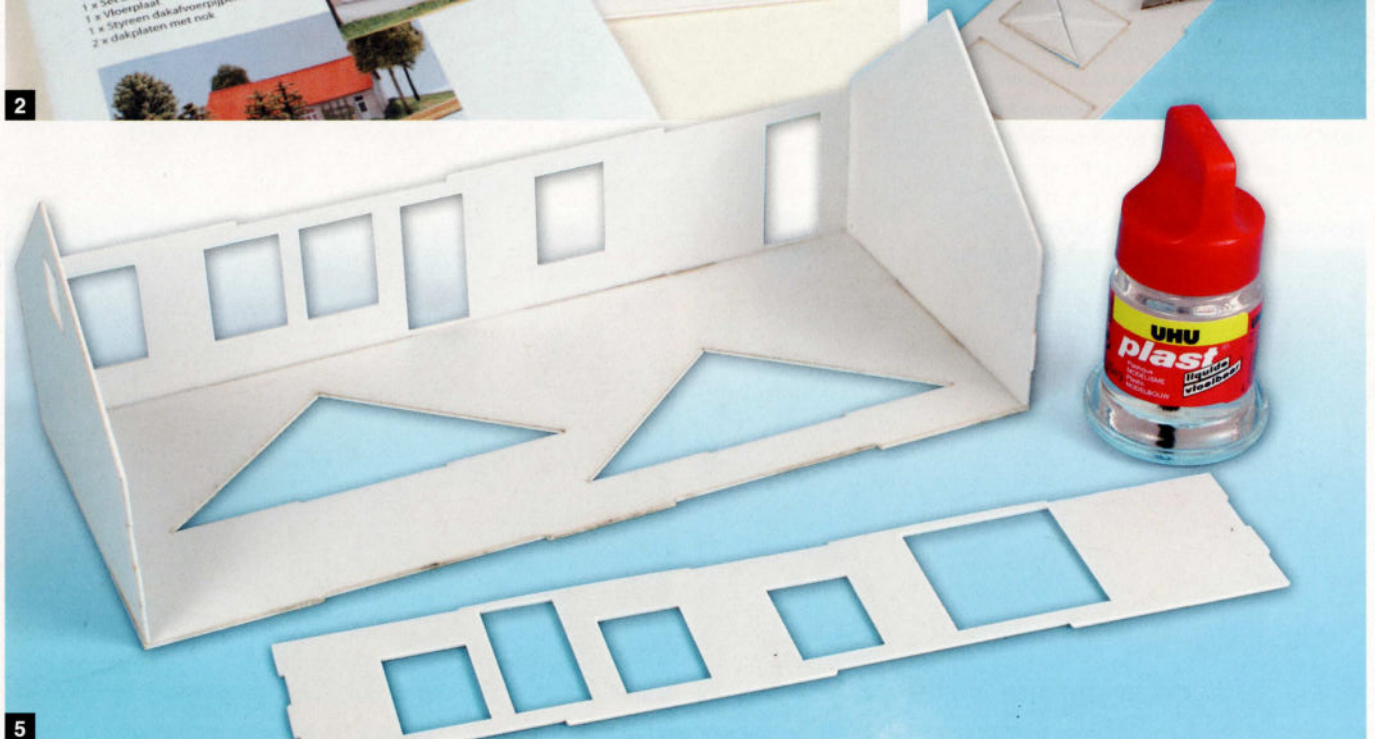
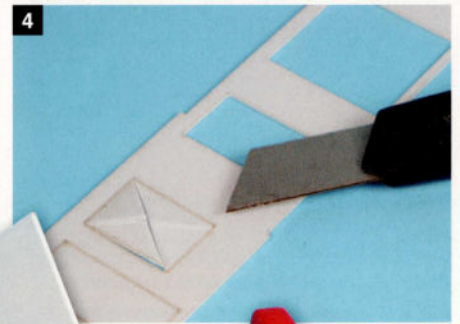
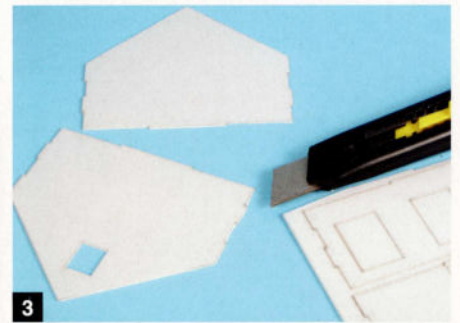
conjointement, tandis que des tiges semi-arrondies figureront les gouttières et des tiges rondes les descentes d'eau. Chaque kit est accompagné d'un mode d'emploi sommaire, rédigé en français et en néerlandais. Enfin, on trouve encore dans chacun de ces kits trois squelettes d'arbres, un petit banc et quelques figurines. Tous ces éléments proviennent de la gamme d'accessoires distribués par Goover Models.

La ferme est assemblée en deux couches: on assemble d'abord le squelette – à savoir les murs intérieurs – qui seront par après recouverts de la façade extérieure au revêtement de briques. Les murs intérieurs sont gravés dans une plaque de styrène d'un mm d'épaisseur. Ces murs intérieurs ne sont pas

*Photo 1: La ferme allongée, vue en façade avant. Cette ancienne ferme est sans doute aménagée comme maison d'habitation. Les fleurs le long de la façade sont de la marque Noch.*

totallement découpés, mais il est facile de le faire au moyen d'un petit couteau. A certains endroits, les portes et fenêtres ne sont pas fortement gravées et ici aussi, l'aide d'un couteau sera nécessaire pour libérer les fenêtres de leur support. Les façades intérieures sont également pourvues des retraits nécessaires sur les bords, pour faciliter leur ajustement.

Lorsque les façades intérieures sont libérées, elles peuvent alors être assemblées par collage. Pour ce faire, nous avons utilisé de la UHU Plast, mais tout autre colle pour plastique peut également convenir. Lors du collage, nous avons toutefois constaté que ce styrène était d'une autre qualité que celui utilisé pour les kits de Faller par exemple, ou



encore des tiges Evergreen: le styrène utilisé par Goover Models met beaucoup plus de temps à se dissoudre et à fondre. A noter que nous avons utilisé la plaque de base comme patron pour assembler les quatre murs intérieurs. Les murs extérieurs sont également constitués de styrène gravé au laser. Suite à la chaleur dégagée par la gravure d'une seule face, ces murs intérieurs se sont légèrement courbés. Pour les longues façades avant et arrière, cela n'est pas trop grave, mais pour les pignons des murs latéraux, l'arrondi est fort visible. En trempant ces pièces dans de l'eau chaude tout en les maintenant sous un poids, cette déformation s'est légèrement estompée, mais ces parties de façade sont restées courbées. Nous collons ensuite la façade extérieure sur le mur intérieur; il faut veiller à ce que

les ouvertures pour les fenêtres soient bien alignées avec celles de la façade extérieure. Ce n'est certainement pas une tâche facile, encore moins si après le collage des murs extérieurs sur les intérieurs, ces derniers sont également courbés. Pour les pignons, nous avons essayé de résoudre ce problème en collant une petite traverse de plastique sous la partie inférieure. L'ajustement correct des angles est et reste un travail qui nécessite toute l'attention requise et ce, malgré le fait que les parties de façade extérieure soient déjà en retrait, grâce au laser. Le montage du plancher du grenier devrait encore résoudre l'un ou l'autre problème d'équerre. Le concept d'utiliser les retraits pour ajuster les éléments de façade à la plaque de base et de prévoir l'emplacement pour la porte et les seuils de porte entraîne quelques inéga-

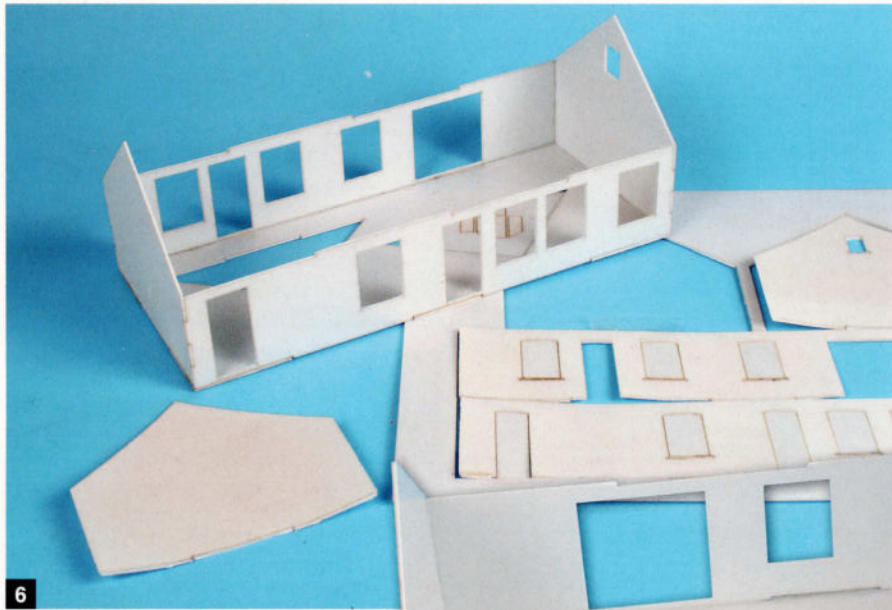
Photo 2: Le contenu du kit.

Photo 3: Les façades intérieures découpées par laser doivent être extirpées de leur feuille de styrène au moyen d'un couteau.

Photo 4: Les ouvertures de portes et de fenêtres n'avaient pas assez été gravées; nous avons fait une croix dans l'ouverture au moyen d'un couteau, afin de pouvoir retirer facilement le styrène.

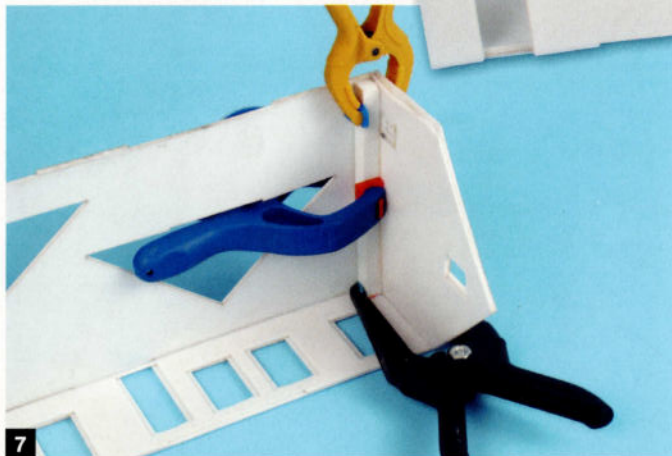
Photo 5: En nous servant de la plaque de base comme patron, le squelette de l'habitation est assemblé par collage.

lités en partie basse du bâtiment. Pour cacher tout ceci, nous avons entouré l'édifice d'une plinthe. On peut souvent voir cela autour de fermes, cette plinthe étant formée de ciment afin de rendre la façade étanche aux éclaboussures d'eau. Cette plinthe est



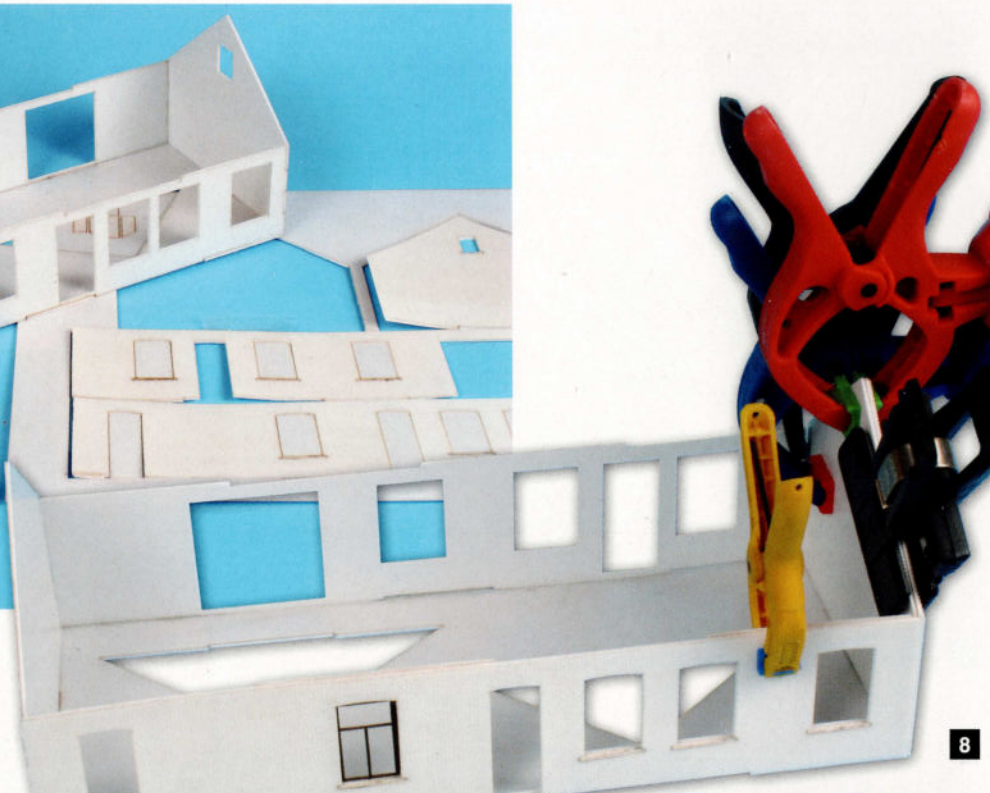
6

*Photo 6: Lorsque le squelette est assemblé, il est temps de passer aux façades extérieures. Celles-ci sont détachées de leur feuille, mais suite au fait que la structure de briques n'a été gravée que sur une seule face, ces façades sont arquées...*



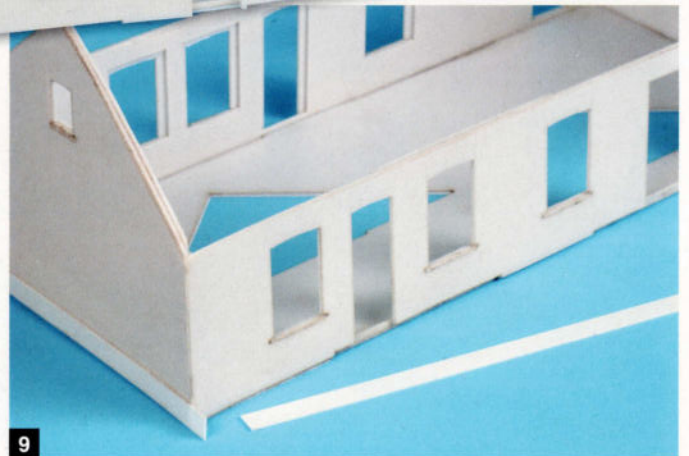
7

*Photo 7: Les façades extérieures sont collées sur le squelette. Pour réduire la courbure et améliorer la fixation, nous avons utilisé quelques pinces.*



8

*Photo 8: Le pignon récalcitrant est pourvu d'une solide traverse de renfort par rectifier tant que se peut la pièce.*



9

*Photo 9: Le concept des retraits pour une meilleure forme entraîne des irrégularités en partie inférieure de la façade. Pour les camoufler, nous avons confectionné une plinthe tout autour de la façade extérieure.*

constituée de bandelettes de profilé Evergreen. Pour les seuils de porte, de fenêtre et de portail, nous avons utilisé les tiges livrées dans le kit, qui présentent déjà des encoches aux endroits où elles doivent être découpées pour être à bonne longueur. Un peu de travail de puzzle est nécessaire pour coller les bonnes tiges aux bons endroits. Après que les parties de façade aient bien durci, nous avons peint la ferme en construction au moyen d'une peinture blanche; nous n'avons pas opté pour une façade en brique en couleur naturelle, mais pour un mur de briques peintes. Un mur blanc contraste mieux avec les chambranles de fenêtres brun foncé. Ensuite, nous avons collé

la plinthe et les tablettes de fenêtre et les avons peintes respectivement en gris foncé et en gris clair. Comme cette ferme pourrait ultérieurement être éclairée de l'intérieur, nous avons peint ses murs intérieurs en teinte gris foncé.

Les portes et fenêtres sont constituées de carton fin, découpé au laser. La gravure est ici plus profonde que celle du plastique, les pièces n'étant plus maintenues que par quelques tenons à leur plaque. Dans notre kit, une des portes à planches avait même été à ce point gravée qu'elle s'est démontée d'elle-même, après l'avoir détachée de ses tenons! Nous avons alors dû la remplacer par un exemplaire 'fait maison' au moyen

du même type de carton. Les fenêtres sont collées dans leur ouverture par le côté intérieur. Elles sont constituées de plusieurs couches, ce qui leur procure une profondeur étonnante. Chaque kit contient également une petite feuille de plastique transparent qui supporte les vitres découpées au laser. Libérez-les avec la pointe d'un couteau et fixez ces vitres au moyen d'un peu de Matte medium sur la face intérieur du chambranle de la fenêtre. Pour les rideaux, nous avons utilisé un bout de 'papier à rideaux' provenant d'un kit de Kit Nord.

L'étape suivante est le montage du plancher du grenier. Pour obtenir les façades avant

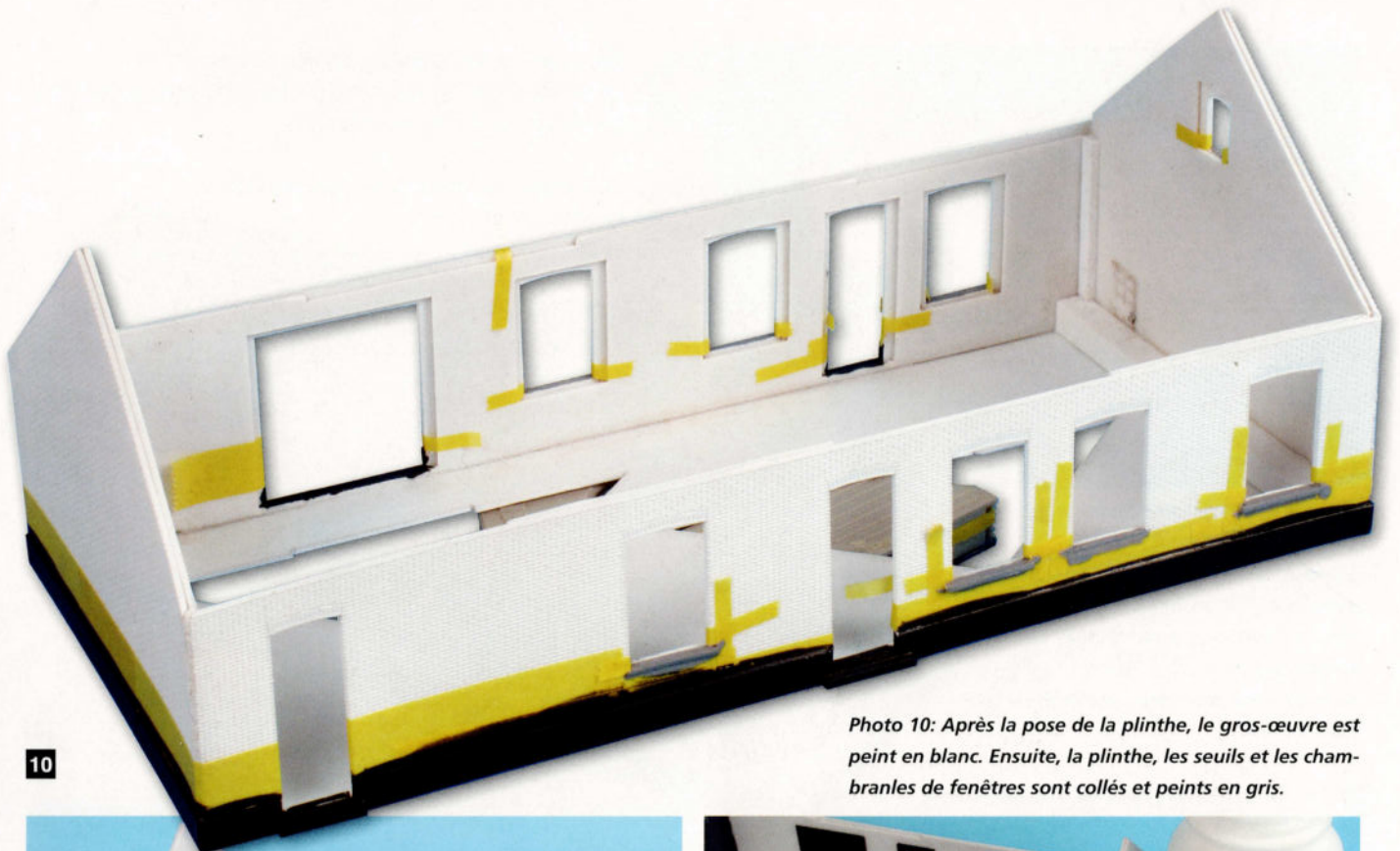


Photo 10: Après la pose de la plinthe, le gros-œuvre est peint en blanc. Ensuite, la plinthe, les seuils et les chambranles de fenêtres sont collés et peints en gris.

10



Photo 11: La face intérieure est peinte en foncé, de façon à ce que la façade ne laisse pas filtrer la lumière lorsqu'un éclairage intérieur sera monté. Les fenêtres en carton découpé au laser sont montées par l'arrière.

11



Photo 12: Les vitres sont également découpées au laser et sont fixées aux châssis au moyen d'une petite goutte de Matte medium.

12

et arrière bien raides, j'ai utilisé une plaque de 3 mm d'épaisseur de carton-plume. Sur cette plaque, une autre plaque de styrène a été collée, avec deux triangles de renfort pour le toit. Ces triangles ont été montés de manière un peu renforcée. Comme déjà dit ci-dessus, nous n'arrivons pas aux pignons, à l'extrême-droite. Sur la façade avant de l'édifice, nous avons prévu des fenêtres ouvrantes; celles-ci sont également constituées de carton et formées par deux couches. Elles ont été assemblées au moyen d'une couche de colle instantanée et collées sur la façade au moyen d'un peu de colle pour bois. Le toit, une belle imitation des célèbres tuiles de Boom, est constitué de styrène étiré

sous vide. Concernant le toit de notre kit, les deux parties n'avaient pas exactement la même taille, tandis qu'une des deux avait été découpée de manière vraiment très oblique. Mais en mesurant et en ajustant quelque peu, ce problème a pu facilement être résolu. Avant de l'assembler, nous avons peint le toit en orange/rouge (Vallejo 70818 red leather et Vallejo 829 Purple heart). La tige reproduisant les tuiles de faite reçoit également une petite touche de peinture. Les tuiles sont quelque peu poncées en-dessous, histoire de les faire passer pour plus minces qu'elles ne le sont. Le montage du toit n'est pas précisément une partie de plaisir. Ici aussi, le type de plastique utilisé est

trop fin et réagit mal à toutes les sortes de colles pour plastique. Mais avec un peu de patience et d'efforts, le toit a quand même trouvé sa place sur les façades. Pour les tuiles de faite, aucune encoche n'est prévue, et il faudra fixer la tige 'au jugé'. Là où le faite ne s'ajuste pas parfaitement aux tuiles du toit, un peu de 'putty' de Tamiya viendra à point pour camoufler les interstices... Il ne reste plus qu'à monter la cheminée. Elle a également été gravée par laser dans des plaques de briques, mais aucune des quatre faces n'est pourvue du moindre retrait, pas plus que du moindre tenon, ce qui rend l'assemblage de ces quatre faces de cheminée loin d'être simple. Cette cheminée est



11

*Photo 11: Le plancher renforcé du grenier est posé. Sur ce dernier, le plancher d'origine en styrène est posé, avec les triangles droits servant de supports pour le toit. Ce dernier est découpé à bonnes mesures et a été peint dans une teinte qui convient.*



Des chambranles, portes et fenêtres filigranes  
La manière dont les fenêtres sont montées dans les façades  
Un authentique bâtiment flamand.



Du styrène trop fin, des façades arquées  
La découpe des coins et de la cheminée.



12

peinte en rouge briques et est montée sur le toit au moyen d'une goutte de caoutchouc-ciment. Pour les photos, la cheminée a chaque fois été gardée hors de la vue. Si vous voulez quand même la montrer de façon visible, vous devrez encore 'bricoler' pour bien l'ajuster aux tuiles. Nous n'avons pas utilisé les tiges rondes et demi-rondes fournies dans le kit, car notre ferme n'est pas pourvue de gouttières: l'eau de pluie tombe du toit directement sur le sol autour de l'habitation, une pratique que l'on peut encore voir de nos jours sur certaines anciennes fermes.

*Photo 12: La ferme commence à prendre forme. Le toit a été fixé à la colle, les tuiles de faïte sont posées et colmatées avec du putty. A l'avant-plan, on remarque les profilés ronds et semi-ronds pour les gouttières et les descentes d'eau, que nous n'utiliserons pas. Elles aboutiront dans notre 'boîte à brot' pour un projet ultérieur.*

Le résultat de quelques heures de plaisir de construire – ponctuées parfois de l'une ou l'autre imprécation à l'adresse du concepteur de ce kit – est une superbe ferme allongée, authentique. Pour Goover Models, il s'agit d'une première et nous imaginons sans peine que ce qui est parfait en théorie

et sur ordinateur ne l'est pas toujours en réalité... Selon nous, le styrène trop fin nécessite une certaine expérience pour assembler cette ferme. A noter enfin que ce kit est vendu au prix conseillé de 33 euros.

Texte & photos: Guy Van Meroye



*Photo 13: En façade arrière, la ferme n'a pas de volets aux fenêtres. Cette ferme a été intégrée dans un petit diorama, pour les besoins de la photo. Des touffes d'herbes Joe Fix reproduisent les mauvaises herbes.*



13



On voit maintenant clairement qui est le propriétaire de cet engin... Une idée pour Reel-Cees: proposer ce type de marquage sous forme de décalques à l'eau?

### SNCB-Logistics

Le 1er février dernier, la firme 'SNCB-Logistics', la nouvelle appellation de B-Cargo, est devenue opérationnelle en tant qu'opérateur ferroviaire autonome. A cette même date, SNCB-Logistics a hérité de plus de 200 locomotives pour assurer la traction de ses trains de marchandises, ainsi qu'une série de bâtiments, tout en bénéficiant d'un soutien financier.

Afin de pouvoir distinguer les locomotives 'SNCB-Logistics' de celles de 'SNCB-Technics', cette dernière a décidé d'apposer la mention 'Technics' sous le grand matricule peint sur le poste de conduite des 35 loco-



La 7734 de 'SNCB-Technics': remarquez la poignée jaune sous le tampon et le matricule de l'engin répété sous le bord du pavillon, à l'avant de l'engin. Du boulot pour les adeptes de l'époque VI...

motives de la série 77 restées en sa possession (soit les 7732 à 7766).

La 7734 a été la première à bénéficier de ce nouveau marquage, qui a été réalisé de concert avec quelques modifications mineures, comme la peinture en jaune des poignées montées sous les tampons, une condition pour pouvoir circuler sur le réseau ferré allemand. En outre, le matri-

culé des engins concernés est désormais répété sur les faces d'about de la cabine de conduite – juste sous le bord du pavillon – afin de permettre au conducteur d'une unité multiple de deux 77 de pouvoir lire le matricule de l'engin mené. Pour être à la page, les modélistes belges devront donc modifier le marquage des 7732 à 7766 éventuellement en leur possession... (MD)



### La 6255 d'Infrabel

Infrabel, l'entreprise chargée de l'infrastructure ferroviaire belge au sein du 'Groupe SNCB' dispose de son propre parc de locomotives: il s'agit de locos Diesel de la série 62, qui ont été cédées par l'opérateur SNCB. Afin de prolonger l'existence de certains de ces engins, il a été décidé de leur faire subir une révision et de les

Le 18 mai 2011, la 6255 a effectué un parcours d'essais entre Salzinnes et Bruxelles-Midi. La voici lors de son passage à Hal, photographiée par Willy Peyskens.

moderniser. Première à avoir bénéficié de cette mesure: la 6255. Cette loco a subi une révision générale à l'AC Salzinnes et a été repeinte dans une toute nouvelle livrée, tandis qu'un générateur électrique

y était installé, ainsi que l'air conditionné dans les cabines de conduite. Nous reviendrons en détails sur la transformation à l'échelle H0 d'une série 62 Roco en version '6255'. (GVM)

# Braggels Baenke

## Un petit réseau bricolé...

LORS DE L'EXPO ON TRAXS DE FÉVRIER DERNIER, ON POUVAIT Y VOIR UN JOLI RÉSEAU D'INSPIRATION NÉERLANDAISE PORTANT UN NOM TRÈS ORIGINAL: 'BRAGGELS BAENKE'. LORSQUE NOUS AVONS DEMANDÉ À SON AUTEUR, GER LURKEN, CE QUE CE TITRE VOULAIT DIRE, IL NOUS EXPLIQUA QU'IL ÉTAIT DÉRIVÉ DU LIMBOURGEOIS 'BRAGGELE', QUI VEUT DIRE 'BRICOLER', TANDIS QUE 'BAENKE' VEUT DIRE 'PETITE LIGNE LOCALE'. TRADUIT LIBREMENT, CELA VOULAIT DONC DIRE 'UN PETIT RÉSEAU BRICOLÉ', MAIS D'APRÈS GER, RIEN N'EST MOINS VRAI... CAR EN 'BRICOLANT', CELA PEUT AUSSI RÉUSSIR : VOUS ALLEZ LE VOIR DANS CE REPORTAGE, EN SACHANT QUE CE RÉSEAU D'INSPIRATION NÉERLANDAISE A VRAIMENT ÉTÉ APPRÉCIÉ PAR LES VISITEURS DE L'EXPO 'ON TRAXS'...

'Braggels Baenke' représente le Limbourg néerlandais entre 1935 et 1938 – soit l'époque II – sur lequel une loco des années cinquante défile également, de temps à autre. L'époque de la fin des années trente a été choisie consciemment par Ger. Toutes les séries de locomotives avaient alors été livrées et elles étaient encore nettoyées, à l'époque...

On peut voir à ces locomotives que la préférence de Ger Lurken va à la construction ou à la modification du matériel roulant. Son premier projet fut la célèbre loco-mu-

*Afin de dissimuler l'accès au fiddle yard, le couteau a été porté dans l'usine de soude Piko: un passage entre les deux bâtiments, c'est quand même autre chose qu'un pont ou un viaduc...*

sée 3737 des NS, proposée en kit par DJH Modelloco. Au fil du temps, Ger assembla

ensuite la 9500 des NS (à cinq essieux) sur base du châssis Fleischmann d'une BR 94 allemande et d'une superstructure de Philo-train. La 8600 à trois essieux des NS vit le jour grâce à une T3 Fleischmann et à un set de transformation Philo-train. Un véritable chef-d'œuvre fut cette lourde loco-tender 2-D-2 (4-8-4) de la série 3900 des NS. Ce set de DJH Modelloco a une fameuse réputation parmi les assembleurs de ces kits britanniques : Ger mérite donc bien tous les éloges puisqu'il a réussi à en faire un modèle qui roule parfaitement. Mais avant qu'il en soit ainsi, beaucoup d'eau a coulé sous les ponts de la Meuse... En compagnie de son meilleur ami – un pied à coulisse – Ger





a pourvu le châssis de boîtes d'essieux à ressorts d'Alan Gibson. Grâce à des bielles d'accouplement en plusieurs parties, les irrégularités de la voie sont compensées, ce qui est la base pour obtenir de bonnes qualités de roulement. Cette dernière a également été augmentée grâce à un jeu de nouveaux essieux, ainsi que par une prise de courant améliorée. Afin de ne pas brider la suspension des essieux, le courant est pris sur les essieux porteurs des bogies. Enfin – mais ce n'est certainement pas le point le plus anodin – l'engin a reçu un moteur Mashima, avec volant d'inertie.

Un tout autre modèle est constitué par cette Diesel de la série 2600 à six essieux, qui a

circulé aux NS de 1953 à 1958. Ce faisant, Ger s'écarte de son époque II, mais il s'agit d'une locomotive limbourgeoise, dont le champ d'action principal fut constitué par la ligne Eindhoven – Venlo. Le personnel de l'atelier de ligne d'Eindhoven donna rapidement le surnom de 'Beel' à cette loco, du nom du ministre de l'Intérieur de l'époque. Le haut front de cet engin faisait penser en effet à celui... du ministre en cause. Suite à ses moteurs Diesel pour bateaux (à rotation lente) qui ne convenaient absolument pas pour une locomotive, l'engin ne fut pas un succès et fut très rapidement garé. Sur 'Braggels Baenke', ce modèle constitue précisément un des plus belles réalisations. Ce modèle en H0 est livré en kit par KleinSpor. Ger l'a doté d'un moteur Mashima, avec deux volants d'inertie. Cerise sur le gâteau: les roues à rayons en fine scale d'Alan Gibson, que Ger a utilisé en lieu et place des roues pleines livrées avec le kit.

Si vous voulez en savoir plus sur la façon selon laquelle Ger construit ses modèles, vous pouvez le lire sur le site web [http://home.kpn.nl/f2hhanshobbyhoek/hhh\\_bzk\\_lurken\\_nl.html](http://home.kpn.nl/f2hhanshobbyhoek/hhh_bzk_lurken_nl.html).

### Des bacs dépouillés...

Bien que Ger Lurken soit beaucoup plus un constructeur de modèles qu'un réalisateur de décors, il a bien fallu réaliser un réseau pour faire circuler sa collection grandissante de modèles réduits. En collaboration avec Freddy Coenen – qui tout comme Ger, est membre de la Modelspoorvereniging Midden-Limburg à Roermond – il conçut le plan des voies de 'Braggels Baenke'. C'est Freddy qui a eu l'idée de disposer les voies légèrement en courbe et de placer les voies à quai à l'avant-plan 2,5 cm plus bas que les voies directes. L'eau se trouve 4 cm encore plus bas. Grâce à ceci, le réseau présente beau-

*Bien qu'en réalité, la cabine de signalisation et le signal d'entrée devraient être plus éloignés l'une de l'autre, ils forment une composition très crédible, et finalement, c'est ce qui compte sur un réseau. Depuis lors, un haut mât portant un signal de restriction de vitesse a été posé.*

coup plus de profondeur que ses 42 cm effectifs. Freddy a également donné un coup de main au gros-œuvre. La partie visible du réseau est longue de 480 cm et comme déjà dit, d'une largeur de 42 cm. A droite lui est raccordé un fiddle yard de 120 cm sur 42, ce qui porte la longueur totale à six mètres.

A notre question de savoir quelle était la raison de ne prévoir que 42 cm de largeur pour un réseau, Ger ne put pas véritablement y répondre, se contentant d'avancer que cela aurait peut-être à voir avec la découpe du bois nécessaire à la confection des bacs pour modules. Ces bacs mesurent chacun 120 cm sur 42. Le matériel de voies est du Peco fine scale en code 75. Eu égard à la loco 6300 des NS, seuls des aiguillages longs ont été utilisés, avec un rayon de voie déviée de 1.524 mm. Les robustes moteurs d'aiguillages sont de la marque Fulgurex. A part le fait qu'ils sont bruyants, ils conviennent parfaitement. Ils sont de plus fiables et pourvus d'un micro-interrupteur, grâce auquel les pointes de cœur peuvent être polarisées.

Pour pouvoir virer ces belles locomotives à vapeur, il fallait bien entendu installer une plaque tournante. Les plaques bien connues de Fleischmann et de Roco étaient soit trop longues, soit trop typées allemandes ou... trop chères. D'autre part, il a été estimé que la construction 'maison' d'une plaque tournante serait trop difficile, et Ger s'est mis à chercher plus avant. Cette recherche l'a conduit à une plaque Atlas d'un diamètre de 9" (229 mm). Converti de l'échelle H0



en réalité, cela fait 19,92 m, une belle longueur pour une plaque néerlandaise sur laquelle une 3700 aurait suffisamment de place. Concession à la réalité: la fosse serait recouverte, une situation qui était toutefois inhabituelle sur les sites de la traction aux Pays-Bas.

Cette plaque tournante est destinée à être commandée manuellement, bien que la firme Atlas fournisse aussi une motorisation, qui est équipée d'un ingénieux système de centrage, qui veille à ce que la plaque reste immobile pendant deux secondes, lors de chaque commande. Cette dernière s'effectue au moyen d'un simple interrupteur. Cette plaque tournante au fonctionnement correct peut être acquise pour la somme de 71,90 \$ (dont 35,95 \$ pour la plaque et la même somme pour le moteur), frais de port compris.

Les convois circulent vers une gare de formation 'invisible', un fiddle yard, comme l'appellent nos collègues modélistes britanniques. En lieu et place des habituelles voies fixes, ce sont des cassettes qui ont été utilisées sur 'Braggels Baenke'. Grâce à ceci, des rames complètes peuvent être disposées sur une voie de la cassette, qui est alors raccordée au réseau. Ces cassettes sont constituées de deux profilés de coin en alu sur une bande de triplex. Ces profilés de coin sont disposés avec leur face plane vers l'intérieur à une distance qui correspond avec l'écartement des rails. Ils remplacent carrément les rails, procurent la résistance nécessaire à l'ensemble, tandis que les côtés droits du profilé forment un rail de sécurité qui doit empêcher la chute de la rame de sa cassette, en cas de choc ou de manipulation erronée.

**Les locomotives diesels-électriques de la série 2600 des NS furent conçues pour remorquer des trains de voyageurs, raison pour laquelle les quatre premières d'entre-elles sortirent en bleu. Mais les véritables locos de cette série étaient plus souvent avariées qu'elles ne roulaient. Par contre, le modèle construit par Ger Lurken, sur base Kleinspoor, est fiable et recueille tous les suffrages.**



**Nekrul, le kit Heljan transformé en usine de graphite et de bakélite, a une longueur de 120 cm et sert de remarquable arrière-plan.**

Ger a vu ce dispositif en œuvre à Dortmund, chez un modéliste britannique. Après qu'il ait – poliment, comme il se doit – demandé l'autorisation de photographier ces cassettes, il dut endurer une longue plaidoirie en faveur des chemins de fer britanniques, avant de pouvoir 'relâcher la pression'... Vous pouvez en apprendre plus sur ce dispositif en relisant le reportage consacré au réseau 'Flintfield' de Vincent de Bode (paru dans le TMM n° 80) qui a utilisé ce système dès 1989, ou dans le TMM n° 7, ou encore dans le livre 'Pratijkboek Modelspoorwegen' (tant l'ancienne que la nouvelle version).

Le matériel est équipé des célèbres attelages Kadee qui permettent des manœuvres parfaites. L'intérêt de ces attelages est aussi que les aimants de dételage peuvent être camouflés sous le ballast. Sur les photos, vous

aurez difficile à voir où ces aimants ont été disposés. Pour faciliter quelque peu la tâche des opérateurs, ces aimants ont été répertoriés par deux petits bouts de rails peints en blanc, qui ont été disposés dans le ballast, à côté du rail de roulement. Les sections de séparation électrique ont été indiquées d'une manière tout aussi subtile, à savoir par des piquets jaunes. Sur 'Braggels Baenke', on circule en effet en mode analogique, avec des régulateurs de marche Treinelektronica de Helmond. Circuler en mode digital sur un si petit site n'est en effet pas vraiment nécessaire. Pour le câblage, Ger a reçu l'aide d'Eric Sedee, un autre membre de la Modelspoorvereniging Midden-Limburg. Ca aide d'être membre d'un club de modélisme ferroviaire, à n'en pas douter...

Les bacs pour modules ont été construits en 2004 et on y travaille de temps à autre, sans vraiment disposer d'un plan de montage de décors. Pendant longtemps, ces bacs ne furent rien d'autre qu'une plaque de base en bois, recouverte de quelques rails. A un





*Il est facile d'attirer l'attention du public avec une simple attraction, comme ces soudeurs qui émettent régulièrement une lueur, au moyen d'une flamme de soudage Busch.*



*Arrivée de la 8601 des NS. On voit bien que la voie du quai se situe 2,5 cm plus bas que les voies directes et que l'eau se situe 4 cm plus bas. Tout comme la légère courbure des voies, ceci rend le site plus ludique et paraît plus profond, malgré ses 42 cm de largeur.*



*La 8601 des NS a été transformée sur base d'une T3 Fleischmann au moyen d'un kit de transformation Philotrain.*

certain moment, Ger a même voulu tous les démolir, mais heureusement, Freddy a pu éviter l'irréparable... A la mi 2010, ces modules ressemblaient encore à cela: quelques bacs dépouillés, avec quelques voies. Après quelques encouragements émanant de membres du club, Ger prit part en novembre 2010 à l'exposition annuelle de 'Spoor Groep Zuid' pour y exposer ses locomotives faites 'maison'. C'est surtout l'argument des gens qui trouvaient qu'on voyait bien comment se construisait un réseau grâce à ses modules dépouillés qui donna à Ger le coup de pouce salutaire... Au cours de cette exposition, c'est alors une

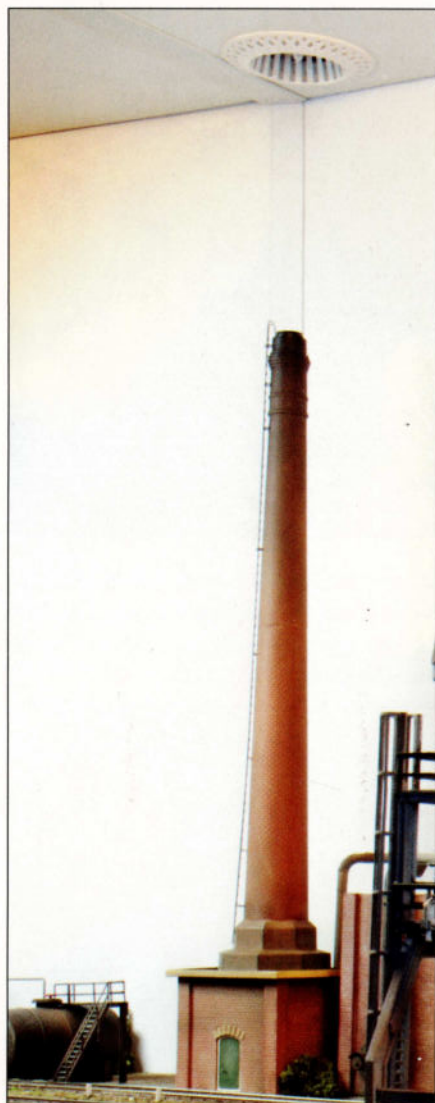
bien plus solide bourrade dans le dos de la part d'Henk van de Kolk et de Roland Halma qui fut nécessaire pour convaincre Ger de participer à l'expo 'On TraXS' de 2011. Les superbes locomotives et le plan des voies bien conçu étaient suffisants d'après Henk et Roland pour amener 'Braggels Baenke' à Utrecht. Ceci dit, il ne restait plus alors que deux mois pour terminer ce réseau...

### **Limbourg**

Pour les décors, Ger s'est basé sur son environnement naturel, la région de Roermond. Ce n'est donc pas un ensemble de réductions de scènes de la réalité, mais un tableau

de 'ce que cela aurait pu être à l'époque'. Le thème de 'Braggels Baenke' est une zone industrielle avec quelques bâtiments d'usage impressionnants. Comme source d'inspiration, Ger a examiné l'ancienne usine de vélos située près de Venlo et l'usine à cigares Willem II.

En première instance, l'usine de soude Piko (réf. 61139) a été acquise pour utiliser ses façades comme arrière-plan allongé. Cela donna un bel effet, mais le clou fut la découverte de la brasserie Heljan (réf. 807) qui est conçue de façon modulaire. L'usine Piko fut littéralement mise de côté et hérita d'une petite place tout à fait à l'extrême droite,



pour dissimuler l'accès au fiddle yard. Après avoir d'abord fixé à titre d'essai la façade de l'usine Heljan avec du papier adhésif, elle reçut sa place définitive et fut transformée en une usine de graphite et de bakélite. La raison sociale 'Nekrul' appliquée en lettres décoratives 'Art Déco' sur la façade est un jeu de mots de Ger Lurken: lisez son nom de l'arrière vers l'avant, pour voir... Le choix d'une usine de graphite et de bakélite se justifie par l'acheminement de différentes matières premières par train ou par bateau. L'installation d'aspiration est une interprétation libre de Freddy.

Toute usine digne de ce nom est évidemment pourvue d'une cheminée... qui fume. Pour éviter que la fumée ne stagne, une petite grille a été installée dans le chapeau

*Une cheminée est faite pour fumer, mais comme 'Braggels Baenke' est pourvue d'une frise d'éclairage avec un recouvrement sur tout le réseau, une grille a été disposée sur le chapeau de la cheminée, pour que la fumée ne reste pas stagner.*

*Les matières premières brutes sont acheminées par bateau. L'installation de déchargement est un 'bricolage' de Freddy Coenen. L'eau le long du quai n'a qu'une largeur de quelques centimètres; pour remplir le coin vide sur la photo, votre reporter a un peu bidouillé avec Photoshop...*

de la cheminée. Grâce à un petit ventilateur, la fumée est ainsi attirée vers le haut. En pratique, il s'avéra même que ce ventilateur n'était pas indispensable: par la chaleur émise par l'éclairage, un tirage suffisant se réalisait à travers la grille, la fumée trouvant ainsi naturellement son chemin...

## Les signaux

En fait, des signaux ne sont pas nécessaires sur un site comme celui de 'Braggels Baenke'. Tout au plus un signal de sortie complété ou non de quelques signaux de manœuvres auraient été suffisants. Pour Ger - machiniste de métier - ce n'était toutefois pas suffisant. Les voies du site sont donc toutes protégées par des signaux mécaniques classiques, y compris le signal d'entrée, complet avec un haut mât et signal avertisseur pour la voie directe. Pour le reste, il s'agit de signaux nains, même le long des voies directes, qui sont toujours parcourues à vitesse réduite. Ces beaux signaux ont encore été construits par Huub Henckens, qui est décédé en janvier dernier. Heureusement, les activités de sa firme qui portait son nom ont été reprises également Terailway.

Le mouvement lent des palettes des signaux a paru attirer l'attention de beaucoup de monde. Leur motorisation est assurée par du fil à mémoire de forme, fourni



*Arrivée de la 9505 des NS. Cette lourde locomotive de manœuvres est ici bien à sa place, car avec ses cinq essieux accouplés, elle assura des manœuvres de débranchement dans le Sud-Limbourg et plus tard, la remorque de trains de charbon dans les environs de Heerlen. On voit bien que les voies sont en légère courbe: ceci rend le site plus amusant et... plus long!*

par Jacques Le Plat (<http://users.skynet.be/pro-rail/>). Ces motorisations sont disposées verticalement et fonctionnent sans aucun problème. Ils consomment toutefois pas mal d'énergie, qui leur est fournie par une solide alimentation stabilisée de 13,8 V sous 20 A. Cette alimentation 'Graupner 6447' Mains Power Supply est issue des circuits de course miniatures.

Pour un tel nombre de signaux, il faut évidemment une cabine de signalisation. Ger a acquis la cabine de signalisation de Doetinchem via le site web marktplaats.nl. Ce kit Artitec est depuis plusieurs années livré comme modèle exclusif par Railhobby. La cabine de Ger a été pourvue d'un aménagement intérieur et de deux signaleurs. Afin de pouvoir apercevoir cet intérieur, ce dernier est éclairé de Leds, qui ont un angle d'éclairage de 170 degrés. Ces mêmes Leds



*Au signal d'entrée avec la palette d'avertissement en position 'le prochain signal autorise le passage', on peut voir l'impressionnante 6306 des NS en tête d'un train de marchandises.*





Le pont basculant provient de la collection Fallier. Seule la maisonnette de l'opérateur du pont a été cannibalisée: elle est peut-être un peu trop moderne pour un pont datant de l'époque II. Les berges raides et les peupliers procurent une petite touche typiquement limbourgeoise.



Une rareté qu'il est possible de rencontrer sur 'Braggels Baenke': une loco Diesel bleu azur de la série 2400 des NS, reproduite par DKM Holland Rail. A gauche (hors image) se trouve le site de la traction, avec plaque tournant et remise pour locomotives. La remise est un modèle Kibri qui a été hollandisée grâce à un peu de blanc mêlé à du gris et en peignant les encadrements en vert.

ont été utilisées dans la remise pour locos. Une fois construite, cette cabine devait avoir sa place sur le réseau. Oui, mais où? Nulle part, elle n'était mise en valeur. C'est alors que Jan van de Bosch – le 4ème membre du team qui fit fonctionner le réseau lors de l'expo 'On TraXS' – la disposa à proximité du premier aiguillage, à droite. Elle s'y trouvait bien et y est restée, même si la petite voie en cul-de-sac à gauche aurait dû être un peu plus longue et bordée d'un chemin pour déchargement. Comme vous le voyez et comme Hans Louvet l'avait déjà écrit dans son récit concernant 'La Baraque' dans le TMM n° 104, que les finitions se réalisent

d'elles-mêmes, au cours du travail...

### Le pont basculant

Une autre animation qui attira beaucoup l'attention des visiteurs de l'expo 'On TraXS' fut le pont basculant, qui est fonctionnel. Sur un tel pont basculant, le tablier du pont s'élève grâce au basculement de sa structure sur des rouleaux disposés horizontalement. Des ponts basculants de ce type – dont le tablier est surplombé de contrepoids – et tel que reproduit sur 'Braggels Baenke' sont peu nombreux aux Pays-Bas; le pont ferroviaire sur le Delfshavense Schie à Rotterdam en est un. Dans le vieux port d'Anvers, on

### Spoor Groep Zuid

Le nom de 'Spoor Groep Zuid' recouvre la collaboration de la 'Modelspoorvereniging Midden Limburg' (MSM) de Roermond, de la 'Modelbaan Vereniging Zuid Limburg' (MVZL) de Beek/Sittard et du 'Modelspoorclub Oost Brabant' (MSCOB) d'Helmond. Ce groupement organise notamment tous les ans une exposition de haut niveau en alternance à Roermond, à Sittard et à Helmond. Cette année, cette expo aura lieu les 5 et 6 novembre prochains au Dr. Knippenbergcollege, Nachtegaallaan 40, NL-5702 KN à Helmond.



peut également voir un pont de ce type, le 'Mexicobrug'; à noter que ce dernier est classé depuis 2001.

Auparavant, ce pont était repris dans le programme Pola/Faller et c'est celui que Ger a servi de base. La motorisation est dissimulée dans l'habitation toute proche du pontonnier. Au début, la manœuvre du tablier du pont se réalisait à la bonne vitesse, mais c'était trop lent: le public n'avait pas assez de patience pour l'attendre et s'en allait. La vitesse de translation du tablier a donc été augmentée. Malgré le fait que le pont n'était pas vraiment limbourgeois, les digues abruptes et les peupliers font illusion. Les arbres et tout ce qui est verdure ont été confectionnés par Ed van Heeswijk, de la firme Anita Decor.

### La pression du temps...

Après avoir concédé le fait de participer à 'On TraXS', Ger s'est plus d'une fois demandé ce qu'il était allé faire dans cette galère. Cela a finalement réussi, grâce à l'aide entre-autre de son père Jo Lurken, qui prit en charge des corvées prenant beaucoup de temps, comme le ballastage. Malgré que Ger ait encore pris deux semaines de congé pour travailler du matin au soir à son réseau, il était à peine prêt pour 'On TraXS'. Ou disons plutôt qu'il était suffisamment prêt que pour être montré aux 13.000 spectateurs qui sont venus au Musée des chemins de fer. Tout comme chez tout modéliste qui

*Le site 'traction' est resté volontairement dépouillé. La 6303 se trouve au parc à charbon. La loco à gauche est une 3500 (II) de Liliput. Tout comme pour les Diesel, il s'agit d'une falsification de l'histoire, car ces locos compound à quatre cylindres n'ont été reprises des CFF par les NS qu'en 1946, mais en tant que modéliste ferroviaire, il doit être possible de prendre de telles libertés...*



*Le lieu de déchargement des wagons d'acide est en cours de réalisation. L'extrémité de la voie du quai paraît encore vide. Comme la confection de bakélite nécessite des produits relativement agressifs, ceci convient donc bien.*

se respecte, quelques détails doivent encore être figolés sur 'Braggels Baenke', entre autre autour de l'usine à droite et le long du chemin de transbordement, qui est encore assez dépouillé. Un charbonnier doit encore y être disposé, ainsi qu'une clôture rehaussée pour chargement du bétail, pour pouvoir charger un ou deux wagons. Ici et là, les figurines nécessaires devront également être

disposées, des signaux de vitesse le long des voies directes et quantité de petites choses qui doivent encore être réalisées. Mais tout ceci peut encore être fait à un rythme plus calme.

'Braggels Baenke' est le premier réseau modèle de Ger Lurken. Il en a pris à ce point le goût que nous pouvons certainement nous attendre à plus de sa part, dans le futur: nous en salivons déjà...

Texte et photos:  
Gerard Tombroek





1: La véritable RF 1101 était à peine entrée en service que Kees-Jan Van Vessem l'avait déjà reproduite en modèle réduit! Cette superbe livrée est désormais aussi visible en miniature...

# La G 2000

## Antwerp Rail Feeding en modèle réduit

**L**A SCÈNE FERROVIAIRE DEVIENT DE PLUS EN PLUS COLORÉE AU BENELUX. SUITE À L'ARRIVÉE D'OPÉRATEURS PRIVÉS SUR LES RÉSEAUX FERRÉS, LES LIVRÉES CLASSIQUES SONT DE PLUS EN PLUS REMPLACÉES PAR D'AUTRES PLUS OSÉES, TANT SUR LES LOCOMOTIVES QUE SUR LES VOITURES OU SUR CERTAINES AUTOMOTRICES. LES FRONTIÈRES SUR LE RAIL DISPARAISSENT AUSSI GRÂCE AU FAIT QUE CES OPÉRATEURS ACHÈMENT LEURS CHARGES AVEC LEURS PROPRES ENJUS JUSQU'À DESTINATION, EN FRANCHISSANT AU BESOIN LES FRONTIÈRES.

### Le modèle réel

De nombreux opérateurs (privés) actuels utilisent pour ce faire des locomotives prises en leasing. Si pour une location de courte durée, l'opérateur n'aura droit qu'à la présence de son logo sur l'engin concerné, il en va autrement pour une location de longue durée: souvent, l'engin reçoit alors une toute nouvelle livrée, celle de son opérateur. Qui ne connaît pas les 'Traxx' d'Angel Trains, qui sont en service notam-

ment à la SNCB et aux NS, dans leur livrée verte et grise, ou encore en livrée rouge pour le compte de NS Hispeed et Fyra?

Dans le domaine des locomotives Diesel, la G2000 BB (la série 57 à la SNCB) de construction Vossloh ne nous est pas étrangère: ce type de loco est visible partout en Europe en différentes livrées; récemment, une G2000 a été mise en service pour le compte

de l'opérateur ARF (Antwerp Rail Feeding). ARF est une filiale de l'opérateur néerlandais RRF (Rotterdam Rail Feeding), tous deux faisant partie du groupe ferroviaire américain Genesee & Wyoming Company.

La G2000 concernée porte le numéro de constructeur 5001604 et a servi auparavant chez Captrain, en étant immatriculée 2005. Cette G2000 a été recouverte de sa nouvelle livrée à l'atelier NedTrain à Rotterdam: elle est principalement constituée d'adhésifs colorés, fabriqués par la firme Van Stien Print & Sign. Cette loco a été réimmatriculée 1101 et est la première locomotive en Europe qui porte cette livrée haute en couleurs de son propriétaire américain, la firme Genesee & Wyoming. Cette



2: La locomotive réelle à sa sortie de l'atelier NedTrain de Rotterdam.



3: Une vue de détail d'une face d'about de la 1101 et de son superbe marquage. C'est sur base de cette photo que les décalques ont été réalisés.



4: Voici à quoi ressemble un atelier de peinture moderne, ou plutôt un atelier 'de collage'. Les rouleaux d'adhésif orange sont prêts à être posés, confectionnés aux mensurations de la G2000.

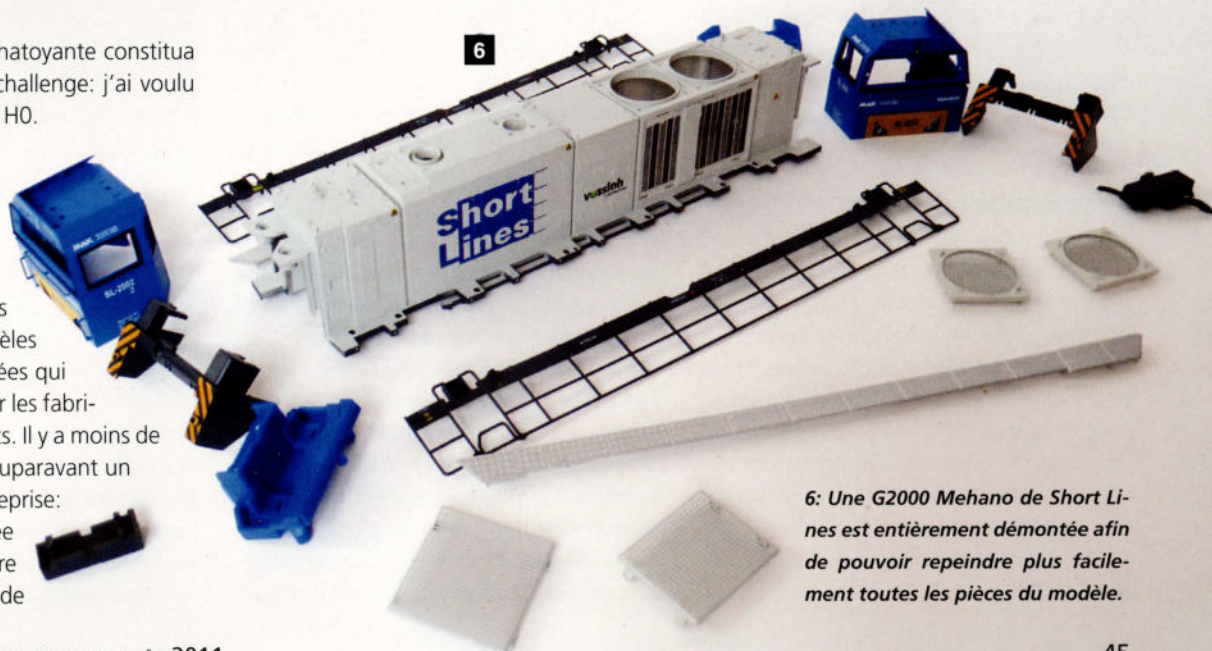


5: Plus aucun pinceau n'est nécessaire: la G2000 d'Angel Trains reçoit sa nouvelle 'peau' par pose d'adhésifs.

livrée à la fois jolies et chatoyantes constituent pour moi un véritable challenge: j'ai voulu la reproduire à l'échelle H0.

### Le modèle réduit

Je suis depuis longtemps un modéliste enthousiaste et je repeints déjà depuis pas mal de temps mes modèles en des variantes de livrées qui ne sont pas réalisées par les fabricants de modèles réduits. Il y a moins de deux ans, ce qui était auparavant un hobby devint une entreprise: Reel-Cees BV, spécialisée dans la réalisation (entre autre) de petites séries de



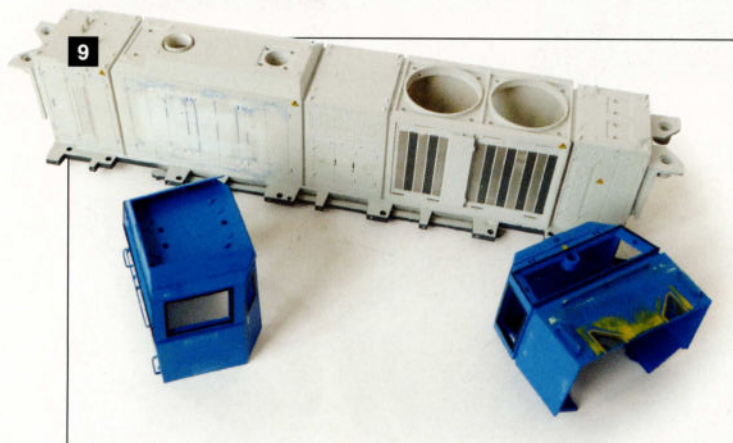
6: Une G2000 Mehano de Short Lines est entièrement démontée afin de pouvoir repeindre plus facilement toutes les pièces du modèle.



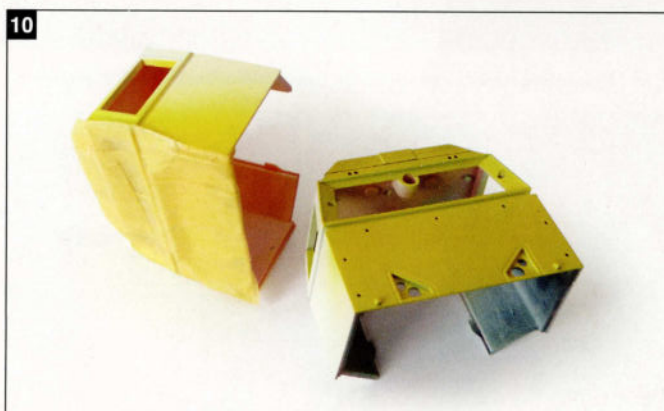
7: Le lettrage existant est éliminé au moyen d'un coton-tige trempé dans du 'cleaner' pour aérographe.



8: Après quelques passages successifs, l'encre du marquage s'élimine jusqu'à pratiquement disparaître complètement.



9: Le marquage des cabines est également éliminé: le modèle est maintenant prêt à recevoir une couche de fond de teinte blanche.

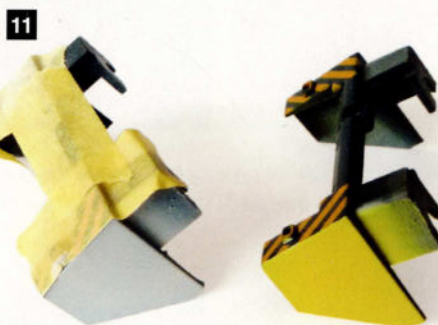


10: Les cabines sont peintes en jaune RAL 1021.

modèles réduits et d'éléments apparentés, comme un petit assortiment d'inscriptions sur décalques. Pour moi, le défi du moment est de dénicher une nouvelle livrée et de la reproduire en modèle réduit, comme celle portée par la 1101 d'ARF. Comme modèle de base, j'ai utilisé une G2000 de Mehano à cabines symétriques, à l'échelle H0. La transformation s'est réalisée en plusieurs étapes, à savoir la préparation et le démontage, la pose de la couche de peinture et du marquage, suivis du remontage final.

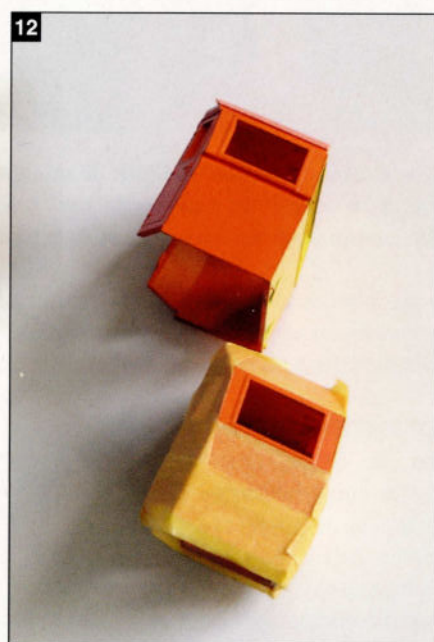
### La préparation et le démontage

Les inscriptions et la teinte à utiliser sont souvent tout un travail à réaliser, mais il est très important pour le résultat final. De nos jours, internet offre souvent une solution pour dénicher les photos et les logos nécessaires. Parfois, je me mets en route avec un appareil photos et un éventail de couleurs RAL pour obtenir mes informations. Les teintes sont alors fabriquées en peinture RAL et je la modifie moi-même le cas échéant pour obtenir un résultat correct à 100%.

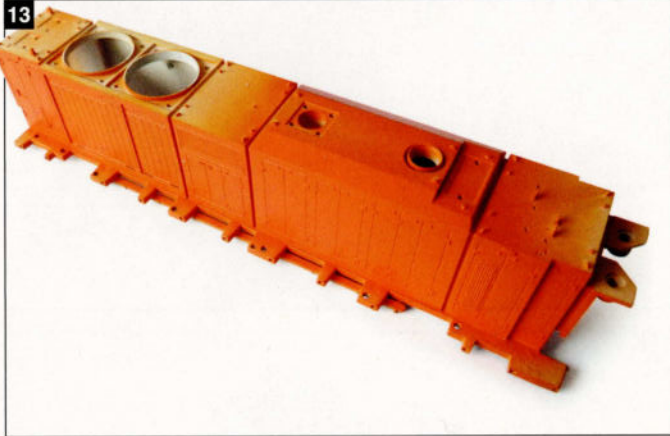


11: Les jupes séparées sont partiellement peintes en jaune, la partie zébrée jaune et noire restant toutefois inchangée.

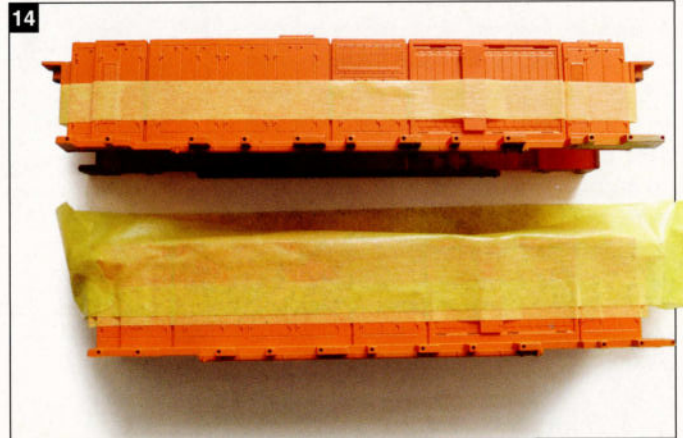
Une deuxième étape est la préparation des inscriptions. Ce sont elles qui signent la finition du modèle et ici aussi, internet (et souvent aussi, l'appareil photos) est indispensable. Je confectionne moi-même toutes les inscriptions sous forme de décalques à l'eau, comme cela a été décrit dans un numéro précédent de TMM par un autre auteur. La réalisation de ces décalques va souvent prendre plus de temps que la peinture proprement dite du modèle, toutes les inscriptions devant être vec-



12: Lorsque la peinture jaune sur la face avant des cabines a suffisamment durci, les flancs de la cabine sont peints en orange RAL 2004. Lorsque cette teinte orange a séché à son tour, tout est masqué de façon à pouvoir peindre les encadrements des fenêtres en noir.



13: La caisse de la G2000 est également peinte en orange.



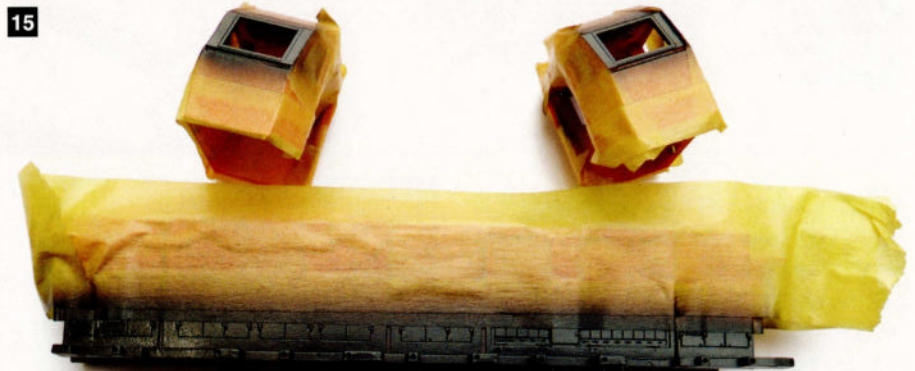
14: L'étape suivante est le masquage de l'orange pour l'application des bandes de décoration noires.

torisées sur base de photos, avec le type de lettrage correct.

Le démontage est un travail de précision car le mode d'emploi d'un modèle réduit se borne généralement à expliquer comment dissocier une caisse de son châssis pour effectuer l'entretien ou éventuellement placer un décodeur. Nous allons quant à nous plus loin: avec un petit cure-dents en bois et l'un ou l'autre outillage, la loco sera démontée de façon à pouvoir la repeindre.

Il existe plusieurs manières d'enlever une couche de peinture existante sur un modèle. Sur cette G2000, j'ai enlevé le lettrage du capot et des grilles au moyen d'un coton-tige trempé dans du 'cleaner' pour aérographe. Le marquage sur les cabines a été éliminé au moyen d'un bout de papier abrasif 1200, résistant à l'eau. En frottant avec précaution, les lettres s'enlèveront facilement. Ne poncez pas trop fort, car les détails présents sur votre modèle pourraient être endommagés. Après cette opération, il faut alors bien rincer le modèle avec de l'eau et veiller à ce que les restes de ponçage soient tous éliminés. La caisse et les autres pièces sont alors prêtes à être repeintes.

La peinture d'une G2000 se réalise en plusieurs phases. En premier lieu, une couche de primer blanc est appliquée sur la loco, pour obtenir une teinte de fond identique sur tout le modèle. Sur cette loco, la couche blanche est une simple peinture blanche, que j'utilise aussi pour d'autres usages. Veillez à voir comment la peinture réagit en changeant de modèle ou de fabricant. La peinture composée de thinner que j'utilise peut parfois dissoudre le plastique de votre modèle. Pour ce faire, réalisez toujours un test préalable du côté intérieur de la caisse, pour voir comment le



15: Et voici le résultat après application de la peinture noire.



16: La livrée de la G2000 d'Antwerp Rail Feeding commence à prendre forme.

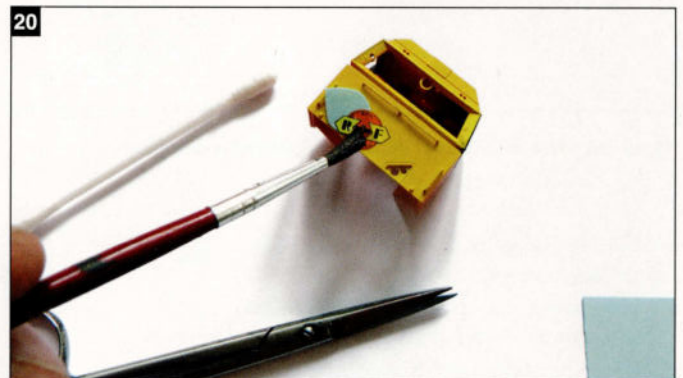
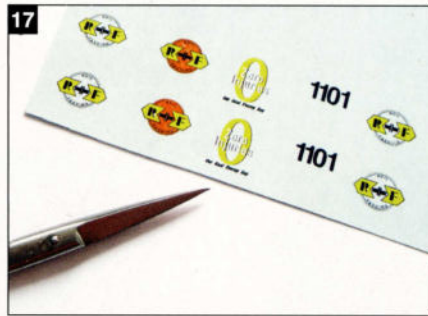
plastique réagit. En cas de doute, j'utilise toujours une couche intermédiaire avec un primer spécial qui doit d'abord bien sécher avant de continuer avec les autres couches de peinture. Le temps de séchage est également d'une semaine.

Quand tout l'engin est devenu blanc, la couche suivante est appliquée. De la peinture jaune RAL 1021 est utilisée. Le masquage des différentes parties n'est pas difficile à faire, mais pour obtenir un bon résultat, il est important d'utiliser un bon adhésif de masquage. Le masquage standard pour moi est celui de Tamiya et Kip. Pour le masquage des rondeurs ou de

fines bandes, j'utilise de l'adhésif Jammy-Dog, qui est vendu en épaisseurs moindres que 1 mm. Pour éviter par exemple que la peinture ne s'infilte sous l'adhésif, il est conseillé de bien presser ce dernier dans les joints ou d'éventuellement le découper au scalpel et d'ensuite le presser. Les cabines et le capot central sont maintenant orange et jaune et nous allons poursuivre les bandes noires sur la loco.

Grâce à la photo du modèle réel, vous pouvez vous rendre compte de la largeur de ces bandes. Vous pouvez aussi le voir aux charnières des portes sur le côté de la loco. Les deux bandes sont masquées et

peintes en noir, en deux passes successives. La difficulté de cette livrée se situe sur les faces latérales des cabines, avec le grand logo de Rail Feeding disposé dans un cercle et dont les deux bandes de décoration noires doivent absolument se rejoindre sur la partie centrale. Après quelques essais avec des décalques et avec de la peinture, la meilleure solution sembla



être la réalisation d'un décalque portant le logo et d'y faire coïncider les deux bandes de décoration noires. De cette façon, ces bandes s'ajustent idéalement par rapport au cercle. Enfin, les faces latérales de la cabine sont peintes en noir et le toit du capot central en RAL 7035.

Après en avoir terminé avec la peinture, ce sont les décalques et le marquage qui doivent maintenant être appliqués. Après le dessin et la réduction à l'échelle des inscriptions, des décalques sont imprimés en différentes teintes et découpés. Ces découps sont réalisés au moyen d'une paire de ciseaux pour chirurgie, très fine. Des couteaux ou des scalpels sont à déconseiller, car lorsqu'ils sont un peu émoussés, les



17, 18, 19, 20, 21 et 22: Les décalques ont été confectionnés sur base de photos et imprimés sur du papier de décalque blanc. Ces décalques sont ensuite découpés au moyen d'une fine paire de ciseaux pour chirurgie. Pour l'application des décalques, nous aurons besoin de quelques cotons-tiges et d'un fin pinceau. Du produit amollissant est conseillé pour bien faire adhérer le décalque à sa base.



bords des décalques peuvent alors être endommagés et sont alors effilochés.

L'outillage pour les appliquer est constitué de quelques cotons-tiges et d'une pincette. Les décalques sont mis à tremper dans de l'eau et après qu'il se soit détaché de sa feuille, le décalque peut alors être appliqué avec précaution à son endroit définitif, au moyen de la pincette. Il est intéressant d'utiliser le produit amollissant de Microscale ou du Mr. Mark, pour que le décalque adhère bien sur le fond et éviter survienne le phénomène bien connu de brillance. Le décalque peut ensuite être pressé légèrement au moyen d'un coton-tige dans les

23: Après la pose de tous les décalques, le modèle est recouvert d'une couche de vernis transparent.

24



24: Une vue latérale de la RF 1101 à l'échelle H0.

coins, tandis que l'eau présente entre le fond et le décalque doit être éliminée par pressage.

Après la pose de tous les décalques, il faut laisser sécher la loco avant d'y appliquer une couche de vernis transparent. Lors de l'application de cette couche, humectez d'abord avec précaution les décalques, pour que la véritable couche de vernis y adhère mieux. Ensuite, vous pouvez alors recouvrir tout le modèle d'une couche plus épaisse, appliquée de façon égale

sur l'ensemble. Laissez cette couche bien sécher. Le remontage du modèle est la dernière étape de ce processus de métamorphose. Toutes les petites pièces sont recollées à la colle pour bois ou à la Micro Kristal Klear. L'avantage de cette colle est que vous disposez encore du temps nécessaire pour bouger quelque peu les pièces collées et que ces dernières virent au blanc. Le séchage dure toutefois un peu plus longtemps. Les petits trous sont reforés au moyen d'un cure-dents ou avec

un très fin foret. Il est en effet inévitable que de la peinture entre dans ces petits orifices, rendant le remontage parfois impossible sans provoquer de dégâts...

Notre RF 1101 est maintenant prête et peut être démarrée. L'intérêt de cette variante est la surprise que son apparition ne manquera pas de provoquer lors de son apparition sur un réseau...

Texte & photos:  
Kees-Jan Van Vessem



25

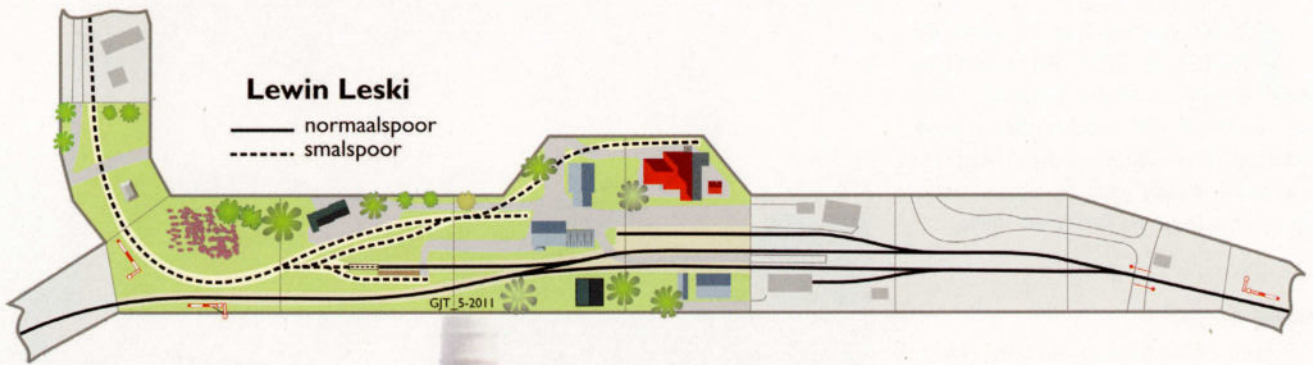
25: Le modèle réel et sa miniature en H0, fraternellement réunis!



# Lewin Leski

Une gare de transbordement  
des PKP en H0 et H0e





Une vue du bâtiment voyageurs des PKP à Lewin Leski.

**U**NE DES VEGETTES LORS DE L'EXPO ON TRAXS! DE 2011 FUT INCONTESTABLEMENT LE RÉSEAU POLONAIS 'LEWIN LESKI', CONSTRUIT PAR LE COUPLE MALGORZATA ET LESZEK LEWINKSI. QUANT AU BEL ARRIÈRE-PLAN SPÉCIALEMENT RÉALISÉ POUR CE RÉSEAU MODULAIRE, IL EST L'ŒUVRE DU DR. FRANZ RITTIG.

### 'Lewin Leski'

Laissons-nous transporter dans les années soixante du siècle dernier et imaginez-vous: vous voyagez en train à travers la Pologne à l'ouest ou au sud de Gdansk, non pas sur une ligne principale, mais sur l'une des nombreuses lignes locales qui sont du reste encore en service de nos jours et qui traversent de beaux paysages. Les voyageurs connaissant bien la Pologne savent peut-être alors que nous nous trouvons dans la région de Kaszuby. Nous traversons des bois de sapin et longeons des champs de pommes de terre, tandis que nous traversons des petits villages idyl-



*Derrière le site de la voie normale se trouve l'usine locale de Wodka.*

*A l'avant-plan, on peut voir la ligne à voie normale; à l'arrière, la voie étroite avec le raccordement privé vers l'usine de Wodka.*



liques et des villes, avec leurs jolies églises. Malgorzata et Leszek ne précisent pas où se situe vraiment 'Lewin Leski', mais une chose est sûre: si vous voyez dans le nom de la gare une certaine ressemblance avec leur nom de famille, vous êtes dans le bon. Lewin Leski est un endroit banal, mais très intéressant pour tout amateur ferroviaire, car cette petite gare de passage est le lieu d'origine d'une ligne à écartement de 750 mm, présentant un intéressant tracé et un raccordement industriel.

### Les voies

La voie normale peut rapidement être décrite. Elle est constituée de deux voies passantes avec un quai en îlot, une voie en cul-de-sac le long d'un chemin de déchargement et d'une petite remise à locomotives, qui héberge une 'Tki' des PKP (une ex T9.3 prussienne, série 91.3-18 ex DRG). Cette locomotive qui sert aux manœuvres locales pour les trains de voyageurs légers n'est plus de première fraîcheur, raison



*Dans la Pologne moderne aussi, cette ambiance rurale d'antan devient difficile à trouver.*



*Le train local à voie étroite, remorqué par une petite loco à tender séparé, entre en gare de LL.*



*La voie étroite dispose de sa propre petite gare.*

pour laquelle la Ty42 plus grande (une ex 52 de la DR) assure quant à elle les manœuvres des wagons de marchandises destinés à former les trains locaux. Régulièrement, on peut également voir à Lewin Leski une des nouvelles Diesel de la série ST 44 des PKP. Une autre voie en cul-de-sac est utilisée pour le raccordement vers la voie étroite de Lewin Leski : cette voie a deux fonctions. Elle sert d'abord pour décharger les marchandises des wagons à voie normale sur le quai attenant en bois, après quoi ces wagons sont remplacés par ceux à voie étroite dans lesquels les marchandises sont rechargées, ce processus pouvant aussi être réalisé en sens inverse. Il s'agit d'un lourd labeur pour les ouvriers du dépôt de marchandises. Cette voie peut aussi être utilisée pour transborder sans peine des wagons à voie normale sur des trucks à voie étroite: cette opération

est effectuée à l'aide de la Ty42, si elle est toutefois techniquement possible et selon les prescriptions de la société des chemins de fer polonais. L'exploitation à voie étroite dispose en outre d'une courte voie à quai, d'une demi-lune pour remise en tête des locos et d'une voie en cul-de-sac vers le parc à charbon, d'un parc à décharge et d'une grue hydraulique. Comme chemin de fer privé de l'ancienne Prusse occidentale, le chemin de fer à voie étroite dispose également de son propre bâtiment de gare. Dans ce petit bâtiment aux murs mal plâtrés (ce qui le rend authentique), on trouve le local du chef-manœuvres, car Lewin Leski est une gare fort active. Outre les manœuvres vers la voie de transbordement et celles destinées à placer les wagons à voie normale sur truck, un raccordement d'usine est également desservi. Cette usine produit la fameuse 'eau' locale rafraichissante (wodka). Et ce que les cheminots considéraient auparavant comme une corvée est désormais un plaisir pour Malgorzata, Leszek et les spectateurs du réseau: la mise sur truck d'un wagon à voie normale destiné à l'usine, une opération qui ne manque pas d'intérêt!

### La philosophie et la pratique

La gare PKP de Lewin Leski peut être intégrée de manière modulaire dans le cadre d'un réseau rural, en collaboration avec d'autres modélistes ferroviaires polonais, ou peut être exposée seule. Il est par ailleurs intéressant de savoir que les

modélistes polonais construisent généralement leurs réseaux de façon modulaire ou sur segments. Des réseaux compacts d'un seul tenant sont en effet rares en Pologne. La pratique est en effet de construire son propre bout de réseau et lors d'événements locaux, de l'associer à d'autres, afin de pouvoir reproduire une exploitation ferrée réaliste.

Leszek Lewinsky, le père spirituel de ce type d'exploitation de modélisme ferroviaire, considère comme étant un devoir de donner de nouvelles impulsions au détail parfait du modélisme ferroviaire polonais. Depuis que la gare de Lewin Leski a été construite, elle a constamment été détaillée et ce réseau a toujours fait l'objet d'un détail ultérieur. Après chaque exposition, de nouvelles scénettes peuvent chaque fois y être découvertes, avec de nouveaux produits. Leszek Lewinsky en dit ceci: "Nous attachons beaucoup d'importance aux jolis détails. Ce n'est que lorsque tous les composants techniques et historiques forment un tout harmonieux que le spectateur en arrive à cette conclusion, importante pour nous: c'est à ça que Lewin Leski a dû ressembler, dans le passé." La partie de réseau que nous avons décrite dans ce reportage n'est donc qu'une partie du grand réseau 'Lewin Leski', mais c'est la plus intéressante du point de vue possibilités de circulation et de manœuvres.

La décision d'opter pour un thème local a



La voie normale et la voie étroite courent parallèlement sur un petit tronçon. Observez également la végétation, reproduite de façon magistrale. Le bel arrière-plan est de la main du Dr. Franz Rittig et a volontairement été conçu de façon floue, ce qui procure une profondeur supplémentaire à ce réseau modulaire.

*La Ty42 manœuvre à l'avant-plan; à l'arrière, on voit la plate-forme de transbordement.*



été prise consciemment. La partie la plus récente – la petite usine de boissons rafraîchissantes – a été réalisée selon un exemple réel. Le raccordement à voie étroite qui débute en gare et qui conduit à cette usine est toutefois purement imaginaire, mais restitue une impression absolument réaliste. Outre de la fabrication 'maison', on trouve également des bâtiments en kits, comme la boîte Auhagen (réf. 11389) représentant un dépôt de conducteurs avec remise. Le bâtiment sert d'habitation ferroviaire à côté d'un bâtiment de service des PKP avec bureaux de plain-pied et habitations à l'étage. Plusieurs bâtiments sortent du lot par leur super-détaillage. L'aménagement complet de l'usine (Auhagen) – avec ses murs superbement patinés – et les portes et fenêtres ouvertes sont un régal pour les yeux...



*En Pologne aussi, on pouvait voir du matériel roulant ex-allemand, jusque dans les années soixante.*

Le paysage, fait d'herbe, de sable, d'arbres et de buissons, a été mis en forme avec l'aide de son épouse, qui a assisté son mari de manière soutenue. Et pas seulement à ce moment, car lors des expositions aussi, elle ne s'éloigne pas de son époux. Dans

ce domaine également, la famille Lewinsky sert aussi d'exemple, depuis bien longtemps...

**Texte: Dr. Franz Rittig**

**Traduction et adaptation: Paul de Groot**

**Photos: Gerard Tombroek**

*Remerciements au Dr. Franz Rittig (VGB), qui a mis son texte à notre disposition avec obligeance et qui nous a servi d'interprète lors de l'expo On TraXS! 2011.*



*Beaucoup d'activité règne sur la voie de transbordement. Les marchandises sont transbordées des wagons de voie normale vers ceux à voie étroite, ce qui constituait une fameuse corvée.*



# Les gares en grès

**N**OUS L'ANNONCIONS DANS TMM104, CE SECOND VOLET DE L'ARTICLE CONSACRÉ AU GRÈS EXPLORERA SPÉCIFIQUEMENT LES BÂTIMENTS DE GARES BÂTIS AVEC CETTE PIERRE TRAPUE ET COLORÉE. RETOUR DONC DANS LE PUR THÉÂTRE FERROVIAIRE, AVEC UNE PREMIÈRE PHASE D'OBSERVATION DE BÂTIMENTS DE GARES EN GRÈS, SUIVIE D'UNE TRANSFORMATION DE LA GARE FALLER DE VOLGELSHEIM, VÉRITABLE PETIT TRÉSOR DE MAÇONNERIE.

D'une certaine manière, chaque pierre a son domaine privilégié d'exploitation, domaine qu'il nous a paru intéressant de mettre en avant au fil d'un article. Pour la pierre bleue, il s'agissait, rappelez-vous, des ouvrages d'arts, ponts et viaducs qui font appel à l'énorme résistance de cette pierre pour constituer les voûtes indispensables à la portance, le thème de TMM94. Pour la pierre blanche, absente du cénacle ferroviaire, c'était dans le paysage proche et dans les églises rurales qu'on la retrouve le plus, raison du choix du thème de TMM99. Aujourd'hui, c'est au tour de l'utilisation par excellence des grès d'être mise en évidence: celui des gares rurales réalisées à l'aide de cette pierre.

Pour poser le débat, précisons de suite que la grande, l'immense majorité des gares petites et moyennes ont bien été, en Belgique, construites en briques. Les gares constituées de pierres font donc figures d'exceptions, mais d'exceptions intéressantes car elles ouvrent justement au modéliste un champ de décorations relativement inusité. Nous commencerons donc par rafraîchir la présentation de la pierre par quelques exemples, dont ceux, majeurs, des lignes du Bocq et de l'Amblève, pour ensuite nous inspirer de ces derniers pour recréer une gare rurale dans l'esprit des gares en grès, à partir du Kit Faller en HO de Volgelsheim

*Photo a: L'aspect inhabituel de la gare de Jemeppe-sur-Sambre provient de l'utilisation de grès rosé, rare en Belgique.*

## Polychromie, donc...

La particularité du grès, largement développée dans le premier volet, est la grande diversité de sa coloration. Nous vous avons montré déjà plusieurs exemples dans TMM 104, ceux-ci étaient essentiellement urbains: à Gand, Bruxelles ou Anvers. La pierre grès y a été exploitée pour l'ajout de couleurs aux édifices. Comme transition naturelle vers les constructions plus humbles qui nous occupent aujourd'hui, voyons deux exemples étonnants.

Voyons d'abord, à la photo a, la gare de Jemeppe-sur-Sambre, rencontrée en plein milieu du sillon industriel wallon, entre Charleroi et Namur. Arrêtons-nous-y un instant, car son observation peut ouvrir un



Photo b: Une découverte, sur la ligne de l'Athus-Meuse, la halle marchandise de Graide.

Photo c: Sa maçonnerie est richement décorée, faisant appel à une pierre blonde.

Photo d: Un saut jusqu'aux années 1960, parfois biscornues, comme le montre l'abri de quai de Libramont, en grès et béton.

champ d'interprétation au modéliste. En effet, le matériau grès est ici utilisé dans sa nuance rosée, la tendance même qui orne la gare d'Anvers Central. L'architecte a ici, délibérément, utilisé cette couleur en complément de la brique jaune pour « composer » son édifice. Nous parlions précédemment de la liberté d'interprétation qu'offre ce matériau, en voici un exemple réel, dont l'ensemble de la décoration est particulièrement riche.

La seconde illustration concerne une petite gare rurale, située sur la ligne Athus-Meuse (photo b). Ici, ce n'est pas la gare qui a fait l'objet d'un soin particulier, mais bien... la halle marchandise ! La présence de ce grès jaune, en plein milieu du massif Ardennais, majoritairement schisteux, nous a d'abord intrigué. A la réflexion, il est fort probable qu'il s'agisse d'une pierre jaune de type calcaire gréseux, provenant de Gaume, à l'extrémité Sud de la ligne,

voire de France, et amené à pied d'œuvre par le chemin de fer lui-même. Le travail même de la pierre, présentant les coups réguliers d'une pierre tendre aplanie corrobore cette hypothèse. La photo c en expose en détail la finesse de la maçonnerie de cet humble édifice fonctionnel. C'est un cas, unique à notre connaissance, d'utilisation dans un édifice rural de pierre jaune dite « pierre de France », pierre sableuse tendre et calcaire déjà... présentée dans TMM99. Un beau travail de décoration donc, pour une petite gare qui fut, ceci dit, aussi la tête de ligne d'une voie vicinale.

Tous les exemples présentés dans cet article datent de l'époque I des chemins de Fer, plus précisément de la fin du 19<sup>ème</sup> siècle. En contraste, l'abri de quai de Libramont (photo d), sur la ligne 162, montre une architecture oblique tout à fait dans l'esprit des années Spirou, cette époque

autour de 1958 que nous évoquions dans TMM 104. Même si l'on peut discuter sur la beauté de ce petit édifice, il peut constituer, avec sa structure en béton et ses murs en grès polychrome, une source originale d'inspiration.

Ces cas sont atypiques dans le paysage ferroviaire belge, mais l'existence même de ces trois exemples originaux ouvre au modéliste belge le champ des décorations plausibles.

### Amblève et...Bocq!

Au cours de la recherche documentaire préalable à l'écriture de cet article, il nous est apparu deux lignes particulières dont les bâtiments sont tous faits de grès. Il s'agit de la ligne remontant l'Amblève (ligne 42) de Rivage à Trois-Ponts. Retrouvons la gare d'Aywaille à la photo e et, ci après, en carte postale, sa voisine Remouchamps.

Une autre ligne d'importance propose aussi des gares en grès; les noms d'Evrehaille- Bauche, Purnode, Spontin, Dorinne doivent vous dire quelque chose? Bien-sûr, il s'agit des stations de la célèbre ligne 128, reliant Ciney à Yvoir et exploitée aujourd'hui par l'ASBL Patrimoine Ferroviaire et Tourisme. De ce fait, les cartes postales éditées par le PFT, ou le magazine de l'association « En ligne » sont une source



Photo f: La gare de Spontin présente une géométrie très typique: corps central à étage, aile basse, de trois et cinq travées, flanqué d'annexes basses.



documentaire bienvenue, car elles s'y retrouvent souvent représentées. La photo f en montre la station principale, un jour d'affluence: Spontin. La gare de Braibant, elle aussi en grès, est située sur le tronçon commun avec la ligne 162 et est ainsi visible (peu avant Ciney) pour les voyageurs se dirigeant vers les Ardennes.

### La gare Volgesheim de Faller

L'exemple que nous vous invitons maintenant à suivre concerne la transformation de l'excellente nouveauté 2010 de Faller, la gare de Volgesheim, dont l'édifice réel situé en Alsace est constitué de grès rose. Ce kit, disponible pour environ nonante euros, était la nouveauté principale de Faller annoncée pour 2010, mais parue effectivement début 2011. Pour la préparation de ce projet, nous avons donc déjà eu tout le loisir d'observer sur catalogue les pièces du kit, et en imaginer l'exploitation.

A l'ouverture de la grande boîte, l'impression est étonnante: c'est...encore plus beau qu'escompté! (photo 1) La technique d'impression des pierres, décrite par la firme comme "d'envergure" mérite les éloges: il y a bien, pierre par pierre, une réelle différenciation de la teinte des grès, en plusieurs nuances de rose. A y regarder de plus près, l'on remarque qu'il s'agit d'une impression similaire à la quadrichromie des affiches papier, en une teinte rose foncée, sur une base en plastique rose beige clair. Un lavis, légèrement naïf, mais visuellement assez efficace de blanc cassé termine la patine au sortir de la boîte.

Photo 1: Un réel bonheur que d'ouvrir ce kit Faller, Volgesheim HO 110121. Les maçonneries tout comme les menuiseries sont du grand art.

Photo e: Aywaille, premier exemple plus typique de gare en grès, comme toutes ses voisines de la ligne de l'Amblève.

Remarquable dans ce kit est aussi la lisibilité de la juxtaposition des éléments en moellons constituant les murs, contrastant avec les encadrements des portes et fenêtres (photo



Photo 2: Le détail des pièces est très convaincant, présentant de beaux jeux de maçonneries, largement intégrables dans une construction d'inspiration belge



Photo 3: Objectif du jour: constituer une gare à l'architecture plus courante en Belgique. Les premières idées viennent en disposant à blanc les pièces disponibles.

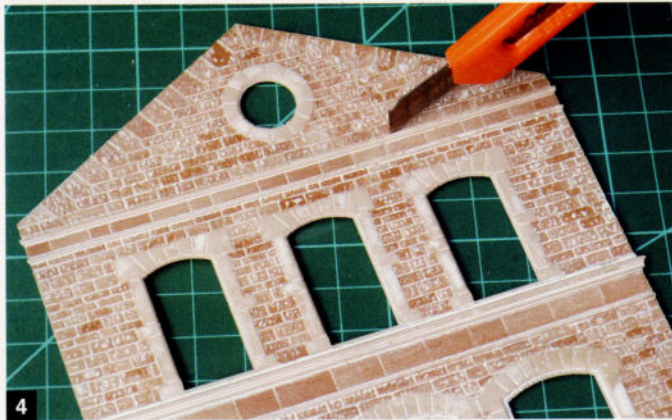
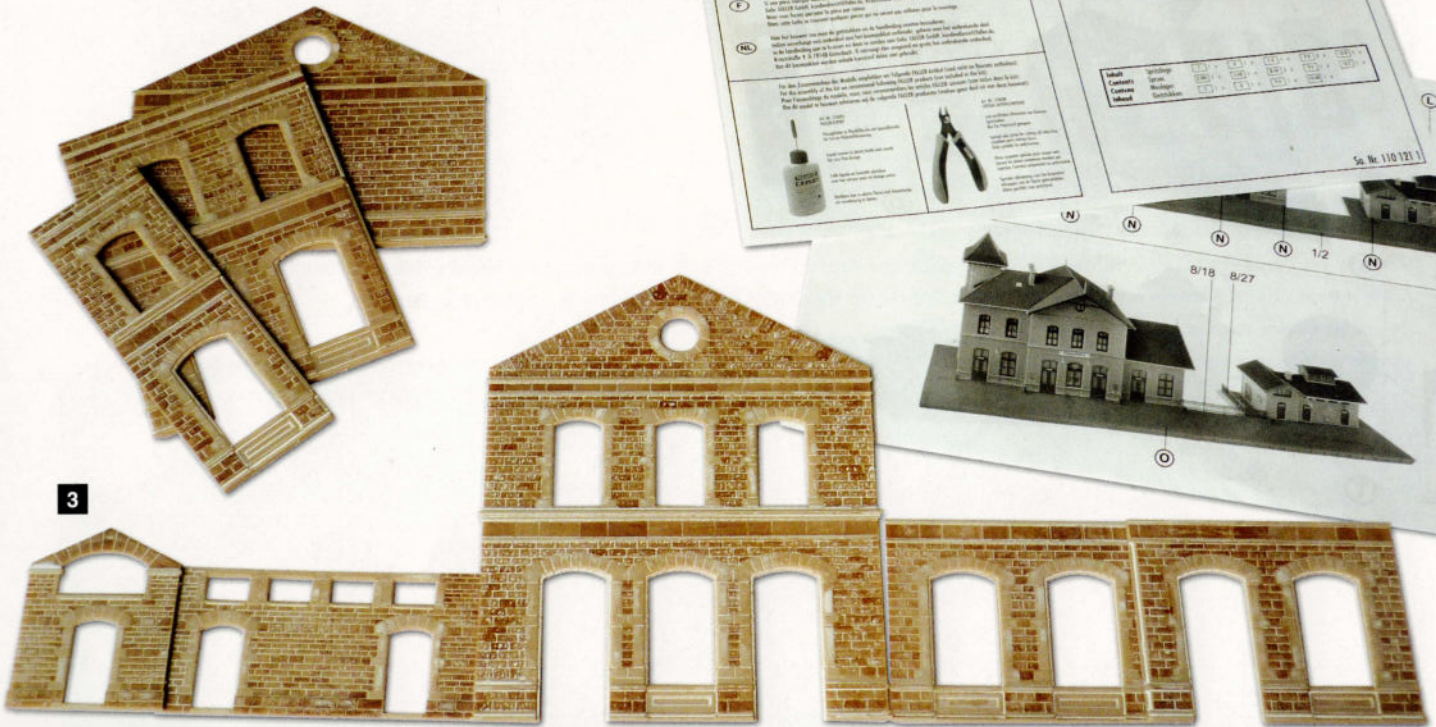


Photo 4: Le pignon frontal va se voir déplacé. Pour le séparer du reste de la façade, une opération classique de Kitbashing: traçage d'une ligne à couper...

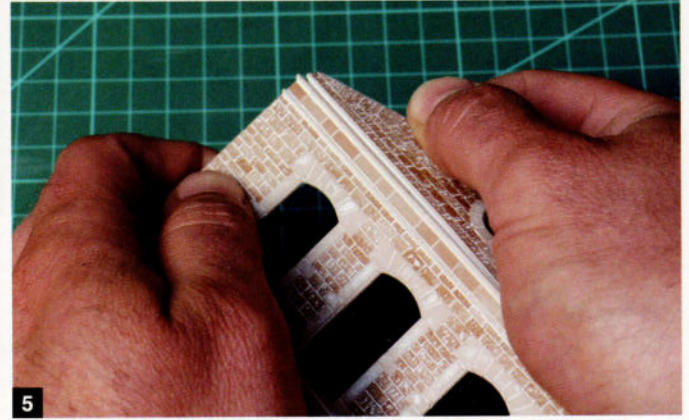


Photo 5: .. et brisure par flexion suivant la ligne de faiblesse ainsi constituée.

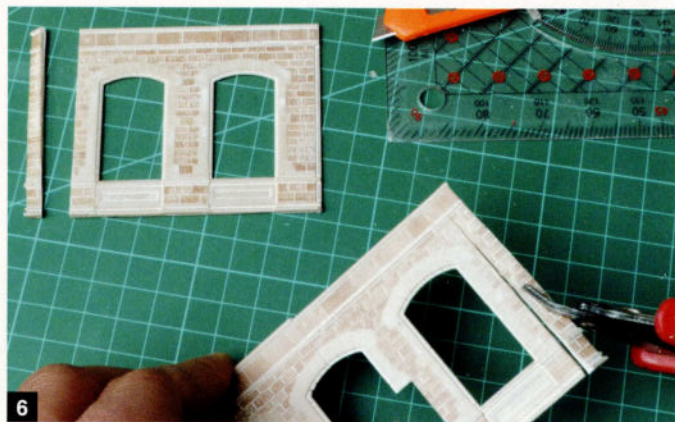
2). Cela vaut presque la peine d'observer les grappes une petite heure avant la moindre découpe, car la précision de ce kit constitue en soi un cours d'architecture: toute la logique constructive des gares en pierres, composées du duo moellons - pour les murs - et pierre de taille - pour les éléments structurants - s'y retrouve précisément. Faller: chapeau bas!

### Recomposition

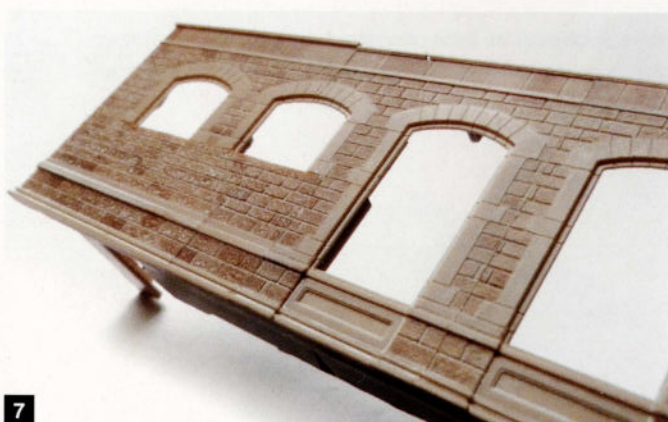
La logique générale de notre transformation tient en un mot: recomposition. En effet, il s'agit surtout d'exploiter au mieux les pièces

disponibles au sein du kit, tout en se libérant tout à fait de la disposition de base. Dans un premier temps, les pièces principales sont dégrappées, et disposées d'un peu toutes les manières qui nous viennent à l'esprit, pour rapidement voir ce que cela peut donner (photo 3). L'on remarque ainsi que le kit contient suffisamment d'éléments pour composer une gare plus classique, inspirée d'un édifice présentant un corps central à un étage, de trois travées, complété d'un corps secondaire, sans étage, de quatre, cinq travées ou plus. Spontin nous offre un tel exemple. La récupération en HO du petit

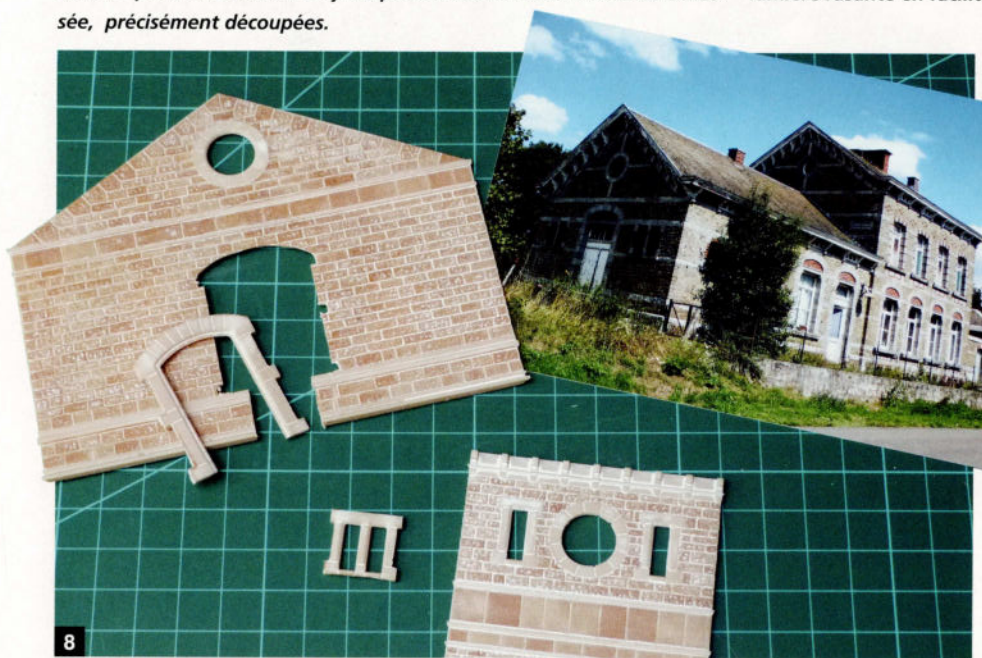
édifice annexe du kit Faller, alors accolé à la gare même, rend déjà bien la silhouette générale d'une gare belge. Bien sûr, apparaît la question du pignon qui pour Volgelsheim est frontal. Nous allons donc changer sa disposition pour le replacer d'une manière classique, perpendiculaire aux voies. A ce titre, notons qu'il existe quelques gares avec pignon frontal en Belgique (Vielsalm, Mellier, Jodoigne). Ce déplacement du fronton transforme déjà radicalement les proportions de la gare. Les photos 4 et 5 vous montrent cette opération, exploitant la classique méthode d'incision-fracture. Le prin-



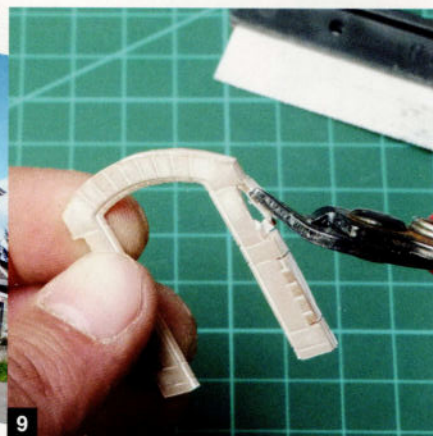
**6** Photo 6: Un corps latéral de cinq travées – dont deux aux fenêtres réduites – peut être obtenu en juxtaposant des sections de rez de chaussée, précisément découpées.



**7** Photo 7: Ils seront recollés en veillant au bon alignement des joints. La lumière rasante en facilite la vérification.



**8** Photo 8: Le pignon correspondant à l'espace marchandise de la gare reçoit une porte latérale et deux petites fenêtres jumelles, suivant une disposition inspirée de la gare réelle de Hour-Havenne.



**9** Photo 9: Pour l'ajout de la porte, l'on en découpe soigneusement un encadrement excédentaire.

cipe consiste simplement à créer au cutter une ligne de fragilité dans le plastique, ligne qui constituera la zone voulue de rupture, lorsque l'on soumettra cette plaque à une flexion maîtrisée. La zone blanchâtre qui apparaît à l'endroit de la scission, et uniquement sur celle-ci, du plastique en train de s'étirer confirme que ce dernier se plie bien à l'endroit voulu. Ici l'opération s'effectue à la main, car le levier constitué par chacune des pièces est suffisant.

### Une petite halte ?

Pour reconstituer le corps latéral, sans étage, nous recomposons les rez de chaussée présents dans le kit. Après quelques essais et réflexions, comparant les exemples réels qui nous "parlent" et les pièces disponibles, nous décidons de continuer un corps latéral de cinq travées, dont deux, les extrêmes, auront des fenêtres réduites en hauteur. Cette spécificité apparaît par

exemple sur la gare de Hour-Havenne, introduisant la première partie de cet article double (TMM104), ainsi qu'à Dorinne-Durnal, sur la ligne du Bocq.

Les cinq travées seront reconstituées ainsi: d'abord on raccourcit les éléments d'une manière parfaitement verticale, via un trait au cutter et une césure aidée d'une pince. On parfait cette découpe au papier de verre et au cutter, de manière à ce qu'elle soit parfaitement rectiligne, et que la tranche soit bien perpendiculaire à la face. Les éléments sont ensuite précisément collés bord à bord, en veillant à la correspondance des joints. Des fragments du mur provenant de la tour, seront aussi découpés et recollés, en bas des futures petites fenêtres de gauche. La précision du kit Faller rend possible cette opération, car les assises de pierres correspondent bien entre elles. C'est ici la méthode la plus rapide et

efficace que nous ayons expérimentée. Il suffira alors d'attendre le séchage complet de la jointure pour en raboter le bourrelet au cutter ou au papier de verre fin, passé légèrement et horizontalement tout en redégageant aussi les joints situés sur la ligne de collage (photo 6 et 7).

### Un pignon ouvert

Sur la gare de Hour-Havenne l'on remarque aussi une porte et deux petites fenêtres sur le pignon gauche. Cette disposition inusitée a piqué notre curiosité. En fait elle est le signe que les deux travées extrêmes de la gare étaient consacrées à un espace marchandise ou petits colis; espace accessible par cette porte latérale, percée dans le pignon à l'identique des portes vers les quais. Les photos 8 à 10 montrent cette sympathique opération, où le découpage précis, façon "Tex Avery", des entourages de portes et fenêtres permet de les insérer à leur nouvelle place.

### Frises, cartouche, battées...

Nous continuons les améliorations en apposant la frise à modillons, récupérée de la tour



Photo 10: Il viendra s'enchâsser dans sa contre découpe, créée dans la maçonnerie. Les deux fenêtres sont positionnées de même, en suivant bien les lignes de maçonneries. La réservation pour la fenêtre de gauche est en cours d'évidement.

Faller, et placée au sommet du corps central (photo 11). A cette place, elle participe très nettement à l'esprit décoratif de la gare, et reprend une logique de décoration très généralement rencontrée sur les gares réelles. Nous disposons maintenant des premiers éléments constituant deux faces complètes des murs. Leur premier assemblage est un moment d'émotion, donnant largement envie de continuer (photo 12)...

Il restait alors encore suffisamment de pièces dans le kit pour constituer un second pignon, d'une manière légèrement différente: il intégrera un oculus et deux petites fenêtres encadrant le cartouche reprenant le nom de la gare, disposition découverte à Dorinne. Dans notre cas, ce sera "Livoire", petite halte inventée située dans une prolongation imaginaire du Condroz.

L'annexe WC a elle aussi demandé un peu de réflexion, et les pièces de Volgesheim conviennent pour recréer cette partie du bâtiment, reprenant la logique d'un espace sanitaire, à l'extrémité, séparé du corps central d'une courette, qui en réalité était

un espace dédié au chef de gare. La manière dont s'agencent les volumes, avec des murs nettement plus bas, est ainsi inspirée de différents exemples. Les battées feront l'objet d'une augmentation de leur épaisseur, par collage de profilé Evergreen dans les saignées des fenêtres, opération qui augmente ainsi l'épaisseur apparente des murs et donnera au bâtiment un aspect plus « assis » (photo 13).

La photo 14 vous montre les détails de la partie droite de la gare en cours de construction. Notons qu'ici, c'est le fait que nous renonçons à représenter la façade vers la place, coté village, qui offre beaucoup plus de liberté de disposition et récupération des pièces, sans présenter l'obligation d'en reconstituer certaines parties, d'en remouler d'autres, voire d'acheter un second kit.

Nous quelques soirées inventives, disposant

voilà, après

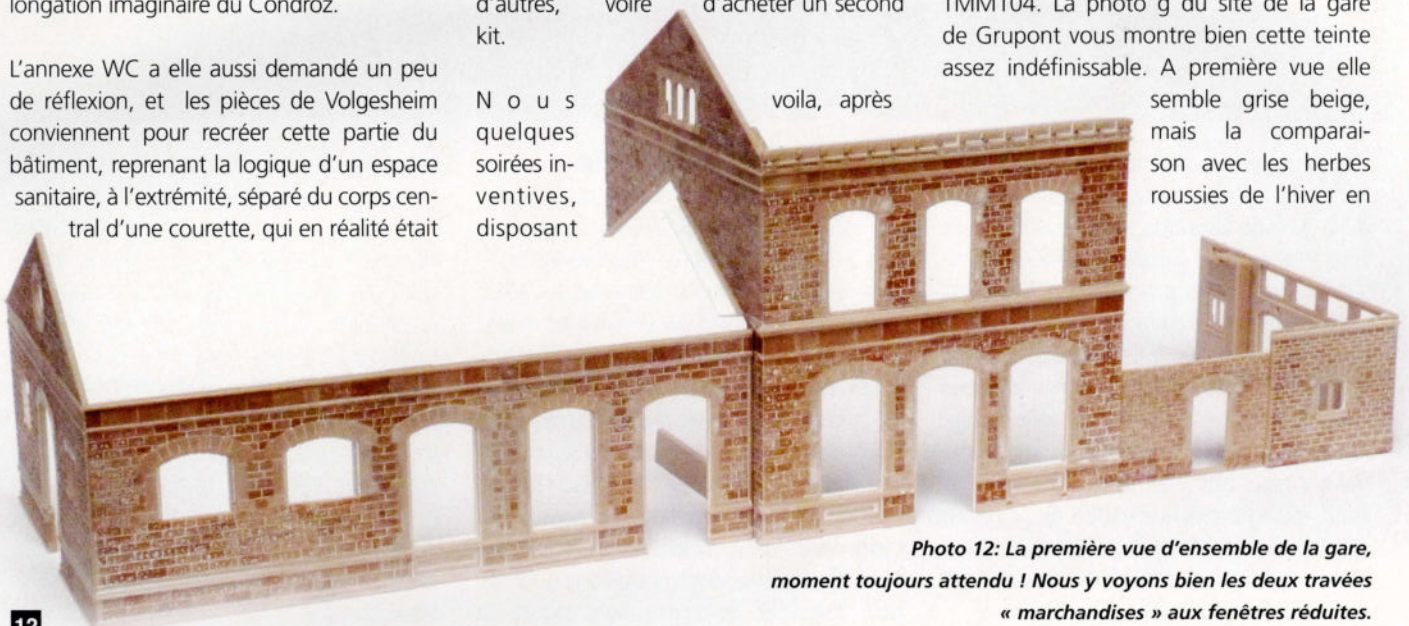


Photo 12: La première vue d'ensemble de la gare, moment toujours attendu ! Nous y voyons bien les deux travées « marchandises » aux fenêtres réduites.

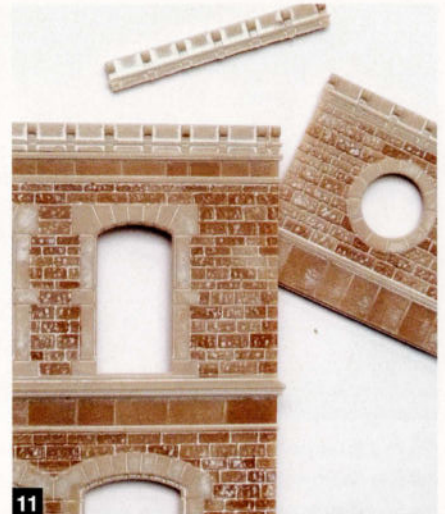
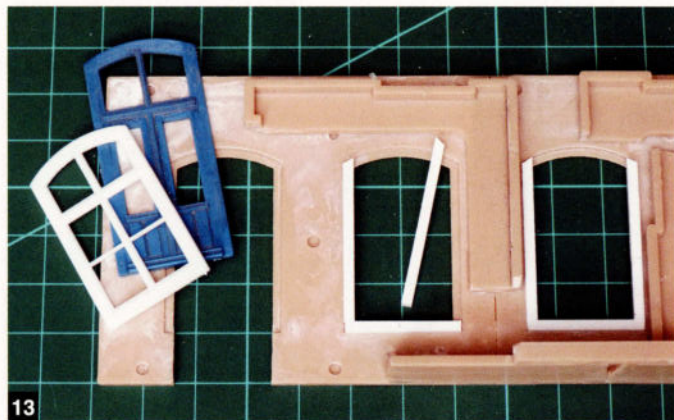


Photo 11: Le corps central à étage reçoit un couronnement, la frise à modillons récupérée de la tour. Un détail ornemental souvent présent sur les gares belges.

d'une belle évocation de gare belge, aux détails très fins, que nous espérons bien mettre en évidence lors de la phase de peinture. Reste encore à construire la toiture, classiquement constituée de larges pans d'ardoises que l'on encadrera ensuite de corniches en résine puisées dans la gamme Kit Nord. La gare est prête à recevoir ces premières couches de peinture... le grand moment arrive enfin ! (photo 15)

### La recherche de teintes

Nous voici entamant la partie peinture. Le premier point est de définir les teintes caractéristiques, de ces nombreuses gares en grès longeant encore aujourd'hui les lignes SNCB. A l'observation, la teinte moyenne de celles-ci se rapproche d'une nuance grise beige verdâtre, évoquée déjà dans TMM104. La photo g du site de la gare de Grupont vous montre bien cette teinte assez indéfinissable. A première vue elle semble grise beige, mais la comparaison avec les herbes roussies de l'hiver en



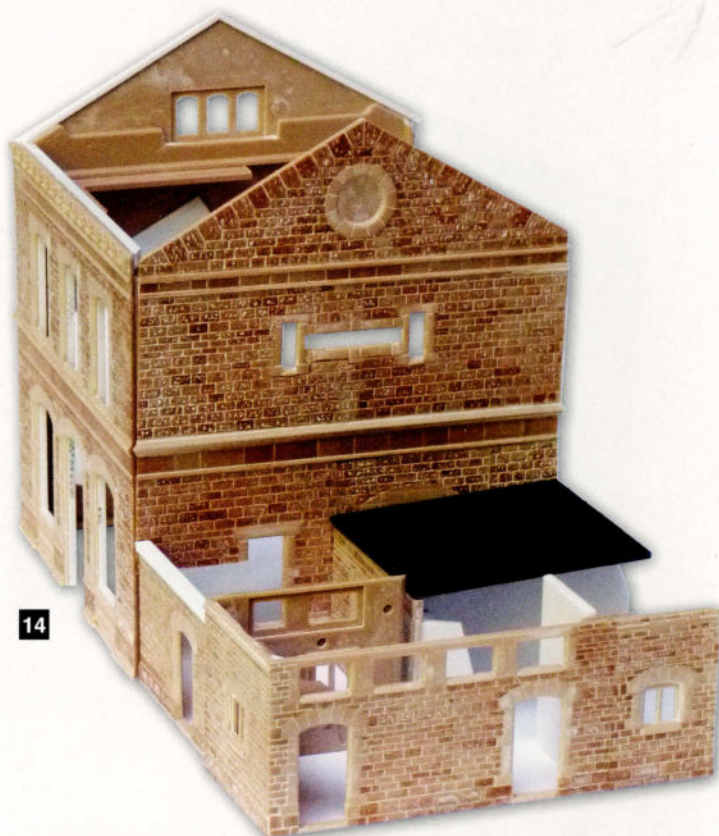
13

Photo 13: Un point faisant l'objet de l'attention de plus en plus de modelistes: l'augmentation de l'épaisseur de la battée – ce retour de la maçonnerie entre façade et fenêtre – portée ici à environ 25 cm, par l'ajout de profilés 2\*2mm.

Photo 14: Vue de la partie droite de la gare, en cours de construction: le second pignon, patchwork d'éléments restants, présentera un amusant cartouche encadré de deux petites fenêtres. On remarque aussi l'espace dédié au WC et la courette du chef de gare.

Photo 15: Vue d'ensemble de l'édifice qui vient de gagner en volume et en présence par l'ajout des toitures. Bientôt, la phase de peinture !

met bien en évidence la nuance verdâtre. Comme base de couleurs, le duo Stone Grey et Deck Tan nous semble donc bien indiqué, du fait justement de leur caractère verdâtre.



14



15

Ces deux teintes seront donc la base. Cependant, en observant plus avant le grès de la gare de Grupont, mais aussi celles de Hour-Havenne et Spontin, édifices représentatifs des gares en grès, nous y voyons encore une série de nuances (photo h et i): certaines pierres sont plus foncées, d'autres légèrement plus beiges. Enfin, quelques unes, minoritaires, ont un léger voile rouille. Après quelques recherches dans la gamme Vallejo, nous arrêtons notre choix de couleurs, explicité par la légende de la photo 16. Parmi elles, étonnant, la teinte Canvas (toile), d'un vert soutenu, mais qui apparaît bien dans ces maçonneries gréseuses.

### Drybrushing et filigrane

Avant d'entamer la peinture du modèle, un essai de « validation », réalisé sur une pièce excédentaire est bienvenu, si l'on veut éviter toute déconvenue. Nous avons réalisé celui-ci sur un soubassement à trois fenêtres, mettant donc en œuvre 6 teintes pour le grès, et 2 teintes pour les parties en pierres bleues (photo 17). Nous devons ici vous avouer que la peinture lente et appliquée de l'ensemble du modèle, en ce compris les nombreux encadrements de fenêtres, nous inquiétait quelque peu. Une idée nous vint alors, pourquoi

pas, non pas de « peindre » mais bien de « teindre » le modèle: expliquons nous: en fait, la couleur de base du kit Faller, rosé, est une couleur plausible pour du grès. Elle apparaît d'ailleurs, par exemple, à Jemeppe-sur-Sambre, comme montré ci-dessus. Ce beige rosé ne doit donc pas spécifiquement être masqué totalement par une première couche quelconque, mais peut rester, ça et là, apparente, et constituer aussi une toile de fond beige qui restera en transparence. Nous allons donc pouvoir y appliquer la nuance verdâtre, avec un bon pinceau en poil synthétique dur, par la méthode du drybrushing,



Photo g: Une photo ludique: la gare de Grupont se camoufle presque derrière les herbes hivernales. Le grès, pierre discrète, disions-nous ?



Photo h: Retour sur la jolie gare de Hour-Havenne, à la maçonnerie très travaillée pour l'édifice d'une humble halte.



Photo i: Vue rapprochée de la gare de Spontin. Le grès verdâtre domine, intégrant de nombreuses nuances de teintes.

consistant en des passages légers, en surface, d'un pinceau à peine pigmenté. L'on veillera à ce que ce passage n'imbibe pas les joints (photo 18). L'on bénéficie ainsi du filigrane de la couleur beige d'origine, de bon aloi, mais aussi du contraste entre les joints blanchis et les pierres. Qui plus est, non négligeable, cette méthode est assez rapide.

La peinture des grès nécessitera aussi d'individualiser quelques pierres avec les teintes 314, 821 et 874, en représentant diverses nuances, passées soit fort diluées et très légèrement, soit en drybrushing. La teinte rouille (860) sera enfin appliquée parcimonieusement, en voile sur quelques pierres seulement. Malgré sa discrétion, cet apport orangé, constitue alors un contrepoint à la teinte verdâtre et donnera du souffle à la maçonnerie.

### Des pierres bleues, claires et complémentaires

Les pierres bleues, elles, seront colorées au Stencil 313 foncé par du Sky Grey 989, avec un pinceau passant d'une teinte à l'autre. Ce duo est efficace pour obtenir les nuances de la pierre bleue, gris chaud à gris beige assez clair. Ici une seule attention à avoir, est que, comme à l'école, il ne faut pas dépasser ! D'un type de pierres sur l'autre, nous voulons dire, car la pierre bleue n'est jamais verdâtre et le grès jamais vraiment gris – il ne faut donc pas en mélanger les couleurs respectives.

Cette opération est ceci dit facilitée par la qualité de la gravure Faller, et le petit relief qui subsiste entre les deux types de pierres, que les poils extrêmes du pinceau "survoient" facilement: l'on n'accroche pas les parties en grès quand on peint la pierre bleue,

16



Photo 16: Les teintes utilisées: à droite, le groupe des gris verdâtres, dont un vert plus appuyé (Canvas 314). A leur gauche, un beige (German camouflage beige 821) donnera quelques nuances plus chaudes, que viendront compléter le Tan Earth 874 pour des pierres plus terreuses, et le Medium Flestone 860 pour celle ayant un voile de rouille. En arrière plan, le duo pierre bleue (Stencil 313 et Sky Grey 989). Le Light Mud servira au lavis, pour donner un voile poussiéreux, et le Khaki Drab XF-51 de Tamiya les coulures ternes.

si l'on a pris soin de se munir d'un bon pinceau plat (photo 19).

Ici, une remarque est bienvenue: nous vous avons déjà longuement entretenu sur la pierre bleue, dans les articles à son sujet, mais aussi ici, dans cet article consacré au grès. Cette pierre constituera, en Belgique, ce qui structure les bâtiments. Nous la trouverons donc – systématiquement – associée au grès des gares. Il est en fait facile de les différencier, car la pierre bleue apparaît toujours plus claire. C'est ce que le carte postale de Remouchamps illustre (photo j): même en « noir et blanc », l'on peut discerner les deux types de pierres !

Observez par exemple l'abri de quai, où la pierre bleue, apparaît nettement plus claire que le grès.

### Du marbre rouge ?

La gare de Volgelsheim présente de larges bandeaux unis, entre les étages. En réalité, ces bandes décoratives ne peuvent pas être en grès, car étant de trop grande dimension. Elles pourraient être faites de pierre bleue, mais aussi, pourquoi pas, alors...imaginer qu'elles aient été faites en marbre ? Cela nous semble plausible, et rien moins que la gare d'Anvers nous montre un tel exemple (photo k). Nous allons donc nous inspirer de cette disposi-



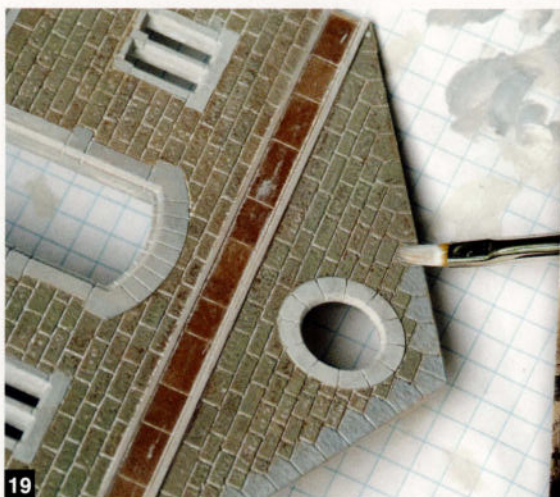
17

Photo 17: Un premier essai avec ces teintes, heureusement enthousiasmant, comparé à la maçonnerie de la gare de Grupont. Nous sommes prêt à peindre la gare.



18

Photo 18: Le duo de base, passé légèrement au pinceau plat, colore les pierres sans boucher les joints.



19

Photo 19: La peinture des pierres bleues est aussi importante que celle des grès: ces deux pierres se révèlent mutuellement.



j

Remouchamps. — Intérieur de la Gare fleurie

tion pour la gare de Livoire, qui aurait pu plausiblement bénéficier d'un tel apport décoratif (photo 20).

Une peu « d'Anvers » insérée dans notre gare ? Voyons cela comme un remerciement personnel à toute la rédaction de TMM qui a déjà si bien accueilli nos contributions rédactionnelles au sein de ses pages.

La photo 21 montre ainsi la gare, dotée de toutes ses couleurs de base. Vous y remarquerez, peinte au milieu de chaque étage, une bande plus claire de pierre bleue, disposition décorative que l'on retrouve

par exemple à Jemeppe-sur-Sambre, Grupont, Graide. La photo 22 propose notre gare, nuancée et patinée, mise en situation dans un paysage conduzien.

### D'autres options ?

Aujourd'hui, nous vous avons présenté une possibilité d'adaptation de la belle gare de Volgelsheim, mais il en existe bien d'autres. Ce kit est, nous le réaffirmons, la meilleure production plastique d'une maçonnerie réaliste apparue jusqu'à présent sur le marché et, à ce titre, constitue une très bonne base de transformation. Le modéliste désireux de donner à cette gare un air belge, sans pour autant tenter

Photo j: Remouchamps, comme ses voisines Aywaille et Trois-Ponts, fut construite en grès à la fin du 19ième siècle. Toute une ambiance dans cette carte postale, où l'on aperçoit une ex-prussienne – une P8?, tractant des voitures armistices. Le type de carte postale tout comme...les chapeaux des dames à quai, date cette jolie scène de "gare fleurie" à la fin des années 1920.

des transformations compliquées, pourra simplement la repeindre. L'on pourra ainsi, par exemple, la coloriser en mode « pierre bleue », à l'instar de la gare de Mariembourg? Y apporter de légères modifications pour évoquer la gare de Vielsalm,



k

Photo k : La gare d'Anvers, à nouveau, nous offrira l'inspiration des bandes de marbre rouge ornant sa façade.



20

Photo 20: Les bandes lisses entre les étages peuvent être faites en marbre rouge, comme en réalité à Anvers Central. Nous l'évoquons au Black Red 859 Vallejo, sans couvrir totalement le plastique.



21

Photo 21: La première vision de la gare, parée des teintes de base. Retouches pierre par pierre et patine sont encore à venir.

dont la géométrie est très proche ? Ou, encore plus simplement, la construire telle quelle, sortie du kit, en gardant la teinte rosée, rare mais plausible, et, indispensable quand même pour une adaptation belge, en repeignant les éléments de pierre bleue. La tour même peut être conservée; un exemple existe, décorant la gare de Ternat.

Photo 22: Voici achevée la maçonnerie de la gare de Livore.



22

### Trois petits tours et puis...

Toutes ces manières de combiner, étudier, repeindre un kit, s'inspirer de la réalité, puiser ci et là différents exemples, raisonner en terme de matériaux de construction – de type de pierre – sera l'esprit même de nos prochaines contributions à la revue, puisant dans l'immensité des kits disponibles la « matière première » à l'évocation d'ambiances typiquement belges.

Au plaisir de nous retrouver prochainement, clôturant ici l'étape de l'étude des pierres à bâtir.

La photo I nous semble impeccable comme sortie de scène: l'on y devine l'emplacement d'une toute mignonne petite plaque tournante, en voie étroite, dénichée aux



Photo I: Bien-sûr, il y avait là une plaque tournante, toute entourée de grès. La toute dernière photo sur la ronde des pierres à bâtir de Belgique...

environs de Liège. Une plaque tournante ? Qui, comme la comptine enfantine le dit si bien, fait trois petits tours – à la recherche de la pierre bleue, la découverte de la pierre blanche, l'examen des grès – et puis...revient!

Amis lecteurs, à bientôt!

Texte et photos:  
Arnaud Verlaeken





# SHUNTER

**D**ANS CE NUMÉRO, NOUS VOUS PRÉSENTONS 'SHUNTER', LE MINI-RÉSEAU AVEC LEQUEL LUC GOORMANS A OBTENU LA 7ÈME PLACE LORS DE NOTRE 2ÈME GRAND CONCOURS DE MINIS-RÉSEAUX. COMME À L'HABITUDE DANS CETTE RUBRIQUE, NOUS LAISSONS LA PAROLE À L'AUTEUR.

Après longtemps avoir hésité, je me suis finalement inscrit in extremis. Non pas que j'étais à court d'idée ou de projet, mais quelle idée allais-je développer? Ma participation à l'édition précédente – 'Ourener fictive', présenté dans le TMM n° 86 – constituait déjà un stimulant pour une nouvelle participation. Et le fait d'avoir une date limite pour réaliser son projet constitue sans doute aussi une bonne raison pour enfin concrétiser un des projets que vous avez en tête...

## Le choix de l'échelle

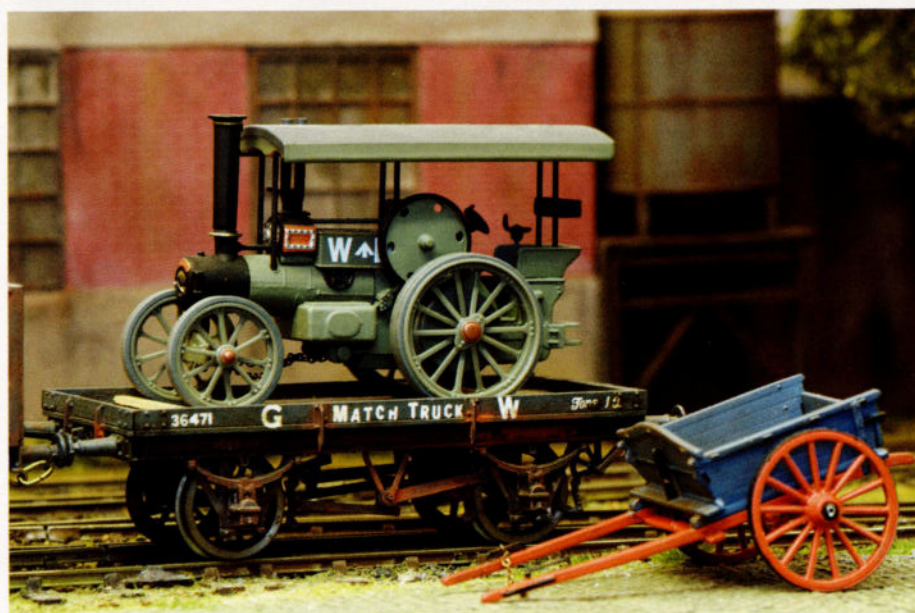
Bien que la majorité du matériel roulant disponible le soit à l'échelle H0, j'ai opté

pour une plus grande échelle. Tout comme d'autres membres de notre club, j'ai été frappé il y a quelques années par le virus du O, l'assemblage à l'époque d'un réseau de club modulaire d'inspiration britannique entraînant logiquement l'achat de matériel de même origine. L'idée de construire un jour un petit réseau à cette échelle au grenier et le défi de construire quelque chose sur une superficie réduite de 1,2 m<sup>2</sup> me convaincront finalement d'opter pour l'échelle zéro. J'ai pourtant hésité un moment en faveur de l'échelle Oe, mais par manque de matériel roulant disponible, cette idée a rapidement fait long feu. En ce qui concerne

la voie normale, j'avais aussi un problème: afin de reproduire une exploitation ferroviaire réaliste, il me semblait indiqué de disposer d'au moins de deux locomotives. La première, une ancienne Lima dont le moteur avait été remplacé par un Mashima et qui avait été repeinte, pourvue de tampons à ressorts, de crochets de traction, de boyaux et de blocs de frein, reçut ainsi la compagnie de quelques locomotives de manœuvres à deux essieux, construites en métal blanc et en laiton, rachetées à un collègue modéliste. Les wagons proviennent quant à eux des assortiments Slaters et Parkside Dundas: ces deux fabricants livrent leurs kits complets, avec tampons à ressorts, crochets de traction et essieux.



2



**Photo 1:** Une vue d'ensemble du mini-réseau avec les trois voies de garage et les trois aiguillages imbriqués qui forment un 'W' enroulé. Une belle preuve que l'on peut éprouver du plaisir à manœuvrer sur une petite superficie, même à l'échelle 0! (Photo: GT)

**Photo 2:** Une petite loco-tender à selle du Great Western s'active à la manœuvre. Remarquez à l'avant-plan le 'cheval mécanique', un engin typiquement britannique utilisé pour l'acheminement de marchandises. (Photo: GT)

### Le thème et le plan des voies

C'était décidé: je construirais un réseau d'inspiration anglaise, à l'échelle 0. Pour avoir assez de possibilités de circuler, j'étais obligé de concevoir un réseau le plus long possible, soit 2,5 x 0,45 m. Ceci me procura assez d'espace pour disposer deux aiguillages l'un derrière l'autre, tout en ayant encore assez de place derrière pour y garer une loco et deux ou trois wagons. Ce réseau est divisé en trois modules, deux de 80 cm et un médian de 90 cm, sur lequel les aiguillages sont po-

sés. Cette division en trois parties ne facilite pas seulement le transport, mais était surtout nécessaire, car les aiguillages étaient situés au milieu du réseau. Ce réseau est pourvu d'une frise aérienne et d'une plinthe en partie basse. Lorsque j'en fus à la phase de conception, je possédais trois aiguillages; c'est ainsi que me vint l'idée de disposer les voies sous la forme d'un 'W' enroulé. Tant à gauche qu'à droite se trouve une voie qui peut mener vers une extension ou une boucle de retournement. La voie qui disparaît à droite derrière la paroi du fond peut éventuellement mener à un fiddle yard. Comme il n'est possible sur ce réseau que de manœuvrer avec de courtes rames et

qu'il est de plus situé quelque part en Angleterre, il a été baptisé 'Shunter', ce qui en anglais, ne veut rien dire d'autre que 'manœuvre'... Pour les décors, c'est le thème d'une petite usine avec stockage qui a été repris.

### La construction

Les modules ont été confectionnés sous forme d'un cadre en multiplex, sur lequel une plaque de 12 mm de MDF a été posée. Ce réseau est pourvu d'une frise sur laquelle des spots à pince peuvent être disposés, afin d'éclairer le réseau. Lors de sa construction, je me demandais constamment de quelle couleur seraient les modules et la frise.



3



4



5

Noir? Cela se voit partout. Vert 'wagon'. La mention sur un pot en vente au Brico attira mon attention, tandis qu'un petit pot de peinture jaune entreposé dans la cave conviendrait parfaitement pour les inscriptions. Ces dernières ont été tamponnées sur la frise au moyen d'une éponge et d'un 'patron'. Les voies et les aiguillages proviennent de la gamme Peco et ont été récupérées sur un ancien réseau. Si quelqu'un doute du fait que ces voies peuvent être utilisées à l'extérieur, je peux vous dire que les pièces que j'ai utilisées ont vécu pendant trois ans à l'air libre et qu'il a suffi d'un simple nettoyage avec une gomme pour rails! Lors de la pose de la voie, il apparut très rapidement que l'on n'y arriverait pas avec l'aiguillage court et qu'il aurait en fait fallu un 'Y' avec deux aiguillages courbes. Après avoir étudié l'affaire au moyen des 'patrons' Peco, il ap-

parut alors que ces aiguillages courbes seraient trop longs, raison pour laquelle je décidai de transformer mes anciens aiguillages. Inspiré par les kits à assembler de Tillig, toutes les traverses furent séparées les unes des autres, de façon à obtenir un aiguillage flexible. Les aiguillages furent alors mis à bonnes formes sur place. Le cintrage d'un aiguillage entraîne toutefois comme conséquence que les lames ne correspondent plus, mais ces dernières ont été remplacées par des plus longues, mises également à bonne forme. Pour la motorisation, j'ai opté pour des moteurs d'aiguillage Tillig.

### Les décors

Si vous voulez des bâtiments reproduits à cette échelle, il vous conseiller de retrousser vos manches et de construire vous-même, à moins que vous ne vouliez y consacrer une

fortune. Il existe bien dans le commerce de superbes bâtiments reproduits à cette échelle, mais ce serait un péché que de les acquérir pour les découper, afin d'obtenir des demi-reliefs! Va donc pour la fabrication 'maison'. Les bâtiments de gauche ont été réalisés en plasticard: les portes de la remise sont en lattes de bois qui ont été teintes d'une nuance foncée. Après son application, la teinture pour bois a immédiatement été frottée, pour obtenir un aspect patiné. Les tôles ondulées au milieu de la remise ont été réalisées avec du papier argenté. Ce papier est d'abord découpé à bonnes mesures et ensuite mis en formes en le pressant sur une plaque ondulée Evergreen. Ces plaques sont ensuite collées sur un modèle préformé de carton ondulé et peintes. Le hall de l'usine à droite est une combinaison de carton et de plasticard. Pour les silos, j'ai démolé un an-



6

*Photo 3: A nouveau la loco-tender à selle en action. Tous les bâtiments sont de la fabrication 'maison'. (Photo: GT)*

*Photo's 4, 5, 7: La loco avec laquelle tout a commencé: une vieille Lima '3F' du GWR. Le pont sur les voies cache habilement l'accès vers un fiddle yard possible ou une liaison vers le monde extérieur...*

*(Photo: GT)*

*Photo 6: Ces vues de détail montrent que le degré de détaillage à l'échelle 0 peut considérablement être poussé... (Photos: BM)*



7

cien silo de ciment Faller. Toutes les portes et fenêtres sont issues de la gamme Addie Modell. Afin de camoufler quelque peu le passage vers l'arrière, j'ai construit un pont qui passe au-dessus des voies: il est fait de plaques Heki Dur et de carton, les parties métalliques du pont étant de récupération. Vous avez sans doute déjà reconnu les poteaux d'éclairage Märklin, tandis que le luminaire de la remise est un ancien candélabre Lima, beaucoup trop grand à l'échelle H0 et qui me restait sur les bras, dans une 'boîte à bro'. Avant qu'ils ne soient disposés à demeure sur le réseau, tous les bâtiments ont fait l'objet d'une patine réalisée au moyen de poudres à pigments, les parties métalliques étant patinées au brossage à sec avec de la peinture à l'huile Terre de Siègne brûlée. Les quais et le talus du module de droite ont une base de Styrodur. Les troncs d'arbre sont des

branches d'un bonsaï mort, que j'ai évidemment peint dans une belle teinte naturelle et d'un beau ramage. Un peu de tri vous épargnera vite du temps et de l'argent. Le feuillage provient de Mini Natur, le reste des plantations provenant de divers fabricants. Le camion à trois essieux typiquement anglais est le résultat de l'assemblage d'un kit en métal blanc d'un fabricant anglais en petites séries, le camion sur le pont et le tracteur à vapeur sur le wagon plat étant de la marque Corgi. Le tracteur à l'avant-plan a été acheté lors d'une bourse d'échange pour six euros: je n'ai pas éprouvé beaucoup de regrets en le retravaillant... La méthode utilisée a été décrite dans le TMM n° 86.

### **Pour conclure**

Ma participation à ce 2ème Grand Concours de mini-réseaux m'a non seulement donné

entière satisfaction vis-à-vis du résultat obtenu, mais m'a aussi procuré le plaisir de construire et d'exposer ce petit réseau au cours de l'Expo. Les gens qui me connaissent mieux savent que suite à un handicap, j'ai pratiquement perdu 90 % de ma capacité visuelle, ce qui n'aide certainement pas à la pratique de ce hobby. Mais le résultat que j'ai obtenu lors de ces deux concours prouve qu'avec l'indispensable confiance en soi, du courage et surtout de la patience, il est toujours possible de décrocher un beau résultat.

Et si cela ne réussit pas à la première fois, recommencez et prenez le temps de le faire. Un mot de remerciement enfin à mon épouse pour son regard critique et pour ses réponses à mes nombreuses questions: "Viens un peu voir...! Quelle couleur est-ce, finalement?..." Et aussi parce que j'ai pu achever mon réseau dans le living, car le grenier devait être libéré pour y installer une nouvelle toiture... Merci aussi à ma belle-sœur qui, deux jours avant la deadline, a apposé le texte sur la frise, au moyen de pochoirs. Et merci aussi à Bruno Marchang, qui a réalisé le reportage photos de mon mini-réseau. Il ne me reste plus qu'à féliciter les autres participants au concours du résultat obtenu et de souhaiter plein succès à ceux inscrits au prochain concours!

**Texte: Luc Goormans**  
**Photos: Bruno Marchang/  
Gerard Tombroek**





# Les voitures I4 SNCB chez Heris

**S**OUS L'IMPULSION DE TRAIN TECHNOLOGY, L'IMPORTATEUR DE LA FIRME HERIS POUR LA BELGIQUE ET LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG, UN NOUVEAU TIRAGE DES VOITURES I4 DE LA SNCB – QUI FIGURAIENT DEPUIS DES ANNÉES DANS LE CATALOGUE HERIS, MAIS QUI N'ÉTAIENT PLUS DISPONIBLES – A ÉTÉ RÉALISÉ. DANS UN PASSÉ PAS ENCORE SI LOINTAIN – SEPT ANS, POUR ÊTRE PRÉCIS – CES VOITURES ÉTAIENT ÉGALEMENT PROPOSÉES À LA VENTE PAR LS MODELS, QUI TRAVAILLAIT EN COLLABORATION AVEC HERIS À CE MOMENT. UN TEST DE CES VOITURES AVAIT PAR AILLEURS ÉTÉ PUBLIÉ DANS NOTRE N° 35. GRÂCE À LA DISPONIBILITÉ RAPIDE DE CES MODÈLES, EN VOICI UNE PRÉSENTATION ACTUALISÉE.

Les voitures I4 reproduites par Heris sont proposées en sets de deux ou trois voitures. Première sans doute d'une longue série, la voiture du type I4 est d'abord proposée dans sa livrée verte d'origine, ainsi que dans la livrée 'Benelux'.

Les voitures I4 vertes sont vendues par deux, avec une voiture-couchettes du type I5. Les deux sets suivants sont disponibles :

-Set 12220 époque III: A 11314 – AB 13217 – B 14140 ;  
Set 12221 époque IV: 'AB' 50 88 30-70 414-6 – 'B' 51 88 29-80 410-4 – 'B' 51 88 50-80 527-6.

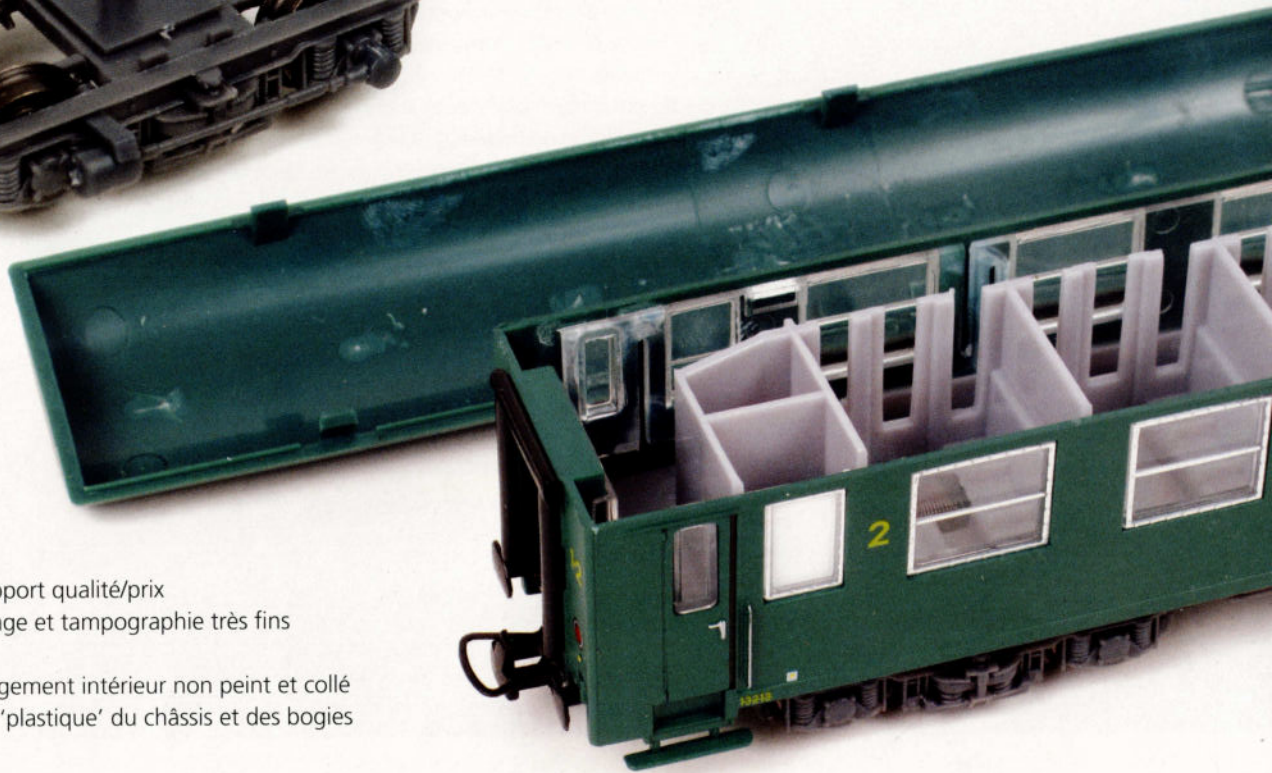
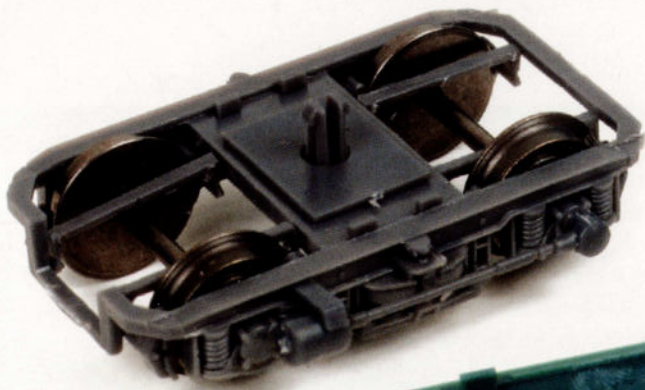
La version 'Benelux' des voitures I4 est proposée par deux modèles :

-Set 12222 époque IVa: 'A' 51 88 19-70 402-5 et 'AB' 51 88 30-80 402-3, à toit gris ;  
Set 12223 époque IVa: 'A' 51 88 19-70 403-3 et 'AB' 51 88 19-70 403-3, à toit bleu.

Ces voitures sont entièrement constituées de plastique. La caisse et le plancher sont formés d'une pièce, le toit étant cliqué par-dessus. La fente entre la caisse et la toiture est pratiquement invisible. Le seul inconvénient est qu'il faille 'bricoler' pour séparer le toit de la caisse, le recours à l'aide de quelques cure-dents aux extrémités de la voiture étant indispensable. La gravure de la caisse est très fine, les détails tels que les portes, les marchepieds et les grilles d'aération étant bien restitués. Les vitres sont bien transparentes et affleurent à la caisse. Les châssis en alu dans lesquels les vitrages sont montés sont fort brillants. Aux extrémités de la voiture, on trouve une imitation d'un soufflet. Les feux de fin de convoi aux extrémités sont imprimés, mais ceci se voit à peine. La partie inférieure de la caisse est équipée des armatures nécessaires.

Pour les deux voitures I4, Heris utilise le même châssis : toutes les voitures I4 ont donc la même longueur, à savoir 297 mm entre tampons. Les véritables I4 avaient





- Bon rapport qualité/prix
- Marquage et tampographie très fins



- Aménagement intérieur non peint et collé
- Aspect 'plastique' du châssis et des bogies

toutefois des longueurs différentes, selon le type. La voiture 'A' avait en réalité une longueur de 25.380 mm, la 'AB' 25.775 mm. La longueur du modèle approche donc plus celle de la voiture 'AB' (296,2 mm en H0), le modèle de la voiture 'A' étant donc 5 mm trop long. Ce choix a sans doute été dicté pour éviter de devoir concevoir un second châssis et de compresser les prix.

L'aménagement intérieur de ces voitures Heris est gris clair teinté dans la masse, et pas mal d'ouvrage attend le modéliste. Car cet aménagement intérieur est

fixé par collage sur le plancher : or, il est beaucoup plus pratique de peindre l'aménagement intérieur lorsqu'il est extrait de la voiture...

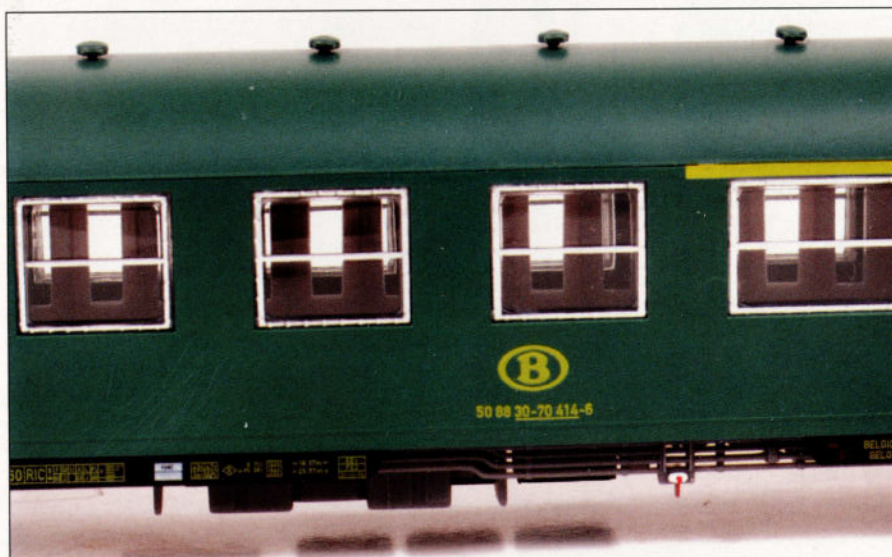
Les I4 reproduites par Heris sont équipés d'un mécanisme à tampons joints fonctionnant correctement et de boîtiers normalisés pour attelages. Des attelages à boucle sont montés de série. Les voitures I4 en livrée verte ne sont pas peintes, mais teintées dans la masse. Le vert est correct, mais la voiture présente un aspect mat. Les voitures Benelux sont également

teintées en bleu dans la masse, les bandes jaunes et les portes étant tamponnées. Ces bandes jaunes ont été très finement appliquées et sont suffisamment couvrantes. Un des atouts de ces voitures est leur remarquable marquage : il est complet et lisible à la loupe.

Les voitures I4 reproduites par Heris constituent un beau complément pour un parc de voitures belges à l'échelle H0. Le niveau de finition n'atteint pas celui des plus récentes reproductions de LS Models par exemple, mais par contre, leur prix est beaucoup plus accessible. Le rapport qualité/prix est donc correct : les modélistes qui 'font rouler' seront certainement ravis par ces voitures.

Où et comment utiliser ces voitures I4 ? Vous le lirez dans l'article de Bertrand Montjobaques, qui leur est consacré. Nous en avons également profité pour retracer l'historique de ces voitures internationales.

Dans un prochain numéro, nous reviendrons brièvement cette fois sur les voitures I5, qui sont vendues avec les I4 et nous dépeindrons également leur utilisation au sein des trains internationaux.



Texte & photos: GVM



Un train de pèlerinage à destination de Lourdes circule sur la célèbre ligne de la plaine des Landes reliant Bordeaux à Hendaye, remorqué par une BB 9200 de la SNCF. Excepté le fourgon Dms de la SNCB classé derrière la locomotive, toutes les autres voitures de ce train (soit dix voitures) sont des I4 arborant pas moins de trois livrées différentes : deux voitures en livrée Benelux bleu et jaune, deux voitures en livrée Railtour vert avec bandeau arc-en-ciel et toutes les autres en livrée orange avec bande blanche, dite C1. Photo : Luc Ninane, le 29 juillet 1987.



# Les voitures I4 de la SNCB

LA REPRODUCTION PAR HERIS DES VOITURES I4 EST UNE EXCELLENTE OCCASION POUR EXAMINER DE PLUS PRÈS L'HISTORIQUE ET L'UTILISATION DE CES VOITURES À LA SNCB. NOTRE COLLABORATEUR BERTRAND MONTJOBAQUES — SPÉCIALISTE DANS LE DOMAINE DES COMPOSITIONS DE TRAINS — A PLONGÉ DANS SES ARCHIVES ET A RÉALISÉ CETTE GRANDE ÉTUDE TRAITANT DE CES INTÉRESSANTES VOITURES.

## La voiture prototype

Au début des années soixante, la SNCB, consciente du fait que son parc de voitures internationales était obsolète, commande deux prototypes de voitures internationales qui seront livrées durant l'automne 1961 et désignées voitures I4.

Il y avait une voiture mixte 1ère/2ème classe I4 AB d'une longueur de 24,085 m construite par la société ABR à Familleureux, qui comportait quatre compartiments de 1ère classe à six places assises par compartiments et cinq compartiments de 2ème classe à huit places assises par compartiments.

La voiture de 1ère classe I4 A d'une longueur de 25,49 m construite par la BN à Bruges comportait neuf compartiments de 1ère classe à six places assises.

Ces deux voitures prototypes étaient équipées d'un système de chauffage à air pulsé mixte électricité/vapeur, mais selon des principes de fonctionnement différents et étaient montés sur des bogies Schlieren du type 24.

## Les voitures de série

Après essais, la SNCB passa commande des voitures I4 de série, soit 40 voitures en tout,



Le train 143 'Le Schuman' Bruxelles-Midi – Luxembourg traverse Profondsart, le 27 octobre 1983. Sa composition était la suivante : locomotive 2313 verte, deux voitures I4 A vertes et trois voitures M4 B bordeaux. Photo : Luc Ninane

se répartissant en 20 voitures de 1ère classe à neuf compartiments de six places assises et 20 voitures mixtes 1ère/2ème classe. Ces 40 voitures furent livrées en 1966 pour les 20 voitures I4 AB (toutes construites par la BN à Bruges) et entre 1966 et 1967 pour les 20 voitures I4 A de série, dont les 15 premières ont été construites par les ABR à Familleureux et les cinq dernières par Raghenò à Louvain. Mais contrairement à la voiture I4 AB prototype, les 20 voitures I4 AB de série comportaient quatre compartiments de 1ère classe à six places assises et six compartiments de 2ème classe à six places assises.

Les sièges des compartiments de 1ère classe étaient réglables individuellement. Particularité remarquable des sièges de première classe : chaque siège était pourvu de part et d'autre de deux accoudoirs rabattables individuels qui suivaient les mouvements de réglage du siège. Cette caractéristique est à notre avis unique en Europe. Les sièges de 1ère classe étaient revêtus de tissus en moiré vert ou rouge en fonction de la nature 'fumeurs' ou 'non fumeurs' du compartiment. Dans les compartiments de 2ème classe des voitures I4 AB de série, on avait fort heureusement abandonné la traditionnelle banquette à quatre places de front, pour la remplacer par trois sièges individuels, malheureusement fixes. Les sièges de 2ème classe étaient revêtus de simili de couleur verte pour les compartiments fumeurs et bleue pour les compartiments non fumeurs.

La voiture I4 A de série conserva neuf compartiments de 1ère classe à six places assises. La longueur et la largeur intérieures d'un compartiment de 1ère classe d'une voiture I4 de série étaient identiques à celle du compartiment de 1ère classe d'une voiture I4 AB de série. La longueur des voitures de série différait des longueurs des voitures prototypes. Une voiture I4 A de série avait une longueur hors tout de 25,38 m tandis que la voiture I4 AB de série avait une longueur hors tout de 25,775 m.

Les 40 voitures de série étaient chauffées par un système par air pulsé pouvant être alimenté soit par une conduite de chauffage à vapeur ou par la conduite de chauffage électriques fonctionnant sous les quatre tensions normalisées : 1,5 kV =, 3 kV =, 1 kV ~ 16 2/3 Hz et 1,5 kV ~50 Hz. A l'origine, les 40 voitures de série, tout comme les deux voitures prototypes, étaient peintes en vert. Les 40 voitures de série étaient montées sur des bogies Schlieren du type 25, qui présentaient de légères différences avec les bogies Schlieren du type 24 des voitures I4 prototypes.



*Une rame réversible Benelux de la 1ère génération se dirige vers Bruxelles, le 16 mai 1985. Derrière la locomotive électrique 2557 de la SNCB, on reconnaît une voiture I4 A, une voiture I4 AB, trois voitures NS de 2ème classe Plan W2 et une voiture-buffet-pilote des NS. Durant les premières années de circulation des rames réversibles Benelux de 1ère génération, les voitures I4 A et I4 AB de la SNCB étaient classées entre la voiture-pilote des NS et les trois voitures de 2ème classe 'Plan W2' des NS. La locomotive et les voitures arborent la première livrée Benelux bleue, avec bande jaune. Photo : Max Delie*



*Durant la saison d'été 1989, deux voitures I4 A en livrée Benelux furent systématiquement incorporées dans le 'Luxembourg-Blankenberge Express'. Le 2 juillet 1989, le premier train de la saison va bientôt traverser la gare de Bruxelles Quartier-Léopold, remorqué par la 2109 de la SNCF arborant la livrée 'Technorame' (au lieu de l'habituelle série 20). On reconnaît les deux voitures I4 A Benelux classées en 3ème et en 7ème position. La dernière voiture du train est une voiture Eurofima de 1ère classe de la SNCF en livrée Corail. Quant aux voitures du train, il s'agit de voitures Wegmann des CFL en livrée verte et crème, soit trois voitures mixtes 1ère/2ème classe-fourgon ABD et cinq voitures de 2ème classe. Photo : Michel Van Ussel.*

### Des transformations et changements de livrée

En 1973, une chaîne de transformation débuta pour spécialiser seize voitures de la famille I4 aux rames réversibles Benelux de la 1ère génération, qui commencèrent leur carrière au mois de mai 1974. Les huit premières voitures I4 A de série et les huit premières voitures I4 AB de série furent équipées de câbles de réversibilité et reçurent une livrée spécifique bleu acier avec bandeau jaune, un

grand changement par rapport à leur livrée d'origine.

En 1979, les deux voitures I4 prototypes furent transformées en voitures de 2ème classe avec compartiments à six places assises. Les sièges étaient recouverts de tissus écossais du même style que celui équipant les voitures-couchettes dédiées au service 'Railtour'. Extérieurement, la triste livrée vert foncé fut rem-

*Le train INT 299 Bruxelles – Milan vient de traverser Marloie, le 2 mai 1990. Derrière la 2020 sont classées successivement une voiture SNCB I10 B climatisée en livrée C1 et une voiture I4 A en livrée Benelux bleu et jaune, remplaçant une voiture I6 A indisponible. Ces deux voitures seront limitées à Luxembourg. Ensuite, on découvre les six voitures à destination de Milan : une voiture UIC-X de 2ème classe des FS, une voiture SNCB I6 B en livrée C1, deux voitures-couchettes SNCB I6 Bc, une voiture-lits T2 et le fourgon Dms SNCB. Photo : Michel Hanssens.*



placée par une couleur verte un peu moins foncée, désignée 'vert bouteille'. Les portes d'accès furent peintes en vert clair et quatre bandes horizontales vert clair – une bande au-dessus des fenêtres et trois bandes horizontales parallèles en dessous des fenêtres – furent appliquées sur la caisse. Après cette transformation, les deux voitures I4 prototypes étaient dédiées aux trains affrétés par Railtour. De plus, elles arboraient le sigle 'Railtour' et reçurent l'inscription 'Railtour budget'.

En 1984, les deux dernières voitures de 1ère classe de série furent à leur tour dédiées aux trains Railtour. Elles furent déclassées, le tissu d'origine de leurs sièges étant remplacé par le fameux tissu écossais dont étaient également équipées les voitures-couchettes I5 circulant pour le compte de Railtour. La livrée de ces deux ex-voitures I4 A de série fut également modifiée. Elles reçurent aussi la même livrée vert bouteille que les deux voitures I4 prototypes, mais les trois bandes horizontales vert clair sous les fenêtres furent remplacées par le fameux bandeau 'arc-en-ciel' Railtour, bandeau qui allait également être appliqué sur les deux voitures I4 prototypes.

Après le retrait des voitures I4 A et I4 AB des services Benelux suite au remplacement des rames réversibles de 1ère génération (locomotive SNCB série 25-5 et rame mixte SNCB/NS) par le matériel de 2ème génération (loco-

motives SNCB série 11 et voitures NS), sept des huit voitures I4 AB 'Benelux' reçurent un compartiment cuisine, un terme bien pompeux pour qualifier la transformation du WC et du compartiment de 1ère classe situé juste à côté du WC en compartiment de service dédié au préposé à la vente ambulante de mets et de boissons. Ce local comportait un évier, un frigo, des appareils de cuisson, des étagères et un emplacement pour ranger le chariot du minibar ambulant. Cette transformation fut également appliquée à une voiture I4 AB ne faisant pas partie du parc Benelux. Les voitures transformées reçurent toutes la livrée 'C1'. Rappelons que la livrée dite 'C1' comportait une couleur de base désignée orange pur (RAL 2004) agrémentée d'un bandeau décoratif disposé en dessous des fenêtres de couleur gris clair (RAL 7035).

D'autres transformations ont également été effectuées sur d'autres voitures I4, outre le passage à la livrée C1. Entre 1988 et 1989, 12 voitures I4 A de série sont transformées en voitures de 2ème classe, assurément la voiture de 2ème classe la plus spacieuse de la SNCB. A titre provisoire, trois voitures I4 AB ont été transformées en voitures de 2ème classe.

### **Les trains assurés par les voitures I4**

Nous n'avons pas la prétention de dresser

une liste complète de tous les trains dans lesquels les voitures I4 ont été incorporées : cette énumération serait fastidieuse. Nous nous contenterons d'évoquer les engagements les plus caractéristiques.

A l'origine, les voitures de la famille I4 étaient engagées dans les trains les plus prestigieux (excepté les TEE, bien entendu) dont la SNCB devait fournir les voitures. Dans les années '70 (avant la livraison des voitures I6), une voiture I4 A et une voiture I4 AB étaient généralement incorporées dans les rames des trains Ostende – Cologne en compagnie des voitures I1 et I2 de 2ème classe. Déplorons que dans les rames de ces trains, il n'y avait que 36 voyageurs de 2ème classe qui pouvaient profiter du niveau de confort des six compartiments de 2ème classe de la voiture I4 AB ; quant aux autres, ils devaient se contenter des banquettes à quatre places de front équipant les compartiments des voitures I1 et I2! Dès la livraison des voitures I6 A et I6 B, ces voitures furent incorporées dans les rames des trains Ostende – Cologne, améliorant ainsi sensiblement le niveau de confort de ces trains. En cas d'indisponibilité d'une voiture I6 A, celle-ci était remplacée par une voiture I4 A d'un niveau de confort presque équivalent, si ce n'est bien entendu l'absence de climatisation. Ce cas de figure était également d'application sur les axes Bruxelles – Paris et Liège – Paris à partir de 1978. En cas d'indisponibilité d'une voiture I6 A, une voiture I4



*Le train INT 232 'Nord Express' traverse le célèbre site de Dolhain. Derrière la locomotive série 27 sont classées les quatre voitures directes Copenhague – Ostende qui ont été rajoutées en tête du train durant son arrêt à Aix-la-Chapelle. On reconnaît une voiture-lits MU, une voiture-couchettes I5 et deux voitures I6 B en livrée C1. Derrière ces quatre voitures sont classées les voitures Cologne – Ostende, soit une voiture I4 ABK en livrée C1, deux voitures I11 A et quatre voitures I11 B. Photo : Michel Hanssens, le 19 août 1997.*

A faisait office de voiture de remplacement. A partir de mai 1974, une voiture I4 A et une voiture I4 AB furent engagées dans les rames réversibles Benelux de première génération. La traction (ou la pousse) étaient assurées par une locomotive bitension série 25-5 de la SNCB. La rame comportait six voitures (deux voitures de la SNCB et quatre voitures des NS): une voiture I4 A, une voiture I4 AB, trois voitures de 2ème classe 'Plan W' des NS et une voiture mixte buffet/fourgon/pilote des NS. Dans les rames Benelux, le classement-type des voitures était le suivant: locomotive série 25-5, trois voitures NS de 2ème classe Plan W, voiture I4 AB, voiture I4 A et voiture-pilote NS. Quelques années plus tard, ce classement était modifié: locomotive série 25-5, voiture I4 A, voiture I4 AB, trois voitures NS de 2ème classe Plan W et voiture-pilote NS. Les voitures I4 A étaient également engagées dans deux paires de trains rapides baptisés 'Le Grand-Ducal' et 'Le Schuman' reliant Bruxelles à Luxembourg. Ces affectations commencèrent à l'automne 1973 pour prendre fin durant la première moitié des années '80. Au début, la composition-type de ces trains comportait une voiture I4 A verte accompagnant une voiture mixte 1ère classe/buffet I2 AR et deux voitures de 2ème classe K3 B. Devant le succès de fréquentation de ces trains, une 2ème voiture I4 A fut rapidement rajoutée à la composition. Au début des années '80, les voitures K3 B furent rem-

placées par des voitures M4 B. A partir du service d'hiver 1982/'83, une voiture I4 A verte fut incorporée dans une rame de la SNCB assurant un aller-retour express Liège – Luxembourg. La voiture I4 A accompagnait deux voitures de 2ème classe de la famille I1 ou I2 et un vieux fourgon international à vigie. C'était d'ailleurs sous cette forme que les premiers trains IR Liège – Luxembourg dont les rames étaient fournies par la SNCB (3) commencèrent leur carrière en 1984. Après quelques années à peine, la voiture I4 A fut remplacée par une vieillotte voiture mixte 1ère/2ème classe I1 AB. Les CFL fournissaient quant à eux une rame de trois voitures Wegmann pour les IR reliant Liège à Luxembourg. Les voitures I4 A et I4 AB furent également engagées sur l'axe Ostende – Bruxelles – Luxembourg – Bâle – Italie. On trouvait une voiture I4 A dans la tranche Bruxelles – Bâle de la paire de trains de jour Bruxelles – Bâle, trains qui acheminaient également une voiture directe (en principe du type I4 AB Bruxelles – Milan), ces incorporations se terminant à la fin de l'horaire d'hiver 1980/'81. Dans les trains de nuit circulant sur cet axe durant les années '70 et durant les années '80, une voiture I4 AB limitée au parcours Ostende – Bâle fut incorporée dans la paire de trains 299/298 Ostende – Milan. Quant à l'Italia-Express reliant Bruxelles à Rome et comportant une tranche Bruxelles – Gênes –

(Ventimille) en hiver et une tranche Bruxelles – Rimini en été, une voiture I4 AB verte fut incorporée dans la tranche 'Gênes' et la tranche 'Rimini', en fonction de la saison. Durant les années '80 durant les horaires d'hiver, une voiture I4 A (généralement en livrée verte, mais parfois en livrée Benelux) renforçait du lundi au vendredi la composition de l'Italia-Express entre Bruxelles et Luxembourg. Dans les trains de nuit circulant sur l'axe Ostende – Bruxelles – Cologne et au-delà généralement en direction de l'Autriche, les voitures I4 AB furent souvent incorporées dans des trains saisonniers.

Quant aux voitures I4 prototypes spécialisées aux trains Railtour et par la suite les deux voitures I4 de série, elles furent incorporées dans les trains circulant pour Railtour, à partir du moment où ceux-ci accueillaient également des clients désirant voyager assis au lieu de couchés. C'est ainsi qu'on apercevait ce type de voiture dans les trains 'Freccia del Sole' Bruxelles – Rimini, 'Camino Azul' Bruxelles – Port-Bou ou dans les trains de sport d'hiver tels que le 'Ski Express' reliant Bruxelles aux stations de sports d'hiver autrichiennes. Pour économiser un fourgon, la voiture prototype ex-I4 AB transformée en voiture de 2ème classe en 1979 a été transformée en décembre 1985 en voiture mixte 2ème classe/fourgon. Les sièges de quatre compartiments avaient été retirés pour être remplacés par des casiers à bagages!

A partir de 1987, quand les rames réversibles Benelux de la 1ère génération ont été retirées du service, les voitures I4 A et I4 AB en livrée Benelux se retrouvèrent sans emploi... mais pas pour longtemps. A titre provisoire, une voiture I4 AB en livrée Benelux fut incorporée dans les rames Ostende – Cologne pour remplacer les antiquités mixte 1ère classe/buffet I2 AR (enfin) retirées du service. A l'époque, la composition-type d'un train Ostende – Cologne était de deux voitures I10 A, une voiture mixte I4 AB en livrée Benelux, quatre voitures I10 B et une voiture UIC-X de 2ème classe de la DB, généralement du type Bm238. Certaines rames comportaient un fourgon fourni par la SNCB ou par la DB. L'ordre de classement de ces rames était le suivant : le fourgon éventuel classé côté Ostende, suivi des deux voitures I10 A, la voiture I4 AB, les voitures I10 B et la voiture Bm238 de la DB. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux de transformation des voitures I4 AB en voitures I4 AB avec compartiment cuisine (sept des huit voitures I4 AB Benelux et une voiture I4 AB verte), la livrée des voitures SNCB incorporées dans les rames des trains IC Ostende – Cologne devint homogène, puisque les voitures I4 AB transformées en voitures I4 ABK arboraient la livrée C1.

Au sujet des voitures I4 A en livrée Benelux, notons trois utilisations originales observées entre la fin des années '80 et le début des années '90. Un jour d'août 1988, une voiture I4 A Benelux a été incorporée dans la tranche Bâle – Ostende du train de nuit Milan – Ostende. Elle y a remplacé une voiture I4 AB verte indisponible. Pour remplacer la I4 AB, cinq compartiments de la voiture I4 A Benelux avaient été déclassés!

Durant la saison d'été '89, deux voitures I4 A en livrée Benelux étaient systématiquement incorporées dans la rame du 'Luxembourg-Blankenberge Express'. Elles y côtoyaient les voitures Wegmann des CFL en livrée bicolore vert et crème, ainsi que des voitures de la SNCF de 1ère classe en livrée Corail.

En octobre 1991, une I4 A 'Benelux' remplaça une voiture I6 A indisponible dans la tranche 'Coire' de l'EC Iris à destination de Bruxelles-Midi. Durant l'horaire d'hiver 1991/92, la SNCB fournit cette tranche de voitures directes : en théorie une voiture I6 A et une voiture I10 B climatisée. Pour les amateurs de bizarreries, ces deux voitures directes étaient acheminées entre Coire et Bâle par l'EC Rembrandt Coire – Amsterdam qui était composé de voitures de 1ère classe climati-



*Un train IC Cologne – Ostende traverse la gare de Verviers-Est, le 19 juin 1993. La rame arbore presque entièrement la livrée orange C1, excepté la voiture I4 ABK, qui arbore la fameuse livrée Memling. Derrière la locomotive électrique série 16 sont classés successivement un fourgon Dms de la SNCB, une voiture I10 A de la SNCB en livrée C1, une voiture I4 AB en livrée C1 remplaçant une voiture I10 A indisponible, la voiture I4 ABK en livrée Memling, quatre voitures I10 B de la SNCB et une voiture I6 B de la SNCB qui à l'époque, n'était en théorie plus incorporée dans les rames des IC Cologne – Ostende. Photo : Michel Van Ussel.*



*Voici un bel exemple du train 'Freccia del Sole' en composition de super pointe, avec pas moins de 17 voitures, photographié par Luc Ninane, le 12 juillet 1985 aux environs de Poix-Saint-Hubert. Derrière la 20 sont classés dans l'ordre la voiture I4 B9 Railtour, trois voitures-couchettes I5 Bc, trois voitures-lits T2, quatre voitures-couchettes I5 Bc, la voiture bar-dancing SR2, trois voitures-couchettes I5 Bc, une voiture-lits T2 et une voiture-couchettes I5 Bc. Toutes les voitures de ce train arborent le fameux bandeau arc-en-ciel Railtour.*

sées à couloir central des CFF du type Apm (4), d'une voiture-restaurant Wrmh 132 de la DB, de voitures de 2ème classe climatisées à couloir central des CFF du type Bpm (4) et d'au moins une voiture de 2ème classe de la DB à compartiments Bm235! A noter que les voitures climatisées à couloir central des CFF 'Apm' et 'Bpm' roulent encore actuellement en Belgique dans les trains 'Vauban' et 'Iris'. Il serait également difficile de passer sous silence le fait qu'une voiture I4 ABK a revêtu la livrée 'Memling' en mai 1991 pour pouvoir être incorporée dans ce train EC reliant à l'époque Ostende à Cologne. L'affecta-

tion de cette voiture I4 ABK était provisoire, en attendant la fin de la transformation par l'atelier central de Malines d'une voiture I10 B climatisée en voiture 'bistro'. Notons qu'en cas d'indisponibilité de cette voiture I10 'Bistro', la voiture I4 ABK en livrée Memling la remplaçait. Cette dernière fut aussi régulièrement incorporée dans la rame d'un train IC Ostende – Cologne en cas d'indisponibilité d'une voiture I4 ABK en livrée C1. Relevons que la voiture I4 ABK en livrée Memling en était déjà à sa 3ème livrée. En version I4 AB, elle a arboré la livrée verte. Une fois transformée en voiture I4 ABK, elle a d'abord arboré



*Le train INT 102 'Le Grand-Ducal' Luxembourg – Bruxelles passe à Weyler (non loin d'Arlon), le 8 août 1995. Excepté la dernière voiture, une voiture I6A, le reste du train est uniquement composé de voitures I4. Derrière la locomotive série 20 sont classés successivement quatre voitures I4: une voiture I4 prototype en livrée Railtour verte avec bandeau arc-en-ciel, deux voitures I4 de 2ème classe en livrée C1, une voiture I4 A en livrée C1 et la voiture I6 A en livrée C1, qui remplaçait une voiture I4 A indisponible. Photo : Luc Ninane.*

la livrée C1 à partir de novembre 1988, qui sera remplacée par la livrée Memling un peu moins de trois ans plus tard!

Il arrivait également durant certaines périodes horaires durant les années '90 que le Grand-Ducal soit à nouveau composé de voitures I4, mais cette fois-ci en rame homogène avec deux voitures de 1ère classe et trois voitures I4 de 2ème classe ! Parfois même, une des voitures I4 prototypes y était incorporée. Le niveau de confort proposé aux voyageurs des deux classes était identique, la seule différence résidant dans le prix du billet : 50 % de plus pour voyager en 1ère classe !

Enfin, durant les dernières années de leur carrière, les voitures I4, en particulier les voitures du type I4 ABK, se retrouvèrent dans les rames des IC Ostende – Cologne avec les toutes nouvelles voitures I11 à peine livrées. Une composition-type de ces trains observée en 1996 était la suivante: fourgon Dms, voiture I4 ABK, deux voitures I11 A, cinq voitures I11 B et une voiture I10 B climatisée. Le fourgon était orienté côté Ostende.

Pour ce qui est d'autres gares terminus étrangères atteintes par les voitures I4, nous rajouterons pour la voiture I4 ABK en livrée Memling la gare de Dortmund et pour les voitures I4 de 2ème classe Hanovre, Nice et Varsovie. Pour les autres gares terminus étrangères, les voitures I4 accompagnaient les voitures-couchettes I5 évoquées ci-dessous, dans bon nombre de cas.

Les mises hors service des voitures I4 ont débuté en 1992 pour se terminer en 1998. Le 15 octobre 1992, la voiture I4 prototype ex A9 fut mise hors service. Durant sa carrière, elle avait arboré quatre livrées différentes: verte, vert bouteille avec quatre bandes vert clair, vert bouteille avec bandeau arc-en-ciel et 'C1'!

L'année suivante, une voiture I4 de série fut mise hors service le 14 décembre. Elle avait arboré successivement les livrées verte, Benelux et 'C1'.

En 1996, on enregistra deux mises hors service. Le 18 juillet, la 2ème voiture I4 proto-

type (BD, ex-B9, ex AB) était retirée du service. Cette voiture avait arboré trois livrées durant sa carrière: verte, vert bouteille avec quatre bandes vert clair et vert bouteille avec bandeau arc-en-ciel. Le 29 octobre, une des deux voitures I4 B9 Railtour, une ex-voiture I4 A de série, subissait le même sort. Elle n'avait arboré que deux livrées durant sa carrière : la livrée verte et la livrée verte avec bandeau arc-en-ciel.

Le 28 juillet 1997, pas moins de 26 voitures I4 de série étaient retirées du service : 12 voitures I4 B9 ex-A9 en livrée C1 et la deuxième voiture I4 B9 Railtour provenant du déclassement d'une voiture I4A de série, une voiture I4 ABK en livrée C1 et douze voitures I4AB.

En 1997, une bonne vingtaine de voitures I4 furent vendues en Serbie. Nous ignorons malheureusement si certaines d'entre elles sont encore actuellement en service. En 1998, les voitures I4 survivantes ont été mises hors service en deux vagues. Le 21 avril, les sept dernières voitures I4 ABK (six en livrées C1 et la voiture en livrée Memling) étaient à leur tour retirées du service. Enfin, le 9 novembre, les cinq dernières voitures I4 A étaient retirées du service, après une carrière de 32 ans.

**Bertrand Montjoiaques**

*Avec nos remerciements à Michel Thiry pour l'aide apportée à la rédaction de cet article.*



Le résultat final à l'arrière-plan du réseau. Avec un peu de sable, de vert, un arbre et quelques accessoires, un petit bout de réseau modèle peut rapidement être figolé.



## Un petit bâtiment 'fait maison' en papier

IL Y A LONGTEMPS, L'UTILISATION DU PAPIER ET DU CARTON ÉTAIT MONNAIE COURANTE POUR LA CONSTRUCTION EN MODÉLISME FERROVIAIRE. NOUS AVONS DÉJÀ DÉCRIT DANS 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' L'ÉVOLUTION VERS LES PETITS KITS DE CONSTRUCTION EN PLASTIQUE ET AUSSI LE FAIT QU'IL SEMBLE QUE L'ON REVIENTE VERS L'ÉPOQUE DU CARTON... LA RAISON EST SIMPLE: GRÂCE AU LASER, IL EST DÉSORMAIS POSSIBLE DE PRODUIRE EN PETITES QUANTITÉS, UNE PRATIQUE QUI N'EST ABSOLUMENT PAS RENTABLE AVEC DES BOÎTES DE CONSTRUCTION EN PLASTIQUE. LA FABRICATION D'UN MOULE EST EN EFFET UNE OPÉRATION TRÈS CÔUTEUSE. DE NOS JOURS, DE TRÈS BEAUX OBJETS SONT PROPOSÉS À LA VENTE EN CARTON (VOIRE EN BOIS) DÉCOUPÉ AU LASER. UN POINT MOINS PLAISANT EST TOUTEFOIS À REGRETTER: CES BOÎTES À ASSEMBLER NE SONT CERTAINEMENT PAS BON MARCHÉ ET CECI S'EXPLIQUE PAR LE FAIT QU'UN LASER A BESOIN D'UN TEMPS CERTAIN POUR PRODUIRE UN SEUL KIT À LA FOIS. IL EXISTE TOUTEFOIS PLUSIEURS ALTERNATIVES, ET C'EST L'UNE D'ELLES QUE NOUS ALLONS DÉCOUVRIR AUJOURD'HUI.

Sur internet, nous avons en effet trouvé un site intéressant qui propose un concept très simple et surtout très bon marché. Sur [www.scalescenes.com](http://www.scalescenes.com), vous pouvez – moyennant paiement d'une petite somme – télécharger un fichier 'pdf' que vous pouvez imprimer vous-même sur du papier photo mat et léger et ensuite assembler, pour obtenir un petit bâtiment. Vous pouvez même essayer gratuitement, car certains bâtiments peuvent être téléchargés sans frais. Nous nous sommes donc mis au travail en réalisant un petit bâtiment qui ne dépareillera sûrement pas sur notre réseau.

### L'impression

Il s'agit d'une petite remise industrielle en semi relief, qui convient donc pour un arrière-plan. Dans une façade plane faite de briques

se trouve deux grands portails, une fenêtre et une porte d'un petit bureau. L'ensemble mesure 210 x 75 x 25 mm en H0. Lors du téléchargement, vous pouvez choisir entre les échelles N ou 00, mais... pas H0. Mais ce n'est pas un problème, comme cela est par ailleurs très bien expliqué sur le site web : chaque imprimante dispose de la possibilité d'étalonner une page, de façon à ce que tous les formats possibles soient disponibles après téléchargement. Pour le reste, vous pouvez également choisir le type de briques : soit une brique rouge moderne, soit une brique brune plus ancienne. Nous avons opté pour cette dernière. Pour les autres bâtiments, vous pouvez parfois choisir parmi cinq motifs de briques différents, voire plus. Convertis, ces briques ont comme dimensions 23 cm sur 7, ce qui est donc à l'échelle correcte !

Au final, vous obtenez sur votre ordinateur un fichier compressé 'zip' contenant deux fichiers 'pdf', ces deux derniers étant directement imprimables. L'un contient les instructions et l'autre les plaques de construction à imprimer. Dans le cas de notre exemplaire gratuit, il en résulte deux fois quatre pages.

### La construction

Après l'impression des plaques, vous les collez selon les instructions sur du carton léger, du carton épais ou vous laisserez à l'épaisseur d'origine. Pour cette opération, vous utiliserez de préférence de la colle en aérosol, car elle sera également répartie et vous n'obtiendrez pas de bulles dans votre papier.

Vous pouvez ainsi commencer à travailler. Le travail le plus pénible est évidemment la découpe, car elle se réalise selon une bonne vieille méthode : à la main. Utilisez pour ce faire un couteau aiguisé et une règle métallique.

C'est surtout la plaque épaisse qu'il est important de découper la plaque bien droite. Faites-le par étapes, de façon à obtenir une belle ligne de découpe bien droite. Ne détachez que les éléments dont vous avez immédiatement besoin, à défaut de quoi vous ne saurez rapidement plus à quoi elles devaient servir... Si vous commettez une faute, ce n'est

pas trop grave : réimprimez la page et recommencez ! Et ceci constitue indiscutablement un avantage de cette méthode.

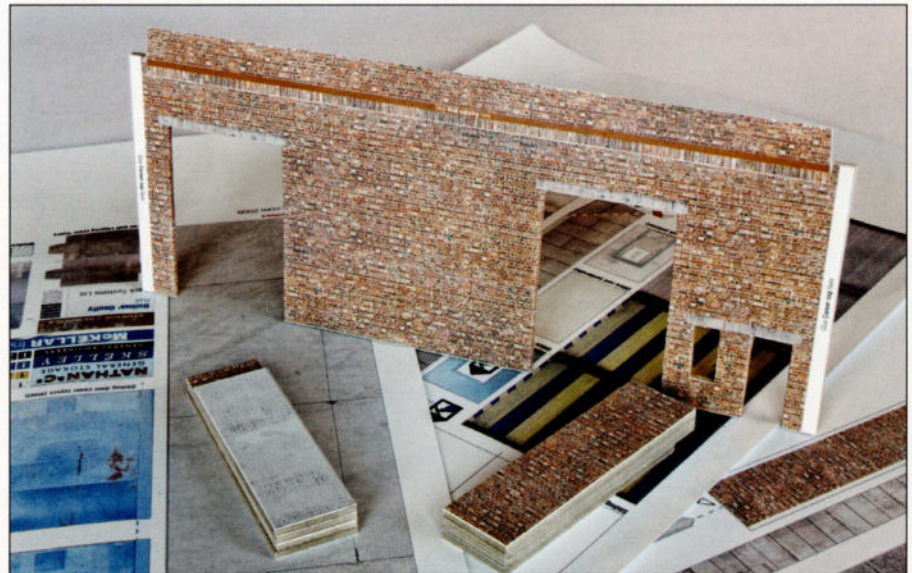
L'ensemble peut être assemblé avec de la colle blanche classique. Les pièces s'ajustent étonnamment bien l'une à l'autre. Pour obtenir un certain relief, le truc suivant est utilisé : collez une pièce sur un bout de carton plus épais, qui est plus facile à plier dans les coins. Les parties saillantes des coins du bâtiment sont réalisées de cette manière. Les portails métalliques présentent également une certaine épaisseur. Presque nulle part, on peut apercevoir l'épaisseur du carton.

Concernant les portails, vous avez le choix entre quatre modèles différents ! Pour les petits panneaux publicitaires et autres à disposer sur les façades, vous avez également l'embaras du choix. Il s'agit toutefois d'inscriptions en langue anglaise qui nous intéresseront moins, mais c'est un genre de problèmes que nous sommes capables de résoudre, pas vrai... ?

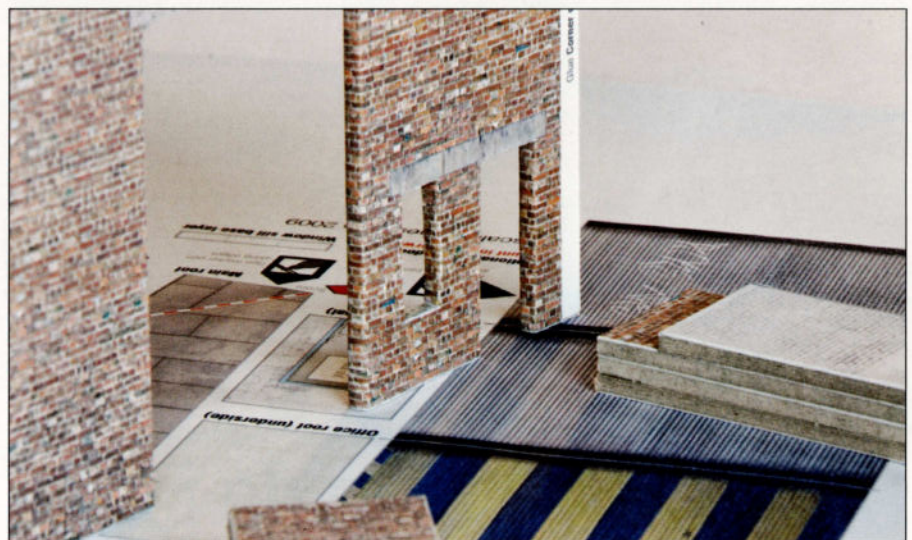
L'un dans l'autre, l'assemblage de ce petit bâtiment nous a pris quelques heures. C'est la découpe qui prend le plus de temps. Le résultat est satisfaisant et dépend bien entendu de vos goûts personnels. La qualité des dessins et des photos est saisissante. Vu d'une certaine distance, on ne peut plus voir qu'il ne s'agit plus de véritables joints entre les briques et qu'il ne s'agit en fait que d'une photo ou d'un dessin ? Ceci étant, le réalisme pourrait sans doute encore être amélioré par l'ajout de quelques détails comme ceux que notre collègue Emmanuel se plaît à ajouter à ses propres bâtiments...

### L'offre disponible

On trouve pour l'instant sur ce site web 28 éléments ferroviaires et 19 bâtiments urbains. La plupart d'entre eux coûtent 4,99 £ (voire moins), ce qui constitue un prix très attractif, auquel vous devrez bien entendu ajouter le coût de votre papier photo, de l'encre et du carton, mais cela ne devrait certainement pas représenter plus de quelques euros. Vous pouvez par ailleurs imprimer autant de bâtiments que vous voulez, pour vous-même. Notre petite remise – gratuite – peut ainsi être téléchargée indéfiniment... Un grand bâtiment d'usine ou une rue bordée d'une rangée de maisonnettes peut ainsi être constituée. Concernant les bâtiments industriels issus de l'offre proposée, ceci permet bien entendu d'énormes possibilités. Sur le petit diorama illustré par la photo en ouverture du présent article, on voit bien que nous avons prévu un mur de séparation supplémentaire.



*Les ingrédients: quelques feuilles de papier photo et de carton. Ensuite, ce n'est plus qu'une question de découpe et de collage. L'épaisseur est obtenue en collant plusieurs feuilles de carton l'une sur l'autre.*



*Les baies de portes et de fenêtres sont achevées sans présenter de joint en y collant une bande de papier à motif de briques.*

Pour ce faire, il nous a suffi d'imprimer une nouvelle fois la façade avant, afin de disposer de suffisamment de plaques de briques. Nous avons par ailleurs trouvé sur internet quelques photos illustrant l'intérieur d'un magasin, de façon à restituer une certaine impression d'épaisseur à notre bâtiment.

Comme il s'agit d'un site web britannique, tous les bâtiments qui y sont présentés ne conviennent pas sur un réseau d'inspiration belge ou néerlandaise, mais ici et là, c'est toutefois bien le cas.

Une troisième catégorie est constituée par 'le coin des scratchbuilders' avec pas moins de 60 textures différentes, comme plusieurs types de briques, de structures de béton, de plaques ondulées, de fenêtres et d'arcs, etc. Pour ceux qui le désirent, des fenêtres gravées peuvent être commandées. Dans un de nos

prochains numéros, nous nous occuperons de ces plaques.

### En conclusion

L'idée est aussi géniale que simple : faites-le vous-même ! C'est la devise de ce fabricant. En réalité, le travail préparatoire – le mesurage et le dessin, qui n'est certainement pas à sous-estimer, est déjà réalisé. Les instructions jointes sont claires et l'assemblage est expliqué pas à pas. Même pour ceux qui ne comprennent pas beaucoup la langue anglaise, ceci ne pourrait constituer un obstacle. A peu de frais, n'importe quel modéliste devrait pouvoir être capable de placer toute une série de bâtiments originaux sur son réseau. Qu'attendez-vous, donc... ?

Texte & photos : Luc Dooms





# The Flowers Valley Railway

## Un agréable train de jardin

Photo 1: Flowers Valley Railway

**R**ÉALISER UN RÉSEAU FERROVIAIRE D'EXTÉRIEUR EST UN DÉFI QUE NOMBRE DE MODÉLISTES AIMERAIENT TENTER. IL EST VRAI QUE CE TYPE DE PROJET DEMANDE SOUVENT UNE RECONSIDÉRATION DE SON JARDIN, CE QUI N'EST PAS TOUJOURS UNE CHOSE FACILE. JEAN-JACQUES BOUZIN, ADEPTE DU TRAIN AMÉRICAIN, S'Y EST ESSAYÉ AVEC SUCCÈS. L'ENGOUEMENT VENANT, LE TRACÉ SUBIT PAR LA SUITE DEUX AGRANDISSEMENTS. AUJOURD'HUI, QUELQUES AMÉLIORATIONS ET LA DIGITALISATION DE L'ENSEMBLE SONT EN PROJET.

En concevant son réseau, la philosophie de Jean-Jacques était de mettre en évidence les chemins de fer américains, mais aussi de conserver son jardin en tant que tel, avec les agréables floraisons qu'il affectionne tant. C'est ainsi que l'installation se dénomme tout naturellement 'The Flowers Valley Railway'. Il ne s'agit donc pas de reproduire un grand diorama en effectuant des terrassements et des bétonnages colossaux. Notre cheminot a toutefois effectué quelques menus aménagements, comme par exemple changer des plantes et des arbustes de place.

### Les caractéristiques du réseau

Une double voie, agrémentée d'une troisième voie de dégagement fermée par deux boucles, constitue l'essentiel du réseau initial. Par la suite, le tracé progresse jusqu'à l'étang à gauche du jardin ; il le contourne jusqu'à son tiers en passant par un 'trestle' (\*), le traverse via un double pont de bois pour revenir sur lui-même ou se diriger vers le premier circuit. Une deuxième transformation, à droite cette fois, remplace la boucle par une grande raquette qui traverse un tunnel, ensuite un 'cover bridge' (\*\*) ainsi qu'un autre

'trestle', pour finalement contourner une tonnelle. La longueur totale du réseau est désormais de 55 mètres. Grâce à quatre aiguillages électromagnétiques commandés à distance par un pupitre, il est possible de cantonner un convoi sur la partie de l'étang ou de le faire circuler sur le réseau initial doté de sa raquette. Deux autres aiguillages servent à diriger un train vers la voie de dégagement. Dans les mois à venir, chaque aiguillage sera installé sur un socle en béton, dans le but de le mettre à l'abri des petits cailloux résurgents du ballast qui viennent quelquefois se loger dans la mécanique. De plus, cette petite transformation permettra également un entretien plus facile.

Les rails proviennent des marques LGB et Piko. D'une largeur de 45 millimètres et d'une hauteur correspondant au code 332 (0,332"), ils sont en laiton nickelé. Quant



Photo 2: Le plan du réseau.

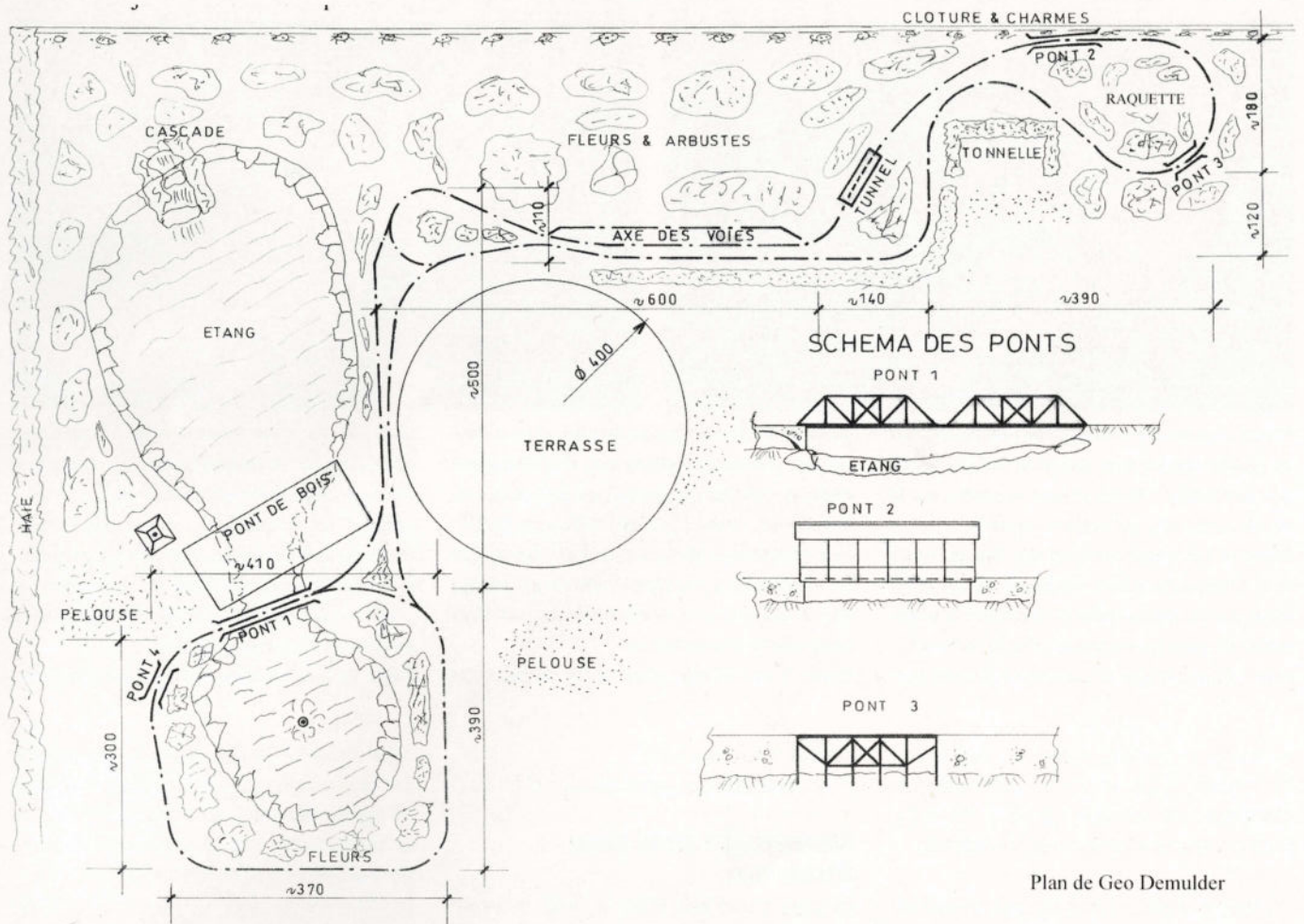




Photo 3: Le réseau initial. Deux extensions ont vu le jour depuis lors: une voie sur la gauche qui surplombe l'étang et une raquette, sur la droite cette fois, qui évite la tonnelle.

Photo 4: Les emplacements des futures voies sont recouverts d'une épaisseur de fin plastique qui aura pour effet d'empêcher la végétation de pousser au travers des futurs rails.

Photo 5: Les canaux, encadrés par de fines bor-

dures en inox, sont garnis de gravier au calibre moyen, qui tient excellentement lieu de ballast. Photo 6: L'électricité, provenant du tableau de commande, arrive dans des boîtes de dérivation constituées de tubes en PVC. De là, elle est distribuée à plusieurs endroits du réseau afin de garantir une alimentation constante et uniforme de l'installation.

Photo 7: Le coffrage d'une culée de pont. On

aperçoit le câble d'alimentation électrique dont la gaine sera emprisonnée dans le béton. Photo 8: Le premier élément de la raquette.

Photo 9: Les coffrages des rampes sont reproduits en contreplaqué afin de suivre facilement les courbes du tracé. On remarque les profilés transversaux qui assurent un même écartement à la construction.

Photo 10: Une des rampes prête à être décoffrée.

au matériel roulant, il est issu des firmes Bachmann, LGB et Piko. L'alimentation électrique est variable, de 0 à 18 volts, pour un courant continu de 5 ampères.

(\*) Trestle : pont en bois de type américain

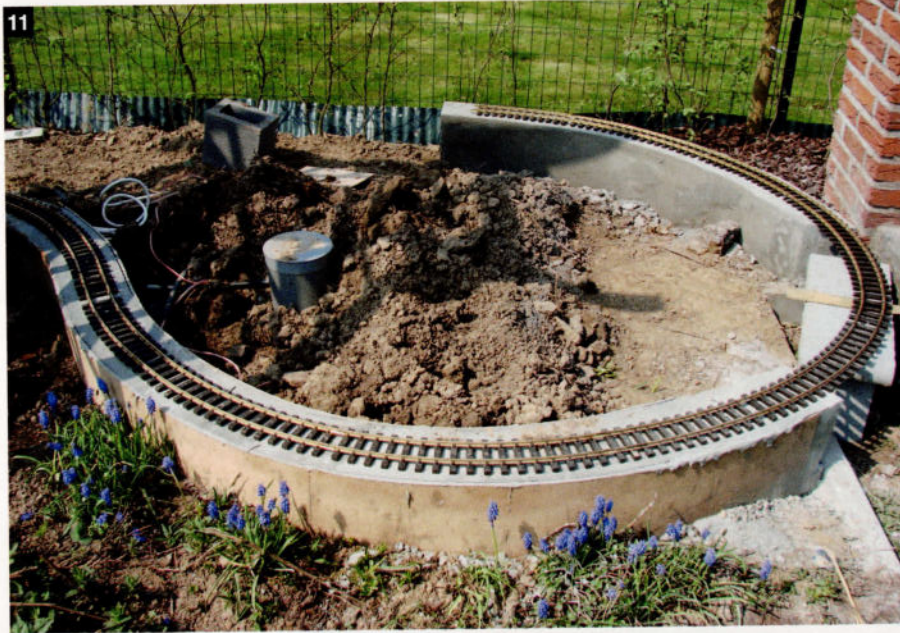
construit en 'tréteaux'.

(\*\*) Cover bridge : pont couvert d'un toit.

### Chronologie de la pose d'une voie

La pose d'une voie dans le jardin à la ma-

nière de Jean-Jacques Bouzin commence par la réalisation d'une tranchée d'environ 10 centimètres de profondeur, dont le tracé est effectué par la pose momentanée des rails qui constitueront le réseau. S'en suit la mise en place de part et d'autre de



fines bordures en inox et d'un plastique de fond. Ce dernier empêchera les mauvaises herbes de pousser au travers des rails. Ces tranchées sont ensuite remplies de gravier au calibre moyen, qui tient parfaitement lieu de ballast. Certains endroits peuvent être bétonnés sur une même profondeur, pour installer un passage à niveau, par exemple. Dans le ballast, les rails sont fixés à l'aide de longs cavaliers métalliques qui traversent les graviers et se plantent

jusqu'à dans la terre, alors que sur le béton, ils sont simplement vissés. Le choix du câblage électrique s'est porté sur du fil souple en cuivre de 2,5 mm<sup>2</sup>. Les raccordements ont lieu dans des plots (généralement enterrés) constitués de tubes en PVC, qui servent somme toute de boîtes de dérivation. Dans le cas d'un bétonnage, les câbles, toujours garnis d'une gaine de protection, sont placés à l'avance. Le transformateur ainsi que le pupitre de

*Photo 11: La raquette en cours de réalisation. On distingue sur la droite l'emplacement d'un des futurs ponts en bois de type américain: un 'trestle'.*

*Photo 12: L'installation d'un 'trestle'.*

*Photo 13: Un conduit de cheminée en terre cuite convient fort bien pour l'aménagement d'un tunnel.*

*Photo 14: Le double pont qui surplombera l'étang accuse une longueur de 215 centimètres.*

*Photo 15: Le pupitre de commande des aiguillages installé au sec, dans le chalet proche du réseau.*

*Photo 16: Le coffrage de la rampe à arches qui sera installée près de l'étang.*

commandes des aiguillages sont installés à l'abri, dans le chalet du jardin. Afin de s'assurer d'une tension électrique constante, les rails sont alimentés tous les deux mètres environ. Les connexions utilisées sur le réseau initial ont lieu à l'aide d'éclisses Piko et sur la partie la plus récente, elles sont effectuées par des modèles à visser distribués par Aristocraft. La pose d'une tresse soudée entre chaque rail est actuellement à l'étude.

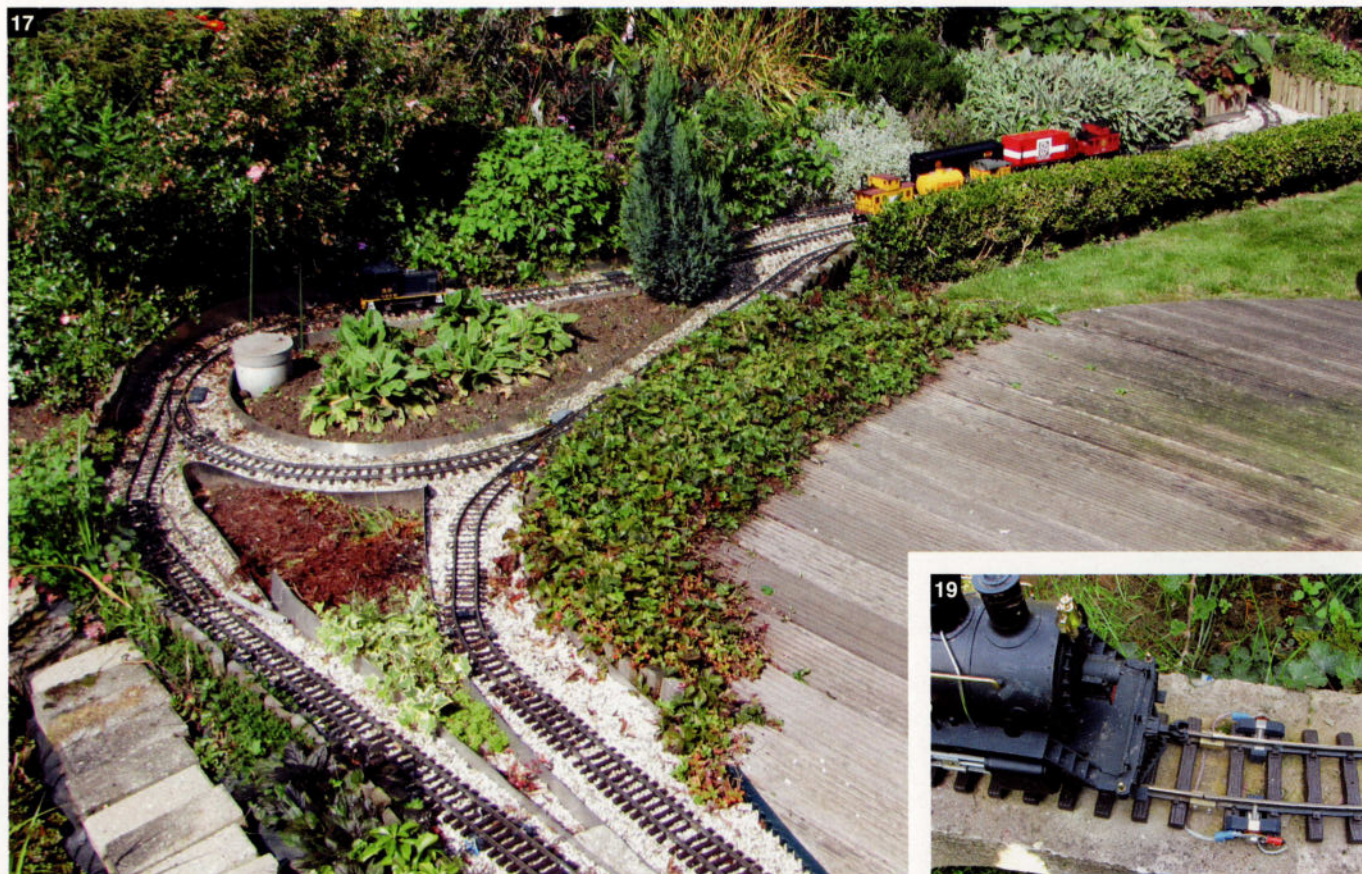


Photo 17: Deux aiguillages, installés sur la boucle du réseau initial, ont permis d'agrandir le tracé vers l'étang.

Photo 18: Jean-Jacques Bouzin (à gauche), l'heureux concepteur du 'Flowers Valley Railway' et Jean Boels, un autre fana du train de

jardin, qui possède également son propre réseau en 'G'.

Photo 19: Les connexions par vissage, de marque Aristocraft.

Photo 20: Cette petite loco de manœuvres trouve fort bien sa place sur le réseau.

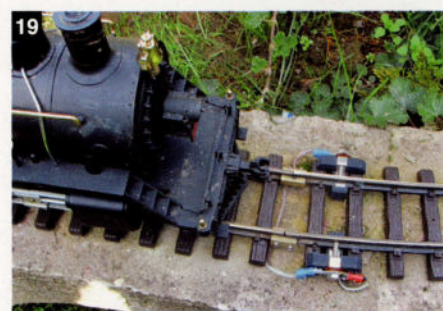


Photo 21: Le train Playmobil possède également un écartement de 45 millimètres, ce qui permet aux enfants de la famille de se transformer en cheminots, le temps d'un après-midi.

## Les ponts et le tunnel

Les 'trestle', le 'cover bridge' et le double pont qui enjambe l'étang sont en cèdre. Ce dernier, d'une longueur de 215 centimètres, est constitué d'un cadre réalisé en cornières

d'acier inoxydable (Aisi 304) de 25 x 25 x 3 millimètres, dont les éléments sont soudés entre eux. La rigidité obtenue est suffisante pour ne pas devoir soutenir le pont en son milieu. Les rampes d'accès, quelquefois

agrémentées d'arches, ainsi que les culées de pont, sont reproduites en béton, à partir de coffrages faits sur mesures. Quant au tunnel, il est constitué d'un conduit de cheminée en terre cuite, habillé 'à l'américaine'.

22



23



24



### Quelques conseils

Pour la bonne circulation d'un convoi, il est nécessaire de respecter quelques principes. Par exemple, des changements brusques de dénivellation constituent un facteur qui peut naturellement engendrer des déraillements. De plus, une pente ne peut pas observer une inclinaison trop importante : on considère que 3,5 centimètres par mètre en est le maximum. Il est aussi facile de comprendre que le matériel roulant de grande taille ne sup-

porte que fort peu les tracés serrés. Il est donc nécessaire de choisir le rayon des voies courbes en conséquence. Soulignons que les locomotives de type Mallet, grâce à leur double articulation, bénéficient de plus d'aisance pour franchir de tels tracés. La propreté du réseau est également un aspect important à soulever. Par exemple, un aiguillage installé sur un ballast ou sur du gazon s'encombrera facilement du moindre petit caillou; une de ses aiguilles bloquée à mi-course et c'est à nouveau le

*Photo 22: Ces deux voies et celle de dégagement constituaient avec leurs boucles d'extrémité l'essentiel du réseau initial.*

*Photo 23: En raison de leurs deux jeux d'essieux moteurs articulés, les locomotives de type 'Mallet' franchissent les rayons serrés sans encombre.*

*Photo 24: La boucle de droite du tracé initial est maintenant prolongée vers une raquette extérieure.*



*Photo 25: La 'Mallet' de Jean Boels et ses grumes, au franchissement du pont de l'étang. Photo 26: La raquette agrémentée d'un 'cover bridge'. Le reportage réalisé à la mi-septembre ne nous a pas permis de profiter des plus belles floraisons du jardin que Jean-Jacques Bouzin affectionne tant, mais le soleil a compensé quelque peu ce manque...*

*Photo 27 & 28: Un bref aperçu d'une très bonne référence dans le domaine du train 'G': le 'Jarditrain', un parc touristique installé à Saint-Didier, dans le Vaucluse.*

déraillement assuré ! Comme le souligne Jean-Jacques Bouzin, il est intéressant de prévoir un support plan, comme un socle en béton, par exemple. Il importe de noter que la propreté réside aussi dans la qualité du contact électrique entre les rails et les roues des locos. Un entretien périodique est donc nécessaire.

Toujours dans le domaine des aiguillages, remplacer les roues en plastique des wagons qui en possèdent par des roues métalliques s'avère être un gage de stabilité;

de plus, ces dernières génèrent un cliquetis qui s'apparente fortement à celui des vrais trains.

Il faut également choisir une vitesse qui se rapporte, toutes proportions gardées, à la réalité. Cela permet de passer plus facilement dans des endroits sensibles. Certains wagons, au centre de gravité trop élevé, basculent quelquefois dans les courbes lorsqu'ils circulent trop vite. Ces phénomènes pris un à un sont susceptibles de créer des soucis lors de l'exploitation d'un

réseau ; que dire lorsqu'ils sont conjugués ? Bref, un cheminot doit savoir gérer son installation en 'bon père de famille' ; faire fi des préceptes élémentaires, c'est très certainement participer à la loterie des échecs: on gagne presque toujours...!

### **Pour conclure**

Plus que tout autre sans doute, un train miniature qui circule procure un effet de calme et de sérénité. Ainsi, dès la mise en service de son 'Flowers Valley Railway', Jean-Jacques Bouzin, avec sa famille et ses amis, ont pu profiter d'agréables moments de détente, le verre d'apéritif aux lèvres, et apprécier la beauté du travail bien accompli. Après ce challenge étalé sur près de trois ans, de nouveaux projets sont toutefois encore à l'ordre du jour, telle la digitalisation du réseau. Si la voie 'G' est généralement utilisée pour

27



Jean-Jacques Bouzin a toujours été passionné par les trains miniatures. Après une longue interruption pour diverses raisons, il est passé de but en blanc du H0 de ses 17 ans à l'écartement 'G', celui de 45 millimètres. C'est par manque de place dans sa maison et en raison de sa passion pour le jardinage que cette échelle – celle du 1:22,5e – s'est imposée d'elle-même à lui. Ainsi, grâce à ces modèles de trains, il redécouvre ses joies d'adolescent. A la lecture de magazines spécialisés, il remarque toutefois combien les choses ont changé depuis : avec ce projet, il est passé de l'âge de pierre au XX<sup>e</sup> siècle, nous confiera-t-il...

les trains au 1:22,5e, tel que ceux présentés aujourd'hui, elle peut également servir à faire circuler le matériel de type '1' commercialisé par Märklin, au 1:32e, cette fois. L'écartement correspond, mais l'échelle est cependant quelque peu faussée. De plus, ces rails accueillent aussi les jouets ferroviaires de la marque Playmobil. Ceci, comme nous le précise Raymonde Bouzin – la charmante épouse de notre modéliste du jour – pour le plus grand bonheur des enfants de la famille. Ainsi, par radiocommande interposée, ceux-ci font circuler leurs propres convois et contribuent, par la même occasion, à la pérennité de cette merveilleuse passion qui se révèle,

28



de ce fait, intergénérationnelle... Que souhaiter de plus pour l'avenir du modélisme...?

### Pour info...

Jean-Jacques Bouzin possède son site internet où figurent, entre autres, des détails au sujet de son matériel roulant, des photos, des séquences vidéo concernant son réseau, etc.: <http://www.sodemaf.com/train/>. Jean-Jacques est également le vice-président d'un club dynamique à la sympathie proverbiale, dénommé 'Les Amis Ferroviopathes et

Modélistes Enghiennois' (AFME): voir <http://www.sodemaf.com/afme/>.

Une des plus belles références dans le domaine du train 'G' est sans nul doute le 'Jarditrain', installé à Saint-Didier, dans le Vaucluse. Il s'agit d'un parc touristique destiné tant aux enfants qu'aux adultes, dont le domaine est paysagé par des dioramas où circulent nombre de trains ! (<http://www.lejarditrain.com/>).

Eric Bauthier



# Copenhagen Fields

## Un quartier de Londres à l'échelle N

**D**E NOMBREUX CLUBS DE MODÉLISME UTILISENT SOUVENT UN ESPACE TEMPORAIREMENT LIBRE POUR LEURS ACTIVITÉS, AVEC LE RISQUE DE DEVOIR DÉMÉNAGER QUELQUES ANNÉES PLUS TARD... CE N'EST TOUTEFOIS PAS LE CAS DE 'THE MODEL RAILWAY CLUB', UN CLUB DE MODÉLISME FERROVIAIRE LONDONNIEN, ÂGÉ DE CENT ANS. CE CLUB – LE PLUS ANCIEN CLUB DE MODÉLISME FERROVIAIRE AU MONDE, À CE QUE L'ON DIT – POSSÈDE DEPUIS DES DÉCENNIES SON PROPRE BÂTIMENT DANS LE QUARTIER DE KING'S CROSS À LONDRES, OÙ LES TERRAINS SONT HORS DE PRIX. CE BÂTIMENT ABRITE LES DIFFÉRENTS RÉSEAUX DU CLUB DONT 'COPENHAGEN FIELDS', QUI EST EXPOSÉ À CET ENDROIT DEPUIS 1984 SOUS LA DIRECTION DU PRÉSIDENT DU CLUB, TIM WATSON.

Malgré le fait que ce club n'a pas à craindre un déménagement forcé, ce réseau a quand même été construit de façon modulaire. Avec sa largeur de 3 m et sa longueur de 9 m, il ne s'agit toutefois pas d'un réseau modulaire habituel. Cet imposant ensemble est constitué de plusieurs composants et est transporté dans des valises géantes, dont certaines ont servi auparavant au transport de matériel de concert. Et comme ce réseau est transportable, le Model Railway Club peut donc participer à des expositions.

'Copenhagen Fields' est inspiré d'un endroit situé à proximité de la maison du club. Ce nom provient du parc qui était situé au-dessus du tunnel ferroviaire 'Copenhagen Tunnel', à un kilomètre et demie au nord de la célèbre gare londonienne de King's Cross. Ce parc doit son appellation à la demeure de l'ambassadeur du Danemark qui s'y trouvait au 18<sup>ème</sup> siècle. Il ne s'agit pas d'une reproduction exacte du lieu, mais plutôt de la copie d'un bâtiment dont l'original se trouvait – et se trouve encore – à cet endroit.

De concert avec dix autres membres du 'Model Railway Club', Tim Watson débuta en 1983 par le dessin des plans de ce réseau, suivi en 1984 par la pose de la 'première pierre'. Comme il en va pour tout réseau dont la construction s'étale sur plusieurs dizaines d'années, le groupe d'origine a changé et compte désormais douze personnes. Selon Richard Wilson – un des constructeurs actuels – Tim exerce une 'dictature démocratique', de façon à ce que les constructions et les palettes de couleurs restent harmonieuses sur ce réseau, malgré le nombre de constructeurs différents. Grâce à un 'chef' qui répartit le travail et que des délibérations ne sont pas nécessaires, il est parfaitement possible que des modélistes travaillent pour 'Copenhagen Fields' et qu'ils soient domiciliés dans les Cornouailles, en Allemagne, ou encore comme cet architecte aux Etats-Unis! A intervalles réguliers, tous les constructeurs reçoivent leurs instructions



de Tim, qui précise ce qui doit être réalisé. Et lorsque quelques mois plus tard, tous les petits bâtiments sont réunis, le moment est intense: pendant des mois, aucun progrès n'est visible, mais brusquement, la construction fait un énorme bond en avant! D'après Richard, aucun des constructeurs n'a son propre réseau chez lui, ce qui explique que la construction avance relativement bien. Le nombre de maisonnettes et les innombrables détails que compte ce réseau font qu'après 27 ans, il n'est pas étonnant qu'il ne soit pas encore achevé...

Si vous voulez vraiment vivre ce réseau, vous aurez besoin de pas mal de temps pour vous plonger dans toutes les petites scénettes reproduites. Le long de la 'Caledonian Road', la rue située à l'avant-plan et qui attire tous les regards, tous les magasins sont dotés d'un aménagement intérieur. Devant ces magasins aussi, l'espace est mis à profit pour les petits détails, comme ceux que l'on pouvait voir dans les années trente du siècle dernier. Chez le boucher, la viande pend ainsi à l'extérieur, tandis que chez le poissonnier, son arrivage quotidien trône sur l'égal. Le magasin de Mr. Cook (le légumier) dispose également d'un intérieur ouvert reproduisant les marchandises mises en vente, un

intérieur particulièrement beau et détaillé. Juste devant le magasin de bicyclettes, un trou dans la chaussée est en cours de réparation, un événement qui attirait l'attention, même à l'époque. Le traditionnel 'pensionné à vélo' qui de nos jours aussi, est présent devant chaque immeuble en construction – de préférence en compagnie d'un congénère – ne manque pas sur ce réseau. Les figurines sont de marque Preiser, Merten et Noch, modifiées éventuellement pour leur donner une touche plus britannique. Il existe toutefois également quelques figurines faites à la main, ou fortement modifiées. On en trouve notamment sur la place de la gare de Barnsbury Station, une halte du North London Railway (NLR).

Les britanniques d'un certain âge ou les cinéphiles classiques se réjouiront en reconnaissant des scènes issues du célèbre film 'The Ladykillers' de 1955. On y voit ainsi Mrs. Wilberforce à proximité de la gare et à quelques encablures de là, trois coquins qui la tiennent attentivement à l'œil. Le plus plaisant est de (re)voir ce film ensuite, car vous reconnaîtrez non seulement les figurines présentes sur le réseau, mais aussi le pont et le tunnel, qui jouent un grand rôle. Ce film se déroule évidemment dans le quartier qui a été la source d'inspiration pour le réseau. On n'y retrouve

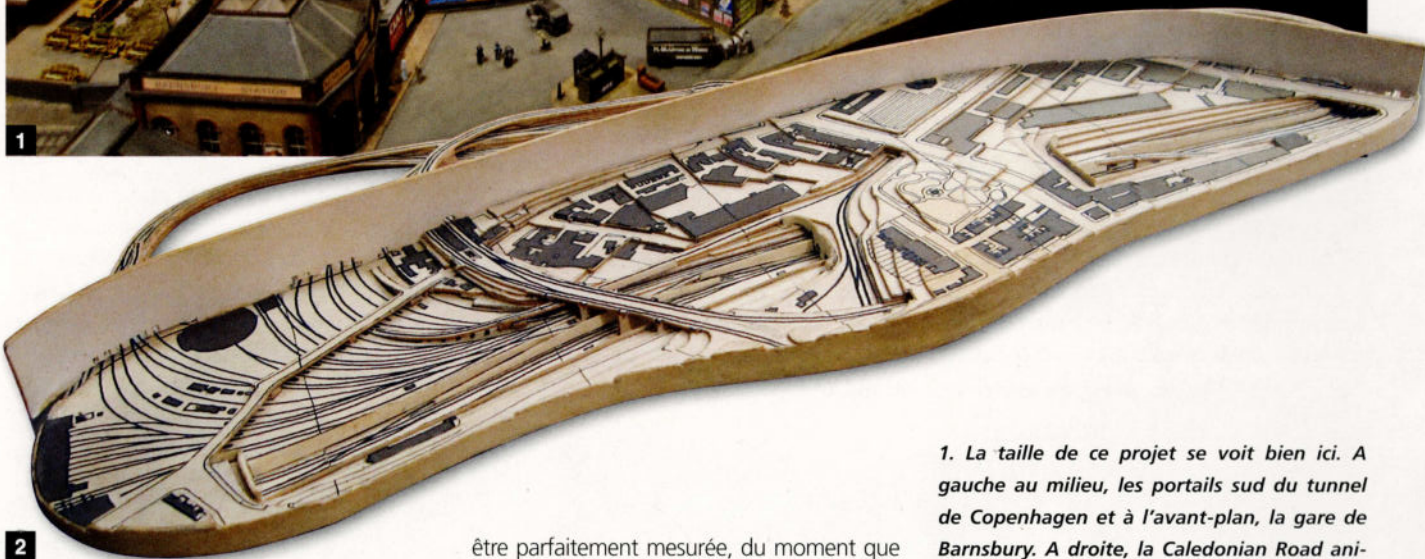
hélas pas la maison de Mrs. Wilberforce, par manque de place...

Beaucoup de maisons qui n'existent plus ont été reproduites sur le réseau sur base de dessins d'archives. Richard Wilson connaît toutefois encore quelques édifices qui existent le long de la Caledonian Road. Il en a fait des photos, afin d'obtenir une copie la plus authentique possible sur le réseau. Tout comme pour les autres maisons présentes dans la rue bien en vue, elles ont été construites en styrène, peintes ensuite et patinées. Les panneaux publicitaires sont de simples impressions, mais les inscriptions sur les magasins ont été peintes à la main: à cette échelle, c'est tout bonnement extraordinaire... Et même l'ombre typique le long du texte ne manque pas. Détail original: lorsque le nom d'origine du magasin n'était pas connu, il a été dénommé du nom d'un membre du club ou de quelqu'un ayant un rapport avec le hobby ferroviaire!

Bien que ce réseau ait été réalisé à l'échelle 1:152ème – ce qui correspond en Angleterre au '2 mm par pied' – des libertés ont été prises avec cette échelle de réduction. La partie avant du réseau et les éléments ferroviaires proprement dits sont reproduits au 1:152ème, mais il existe des différences



*L'ambiance anglaise datant des années trente est reproduite d'une manière crédible le long de la Caledonian Road et restitue une époque historique intéressante.*



1. La taille de ce projet se voit bien ici. A gauche au milieu, les portails sud du tunnel de Copenhagen et à l'avant-plan, la gare de Barnsbury. A droite, la Caledonian Road animée, avec le tram navette.

2. Le mini-projet d'origine (d'environ 25 cm de long) du réseau en 1983, basé sur le tracé réel des voies autour du 'Copenhagen Tunnel'.

par rapport à l'échelle N sur ce réseau. En Angleterre, cette échelle de réduction est plutôt le 1:148ème. Des maisons 'de remplissage' qui ont été disposées entre les bâtiments réalisés exactement à l'échelle ont été réalisés 'au jugé'. Selon Richard, l'échelle est 'dans l'œil du spectateur' et ne doit pas

être parfaitement mesurée, du moment que cela soit beau. Le lecteur attentif et le puriste vont maintenant se demander ce qu'il en est avec les figurines présentes à l'avant-plan, puisqu'elles sont de fabrication allemande et donc réalisées à l'échelle 1:160ème. D'après

3. L'église a été construite par Tom Knapp de San Francisco et est exactement à l'échelle. Ce bâtiment existe encore à peu près au même endroit que celui reproduit sur le réseau.





4

Richard, ce n'est pas un problème, car qui dira la hauteur exacte d'un individu? Peut-être qu'il y a cent ans, les gens étaient plus petits, mais il considère de toute façon que cela ne peut pas constituer un problème. Plus vers l'arrière-plan, l'échelle devient de

plus en plus petite: à l'horizon, on peut voir une rame de métro faire la navette à l'échelle T (1:450ème). Cette rame n'est rien d'autre qu'une petite plaquette représentant une rame de métro, collée sur une automotrice japonaise reproduite en modèle réduit. Le

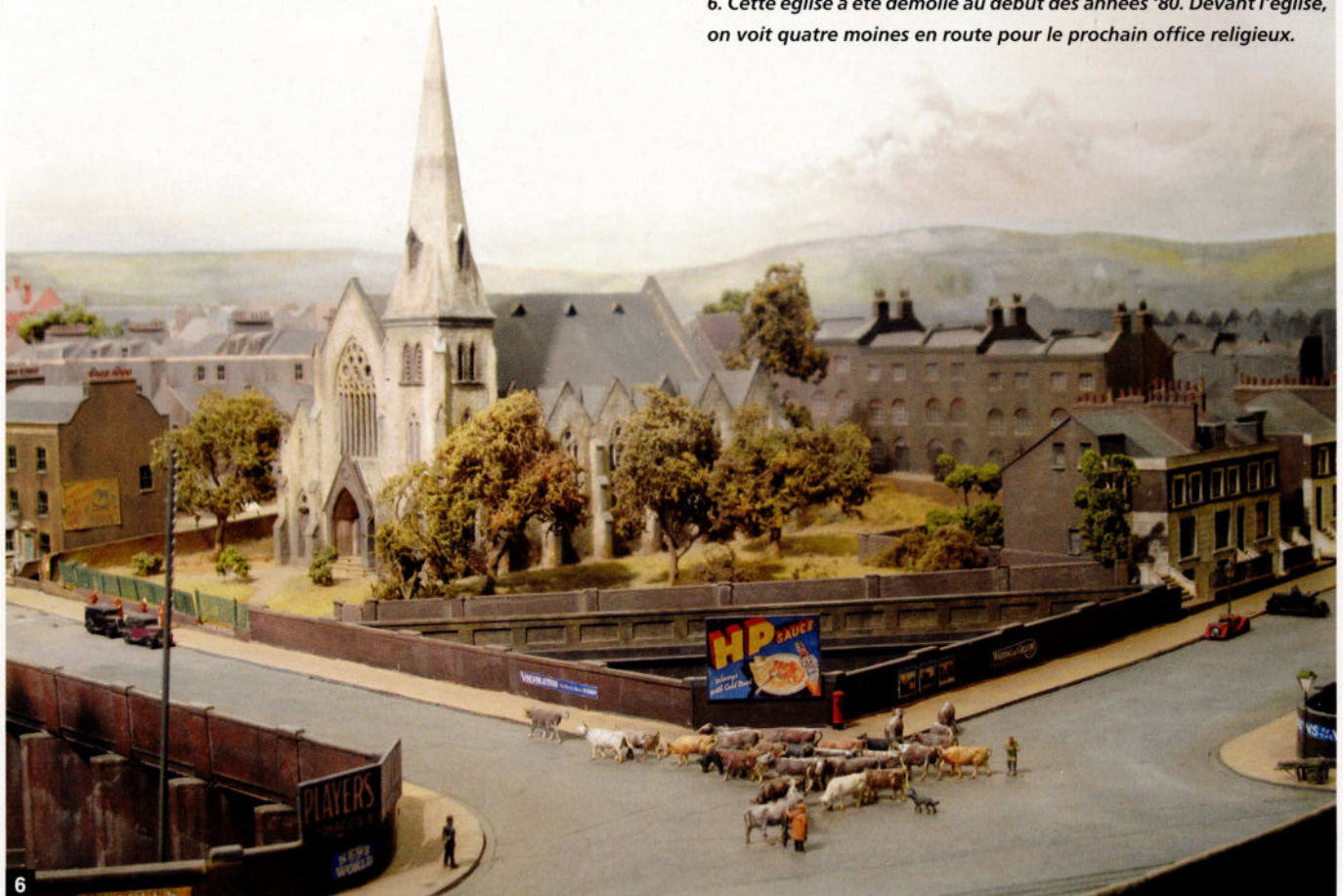
4. La gare de Caledonian Road a été reproduite sur base des plans d'origine. De nos jours, ce bâtiment sert toujours, mais comme station de métro.

5. Une étonnante association de magasins de sucreries, de radios et gramophones (à gauche) et d'habits de marque.



5

6. Cette église a été démolie au début des années '80. Devant l'église, on voit quatre moines en route pour le prochain office religieux.



7. Le long de la voie du tram, des travaux de voirie suscitent un grand intérêt.



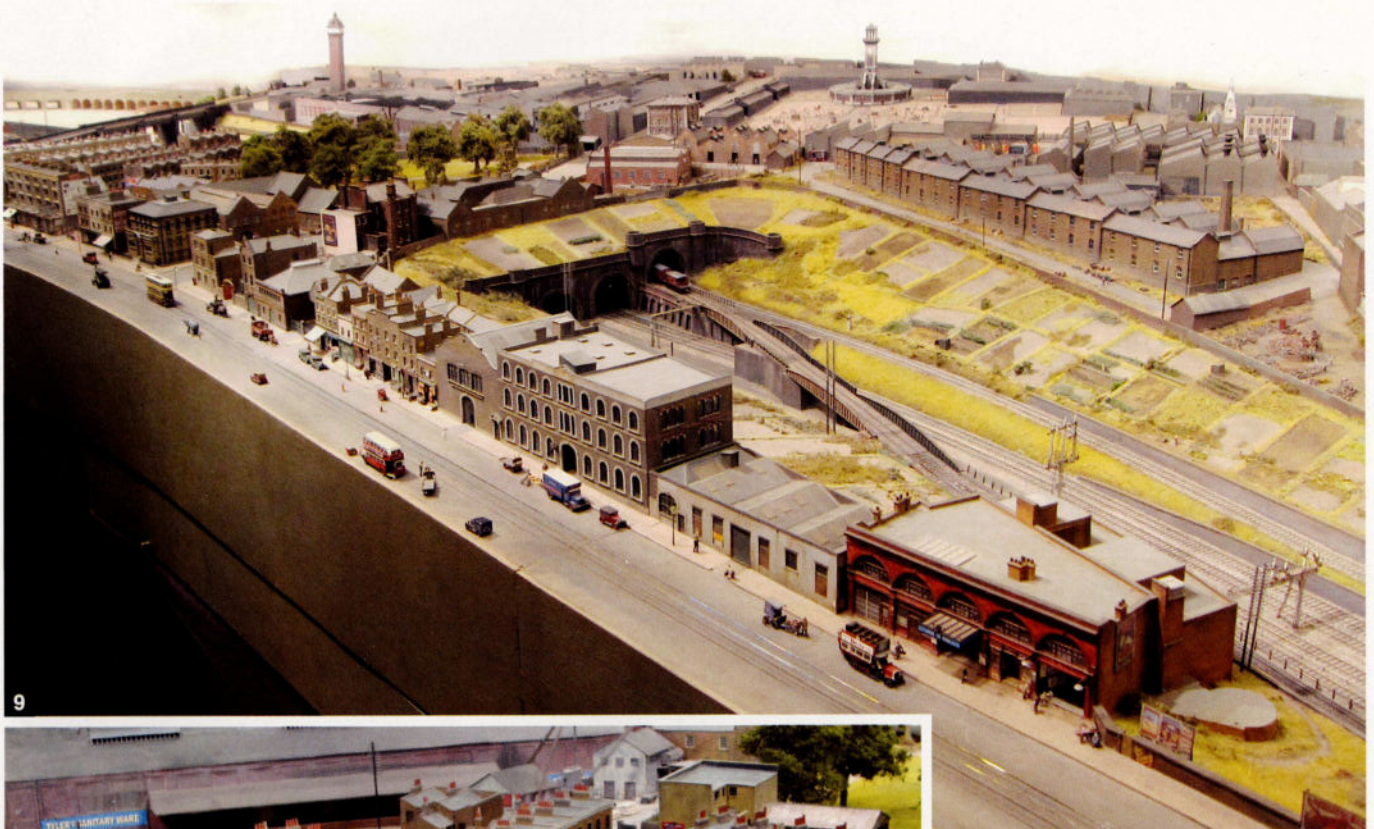
8. Sur la Caledonian Road navette un tram à double étage, comme il en circulait auparavant à Londres. Remarquez la pub néerlandaise sur le véhicule!

pâté de maisons figurant derrière la Caledonian Road est fait de moulages à la résine, de façon à obtenir aisément plusieurs exemplaires. Les bâtiments disposés plus à l'arrière-plan sont en carton ou en bois, leurs détails n'étant quand même pas visibles à distance. On trouve également un marché à bestiaux sur Caledonian, avec ses tours d'un blanc immaculé – les marchands à bestiaux n'étant rien de plus que des silhouettes, à cette échelle. Quant à ces tours, elles sont toujours au même endroit dans le Caledonian Park de Londres.

Même s'ils constituent un ensemble impressionnant, les modules sont assemblés en cinq heures et remballés dans un temps record de deux heures. Grâce à sa maniabilité, 'Copenhagen Fields' a pu être exposé en 1997 à l'expo Intermodellbau de Dortmund. Cinq ans plus tard, il était exposé cette fois à Brême. Richard Wilson raconte en riant cette anecdote survenue lors d'une de ces expositions en Allemagne: un Allemand d'un certain âge lui demanda s'il s'agissait de Londres. Il l'avait reconnu, car il avait survolé le quartier des années auparavant... à l'occasion d'un

bombardement de Londres, au cours de la Seconde Guerre mondiale! De nos jours heureusement, on peut désormais sourire de ce genre de situation...

'Copenhagen Fields' est une magnifique réalisation historique, sur lequel on travaille manifestement avec beaucoup de plaisir et de passion. Elle attire un public, réellement intéressé. Ses réalisateurs sont des cinquantenaires alertes et enthousiastes, qui ne sont pas avares en explications et détails sur leur œuvre. Trois mètres courants de ce réseau



9. La voie part du nord (à droite) vers King's Cross, situé à un kilomètre et demi de 'Copenhagen Fields'. A gauche à l'arrière-plan se trouve l'espace vierge, qui doit encore être aménagé.



10. Richard Wilson et Richard Cook cherchent l'accès au fiddle yard souterrain. Un accès d'une telle manière n'est nécessaire qu'en cas de déraillement ou de désaccouplement accidentel.

11. 'Barnsbury Station' est la scène des 'Ladkillers'. La vieille dame du film est en bleu devant la gare, les autres acteurs étant à sa droite.

ne sont pas encore réalisés à l'heure actuelle et de nombreux spectateurs attendent déjà avec impatience le résultat. D'après le plan du réseau, une série impressionnante de voies devrait y être posée. Quelle superbe vue sera





12

12. Un des trains les plus célèbres au monde – le plus célèbre, selon les Anglais – est le 'Flying Scotsman', avec sa majestueuse locomotive verte. Bien qu'elle soit visible sur de nombreux réseaux d'inspiration britannique, cette loco est vraiment chez elle, sur le réseau 'Copenhagen Fields'. En son temps, une des cinq locomotives remorquant le 'Flying Scotsman' quittait tous les jours la gare londonienne de King's Cross en direction d'Edimbourg et traversait donc le Copenhagen Tunnel, en direction de la capitale écossaise. Ce modèle en '2mm scale' a été réalisé par feu Denys Brownlee, qui en confectionna le châssis, les roues et la motorisation. La peinture est également son œuvre, à l'occasion de laquelle il a utilisé des transferts 'fait maison'.



13

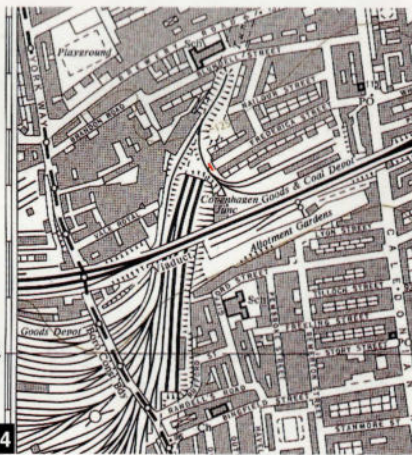
13. Une 'Class A4' du 'Londen and North Eastern Railway', surnommée la 'Silver Fox' (le 'renard argenté'). Les voitures originales et argentées ont été construites à l'occasion du jubilé d'argent du roi George V. Ce modèle résulte de la transformation profonde d'une loco de Graham Farish par Tim Watson et Bill Blackburn. Elle a reçu un nouveau châssis, des roues en fine scale et d'autres engrenages. Le moteur se trouve dans le tender et a un rapport de 1:4. Les voitures ont été construites au moyen d'acier inoxydable gravé, que Tim a spécialement fait confectionner et monter sur des châssis en plastique. Les bogies et les roues sont de la '2mm Scale Association'.



15

alors que ces élégantes locomotives à vapeur britanniques en tête de leur rame de voitures, qui sortiront à toute vapeur de la courbe... Continuez, les gars!

Texte & photos: Sven van der Hart



14

14. Le tracé réel des voies, en 1966. Les voies marchandises et le stock de charbon ne sont pas visibles du public, mais passent sous le niveau de la rue et servent de gare fantôme.

15. La 'Midland Railway Johnson 2F', du scratch-building de Richard Wilson. Bien qu'elle présente un haut niveau de détaillage, elle a pourtant été fabriquée il y a trente ans. Le châssis est constitué d'une plaque de bronze au phosphore avec des écarteurs en circuit imprimé et est motorisé par un moteur Faulhaber. Les roues et les engrenages proviennent de la '2mm Scale Association'.

## D.E. -Locomotieven serie 2200/2300 en 2400/2500

Sicco Dierdorp & Davy Beumer. Editeur: de Alk B.V, format 21 x 29,7 cm,

464 pages avec plus de 900 photos. Unilingue néerlandais.

ISBN: 978 906013 310 1. Prix: 49,90 euro.

Après six ans d'un travail assidu, Sicco Dierdorp et Davy Beumer ont présenté le 14 mai dernier leur livre traitant des locomotives 2201-2350 et 2401-2530 des NS. Ces 280 locomotives diesels-électriques au total ont été acquises au début des années '50 par les chemins de fer néerlandais afin de pouvoir définitivement remplacer la traction vapeur. La série 2200 trouve ses origines dans un concept américain, tandis que la série 2400 avait plutôt été conçue pour les colonies françaises. Ces locomotives ont été indissociables du trafic marchandises par rail aux Pays-Bas et ont aussi remorqué de nombreux trains de voyageurs. L'utilisation et le développement de ces deux séries d'engins ont connu tant de péripéties communes que – comme les auteurs l'ont souligné lors de la présentation de leur livre – ces deux séries sont difficilement dissociables.

Heureusement que celui qui a été chargé d'établir la présente recension a bénéficié d'une semaine de congé afin de pouvoir parcourir cet ouvrage de manière approfondie. Et ce ne fut pas une sinécure avec ses 464 pages et plus de 900 photos, bien que cela fût très agréable...

Les auteurs ont un style d'écriture rapide, grâce auquel ce livre se lit presque comme un roman de gare... Vous vous sentez poussé à poursuivre sa lecture. Au cours de leur présentation, les auteurs soulignèrent que le côté plaisant de l'écriture d'un livre est qu'il est possible d'y mettre ce qu'il vous plaît. Et il en a résulté un livre surprenant. Bien entendu, ses auteurs décrivent la conception et la construction de ces locos, comme il se doit dans un tel ouvrage de référence. On y trouve également les habituels tableaux de mises en service, de modifications et de radiations, ainsi qu'un chapitre traitant de la location et de la vente des locos disponibles en Belgique, en France et même en Afrique.

Mais ce que les auteurs ont trouvé le plus intéressant est constitué par le chapitre 6, qui remplit presque la moitié de l'ouvrage. Et ils ont sont fiers, à juste titre: outre l'utilisation de ces locos en service voyageurs, ce chapitre attache une grande importance à l'évolution du trafic marchandises aux Pays-Bas. Pour ce faire, ils n'ont pas opté pour l'habituelle

chronologie ou pour une quelconque répartition géographique, mais ont établi leur classement par type de marchandises. Ce chapitre passe donc successivement en revue le transport des messageries, des automobiles et des matériaux en vrac. D'un point de vue strict, cette répartition sort un peu du cadre d'un livre consacré à un matériel donné, indépendamment du rôle que ces locos Diesel y ont joué. Mais cela donne une indiscutable plus-value à ce livre, qui intéressera très certainement les modélistes, outre les amateurs de chemins de fer proprement dit, qui considéreront ce livre comme un ouvrage de référence. Les modélistes pourront en effet s'inspirer de ce fameux chapitre 6. Les nombreuses photos de trains de marchandises illustrent en effet de nombreux exemples de compositions de trains. Les photos d'Ankersmit et de van de Meene surtout constituent d'intéressants exemples de décors; ils font partie de ces rares photographes qui placent le train dans son environnement – ce dernier constituant le thème principal de leur photo – au lieu de faire un gros-plan de la loco.

En général, les auteurs utilisent correctement le jargon ferroviaire, sauf à de très rares exceptions. Ils parlent par exemple d'écartement de la voie, alors qu'il faudrait plutôt dire 'écartement des rails'. Sur un écartement de voie de 1.435 mm, une 2200 ou une 2400 déraillera à coup sûr, car il manque... cinq centimètres. On y trouve également une confusion entre les termes d'unité multiple et de double traction. D'autre part, il faut remarquer que lors de la correction finale du texte, de nombreuses coquilles sont restées: des mots superflus après une mauvaise manipulation 'copier-coller' par exemple, des fautes d'orthographe ici et là, un tableau mal aligné, pour n'en citer que quelques-unes. Ce type d'erreurs n'entache évidemment pas le con-

Sicco Dierdorp & Davy Beumer



**D.E.-LOCOMOTIEVEN**  
serie 2200/2300 en 2400/2500



tenu de cet ouvrage, mais est quand même gênant. Ce qui par contre manque vraiment est une table des matières, ou à tout le moins un sommaire relativement détaillé. Rechercher quelque chose dans ce livre – ce qui est la raison d'être d'un tel ouvrage de référence – constitue ainsi une véritable corvée...

Un total de 900 photos, c'est beaucoup. On pourrait dire qu'avec la moitié à peine de ces clichés, une image assez précise du sujet aurait déjà pu être donnée. Heureusement toutefois que les concepteurs de l'ouvrage n'ont pas dû s'embarrasser avec ce type de restriction: ce faisant, leur éditeur leur a procuré une occasion exceptionnelle. Un livre à ce point fouillé traitant des 2200/2400 ne sera probablement plus jamais refait et toutes ces belles photos n'auraient ainsi jamais été publiées... La maison d'édition de Alk mérite donc vraiment des félicitations pour avoir osé éditer un livre de près de 500 pages pour un prix de 49,00 euros. Reconnaissons-le toutefois: c'est déjà une belle somme pour un modéliste ferroviaire, souvent tiraillé entre l'achat d'un livre ou d'un modèle réduit, mais pour ce prix, vous disposerez d'un ouvrage de référence et d'innombrables exemples à concrétiser sur votre réseau!

Gerard Tombroek



## Le modèle

- Modèle exacte en échelle H0 (1:87) des voitures à deux étages M6, époque V-VI.
- Haut niveau de détail, inscriptions claires et complètes.
- Toit finement détaillé avec toutes les grilles, reproduction fine de l'intérieur.
- Inscriptions spécifiques pour chaque voiture, logos et pictogrammes inclus.
- Toutes les versions disponibles dans la première production.
- Voiture pilote avec inversion de feux (blanc chaud/rouge).
- Toutes les voitures prévues pour éclairage intérieur et feux de fin de convoi.
- Voiture pilote avec fiche pour décodeur à 8 pôles selon NEM 652.
- Toutes les versions de la voitures pilote avec imitation de l'attelage automatique, à remplacer selon choix par un attelage fonctionnel.
- Panneaux de destination réalismement imprimés pour la destination de votre choix, des destinations personnelles sont disponibles sur commande.
- Set avantageux de 5 voitures pour un train complet minimal: aucun puzzle de références, pas de voitures en surplus pour composer un train complet.
- Sets d'extension de 2 voitures et une voiture seule, pour allonger vos trains.
- Nombres assez grands, pas de tirages limités qui sont déjà tous vendus.
- Versions 3-rail disponibles pour chaque voiture, avec décodeur dans la pilote.

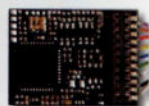


6001 (CC)	6101 (CA)	Set van 5 rijtuigen "Brussel Zuid" Set de 5 voitures "Brussel Zuid"
6002	6102	Set van 5 rijtuigen "Bruxelles Midi" Set de 5 voitures "Bruxelles Midi"
6003	6103	Set van 5 rijtuigen "Charleroi Sud" Set de 5 voitures "Charleroi Sud"
6004	6104	Set van 5 rijtuigen "Blankenberge" Set de 5 voitures "Blankenberge"
6005	6105	Set van 5 rijtuigen "Tongeren" Set de 5 voitures "Tongeren"

6006 (CC)	6106 (CA)	Set van 5 rijtuigen "Antwerpen-Centraal" Set de 5 voitures "Antwerpen-Centraal"
6007	6107	Set van 5 rijtuigen "Luxembourg" (geen Bx) Set de 5 voitures "Luxembourg" (sans Bx)
6021	6121	Uitbreidingsset van 2 rijtuigen M6 B en ABD Set complémentaire de 2 voitures M6 B et ABD
6022	6122	Uitbreidingsset van 2 rijtuigen M6 B en A' Set complémentaire de 2 voitures M6 B et A'
6031	6131	Uitbreidingsrijtuig M6 B Voiture complémentaire M6 B



**NEU**



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)

**Nouveautés ESU pour 2011**



LokPilot micro V4.0



PowerPack pou LokPilot & LokSound



LokSound V4.0



Loconet adaptateur: L.Net pour uw ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652

by ESU

**RailCom plus**

ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge  
et dépedance

Schienenreiniger

ER-decor

hobby trade



ADE



T

S

D

train

service

danckaert

## 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 e 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 montoires 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
Commdé 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
Commdé 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 \*

