

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

BI-MENSUEL INDÉPENDANT

106

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

SPÉCIAL 'AMÉRIQUES'



5

 réseaux
américains

RÉSEAUX: THE MILL • APACHE CANYON • SAGUARO JUNCTION
• BEAUTIFUL BRITISH COLUMBIA • THE NITINAT RIVER RAILROAD

TEST : LES VOITURES M6 CLASSIX

PRATIQUE: L'IMPRIMERIE ZÉBULON DÉCOR

UN RELOOKING POUR UNE 'SWITCHER' US EN N
DES CONIFÈRES EN MODÈLE RÉDUIT

REPORTAGES : CHARLEROI-SUD • CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX
ET TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 208597



EUROSPoor 2011

19 ans ! Cette année, une toute grande expo sur 23.000 m²!

28, 29 & 30 octobre
Jaarbeurs Utrecht



Le plus grand événement de modélisme ferroviaire en Europe, à Utrecht (NL)

- Plus de 50 réseaux de niveau mondial d'origine néerlandaise et étrangère : e. a. de France, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, de Belgique, d'Italie et des Pays-Bas
- Démonstrations et ateliers tenus par des modélistes chevronnés
- Plus d'un km de rayons de vente de nouveau matériel, de seconde main et d'accessoires
- Détaillants connus avec offres intéressantes
- Des réseaux à assembler pour les enfants
- Tout sur les trains et les réseaux modèles !

EUROSPoor, C'EST:

- Une bourse au top dans un endroit au top ! Le rendez-vous des amateurs modélistes ferroviaires des Pays-Bas et des pays avoisinants. Les Jaarbeurshallen hypermodernes sont parfaitement équipées et rendront agréable votre visite, même si vous vous déplacez en chaise roulante.
- Un défi pour qui croit avoir tout vu dans le domaine du modélisme ferroviaire ! A Eurospoor, nous vous exposerons de nombreux réseaux étrangers lauréats, que vous n'aurez encore jamais vus...
- Une mise en connaissance pour qui est très intéressé par le modélisme ferroviaire, mais qui ne s'y est pas encore lancé...
- Le point de rendez-vous par excellence pour qui est à la recherche d'un modèle qui lui manque, à qui manque un wagon en particulier, ou qui recherche une photo d'une gare depuis longtemps disparue.
- Un rendez-vous à marquer dans votre agenda d'automne...

A vous voir à Eurospoor en 2011 !

Infos sur les réseaux participants:
www.eurospoor.nl/highlights.html

Une participation à titre commercial n'est pas autorisée

DU 28 AU 30 OCTOBRE, JAARBEURS D'UTRECHT

Jours et heures d'ouverture

Vendredi 28 octobre	: 10.00 18.00
Samedi 29 octobre	: 09.30 17.30
Dimanche 30 octobre	: 09.30 17.00

Droit d'entrée

Adultes	: € 14, 50
Enfants de 2 à 11 ans compris	: € 6, 50

Dix caisses ouvrent 30 min. avant l'heure d'ouverture, donc pas ou peu de files ; vous pouvez également acheter vos billets par internet.

Lieu

Jaarbeurs Utrecht (7 min. à pied de la gare),
Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht (NL)

Téléphone :	0031.(0)299.640354
Fax :	0031.(0)299.646197
E-mail :	eurospoor@eurospoor.nl
Site web :	www.eurospoor.nl

Indiqué par des panneaux routiers au départ des routes autour d'Utrecht



Achetez votre ticket par internet

Détails sur www.eurospoor.nl

Un calendrier 2012 gratuit et un magazine

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Keetberglaan 1B - B-9120 Melsele

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 Dendermonde - TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek

train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA REDACTION

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Doods

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Doods, Guy Van Meroye

RÉDACTIONGerard 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 Cleric

abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Doods, 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 2ans) sur le compte IBAN BE54733055839997
ou 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
ou 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 107: 30/09

Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge

Le rêve américain...

Non: nous ne faisons pas référence à ce rêve d'un fils d'immigrant voulant devenir un jour Président des Etats-Unis d'Amérique, mais bien à celui de réaliser un réseau modèle d'inspiration américaine... Une fraction non négligeable de modélistes est en effet touchée par le virus américain: cela se voit à toutes les expositions et dans tous les magazines spécialisés.

Dans le présent numéro, nous allons essayer de vous expliquer ce qui les motive. Un fait est sûr: lecteurs confiants d'un magazine de modélisme ferroviaire à caractère belge, vous allez être plongés dans l'atmosphère des chemins de fer... américains. Vous tenez en effet en mains un numéro spécial 'USA', qui traitera de cinq réseaux d'inspiration américaine, mais tous construits par des gens de chez nous qui ont été contaminés par le microbe américain.

Un de ces 'Américains' d'adoption est Evan Daes, l'animateur de 'Branchlines & Backwoods', un groupe d'amis qui s'est fait un nom avec son réseau 'Nitinat River Railroad'. Evan est également l'auteur de 'Beautiful British Columbia', qui n'est rien d'autre qu'un mini-réseau qui n'avait pas été prêt en temps voulu pour notre 2ème Concours... Nous connaissons Alain Vandergeten du club d'amis PAJ: lors d'un voyage aux Etats-Unis, Alain est tombé sous le charme de l'Ouest américain, qu'il transpose joliment sur un petit réseau pratique, en N. Aux dires de Jacq Damen lui-même, il était à la recherche de 'quelque chose d'autre' après son 'Dreimührentalbahn': il opta alors pour un réseau d'inspiration américaine, à l'échelle 0. Jacq a réalisé une véritable étude de l'industrie du bois dans les années trente et a construit un réseau sur ce thème, de façon minutieusement détaillée. Enfin, Bart Bakker est membre de Fremo-USA et a construit un joli réseau d'exposition qui fait partie intégrante de son réseau fixe, à domicile. Dernier Américain de cœur: Eric Bauthier a procuré un second souffle à une ancienne loco 'switcher' Fairbanks-Morse de Minitrix.

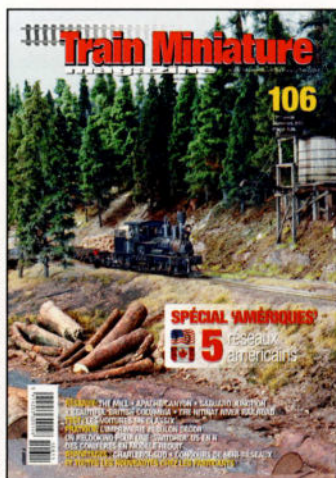
Mais peut-être que le modélisme américain ne vous intéresse-t-il pas? Ca se défend, mais regardez un peu plus 'profondément' ce qu'il y a sous le vernis 'made in USA'... Vous verrez alors que nous vous présentons en fait du très beau modélisme, accommodé à une autre sauce, c'est vrai. Car il s'agit essentiellement – comme à chaque fois – de reportages destinés à vous inspirer, à vous apprendre, à vous faire rêver. Et ces reportages recèlent de la technique et plein d'indications pratiques.

Bien entendu, tout le contenu du présent magazine n'est pas estampillé USA: Emmanuel Nouaillier est également présent avec un bel échantillon de modélisme de notre Vieux Continent; Toon Versnick compare deux manières d'assembler des conifères en modèle réduit et Luc Doods a pris les voitures M6 de ClassiX sous sa loupe. Vous trouverez aussi les rubriques habituelles de votre magazine. Et le mois prochain, nous reviendrons avec un numéro classique, qui se focalisera à nouveau sur le modélisme d'inspiration belge, notre 'fonds de commerce'...

Mais d'ici là, enfilez vos bottes à éperons, mettez votre chapeau de cow-boy, faites jouer un DVD de musique Country et décapsulez une Budweiser, histoire de vous plonger dans l'ambiance des States...!



Photo: Gerard Tombroek



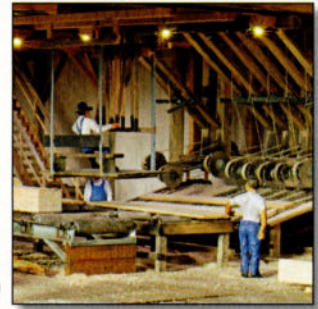
De la voie étroite américaine 'pur jus':
à voir sur 'The Mill', de Jacq Damen.

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
COURRIER DES LECTEURS	7
NOUVEAUTÉS	9
NOUVEAUTÉS AUTOS	16
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	17
TEST: LES VOITURES M6 CLASSIX	18
REPORTAGE: POURQUOI OPTER POUR UN RÉSEAU D'INSPIRATION AMÉRICAIN?	24
RÉSEAU: 'THE MILL'	26
RÉSEAU: 'SAGUARO JUNCTION'	36
MINI-RÉSEAU: 'BEAUTIFUL BRITISH COLUMBIA'	42
RÉSEAU: 'APACHE CANYON'	46
RÉSEAU: 'NITINAT RIVER RAILWAY'	50
PRATIQUE: DES CONIFÈRES EN MODÈLE RÉDUIT	58
PRATIQUE: UN RELOOKING POUR UNE 'SWITCHER' US EN N	62
PRATIQUE: L'IMPRIMERIE ZÉBULON DÉCOR	70
PRATIQUE: LA PATINE D'UN PLANCHER DE CHARGEMENT	76
REPORTAGE: LE 3ÈME CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX	77
REPORTAGE: INAUGURATION DE LA GARE DE CHARLEROI-SUD RÉNOVÉE	78
REPORTAGE: 'SPIJKSPOOR' ORGANISE 'DELTASPOOR'	79
RECENSION	80
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

RÉSEAU: 'The Mill', la scierie à vapeur de la 'Hume Bennett Lumber Co.'

Vous connaissez sans doute Jacq Damen, avec son réseau 'Dreimuhlentbahn'. Après cet exceptionnel réseau modèle, Jacq s'est lancé un nouveau défi, ou comme il le décrit lui-même 'aller explorer quelque peu le H0'. A cette occasion, une ancienne idée a été reprise, à savoir une petite ligne à voie étroite desservant une scierie à bois fonctionnelle à l'échelle 1:48 (voie On30). Après un examen approfondi, il débute en 2008 avec la construction du réseau 'The Mill', présenté pour la 1ère fois lors du 'Warley Show' en 2010 et à 'On TraXS!' en 2011, où nous avons eu pour la première fois l'occasion de le photographier. A partir de la page 26, Jacq Damen vous fait profiter de son nouveau réseau et admirer la richesse de ses détails.

26



RÉSEAU: 'Saguaro Junction': un réseau universel

'Saguaro Junction', le réseau modèle de Bart Bakker d'Utrecht, vous pouvez le rencontrer partout: en tant que réseau indépendant, complet avec son arrière-plan et sa frise, comme module dans un rassemblement Fremo, ou encore dans le garage de Bart, comme partie constitutive de son grand réseau à domicile. Comment Bart a-t-il réussi à combiner réseau d'exposition et réseau à domicile? A lire en page 36.

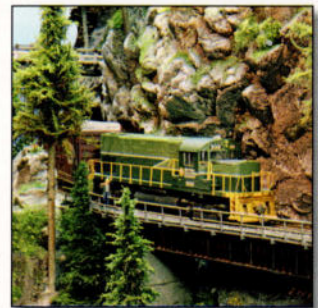
36



RÉSEAU: 'Beautiful British Columbia'

C'est avec son mini-réseau 'Beautiful British Columbia' qu'Evan Daes s'est inscrit à notre 2ème Concours de mini-réseaux. Par manque de temps, il ne fut toutefois pas prêt lors de la 'deadline', mais il poursuit néanmoins sa construction. Depuis lors, Evan a participé à plusieurs expositions en Belgique et à l'étranger avec son réseau, et il était donc devenu grand temps de vous présenter ce mini-réseau 'hors catégorie': à lire en page 42.

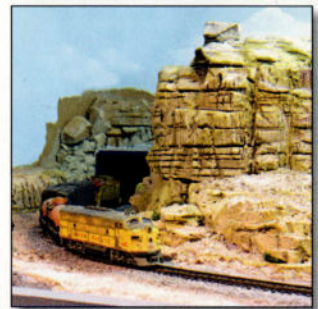
42



RÉSEAU: 'Apache Canyon', une image d'ambiance des chemins de fer américains sur... 1 m².

Alain Vandergeten, le 'A' de PAJ-Modelspoorgroep, est un des nombreux modélistes qui a été contaminé par le virus des Amériques lorsqu'il a longé la côte ouest des Etats-Unis. Un virus incurable dont des années plus tard, il en est résulté un petit réseau pratique en N d'inspiration américaine. Vous le découvrirez en page 46.

46



RÉSEAU: Le 'Nitinat River Railroad', la vitrine du 'Branchlines & Backwoods'

Le 'Nitinat River Railroad' – NRR en abrégé – est la première grande création de 'Branchlines & Backwoods'. B&B est formé de six amis qui partagent le même intérêt pour les trains américains et le hobby du modélisme ferroviaire. Du point de vue modélisme, B&B essaie toujours d'innover et d'apprendre : le réseau NRR en est une belle illustration. En 2010, B&B a remporté le 1er Award international avec ce réseau, à l'expo 'On TraXS'. Pourquoi ce trophée était-il si mérité? A lire en page 50.

50



PRATIQUE: Un relooking pour une 'Switcher' US en N

Eric Bauthier décrit la restauration d'une ancienne locomotive en N de Trix, une FM H-12-44 Fairbanks-Morse passablement défraîchie et achetée à bas prix dans une bourse de modélisme. Après coup, l'engin est revu en détails et repeint aux couleurs d'une société de chemins de fer américaine fictive, la 'Moleskin & Epsom Railroad'. Suivez la révision de cet engin pas à pas, en page 62.

62



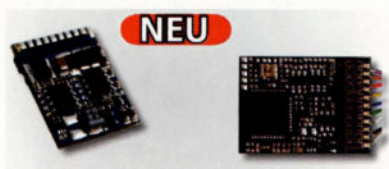
Le modèle

- 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



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)

Nouveautés ESU pour 2011



LokPilot micro V4.0



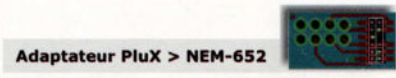
PowerPack pour LokPilot & LokSound



LokSound V4.0



Loconet adaptateur: L.Net pour votre 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 est de retour!



Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com

Brieven in deze rubriek geven enkel het standpunt van de schrijver weer en dienen de naam en het adres van de afzender te vermelden. Anonieme brieven worden niet gepubliceerd. Ook bij gebruik van e-mail dienen naam en adres te worden vermeld. Persoonlijke gegevens kunnen worden weggelaten indien de omstandigheden dit vereisen. De redactie ziet zich soms genooddrukt een selectie te maken en eventueel brieven in te korten. Niet gepubliceerde brieven worden alleen nog persoonlijk beantwoord indien de inhoud ervan dat echt noodzakelijk maakt.

Brieven zenden aan Modelspoor magazine, Keetberglaan 1B, 9120 Melsele of per e-mail aan modelspoor@thinkmediamagazines.be



Modelspoor magazine
Keetberglaan 1b
9120 Melsele

Chère rédaction du TMM ;

Je voudrais émettre une réaction concernant la lettre de Léon Buntinx (parue dans le TMM n°104) dans laquelle il plaide pour l'identité belge de TMM, car je lui donne entièrement raison. En comparaison avec les premiers numéros de Modelspoor magazine (NDLR : la version en néerlandais de TMM), la langue est devenue un peu moins 'belge', le néerlandais utilisé étant un peu plus correct.

Pour moi, MSM était avant tout 'du belge' : outre les jolis reportages et les autres sujets, des raisons suffisantes pour un Hollandais d'acheter MSM en néerlandais, voire même de 'recoller' avec le hobby. Je voudrais savoir par ailleurs si un modéliste pouvait me reproduire le stade du Standard de Liège ! J'ai déjà l'autocar des joueurs : il est en vente au stade et coûte 10 euros, à l'échelle H0...

Bref ! Vers encore plus de textes belges, à l'avenir...?
Ton Helders, Katwijk aan Zee (NL)

Effectivement, si nous comparons les premiers numéros avec le dernier paru, il est clair que la diversité des sujets est bien plus grande. Au cours des premières années, la cadence de parution était bimensuelle et les réseaux modèles existants alors, les nouveautés et les articles traitant de constructions étaient en nombre suffisant pour nous permettre de nous consacrer exclusivement au marché belge. Depuis la parution mensuelle – qui était nécessaire pour mieux suivre l'actualité – cet accent a légèrement été modifié : le nombre d'articles traitant de sujets belges n'est plus assez suffisant que

pour éviter certaines répétitions. Le nombre de collaborateurs a également augmenté depuis cette nouvelle cadence de parution, et nous comptons désormais quelques collaborateurs réguliers venant des Pays-Bas. Et le style de nos rédacteurs hollandais est clairement différent de celui de nos rédacteurs néerlandophones, mais ce phénomène est également palpable en ce qui concerne le style de nos collègues francophones. Et c'est précisément ces différences et cet apport des Flamands, des Francophones et des Hollandais qui rend TMM/MSM à ce point unique. Aucun périodique purement hollandais ne pourrait atteindre un tel résultat... (GVM)

Train Miniature Magazine On-line

Les lecteurs attentifs et les adeptes d'internet l'ont évidemment remarqué depuis longtemps : depuis un peu plus d'un an, une nouvelle adresse internet s'affiche sur la couverture de ce magazine. Pour tous ceux qui n'ont pas encore découvert ce nouveau site web, nous avons le plaisir de vous préciser ici tout ce que vous pouvez y trouver actuellement, ce site web se voulant être le 'prolongement' du présent magazine.

Sur la page d'accueil, vous trouverez à chaque fois la couverture du dernier numéro paru de 'Train Miniature Magazine' et de 'Journal du Chemin de Fer', ainsi qu'un bref sommaire. Si vous désirez consulter le sommaire complet du TMM en cours, vous le pouvez sur la page 'Numéro actuel', et un coin du voile est même levé concernant le numéro prochain, à la rubrique 'Prochain numéro'. Un fichier intéressant pour

qui recherche un article en particulier : l'index. Vous pouvez facilement y retrouver le numéro et la page de l'article recherchés. Un fichier en Excel reprenant l'index complet de tous les articles publiés avant le n° 106 peut également être téléchargé. Si vous êtes incapable d'attendre la sortie du nouveau TMM pour y lire les dernières nouveautés dans le petit monde du modélisme ferroviaire, la rubrique 'Nouveautés' est faite pour vous. Idem pour la rubrique 'Agenda', qui est tenue à jour pratiquement tous les jours. Il suffit d'envoyer un petit mail à notre collaborateur Guy Holbrecht pour que votre activité soit reprise à la fois dans notre agenda imprimé et notre agenda on-line.

A signaler encore notre rubrique 'Liens'. Actuellement, plus de 1.300 liens y figurent, renvoyant vers des sites web à caractère ferroviaire. Un

véritable trésor de documentation qui vous est accessible par un simple clic, et qui est enrichi chaque mois !

A la rubrique 'Extra', vous trouverez des plans, photos, petits films, tableaux complémentaires aux articles parus dans TMM.

Une nouveauté depuis cet été : nous mettons une page de notre site à la disposition de tous les clubs belges qui ont un rapport avec les chemins de fer, pour leur permettre de se présenter. Très pratique pour qui voudrait voir s'il existe un club dans son environnement immédiat, par exemple. Tous les clubs ont reçu une invitation pour participer à cette opération et nous avons déjà reçu pas mal de réactions. Si pour une raison ou l'autre, votre club n'aurait pas reçu cette invitation, envoyez d'initiative votre participation à l'adresse: luc.dooms@modelspoormagazine.com.

Abonnez-vous
et économisez

€ 17,50

COMMENT S'ABONNER?

Effectuez un virement de €69,95 (1 an, 11 numéros) ou €133 (2 ans, 22 numéros)

sur le CCP n° 733-0558399-97. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media S.A., Keetberglaan 1B, 9120 Melsele, 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.

Train Miniature
magazine





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 14h
Dimanche: 10h à 12h
ou sur rendez-vous

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

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



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

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

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 Merceredi : Maud

Webmaster : Aurélien
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

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

www.pierredominique.com

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

C'est :

- Le seul site de France avec 15 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 16 ans d'existence
- 1^{er} détaillant par le Chiffre d'Affaire (depuis le 30/06/05 source greffe)

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

3 commandes Internet = 5% du total des commandes précédentes déduit automatiquement sur la 4^e, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

HAUT DE GAMME LEMATEC

Mallet du Vivarais HOm

FULGUREX 030 TU HO

Pour les versions, nous consulter ou sur le site

JOUEF



- Ref HJ4058 Fourgon 45€
- Ref HJ4056 Voit. Ex DR 2^{cl} SNCF 44€
- Ref HJ4057 Idem mixte 172^{cl} 44€
- Ref HJ2073 Vapeur 141 R 1187 SNCF 299€
- Ref HJ2074 Idem Digit sound 439€
- Ref HJ2075 Idem AC / 3 rails 349€
- Ref HJ6023 Coffret 2 céréalières STORIONE SNCF 62€
- Ref HJ6024 Céréalière ETS Michel Blanc & Fils SNCF 32€
- Ref HJ6040 Coffret 2 céréalières COOPERL SNCF 62€
- Ref HJ6041 Coffret 2 céréalières GRANIT SNCF 62€
- Ref HJ6042 Céréalière TRANSCREALES CTC SNCF 32€

ELECTROTREN



- Ref 5186 Wag. Plat RS Comsa 35€
- Ref 8009 tremie Sestosis RENFE 33€
- Ref 5570 Wag parois coulissantes RENFE 33€

GROSSE PROMO EXCLUSIVE JOUEF ELECTROTREN À CES PRIX !

- Ref EL2138 ABJ 3 toit crème 169€ 94€
- Ref HJ2014 BB 126005 en voyage 199€ 119€
- Ref EL2814 CC 64026 verte 215€ 169€
- Ref HJ4042 seul 3 DEV Inox 125€ 99€
- Ref HJ2047 BB 66200 149€ 129€
- Ref HJ2083 BB26048 Multiserv. 209€ 149€
- Ref HJ4013 RIB Transilien 39€ 19€
- Ref EL2204D idem digital 212€ 169€
- Ref EL2206D idem digital 212€ 169€

MTH EN STOCK

- Echelle 0 roue fine 2 rails
- Ref 20-3450-2 idem verte 1199€
- Ref 20-3451-2 idem chocolat 1199€
- Ref 30-3426-2 Vapeur 241 A 10 Noire filet rouge 1199€
- En corse scale 3 rails :
- Ref 20-60004 Cof 5 voit CIWL Eclairage 499€

RIVAROSSI

- Ref HR2285 E 444 R 099 XMPR FS 169€
- Ref 21159 Gr.741.273 Dig Sound 379€

PRIX DE LANCEMENT !



- Ref HR2136 Ce 4/4 brun BLS 249€ 219€
- Ref HR2235 cof E652.006 & E652.058 FS 269€ 239€
- Ref HR6100 2 céréalières FERRUZZI FS 62€ 55€
- Ref HR6126 céréalières NESCAFE FS 32€ 29€

ROCO

- Ref 66133 2 wag tomb. SNCF 55€
- Ref 62908 Diesel 68000 SNCF 199€
- Ref Catalogue Roco 2011-2012 2€
- Ref 64754 Voit Treno notte FS 54€
- Ref 62424 Croco 194 178-0 DB 199€
- Ref 66977 Wag DB Cargo pte cont. VOS 42€
- Ref 66804 Wag couvert MAV 36€
- Ref 66144 Cof 2 wag plats OBB + GMC + Dodge militaire 69€
- Ref 63308 Vapeur DT1 OBB 239€
- Ref 72452 Rh1116 CAT 239€
- Ref 66456 Wag parois coulissantes Railtrans 34€
- Ref 66176 Cof 3 wag citerne Trasteimer FS 99€
- Ref 66140 2 wag tomb. SBB 49€
- Ref 66763 Wag citerne GRP FS 25€

PIKO

- Ref 95186 Vossloh G1206 COLAS RAIL 99€
- Ref 95186 Idem Digital 129€
- Ref 96635 Wag couvert COLAS RAIL 26€
- Ref 57749 Wag citerne COLAS RAIL 14€
- Ref P1047 Cof. de ces 2 wag. COLAS RAIL 38€
- Ref 59502 Automotrice Talent II DB 179€
- Ref 96065 Wag bache FRET pte coils 26€



REE MODELES HO

- Disponible
- Ref WB092 Wagon porte citernes Adams SNCF EpIII 43€
- Ref WB093 Wagon porte citernes J. Comte SNCF EpIII 43€
- Ref WB094 Wagon porte citernes ERMEWA SNCF EpIII 43€
- Ref WB095 Wagon porte citernes ERMEWA SNCF EpIII 43€
- Ref WB096 Wagon porte citernes Schenk SNCF EpIII 43€
- Ref WB101 Cof 2 wag citerne Desmarais Azur 62€
- Ref WB102 Cof 2 wag citerne Raffineries de Berre 62€
- Ref WB103 Wag citerne Caltex Raffineries de Berre 34€
- Ref WB104 Wag citerne Caltex 34€
- Ref WB110 Wag citerne J. Pujas SNCF 32€
- Ref WB111 Wag citerne ERMEFER SNCF 32€
- Ref WB112 Wag citerne Delhaize SNCF 32€
- (dispo septembre)
- Ref WB097 Cof 2 wag citerne Caltex 62€
- Ref WB098 Cof 2 wag citerne Esso 62€
- Ref WB099 Wag citerne Socaline 34€
- Ref WB100 Wag citerne Desmarais Azur 34€
- Ref WB106 Cof 2 wag citerne Ermewa 60€
- Ref WB107 Wag citerne Total / Algeco 32€
- Ref WB108 Wag citerne J. Pujas & Cie 32€

NEO, nouveau au 1/87

- Ref 087295 Jaguar MK10 ou 23.50€
- Ref 087240 Ford Capri III rouge 23.50€
- Ref 087265 Lada Niva orange 23.5€
- Ref 087295 Jaguar MK10 ou 23.50€



PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

ROCO

Un 'Habins' B-Cargo Nordwaggon

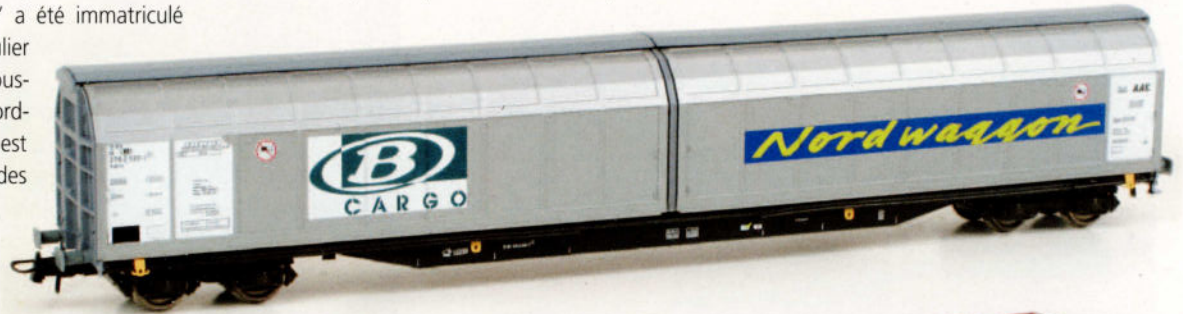
A l'initiative de T2M, l'importateur français de Roco pour la Belgique et la France, Roco sort un nouveau tirage des wagons 'Habins' de grand volume à parois coulissantes. En 1995, 150 de ces wagons ont été pris en location par la SNCB chez AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG), dont le siège est en Suisse. AAE est le plus gros loueur de wagons de marchandises et dispose d'un parc de 30.000 wagons de différents types. Ce wagon 'Habins' a été immatriculé comme wagon de particulier auprès de la SNCB et sous-loué à la firme suédoise Nordwaggon. Cette dernière est partiellement la propriété des chemins de fer suédois (via ASG) et de la firme Electrolux. Fin 2000,

cette location à B-Cargo et Nordwaggon a toutefois pris fin.

Les 'Habins' à parois coulissantes offrent une capacité de chargement de 63,5 t et conviennent très bien pour le transport de marchandises sur palettes ou en sacs, ainsi que pour des pièces d'automobiles et d'électroménager (frigos, congélateurs, cuisinières, etc.)

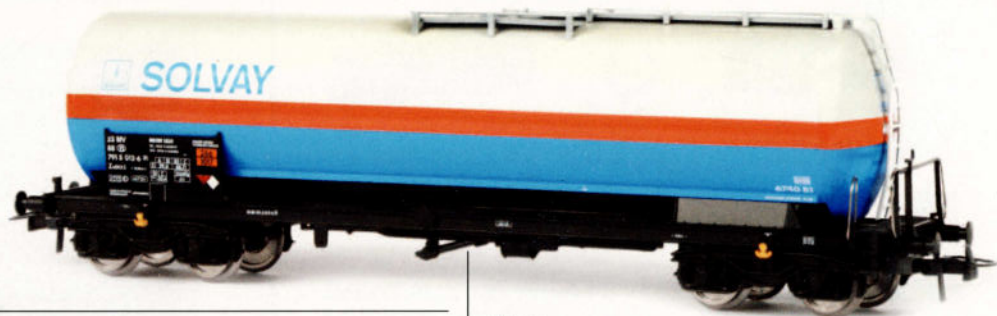
Le modèle reproduit par Roco est sorti pour

la 1ère fois dans cette livrée en 1987, mais la version datant de cette année porte un autre matricule, à savoir 35 88 278 2 920-3, pour la gare d'attache d'Antwerpen-Waaslandhaven. La gravure est toujours très belle, mais le détaillage trahit l'âge du moule. Le peinturage et le marquage sont excellents et complets. Ce wagon date de l'époque IVc (réf. 66299).



ROCO Un 'Eaos'

Sur base d'un wagon existant, Roco sort une variante du wagon tombereau belge du type 'Eaos' (réf. 66938). Ces wagons sont utilisés pour le transport de marchandises en vrac qui ne doivent pas être protégées des intempéries comme la ferraille ou des chutes de bois ou encore jusqu'il y a quelques années, pour le transport de betteraves. Ce wagon n'est pas conforme à 100% à la version belge, car basé sur la version allemande. Les bogies sont du type Y25. Une petite plaque de recouvrement invisible disposée en milieu de caisse dissimule un petit lest en métal blanc destiné à alourdir ce wagon. Ce dernier porte le matricule 11 88 5302464-4 et se situe à l'époque IV (date de révision en 1990).



HAG

Un wagon-citerne 'Zagkks' Solvay

Cela doit être la 1ère fois que la firme suisse HAG produit un modèle belge, à l'échelle H0. Ce wagon-citerne du type 'Zagkks' est utilisé pour le transport de chlore liquide et a comme gare d'attache Anvers-Lillo. Son châssis est en métal et est très finement détaillé. Il a été produit en petit nombre; cet élément, combiné au fait qu'il s'agit d'un HAG, explique son prix, à savoir 100 euros, ce qui est très cher pour un wagon de marchandises... Il est disponible tant en version 2 que 3 rails (réf. 76023). Ce modèle peut être utilisé à l'époque V.



ROCO

Un wagon-citerne 'Zans' Armita

Ce wagon-citerne 'Armita' à quatre essieux du type 'Zans' est également un retraitage d'un modèle qui est apparu pour la 1ère fois dans la gamme Roco en 1996. Il s'agit d'un wagon de particulier, propriété de la firme Armita Neder-

land BV et immatriculé à la SNCB sous le numéro 33 88 783 6000-1, avec pour gare d'attache Antwerpen DS (Anvers BE). Ce modèle est très bien détaillé et très joliment peint (réf. 66553).

MALMEDY

Site Malmedy-Expo (6 000 m²)

17 & 18 SEPTEMBRE 2011

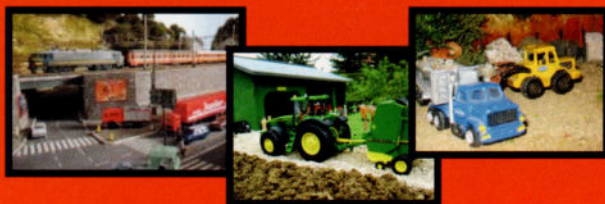
EXPO MODELISME

(Trains, Voitures, Maquettes, Avions.....)

BOURSE D'ÉCHANGE

Samedi 17 septembre 2011 : de 10 à 18 heures

Dimanche 18 septembre 2011 : de 09 à 18 heures



PAF : 5 euros (enfants gratuits)

Bar et petite restauration

Infos et réservation : 0496 / 05 04 07

E-mail : francis.deprez@live.fr

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
silhouette@miniatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

FERIVAN

Modelbouw



Production Tram & Bus Vente & Avis

Bientôt disponible:
STIB Râme standard en kit,
SNCV Standard boîte à film

Fernand Vanhoey
Postbus 55
B-2170 Merksem

ferivan@belgacom.net
www.ferivan.be
Tel. 03.383.11.17

TECHNO HOBBY



Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

Dreamcollection

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

Exclusivité

Un tram Flexity 4000 de la STIB

OFFRE LIMITÉE

75 pcs à 1 moteur: 299€ 2 matricules différentes

50 pcs à 2 moteurs: 329€ 2 matricules différentes

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

DISPONIBLE

Rue du Midi 50 • 1000 Bruxelles • Tél 02 511 18 00

Service technique 0486 35 11 71 • e-mail: pierre.oeyen@pandora.be • distributeurs des meilleures marques

0102_0125_TMM_Dreamcollection

VOUS ETES LE MACHINISTE!!

"WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

WIBO Rail

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

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

Spécialité: La SUISSE: CFF - RhB - BLS - MOB - MGB - ...

Visitez notre site Web: www.wiborail.eu

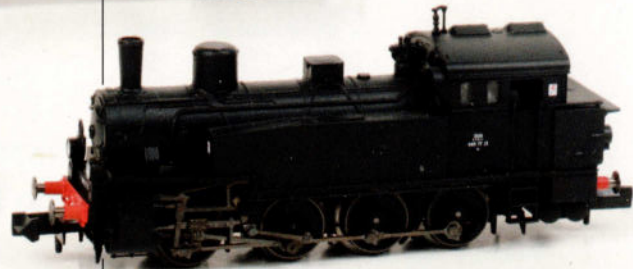
0128_TMM_Wiborail



ROCO Des 'Rils' de la SNCF

Le 'Rils' est un long wagon plat pourvu de parois d'about fixes et d'une bâche mobile. Ce modèle figure depuis déjà un certain temps au catalogue Roco ; deux nouvelles variantes viennent toutefois de sortir. La première (matricule 31 87 354 3 964-4) porte une bâche grise

(réf. 47661), la seconde (matricule 31 87 354 3 525-3) porte une bâche bleue (réf. 66306), toutes deux portant un grand logo blanc 'Fret SNCF'. D'après leur date de révision (1991 et 1992), ces deux wagons se situent à l'époque IV.



FLEISCHMANN

Une T13 SNCF en N

Une bonne nouvelle pour les adeptes de l'échelle N: la sortie d'une loco à vapeur T13 en version française, numérotée 2-040 TF 13 du dépôt de Calais. Sur base de ce modèle, il sera en effet très facile d'en réaliser une version belge. Après la Première Guerre mondiale, 18 locos du type T13 prussien furent cédées aux Chemins de fer de l'Etat belge, où elles furent répertoriées sous le type 99. Elles n'y restèrent pas longtemps, car furent radiées entre 1928 et 1934. Un de ces exemplaires termina toutefois sa carrière au charbonnage de Zwartberg (dans le Limbourg). Le modèle Fleischmann est particulièrement bien détaillé, avec un embiellage très finement reproduit (réf. 709202).



MÄRKLIN Une BR 53

En tant que modèle spécial annoncé à la Foire aux Jouets 2011 de Nuremberg, Märklin a annoncé la sortie du modèle de la BR 53, un type de loco qui ne vit jamais le jour. Il devait s'agir de la plus grande locomotive à vapeur allemande, mais suite aux faits de guerre, ce projet n'a jamais abouti. Cette lourde locomotive pour trains de marchandises destinée à la Deutsche Reichsbahn a toutefois été reproduite par Märklin, en livrée d'hiver (réf. 37024). Ce modèle porte le matricule 530010 et est uniquement proposé en version digitale, pourvu de nombreuses fonctions sonores. Il est livré sur un socle en bois.



TRIX

Des wagons-vélos ÖBB

En Autriche, des vieux wagons de marchandises ont été transformés pour le transport de vélos. Ils ont reçu une nouvelle livrée marquante rouge et blanche, avec le logo d'un vélo et celui des ÖBB. Ces wagons du type 'Gbkks-vx' n'ont qu'une seule porte sur chaque face pour le chargement des vélos. Ces wagons ont été annoncés par Trix en 2008 mais ne sont disponibles que depuis peu en Belgique. Ils sont proposés par sets de deux, séparément emballés (réf. 24526).



ROCO Un fermé SNCB

Roco a sorti récemment un second ancien wagon fermé: il est plus court que le modèle précédent (visible à gauche) et porte le matricule 257653. Sa livrée verte et son matricule le situent avant la renumérotation générale survenue en 1956 (réf. 66886).



MARKLIN

Une Alco PA-1 'Blue Bird'

A l'occasion du 50ème anniversaire des modèles US reproduits par Märklin, un tirage de 1.999 pièces de la lourde locomotive Diesel Alco du type PA-1 a été réalisé pour le monde entier, ce modèle étant proposé de concert avec six voitures aérodynamiques de la compagnie ferroviaire américaine Wabash. Ce train a roulé au cours des années '50 sous le nom de 'Blue Bird' entre Chicago et St. Louis. Ce set est dans un emballage rétro bleu clair. La loco est pourvue d'un décodeur mfx et de fonctions 'sons' étendues. Toutes les voitures sont pourvues d'un éclairage intérieur, la dernière portant un feu rouge de fin de convoi. Elles sont alimentées électriquement via l'attelage de la loco, conducteur de courant.



BRAWA

Une BR 06 de la DRG

Brawa a entretemps conquis sa place parmi les grands fabricants de trains miniatures. Elle l'a une nouvelle fois prouvé en sortant sa version de l'impressionnante loco à vapeur BR 06 de la DRG, qui fut livrée par Krupp (à Essen) en 1939 en livrée noire et rouge de l'époque. Ce modèle est principalement composé de métal. L'abri du machiniste est entièrement aménagé, avec les

figurines du mécanicien et du chauffeur. La loco et son tender sont reliés par un attelage court. Les roues ont de très fins rayons en métal. L'embellage est très détaillé. Les qualités de roulement de ce modèle sont bonnes. Datant de l'époque II, ce modèle est disponible tant pour 2 que 3 rails et est équipé d'un décodeur 'sons' réaliste et d'un générateur de fumées.



MÄRKLIN Innofreight

Märklin produit pas moins de trois sets différents de wagons-conteneurs chargés de conteneurs de la firme autrichienne Innofreight. Ce set de deux wagons à quatre essieux du type 'Sgns 691' de la DBAG est pourvu de quatre conteneurs amovibles WoodTainer XS de 23 m³, avec couvercle (réf. 47076). Ce modèle datant de l'époque VI présente un plancher à claire-voie en métal et existe depuis un certain temps déjà chez Märklin. Les conteneurs sont nouveaux et présentent un couvercle amovible. Ils sont pourvus en partie basse de quatre pines de fixation grâce auxquelles leur positionnement peut être réalisé sur le wagon. Ce set ne sera proposé qu'une seule fois, en 2011.



LILIPUT

Un 'Lgnss' des CFF

Pour le transport de messageries, la Poste Suisse utilise des wagons porte-conteneurs spéciaux à deux essieux du type 'Lgnss' chargés de ses propres conteneurs postaux. Liliput sort deux sets différents composés de deux wagons 'Lgnss' de la firme AAE Cargo AG chargés de quatre conteneurs de 20 pieds (réf. 240037 et 240038). Ces conteneurs sont très bien reproduits, chaque conteneur portant un matricule différent et marqué des trois langues nationales en Suisse.

MARKLIN

Des 'Sgns 691' DBAG

En tant que série unique, nous avons trouvé chez Märklin un set de deux wagons-conteneurs à quatre essieux du type 'Sgns 691' de la Deutsche Bahn AG en livrée rouge actuelle. Chaque wagon est chargé de trois conteneurs nouvellement conçus du type 'WoodTainer

XXL' de la firme autrichienne Innofreight. Ces modèles sont en métal, ce qui leur procure une masse suffisante pour circuler sans chargement de conteneurs. Ce set est complété par un chargeur à roues Caterpillar 966G pour le chargement de conteneurs.





MAKETTE

Un set de 3 wagons de coke du type 'MH' SNCF

L'époque où tous les wagons d'une rame homogène portaient le même matricule semble bien révolue: de plus en plus de fabricants sortent désormais régulièrement des petites séries de wagons existants, mais renumérotés. C'est aussi le cas de la firme allemande Makette, qui sort deux nouveaux sets du wagon pour le transport de coke (du type 'MH' de la SNCF), sorti précédemment. Le 1er set (réf. 4794) date de l'époque III, le second portant des marquages correspondant à l'époque IV. Vu que ces wagons ne circulaient pratiquement qu'en rames homogènes, on peut comprendre qu'ils soient proposés en sets de

trois pièces, d'autant que le prix conseillé d'un de ces sets est de 75 euros, un prix convenable. Tous les wagons ont été réalisés sur base d'exemplaires existants. Le wagon 'MH' auto-déchargeant de Makette est pourvu d'un châssis en métal et d'une caisse en plastique. Contrairement aux premiers exemplaires, ces wagons sont désormais peints en gris mat et complètement marqués. Les mains courantes sur les faces d'about sont en métal. Ces modèles sont pourvus d'un mécanisme pour circuler à tampons joints et de coupleurs d'attelage standard, à boucle.



FLEISCHMANN

Un 'Gs' SNCF Europ en N

Depuis que Fleischmann et Roco font partie du même groupe, la plupart des nouveautés Fleischmann sont à l'échelle N. Voici un wagon fermé 'Europ' du type 'Gs', utilisable de façon universelle à l'époque III, en version SNCF. Ce modèle est très joliment gravé et présente des portes coulissantes déplaçables. Il est entièrement réalisé en plastique et pourvu d'un mécanisme pour circuler à tampons joints et d'attelages standard à l'échelle N (réf. 833002).



ROCO

Un wagon à ranchers CFF

Une nouveauté chez Roco: cette version d'un wagon à deux essieux suisse du type 'Ks' des CFF en livrée gris clair avec deux véhicules militaires, un véhicule de transport du type 'Pinzgauer' et un véhicule blindé M113 (réf. 67240). Le wagon est pourvu de haussertes droites qui en réalité, peuvent être rabattues pour le chargement de véhicules.

MARKLIN

Une 'Am 842' des CFF

Après une période calme de quelques années, Märklin sort à nouveau une série de la loco de manœuvres suisse Am 842. Cette locomotive diesel-hydraulique est une G1000 BB de Vossloh qui est notamment utilisée en Autriche: cette version autrichienne a servi de base pour obtenir ce modèle en version CFF. Datant de l'époque V, ce modèle est en métal, est pourvu



d'un moteur de la dernière génération à volant d'inertie et d'un décodeur mfx qui, contrairement à la version sortie en 2006, n'est plus visible dans la cabine de conduite. Tous les essieux sont moteurs. Les phares peuvent être commandés, avec la possibilité de circuler en configuration 'A', simultanément à l'avant et à l'arrière.

KOMBIMODELL

Une 'Maxima' Voith HVLE V

Une nouveauté dans la gamme de KombiModell: la 'Maxima' 40CC de Voith en livrée orange de l'opérateur Havelländische Eisenbahn (HVLE). Cette société privée qui opère aussi aux Pays-Bas dispose de trois locomotives de ce type. Chez HVLE, elles forment le type V490 et sont numérotées de V490.1 à V490.3. KombiModell sort la V490.2, d'abord en analogique (réf. 60030) et DCC (réf. 60031), ensuite en version AC sonorisée.



CTH-101
Kleine Houwe met stal HO
Petite Ferme et étable HO

www.C-tracccs.be
—
Lesergeschieden
—
Decoupé au laser
Fabriqué par / gemaakt door C-tracccs
A Colson IT initiative

CTH-005 Treinbolten - Des Traverses
CTH-006 Karrewiel - Roue de chariot
CTH-003 Bankje - Banc
CTH-007 Betonpalen - Piquets en beton
CTH-002 Deuren en Vensters - Portes et Fenêtres

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

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

Obeeliks
www.obeeliks.com

OBEELIKS E-SHOP

Trainbook-tique
Keetberglaan 1B
9120 Melsele
T: 0032 (0)3 20 20 169
F: 0032 (0)3 20 20 181
trainbooktiek@thinkmediamagazines.be

Nous vous mettons
sur la **bonne voie**

La boîte de rangement
€13,00
En tant qu'abonné,
vous payez seulement
€10,00

Une farde de collection 'luxe'
€15,00
En tant qu'abonné,
vous payez seulement €12,50

Pour commander: Votre commande sera enregistrée dès réception de votre paiement + € 4,50 de frais de port sur le compte 444-1740121-26 de la Motobooktique, Keetberglaan 1B, 9120 Melsele. N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box' ou 'JCF farde'.

Train Miniature
MENSUEL INDÉPENDANT

Nouvelle adresse éditorial:
Keetberglaan 1B, 9120 Melsele

Tél. +32(0)3 20 20 100
Fax +32(0)3 20 20 181



AUHAGEN

'Baukasten System'

Auhagen présente une série d'éléments sous le label 'Baukasten system'. Cette série s'adresse à tous ceux qui ont un projet et qui ont bien le temps pour le réaliser. Ces éléments proviennent en fait de productions qu'Auhagen a sorties récemment en matière de bâtiments d'usine. Certaines parties de façades sont faites de briques rouge ou jaune ocre, mais il y a aussi des toits, des portes et toutes sortes d'accessoires. S'agissant des briques, il est possible de procéder à des échanges en interne de manière à assembler chaque bâtiment comme on le souhaite. Tous ces éléments s'adaptent à merveille et peuvent être fixés de manière définitive avec de la colle plastique. Les éléments de la série 'Baukasten System' conviennent non seulement aux modélistes, mais sont aussi compatibles avec les nouveaux bâtiments d'usine produits par Auhagen. On peut les utiliser aussi opportunément si l'on possède des bâtiments en semi-relief, à réaliser comme fond de réseau. Chaque paquet comporte une notice de mode d'emploi bien détaillée.



NOCH

La gare d'Erbach

Noch, qui produit des boîtes de construction de pièces découpées au laser vous permettant de construire tout un village en H0, annonce comme nouveauté la gare d'Erbach. La technologie utilisée s'appelle 'laser-cut plus' et le matériau est un solide carton en couleurs. L'avantage de cette technique au laser est que le bâtiment est déjà en grande partie plié et collé. Les parties latérales des murs sont découpées en coins formant des angles de

45°, de manière à ce qu'on ne voie pas le moindre recoin disgracieux. Quant au toit, il est gravé en fonction de cette même technique au laser. Les tuyaux d'écoulement sont en matière synthétique. Pour le montage, il suffit de se munir de ciseaux, d'un petit couteau (cutter) et de colle. Le set s'accompagne d'un tube de colle approprié pour le collage de carton et de matière synthétique.



BUSCH

Un pont en O

Ce pont de bois de la marque Busch est à l'échelle O. Réalisé en bois et en carton découpé au laser, il est destiné à agrémenter vos paysages. Il n'est pas possible de se tromper dans le montage si on suit bien la notice livrée avec le produit. Un sachet séparé contient des pierres à utiliser pour les fondations, qui viennent soutenir les deux extrémités du pont. Lorsqu'il sera terminé, celui-ci aura une longueur de 190 mm pour une largeur de 55 mm.



Un transfo WLV

A l'heure où beaucoup de modélistes sont passés à la conduite digitale de leur réseau modèle, on a un peu tendance à oublier qu'ils sont tout aussi nombreux les modélistes qui commandent encore leurs trains de manière beaucoup plus classique, c'est-à-dire à l'aide d'un simple transformateur. La marque allemande WLV fabrique encore ce type de transfos avec interrupteur rotatif et position centrale 'zéro'. Ces transfos 'rétro' sont disponibles en deux formats différents: le transfo lourd avec une puissance en courant continu de 17 VA et un transfo plus petit à puissance en courant continu de 7 VA. Les deux transfos ont également une sortie pour courant alternatif de 14 V (7 VA). C'est 'Mod. Graph' qui assure la distribution de ces transformateurs en Belgique.



PAPER TRADE Une cabine de signalisation en carton

Paper Trade vient de sortir un set de montage d'une cabine de signalisation 'C' en carton, à l'échelle 1/87e. La véritable cabine a été opérationnelle à Utrecht CS de 1892 à 1974. Il ne vous en coûtera que 10 pour vous faire vivre quelques heures de plaisir à assembler délicatement ce modèle réduit. Vous pouvez vous le procurer sur le site web du fabricant: www.zeistmodelbouwplaten.nl.

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

Texte & photos: GVM

(Sauf mention contraire dans les nouveautés à l'échelle H0)





BUSCH

La Mercedes 'E' cabrio

Alors que cela fait déjà un petit moment qu'elle est sur le marché, la nouvelle Mercedes Classe E cabrio de Busch n'avait toujours pas eu les honneurs de cette rubrique. Voici donc le cabriolet quatre places pour lequel Mercedes a opté pour un toit rabattable en tissu, la partie arrière du vé-

hicule adoptant ainsi un look proche de la précédente version de 'coupé Mercedes'. Le rendu des détails de cette miniature de Busch est parfait. Une maigre consolation évidemment pour celui qui ne peut que rêver du véritable modèle... (Réf. 41678).



MAKETTE

Une Citroën DS 'Mille pattes'

Martin Klingner est un véritable francophile: non content d'avoir lancé sa gamme de fourgonnettes françaises, il est aussi l'initiateur de la série 'Collec'Cit', une série de modèles réduits exclusifs Citroën en résine et entièrement montés. C'est que Martin a le nez fin pour dénicher les modèles particuliers de Citroën, comme cette DS 'Mille pattes' que l'on doit à Michelin. Celui-ci l'avait construit sur base d'une DS break pour ses tests de pneumatiques. Ce véhicule était pourvu de dix pneus de voiture familiale et d'un pneu de camion logé en son milieu qui, grâce à la suspension hydraulique du véhicule, entrait en contact ou non avec la route. Doté de deux moteurs V8 Chevrolet, ce véhicule pouvait atteindre une vitesse de pointe de 180 km/h. On n'en construisit qu'un seul et unique exemplaire, ce qui fait de ce modèle un 'collector' que s'arracheront les inconditionnels de Citroën et autres collectionneurs... (réf. 8003).



BREKINA

Une Ford 26 M

Le modèle-phare de la Taunus 26M vient compléter aujourd'hui la gamme des Ford Taunus qui était déjà au catalogue Brekina. Ce modèle Taunus est un haut de gamme, datant de 1969. Il était équipé d'un tout nouveau moteur de 2,6

litres V6 de 125 ch. La 26M avait un design propre typé, grâce à ses doubles phares et à une grille horizontale, plus fine. Le toit en vinyle noir était standard. En 1972, la Ford Granada prit le relais de cette 26M. (réf.19440-41-42)



BREKINA

Une Fiat 600 'Multipla'

La Fiat 600 'Multipla' n'est pas peu fière d'avoir été le tout premier monovolume sur le marché. Comme il n'était pas possible de réaliser une version camionnette du modèle 1955 de la Fiat 600 en raison de l'emplacement de son moteur à l'arrière, Dante Giacoso, brillant ingénieur chez Fiat s'il en est, avait imaginé une version supérieure de la 600 où le siège du conducteur était situé au-dessus de l'axe médian. Cette modification donna lieu à un habitacle plus important pour les passagers, lequel a aussi été rendu plus flexible grâce à l'utilisation de sièges séparés escamo-

tables. On disposait ainsi de six sièges, qu'il suffisait de rabattre pour obtenir un grand espace utilisable pour les chargements. La nouvelle 600 était aussi plus polyvalente qu'une simple camionnette, d'où son nom: 'Multipla'. La Fiat 600 Multipla fut produite de 1957 à 1966, atteignant la barre des 130.000 unités. Le véhicule était non seulement fort prisé des familles nombreuses, mais avait aussi la cote auprès des institutions officielles en Italie. Le modèle réduit de Brekina est disponible en bleu, en gris souris et en ivoire (réf. 22450).



STARMADA

Une Mercedes 180 de la Croix Rouge allemande

Starmada présente un dérivé de la camionnette Mercedes 180 comportant un vitrage arrière blindé, comme c'était le cas pour les véhicules de la Croix Rouge en Allemagne. Elle appartient à la période où les ambulances n'étaient pas encore jaunes ou blanches. Ne serait-il pas opportun de prévoir aussi une version belge pour ce véhicule de la Croix Rouge? Une petite suggestion que nous adressons à l'importateur... (réf. 13454).



STARMADA Un Henschel HS 25 'Camper'

Il fallait s'attendre à la sortie chez Starmada de la version originale du Mercedes L206D, le Henschel HS25. A l'exception de la grille de radiateur, les deux versions sont identiques. Nous avons trouvé la variante 'motor-home' bien amusante... (réf. 13261).

Texte: GVM
Photos: GVM-Brekina





Une série 11 à Blankenberge

Le 3 juin dernier, une locomotive de la série 11 – la 1191 – était pour la 1ère fois l'hôte de la gare de Blankenberge, en tête d'un train touristique. A noter par ailleurs que le bâtiment actuel de la gare cédera la place pour un nouvel édifice. Photo: Stephan Gelaude

Mise en service commercial des 18

Bien que la mise en service commercial des nouvelles locos de la série 18 ait subi un soudain coup d'arrêt suite à un incident grave, un accord a toutefois été conclu entre Siemens (le constructeur de ces locos) et la SNCB. Moyennant des conditions d'utilisation très strictes, leur utilisation en service commercial a quand même débuté le mercredi 6 juillet dernier, par un aller-retour entre Welkenraedt et Ostende.



Le 6 juillet 2011, la 1803 passe à Hansbeke, en tête du train IC 528 Welkenraedt – Ostende, le tout premier parcours commercial assuré par une nouvelle 18. La locomotive normalement titulaire de ce convoi – la 1359 – était toutefois restée au sein de la rame, pour servir d'élément de secours éventuel; elle n'a cependant pas eu à intervenir... Photo: Joris De Mol

La 1102 ARF en service

Entre-temps, le nouvel opérateur ferroviaire ARF (Antwerp Rail Feeding) a mis sa 2ème locomotive en service: il s'agit également d'une G2000 Vossloh, qui porte le matricule 1102. Contrairement à ce que la dénomination de cet opérateur pourrait faire croire, il n'est pas seulement actif dans la région anversoise; Willy Peyskens a rencontré la 1102 le 26 juillet à Gand-Maritime, en attente de son convoi à destination d'Essen... (Photo: ARF)



Recension: GVM



Les voitures M6 de ClassiX

LES VOITURES À DEUX NIVEAUX DE DERNIÈRE GÉNÉRATION – LES M6 DE LA SNCB – ROULENT DEPUIS UNE DIZAINE D'ANNÉES DÉJÀ SUR LE RÉSEAU BELGE. ELLES RÉPONDENT BIEN AUX ATTENTES D'UN OPÉRATEUR MODERNE DE TRANSPORT : ELLES SONT À LA FOIS CONFORTABLES ET CAPACITAIRES. DES MODÈLES RÉDUITS DE CE TYPE DE VOITURES NE POUVAIENT DONC MANQUER SUR NOS RÉSEAUX MODÈLES: CLASSIX A COMBLÉ CETTE LACUNE EN PRODUISANT CES VOITURES M6 EN MODÈLES RÉDUITS, QUE NOUS AVONS SOUMIS À UN TEST APPROFONDI.





Un Knokke/Blankenberge en modèle et en réalité. Matériel nécessaire : deux (demi)-rames M6 et deux locos de la série 27 à attelage automatique.

Le modèle réel

Après de nombreuses péripéties, la SNCB passa en 1999 une première commande de 210 voitures à deux niveaux (ou 'à double étage') à la firme 'Bombardier Transportation', pour un montant de 210,75 millions d'euros. Cette première commande était constituée de 35 rames, chacune d'entre-elles étant composée d'une voiture A (1ère classe), d'une ABD (voiture 'multifonctions') et de quatre B (2ème classe). Une telle rame offrait 786 places assises, deux rames accouplées offrant donc 1.572 places assises. La voiture 'multifonctions' a spécialement été conçue pour les moins valides, avec une porte d'accès plus large et à hauteur de quai. Quelques places assises sont sous forme de strapontins, ce qui a permis de dégager l'espace pour des fauteuils roulants, des vélos ou des bagages volumineux. Il y a dix ans, ces voitures offraient encore 55 places 'fumeurs' à l'étage : c'était alors les seules places de ce type dans toute une rame. De nos jours, les places 'fumeurs' n'existent plus et le compartiment de 1ère classe 'fumeurs' de cette voiture a été dégradé en 2ème classe. Lors de cette première commande, il n'était pas encore question de voitures-pilotes : la première d'entre-elles n'a été livrée qu'en 2007. Actuellement, les dernières voitures M6 sont en cours de livraison ; l'effectif total de ce type de voitures sera alors de 492 unités.

En comparaison avec les voitures à double étage du type M5, les M6 sont nettement plus confortables. Lors de leur conception, il a manifestement été tenu compte des souhaits du client, l'espace intérieur étant nettement plus important. Suite à leur gabarit plus gé-

Les M6 : une excellente occasion de mettre la 26 de Mehano devant autre chose qu'un train de marchandises...



néreux – il s'agit du gabarit dit 'SNCB', celui des conteneurs de 9 pieds et 6 pouces – des modifications ont dû être réalisées à certains endroits du réseau ferré : la plupart du temps, il a suffi de relever les caténaires pour obtenir la hauteur minimale exigée de 4,74 m entre les rails et les fils de contact. A noter enfin que c'est l'arrivée des voitures M6 qui a permis de retirer du service les anciennes voitures du type M2, qui dataient de 1959-'60.

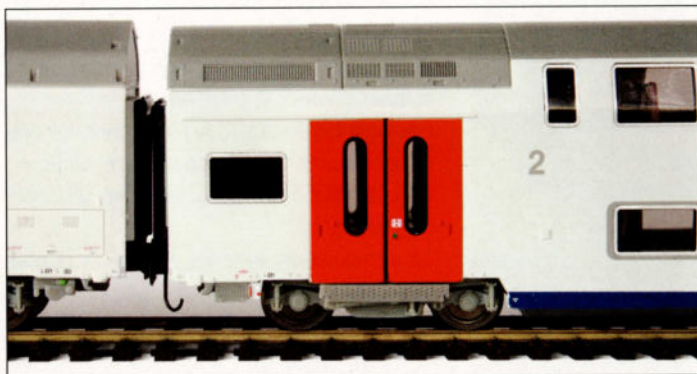
Les compositions

De nombreux trains sont assurés de nos jours avec des voitures M6. Voici les relations qui en bénéficient actuellement: Gand-St-Pierre – Genk, Gand-St-Pierre – Hasselt, Poperinge – Termonde – St-Nicolas, St-Nicolas – Courtrai, Courtrai – Termonde, Roulers – Termonde, La Panne – Landen, Schaerbeek – Mouscron, Liège-Guillemins – Quiévrain, Quévy – Bruxelles-National-Aéroport, Bruxelles-Midi – Namur – Liers, Namur – Dinant, Bruxelles-Midi – Arlon – Luxembourg, Knokke/Blankenberge – Hasselt – Tongres, Anvers-Central –

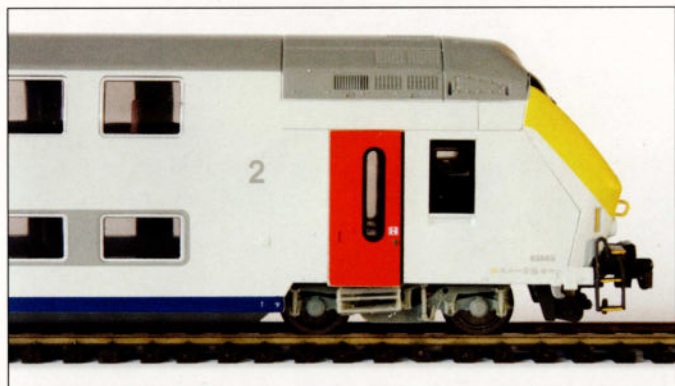
Noorderkempen, Binche – Louvain-la-Neuve, Charleroi-Sud – Bruxelles – Anvers-Central – Essen, Bruxelles-Midi - Turnhout. Certaines de ces relations – comme allant vers ou venant de Knokke et Blankenberge – sont scindées ou fusionnées en cours de route. Ces trains sont alors constitués de deux demi-rames, tractées ou poussées chacune par une locomotive. Leur accouplement se réalise au moyen de coupleurs d'attelage automatiques ; sur les locos de la série 27 ainsi équipées, ces coupleurs ont causé pas mal de soucis au début de leur mise en service... En pousse, les voitures M6 ne peuvent être utilisées qu'avec des locos de la série 27 (avec ou sans coupleurs automatiques), ces dernières ayant toutes été équipées du dispositif de multiplexage ('mux') qui permet leur commande au départ d'une voiture-pilote M6. En traction, les M6 peuvent par contre être remorquées par n'importe quelle série de locomotives, mais en roulement régulier, il n'est prévu que des séries 13 ou 20 (vers Arlon et Luxembourg) et des 26, ces dernières intervenant sur les trains en

M6 de la relation Binche – Louvain-la-Neuve, à raison d'une loco à chaque extrémité de la rame, toutes deux étant en service !

Autre composition particulière, celle que l'on peut rencontrer sur la relation Anvers-Central – Noorderkempen, où la 13 est classée au milieu de la rame, avec une voiture-pilote M6 à chaque extrémité. Cette composition en 'sandwich' est justifiée par le fait que les 13 ne sont pas équipées du dispositif de signalisation ETCS. Certains trains de pointe composés de voitures M6 ont également été remorqués par des locos de la série 16, du temps où ces dernières circulaient encore. Comme cette série existe en modèle réduit, il est donc parfaitement réaliste de reproduire une telle composition. Bien qu'à l'origine, il fut d'abord prévu de circuler avec des rames à la composition fixe de six voitures (ou de deux fois six), la variété est plutôt de mise de nos jours : on peut voir en effet des rames de cinq ou huit voitures, mais aussi de dix, classées comme suit : Bx B B A B BD B B ou B B B B BD A B B Bx ou encore B B A BD B.



Détails de la toiture, des portes et des bogies.



DIMENSIONS

	1/1	1/87	ClassiX
Longueur totale entre tampons	26800 mm	308 mm	309 mm
Hauteur sur rails	4575 mm	52,6 mm	52,9 mm
Largeur	2830 mm	32,5 mm	32,9 mm
Empattement entre bogies	20000 mm	229,9 mm	230 mm
Empattement d'essieux	2500 mm	28,7 mm	28 mm

Le modèle réduit

De concert avec les voitures M4 et différents types d'automotrices, les voitures M6 sont familières du paysage ferroviaire actuel en Belgique. Le tout premier véritable modèle de la jeune firme ClassiX ravira donc de nombreux adeptes des époques V et VI. Ce modèle est-il toutefois au niveau de ce que nous connaissons ces dernières années, tant du point de vue technique que du point de vue optique ? En un mot: oui. Pour obtenir ce résultat, ce fabricant sis à Oedelem s'est associé avec la firme Heris et comme cette dernière en connaît un bout sur la matière...

Dimensions et aspect extérieur

Sur base du tableau comparatif, on peut également voir que ces modèles sont quasi parfaitement à l'échelle. Visuellement aussi, les voitures ClassiX ont un très bel aspect. Il est toujours dangereux de comparer des

teintes, mais nous pouvons considérer que la peinture et les inscriptions de ces voitures sont de grande qualité. Pour permettre au lecteur de se forger sa propre opinion, nous avons publié dans cet article quelques photos des voitures réelles et de leurs reproductions.

Après avoir été extraits de leur boîte, ces modèles peuvent parfaitement être utilisés tels quels sur un réseau : les marchepieds et les conduites y sont déjà fixés. Nous conseillons toutefois de fixer les tampons et les marchepieds au moyen d'une petite goutte de colle, car une perte est toujours possible... Une initiative louable : un petit sachet est fourni avec chaque modèle : il contient une belle petite réserve faite d'un coupleur d'attelage fixe et deux à boucles, quatre tampons et toute une série de petites pièces éparses !

Très spécial, et pourtant réaliste : la 13 'en sandwich' dans une rame, encadrée de deux voitures-pilotes : cette 'compo' visible sur la relation Anvers-Central - Noorderkempen a du chien !

Les formes du profil des faces d'about. Les proportions sont correctes. La partie inférieure nécessitera toutefois un peu de patine.

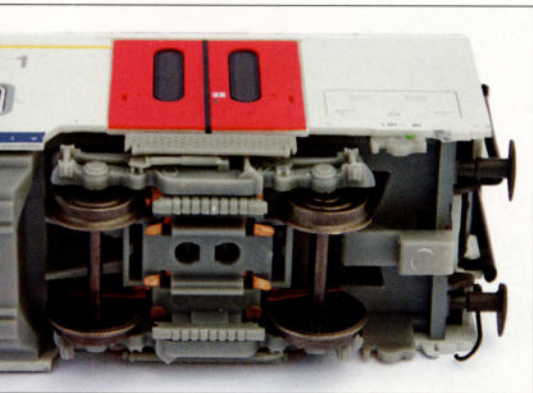
L'aménagement intérieur

L'intérieur d'une voiture M6 est de teinte rose clair. Les sièges sont recouverts d'un tissu gris. L'intérieur du modèle est d'un rose un peu plus foncé qu'en réalité. Les sièges sont colorés dans la masse du plastique, du même ton rose. Les puristes pourront donc donner du pinceau, bien que nous nous posons la question du bien-fondé de cette opération : tout comme en réalité, on voit à peine à travers les vitres teintées et même avec l'éclairage allumé, cette différence de teinte se remarque à peine.

Les qualités de roulement

Nous avons testé une rame de cinq voitures sur diverses voies et sur aiguillages, y compris sur des traîtres voies en S et sur des courbes d'un rayon de courbure minimal de 360 mm, tant en composition tractée que poussée. Dans le mode d'emploi, l'utilisation des coupleurs d'attelage NEM est déconseillée. ClassiX a opté pour la reproduction des modèles d'origine, qui sont imposants : or, ces coupleurs peuvent gêner dans des courbes serrées. Nous avons donc testé différents attelages. Outre les attelages à boucle livrés séparément et les attelages fixes, nos voitures ont été successivement équipées d'attelages Märklin, Fleischmann et Roco. Un résultat impeccable





Le dessous de la caisse, avec prise de courant sur chaque roue.

est obtenu avec les attelages fixes. Ils s'accouplent à tampons joints, sont les moins visibles, fonctionnent parfaitement et sont... gratuits. Il n'y a donc aucune raison pour ne pas les utiliser. Les attelages à boucle fonctionnent également sans problème, mais la distance entre les tampons est alors bien trop grande. De plus, le risque existe qu'une boucle ayant sauté reste accrochée à un tampon, dans une courbe serrée. Si vous ne désirez pas circuler avec des rames fixes et que vous voulez donc remplacer les barres fixes par de véritables attelages, les Roco ou Fleischmann vous donneront satisfaction. Mais pour ce faire, vos voies devront être parfaitement posées! Quant aux attelages Märklin, oubliez-les: ils ne fonctionneront pas parce qu'ils sont situés tout simplement trop haut et que les tampons vont sérieusement les gêner...

Les bogies contiennent des petites pattes qui doivent aider au réalignement du coupleur d'attelage après le passage d'une courbe. Il reste toutefois que ces pattes ont un effet négatif et gênent le débattement maximal. Il est donc préférable de les enlever, comme le préconise d'ailleurs le fabricant lui-même, dans son mode d'emploi complémentaire. Pour les lots suivants de ces voitures, ces petites pattes ne seront sans doute plus montées. Les contacts de prise de courant montés sur toutes les roues sont également un peu ser-



Les marchepieds pour agents de triage, l'attelage automatique et les essuie-glaces sont très filigranes.

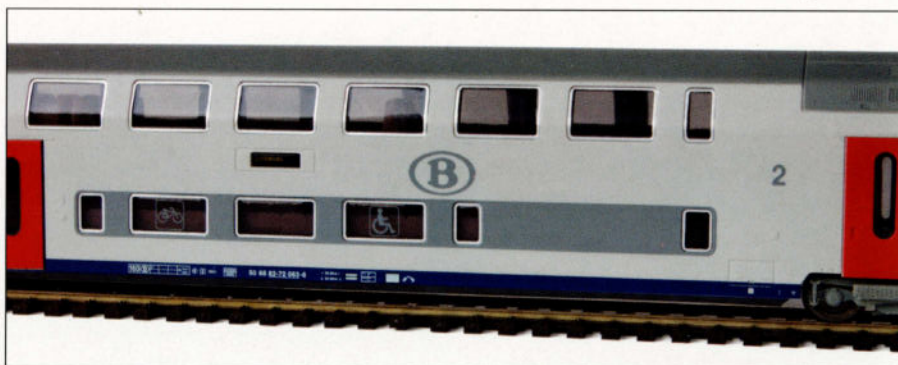
rés, ce qui handicape la marche sur l'erre de ces modèles, sans avoir toutefois avoir d'effets négatifs sur les locos qui ont assuré les tests. Ici aussi, il est conseillé de diminuer la pression de ces contacts sur les roues, ce qui sera fait d'office sur les modèles ultérieurement produits. Hélas, un dispositif d'éclairage intérieur n'est pas encore disponible; nous y reviendrons certainement plus tard.

Et que dire du mode d'emploi: sur une feuille au format A3 triplement pliée, imprimé en couleurs sur du papier brillant, rédigé dans nos trois langues nationales, traitant de l'historique de ces voitures et des caractéristiques techniques des modèles, reprenant une explication claire sur les attelages, sur la

manière d'ouvrir ces voitures et d'y monter l'éclairage intérieur. Et pour clôturer le tout, quelques schémas de composition... Quelle classe!

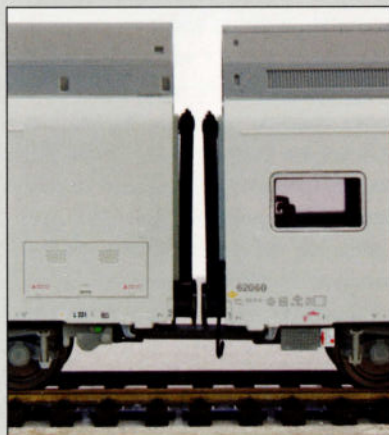
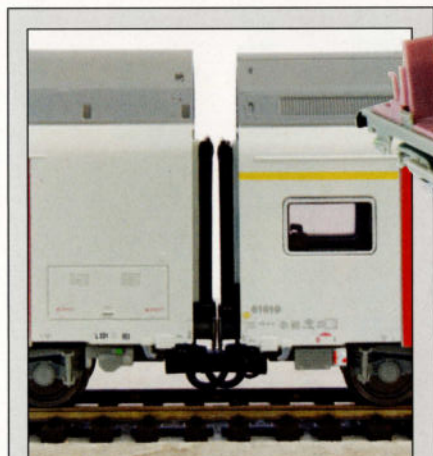
L'emballage et les sets

Ces modèles sont proposés en sets de cinq voitures: une de 1ère classe, une multifonctionnelle et trois de 2ème classe. Grâce à un tel set, un convoi réaliste peut déjà être reproduit. Pour tous les sets disponibles – sauf pour celui du Luxembourg – une des trois voitures de 2ème classe sera une voiture-pilote. Celle qui a servi pour notre test était le dernier prototype en date. Elle présentait une petite erreur de peinture, ce qui ne sera évidemment pas le cas pour la production de série.



La voiture multifonctions est pourvue d'une porte d'accès supplémentaire et propose des places pour chaises roulantes, vélos et bagages volumineux.

L'aménagement intérieur est uniformément rose.



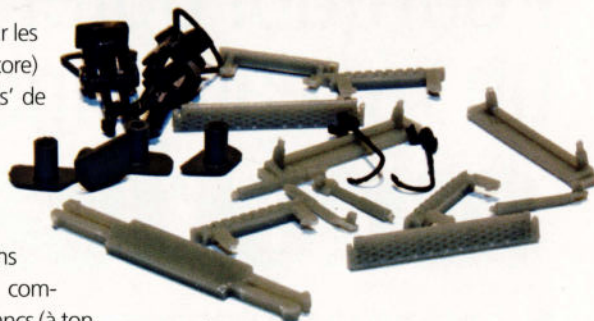
Différents types d'attelage: Roco, Fleischmann, attelage fixe et à boucle.



Par ailleurs, les mains courantes pour les agents de triage n'étaient pas (encore) identiques. Dans les versions '3-rails' de la voiture-pilote, un décodeur est monté de série ; ce dernier peut également être obtenu séparément pour la voiture version '2-rails'. Les différentes fonctions 'éclairage' suivantes peuvent être commandées : 'F0' pour deux phares blancs (à ton chaud), 'F1' pour trois phares blancs, 'F2' pour l'éclairage en cabine, 'F3' pour l'éclairage intérieur (s'il est correctement monté), 'F4' pour deux feux rouges côté 'cabine de conduite' et 'F5' pour deux feux rouges à l'autre extrémité de la voiture.

Les sets contenant une voiture-pilote sont attendus très prochainement. Ceux qui sont déjà disponibles maintenant sont en effet des sets d'extension, qui comportent deux voitures B et une ABD, ou deux voitures M6 (une B et une A temporairement déclassée) et une voiture B.

Le fabricant a choisi de disposer lui-même l'indication électronique de destination sur les flancs de ses modèles. Il s'agit donc de la seule différence entre les sets 'Luxembourg', 'Bruxelles-Midi/Brussel Zuid', 'Charleroi-Sud', 'Blankenberge', 'Tongres' et 'Anvers-Central'. Il n'est pas possible de modifier ces indications.



Chaque modèle est emballé séparément dans une boîte très classique, avec berceau en mousse et couvercle en carton, percé d'une fenêtre. Cinq de ces boîtes forment un set et sont emballées ensemble dans une plus grande boîte, totalement transparente.

En conclusion

Un an et demi après la présentation du projet à Nuremberg, les premiers exemplaires des modèles tant attendus de la voiture M6 sont ainsi disponibles en magasin. Classix a réussi son entrée sur le marché grâce à ce beau modèle, parfaitement à l'échelle et doté d'excellentes qualités de roulement. Nous sommes convaincus que ces modèles sauront contenter les amateurs les plus exigeants.

Texte & photos: Luc Doods





Pourquoi opter pour un réseau d'inspiration américaine?

LES AMATEURS DE MODÉLISME AMÉRICAIN SONT PRÉSENTS DANS TOUS LES PAYS, PREUVE S'IL EN EST PAR LES NOMBREUX RÉSEAUX D'EXPOSITION D'INSPIRATION AMÉRICAINNE QUE L'ON PEUT ADMIRER LORS DE LA PLUPART DES EXPOSITIONS DE MODÉLISME QUI SE TIENNENT... EN EUROPE. EN OUTRE, DES MAGAZINES SPÉCIALISÉS FRANÇAIS, BRITANNIQUES, NÉERLANDAIS OU ALLEMANDS PUBLIENT RÉGULIÈREMENT DES REPORTAGES SUR DES RÉSEAUX MODÈLES AMÉRICAINS.

La question est donc de savoir pourquoi quelqu'un en Europe de l'Ouest choisit un jour de reproduire ces chemins de fer, si loin de chez lui et si différent de ceux qui circulent dans nos contrées. Pour trouver la réponse à cette question, nous avons été la chercher chez quelques adeptes (chevronnés) des réseaux américains, au sein de l'amicale 'Branchlines & Backwoods'.

La plupart des amateurs de trains américains ont manifestement contracté le virus en Amérique du Nord: pour eux en effet, leur zone d'intérêt ne se limite pas seulement aux Etats-Unis d'Amérique, mais s'étend également au Canada et au Mexique. Voir

un train là-bas – et surtout l'entendre – est une expérience en soi: les trains américains sont tout bonnement impressionnants. Voir passer à un passage à niveau cinq énormes locomotives Diesel en tête de centaines de wagons est vraiment une expérience extraordinaire...

Par ailleurs, le continent nord-américain est à ce point étendu et varié du point de vue paysages qu'il est toujours possible d'en découvrir un par lequel on se sentira attiré. Une voie étroite dans un quartier cubain en Floride, des trains de voyageurs entre deux grandes villes sur la côte Ouest des Etats-Unis, des trains kilométriques de conteneurs

1. Le 'New Panca Yard' de l'American Railroad Association de Gand s'étend sur une longueur de pas moins de 13,5 m. La ligne principale sert de voie de parade sur laquelle de longs convois Amtrak, Southern Pacific, Denver & Rio Grande Western et de South Chicago Industrial défilent littéralement devant les spectateurs. Et pourtant, les manœuvres de wagons sur les raccordements industriels constituent le thème principal de ce réseau. C'est la période s'étendant de 1975 à 1979 qui a été retenue et le tout se situerait au sud de Chicago. Les bâtiments les plus imposants ont été confectionnés à la main sur base de photos, au moyen de carton et de styrene.

qui traversent les Montagnes rocheuses, un petit train forestier avec de vieilles Shay, des voies en chaussée dans une ville industrielle, le légendaire 'El Capitan' ou le 'Super Chief' dans le désert: tout y est possible.

Le continent nord-américain offre également une grande variété d'opérateurs ferroviaires, certainement pour celui qui veut situer son réseau aux époques III et IV. Souvent, ces sociétés aux livrées très colorées ont vu le jour après la fusion d'autres sociétés, ce qui a créé de nombreuses nouvelles livrées. Le modélisme américain vous offre aussi la possibilité de fonder votre propre compagnie ferroviaire imaginaire; c'est beaucoup plus



2. Le réseau compact d'inspiration américaine 'First & Alice Street Yard' d'Alain Kap de Brouch (L) a comme thème l'opérateur AT&SF en 1952. Ce site aménagé à la sauce britannique a été conçu par Alain de façon à ce que les manœuvres à y effectuer soient à chaque fois nouvelles. Ce réseau est constitué de trois segments, afin de faciliter son transport.



3. Un réseau en H0 présentant un thème très affirmé est 'Grain & Beer' de l'American Model Railroaders de Luxembourg. Demandez un peu à ses constructeurs si les Américains aiment la bière... Avec ses quatre mètres de long et sa profondeur de 55 cm, ce réseau est visible à de nombreuses expositions.



4. Un sujet très reproduit sur un réseau d'inspiration américaine est le 'trestle' (pont à échafaudage en bois) ; on en rencontre également en Amérique latine. Lutz Kuhl et Bertold Langer se sont inspirés des chemins de fer mexicains et ont construit ce réseau 'Coatepec', très coloré.

rare en Europe, car cela y est souvent considéré avec une certaine condescendance...

Une autre raison peu anecdotique d'opter pour le modélisme américain est le prix de son matériel roulant. Il fut un temps que le matériel d'origine américaine était handicapé par le cours élevé du dollar, mais cette époque est depuis longtemps révolue: grâce à un dollar intéressant, le modélisme américain est bien moins cher que son pendant européen. Et pour la qualité, il n'y a pas de soucis à vous faire: des locomotives Proto 2000, Atlas, Broadway Limited ou encore Athearn Genesis n'ont pas à rougir vis-à-vis de leurs consœurs européennes. Au contraire: les Américains utilisaient depuis longtemps déjà un gros moteur central à volants d'inertie et d'une souplesse sans égale, alors qu'ici en Europe, on en était encore à la transmission par vis sans

fin... Et leurs wagons de marchandises sont de nos jours particulièrement bien détaillés, avec des plateformes et des rambardes en laiton. Certains modèles sont également disponibles en kits à assembler, ce qui permet de maintenir leur prix à un niveau très bas.

Quant à moi, je trouve que la standardisation du petit monde du modélisme américain constitue aussi une incitation pour s'y lancer. Très tôt, des accords ont été passés entre la NMRA (la 'National Model Railroad Association') et l'industrie concernant les normes auxquelles le matériel roulant allait devoir répondre. Heureusement pour eux, les USA ne subissent pas ce dilemme paralysant 'courant continu ou courant alternatif': toutes les volontés vont (plus ou moins) dans la même direction... Les boudins de roues aux normes RP25 y sont généralisés et personne là-bas ne pinaille sur des boudins trop hauts ou trop gros. Et dans le domaine des attelages, le Kadee y est quasi la norme, tout comme dans le domaine du digital, ou le système DCC fait l'unanimité.

Bien plus tôt qu'en Europe continentale, le modélisme ferroviaire aux Etats-Unis et au Canada a évolué pour devenir un hobby pour adultes. Déjà au début des années soixante, des réseaux immenses y étaient construits au sein de clubs, des réseaux sur lesquels la circulation respectait des règles et des horaires précis, sous la gestion d'un régulateur qui veillait à ce tout y roulait comme il le fallait. Via le magazine 'Modelrailroader', des modélistes influents comme John Allen et Linn Westcott ont su influencer les générations suivantes de modélistes et ont posé des jalons importants dans des domaines aussi variés que les décors, l'exploitation ou encore les ambiances.

Vous voyez bien: toutes des raisons suffisantes pour envisager de quitter notre bonne vieille Europe et d'entamer la grande traversée vers les Amériques! Mais attention, car une fois ce pas franchi, très peu en reviennent...

Texte: Guy Van Meroye (remerciements à Erik Block et Evan Daes)
Photos: Gerard Tombroek



Une Shay à trois cylindres en route sur 'The Mill'.



The Mill

La scierie à vapeur

'The Hume Bennett Lumber Co.'

VOUS CONNAISSEZ SANS DOUTE JACQ DAMEN, AVEC SON RÉSEAU 'DREIMUHLENTAL-BAHN'. APRÈS CET EXCEPTIONNEL RÉSEAU MODÈLE, JACQ S'EST LANCÉ UN NOUVEAU DÉFI, OU COMME IL LE DÉCRIT LUI-MÊME, 'EST ALLÉ EXPLORER QUELQUE PEU LE H0'. A CETTE OCCASION, UNE ANCIENNE IDÉE A ÉTÉ REPRIS, À SAVOIR UNE PETITE LIGNE À VOIE ÉTROITE DESSERVANT UNE SCIERIE À BOIS FONCTIONNELLE À L'ÉCHELLE 1/48ÈME (VOIE ON30). APRÈS UN EXAMEN APPROFONDI, IL DÉBUTA EN 2008 AVEC LA CONSTRUCTION DU RÉSEAU 'THE MILL', PRÉSENTÉ POUR LA 1ÈRE FOIS LORS DU 'WARLEY SHOW' EN 2010 ET À 'ON TRAXSI!' EN 2011, OÙ NOUS AVONS EU L'OCCASION DE LE PHOTOGRAPHER. MAIS LAISSONS LA PAROLE À JACQ DAMEN, QUI VA NOUS EXPLIQUER LA GÈNÈSE ET LES COULISSES DE SON NOUVEAU RÉSEAU.



L'atelier est pourvu de tout l'outillage qui est utilisé pour de la construction et l'entretien du matériel sur 'The Mill'.

Depuis un voyage accompli en 1975 en Californie et en Oregon, et plus particulièrement après un passage dans le 'Sequo National Park' et le 'Kings River National Park', l'idée est née en moi de réaliser un réseau modèle situé dans cet environnement. Malgré ces voyages accomplis dans ces régions et la constitution d'une bibliothèque, je n'avais encore aucune idée à l'origine de comment j'allais entamer ce sujet. Comment obtenir de nos jours de l'information ailleurs que sur un forum américain? Les premiers conseils étaient d'acquérir un des kits 'Craftsman', comme celui de la scierie 'Twin Mills' de la série 'Deer Creek' de Sierra West, ou la scierie 'Mac Cabe' de BTS, ou encore les petites scieries FSM. Cela me coûta beaucoup d'énergie pour expliquer que c'était précisément cela que je ne voulais pas, mais que j'étais à la recherche d'informations techniques d'origine, pour me faire une idée précise d'à quoi ressemblait et comment fonctionnait une scierie à la fin du 19ème siècle. Quelles machines y étaient-elles utilisées et comment le travail dans la scierie et l'acheminement des bois y étaient organisés? Sur base des réponses obtenues, il devint clair que de nombreux modélistes avaient une représentation dé-

formée et souvent romantique de l'industrie du bois telle qu'elle existait au début du 20ème siècle et qu'ils ne disposaient que de peu de connaissances sur la véritable façon dont cette industrie fonctionnait. En posant des questions sur le forum, j'entrai en relation avec quelques modélistes qui comprirent enfin ce que je recherchais et qui m'ont beaucoup aidé au moyen de littérature ou de trucs comportant ce type d'informations, comme des catalogues d'usine, des fichiers de photos et surtout, des infos sur des modèles réduits très détaillés.

Via le site web 'Steam in the Woods' (qui n'existe plus de nos jours) et au moyen de quelques revues spécialisées, j'ai pu obtenir une image beaucoup plus réaliste de l'industrie du bois à la fin du 19ème et au début du 20ème siècle que celle qui est décrite dans de nombreux périodiques de modélisme. En outre, j'ai acquis un certain nombre de rééditions de manuels datant de 1913 qui traitaient de l'exploitation et de la transformation du bois, dont 'Logging and Lumber' de Clement Bryant. Et c'était ce que je re-

cherchais, à savoir de l'information fondée et détaillée! D'autres livres comme 'They felled the redwoods' traitant de la 'Sanger en Hume Bennett Lumber Co', 'The whistle blows no more' traitant de la 'Madera Sutterpine Lumber Co', 'Pino Grande' sur la 'Michigan Californian Lumber Co' me mirent au courant de la façon selon laquelle une scierie américaine de la 'High Sierra' fonctionnait dans le temps et comment les gens y étaient confrontés. Finalement, j'avais obtenu suffisamment d'informations et reçu assez de conseils pour pouvoir faire un choix: je décidai donc de réaliser une version adaptée de la scierie 'Hume Bennett Lumber'. Cette scierie se trouvait dans un endroit pittoresque et très isolé dans la High Sierra, raccordée à une voie étroite. Après que ce choix ait été posé, je reçus beaucoup d'informations détaillées concernant cette scierie, dont des copies des plans d'origine du sol de cette scierie, reprenant toutes les scies, les bandes transporteuses et les tables de transfert, ainsi que des dessins de la machinerie et de la chaudière.

Trois concepts

Maintenant que ce choix était fait, la question devenait la suivante: comment transformer cette idée en un réseau modèle facile à assembler lors d'une exposition? La construction à l'échelle 1:48ème apparut rapidement comme étant un véritable défi, avec bien d'autres exigences et solutions qu'à l'échelle H0. Sur base de l'expérience acquise avec 'Dreimuhleentalbahn', une des conditions de base était un assemblage et un démontage plus simple, en vue de faciliter la participation à des expositions. Le câblage et tous les raccords électriques devaient être réduits à un minimum, tandis que la mise à l'horizontale du réseau en salle devait pouvoir se réaliser sans être obligé de se courber ou de s'asseoir sur ses genoux. De plus, tout le réseau devait pouvoir également être assemblé dans mon espace dévolu au hobby. Quelques plans furent alors dessinés pour examiner comment le tout pouvait au mieux être représenté sur quatre modules et une gare fantôme. Après beaucoup de dessins et de gommages successifs, trois concepts valant la peine d'être réalisés se firent jour. Le premier de ces concepts présentait une scierie avec un 'log pond', un 'log dump' et un campement basé sur une photo datant de 1904 prise dans le village de Mumby. Un 'log pond' est un étang artificiel dans lequel les troncs d'arbres sont conservés, tandis que



L'assemblage de la charpente.

le 'log dump' est l'endroit où ces troncs sont trempés. Le concept n° 2 offrait à côté du 'log pond' un espace pour une remise à locomotives et un atelier à wagons. Le 3ème concept comportait une scierie avec 'log pond' et un atelier pour planches découpées et transport y afférent. Le 1er concept cité était celui qui offrait le plus de possibilités et fut développé plus avant avec à l'extrême droite la scierie, à sa gauche le 'log pond' et le 'log dump', plus à gauche encore le campement et à l'extrême gauche, l'atelier.

La construction de la base

La construction de la base et des modules a

été la même pour tous les concepts, seule la réalisation de la partie 'paysage' et la disposition des bâtiments n'étant pas encore clairement définie. Les modules sont constitués de multiplex de bouleau de 12 mm, collés et visés. La paroi arrière, les supports pour la frise et la frise elle-même forment un ensemble, avec le module de base. Ces modules sont maintenus ensemble au moyen de deux tiges et de deux boulons M6. La forme de base du paysage a été créée au moyen de plaques de mousse dure expansée. C'est en novembre 2009 que la construction de la base et des modules a débuté. La superstructure de la scierie, les machines et d'autres détails étaient déjà prêts auparavant, au point qu'il ne suffisait plus que de les disposer sur les modules préparés, à titre d'essai. Le résultat

*La Shay à trois cylindres passe en tête d'une série de 'Disconnect Log Cars' vides sur le 'log pond'.
À droite près de la scierie, on voit l'arc du barrage en béton, qui ferme le lac artificiel.*

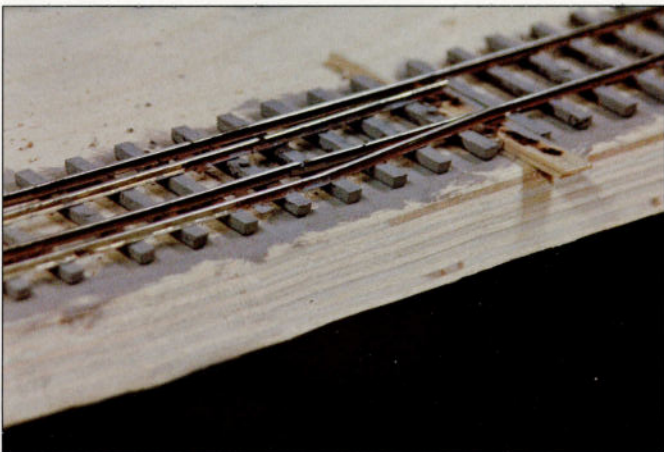




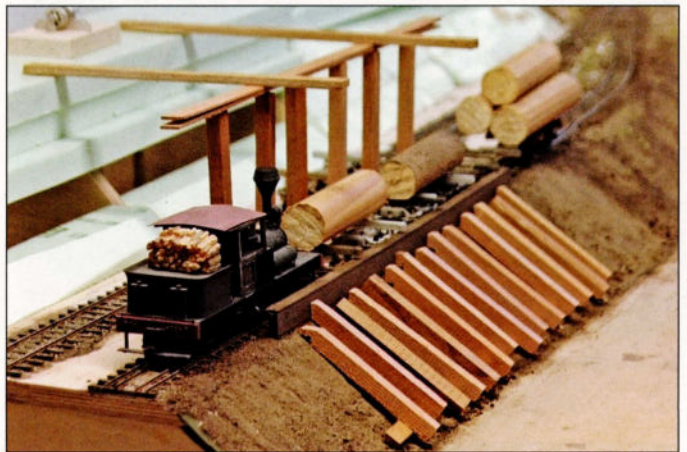
La motorisation des machines-outils, avec ses courroies et ses poulies sous le plancher, la scierie étant au-dessus.



Ce réseau repose sur des trépieds repliables surmontés de courts pieds, réglables en hauteur: il n'est pas nécessaire de ramper ni de se mettre à genoux lors du montage de ce réseau...



La voie mariée et l'aiguillage, près du 'log dump'. La loco roule sur les rails droits (à l'arrière), tandis que les wagons sont sur les rails décentrés vers l'avant.



Cette disposition en test permet de voir comment la loco et les wagons franchissent le 'log dump'.

fut encourageant et les voies en On30 et les aiguillages MicroEngineering purent alors à leur tour être posés dans la partie 'paysage'.

Simultanément, une 'gauntlet track' (une voie mariée) a été disposée à proximité du 'log dump'. A cet endroit, on trouve deux voies parallèles disposées sur les mêmes traverses à 300-400 mm du log dump et parallèles à la voie 'principale'. L'idée est de faire rouler les wagons de bois le long de la balustrade du log dump, pour pouvoir hisser les traverses de bois des wagons au-dessus de la balustrade du log dump. Lors du déchargement des troncs de bois, les traverses des wagons reposent sur la balustrade, de façon à ce qu'ils ne puissent pas se retourner. La loco reste quant à elle sur la voie 'principale', afin que ses cylindres ne viennent pas frotter contre la balustrade.

Après que toutes les voies aient été clouées sur les modules 'paysage', ils sont découpés au moyen d'un disque de 0,75 mm aux rac-

cords entre les modules. Pour les voies de garage disposées sur les modules derrière le réseau, ce sont des voies et aiguillages en code 83 qui ont été utilisés.

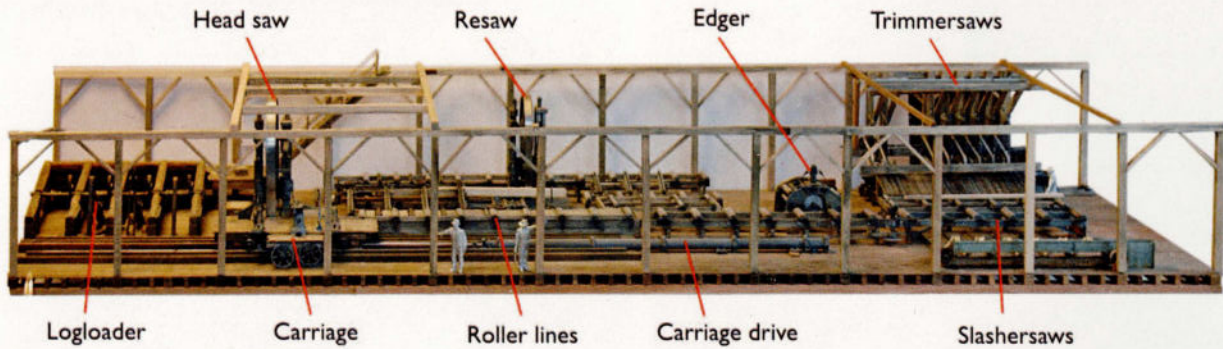
La partie électrique est constituée de trois circuits: un circuit DCC (Digital Command Control), un circuit à 16 V en courant alternatif et un circuit à 12 V en courant continu. Les différents modules sont raccordés au moyen de câbles à trois fils, qui sur les modules, se séparent en trois circuits à deux fils. Tous les aiguillages, le log dump et la grue hydraulique disposés sur les modules 'paysage' sont mus par des servomoteurs alimentés via les circuits DCC et 16 V. Le circuit 12 V sert à l'éclairage et aux moteurs d'aiguillages des voies de garage disposées derrière le réseau. La commande se déroule au moyen d'une centrale Lenz avec un LH90 et sans fil au moyen de deux unités X-pres-snet XPA, grâce auxquelles tout est commandé avec des téléphones DECT. Le réseau est éclairé au moyen de quatre tubes Led,

alimentés par deux transfos 24 V. Toutes les unités de commande, y compris les transfos et les centrales, sont montées dans une armoire sur roulettes.

La scierie

Le bâtiment a été construit en bois, selon des dessins d'origine. Le plancher a d'abord été réalisé au moyen de poutres de 12 x 6" (300 mm x 150), qui sont séparées de 24" (600 mm) l'une de l'autre. Elles sont recouvertes de planches collées de 12 x 2" (300 x 50 mm). Après que les machines et les bandes transporteuses aient été disposées sur le plancher, les orifices nécessaires ont été réalisés, ainsi que les traverses sur lesquelles reposent les rails pour les chariots transbordeurs (les 'carriages'). Quand tout a bien été installé, les éléments de la charpente ont été confectionnés au moyen de poutres de bois de 10 x 10" (250 mm x 250). Bien entendu, tout a été converti au 1/48ème. Les trous de clous ou les nœuds dans le bois ont été évités.

Disposition des machines-outils dans la scierie.



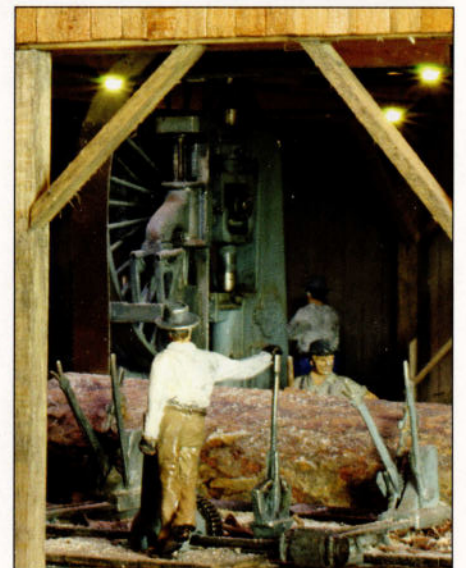
Le 'rollway' et le 'log loader', où la réserve de troncs est prête.



Le 'carriage' (chariot de découpe) avec tronc est tracté le long du 'Head-saw' au moyen du cylindre à vapeur.



Le 'Trimmersaw' au moyen duquel les planches sont découpées à bonne longueur.

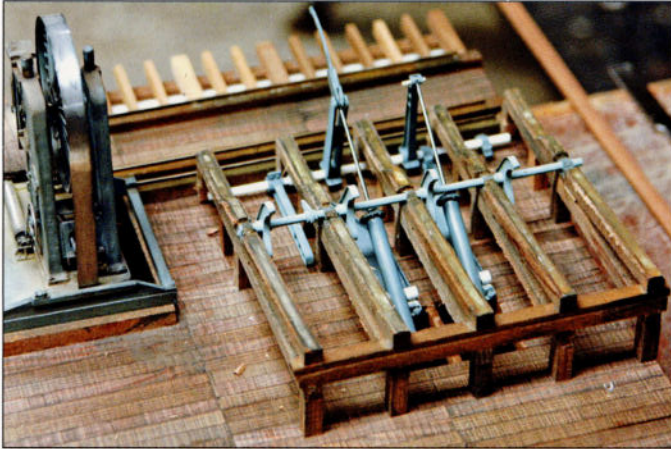


Le chef-scieur examine comment le tronc est découpé en blocs dans le 'Headsaw'.

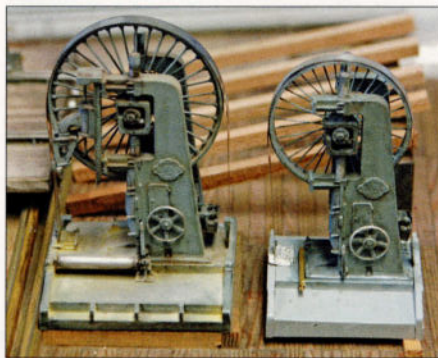
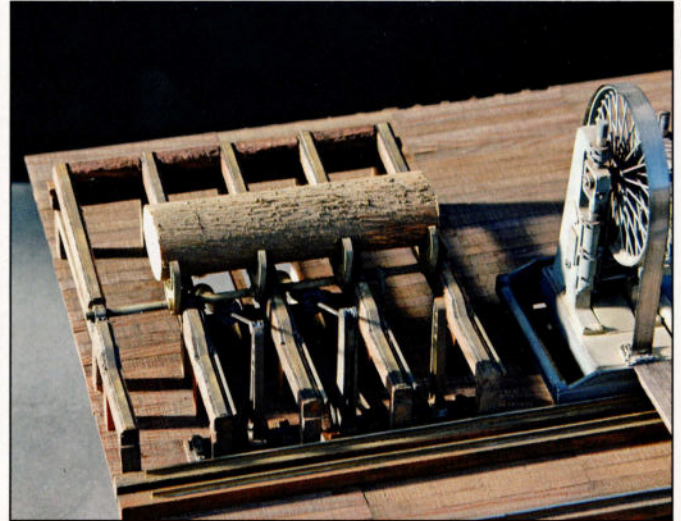
Les façades avant et arrière ont été négligées, de façon à pouvoir voir tout l'intérieur. Le toit a ensuite été assemblé au moyen de poutres, de rails, de cheminées, traverses et d'éléments de fixation pour tôles ondulées. Tout le toit est amovible, ce qui est également le cas des toits des espaces supérieurs.

Les croquis ayant servi de base pour le travail reprenaient la position de toutes les machines, des bandes transporteuses et des tables de transfert. Ce croquis a été redessiné à l'échelle 1/48ème et les mesures manquantes d'un certain nombre de machines ont pu en être dérivées. Les machines suivantes sont utilisées dans cette scierie:

'Logslip kar' – un wagon sur rails au moyen duquel les troncs sont amenés de l'étang à la scierie via la rampe;
'Rollway' – une bande transporteuse en pente raide faite de lourdes poutres sur lesquelles plusieurs troncs peuvent être disposés;
'Log loader/ log turner' – dispose les



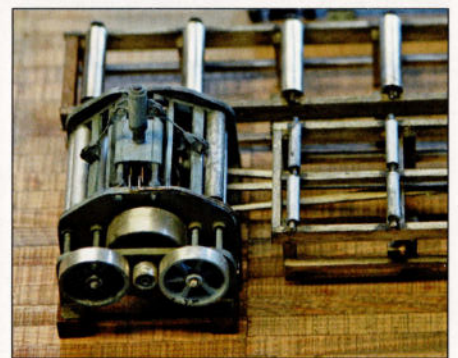
Le rollway pour troncs. Lorsqu'un tronc est nécessaire, les supports sont retournés.



Comparaison entre le 'Headsaw' et le 'Resaw', avec des tiroirs distincts pour la lame de coupe.



Le tronc sur le chariot de découpe (le carriage) peut être exactement disposé grâce aux 'bunks'.



L'edger 'fait maison' présente six scies circulaires au moyen desquelles les planches peuvent être découpées à bonne largeur.

troncs sur le 'carriage' et qui les dispose correctement avant sciage;

'Carriage' (chariot scieur) – un lourd chariot à 4 essieux. Il est mû le long de la scie sur trois rails, au moyen d'un cylindre à vapeur. Ce chariot est pourvu de 'bunks' et d'un mécanisme grâce auquel le tronc peut être placé dans la bonne position;

'Headsaw' – la grande lame découpeuse verticale. Cette lame de 16" (406 mm) repose sur des rouleaux d'un diamètre de 10' (3.048 mm);

'Resaw' – la lame verticale secondaire à bande sur rouleaux de 8' (2.438 mm);

'Edger' – pour découper les planches d'une largeur de 12" (300 mm);

'Cut-off saw' – cette scie est utilisée pour découper à mesures des poutres spéciales (lors de la prise des photos, cette scie n'était pas encore installée);

'Trimmersaw' – scie utilisée pour découper des planches de 12" à bonne longueur;

'Slashersaw' – scie pour découper des chutes de bois en bois de chauffage;

'Live rolls' – bandes transporteuses avec rouleaux d'entraînement (1.200 mm de longueur et d'un diamètre de 300 mm);

'Dead rolls' – bandes transporteuses non

motorisées;

'Transfer tables' – lignes transversales disposées entre les différentes bandes transporteuses.

Les machines

Pour servir de modèle, j'ai envisagé d'acquiescer un 'Craftsman kit', mais après en avoir examiné le contenu et la qualité, j'ai changé d'avis... Ce qui est surprenant est le manque de détails de la scierie et des machines, surtout dans ces kits Craftsman: on n'y trouve pratiquement aucune scie, contrairement au matériel pour les petites voies ferrées, où un choix relativement important en locomotives et en wagons existe, tant à voie normale qu'à voie étroite.

Pour l'aménagement de la scierie en H0, Keystone propose bien un kit assez plaisant, mais incomplet et peu détaillé. A l'échelle 1/48ème, Western Scale propose une lame de scie de 10' et le kit d'un carriage (chariot de sciage), mais ce kit n'est plus en production. SierraWest propose quant à lui une série très détaillée de machines, mais elles ne conviennent que pour des petites scieries. BTS est un set pauvrement détaillé et très cher. La conséquence de tout ce qui précède

est qu'une grande partie de ces machines a du être 'faite maison'...

Le travail du bois

Les troncs de bois d'un diamètre maximal de 2,50 m, d'une longueur allant de 4,80 à 5 m et d'un poids de 12 à 15 tonnes sont extraits de l'eau via la 'logslip' (la rampe) et hissés vers la scierie. Après que le tronc ait été mesuré, il est roulé au moyen d'une chaîne sur le 'rollway', où il est en attente de traitement. Lorsqu'un tronc est nécessaire, des supports sont activés, grâce à quoi le premier tronc se met à rouler, tandis que le suivant est automatiquement arrêté dans sa course. Le tronc à découper est alors fixé sur le chariot de découpe, selon les indications du maître-scieur, au moyen de pinces spéciales. Le tronc passe ensuite à plusieurs reprises le long de la grande lame et après chaque découpe, est retourné ou déplacé au moyen du 'log turner'. Dans cette scierie, deux types de log turners sont utilisés: un grand log turner Simonson et un log turner Hill. Le Simonson et les log loaders sont surtout utilisés le long de la côte Ouest pour les troncs de grande dimension. Le log turner Hill est utilisé quant à lui pour

des troncs qui ont déjà été découpés droits. En modèle réduit, toutes ces machines ont été reproduites sur base de plans et de dessins originaux de construction au moyen de tigettes et de conduites Evergreen en polystyrène et de matériel NBW Grandtline (boulons, écrous et rondelles); elles sont en outre toutes fonctionnelles.

Le 'headsaw' est un modèle en métal blanc d'une lame découpeuse Allis Chalmers, de Western Scale Models. Plusieurs détails de ce modèle ont été modifiés d'après un catalogue Allis Chalmers de l'époque. Le 'carrriage' est une reproduction d'un chariot de découpage de la scierie Hume-Bennett et Pino Grande et a été construit en bois avec des pièces Western Scale. Le 'shotgun', à savoir la motorisation à vapeur avec laquelle le carriage est poussé le long de la lame découpeuse, a également été reproduit selon l'original.

La découpe se réalise selon un tempo tellement rapide que les dents de la lame étaient émoussées après deux à trois heures de travail, eu égard à la dureté du bois. Les lames sont maintenues dans une 'filer's room' disposée au-dessus de la scierie; une grande lame peut être remplacée en dix minutes.

Les parties découpées échouent alors sur une bande transporteuse mue par des rouleaux de 300 mm de diamètre et d'une longueur de 1.200 mm. De là, le bois peut être dirigé vers l'extérieur via une scie raccourcissante, une scie circulaire de 1.200 mm ou via une table de transfert vers le 'resaw' ou le 'edger'. Le 'resaw' découpe des planches de 2" (50 mm) d'épaisseur en blocs de 18 à 24" (457 x 609 mm) et souvent de 48 à 60" (1.219 à 1.524 mm) de longueur. Ce 'resaw' a été reproduit de toutes pièces sur base de photos et de dessins d'origine au moyen de polystyrène et de métal blanc coulé, d'un diamètre correct de 2.438 mm.



La façade avant de la scierie et de la salle des machines n'a pas été montée, avant de permettre de bien voir l'intérieur.



Une Shay à deux cylindres près du 'log dump'.

Les planches d'une épaisseur de 50 mm passent alors vers le 'edger', via des tables de transfert. Le 'edger' est une machine qui compte six scies circulaires, grâce auxquelles les planches sont découpées à la bonne largeur. Comme il n'existe pas de modèles

réduits de ces grands 'edgers', le nôtre a été confectionné sur base de dessins et de photos de catalogue, redessiné à l'échelle 1/48ème et assemblé au moyen de polystyrène, la scie circulaire étant en acier inoxydable gravée.

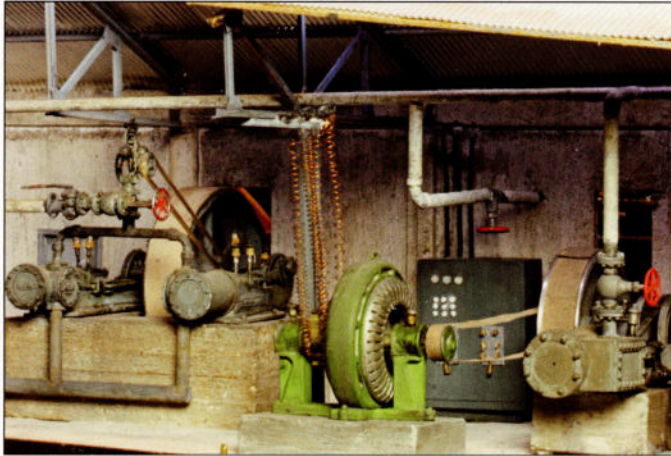
Ensuite, les planches vont vers le 'trimmer', où elles sont découpées à bonne longueur.



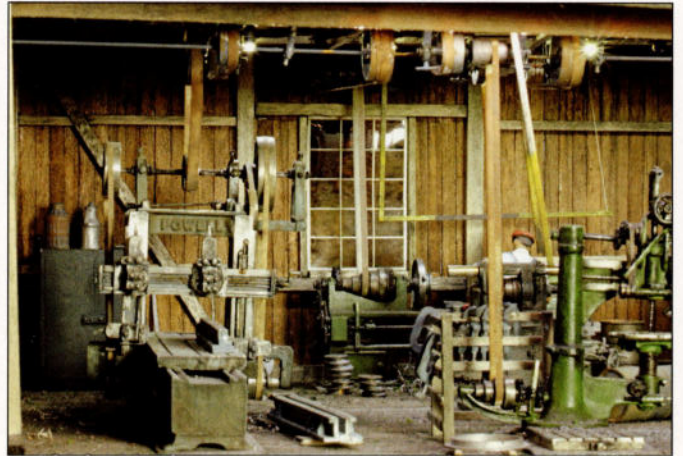
Les troncs sont déchargés des deux premiers 'Skeleton log cars'. On voit bien ici que grâce au 'gauntlet', les wagons circulent plus près du 'log dump' que la loco, et comment les traverses des wagons de bois dépassent de la balustrade du 'log dump'.



Au départ du 'log pond', les troncs d'arbres sont extraits de l'eau via le logslip (la rampe) vers la scierie.



Un regard dans la salle des machines de la scierie.



Tout comme à la scierie, les machines-outils de l'atelier sont mues par des courroies et des poulies.

Il s'agit d'une installation de découpe comptant 8 à 16 scies circulaires. Les lames de 12" sont disposées sur des bras, qui peuvent être réglés individuellement par les scieurs. Les planches y sont découpées en différentes longueurs, les mauvaises parties étant éliminées. Vu le peu de photos existantes, cette machine a également été assemblée sur base de photos existantes, les lames inoxydables de 12" étant reproduites fonctionnellement au moyen de bois.

Les planches découpées à mesure – le produit final – sortent de la scierie vers la 'green chain' où elles sont triées pour le transport. A la scierie Hume-Bennett, le bois découpé grossièrement est acheminé via un ruisseau de 86 km (!) de long vers la raboteuse sise à Sanger. Pour les scieries installées dans la montagne, c'était la manière la plus rapide d'acheminer le bois vers les grandes villes...

Les chutes de bois à la sortie de l'edger, du trimmer ou de la scie 'cut-off' sont transportées au moyen de chaînes transbordeuses vers le 'slasher', une installation qui transforme ces déchets en bois de chauffage destiné à être brûlé dans des fours. Quant à l'énorme quantité de sciure qui sort d'une telle scierie, elle est acheminée via des conduites dans des silos d'entreposage, en vue d'être brûlée dans des fours ou dans des 'wigwam', une installation sous forme de tente indienne supportant une sorte de tamis en son sommet et où la sciure excédentaire peut être brûlée en sécurité.

Toutes les machines et les dispositifs de transport sont actionnés par des machines à vapeur disposées sous le plancher via des courroies, des poulies et des axes de transmission. Pour cette scierie, j'ai calculé la puissance nécessaire – sur base de toutes les données des machines – des transmissions et des rendements. Au total, une puissance de 550 ch. est nécessaire, répartie entre



Depuis la balustrade du 'log dump', une chaîne passe sous les troncs vers la poutre supérieure. Quand le treuil (installé dans le bâtiment entre les arbres) tirera sur la chaîne, le tronc sera basculé du wagon.

trois lignes de force pour lesquelles deux machines Ames Iron Works de 220 ch. et une Corliss de 150 ch. fournissent la force motrice. Ces machines ont été choisies parce que les firmes Western Scale et Crow River Products en proposent des modèles à l'échelle très détaillés, en métal blanc. Ces machines, ainsi que leur génératrice, ont été disposées dans une salle des machines distincte. Elles sont alimentées en vapeur par plusieurs 'fours hollandais'; il s'agit de chaudières à vapeur entourées de briques, spécialement conçues pour brûler la sciure et les chutes de bois. Ces modèles de fours ont été assemblés sur base de dessins détaillés issus de manuels de machines à vapeur.

Autour de la scierie

Pour garantir l'alimentation en troncs de bois, c'est un 'log pond' qui est utilisé. Pour cette scierie, j'ai reproduit une partie du lac et du barrage de la Hume-Bennett Lumber

Company. Il s'agissait du premier barrage construit en béton armé et il existe toujours. Sa construction a été réalisée sous forme de douze arcs de 15 m.

Les troncs sont acheminés par rail et sont jetés dans le lac via un 'log dump' avec bande transporteuse à lourdes poutres. Ce versage se réalise à l'aide d'une chaîne qui passe sous le wagon sur lequel repose les troncs et qui est fixée à la traverse du 'log dump'. Cette chaîne est entraînée au moyen d'un treuil, ce qui fait verser les troncs dans l'eau. Cette façon de décharger les troncs est reproduite de façon fonctionnelle sur le modèle réduit. Une petite trappe disposée à l'endroit de la mise à eau veille à ce que les troncs disparaissent sous le réseau et reviennent au moyen d'un toboggan à l'arrière, où ils sont rassemblés pour être rechargés sur les wagons.

A proximité du 'log pond', il était prévu d'aménager le village de Mumby. Sur le des-



Jacq Damen ne supporte pas un mur nu: cette partie de mur a donc été agrémentée de détails.



Les hommes se reposent quelque peu après la réparation d'un 'donkey' de la 'Willamette Iron Works'.

sin, cela avait l'air crédible, mais lors de la réalisation, un doute surgit. Finalement, il en résulta l'abandon pur et simple de ce village. C'est qu'il est parfaitement impossible de reproduire d'une façon réaliste un village sur une superficie de 60 cm sur 10. L'espace libéré a été converti près de l'atelier en un espace ouvert où les machines servant à la fabrication du bois – comme les 'donkeys' – sont entreposés ou réparés. Les 'donkeys' sont des grands traineaux en bois sur lesquels les chaudières, les machines à vapeur, les treuils et les réservoirs d'eau sont posés; tous ces éléments sont utilisés dans la forêt pour ramener les troncs vers la voie de chemin de fer et pour les hisser sur les wagons. Les donkeys utilisés sur 'The

Mill' sont des modèles CHB et illustrent l'évolution entre la première machine de 1890 jusqu'à celles utilisées en 1920.

La plus petite est une Dolbeer horizontale (appelée du nom de son inventeur) qui traînait les troncs sur le sol au moyen d'un treuil. Le donkey à triple treuil American Hoist est un peu plus grand: grâce à cette machine, les troncs étaient transportés via un câble disposé entre deux hauts arbres. Les plus grosses machines étaient utilisées pour le chargement des troncs sur les wagons; elles étaient construites par la firme Willamette Iron Works. Ces modèles CHB sont reproduits jusque dans les moindres détails. Leur assemblage est un fameux challenge: à titre d'exemple, des trous de

0,3 mm sont nécessaires pour y apposer certaines pièces. Malheureusement, ces modèles ne sont plus disponibles...

L'atelier

Tout à fait à gauche du réseau, un atelier a été bâti pour y abriter les machines habituelles et d'y réaliser les réparations. Il n'existe pas d'exemple pour cet édifice, tout l'atelier étant basé sur des illustrations parues dans des livres datant de 1900 et de photos de constructions typiques et d'aménagements d'atelier. Comme ces entreprises se situent souvent loin du monde habité, elles étaient équipées de machines-outils avec lesquelles toutes les opérations étaient possibles. L'atelier à 'The Mill' est en premier lieu destiné à la construction et à la réparation de wagons de marchandises et

La Climax Three-truck de Bachmann à tender séparé, de Backwoods Miniatures.





Le terrain où il était prévu en première instance d'installer le village est finalement devenu un chantier où les machines pour le déboisement comme les 'donkeys' sont garées et entretenues. Une Shay à deux cylindres passe à l'arrière-plan.



Tout à fait à gauche, le réseau est borné par un atelier réalisé dans les moindres détails.

de 'donkeys'. On y trouve une raboteuse horizontale, un tour de 600 mm, une fraiseuse, une perceuse sur colonne, un banc à double axe capable de traiter des essieux complets, une grue à palan et une grande tréfileuse. On y trouvait également du petit outillage comme une scie, une machine à affûter et une petite foreuse sur colonne. Il s'agit principalement de kits en métal blanc de Western Scale et de CHB. Tous les bancs de travail et les armoires sont de fabrication 'maison' et l'outillage comme les clés en tube est fabriqué séparément. Ces outillages sont des pièces découpées au laser de Vectorcut, une firme aux Etats-Unis. L'ensemble du bâtiment est assemblé entièrement en poutres réalisées à l'échelle et de planchettes, les fenêtres étant en papier imprimé Rusty Stumps découpées au laser, avec de véritables vitres. La toiture est constituée de bandelettes de papier prédécoupé Rusty Stumps.

Le paysage

Le paysage est une tentative de reproduire une rampe sur laquelle la végétation a repris ses droits, après que tous les arbres y aient été coupés, 25 ans plus tôt. Le sol du paysage est constitué de plaques d'isolation dans lesquelles les formes ont été découpées. Les parties visibles des pans rocheux sont constituées de morceaux d'argile découpées à la main et recouvertes de plusieurs couches de peinture fortement diluée. Ensuite, les gros troncs d'arbres sont disposés. Le sol est recouvert de terre de bois rassemblée et tamisée, qui a été réchauffée dans un vieux four, pour tuer les bactéries et la vermine. Cette terre est collée au moyen du mélange bien connu de colle diluée à l'eau et d'un peu de produit pour vaisselle. Dans la terre encore humide, les pierres et les branchettes sont enfoncées, le tout étant figolé avec de la terre supplémentaire. Après que tout ait bien séché,

les rouleaux d'herbe sont déroulés: ils proviennent de Plusmodel, Modelscene et de Reality in Scale. Les arbres à l'arrière-plan sont de fabrication maison, avec des troncs peints en vert foncé faits de bois de balsa et de branches de mastic solide. Ils sont décorés de feuillage ou d'aiguilles Anita Decor. Pour gagner du temps, une partie de la confection des arbres a été réalisée par Grove Den et Anita Decor.

Le matériel roulant

Sur 'The Mill' circule tout le matériel qui a arpenté cette ligne particulière. Dans le domaine du matériel roulant, Bachmann propose un grand assortiment en On30 dont il a été fait usage. En outre, du matériel en kit de fabricants en petites séries et des wagons de marchandises faits 'maison' sont également utilisés. Vous pouvez y rencontrer les locomotives suivantes: une Shay à deux cylindres de Bachmann avec cabine 'faite maison', une Shay à deux cylindres (un kit à assembler en laiton de PSC), une Shay à trois cylindres construite par Bernard Snoodijk, une Climax Two-Truck de Bachmann et une Climax Three-Truck de Bachmann à tender séparé de Backwoods Miniatures.

Le parc des wagons de marchandises est constitué de dix 'Disconnect Log Cars' (des lorries à deux essieux pour le transport de troncs d'arbres) issus de kits en métal blanc Backwoods Miniatures, dix 'Disconnect Log Cars' issus de kits en métal blanc de Model Company et de kits en laiton Echo Mountains Models, cinq 'Skeleton Log Cars' faits maison, cinq wagons plats FWM dont un wagon de lutte contre l'incendie et quatre boxcars (des fermés) ASM. Lorsque cela s'est avéré nécessaire, le matériel a été transformé à l'écartement On30.

En conclusion

Ce projet m'a fait connaître en détails le fonctionnement de l'industrie du bois dans le Nord-Ouest des Etats-Unis d'Amérique. Je désire remercier ici Marc Reusser, Russ Reinberg, Paul Rayner, Don McKinney et bien d'autres encore pour leur aide importante grâce à leurs photos, leurs livres et leurs dessins. Ce fut une extraordinaire expérience et cela m'a procuré des sentiments de fierté et de satisfaction lors de l'exposition de ce réseau au cours du 'Warley Show' en 2010 et d'On TraXS en 2011. Et d'autres expositions devraient suivre, sans aucun doute...

Texte et réseau: Jacq Damen
Photos: Jacq Damen
& Gerard Tombroek



1. La Main Street sur 'Saguaro Junction', avec à son extrémité, le bâtiment de la gare.



Saguaro Junction

Un réseau universel

SAGUARO JUNCTION', LE RÉSEAU MODÈLE DE BART BAKKER D'UTRECHT, VOUS POUVEZ LE RENCONTRER PARTOUT: EN TANT QUE RÉSEAU INDÉPENDANT, COMPLET AVEC SON ARRIÈRE-PLAN ET SA FRISE, COMME MODULE DANS UN RASSEMBLEMENT FREMO, OU ENCORE DANS LE GARAGE DE BART, COMME PARTIE CONSTITUTIVE DE SON GRAND RÉSEAU À DOMICILE.

Bart Bakker habite près du centre d'Utrecht, où il est quasi impossible de garer sa voiture en rue. Heureusement, il dispose d'un garage d'environ 3 m sur 6. Parquer sa voiture n'est

donc pas un problème pour lui. Et outre la place pour son auto, ce garage offre la place suffisante pour y disposer un réseau modèle compact, en forme de 'U' le long des murs.

Et cet élément est peut-être encore plus important que celui de pouvoir abriter une automobile, qui constitue – soit dit en passant – la véritable 'vache à lait' du gouvernement des Pays-Bas...

Bart est membre de l'association Fremo-USA; que son réseau soit d'inspiration américaine n'étonnera donc personne. Dans la revue



1

américaine 'Layout Design Journal' (LDJ-35), il avait déjà rompu une lance afin de concevoir une partie d'un réseau fixe comme partie autonome et amovible et d'équiper cette partie d'interfaces standardisées. Grâce à cette conception, il est ainsi possible de participer à un rassemblement modulaire, ou – comme Bart le fait aussi – de participer à une exposition de modélisme avec cette partie autonome de réseau.

Bart prévoit ces modules d'un ou de plusieurs fiddle yards. Il est ainsi possible d'ajouter une dimension supplémentaire au modélisme ferroviaire, en pouvant circuler ailleurs qu'à domicile, conjointement avec des 'collègues'. Mettant en pratique cette théorie, le réseau 'Saguaro Junction' est donc une partie inté-

grante du réseau en 'U' qui est installé dans son garage.

'Saguaro Junction' est une petite ville imaginaire qui tient son nom du Saguaro, un cactus typique (et protégé) qui pousse dans la région. Ce réseau représente une petite ville qui se situe quelque part dans la région de Benson, en Arizona (USA). L'endroit a perdu de son lustre pendant les vingt-cinq dernières années écoulées, mais un renouveau s'opère. A de nombreux 'miles' à l'ouest de la ville, on trouve un port pour conteneurs et à l'est derrière le désert se trouve une zone industrielle. L'ensemble est devenu une image un peu impressionniste, dont le but est de restituer l'impression d'une ville chaude de l'Arizona.

On y reconnaît la patte d'Henk Wust (vous savez bien: 'Punta Marina', 'Castle Rock', etc.): Henk a en effet prêté son concours à la réalisation du paysage. Il n'avait encore jamais construit un sujet d'inspiration américaine et Bart – en collaboration avec Henk – a voulu montrer qu'un module ne doit pas forcément être atone ou sans style, comme on le voit trop souvent...

Le paysage a été réalisé avec de l'argile et de la colle pour bois, sur une base constituée de mousse isolante. Un des secrets de la construction du paysage chez Henk Wust est qu'il n'entreprend que des toutes petites parties à la fois, et qu'il leur applique une peinture très fortement diluée. Le bâtiment



de la gare est en construction 'maison' intégrale de Bart. Pour ce faire, il s'est inspiré de la gare de Kingman, en Arizona. Après que les photos de cette gare aient été détournées avec Photoshop, ses contours ont été saisis en CorelDraw. A l'aide d'une découpe au laser Fablab, les parois ont été découpées dans une plaque de polystyrène de 2 mm d'épaisseur. Les fenêtres proviennent de l'assortiment Grandt Line.

Le bâtiment de gare et l'hôtel sont amovibles et camouflent la séparation entre les segments. Des petits aimants sont intégrés dans la plaque de base, tandis que dans le module se trouve une vis avec une rondelle. Ces éléments maintiennent tout bien en place, même lorsque le module est renversé.

Les usines

La partie modulaire du réseau est dominée par deux énormes usines. Dans l'usine Polycorn à gauche, on fabrique des emballages en plastique. Le granulat est acheminé au moyen de hoppers (des wagons trémies) et stocké dans des silos. L'usine à droite est une ancienne usine chimique qui a été rachetée par les frères Hammer. Ils ont développé un processus pour fabriquer un film constituant une fine couche de protection et en livrent en grandes quantités à la NASA. L'usine possède son propre TrackMobile (un engin rail-route du type Unimog) afin de manœuvrer les wagons dans le hall de l'usine.

Tout comme le bâtiment de la gare, ces deux usines sont amovibles; elles sont transportées dans une caissette. L'exemplaire illustré est re-

2: La voie court pour une partie si près de la Main Street que lors du passage d'un train, la vaisselle se met à trembler dans les armoires...

3: 'Hammer Coatings' camoufle la dernière partie de l'arc dans les voies. L'usine a été assemblée en scratch-building par Henk Wust.

4: La voie à gauche est utilisée comme voie d'approvisionnement, lors d'une exposition 'en solo'.

5: Le 'TrackMobile' remorque des wagons de Hammer Coatings devant le hall de l'usine.

lativement fragile. Bart en possède deux versions. Une version a été construite par Henk Wust pour sa mise en place à domicile ou lors





de représentations en solo, tandis qu'une version plus robuste est destinée aux rassemblements Fremo, où l'accent est surtout mis sur l'exploitation, et moins sur l'aspect extérieur. Dernier élément et non des moindres: lors de rassemblements Fremo, les visiteurs peuvent mettre leurs mains au-dessus du réseau...

Outre les raccordements d'usine et la boucle destinée à la remise en tête des locomotives, on trouve encore à gauche une voie en cul-de-sac. Lors du montage à domicile, cette voie mène à la région portuaire, à l'ouest de la ville. Lors d'expositions en solo et de rassemblements Fremo, c'est un véritable cul-de-sac. Bart a profité de cette disposition pour créer un entrepôt et créer ainsi une destination supplémentaire sur ce relatif petit réseau. Très réaliste par ailleurs, car aux Etats-Unis, les locomotives sont approvisionnées par camions-

citernes, sur les lignes secondaires. A droite du bâtiment de gare, on trouve un tunnel avec une voie qui disparaît derrière deux modules droits. Lors du montage à domicile, cette voie constitue une liaison avec le jambage droit de ce réseau en forme de 'U'. Lors de rassemblements Fremo, un module de bifurcation remplace alors ce tunnel et est raccordé à une cloison en cul-de-sac de type Fremo. 'Saguaro Junction' devient alors une véritable bifurcation.

Les modules

La partie modulaire du réseau est constituée de quatre bacs identiques Harald Brosch (www.eisenbahn-modulbau.de). Il s'agit de kits à assembler avec des pièces découpées au laser, qui s'ajustent parfaitement. Harald Brosch les fournit en différentes mensurations et avec plusieurs interfaces standardi-

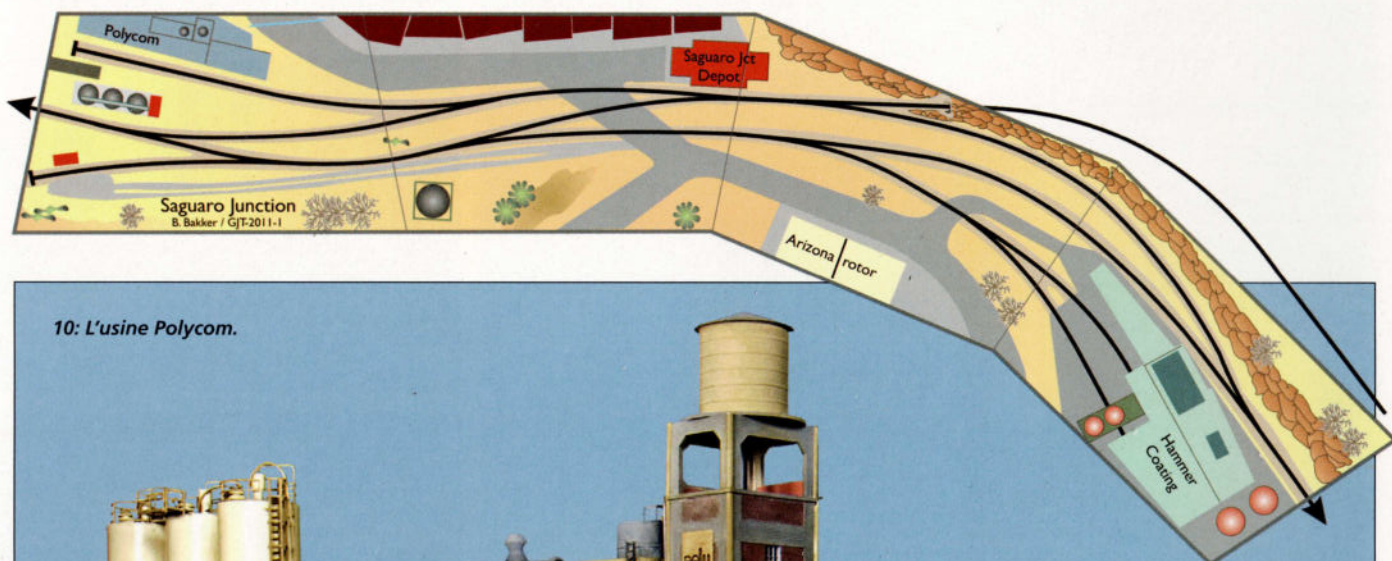


6: Le haut château d'eau à l'avant-plan fonctionne comme une coulisse, grâce à quoi les modules paraissent plus profonds qu'ils ne sont en réalité.

7: Les chiffres sur la façade latérale de l'atelier d'entretien pour hélicoptères 'Arizona Rotor' sont des coordonnées GPS.

8: Derrière le tunnel se trouve une voie de liaison menant au réseau fixe. Lors d'une exposition ou d'un rassemblement Fremo, un fiddle yard ou un module de bifurcation peut y être raccordé.

9: Comme c'est d'usage sur les lignes secondaires aux Etats-Unis, l'approvisionnement des locomotives se réalise au moyen d'un camion-citerne.



10: L'usine Polycom.



sées. Ces pièces sont faciles à assembler au moyen de colle pour bois et quelques vis. Bart a utilisé un module en arc sous forme de trapèze Fremo-USA d'un rayon de 200 cm et selon des angles de 11,25 degrés (qui forment ensemble un angle de 22,5 degrés). Quatre de ces modules forment ensemble exactement un angle de 90 degrés. Bien que

'Saguaro Junction' ne comporte pas d'angle droit (voir dessin), quatre modules identiques peuvent être empilés deux par deux, pour leur transport vers le lieu d'une exposition. Les modules sont supportés par cinq pieds standardisés Fremo-USA. Lors d'une exposition en solo, des plaques d'arrière-plan et la frise peuvent y être fixés au moyen de vis.

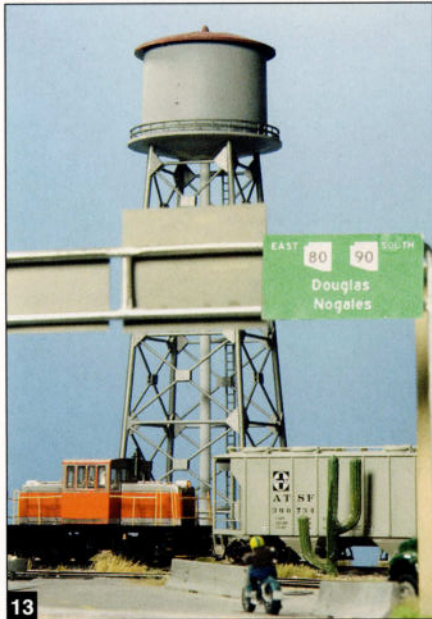
Les voies proviennent de la firme américaine Customtrax www.custmtrax.com). Elles sont très jolies d'aspect, avec leurs rails en maillechort, leurs véritables traverses en bois et leur beau lit de ballast fait de liège. On dirait même que les tirefonds ont été placés à la main. Par contre, les aiguillages n'ont pas plu à Bart, car les pointes de cœur parcourues par



11: Le bâtiment de la gare de 'Saguaro Junction' (à l'extrême droite) réalisé sur base de celui de Kingman (Arizona) est en plaque de polystyrène de 2 mm, découpée au laser.



12: 'Saguaro Junction' fonctionnant comme réseau indépendant, lors de l'expo 'Rail' 2009. L'homme à la commande – à droite – est Derk Huisman, qui a imaginé de nombreuses solutions techniques pour le réseau d'Henk Wust.

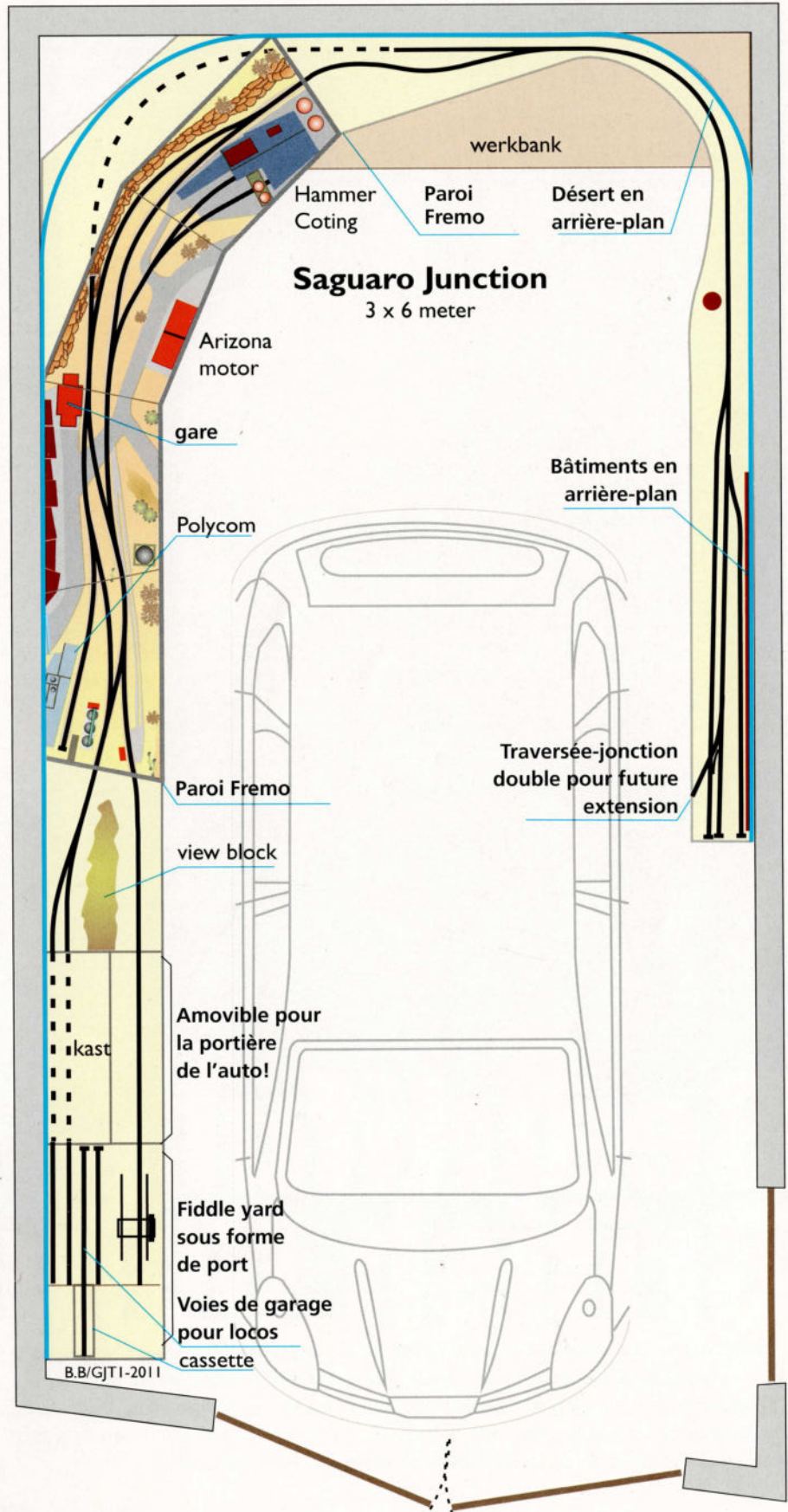


13

13: Une telle photo prise depuis la Main Street n'est réalisable que lors d'un rassemblement Fremo.

des RP25 n'étaient pas assez profondes pour une partie de son matériel roulant, les bouclins de roues roulant ainsi sur ces pointes de cœur. De plus, des courts-circuits survenaient régulièrement dans ces pointes de cœur. Les aiguillages Peco en code 83 n'existaient pas encore, sinon Bart aurait pu remplacer ses aiguillages Customtrax par ces appareils de voie. Toutes les pointes de cœur ont été approfondies au moyen d'un disque de meulage Dremel. A cette occasion, ces pointes de cœur ont été polarisées. Comme le câblage était déjà prêt à ce moment, les moteurs d'aiguillage ont été pourvus d'un micro-interrupteur supplémentaire. Ces aiguillages sont mus par des petits servos, des 'Fluesterantriebe' de MBtronik (www.mbtronik.de). Ils sont réglables avec précision et comme leur nom l'indique, ils sont quasi silencieux.

Comme ce réseau est d'inspiration américaine, tout le matériel roulant est pourvu de coupleurs d'attelage Kadée. Le désaccouplement se réalise au moyen d'aimants permanents: on en trouve dix sur 'Saguaro Junction'. Ils sont amovibles, car lors de rassemblements Fremo, on préfère ne pas voir de tels aimants en voies principales. A chacun de ces aimants est raccordé un micro-interrupteur et une Led à un bout de fibre de verre, le tout intégré dans le ballast, de façon à voir si un point de désaccouplement est activé. Cela ne coûte pratiquement rien, mais c'est très pratique pour les utilisateurs invités !



La disposition du réseau modèle dans le garage. La partie colorée représente les quatre modules Fremo amovibles. Les parties subsistantes (à fond jaune) constituent la partie fixe disposée dans le garage.

Texte & photos: Gerard Tombroek
Remerciements à Bart Bakker





Beautiful British Columbia

C'EST AVEC SON MINI-RÉSEAU 'BEAUTIFUL BRITISH COLUMBIA' QU'EVAN DAES S'EST INSCRIT A NOTRE 2ÈME CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX. PAR MANQUE DE TEMPS, IL NE FUT TOUTEFOIS PAS PRÊT LORS DE LA 'DEADLINE', MAIS IL POURSUIVIT NÉANMOINS SA CONSTRUCTION. DEPUIS LORS, EVAN A PARTICIPÉ À PLUSIEURS EXPOSITIONS EN BELGIQUE ET À L'ÉTRANGER AVEC SON RÉSEAU, ET IL ÉTAIT DONC DEVENU GRAND TEMPS DE VOUS PRÉSENTER CE MINI-RÉSEAU 'HORS CATÉGORIE'...

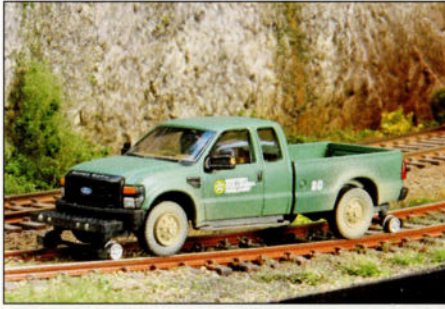
La genèse du projet

Il y a quelques années, Evan reçut d'un de ses bons amis un DVD dont le sujet était l'opérateur ferroviaire BC Rail, en Colombie britannique. Amateur des chemins de fer canadiens et américains, Evan allait certainement

apprécier ce DVD. Après qu'il l'ait visionné à plusieurs reprises et recueilli de nombreuses informations sur internet, Evan décida de reproduire cette société en modèle réduit et de se constituer une collection de modèles re-

1: Des tableaux spectaculaires faits de grandes parties rocheuses et de ponts comme illustré ici ne sont pas une rareté le long des voies. Ce pont est une 'fabrication maison' constitué de styrène pour la partie 'métallique', d'un véritable tablier en bois avec voie faite maison et de piles en mousse dure. C'est l'endroit du réseau qu'Evan préfère...

présentant les engins de la British Columbia Rail. Ce ne fut toutefois pas simple de trouver de tels modèles, mais ce n'est pas impossible. En se mettant à rechercher quelque peu sur internet et en visitant des bourses d'échange,



2: Une SD 70M General Electric de la Canadian National vient de déboucher d'un des nombreux tunnels que compte ce réseau. Cette loco est une réalisation MTH et a été patinée et digitalisée par Evan. Remarquez en outre la construction des piles du pont, typique de la région.

Evan a déjà réussi à se constituer une belle collection.

En 2009, il se rendit sur la côte occidentale du Canada, la 'Beautiful British Columbia'. Au cours de ce périple, il visita plusieurs endroits et de nombreuses régions qu'il avait découverts grâce au DVD. Ce furent jusqu'à présent les plus belles vacances qu'Evan ait jamais eu... La nature et les paysages y sont à couper le souffle, le tout en association avec des trains de marchandises spectaculaires! Après l'acquisition de modèles réduits, de



3: Il se passe toujours quelque chose sur ce petit réseau, bien que le paysage ne fasse que 20 cm de profondeur. Voici une Dash 8 40B GE de BC-Rail (un modèle Atlas) longeant un chasse-neige de 'fabrication maison' qui hors période neigeuse, est garé le long de la ligne. Comme le trajet serpente dans un environnement très rocheux, il doit régulièrement être inspecté pour repérer d'éventuelles chutes de pierres: un tel véhicule d'inspection est présent sur une voie de garage. Il s'agit d'un kit de construction 'Riverpoint station', qui a été peint par Evan.

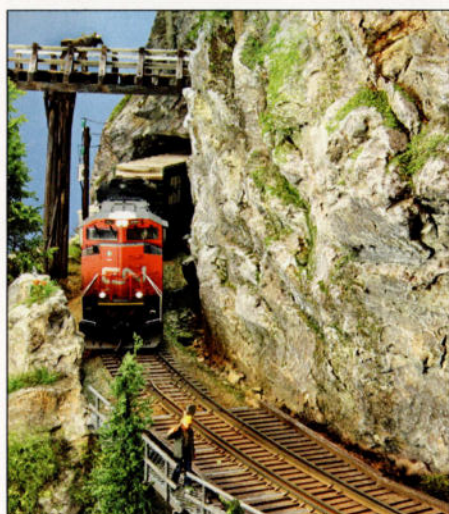
4: Les 'Rocky Mountains' situées en Colombie britannique sont appréciées des randonneurs à sac à dos, des promeneurs et des cavaliers. Pour de plus longs trajets, on trouve des petites 'cabins' pour s'y reposer ou passer la nuit. Cette scène se déroule au-dessus du croisement recouvert où la voie extérieure du cercle croise la voie intérieure.

DVD et de plusieurs livres traitant du sujet, sa décision de construire un réseau fut ainsi rapidement prise.

Le concept du réseau

Une fois la décision prise de construire le réseau, un problème se fit rapidement jour, à savoir l'espace nécessaire pour construire un

grand réseau, ou plutôt le manque d'espace. Ceci obligea Evan à rechercher une solution innovante. Après avoir dessiné longtemps des plans et assemblé les pièces du puzzle, il conçut un réseau circulaire, avec un tracé des voies simple : ce tracé est constitué d'un 'double huit replié'. On obtient ainsi une double voie en forme de cercle intérieur et



5: Une impression de ce petit réseau, lors de l'expo organisée au Casino de Blankenberge. Son constructeur trouvait chouette le fait que les spectateurs suivaient la marche du convoi à pied, le long du réseau...

extérieur. L'originalité de ce tracé est que le cercle intérieur n'est pas visible des spectateurs, car dissimulé par le paysage. Grâce à ce concept, il est possible de faire circuler un train de marchandises de pas moins de quatre mètres sans que sa locomotive ne suive... son dernier wagon. Ce réseau a un diamètre de 160 cm et est constitué de quatre modules, chacun d'entre eux n'ayant qu'une profondeur de 20 cm. Grâce à ces dimensions réduites, le réseau ne dépasse pas la superficie de 0,9 m², ce qui respecte les critères pour participer au Concours de mini-réseaux organisé par TMM. En effet, l'espace libre situé à l'intérieur du cercle ne compte pas pour calculer la superficie du

réseau. Comme déjà dit, Evan s'était inscrit avec ce réseau 'BBB' au 2ème Concours de mini-réseaux, mais ne fut pas prêt lorsque la date limite fut atteinte. Mais les visiteurs de la 5ème Grande Expo de modélisme de Malines purent admirer Evan en 'live', en train d'achever son fameux réseau...

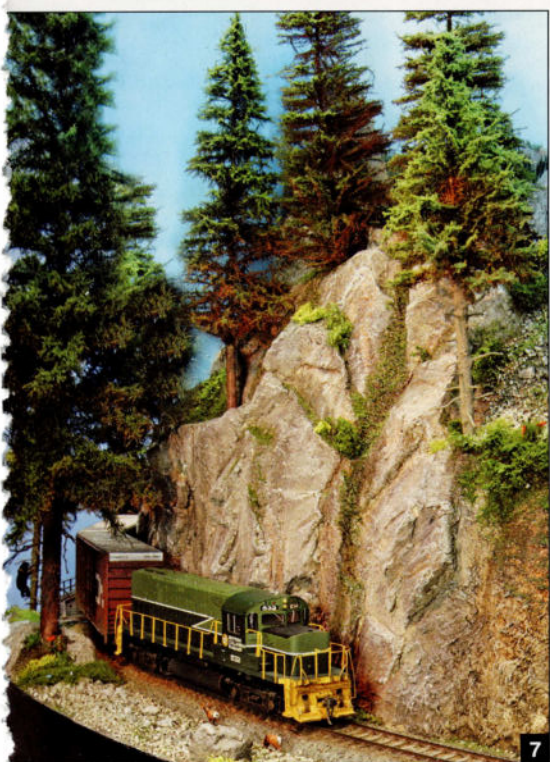
Le paysage

Une fois le concept de son réseau déterminé, Evan put entamer le domaine préféré de son hobby, à savoir la construction du paysage. A

nouveau, les problèmes surgirent, la profondeur du paysage n'étant que de 20 cm. Les massifs rocheux environnants devaient ainsi être assemblés de façon à ce que l'espace libre autour de la voie ne soit pas entamé. La base du paysage est constituée de Styrodur et de treillis métallique, ou de treillis pour cage à poules. Cet assemblage est recouvert de bandelettes d'argile Woodland Scenics, afin d'obtenir une base solide et préformée. Les massifs rocheux et le paysage sont constitués de Sculptamold de la marque Amaco.



6: Cette galerie a été réalisée en carton-plume et en carton d'architecte. De telles galeries protègent en réalité l'infrastructure ferroviaire des avalanches de neige ou des chutes de pierres.



7: Une vieille connaissance sur la voie: il s'agit d'une C420 Alco de BC-Rail (un modèle Atlas) qui roule d'une façon extraordinairement souple et qui est capable de remorquer une rame de quatre mètres sur un tel parcours en courbe. C'est peut-être difficile à croire, mais les immenses arbres poussant près de la voie ne sont pas une exception en réalité, le long des lignes du BC...

Le Sculptamold est un produit sous forme de papier-mâché qui durcit comme de l'argile, mais qui reste plus longtemps modelable.



8: De la faune et de la flore partout! Comme en réalité, les 'Rocky Mountains' regorgent de fleurs et d'animaux sauvages, même très près de la voie. Voici un troupeau de moutons à longues cornes longeant la voie: il s'agit de figurines Preiser. Eric Block les a peintes et a modifié queues et cornes...

Ce produit est beaucoup utilisé par les modélistes ferroviaires américains. La coloration des rochers a été réalisée par des lavis d'eau et de pigments, suivis de brossages à sec à l'acrylique et à la peinture à l'huile. Lorsque les différentes teintes ont été appliquées, le paysage est figolé au moyen de matériel Anita Decor, Woodland Scenics, MiniNatur et même de... Mère Nature, sur base de photos de l'environnement réel.

On retrouve sur ce réseau différents tableaux de paysage. En fait, chaque module est un tableau en lui-même. Entre chaque module, on trouve presque à chaque fois un tunnel. C'est ainsi que l'on voit un train déboucher d'un tunnel pour ensuite disparaître dans un autre. Imaginez-vous cette scène avec un train de quatre mètres de long: c'est pour le

moins spectaculaire, certainement sur une si petite superficie! De plus, l'arrière-plan est recouvert d'une peinture suggestive, qui procure encore plus de profondeur au paysage. Le tout est encore rehaussé par un bon éclairage, constitué de Leds.

Lors de la construction du paysage, Evan a régulièrement reçu la compagnie et l'aide d'Erik Block. Pour Evan, le hobby du modélisme ferroviaire est fait en grande partie de liens d'amitié: ce n'est pas un hobby pour solitaires... En collaboration avec ses amis, Evan espère désormais pouvoir construire un jour un plus grand réseau ayant pour thème 'The British Columbia Railway'...

Texte: Evan Daes, adaptation: GVM
Photos: Gerard Tombroek





Apache Canyon

Une image d'ambiance des chemins de fer américains sur... 1 m²

1: « Il était une fois dans l'Ouest... »: On pourrait presque ressentir la chaleur...!

ALAIN VANDERGETEN, LE 'A' DE PAJ-MODELSPOORGROEP, EST UN DES NOMBREUX MODÉLISTES QUI A ÉTÉ CONTAMINÉ PAR LE VIRUS AMÉRICAIN, LORSQU'IL A LONGÉ LA CÔTE OUEST DES ÉTATS-UNIS. EN ROUTE LE LONG DE LA LÉGENDAIRE 'ROUTE 66' SOUS UN BEAU CIEL BLEU, ÉCRASÉE PAR UN SOLEIL DE PLOMB ET LA CHALEUR, À TRAVERS UN PAYSAGE ARIDE ET AYANT POUR HORIZON LA SILHOUETTE DES CANYONS, IL S'EST ARRÊTÉ SUBITEMENT... DEVANT UN PASSAGE À NIVEAU. AU LOIN, UN KLAXON RETENTIT, LE SON DEVENANT DE PLUS EN PLUS MENAÇANT, TANDIS QUE LE GRONDEMENT S'AMPLIFIAIT ET SUBITEMENT, IL SE TROUVA EN FACE D'UN DE CES FAMEUX TRAINS DE MARCHANDISES D'UNE LONGUEUR... KILOMÉTRIQUE.

Cinq locos en tête, une rame quasi infinie de wagons porte-conteneurs – ces derniers étant empilés sur deux niveaux – et en queue, deux Diesel en pousse, le tout ressemblant à un serpent qui se dandine dans le paysage... Des images à tout jamais gravées dans la mémoire d'Alain et qui l'ont inspiré pour construire un réseau modèle d'inspiration américaine. A ses débuts de modéliste, Alain a dû opter

pour l'échelle N, par manque de place. Ceci lui apprit à confectionner un vaste paysage, même sur une superficie peu étendue. Il lui parut donc logique d'également construire son réseau d'inspiration américaine à cette échelle. Une superficie restreinte et des dimensions réduites constitueraient en outre des atouts lors de participations à des expos, le transport pouvant alors se réaliser avec des moyens limités.

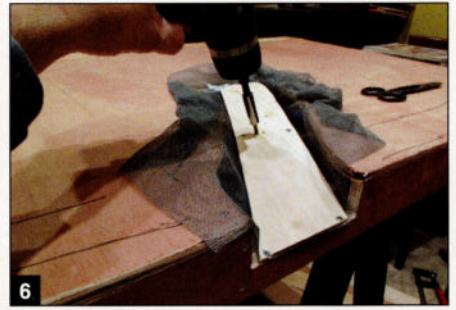
Un avantage supplémentaire du choix de cette échelle de réduction est également la large offre en matériel roulant américain. Ces modèles sont équipés de série d'attelages centraux Micro-Trains, une version améliorée des coupleurs d'attelages Kadee, plus grands. Après différents tests, le choix d'Alain se porta sur des locomotives Diesel des marques Kato et Atlas. Leur belle et fine gravure et leurs excellentes qualités de roulement eurent pour effet de le séduire. Ces locomotives Diesel à l'échelle N sont pourvues d'un double volant d'inertie monté sur un axe moteur continu et équipé d'une transmission à cardans sur deux essieux. Un espace suffisant est en outre prévu pour l'installation d'un décodeur digital à bord de ces modèles. Enfin, leur prix est attractif,



2



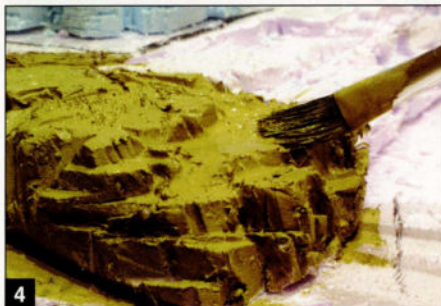
5



6



3



4



7

2: Les plaques de mousse dure sont découpées à bonnes formes au moyen d'un cutter thermique.
3: Après que les formes grossières aient été réalisées, les plaques de mousse dure sont travaillées au cutter pour obtenir un massif rocheux géant.
4: La couche de base de peinture Tamiya XF-60 'dark yellow' est appliquée au petit pinceau.

5: La découpe de l'assiette de la route qui passe sous la voie crée un relief en négatif.

6: Après découpe, l'assiette de la route est posée; on voit le long des berges le fin treillis moustiquaire pour la pose du paysage.

7: Le mélange d'argile et de colle pour bois est appliqué sur la berme.

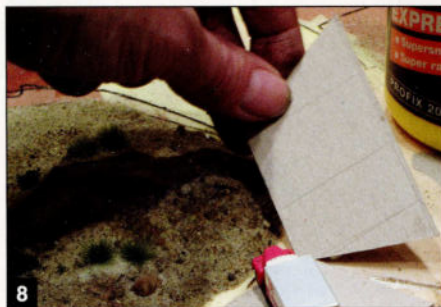
en comparaison avec le prix de modèles européens.

Alain opta pour un projet à petite échelle, pour lequel des matériaux simples ont été utilisés, tout en essayant de rendre l'atmosphère typique du Far West américain. Sur une superficie de 150 cm sur 150, c'est un petit réseau pratique à voie unique qui a été construit, à l'échelle N. Ce réseau est constitué de deux parties, dont seule la partie avant est visible du public. La partie arrière est à considérer en fait comme une gare fantôme. Ces deux

parties sont maintenues ensemble au moyen de serre-joints et reposent sur deux tréteaux métalliques qui peuvent être réglés à une hauteur maximale de 130 cm, la hauteur de vision idéale pour un tel petit réseau d'atmosphère.

Le plan des voies n'est rien de plus qu'un simple ovale ; sur la partie arrière invisible du public, on trouve une voie d'évitement, avec

deux aiguillages. Pour les voies, le choix s'est porté (pour la partie visible) sur de la voie Peco en code 55 N (des voies flexibles de 914 mm de longueur, réf. SL-300F avec une hauteur de profilé de rails de 1,39 mm). Pour la gare fantôme, ce sont des voies et des aiguillages Pico qui ont été choisis, la transition entre les deux types de voies étant réalisée au moyen



8



9

8: La route est collée sur la base.

9: Le canyon a l'air impressionnant !



10: Le train passe ici sur le pont franchissant la route.

de voies extensibles Fleischmann (réf. 9110). En utilisant deux types différents de rails, un problème de hauteur s'est posé lors du raccordement des deux modules. Pour obtenir ces rails au même niveau, des bandes de gomme de caoutchouc Woodland Scenics ont été disposées sous les voies Peco en code 55, sur la partie visible du réseau. Avant le placement de ces voies Peco sur le réseau, elles ont été recouvertes d'un mélange de peinture Tamiya XF-64 'red brown' et XF-69 'Nato Black', à l'aérographe. Après la pose de ces voies sur l'assiette en gomme, ces voies ont été décorées de ballast, ce dernier étant choisi à l'échelle Z par Alain. La pierraille de ballast a été fixée au moyen de colle 'Flex' au moyen d'une fine pipette. Afin d'obtenir un bel écoulement de la colle, le lit de ballast a d'abord été saupoudré avec une solution faite d'eau et de savon. Sur la partie non visible du réseau,

les voies Fleischmann ont été posées sur du triplex de bouleau de 3 mm d'épaisseur. Pour la réalisation des cayons, Alain s'est inspiré par ses nombreuses photos de voyage. Pour les reproduire en modèle réduit, son choix s'est porté sur du matériau d'isolation à mousse dure Styrodur, qui se vend en supermarchés en petites dimensions (122 cm x 61) et en différentes épaisseurs.

Des plaques de mousse de 3 cm d'épaisseur sont très faciles à travailler au moyen d'un cutter thermique Proxxon ou d'un appareil à chaleur similaire. La fixation de ces plaques de mousse est également facile à réaliser, au moyen d'un kit de montage. Les formes grossières des rochers sont découpées une par une dans des plaques de mousse. Ces formes sont ensuite disposées l'une sur l'autre, chaque fois avec des dimensions plus petites, pour res-



11: L'arrière-plan est volontairement resté vague et crée une certaine distance qui procure une profondeur à ce petit réseau.

12: Le petit réseau en cours de construction dans l'atelier d'Alain. L'arrière-plan n'est pas encore fixé.

sembler à un escalier ou à une pyramide tronquée. Après fixation, les côtés grossiers sont travaillés au scalpel, de nombreuses aspérités étant créées le long des sillons et transversalement, afin de reproduire l'érosion naturelle de la pierre. Les roches douces s'érodent plus rapidement que les roches dures, raison des formes irrégulières. Au moyen d'une petite brosse métallique passée légèrement sur les formes, on obtient un ensemble un peu plus plan. Des petits bouts de mousse sont disposés à la base des canyons de façon irrégulière, pour figurer des chutes de blocs de pierre. La teinte de base du canyon est la 'dark yellow' XF-60 de Tamiya, appliquée au petit pinceau.



13: Le réseau est presque prêt; à l'arrière-plan, on peut voir plusieurs voies de garage.



14: Un constructeur fier, à côté de son rêve américain...



Ensuite, du sable de calibre différent est saupoudré sur les parties de rochers qui viennent d'être peintes, afin d'obtenir une surface granuleuse. Ces différents calibres de sable sont obtenus en tamisant simplement du sable pour construction au moyen de différents tamis. Il s'agit d'un travail de patience, mais qui en vaut la peine. On obtient ainsi une reproduction réaliste de la structure du sol d'un désert. Après séchage de la peinture de base, les nuances de teinte – de la peinture XF-57 'Buff' diluée de Tamiya – sont appliquées à l'aérographe. Ici et là, des petites touffes d'herbe (Noch 7130) sont apposées : elles reproduiront à merveille les plantations que l'on trouve dans le désert.

Pour tout de même procurer une certaine profondeur de champ au paysage, c'est la technique du 'relief négatif' qui a été suivie. Le tronçon de route surbaissée a d'abord été découpé à la scie à découpe, après quoi les petites lattes de support nécessaires à la route ont été disposées. Ces dernières ont été réalisées en fin triplex de bouleau de 2 mm. La route proprement dite a été confectionnée

en carton de 2 mm d'épaisseur. Les bouts de carton ont été collés sur la plaque de base et peintes en couleur 'béton' au moyen d'une peinture acrylique. Les joints latéraux et transversaux ont été réalisés au cutter. Des deux côtés de la route surbaissée, des petits bouts de treillis en plastique pour moustiques ont été fixés ; ce treillis sera ultérieurement enduit d'un mélange d'argile et de colle pour bois. Après séchage, on obtient une bonne surface de base qui se prête à être peinte et décorée. Le pont ferroviaire au-dessus de la route est issu du catalogue Kato.

Afin de reproduire l'ambiance des états de l'Arizona et du Nevada, le paysage et le matériel roulant ont été patinés au moyen d'un mélange de teintes 'sable'. L'arrière-plan a été peint en bleu clair, tandis que les contours du restant du paysage ont été reproduits de façon suggestive. Les nuages ont

été obtenus au moyen d'une petite éponge trempée dans un peu de peinture blanche et tamponnée sur le ciel bleu. Des tubes TL d'une teinte adéquate veillent à l'éclairage complet, la température de la lumière reproduisant l'ambiance d'un paysage ensoleillé. Enfin, pour accentuer encore l'ambiance de ce réseau lors d'expositions, de la musique country et western est diffusée en boucle...

Texte : Alain Vandergeten & Patrick

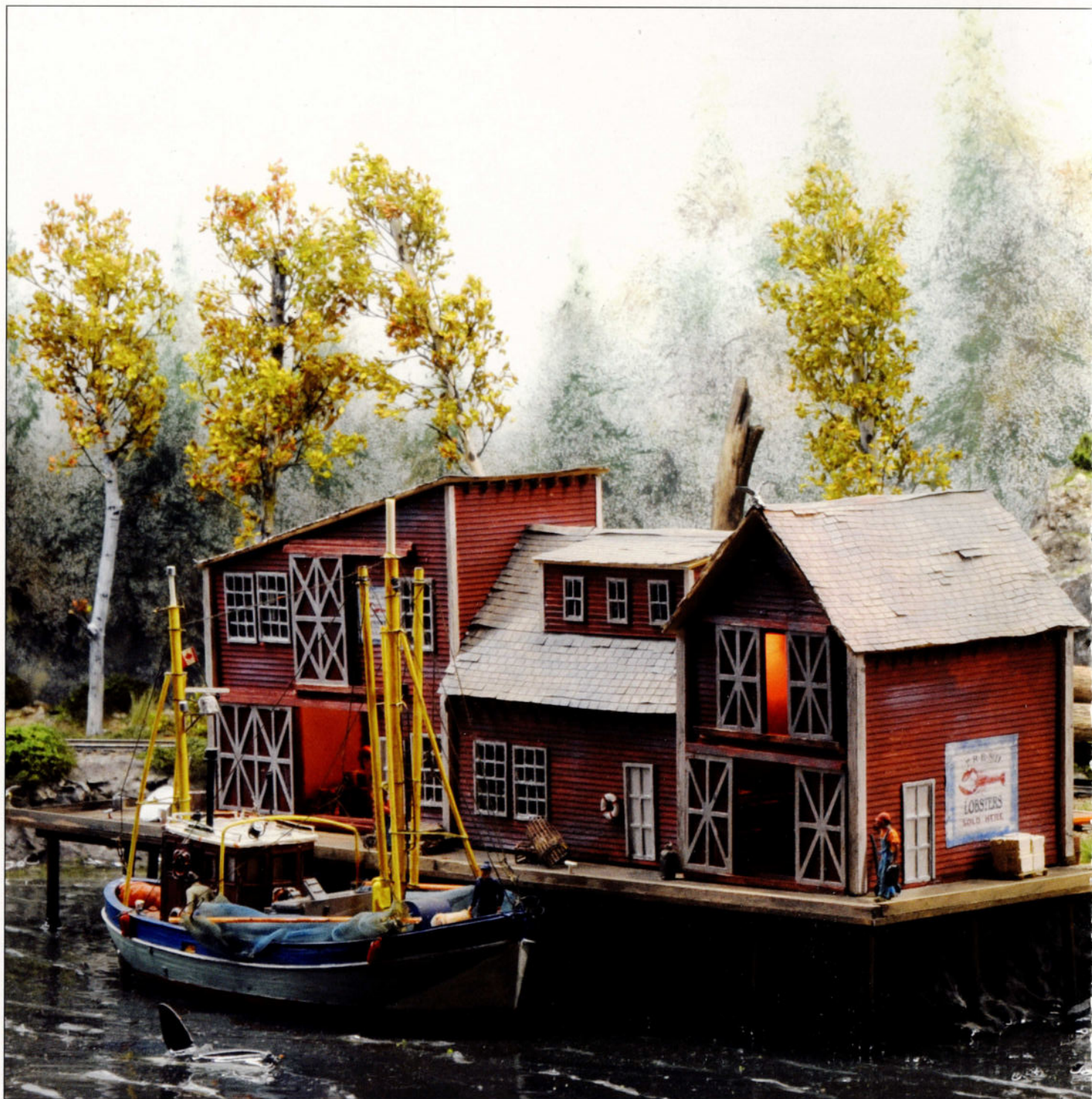
Dalemans

Adaptation : GVM

Photos : Alain Vandergeten (sauf

mention contraire)





Nitinat River Railroad

La vitrine du 'Branchlines & Backwoods'

LE NITINAT RIVER RAILROAD – NRR EN ABRÉGÉ – EST LA PREMIÈRE GRANDE CRÉATION DE 'BRANCHLINES & BACKWOODS'. B&B EST CONSTITUÉ DE SIX AMIS QUI PARTAGENT LE MÊME INTÉRÊT POUR LES TRAINS AMÉRICAINS ET LE HOBBY DU MODÉLISME FERROVIAIRE. DU POINT DE VUE MODÉLISME, B&B ESSAIE TOUJOURS D'INNOVER ET D'APPRENDRE: LE RÉSEAU NRR EN EST UNE BELLE ILLUSTRATION. EN 2010, B&B A REMPORTÉ LE 1ER AWARD 'ON TRAXS' AVEC CE RÉSEAU, CE QUI A SERVI DE CONSÉCRATION POUR LE TRAVAIL INTENSIF QUE CE PROJET AVAIT REQUIS...

Le NRR est une ligne ferrée fictive située sur la Vancouver Island, en Colombie britannique (au Canada). En langue locale, on peut l'appeler un 'freelanced prototyping', à savoir une fantaisie basée sur la réalité. En fait, il y a parfois eu des plans d'établisse-



1: Une SW7 EMD du Canadian National amène un 'Reefer' vers l'usine locale de Beaver Creek. Les nombreux raccordements industriels situés le long de la ligne fournissent de nombreuses possibilités de circulation et de manœuvres.

ment de lignes ferrées, mais suite à des circonstances économiques, ces projets ne sont parfois jamais concrétisés. En 1910, le 'Canadian National Railway' eut l'idée d'établir une ligne entre Victoria – la capitale de la Colombie britannique – et Port Alberni, sur la Vancouver Island. L'assiette de la voie a bien été aménagée, mais les rails n'y ont jamais été posés. Cette assiette traversait les forêts profondes de la côte ouest de l'île, la ligne devant relier les villes de Cowichan,

Youbou, Kissinger et Franklin. Après la Première Guerre mondiale, les travaux s'arrêtèrent, juste avant Kissinger.

Dans notre monde de fantaisie, B&B a repris les droits sur cette ligne et l'a rebaptisée 'Nitinat River Railroad'. Le NRR se raccorde au réseau du Canadian National Railway. L'époque du NRR se situe dans les années 1940 et '50. Le transport du bois et du minerai était son activité principale. En outre, une liaison voyageurs existait vers les grands

villages comme Port Alberni. On y assurait également le transport de bétail vivant dans des 'stockcars', principalement des bœufs qui, tout comme les chevaux, étaient utilisés dans l'industrie du bois pour remorquer les lourds troncs de bois. Les 'reefers' et les 'boxcars' assuraient le transport du poisson, tant frais qu'en conserves. L'industrie du bois utilisait des 'logcars' pour le transport des troncs et des 'boxcars' pour les produits finis. Les minerais étaient chargés en gondoles et en



2: Le nom le dit : Vancouver Island est une île. Les villages et les usines s'y trouvent donc souvent le long de la côte ou dans une des baies profondes. Beaver Creek est un de ces endroits où l'on trouve une 'Cannery' le long de l'eau et qui dispose d'un raccordement ferré. Voici une 44T GE en tête d'un chargement de troncs d'arbres venant de Campton à destination des scieries.

3: A Port Alberny, les locos à vapeur peuvent être approvisionnées en combustible et en eau, pour la suite de leur service. Cette installation est entièrement de fabrication 'maison' en bois de tilleul, les détails étant en métal blanc.

4: Sur le 'Nitinat River RR', on peut rencontrer aussi bien de la vapeur que du Diesel. Voici une RS 3 Alco qui quitte Port Alberny en direction de Sarita Valley, pour aller y chercher des wagons chargés de minerai de cuivre.

'orecars' (voyez à ce sujet le lexique pour les termes ferroviaires typiquement américains).

La construction de ce réseau a été l'objet de nombreux défis. D'abord et avant tout, B&B voulait faire un réseau modèle très réaliste, ce qui a nécessité toute une série de préparations. B&B a consulté les fichiers photos de plusieurs universités américaines et canadiennes et recensé les livres traitant de la construction du bois, s'est mis à la recherche des chemins de fer sur la Vancouver Island et arpenté la région, avant d'entamer la construction du réseau miniature proprement dit. En outre, il fut opté pour la construction 'maison' de toutes les voies et aiguillages, tous les rails ayant été posés à la main. Pour mettre la barre toujours plus haut, les ponts sont également le résultat d'une fabrication 'maison'. Des ponts en véritable bois paraissent en effet beaucoup plus réalistes que des kits en plastique; d'autre part, ils peuvent être reproduits avec réalisme,

sur base de documentation. Les bâtiments aussi sont presque tous assemblés en bois, en provenance de boîtes à assembler ou 'kit-bashés'. La plupart des arbres présents sur le réseau sont de fabrication 'maison', car ce n'est pas facile de trouver de beaux conifères dans le commerce. Les seuls arbres achetés ont été acquis chez Anita Decor.

Le réseau modèle est constitué de plusieurs modules constitués d'un châssis en bois multiplex avec des cloisons intermédiaires, remplies au moyen d'une plaque d'isolation (styrodur). Ce matériau est à la fois solide et facile à travailler. En outre, ce type de construction n'est pas lourd, ce qui constitue un facteur important lors de son transport. Le paysage est constitué de styrodur, de bandelettes d'argile, de Sculptamold et d'argile moulée sous forme de rochers. Les modules sont la propriété des constructeurs, certains faisant partie intégrante de leur réseau à domicile et ne sortant qu'à l'occasion d'une ex-



5: A Campton règne une vive activité de coupe d'arbres. Un ballet de wagons vides et chargés de troncs d'arbres et de matériel lourd s'y déroule. Une 44T GE du CN démarre ici en direction des scieries.

position. Après six ans, le travail se poursuit toujours sur ce réseau pour le maintenir au goût du jour, et les membres continuent à l'améliorer et à le peaufiner : le NRR est véritablement la carte de visite du B&B.

Ce réseau forme un rectangle d'environ 5 m sur 8. Le périmètre complet est donc de 26 m, ce qui offre pas mal de possibilités de

circulations. Sur le NRR, on note la présence de plusieurs 'branchlines' qui s'enfoncent profondément dans la forêt. Le paysage est changeant : plusieurs canyons, golfes et forêts tropicales constituant à chaque fois de nouveaux défis pour y faire circuler une ligne de chemin de fer. Le long de ces petites lignes secondaires, on trouve des villages mobiles de bûcherons (logging camps). Le

bois coupé est d'abord extrait de la forêt et ensuite amené par rail vers les scieries, où il est découpé. Les planches sont ensuite transportées par wagon vers l'intérieur du pays, au moyen de barges. Dans les ports locaux, les boxcars et les flatcars sont disposés sur une barge et naviguent ainsi vers l'intérieur des Etats-Unis ou du Canada. Dans les petits villages situés sur la côte, on met le saumon



6: C'est ici qu'aboutissent tous les troncs et qu'ils sont versés dans le 'logdump'. Ce bois en est ensuite extrait au moyen d'un 'Jackslip' pour travailler. La scierie est entièrement de fabrication 'maison' et est une construction impressionnante qui se remarque immédiatement sur un réseau.



7: Sur le site de la 'Nitinat Junction', le 'Nitinat River RR' se raccorde à la ligne du Canadian National. C'est ici que le CN et le NRR échangent wagons vides et chargés. Une GP9 EMD du CN vient d'arriver avec une rame de wagons vides pour charger du bois à la scierie. La locomotive CN est découplée et les wagons seront repris par une loco du NRR.

8: De l'activité partout ! Chez 'Majestic Hardware', une industrie locale, une petite loco de manœuvres vient rechercher des 'boxcars' déchargés. La voie ferrée est presque le seul type de transport possible sur l'île et même le petit outillage et le matériel y sont acheminés par train.



9: Parfois, les trains du CN arrivent directement à la scierie, via Nitinat Junction. Voici une vapeur 0-8-0 du CN qui entre sur le site de la scierie 'Franklin Logging Co.' avec des 'boxcars' vides, un 'tankcar' et même deux 'Stockcars'. A l'avant-plan, des ouvriers sont en train de charger des boxcars vides, afin qu'ils puissent repartir vers Nitinat Junction.

en conserve, qui est alors expédié dans le monde entier. Le Canadian National Railway a des droits sur la ligne du NRR et y assure régulièrement des trains de voyageurs.

Visite guidée le long sur le NRR

Dans la ville de pionniers de Bamfield, la plupart des services est disponible : on y trouve une église, un bureau de poste, un

bar et un épicier. A proximité du village, la plupart des habitants trouvent du travail dans les ateliers locaux de l'industrie du bois. Quelques Chinois qui furent occupés à la construction du chemin de fer s'y sont établis pour exploiter entre autre une laverie.

La scierie de la Franklin River est une des grosses industries de la région. Tout le bois,





10



11



12

constitué de sapins Douglas et de cèdres, y est acheminé. Cette scierie a grandi au fil du temps. Les logcars chargés de gros troncs sont extraits des forêts avoisinantes et sont déchargés via un 'barnhart loader' et un 'logdump'. Les arbres échouent alors dans un logpond et via un 'jackslip', sont hissés hors de l'eau vers la scierie.

Un des points forts du point de vue architecture sur le NRR est le grand pont qui enjambe le Nitinat River. Ce pont en 'trestle' est entièrement réalisé en bois, à l'exemple de ceux de l'Ouest du Canada. De nombreuses soirées ont été consacrées à la réalisation de ce pont, ainsi que pour l'ajuster. Après avoir franchi ce trestle, la ligne arrive à Nitinat Junction. On y trouve un raccordement avec le Canadian National, tandis que la ligne peut poursuivre vers d'autres régions de l'île et sur le continent.

Beaver creek est un de ces typiques petits villages côtiers. La plupart du temps, on n'y trouve pas ou peu de maisons, mais uni-

quement quelques bâtiments industriels. La plupart d'entre eux ont rapport avec une pêcherie : l'endroit où le poisson est mis sous conserve s'appelle un 'cannery'. Beaver Creek est également important pour les touristes : les baleines y viennent jusqu'à la côte et les rorquals prennent la baie pour une zone de parking ! Quant aux orques, ils viennent surtout pour le saumon...

Campton est un des nombreux logcamps disposés le long du NRR. Les troncs y sont transbordés des camions vers les logcars. Ces chargements continuent ensuite vers la scierie de Franklin River. A Sarita Valley, tout tourne autour du minerai. Ce hameau se situe un peu plus dans les terres et est donc plus élevé. Les trains doivent véritablement grimper vers la mine et ce, sur une courte distance. Sarita, appelée ainsi du nom de l'ancienne petite amie du propriétaire de la mine, abrite l'une des plus grandes mines de cuivre de la région. C'est l'endroit le plus animé de la ligne ; pour gagner de la hauteur, les convois roulent en zigzag sur de nombreux ponts de bois. Au-

10: Des lourdes machines-outils sont utilisées dans la scierie. Ces machines tombent aussi en panne et sont alors réparées à Port Alberny. De cette façon, ce lourd matériel ne doit pas chaque fois être acheminé par bateau sur la terre ferme. Sur la photo, on voit la 'Repair shed' bien détaillée, où les wagons et d'autres matériels sont entreposés pour réparation et entretien.

11: Un 'Galopping Goose' est un autorail typique que l'on peut rencontrer sur le NRR. En voici un qui arrête à la gare de Sarita Valley pour la livraison de sacs postaux ou d'autres. Cet autorail de marque Concor est équipé d'un décodeur sons ESU qui émet de jolis sons, très typiques.

12: L'activité principale à Sarita Valley est l'exploitation du minerai de cuivre. Après l'exploitation du bois, c'est l'activité la plus importante sur la Vancouver Island. Après une rampe sévère et impressionnante, le raccordement arrive à une mine, pour y charger des 'Ore cars'. Cette mine est également le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale, faite sur base de photos et d'un peu d'imagination...



13

13: Une des nombreuses et typiques locomotives Shay venant de Campton approche de la scierie. La Shay a été conçue pour circuler sur des petites lignes à courbes serrées et mal posées, tout en assurant des prestations convenables.

14: Entre la scierie 'Franklin Logging Co' et Nitinat Junction se trouve un impressionnant 'trestle'. Ce pont de bois est de fabrication maison avec des lattes en bois de tilleul et des tuteurs pour plantes. Lors d'expositions, ce pont est très apprécié du public, surtout lorsqu'un convoi le franchit...

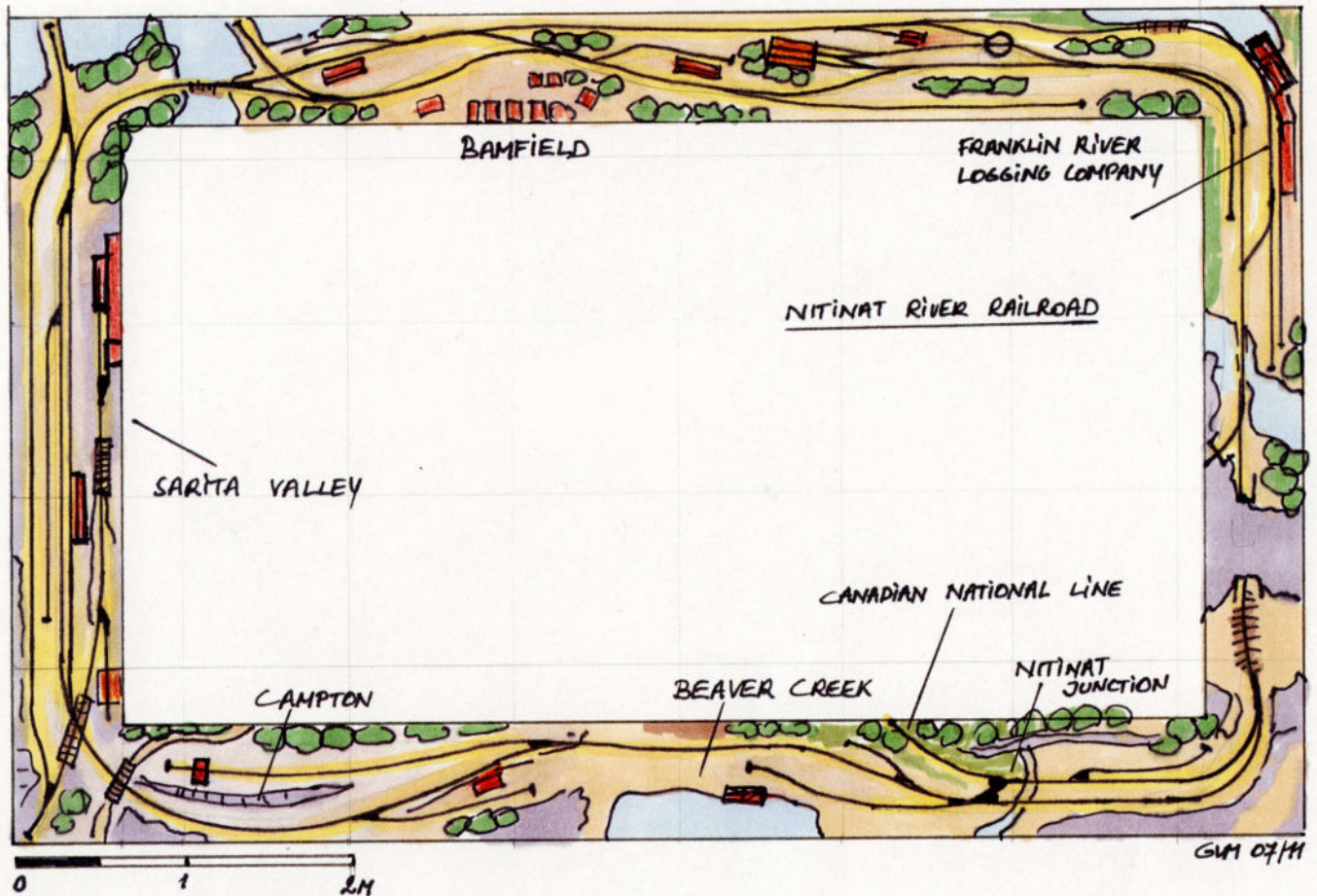
Une philosophie

tour de la gare, des voies de garage sont disponibles pour effectuer les manœuvres nécessaires. On y trouve également une voie d'évitement, parce que certains trains doivent s'y croiser. Tout compte fait, il s'agit d'un site ferroviaire important. Si vous regardez bien, vous verrez même que des filles de joie y ont trouvé leur gagne-pain...

Le NRR est un réseau à thème fixe, ce qui veut dire qu'on y roule avec des convois adaptés. Le matériel roulant est donc constitué surtout de wagons datant de la première moitié du siècle dernier. Les locomotives sont en grande majorité à vapeur, quelques Diesel de première génération étant également présentes. Nous attachons également de l'importance au fait que tous les bâtiments et le matériel roulant ont été patinés pour restituer une image la plus réaliste possible.



14



Les wagons et les locomotives ont effectivement circulé sur la Vancouver Island et sont au besoin reproduites et repeintes sur base de photos. Le plus beau compliment qui nous a été fait est venu d'un Néerlandais, qui avait travaillé dans l'industrie du bois et qui a tout reconnu... Ses souvenirs sont remontés à la surface: que vouloir de plus...?

Outre la conduite, l'accent a également été mis sur les décors. Un paysage réaliste attire les regards et donne la possibilité à tout un chacun de s'évader en rêve... Les nombreux

détails que contient ce réseau le rendent vivant et permettent de nouvelles découvertes. Les décors sont constitués de nombreux produits de différentes marques. Au fil du temps, nous avons testé de nombreux produits; nous avons souvent utilisé des produits MiniNatur, Anita Decor, AMSI et Woodland Scenics pour la bonne restitution des formes et des détails. Mère Nature peut aussi fournir les éléments nécessaires...

Dans le futur, nous profiterons encore plus des créations de Branchlines & Backwoods

ou de quelques-uns de leurs produits annexes. Allez voir sur le site www.branchlinesandbackwoods.com si vous voulez rester au courant de nos expositions, photos et nouvelles créations...

B&B Branchlines and Backwoods est constitué de MM. Erick Block, Evan Daes, Erwin Jansen, Alex Van Jole, Paul De Wachter et Xavier Lechanteur.

Texte & photos :
B&B



Lexique des termes de jargon ferroviaire américain

Flatcars: wagons plats à usages multiples.
Stockcars: wagons pour le transport de détail.
Boxcars: wagons fermés.
Reefers: wagons frigorifiques.
Orecars: wagons de minerais.
Gondola: wagons tombereaux à usages divers.
Logcars: wagons spécialement adaptés pour le transport de troncs.
Trestle: pont ferroviaire en bois.
Cannery: usine de traitement où le poisson est mis en conserve pour l'exportation.
Barnhart loader: grue utilisée pour décharger les 'logcars' et décharger les troncs dans les 'logpond'.

Logpond: pièce d'eau artificielle (ou non) dans laquelle les troncs d'arbres sont conservés.
Logdump: endroit où les 'logcars' sont déchargés à la scierie au moyen d'un 'barhart loader'.
Jackslip: bande transporteuse qui extrait les troncs de l'eau pour être découpés dans la scierie.
Kitbash: construction 'maison' de bâtiments et de wagons au moyen de pièces de kits existants (voir l'article d'Alain Vandergoten, dans le TMM n° 104).
Sculptamold: pâte pour modeler Amaco qui permet de sculpter en détails des rochers et des éléments de paysage.

Branchlines: lignes secondaires qui se raccordent à une ligne plus importante ou à une voie principale.
Logcamp: un camp déplaçable construit de façon à être démenagé en un court laps de temps; toutes les facilités sont rassemblées dans des wagons, encore présents (ou non) sur des rails. La douche, la cuisine, le restaurant, la forge, les espaces d'habitat et de repos, les bureaux: tout peut y être amené par rail en un nouvel endroit, lorsque le bois voisin est rasé. Les bûcherons restaient généralement plusieurs mois dans les bois.



Des conifères en modèle réduit

NOUS AVONS DÉJÀ PUBLIÉ PLUSIEURS ARTICLES DANS 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' TRAITANT DE LA CONSTRUCTION 'MAISON' DE CONIFÈRES EN MODÈLES RÉDUITS, MAIS CHAQUE CONSTRUCTEUR A UN PEU SA PROPRE VISION ET SA MÉTHODE DANS CE DOMAINE. C'EST CE QUI A PERMIS À TOON VERSNICK D'ÉTABLIR UNE COMPARAISON ENTRE LA MÉTHODE 'ASPARAGUS' ET CELLE DE LA FICELLE DE SISAL ENROULÉE.

Les conifères sont un vocable commun qui englobe les pins et les sapins. La hauteur des conifères en Europe varie entre 25 et 30 mètres et dans les régions montagneuses, elle peut même monter jusqu'à 40 m et plus. Sur les réseaux modèles, ces conifères doivent donc avoir une hauteur suffisante, mais lors de leur confection, il faut toutefois faire attention à ce que de tels grands arbres ne deviennent pas une gêne. Nous avons ainsi établi leur hauteur moyenne en H0 de 20 à 25 cm, voire en certains endroits, allant jusqu'à 27-28 cm.

1. La méthode de l'asparagus

L'asparagus est une plante qui présente une très fine structure, comme celle des branches d'un conifère. Pour être utilisé sur un réseau modèle, l'asparagus doit d'abord subir un traitement artificiel avec une sorte de glycérine, mais pas de panique, car de l'asparagus traité est en vente en de nombreux endroits comme chez les fleuristes, par exemple. L'asparagus est souvent utilisé en décoration dans des bouquets de fleurs et même si ces fleurs ne sont plus bonnes qu'à être jetées, l'asparagus est alors encore parfaitement utilisable sur un réseau modèle.

Pour la confection de conifères avec de l'asparagus, un tronc est aussi nécessaire, évidemment. Comme tronc, nous utilisons des profilés ronds en bois que l'on peut acheter

dans tout magasin de bricolage vendant du bois. La plupart du temps, on a le choix entre plusieurs diamètres allant de 5 à 10 mm et d'une longueur d'environ 1 m. Pour un conifère en H0, nous partons d'une longueur allant de 20 à 30 cm. Après que le profilé ait été découpé à bonne mesure, nous rendons le tronc conique. Ceci peut se réaliser au couteau: faites attention lors de l'opération: ne dirigez jamais le couteau vers vous. Une autre manière consiste à coincer le tronc dans une foreuse à accu et de poncer ou de limer le tronc sous forme de cône. Ensuite, nous forons toute une série de petits trous dans le tronc au moyen d'une mèche de 1 mm. Ceci peut se réaliser aussi bien à la foreuse à main qu'à la foreuse électrique.

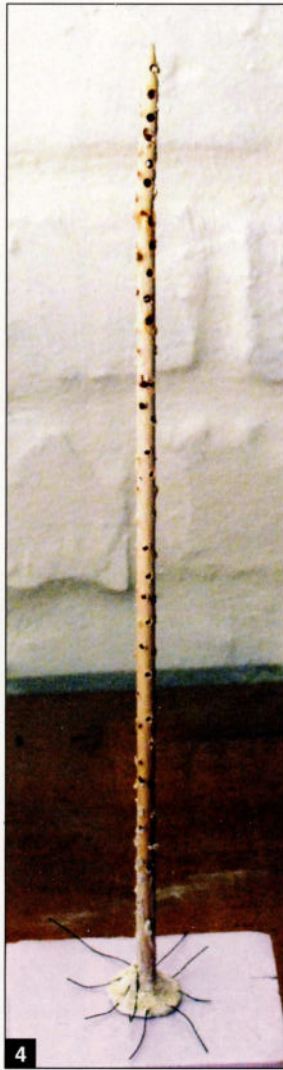
1

1: Des profilés ronds en bois venant d'un magasin de bricolage, pour en faire des troncs.

2

A la partie inférieure du tronc, nous forons ensuite un trou de 2 mm et y collons

2: Les profilés de bois sont rendus coniques.



3: Nous forons des petits trous dans le tronc pour insérer les branches d'asperagus.

4: Sous le tronc, une plaque imitant des racines.

5: Le tronc est peint en foncé.

6: Le 'vert asparagus' pour la réalisation des branches.

un demi-cure-dents, afin de pouvoir maintenir le conifère pendant la suite du processus de fabrication. Ce cure-dents s'avérera aussi pratique ultérieurement pour maintenir notre conifère stable sur notre réseau. Ensuite, nous découpons encore un petit cercle d'un diamètre d'environ 1,5 cm dans du plasti-

card, y pratiquons un trou en son milieu et collons le tout sous le tronc. Ensuite, nous fixons une quinzaine de fils de fer sur le pied en plastique, qui représenteront les racines.

Les conifères sont beaucoup plus larges à la base qu'au sommet, où ils se terminent par



7: La pose des branches d'asperagus.

8: Un conifère terminé, confectionné selon la méthode 'asperagus'.



9

9: Un conifère à l'asparagus en 0, d'une longueur de pas moins de 64 cm!

10: Le fil pour fleuriste doublement plié dans la position torsadée sur un petit bloc de bois est pourvu d'un œillet avec fil; la ficelle de sisal est découpée en petites longueurs et est coincée entre les deux jambages du fil.

11: L'arbre grossier, directement après sa torsion.

12: Nous découpons la forme conique du pin et fixons la partie inférieure du tronc.

13: Montage des racines et du large pied.

une pointe. L'élargissement du tronc est réalisé avec de l'enduit de remplissage, que l'on utilise pour combler les fissures des murs, par exemple. Nous mettons cette pâte à bonnes



10



11



12



13

formes au doigt mouillé, en la lissant. Ensuite, nous colorons le tout avec de la peinture. La façon la plus facile de peindre est au moyen d'un aérosol : ici, nous avons utilisé deux teintes de brun et une seule teinte de vert. Après avoir peint le tronc, nous disposons les touffes d'asparagus dans les trous préforés, les plus petites touffes au-dessus et les plus grandes en dessous. Il est plus facile de travailler du bas vers le haut. Ensuite, nous peignons encore le tout au moyen de deux tons de brun et d'une seule teinte de vert et figurons l'arbre avec des fins brins d'herbe. Nous aspergeons l'arbre de ces brins au moyen d'une passoire pour thé, en plusieurs opérations. Entre chaque opération, les brins sont fixés au moyen d'une laque pour cheveux. Veillez à ne pas saupoudrer trop de brins, car ce ne sera pas beau à voir. Pour la confection d'un seul arbre à asparagus, il faut compter 3 à 4 euros de matériel.

2. La méthode de la ficelle de sisal enroulée

La confection d'un conifère selon la méthode de la ficelle enroulée débute par la confection du tronc. Pour ce faire, nous utilisons du simple fil pour fleuriste et du fil de fer teinté en vert d'un diamètre de 1 mm, que l'on trouve dans chaque magasin de modélisme ou centre de jardinage. Nous en prenons une longueur d'environ 50 cm que nous plions en deux. L'extrémité du fil pliée en deux est fixée à un petit crochet, l'autre extrémité sera ensuite tendue dans une foreuse à accu. Mais avant cela, un des jambages du fil est enduit de colle pour bois, sur laquelle nous disposons ensuite des bouts de ficelle de sisal. La colle maintiendra plus ou moins la ficelle à sa place. Ensuite, nous disposons le second jambage du fil sur le premier et serrons les deux dans la foreuse.



14

14: Un conifère achevé, assemblé selon la méthode du fil torsadé.



15

15: A l'échelle 0 également, la méthode du fil torsadé peut être suivie.

L'étape suivante consiste à torsader le fil au moyen de la foreuse. Réalisez lentement cette opération, pour ne pas écraser l'arbre. Ensuite, découpez l'arbre en forme de cône. Pour la partie inférieure du tronc, nous utilisons un petit profilé rond comme pour la méthode avec l'asparagus. En haut de ce profilé, nous forons un petit trou et y enfichons le tronc de l'arbre fait de ficelle enroulée. En dessous, nous réalisons une imitation de racines selon la même méthode que pour l'arbre en asparagus. Les teintes choisies sont également appliquées à l'aérosol: deux teintes de brun et une seule teinte de vert. Comme dernière étape, nous saupoudrons le conifère de fins brins d'herbe que nous laissons chuter depuis une passoire pour thé et fixons ensuite le tout à la laque pour cheveux. Le coût de revient est un peu moins élevé que pour le conifère à l'asparagus: il est parfaitement possible de confectionner un tel conifère pour 1 euro.

Que vous optiez maintenant pour la méthode à la ficelle de sisal ou avec de l'asparagus, les deux sont simples à réaliser et conviennent donc aussi pour des débutants dans le hobby.

Texte & photos:
Toon Versnick



16

16: Plusieurs sortes de conifères, confectionnés selon les deux méthodes.



Un relooking pour une 'Switcher' US en N

CES QUELQUES PAGES DÉCRIVENT LA RESTAURATION D'UNE ANCIENNE LOCOMOTIVE TRIX EN N, UNE FM H-12-44 FAIRBANKS-MORSE PASSABLEMENT DÉFRAÎCHIE ET ACHETÉE À BAS PRIX LORS D'UNE BOURSE DE MODÉLISME. APRÈS COUP, L'ENGIN EST RÉVISÉ EN DÉTAILS ET REPEINT AUX COULEURS D'UNE COMPAGNIE AMÉRICAINE FICTIVE DE CHEMINS DE FER : LA 'MOLESKIN & EPSOM RAILROAD'.

Le décapage

Le modèle, long de 8 centimètres, possédait d'origine une livrée orange. Cette peinture épaisse formait un aspect presque granuleux. Il n'était donc pas possible de le repeindre directement. Aussi, sa caisse en plastique a été décapée. Celle-ci a été placée à l'intérieur d'une petite boîte hermétique dans laquelle du 'Decap Four' a généreusement été vaporisé. Dès que le produit eut fini d'agir, c'est-à-dire après deux ou trois heures, l'objet a été nettoyé à l'eau tiède, en utilisant une brosse à dents usagée; l'opération sera renouvelée autant de fois que nécessaire. Soulignons que

le Décap Four contient de la soude caustique et qu'il est dès lors utile de s'en servir prudemment, en se préservant de ses effluves nocives.

Finalement, la caisse a été nettoyée en utilisant cette fois un savon pour vaisselle. Quant aux quelques coups observés çà et là, ils ont été colmatés par du mastic Tamiya et soigneusement poncés au papier de verre à l'eau, au grain 800.

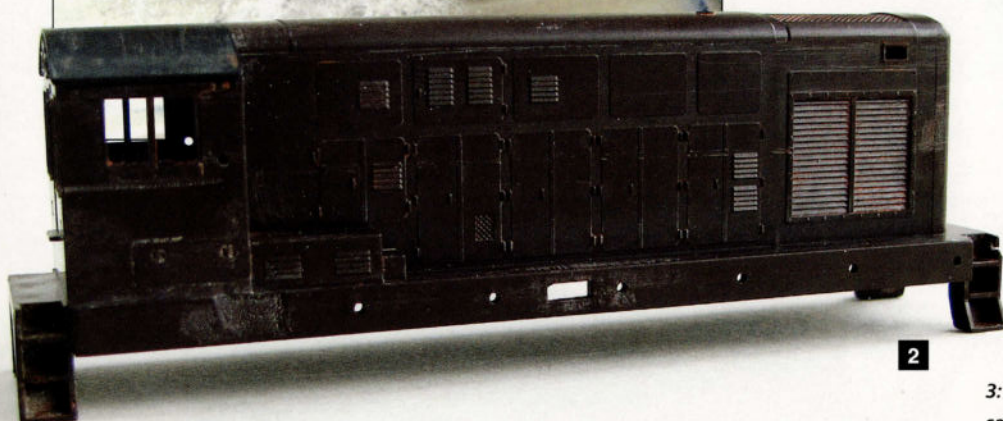
Les modifications

En se référant à quelques photos de modèles

La Fairbanks-Morse FM H-12-44 a été construite en 336 exemplaires, de 1950 à 1961. Cette locomotive de manœuvres américaine, à l'écartement normal de 1,435 m, est équipée d'un moteur Diesel à deux temps de six cylindres, développant une puissance de 1.200 cv. Longue de 14,88 m et d'un poids de 109 tonnes, elle se déplace à la vitesse maximale de 97 km/h. Ce modèle, répertorié 'switcher', a la particularité d'offrir les mêmes performances tant en marche avant qu'en marche arrière. On le retrouvait généralement en Amérique du Nord et au Canada. De nos jours, seize locos de ce type sont conservées en état de fonctionnement, au titre de patrimoine historique.



1: Le modèle est aspergé de Decap four pour une durée de deux à trois heures à chaque fois. Pour plus d'efficacité, l'opération s'effectue dans une boîte hermétique.



2

2: Dès les premières applications, la peinture se détache du modèle pour laisser apparaître le plastique, sans en atténuer les détails.

grandeur nature, la loco a subi certaines modifications. Elle a ainsi été complétée de parois latérales reproduites en plasticarte de 0,5 mm d'épaisseur. Les collages plastique sur plastique ont été effectués en utilisant du 'substitut de trichlore' (*) appliqué au pinceau. Celui-ci a la particularité de faire fondre ce matériau en surface; on réalise de cette façon une soudure à froid. L'usage trop appuyé de ce produit tend toutefois à déformer en surface la plasticarte de faible épaisseur, tel que celle utilisée ici... Plusieurs détails et un dispositif de climatisation sont installés sur le toit, ainsi que des pare-soleils de chaque côté du poste de conduite.

Des bandes de rivetage sont reproduites dans un fin carton grâce à une roulette de maquettiste, dont les dents observent un écartement de 0,4 mm. Ces bandes sont mises en place à l'aide d'une simple colle à bois légèrement diluée à l'eau, ce qui facilite leur positionnement.

(*) En raison de sa nocivité, le trichloréthylène, appelé couramment trichlore, a été retiré du commerce voici quelques années. Il est remplacé aujourd'hui par un produit dénommé 'substitut de trichlore', qui possède des propriétés similaires. Notons que celui-ci est très volatil; il est donc nécessaire de l'appliquer rapidement et en plusieurs fines couches, sur les deux surfaces à assembler.

Les éléments en laiton

Quant aux rambardes installées à l'avant et à

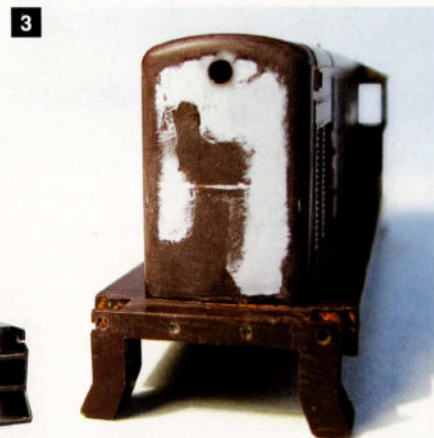
l'arrière, à l'origine en plastique et cassées de surcroît, elles ont été refaites en laiton. Il est vrai que le métal est le matériau idéal pour réaliser de fins éléments, tout en étant plus solide que le plastique.

Travailler de petites pièces n'est pas toujours facile: aussi, ces rambardes ont d'abord finement été reportées sur un plan de travail quelconque mais plan, tel une chute de MDF par exemple. Il s'agit en fait de reproduire un gabarit aux dimensions de la réalisation. Un support rectangulaire a été découpé à l'aide d'une griffe dans une feuille de laiton de 0,2 mm à la largeur du châssis de la loco. S'en est suivi la mise en forme des barres qui constituent les rambardes elles-mêmes, à partir d'un profilé rond en laiton de 0,4 mm de diamètre. Ces éléments sont légèrement fixés sur le MDF, en regard des tracés exécutés précédemment, à l'aide d'une petite goutte de cyanoacrylate. Chaque pièce est soudée au plomb, tandis qu'une chute de laiton est intercalée entre le MDF et les profilés, afin de compenser l'épaisseur du premier support rectangulaire.

A cet assemblage s'ajoutent un attelage américain et un pare-neige. Ce dernier, dont le bord inférieur est recourbé vers l'avant, est pourvu de deux bandes rivetées en carton et de boyaux d'air comprimé. En raison du débatement de l'attelage du type européen

installé à l'arrière, l'ajout d'accessoires est alors limité à cet endroit.

Pour forer les emplacements des boyaux d'air comprimé tout en respectant un alignement et un écartement parfait, l'emploi d'un gabarit en laiton est des plus recommandés. En cas d'échec, refaire un tel guide prend un peu de temps, mais recommencer une pièce en



3: Quelques séances de masticage sont nécessaires afin de cacher les affres du temps qui figurent à certains endroits de cette maquette. On remarque ici le capot dont la largeur, à titre d'échelle de grandeur, est de 1,7 cm.

cours de réalisation – voire presque terminée – est beaucoup moins agréable... De plus, un même gabarit peut être utilisé plusieurs fois et dans des cas différents.

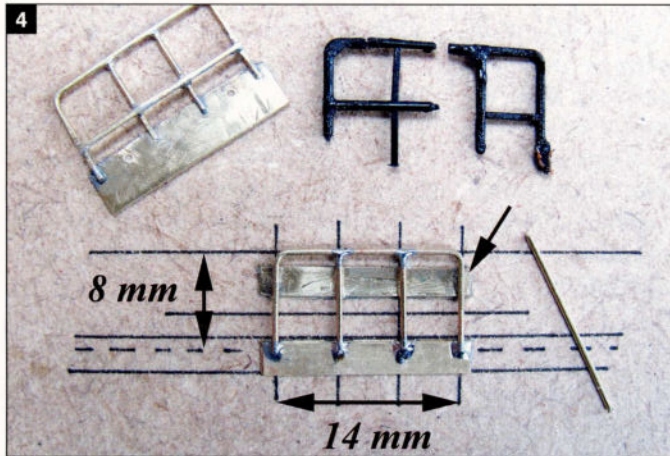
Afin d'effectuer une soudure correcte et rapide sur du laiton, il est nécessaire de nettoyer convenablement les surfaces à réunir en les ponçant, par exemple. Dans notre cas, c'est un peu de décapant (du flux à souder) tel que celui que l'on trouve dans les magasins de bricolage qui a été utilisé. Le travail s'effectue en utilisant un fer d'une puissance maximale de 16 watts. Après coup, l'excédent de soudure est limé et poncé.

Les rambardes installées le long de la caisse ont initialement été simulées par une ligne gravée à chaud dans la peinture (!). Elles ont été remplacées par des profilés ronds en laiton de 0,4 mm de diamètre dont les extrémités ont été pliées à angle droit, pour être finalement collées dans des perçages adéquats.

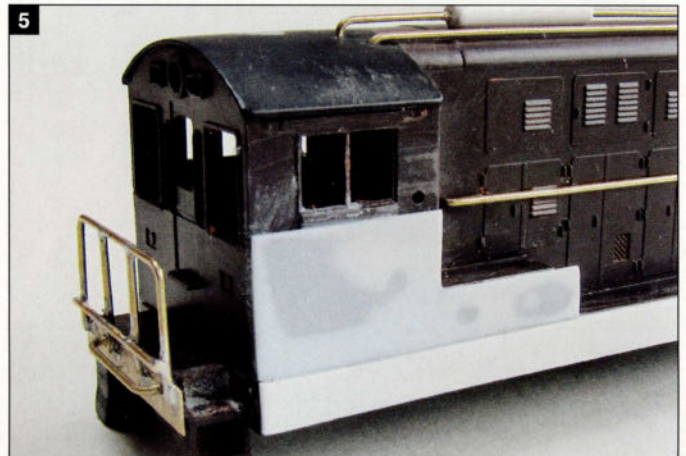
Le châssis

Le châssis monobloc en aluminium représente à lui seul le support du moteur et celui des bogies et de l'éclairage, mais sert également de lest pour la loco.

L'éclairage d'origine, des petites ampoules de type 'grain de riz' positionnées à l'intérieur de la caisse, ne donne à l'usage qu'un piètre résultat. Aussi, la réalisation d'un circuit élec-



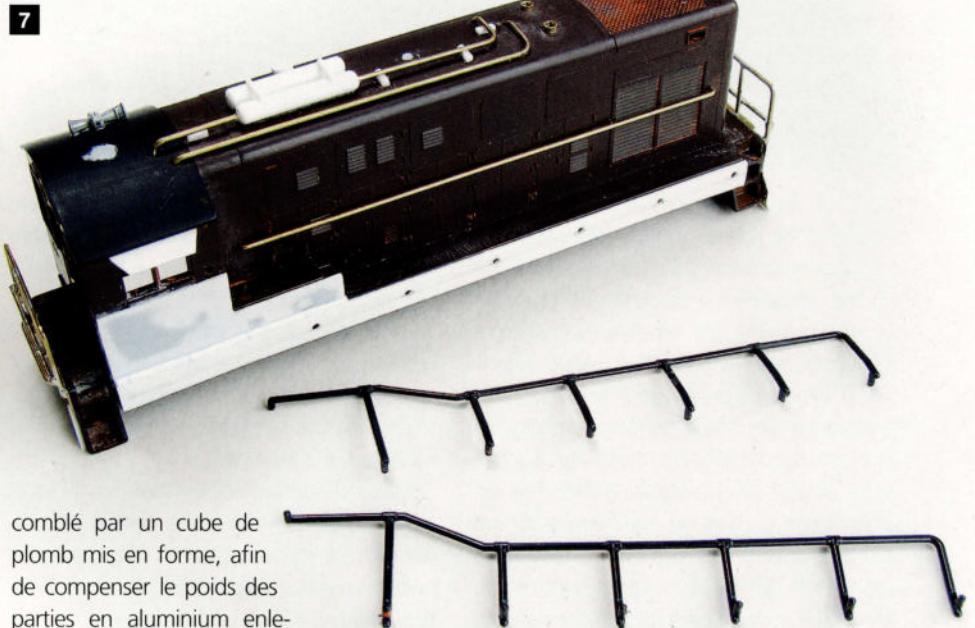
4: Des rambardes originales avant et arrière ne subsistait qu'un exemplaire cassé en plastique. Elles sont refaites en laiton. L'élément marqué d'une flèche permet de garder les profilés ronds au bon niveau en raison des 0,3 mm d'épaisseur du support sur lequel ils sont assemblés. L'excédent de soudure est ensuite limé et poncé.



5: On remarque le panneau latéral en plasticarte de 0,5 mm d'épaisseur qui souffre d'une petite déformation due à l'emploi un peu appuyé de substitut de trichlore, le produit qui a servi ici à le coller. Le défaut est mastiqué et soigneusement poncé.



6: La réalisation d'une bande rivetée en carton grâce à une roulette issue du domaine du maquettisme. Un essai nous démontre que la peinture n'atténue pas les détails.



7: Une vue des détails ajoutés.

tronique qui gèrera deux Leds est envisagée. Ce système est installé à l'avant du châssis et de ce fait, une partie de ce dernier est soigneusement sciée. Pour ce faire, le châssis est ainsi entièrement démonté afin de préserver le moteur et les bogies des limailles éventuelles. La partie nécessaire est alors enlevée ainsi qu'un deuxième volume, à l'arrière cette fois, qui permettra de concevoir un poste de conduite succinct. Chaque découpe est peaufinée à la lime.

Le poste de conduite ainsi improvisé est peint en noir, afin de lui donner une certaine profondeur. Le conducteur et le chef de train, issus de la marque Preiser et découpés au niveau de leur tronc, prennent place derrière un tableau de bord rudimentaire, reproduit d'abord en papier, à titre d'essai. Il sera ultérieurement refait en décalque, en même temps que les lettrages de la loco.

Au remontage, le moteur est entièrement nettoyé et les engrenages bénéficient d'une goutte d'huile pour machine à coudre.

A l'avant, un espace supplémentaire, prévu au départ lors des opérations de sciage, est

comblé par un cube de plomb mis en forme, afin de compenser le poids des parties en aluminium enlevées. Finalement, pour plus de réalisme, les écritures en relief de la marque Trix situées en-dessous du modèle ont été éliminées par ponçage.

Le nouvel éclairage

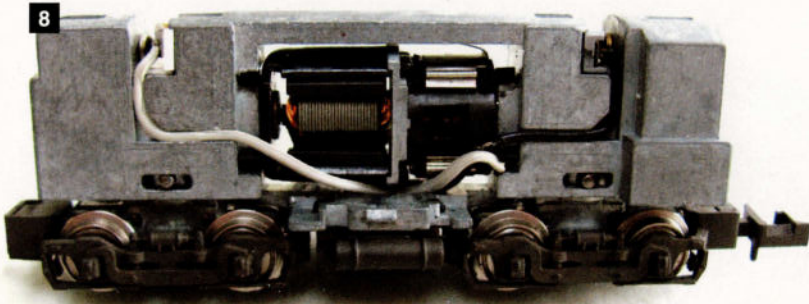
Lorsque l'on utilise des Leds pour reproduire les phares d'une loco, on est généralement confronté à un problème de polarité. En effet, ces composants sont de véritables diodes et par ce fait, le courant ne peut les traverser que dans un sens. Ainsi, lorsque l'on inverse la marche d'une machine, la Led qui était allumée s'éteint (et inversement).

Le but dans notre cas était de faire fonctionner les deux Leds de notre modèle en même temps (celle de l'avant et celle de l'arrière) et ce, peu importe la polarité de la loco. Aussi, un petit circuit électronique conçu par René Lefèvre – un ami cher à l'auteur – permet cette option. Pour la clarté du schéma illus-

tré ici, seule une Led est représentée, mais la deuxième se connecte simplement en parallèle à la première.

En raison du peu de place disponible dans notre loco à l'échelle N, les composants qui constituent ce circuit sont des plus petits et leur agencement est condensé au maximum. Il s'agit de quatre diodes miniatures de type 1N4148, d'un régulateur variable LM317LZ, d'une résistance de 220 Ω -1/8 W et d'une autre de 330 Ω -1/8 W. Après coup, le tout a été emballé dans un tube de papier et les extrémités ont été remplies de colle à l'époxy ; l'ensemble ne mesure alors que 10 x 5 x 5 mm. A cette liste s'ajoutent bien entendu les deux Leds, voire plus, tant que le courant ne dépasse pas les 100 mA (une Led traditionnelle consomme environ 6 à 10 mA).

Hormis les Leds, les composants utilisés dans ce montage sont récupérés sur de vieilles pla-



8: Le châssis tel qu'il se présentait d'origine.

10: L'installation du circuit électronique :

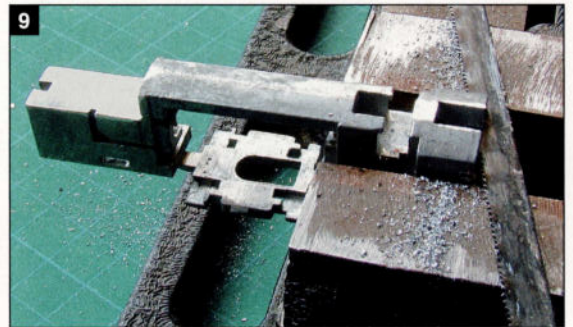
1- La prise de masse via un rivet en laiton serti dans le châssis.

2- L'alimentation du circuit électronique.

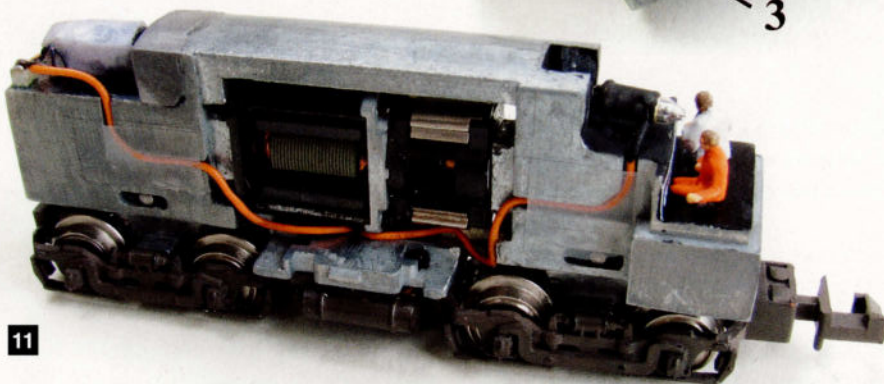
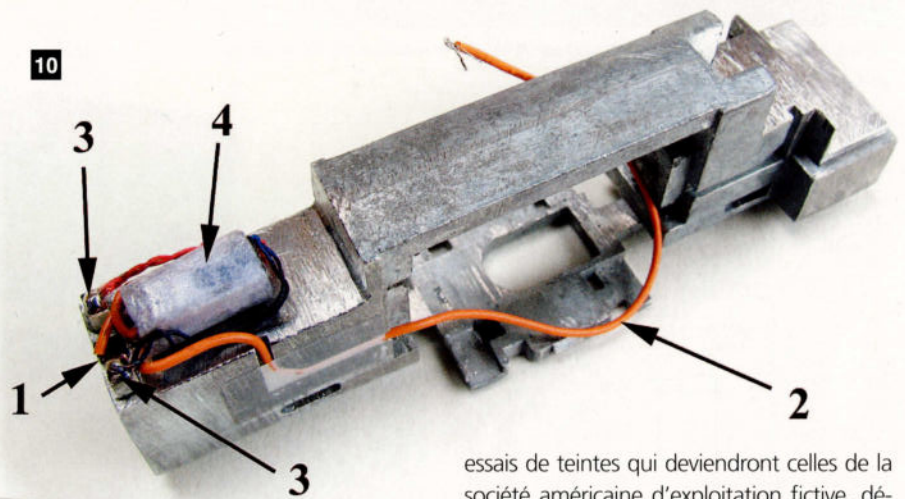
3- Les bornes pour la connexion de la Led située à avant. La deuxième se raccordera en parallèle à la première.

4- Le circuit électronique.

11: Le châssis terminé avec son poste de conduite succinct, agrémenté du conducteur, du chef de train et d'un tableau de bord provisoire. A l'avant est façonné un cube de plomb qui compense le poids des parties enlevées.



9: Deux parties du châssis sont découpées afin d'installer un poste de conduite, ainsi que le circuit électronique qui commandera les Leds.



quettes électroniques, comme quoi, il ne faut jamais rien jeter...

Le pont de quatre diodes est destiné à fournir au reste du circuit une tension de même polarité. Les deux résistances servent à obtenir par le biais du régulateur les 2 volts nécessaires aux Leds. Finalement, en raison des diverses pertes occasionnées dans les composants, les phares fonctionnent dès que l'alimentation d'entrée atteint les 5 volts, ce qui correspond d'ailleurs au démarrage de la loco. La tension maximale d'utilisation est de 24 volts, valeur qui dépasse largement les 18 volts d'un transformateur pour trains miniatures.

Donc en résumé, peu importe la polarité appliquée à la loco et tant que la tension du circuit se situe entre 5 et 24 volts, les Leds s'allument de la même façon et leur degré de luminosité reste pratiquement constant.

Le circuit électronique, collé à l'avant, est raccordé à l'alimentation de la loco. Le fil de masse est soudé sur un petit rivet en laiton serti dans le châssis via un trou foré de 1,2 mm de diamètre. Deux bornes prélevées sur un stripboard (plaquette cuivrée et perforée) servent à connecter la Led frontale au circuit. Celle installée à l'arrière est raccordée en parallèle à la première, ses fils passant par le plafond de la caisse.

Quant au poste de conduite, il est éclairé par une des lampes de type 'grain de riz' d'origine.

La mise en peinture

Au départ, la loco a été numérisée afin d'obtenir son profil sur l'écran d'un PC. Celui-ci a été ainsi redessiné à l'échelle exacte du modèle, via le programme Photoshop. Le croquis finalement obtenu permet d'effectuer des

essais de teintes qui deviendront celles de la société américaine d'exploitation fictive, dénommée 'Moleskin & Epsom Railroad'. L'ensemble de la caisse est en 'jaune insigne' (Model Master 1708); le jaune repris sous la même dénomination chez Humbrol est quant à lui trop foncé. La bande supérieure est en 'rouge insigne' (Humbrol 153) et le toit en 'gris blindé' (Humbrol 67). Ces peintures, diluées par 40 à 50 % de thinner synthétique, sont appliquées à l'aérographe. Leurs délimitations sont effectuées à l'aide du Masking Tape de Tamiya. Notons que le dévidoir vendu avec cette bande semi-collante est prévu pour être rechargé, ce qui est en soi économique.

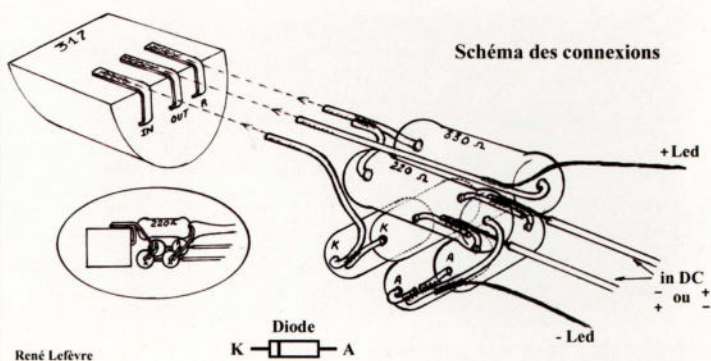
Le châssis et les bogies sont peints en teinte chocolat (Humbrol 98) alors que les réservoirs de gazoil reçoivent une couche de gris clair (Humbrol 147). Quant aux boyaux d'air comprimé installés à l'avant, ils sont en noir satiné (Humbrol 85) et leur bout en argenté (Humbrol 11).

La réalisation de décalques, pas à pas

A partir du croquis à l'échelle obtenu précédemment sur le PC, il est possible de concevoir (grâce à des programmes tel que Photoshop, Corel Draw, Adobe Illustrator) les différents motifs qui compléteront la loco : face avant de la caisse, immatriculation, bandes lignées blanches et noires, inscrip-

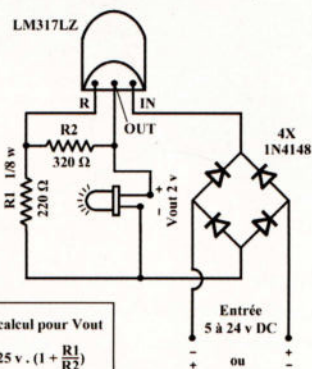


12: Essai d'éclairage. On distingue les figurines et une partie du tableau de bord de la loco.



René Lefèvre

13: Alimentation à polarité constante pour l'éclairage par Led(s) d'un train miniature à polarité changeante

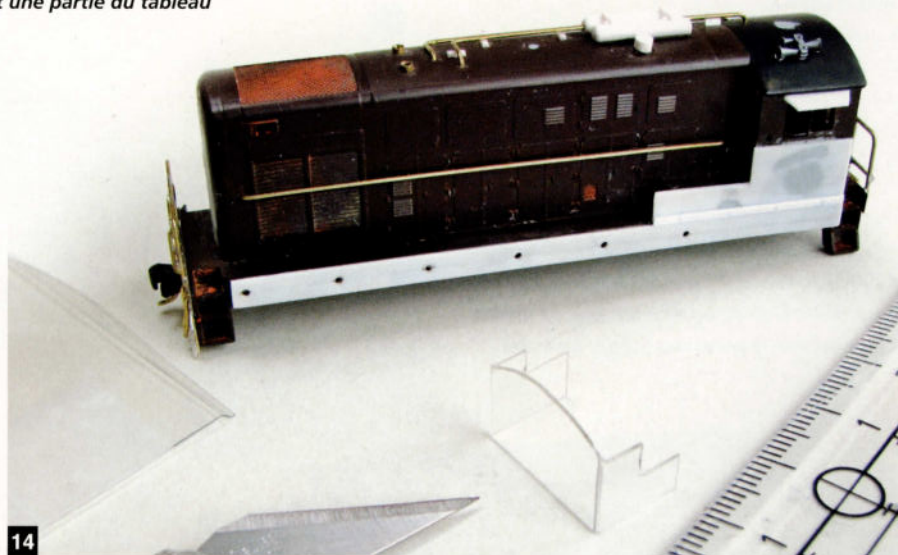


Formule de calcul pour Vout

$$V_{out} = 1,25 \text{ v} \cdot \left(1 + \frac{R1}{R2}\right)$$

D'après une étude de René Lefèvre

13: Sur ce schéma, seule une Led est représentée; les autres se connectent en parallèle, sans pour autant dépasser un courant de 100 mA. Dans la formule, la tension de 1,25 volt est une valeur fixe; elle est mesurée aux bornes 'R' et 'OUT' du régulateur variable.



14: Les vitres sont reproduites dans un quelconque emballage en plastique transparent, de type blister. Celles des côtés sont découpées dans leur hauteur, pour simuler des fenêtres ouvertes.

tions diverses, etc. D'ailleurs, certains d'entre eux 'peuvent' être téléchargés sur internet (exemple: <http://www.cimarronworks.com/>). L'ensemble est reproduit sur une feuille de décalque de marque Holi (*). L'opération s'effectue à partir d'une imprimante à jet d'encre. Suivant le modèle de celle-ci, et afin d'améliorer la qualité du décalque (la différence est marquante!), il est nécessaire d'effectuer certaines sélections dans le menu 'Propriétés' du logiciel:

- Choix d'impression: 'Impression photo' au lieu de 'Standard';
- Qualité d'impression: Haute;
- Format: A4;
- Type de support: 'Papier brillant'.

Suivant l'imprimante utilisée (dans notre cas, il s'agissait d'une Canon Pixma MP560), no-

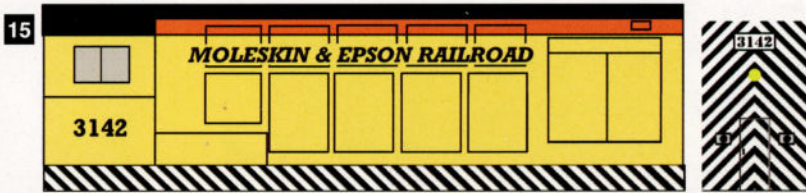
tons que les feuilles de type 'photo' s'insèrent uniquement par l'arrière de la machine, et non par le bac de papier traditionnel.

Les décalques imprimés sont protégés du futur trempage dans l'eau par deux couches de Liquid Decal film de Microscale, appliquée au pinceau plat. Après un séchage de deux heures, le motif choisi est utilisé de manière habituelle, c'est-à-dire qu'il est découpé au plus près et trempé dans l'eau. L'emplacement où il viendra se poser sur la maquette est recouvert de Micro-set (toujours de la même marque), un produit qui facilite la pose des décalques.

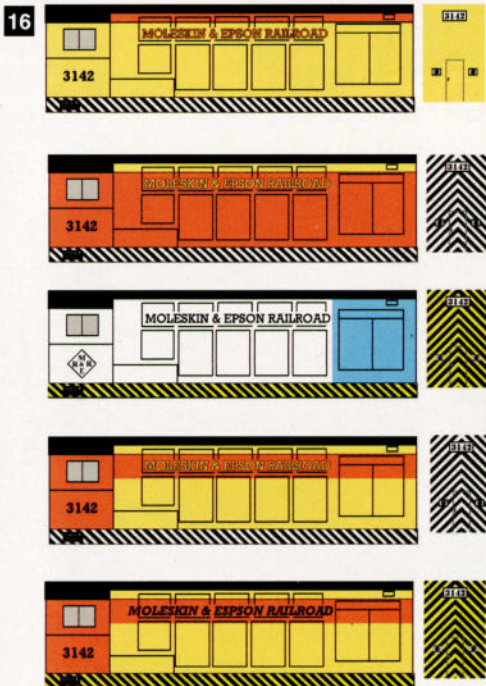
Alors que l'eau et le produit excédentaire sont épongés à l'aide d'un mouchoir en papier, une couche de Micro-sol est appliquée sur le décalque même. Il s'agit ici d'un solvant qui a la particularité de le ramollir, voire de le 'chiffonner', pour ensuite le tendre parfaitement lors de son séchage. Ainsi, il épouse au mieux les reliefs du modèle, du moins si celui-ci en est pourvu... Après séchage, l'opération peut être renouvelée si cela s'avère nécessaire. Soulignons qu'il est

indiqué de nettoyer soigneusement le pinceau entre chaque opération.

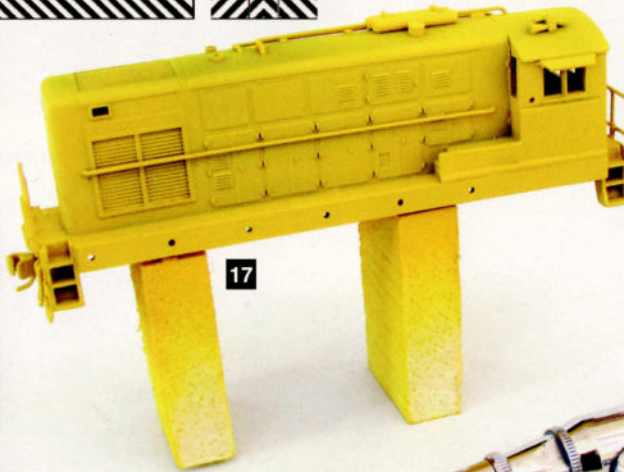
Lors de l'emploi d'un décalque aux bords transparents, il est fréquent que le 'Silvering' apparaisse en effet de brillance. Celui-ci contraste avec l'aspect satiné ou mat du modèle. Aussi, il est nécessaire de recouvrir au préalable la surface à travailler d'un vernis brillant: le X-22 de Tamiya est un bon exemple. Les deux brillants se confondent ainsi pratiquement avant d'être recouverts d'un vernis satiné ou mat, selon les désirs du modéliste. Dans notre cas, il s'agit du vernis mat cellulosique en aérosol (***) de la marque Topcoat, mais produit par X-Tracylix, dilué à 15% d'eau et toujours appliqué au pinceau plat, fonctionne très bien. Gageons que le produit X-21 de Tamiya pourrait offrir le même résultat, mais sans l'avoir essayé... Toujours est-il que ce soit pour faire disparaître ou non un film brillant, la pose d'un vernis est toujours conseillée pour sceller et protéger les décalques des affres du temps. Si un nombre infini de décalques sont réali-



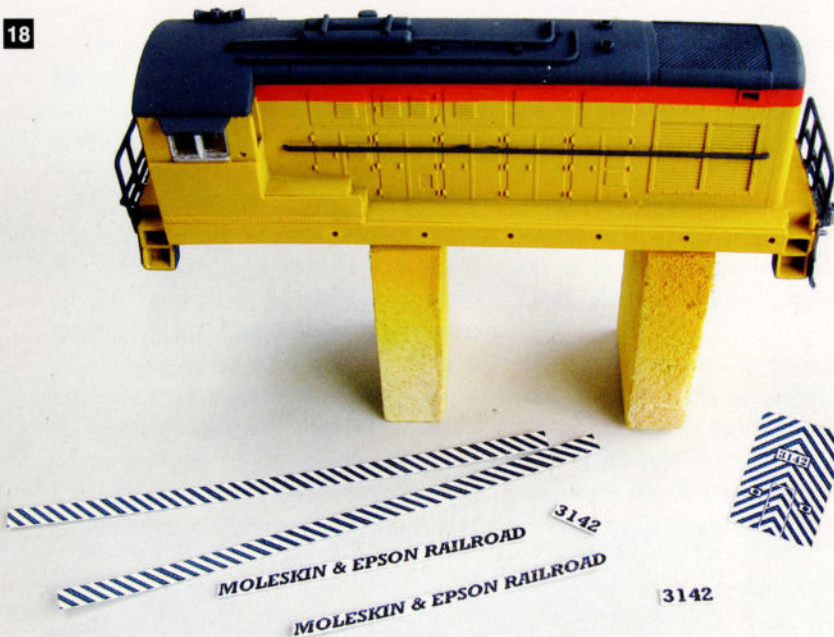
15: Un dessin est réalisé aux dimensions exactes du modèle afin de définir le choix des couleurs, mais aussi pour reproduire les décalques à leur bonne taille.



16: quelques essais de livrée



17: L'application de la première peinture à l'aérographe. De par ses dimensions, ce dernier rend toutes les proportions à la loco...



18: Les teintes de base sont appliquées avant la pose des décalques. Ces derniers sont reproduits à l'aide d'un ordinateur, d'une imprimante et d'une feuille de décalque vierge, blanche ou transparente suivant le cas, distribuée par la société Holi.

sables suivant cette technique, il est à noter que nos imprimantes familiales ou semi-professionnelles ne possèdent pas d'encre blanche. Aussi, une impression uniquement dans cette teinte n'est donc pas possible. Cependant, imprimer le contour d'un motif afin de le découper ensuite avec précision ou

l'insérer dans un cadre de couleur peut être une astuce à retenir.

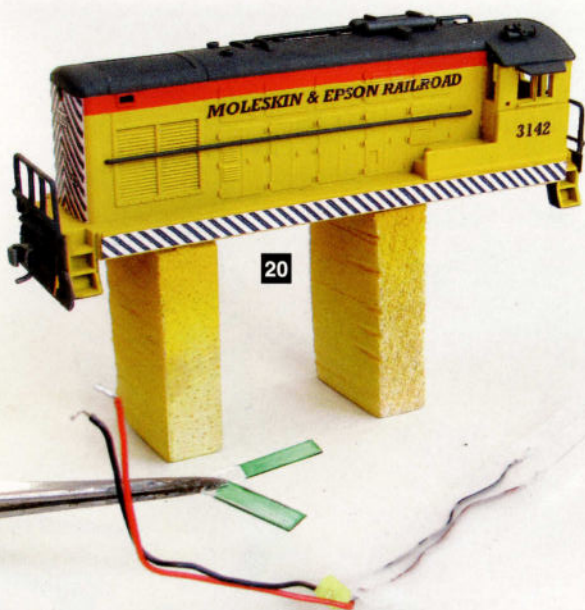
(*) Il faut choisir le type de feuille de décalque à utiliser : blanche ou transparente, pour imprimante à jet d'encre ou de type laser. Les quatre modèles sont distribués par Holi.



19: Les produits utilisés :

- 1 : Le Liquid Decal film, un vernis de protection pour l'encre des décalques ;
- 2 : Le Micro-set facilite la pose des décalques ;
- 3 : Le Micro-sol est un solvant qui a la particularité de ramollir, voire de 'chiffonner' le décalque, pour ensuite le tendre parfaitement lors de son séchage afin qu'il épouse au mieux les parties en relief ;
- 4 : Un exemple feuille de décalques et ses motifs conçus de toutes pièces, ici prêts à l'emploi ;
- 5 : Le Micro-Kristal 'clear' est utilisé pour coller les parties vitrées ; il devient transparent au séchage.

(**) Petit conseil : avant son utilisation, il est utile de plonger un aérosol pendant quelques minutes dans de l'eau chaude: sa peinture ou son vernis devient alors plus fluide et se tend mieux au séchage, tandis qu'un éventuel effet de granulose est écarté.



20: Les décalques viennent d'être posés, seul manque encore un vernis mat de protection. Les vitres avant reçoivent une couche de Clear Green (Tamiya X-25), un vernis translucide qui simule la teinte d'un pare-soleil. On remarque le circuit des Leds isolé électriquement par un simple papier collant.



21: Un voile de 'poussières' est appliqué à l'aérographe afin d'atténuer les teintes vives de base.



22: Les détails en creux sont soulignés à l'aide de peinture à l'huile pour artiste 'Terre de Sienne' diluée à l'essence de térébenthine, alors que quelques reliefs ressortent grâce à la technique du brossage à sec; remarquons les bogies, par exemple.

Le weathering

Si l'on décide de vieillir un modèle, chaque effet est à doser, de la simple salissure à la détérioration prononcée de la peinture originale: c'est au goût de chacun... Dans le cas présenté ici, notre loco ne sort pas d'usine; elle témoigne de quelques vieillissements que l'on dénomme en maquettisme le 'weathering' (la patine ou l'usure du temps). Cette technique renforce généralement le réalisme. Notre dessin est de faire ressembler cette Fairbanks-Morse de 8 centimètres de long à un engin de 109 tonnes...

D'emblée, un voile de 'poussières' est appliqué à l'aérographe afin d'atténuer les teintes vives originales. Par conséquent, cette tâche s'effectue toujours en utilisant une teinte plus claire et plus terne que celle de base. La caisse

reçoit quelques voiles de 'gris clair' (Humbrol 147) et de 'crème' (Humbrol 103), tandis que le contraste du toit est atténué par des ombres 'rouille' (Humbrol 113) et de 'jaune désert' (Humbrol 93). Chaque application est effectuée avec modération et ce, à la lumière du jour. Cette dernière donne ainsi directement le résultat du travail effectué, ce qui est important pour ne pas 'dépasser' l'effet escompté.

Après un séchage de 24 heures, les détails en creux (commisures, grilles, etc.) sont soulignés à l'aide de peinture à l'huile pour artiste 'Terre de Sienne' diluée à l'essence de térébenthine. La densité de ce liquide est au po-

rata de l'effet de rouille ou de salissure que l'on souhaite obtenir. L'ensemble du modèle peut même être entièrement recouvert de cette manière. Il s'agit alors de l'application d'un lavis. En cas d'excès, il suffit d'éponger avant séchage, le surplus à l'aide d'un chiffon doux humidifié d'essence de térébenthine.

Le travail de weathering peut également être réalisé à l'aide des poudres sèches, comme celles que Tamiya, Rustall, Vallejo ou bien d'autres distribuent. On pense par exemple à la suie des deux échappements situés sur le toit de la loco. Il est nécessaire ensuite de fixer cette matière, soit par un vernis en aérosol (de préférence mat), soit en déposant



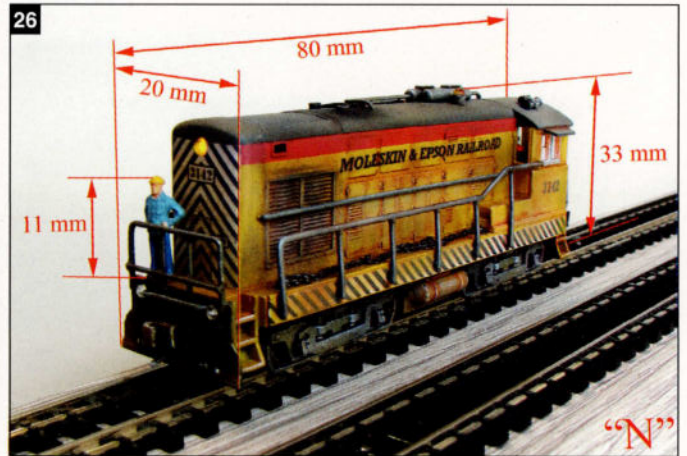
23: Une belle FM H12 de la 'Feather River & Western'. (© Bill Hough)



24: D'un modèle à l'autre, les détails peuvent être différents. (© Rgus-rail.com)



25: Quelques détails du poste de conduite, vus de l'extérieur.



26: Les dimensions du modèle.



27: L'avant strié et ses détails sont simplement constitués d'un seul décalque.

délicatement quelques gouttes d'essence de térébenthine qui agiront par capillarité. Après l'emploi de ce produit, le modèle doit sécher au moins 48 heures.

Les détails en relief (charnières, poignées, etc.) sont mis en évidence par la technique, du 'drybrushing' (le brossage à sec). Celle-ci consiste à essuyer un pinceau plat garni de peinture dont le peu de pigments restant

se dépose, par un brossage répété, sur les endroits en saillie. Ce procédé s'effectue toujours de la teinte la plus foncée vers la plus claire. Prenons les bogies de notre loco comme exemple, où des reflets en 'Gun metal' (Humbrol 53) et en argent (Humbrol 11) accentuent leur aspect métallique.

Quelques finitions

Les vitres du poste de conduite sont à l'origine moulées dans un matériau gris et opaque. Dès lors, elles sont reproduites à partir d'un emballage en plastique transparent de type blister ; cette matière semi-rigide se prête fort bien à ce genre d'opération. Les vitres avant reçoivent une couche de 'Clear Green' (Tamiya X-25), un vernis translucide qui simule le teinté d'un pare-soleil. Elles sont fixées par quelques gouttes discrètes de Micro-Kristal Clear de Microscale, une sorte de colle pour bois, dirions-nous.

Les rambardes latérales d'origine sont peintes et remises en place alors qu'une figurine installée à l'avant et une chaîne rouillée donnent davantage de vie à l'ensemble.

Des phares additionnels, issus de strass auto-collants qu'utilisent les jeunes filles, sont pla-

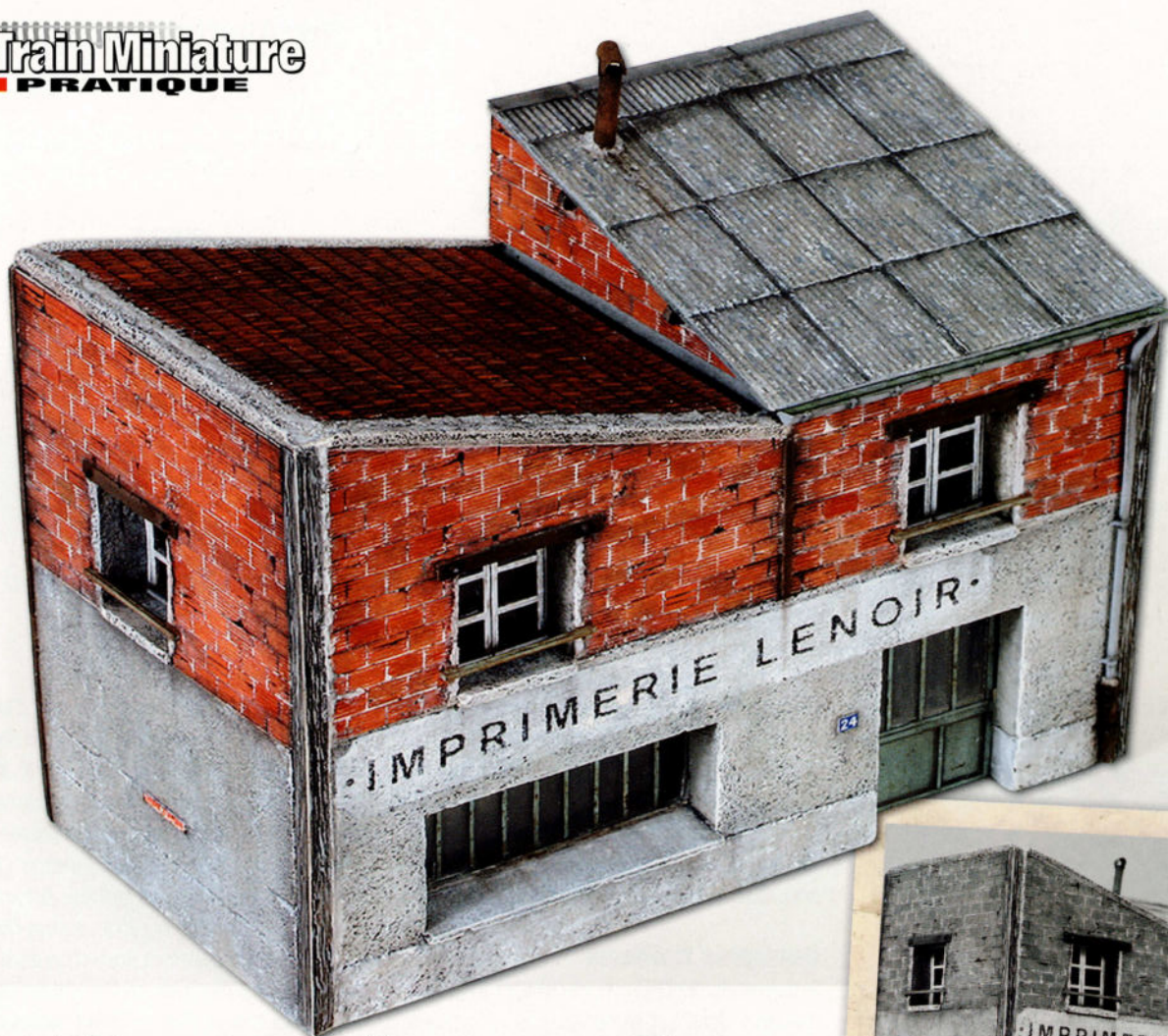
cés de part et d'autre du modèle. Ceux qui figurent à l'arrière sont recouverts de deux couches de 'Clear Red' (Tamiya X-27) qui leur donne un aspect rougeâtre, transparent et brillant; quant au gyrophare installé sur le toit, il est recouvert de 'Clear Orange' (Tamiya X-26). Les reflets de ce dernier, lorsqu'il est exposé à la lumière du jour, donne l'impression qu'il est réellement doté d'un éclairage... Avant la nouvelle mise en circulation de cette Fairbanks-Morse FM H-12-44 relookée, les roues ont soigneusement été nettoyées à l'aide d'un fin papier de verre. Dès lors, les contacts électriques sont parfaits.

Pour conclure

Cette restauration en N nous démontre qu'il est toujours possible de redonner vie à une vieille loco, même défraîchie, afin qu'elle parcoure encore de nombreux 'miles' sur notre futur réseau américain. De plus, c'était l'occasion de publier un schéma électronique qui permette d'utiliser un éclairage par Leds et ce, peu importe la polarité de son alimentation.

Eric Bauthier et Michelle Jennes





L'imprimerie Zebdec

NOUS AVONS ABORDÉ IL Y A QUELQUE TEMPS CERTAINS KITS EN PIERRE SYNTHÉTIQUE PROVENANT DE LA MARQUE ZÉBULON DÉCOR, CECI EN NOUS INTÉRESSANT PARTICULIÈREMENT À DES MAQUETTES DE BÂTISSÉS EN BRIQUES, PLUS FACILEMENT TRANSPOSABLES SUR NOS MODULES BELGES. CETTE FOIS-CI, NOUS AVONS PORTÉ NOTRE INTÉRÊT SUR UNE RÉFÉRENCE ORIGINALE DESTINÉE À L'ENVIRONNEMENT URBAIN, EN L'OCCURRENCE LE KIT DE L'IMPRIMERIE PORTANT LA RÉFÉRENCE 87624.

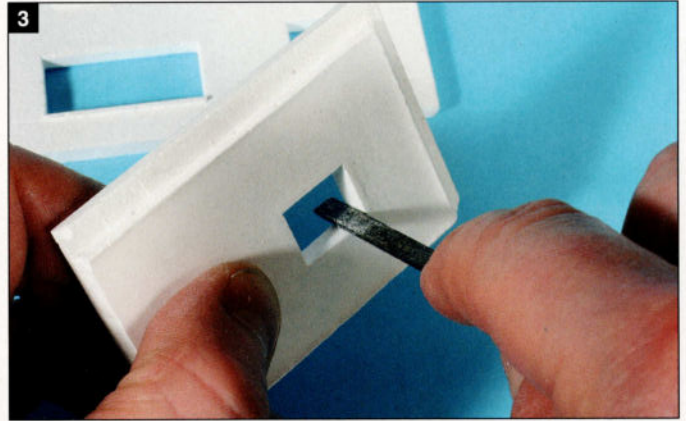
Cette maquette se compose d'éléments en pierre reconstituée – de la résine – les huisseries étant reproduites finement par une découpe au laser dans un carton fin. Bâtiment en semi relief, celui-ci pourra servir à loisir au kitbashing (on pourra alors utiliser les plaques de briques plâtrières réf. 87804) et être transformé en un atelier de plomberie, de menuiserie, de torrification, etc. A l'aide d'un séquençage par l'image, voyons comment passer un agréable moment au montage et à la mise en peinture de cet édifice 'utilitaire'...



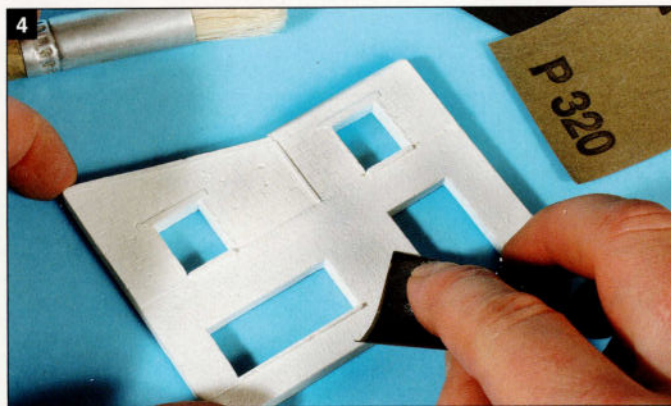
1: Etat des lieux 'à la sortie' de boîte et après déballage des différentes pièces soigneusement protégées par du Raja Mousse. L'absence de plan pour le montage de la maquette n'est pas vraiment un souci, dans le cas de cette construction très simple. Nous essayerons tout de même d'en dégager une chronologie dans l'assemblage, afin de faciliter la tâche des éventuels bâtisseurs. Il en sera de même pour la coloration de l'ensemble ainsi constitué.



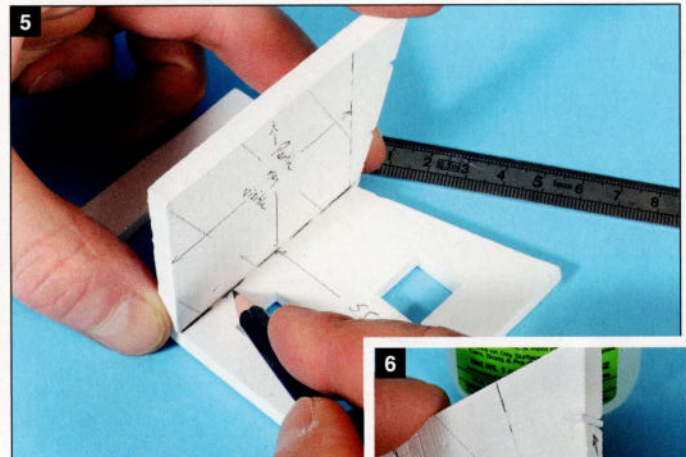
2: Je démarre les opérations en débarrassant le fronton et les différents pignons de leurs excroissances (les 'talons') moulés dans la masse et destinés initialement à recevoir d'éventuels trottoirs disponibles chez le même fabricant. Bien entendu, ces premiers travaux seront facultatifs dans le cas où vous souhaiteriez y installer de tels artifices. En ce qui me concerne, j'ai opéré en incisant progressivement la pierre synthétique avec un gros tranchet pour égaliser ensuite la surface en contact avec le 'sol' à l'aide d'abrasif grain 180, pour une parfaite planéité.



3: Dans la foulée, les baies de porte et de fenêtres sont patiemment débarrassées du surplus de pierre reconstituée en utilisant une lame de scalpel 'standard', puis à la lime plate diamantée: on prendra soin de la décrasser régulièrement avec une brosse à poils durs. Les ouvertures dégagées, je vérifie tout de suite que les huisseries s'encastrent bien dans les ouvertures et je procède facultativement aux petites rectifications par ponçage à l'abrasif grain 360. Pour parachever ces travaux 'préparatoires', je vérifie également que les différents pans de murs s'encastrent correctement entre eux, en retirant par la même occasion les minuscules agglomérats de pierre pouvant se trouver dans les angles.



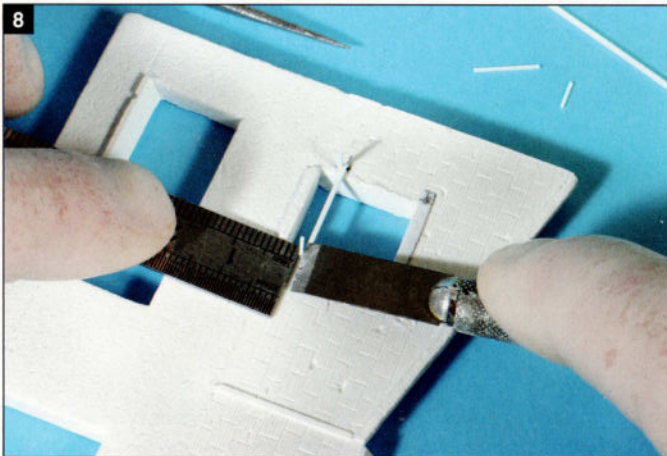
4: Afin d'atténuer quelque peu la granulométrie du 'ciment' sur les parties de façades en soubassement, j'ai librement entrepris une légère égalisation de ces surfaces par un léger ponçage avec de l'abrasif, ceci par de mouvements circulaires jusqu'à obtention d'une surface un peu plus lisse pour cette échelle, les poussières étant éliminées au fur et à mesure de l'avancement avec une brosse pochoir pour calibrer au plus juste l'aspect que l'on souhaite faire prendre au rendu.



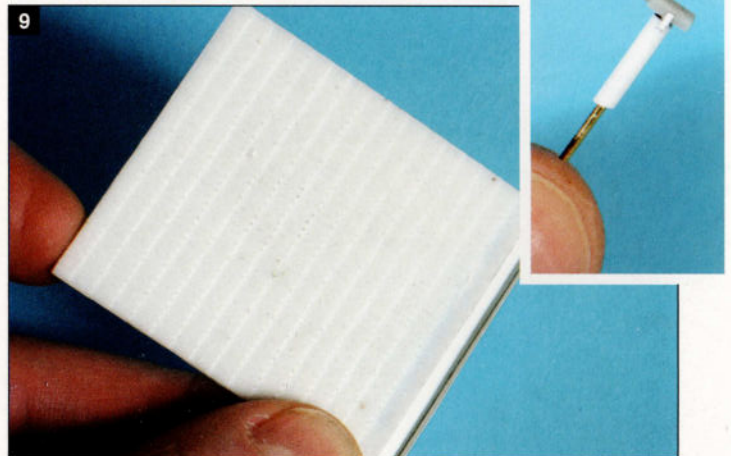
5/6: Pour entamer correctement le montage, j'ai matérialisé par un trait de crayon noir le positionnement du mur intermédiaire situé à la jonction des deux pans de toiture. De la même façon, la partie finalement non visible de ce mur est matérialisée au crayon pour délimiter clairement la partie dont la coloration sera inutile. A ce stade, ce pan de mur est affublé de 'moignons' de pannes mis en place avec de la colle cyanoacrylate. Pour simuler de tels éléments, j'ai eu recours à de la carte plastique de 1 mm d'épaisseur rainurée, gravée à la pointe à tracer pour imiter le bois. Deux sections de 2,5 mm de large sur 8 mm de long sont rapidement préparées, puis collées.



7: Au besoin et suivant la présence ou non de bulles, les linteaux de fenêtres moulés dans la masse auront peut être besoin d'être remplacés pour donner à la maquette un peu plus de finesse. Ici, j'ai librement remplacé ces éléments par d'autres de mêmes gabarits découpés dans des bandelettes Evergreen 104. Après avoir arasé les équipements originels, j'appose tout simplement deux sections de 20 mm de long à la glue en lieu et place des anciens, puis y adjoins des gros boulons Grand Line (réf. 5135) pour parfaire le réalisme de cette partie.



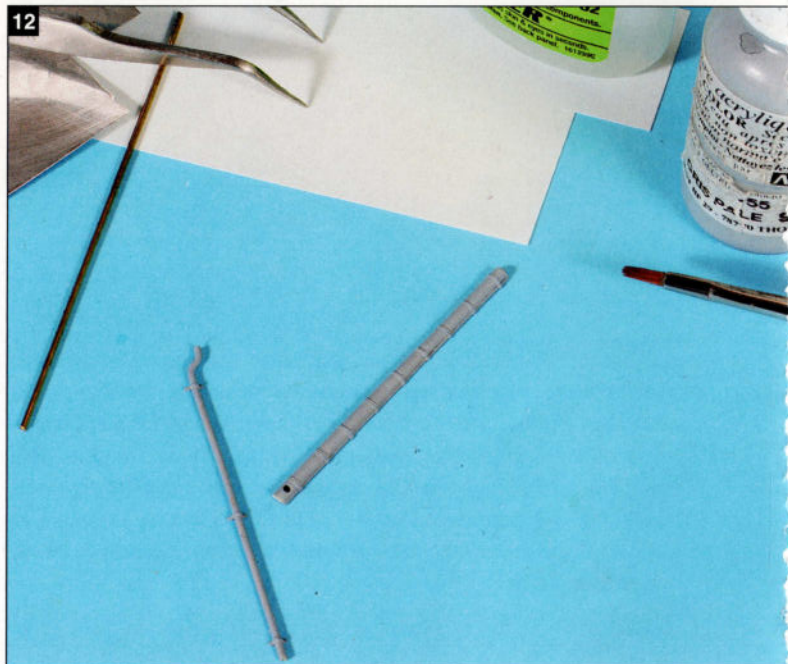
8: J'entame par la suite l'installation des rambardes en utilisant les différentes sections carrées Evergreen de 0,5/0,5 mm et de 0,75/0,75 mm fournies. Après avoir repéré les emplacements des supports de rambardes de chaque côté des baies de fenêtres, ceux-ci sont collés à la cyano dans des trous de 0,5mm de diamètre, effectués au préalable avec un petit foret. Pour simuler l'ensemble supports/rambardes, j'ai commencé par coller des sections plus longues de 0,5/0,5 mm, sur lesquelles vont venir reposer les rambardes de 0,75/0,75 mm. Une fois l'assemblage solide, le surplus est arasé au ras de la rambarde en utilisant une lame ciseau neuve et un réglét en maintien.



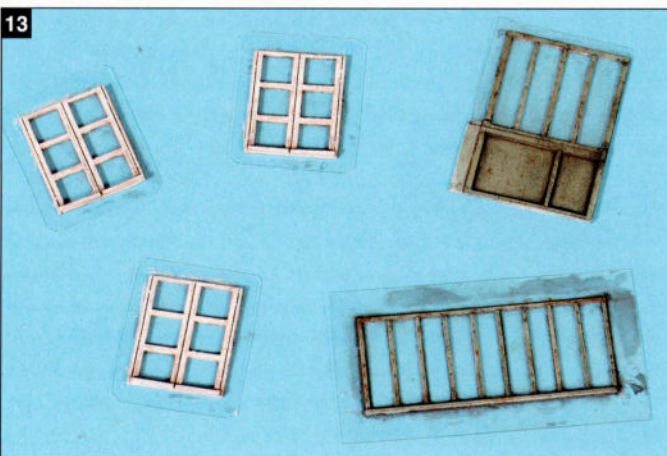
9/10: Pour apporter le plus de réalisme possible au kit, j'ai décidé d'équiper le pan de toiture en tuiles mécaniques d'une rigole en zinc fermée sur chaque bord. Ce détail est fabriqué à l'aide de carte plastique de 12/10 (ou éventuellement d'aluminium de récupération), ceci après avoir 'désépaissi' le bord de la toiture. A une des deux extrémités de cette rigole, un trou d'écoulement est logiquement percé (de diamètre 1 mm) pour reproduire l'évacuation des eaux pluviales vers un tuyau fictif. Pour finir à ce stade, le conduit de poêle proposé dans le kit est affublé d'un 'chapeau' tiré d'une référence Grandt Line 4060, les deux pattes de maintien étant simulées à l'aide de carte plastique de 12/10.



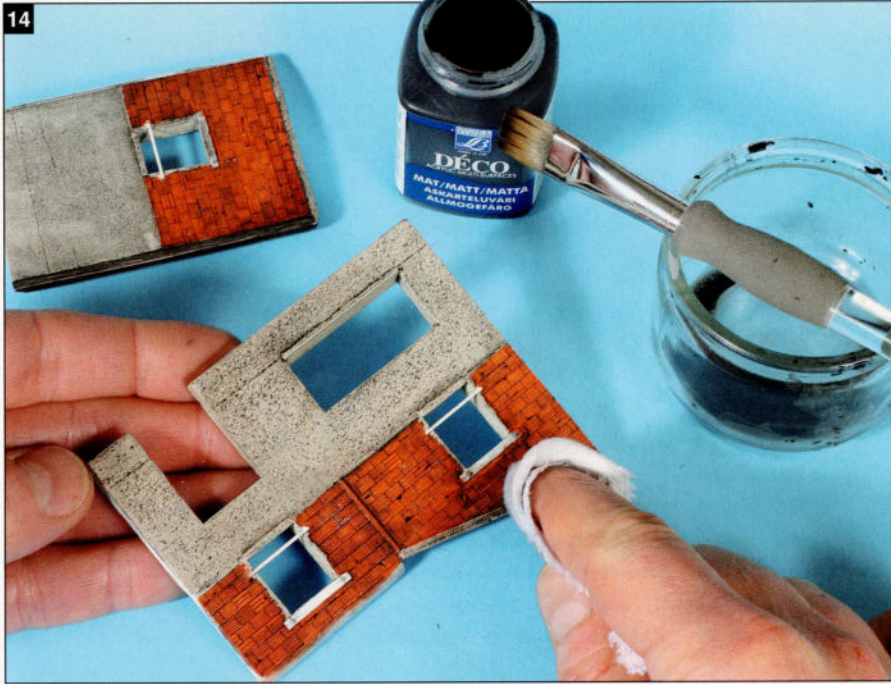
11: La gouttière étant absente du kit, j'ai utilisé la vieille référence 450 MKD. Pour équiper l'imprimerie, une minuscule section de 50 mm de long sera nécessaire. Libre à vous d'utiliser ces moulages tels qu'ils sont et d'y ajouter un tuyau recoupé pour la circonstance. Pour ma part, j'ai utilisé cette référence pour réaliser un équipement beaucoup plus fin, comme nous l'avons déjà vu en détails dans un précédent TMM, et ainsi obtenir des équipements assez proches de la réalité...



12: La gouttière préparée et affublée de ces crochets fins est percée en son extrémité d'un trou de 1 mm pour recevoir le tuyau d'évacuation que nous j'ai fabriqué à l'aide d'une section de fil de laiton (ici, une section de 53 mm). Après l'avoir mis en forme avec une pince à bords plats, celui-ci est équipé de colliers de fixation réalisés avec des sections de carte plastique de 12/100. Pour terminer la préparation de ces détails, une couche d'apprêt gris pâle Prince August 990 est appliquée au pinceau fin.



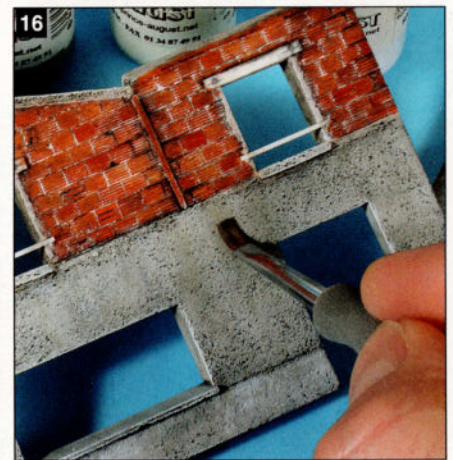
13: Je termine finalement par la mise en place de la porte coulissante et des huisseries en carton sur la section d'Altuglass. Après avoir reçu une couche de 'fond' blanc cassé Humbrol 28, j'ai mis en couleurs ces éléments à l'aide de peintures acryliques Prince August, un lavis à base de terre ombrée et quelques menus travaux de micro-peinture venant apporter ce côté patiné subtil.



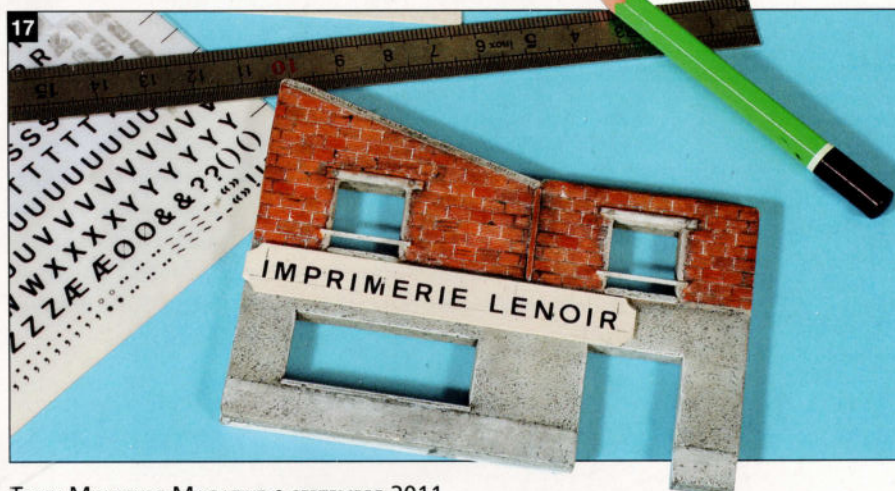
14: J'entame ensuite la coloration des murs en briques plâtrières en utilisant deux références Humbrol 70 et 82 mélangées entre-elles dans une palette, pour obtenir différentes déclinaisons. Ces nuances sont légèrement diluées à l'essence minérale, puis appliquées au pinceau brosse sans ordre précis, pour donner aux murs construits avec ce matériau des tonalités variées. Dans le même temps, les parties de façade en ciment sont rapidement peintes à l'aide d'un mélange de Humbrol 28 et 119, pour imiter cette coloration particulière du matériau vieillissant, comme nous l'avons vu dans le TMM du mois dernier. Les peintures une fois sèches, un jus noir mat acrylique soutenu est badigeonné sur l'ensemble, avec une grosse brosse plate. Au bout de quelques minutes, le lavis est estompé par places à l'aide d'un petit bout de chiffon doux humidifié à l'eau claire pour nuancer, moduler l'assombrissement des briques et du ciment.



15: Après avoir simulé les joints en ciment en tamponnant patiemment des pigments blancs à l'aide d'un vieux pinceau fin, ceux-ci sont incrustés définitivement dans les creux des jointures à l'aide des doigts légèrement humidifié à l'eau. Le travail sur la brique se prolonge par l'apport de nouvelles tonalités, en plus de celles de celles déjà simulées par les opérations de peinture. Dans le cas présent, de multiples teintes de terres ocre rouge, sienne calcinée,... sont tamponnées /brossées fermement avec un vieux pinceau n°2. J'opère toujours 'au jugé' sans ordre précis pour obtenir un véritable patchwork de couleurs, en essayant de se rapprocher des situations réelles. L'ultime touche est apportée en marquant les ombres au niveau des trous de briques abîmées, joints creusés, là encore en ayant recours à des pigments noirs, cette fois.



16: Le soubassement en ciment est ensuite replit en utilisant différentes peintures acryliques. J'utilise pour se faire du gris pierre, gris pâle, de l'ivoire et du blanc mat Prince August brossés à sec de haut en bas avec un pinceau brosse plat n°4, pour obtenir de multiples déclinaisons dans la masse. Pour parachever à ce stade, les arêtes comme les appuis de fenêtres ou les embrasures sont brossés avec du blanc mat pur, pour marquer plus fortement ceux-ci.



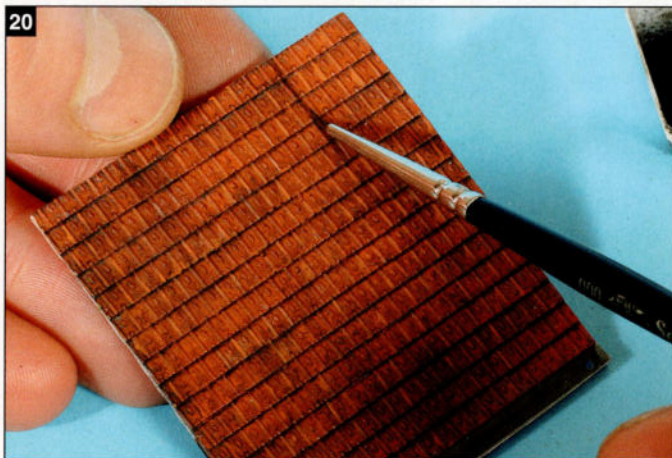
17: Pour reproduire la raison sociale sur le fronton, j'ai confectionné un 'patron' en carton aux bords travaillés, ceux-ci en incorporant des lettrages de bonnes dimensions. Cette 'matrice' va être indispensable pour signaler précisément l'emplacement et l'espacement des lettrages à blanc, mais aussi de reprendre les contours du placard au crayon noir. Pour ce kit, j'ai fait appel à des transferts à sec, issu du stock accumulé au cours de ces dernières années.



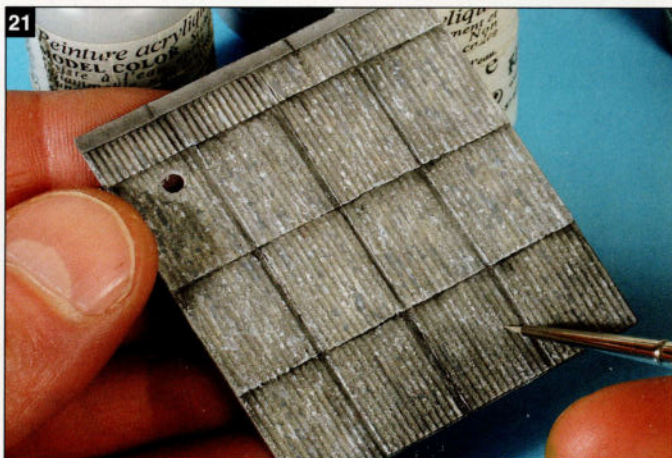
18: Une fois les contours de l'enseigne rapportée, celle-ci est rapidement peinte avec de la peinture acrylique blanc mat diluée, les transferts étant apposés une fois la peinture complètement sèche (c'est-à-dire un laps de temps très court : l'avantage des peintures acryliques). Après avoir incrusté la typographie avec un vieux pinceau brosse pour mieux coller à la matière, je fais disparaître les traits et éventuelles marques de crayon noir par un simple gommage. Pour imiter un premier effet de délavage sur cette partie, je frotte ensuite délicatement la surface avec de petites sections d'abrasif grain 600, ceci du haut vers le bas.



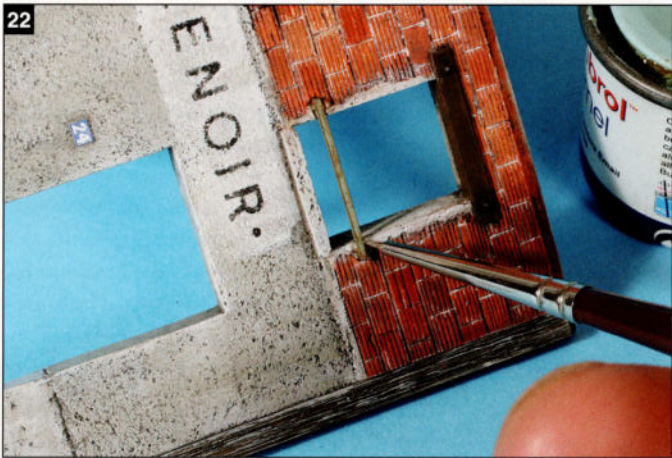
19: Je parachève cet aspect dégradé/écaillé faisant ressortir par endroits des écailles de blanc plus franches avec du blanc mat appliqué en petites touches irrégulières au pinceau fin (travail de micro-peinture), pour finir par un brossage à sec avec des pigments gris moyen et ombre naturelle. Ici, j'emploie une brosse plate fine pour appliquer les poudres dans le sens de ruissellement des eaux de pluie.



20: Les façades terminées, j'entame ensuite la coloration des pans de toiture en commençant par les tuiles mécaniques. Je ne m'étendrai pas ici sur les différentes opérations de mise en couleurs aux peintures Humbrol et patine de ce type de matériau, ceci ayant déjà été abordé précédemment dans plusieurs TMM. Ici, je termine le travail en simulant les dégoulinades noirâtres provenant du solin en ciment.



21: La toiture en fibrociment est par la suite à son tour colorée et patinée à l'aide de peinture Humbrol 64 tamponnée avec une vieille brosse n°4 pour rendre un léger grain, un peu comme nous l'avons fait pour imiter le grain du ciment sur le château d'eau. Une fois sèche, la toiture est retravaillée avec de multiples jus et pigments, tamponnements à l'éponge et finalement micro-peinture avec des teintes acryliques Prince August gris pierre 884, gris pâle 990 et gris foncé 836, notamment.

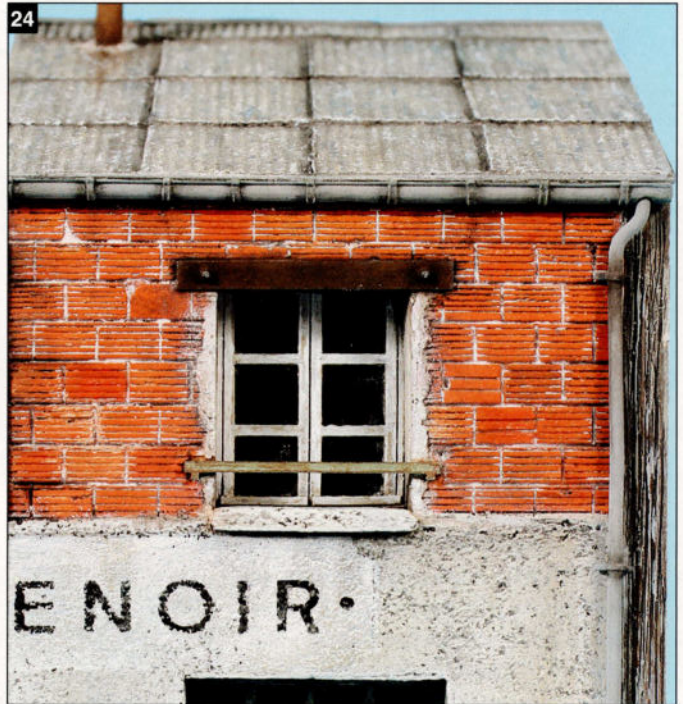


22: Les travaux touchent alors à leur fin et les différents détails comme les rambardes et linteaux de fenêtres sont peints à l'aide de peintures Humbrol 98 et 64. A peine secs, les linteaux sont tamponnés avec des pigments rouille Mig Productions, les têtes de boulons frottés avec de la poudre de graphite pour faire ressortir leur aspect métallique. Je termine le vieillissement des éléments par un jus de terre ombrée acrylique appliqué sur les rambardes, pour imiter une légère corrosion.



23: L'ensemble des éléments fins prêts, je peux enfin passer à l'assemblage général sur un tapis de coupe quadrillé, permettant un bon équerage. Pour cette étape importante, les pans sont soudés entre eux avec de la colle cyanoacrylate à prise lente, permettant des ajustements si nécessaire. Une fois l'assemblage solide, les éventuels interstices aux jointures sont bouchés à l'aide d'un filet d'enduit à l'eau, appliqué au pinceau fin.

25: Le bâtiment une fois achevé s'intégrera à merveille dans une rue ou une impasse industrielle. D'autres constructions de ce style, loin des immeubles d'habitation, de commerce ou de garages sont pour l'instant peu nombreuses pour y être intégrées dans un univers urbain miniature.



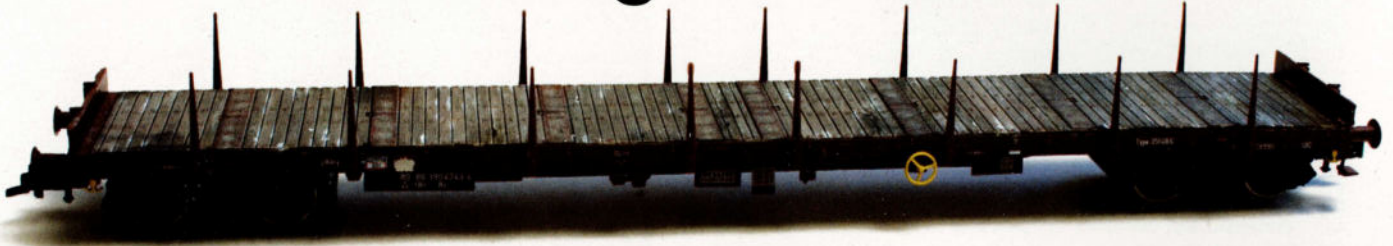
24: Il ne reste plus qu'à positionner et mettre en place les pans de toit de la même manière, puis les fenêtres et porte que j'ai déjà peintes et patinées. Pour finir, l'ultime touche se résumera à la mise en peinture de la gouttière et du tuyau d'évacuation à l'aide peinture acrylique gris pâle et de pigments 'ardoise', 'blanc' et 'noir', ces derniers détails apportant la dernière touche au montage du bâtiment.

Texte et photos: Emmanuel Nouaillier

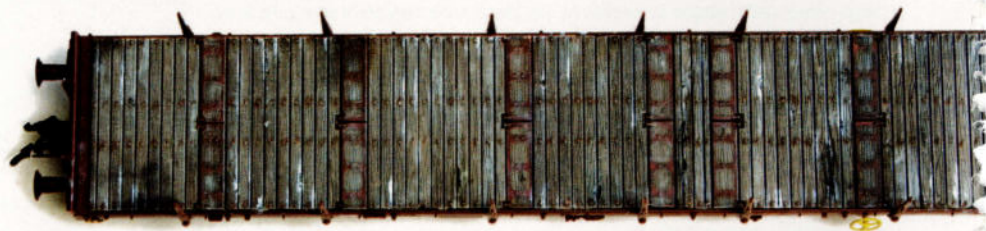


25

La Patine d'un plancher de wagon 'Rs'



LE WAGON DE MARCHANDISES 'RS' DE ROCO EST UN BEAU MODÈLE, QUI PRÉSENTE UN PLANCHER EN BOIS BIEN DÉTAILLÉ. CE PLANCHER PRÉSENTE TOUTEFOIS UNE TEINTE QUI EST LOIN D'ÊTRE RÉALISTE. GRÂCE À UN PEU DE PEINTURE, IL EST TOUTEFOIS POSSIBLE D'AMÉLIORER CETTE SITUATION, UNE OPÉRATION QUI EST MÊME RÉALISABLE PAR LE MODÉLISTE FERROVIAIRE LE MOINS EXPÉRIMENTÉ.



1. Nous commençons par détacher le plancher de son wagon ; il est simplement cliqué dans deux ergots distincts. Le reste du wagon est ensuite mis de côté.

2. Nous apportons quelques dégradations au plancher : cela peut aller des rayures et de trous à de véritables interstices. Ceci fera croire que non seulement le plancher présente un aspect usagé, mais aussi moins uniforme. Le but n'est pas d'endommager gravement le plancher, mais de lui donner l'aspect d'un plancher usagé.

3. Nous débutons ensuite la mise en peinture. Pour commencer, le plancher reçoit sa teinte de fond. Le plancher est entièrement recouvert d'une couche de brun (HB 98) diluée à 50% avec du white-spirit. Si vous ne le faites pas, la couche de peinture sera

beaucoup trop épaisse et tous les détails seront noyés.

4. Lorsque cette couche de fond aura entièrement séché, elle sera recouverte d'un lavis foncé. Ce lavis sera obtenu par une goutte de peinture noire fortement diluée dans de l'eau. Le surplus de lavis pourra être éliminé ultérieurement avec un coton-tige. L'effet obtenu sera moins uniforme en lessivant plus ou moins certaines parties du plancher. Laissez également sécher ce lavis.

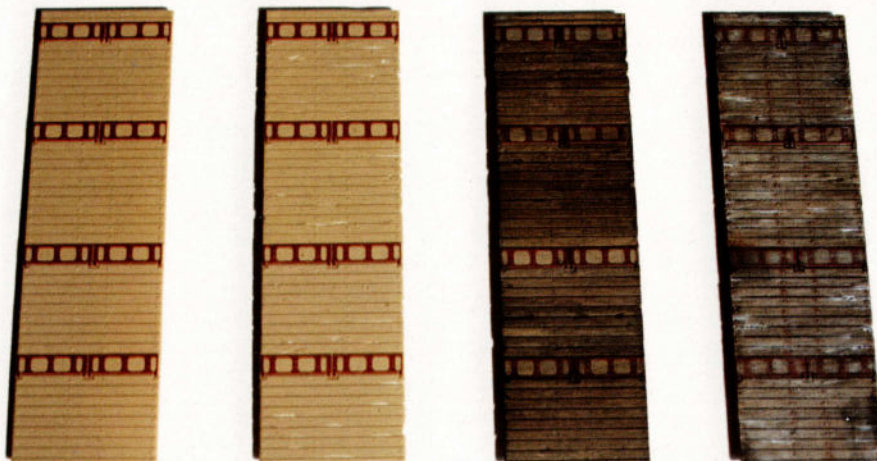
5. Lorsque le plancher est entièrement sec, nous débutons alors la phase la plus importante de notre travail de mise en peinture. Grâce à différentes teintes claires (brun clair, beige et blanc), nous appliquons un brossage à sec à notre plancher. Grâce à cette technique, seuls les éléments saillants du

plancher seront colorés, ce qui soulignera les détails et procurera une profondeur aux détails. Utilisez pour ce faire un pinceau à poils doux et une petite quantité de peinture. Frottez le pinceau sur un chiffon ou sur un bout de papier, de façon à ne prélever qu'une très petite quantité de peinture. Appliquez les différentes teintes de façon simultanée, afin de construire littéralement l'effet souhaité. Avec de la peinture blanche, les dégradations pourront être soulignées plus fortement.

6. Dans une étape suivante, les rivets sont soulignés d'une teinte rouille (HB 113), au moyen de la même technique du brossage à sec.

7. Pour terminer, nous pouvons encore accentuer certains détails ou former des taches supplémentaires au moyen de poudres de patine. Ceci peut se faire selon vos propres goûts, mais veillez à ne pas exagérer !

8. Vous pouvez maintenant replacer le plancher et fixer les pièces livrées conjointement (les ridelles et les ranchers). Si vous désirez maintenant patiner le reste du wagon comme illustré dans nos éditions précédentes (TMM 96, par exemple), votre wagon plat donnera l'impression d'avoir déjà un fameux nombre de kilomètres au compteur...



Texte et photos: Kristoffer Dams



3^{ème} Grand Concours de minis réseaux

LORSQU'EN 2007, LE CONCOURS DE DIORAMAS FUT TRANSFORMÉ APRÈS TROIS ÉDITIONS EN UN CONCOURS DE MINIS RÉSEAUX, NOUS N'AURIONS JAMAIS ESPÉRÉ QU'IL RECUEILLERAIT UN TEL SUCCÈS. LES DEUX PREMIÈRES ÉDITIONS DÉPASSÈRENT LARGEMENT NOS ATTENTES, TANT EN CE QUI CONCERNE LE NOMBRE D'INSCRITS QUE LA QUALITÉ DES RÉSEAUX PARTICIPANTS. EN OUTRE, AUCUNE EXPOSITION NE SE DÉROULE SANS QUE L'ON PUISSE Y ADMIRER L'UN OU L'AUTRE PARTICIPANT À NOS CONCOURS. ET LE GRAND NOMBRE DE PARTICIPANTS À LA PRÉSENTE 3^{ÈME} ÉDITION FAIT QUE NOS ESPOIRS SONT À NOUVEAU TRÈS ÉLEVÉS...

Pour le premier concours, 61 participants s'étaient inscrits (dont 28 avaient atteint la 'deadline', soit 46 %). Pour le concours de 2010, l'intérêt avait quelque peu régressé : 45 participants s'étaient inscrits, dont 17 (soit 38 %) ont effectivement atteint la deadline. Les modélistes ont-ils été influencés par le haut niveau de certaines réalisations ? Peut-être, mais n'oublions pas que nous nous adressons à un groupe cible relativement restreint et que nous pouvons donc raisonnablement être fiers des modélistes de nos contrées... A la rédaction, nous sommes vraiment ravis que 45 minis réseaux aient été enregistrés lors de la présente édition, ce qui représente au total 53 modélistes. Le règlement du concours est resté inchangé, à un détail près : à Malines, chaque participant disposera en partie centrale de la halle (près du stand occupé par nos revues) d'une superficie de 2,5 m sur 2,5 m, qu'il pourra aménager à sa guise. Les réseaux pourront ainsi mieux être mis en valeur et formeront le point central de l'exposition.

Autre fait qui nous réjouit : la participation plus importante de jeunes parmi les participants : ils sont huit, âgés de 12 à 18 ans. Et si nous y ajoutons ceux qui ont entre 18 et 20 ans, on arrive à 20 % des participants. Malheureusement, on ne compte que sept participants francophones. Par contre, notre revue semble bien connue aux Pays-Bas, puisque 12 des 53 modélistes inscrits viennent de ce pays. Les thèmes choisis seront précisés dans des reportages qui seront publiés à partir du numéro 107. En ce qui concerne les échelles choisies, cela n'étonnera personne d'apprendre que le H0 emporte la palme ; pourtant, presque la moitié des participants a opté pour une

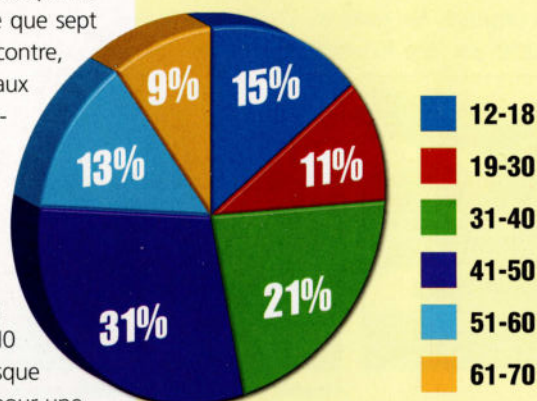
autre échelle. Ce concours se prête aussi parfaitement à effectuer une incursion en pays inconnu... Sur cette page, nous publions le nom des participants et une statistique d'âge. A partir de maintenant et jusqu'au numéro précédant l'exposition en 2012, nous consacrerons dans chaque TMM au moins une page au suivi de ce concours, pour que vous puissiez suivre le parcours des participants, en tant que lecteur. Vous pouvez également suivre le déroulement des opérations sur nos deux forums www.modelspoomagazine.be/newforum et www.trainminiaturemagazine.be/newforum.

Ceci constituera peut-être aussi une motivation pour les participants, car il semble que le plus gros problème lors de la réalisation de tels projets soit... le manque de temps au cours des dernières semaines. Du point de vue temps, l'été 2011 aura toutefois été (jusqu'à présent) bénéfique aux modélistes, c'est un fait certain!

Texte: Luc Doods



Répartition des participants par âge



Liste des participants

Marc De Groulard
 Marc Ros
 Rudi Ros
 Joris Driessens
 Michiel Van Loey
 Christian Desmoutier
 Didier Noens
 Maarten Nieuwlaet
 Nicolas Van de Wege
 Ruben Van Miegroet
 Robbert Slager
 Jarits Grielens
 Gerolf Peeters
 Evan Daes
 Rik Martens
 Nathan Verhaeghe
 Henk van Beest
 Andre Postma
 Bart van Gool
 Luc Nussbaum
 David Tack
 Paul Ritzen
 Kristof Willems
 Dries Reubens
 André Hubert
 Pascal Hubert
 Rian de Rous
 Kristoffer Dams
 Marc Vandamme
 Tim Somers
 Dirk Heremans
 Freek Smedema
 Paul Sonnemans
 Erik De Boeck
 Gerrit Van Rooy
 Pieter-Jan Cassiman
 Diederik Cassiman
 Hans Louvet
 Ton Janssen
 Maarten Schermij
 Daniel Vankerckhove
 Luc De Beukelaer
 Johan Bleumers
 Luc Goormans
 Henk De Goede
 Filip Sleurink
 Peter-Martijn Hellemons
 Michelle Hellemons-Edwards
 Christian Larsen
 Ed ten Dam
 Peter Vercamme
 Eddy PODEVIJN
 Kristof Avonds



Inauguration de la gare rénovée de Charleroi-Sud

AU COURS DU WEEK-END ENSOLEILLÉ DES 25 ET 26 JUIN DERNIERS, SNCB-HOLDING A ORGANISÉ UNE OPÉRATION 'PORTES OUVERTES' DANS LA 4ÈME PLUS GRANDE GARE EN IMPORTANCE DE WALLONIE : CHARLEROI-SUD. EN COLLABORATION AVEC FEBELRAIL, UNE BOURSE DE MODÉLISME ET UNE EXPOSITION SE TENAIENT DANS L'ANCIEN HALL DE LA POSTE. SUR LA PLACE DE LA GARE, QUELQUES CONCERTS AVAIENT ÉGALEMENT ÉTÉ ORGANISÉS, TANDIS QU'EN GARE, LES VISITEURS VENUS EN NOMBRE LE DIMANCHE POUVAIENT PROFITER DES EFFLUVES D'UN TRAIN VAPEUR D'AUTREFOIS. DES PARCOURS EN NAVETTE ÉTAIENT EN EFFET ORGANISÉS AVEC UNE RAME COMPOSÉE DE VOITURES HISTORIQUES DES TYPES K1 ET 'L', ENCADRÉES PAR LA 29.013 ET LA DIESEL 5404. SIMULTANÉMENT, LA 64.169 DU PFT S'ACTIVAIT LE LONG DE LA VOIE 1, L'ABRI DU MACHINISTE ENVAHI À CHAQUE FOIS DE JEUNES (ET DE MOINS JEUNES...) ENTHOUSIASTES.

A l'intérieur du hall de la Poste, au rez-de-chaussée, un concours de 'train climbing' avait

été organisé. Ce concours consistait à faire pousser par une locomotive un wagon mi-



'Oh Vapeur, comme tu étais belle!...'



Le plus beau réseau modèle exposé – selon nous – était celui du club français 'Rail Modélisme Chalonnais'.

niature chargé sur une rampe de plus en plus raide, le mouvement devant se réaliser sans la moindre interruption. Quoi qu'il en soit, cet exploit attira de nombreux curieux. Le restant de l'espace était occupé par la bourse d'échange et par un ovale de voies parcouru en vapeur vive. L'atmosphère qui y régnait était toutefois sombre, par manque d'un éclairage adapté, et aussi par le fait que les Pompiers avaient exigé le retrait d'un beau tapis de sol de teinte verte, pour des raisons de sécurité...

Heureusement, les tapis ont pu rester à l'étage et grâce à la lumière ambiante, il y faisait plus agréable. Outre la présence de quelques commerçants bien connus, on pouvait y voir une série de réseaux. La salle se prêtait excellentement à ce genre de manifestation, car aucun pilier ne venait gâcher la vue. Dommage en fait qu'il s'agissait d'un événement unique. Les amateurs qui visitent régulièrement des expositions auront déjà pu voir de nombreux réseaux qui y étaient exposés. Pour le grand public par contre, il s'agissait d'une première prise de contact très réussie avec notre hobby, assez particulier. Nous y avons vu par ailleurs trois minis réseaux ayant participé à nos Concours de 2008 et de 2010, dont le lauréat de 2008 et le 2ème de 2010!

Outre les réseaux des clubs MTD, 'Het Locje' et 'Hobby 2000' (entre autres), nous avons pu y admirer quelques beaux réseaux venus de France. Quelques jolis modules de 'Littorail 76' de Dieppe nous ont fait penser à notre propre réseau du forum. 'Rail Modélisme Chalonnais' présentait un réseau pourvu de caténaïres sur lequel circulaient de belles rames à travers un superbe paysage. Le réseau de 'Mini Railroad Alsace' représentait cette région typique de l'Est de la France. Le 'Graubünden Bahn' était ce réseau d'inspiration suisse bien connu, venu des Pays-Bas. Dans les plus grandes échelles aussi, on pouvait voir des choses intéressantes, comme 'Hadley Station', un réseau britannique à l'échelle 0. Bref : il y avait de quoi satisfaire tout un chacun, sans compter qu'une telle expo est une bonne publicité pour notre hobby...

Texte et photos: Luc Dooms



Deltaspoor

Le show des 40 ans de Spijkspoor

LE CLUB 'SPIJKSPOOR' DE SPIJKENISSE EST UN DES PLUS ANCIENS CLUBS DE MODÉLISTE FERROVIAIRE DES PAYS-BAS. IL FÊTERA LES 17 ET 18 SEPTEMBRE PROCHAINS SON 40ÈME ANNIVERSAIRE PAR UN SHOW DE MODÉLISME UNIQUE QUI – SELON LE COORDINATEUR DE CETTE EXPO, WIM BAKELAAR – NE PEUT ÊTRE MANQUÉ SOUS AUCUN PRÉTEXTE.

«De nombreuses personnes 'jouent au train' quelque part dans leur grenier, leur cave ou dans une pièce dédiée. Cela peut parfois sembler enfantin, mais ce ne l'est certainement pas. Le modélisme ferroviaire est un hobby très large, qui présente de nombreuses facettes fort différentes ». C'est avec ce texte paru dans le quotidien régional 'Het Zuiden' du 12 août 1971 qu'Huib van Keulen et Erik Jan Krudop lancèrent un appel aux modélistes de Spijkenisse et des environs pour former un club. Un mois plus tard – le 20 septembre 1971 – un total de 18 amateurs modélistes se rassemblaient et fondaient le club de modélisme ferroviaire 'Spijkspoor'.

Des soirées spéciales ont alors été organisées au cours desquelles les membres ou les invités partageaient leur savoir concernant l'assemblage d'aiguillages et la patine, des opérations qui – il y a 40 ans – étaient encore périlleuses à entamer... Ce rêve devint réalité lorsqu'en septembre 1973, un espace sous cave fut loué à leur profit. Avec beaucoup d'énergie, la construction d'un réseau modèle de 50 mètres carrés fut alors envisagé. Son inspiration serait d'origine allemande, ce qui allait quasi de soi à l'époque : du beau matériel roulant miniature néerlandais n'existait pratiquement pas. Plus étonnant, le choix de la période entre 1958 et 1962, tandis que tous les aiguillages et les voies devaient être faits 'maison', le matériel étant patiné et pourvu d'attelages Kadée.

Pour les non membres, Spijkspoor devint vite un concept, grâce à ses soirées dias portant sur des sujets ferroviaires attirants,



Le réseau 'Emsland-Veenbaan' attire le public : outre le niveau de modélisme qui y est visible, il faut également noter la présentation très professionnelle de l'ensemble.

à l'époque où l'on ne parlait pas encore de la série 'Rail Away'. Les ventes aux enchères organisées à partir de 1972 furent fort fréquentées. Jusqu'à la fin des années '80, il n'était pas encore question de bourses d'échange ; les ventes aux enchères étaient alors une occasion unique de faire des occasions en seconde main, tout en garnissant les caisses du club.

'Spijkspoor' est une association progressiste qui – sous la direction d'un noyau de chevronnés – se développe depuis les années '70 pour être devenu un des clubs de modélisme ferroviaire les plus représentatifs des Pays-Bas, un rôle de meneur qu'il a su maintenir jusqu'à aujourd'hui, avec des participations réussies à des expositions à l'étranger avec ses réseaux phares comme 'Kustbaan', 'Industriebaan Dorhagen' et bien entendu 'Emsland-Veenbaan'. Ce dernier sera à nouveau visible lors du show 'Deltaspoor'.

Ce show présentera notamment 'Punta Ma-

rina' de Henk Wust, 'Irgendwo' de Gerbrand Haans, 'Orkhavnbanen' de Frodo Weidema et Vincent Scholtze, 'Tripton on the Hill' de Ton Trip, 'Langs weg en Rail' de Guillaume Veenhuis, 'Rea Bridge' de Ted Polet et des modules RTM de la 'Voornese Modelspoor Vereniging'. Il s'agira d'une occasion unique de voir en 'live' tous ces réseaux qui vous ont déjà été présentés dans les colonnes de ce magazine.

Ce show sera ouvert le samedi de 10 à 17h et le dimanche de 10 à 16h.

Lieu: Delta P.C.

Bâtiment 'Het Plein'
Albrandswaardsedijk 74,
3172 AA Poortugaal.

Poortugaal est à proximité de Rotterdam, à une petite heure de route d'Anvers.

Entrée: adultes 5 euros, enfants: 2 euros, famille: 10 euros.

Texte et photos:
Gerard Tombroek





Un siècle de vapeur (4)

Édité par le PFT (Patrimoine Ferroviaire et Touristique); 144 pages avec 127 photos noir et blanc et 8 vues en couleurs, bilingue français/néerlandais, format 21 x 26,5 cm, cousu avec fil et couvertures en carton épais, 32€

Dernièrement, le PFT a sorti son 4ème ouvrage de sa série 'Un siècle de vapeur'. Le concept est resté le même que pour les trois premiers tomes de cette série, à savoir que les photos y sont classées selon les trois grandes périodes de l'histoire de la traction vapeur aux chemins de fer belges: 1835-1930, 1931-1945 et 1946-1966. Ces périodes correspondent par ailleurs aux trois types de numérotation qui ont été utilisées par l'Etat Belge et ensuite par la SNCB, avec des matricules à quatre, puis à cinq chiffres.

La 1ère période est illustrée par 39 photos his-

toriques de locomotives de l'Etat Belge, complétées par quelques vues de locos du 'Grand Central Belge' et du Nord-Belge. L'époque située entre 1931 et 1945 est illustrée par 19 photos noir & blanc. La plus grande partie de cet ouvrage couvre toutefois la période 1946-1967, avec 43 vues noir & blanc et 8 photos en couleurs datant des années soixante du siècle dernier.

Le 4ème chapitre est consacré à la traction vapeur aux Vicinaux et aux locomotives à vapeur dans l'industrie belge. Le 5ème et dernier chapitre reprend 13 vues de locomotives à vapeur prises à l'étranger: France, Luxembourg, Pays-Bas, Suisse, Royaume-Uni et Espagne.

Toutes les photos sont publiées en pleine page et légendées en deux langues. Outre le lieu et la date de la prise de vue, un court historique de la loco illustrée est également mentionné. Ces photos sont pour une grande partie l'œuvre des célèbres photographes ferroviaires Bruno Dedoncker et C. Lawson Kerr, complétées par des vues de Daniël Thielemans et J.R. Renaud, ainsi que d'autres photographes inconnus dont les œuvres font désormais partie de la photothèque du PFT. Quelques plus anciennes vues proviennent des archives de la SNCB et de fabricants de locomotives. La plus grande partie de ces photos n'avait encore jamais été publiée

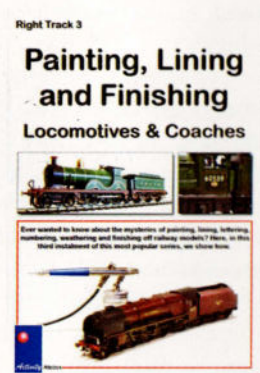
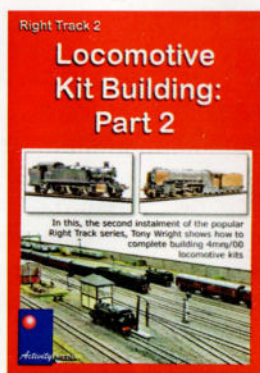
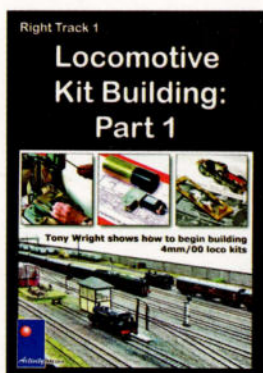
auparavant. Certaines vues ne sont pas d'une qualité optimale mais ont quand même été prises, eu égard à leur intérêt historique.

Tout comme les trois éditions précédentes, 'Un siècle de vapeur 4' est une lecture obligée pour tous les amateurs de la traction vapeur en Belgique. Les modélistes ayant un faible pour les locomotives à vapeur pourront aussi y trouver des informations complémentaires concernant plusieurs types d'engins existant en modèle, ou susceptibles d'être reproduits. Contrairement aux photos des 1ère et 2ème périodes, les vues choisies pour illustrer la 3ème période montrent des locomotives en action plutôt que des engins statiques, ce qui nous offre de belles vues de locomotives et de convois en pleine ligne, dans l'environnement ferroviaire de l'époque. Le modéliste belge adepte de l'époque III trouvera également son inspiration à la vue des clichés prises à cette époque et illustrés dans cet ouvrage.

La collection de photos du PFT est régulièrement enrichie de nouvelles vues historiques et il existe encore suffisamment de documents pour remplir plusieurs nouvelles éditions dans l'avenir. Ce livre est disponible dans les meilleures librairies spécialisées, ainsi qu'auprès du PFT. (GVM)

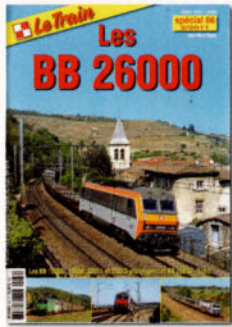
Right Track DVD Series - Locomotive Kit Building

La maison de production britannique Activy Media sort une série de DVD consacrés au modélisme ferroviaire, sous la rubrique 'Right Track'. Pour ce faire, elle a fait appel à des modélistes britanniques réputés comme Tony Wright, Ilian Rice et Barry Norman, pour ne citer qu'eux. Cette série débute par les DVD 'Locomotive building' (parties 1 et 2) qui examinent plusieurs aspects de la construction de trains à vapeur, sur base d'un kit à assembler en métal blanc et en laiton. Le premier DVD débute par le montage d'une boîte à assembler à l'échelle 00 (1/76ème), l'échelle la plus utilisée en Grande-Bretagne. Les nombreux 'trucs' qui y sont illustrés sont toutefois également utilisables en d'autres échelles. Dans la première partie, une grande attention est consacrée à l'utilisation d'un fer à souder: la soudure du châssis, le placement du moteur et la pose de l'embellage et des roues est examinée en détails. On y explique en outre comment travailler



le métal blanc et le souder. Dans le 2ème DVD, on poursuit par le montage de tous les petits détails de la maquette. L'utilisation de la colle est largement illustrée. Enfin, l'auteur montre comment monter d'autres boîtes de construction et obtenir un modèle prêt à être peint. Le 3ème DVD est entièrement consacré à la peinture, essentiellement au moyen d'un aérographe et du pinceau. Le tracé de lignes au stylo est également détaillé, comme si c'était un jeu d'enfant... Enfin, la pose de décalques et la

patine sont également expliquées. Le présentateur et réalisateur de ces DVD, Tony Wright, est un excellent modéliste et photographe d'expérience. Les trois DVD sont unilingues anglais. Les DVD sont en vente séparément. Cet achat est conseillé à chaque modéliste débutant qui veut se lancer dans l'aventure. Le prix par DVD est de 25,00 euros. Pour plus d'infos encore, vous pouvez consulter le site web www.model-railway-dvd.co.uk. (GVM)



LE TRAIN - N° spécial 66 – Les BB 26000

Le magazine français 'Le Train' traite aussi bien des chemins de fer réels que du modélisme. Concernant les chemins de fer réels, des numéros spéciaux traitent régulièrement en détails d'un sujet bien précis. Dans le n° 66 de cette série, Jean-Marc Dupuy s'intéresse à la série de locomotives françaises 'Sybic', les BB 26000. Sur 100 pages, l'histoire complète et la carrière de cette série sont décrits en détails, illustrés par 150 photos couleurs. Ce numéro est unilingue français. Il est disponible dans certaines librairies (de gare) ou est à commander sous la référence ISSN 1267 5008. (GVM)

MIBA MODELLBAHN PRAXIS Gleise und Weichen 2

Outre son édition mensuelle, la maison d'édition VGB Verlagsgruppe Bahn propose également des numéros spéciaux de pratique sous le label 'MIBA-Modellbahn-Praxis'. Dans la dernière édition parue, Horst Meier – un nom qui en impose dans le monde du modélisme ferroviaire en Allemagne – creuse le thème des voies et aiguillages. Outre une info de base concernant les voies, on y trouve un aperçu du marché actuel, suivi de quelques explications concernant la voie étroite et les voies d'inspiration américaine. La partie la plus importante de ce numéro spécial de 84 pages traite toutefois de la pose des voies et des aiguillages, en pratique. Tout y est expliqué pas à pas en images, une certaine connaissance de la langue allemande étant toutefois



nécessaire pour comprendre les finesses de ces explications. Ce numéro spécial est en vente dans le commerce spécialisé, ou est à commander sous le numéro ISBN 978-3-89610-279-9. (GVM)

012 ExtraPress 2 PAJ-Modelbau

Manifestement, l'échelle 1 est une étoile montante: la preuve en est par les différentes initiatives qui ont vu le jour ces dernières années, tant en Wallonie qu'en Flandre, auprès de plusieurs clubs. Notre revue aussi consacre régulièrement quelques pages à cette échelle (1/32ème): ces articles sont principalement l'œuvre de membres du 'PAJ-Modelbau', qui constituent une valeur sûre depuis plus de vingt ans, lors d'événements de modélisme ferroviaire de niveau européen. Et cela n'est pas passé inaperçu aux yeux d'autres périodiques du secteur: le magazine allemand 012-Express – consacré exclusivement aux plus grandes échelles 0, 1 et 2 – vient de publier son 2ème numéro spécial 'Extra Press' qui est entièrement consacré aux réalisations du PAJ!

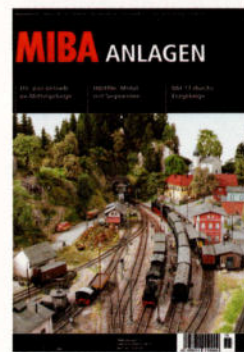
Sur plus de 80 pages et sept chapitres, plusieurs projets du PAJ-Modelbau en Voie 1 et à l'échelle 0 sont passés en revue, au moyen de superbes photos. Outre ces dernières illustrant des réseaux achevés, l'attention est également portée sur des petits projets comme l'application de la rouille, le travail du bois, la conception des bâtiments, l'amélioration des kits et la patine de véhicules. Les techniques



qui sont utilisées le sont également pour toutes les autres échelles illustrées. L'accent est mis ici sur le travail avec du matériel de base simple et bon marché. Dans tous les sujets, l'attention est focalisée sur les plus petits détails et l'utilisation de techniques de vieillissement. Le fait qu'il existe un intérêt pour les réalisations de PAJ-Modelbau est prouvé par les nombreuses publications à son sujet déjà parues dans plusieurs magazines. Cette édition spéciale de '012-Express' constitue toutefois la cerise sur le gâteau. '012-Express' est en vente dans les meilleures librairies spécialisées, pour 14,50 euros. Il est écrit en allemand, mais via le site web de '012-Express', il vous est possible de télécharger le texte en anglais. (GVM)

MIBA-Anlagen 15

Le magazine spécialisé allemand MIBA propose régulièrement sous le titre 'MIBA-Anlagen' une édition spéciale dans laquelle certains réseaux modèles exceptionnels sont décrits par le menu, en mots et en images. Dans la 15ème édition de cette série, la rédaction de MIBA présente ainsi trois réseaux d'exception, réalisés en H0, en H0e et en TT. Le réseau en H0 est de Bert Wisdorf: il est monté à demeure, se situe dans les massifs montagneux du centre de l'Allemagne à l'époque III, et fourmille de détails. Le reportage consacré à ce superbe réseau s'étend sur 47 pages, avec de nombreuses photos imprimées en format poster (sur deux pages): un tel reportage n'est vraiment possible que dans le cadre d'une édition spéciale. Le 2ème reportage traite sur 23 pages du réseau modulaire de Peter Wieland, qui n'est pas un inconnu dans le milieu des expositions de modélisme allemandes. Ce superbe récit en images démontre qu'un réseau modulaire ne doit pas former un ensemble strict, mais qu'il peut comme c'est le cas être assemblé selon différentes combinaisons. La voie étroite se prête par excellence à la construction d'un réseau divisé en segments. Le 3ème réseau illus-



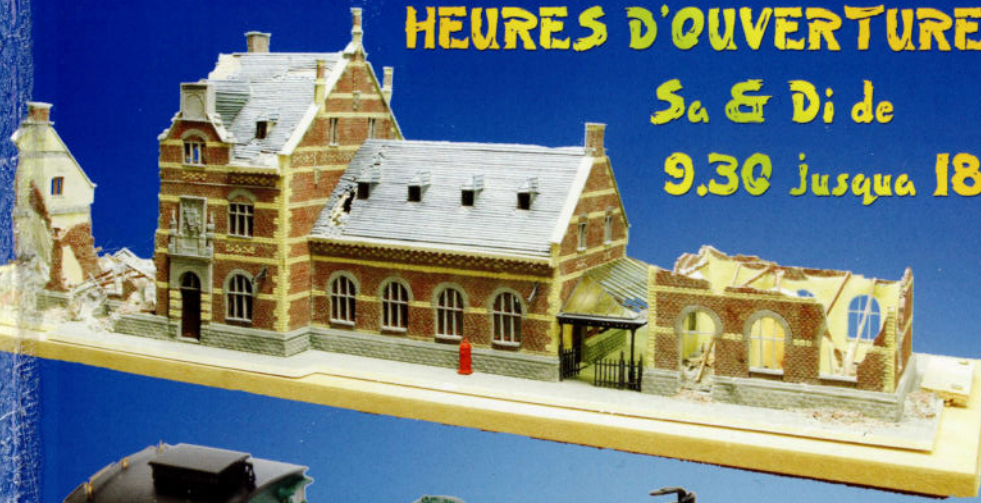
tré est un réseau de club en TT, construit par les membres du Modelbauteam Köln. Il s'agit d'un réseau d'exposition typiquement allemand, qui sur une superficie de 5 m sur 2,5 représente une ligne principale à double voie et une ligne secondaire à simple voie, avec deux gares et une petite remise pour locomotives. Les photos sont de Markus Tiedtke et donc d'excellente qualité. Le texte de cette brochure est en allemand, mais les photos parlent d'elles-mêmes. Cette édition spéciale de MIBA compte 100 pages au format A4 et est en vente dans les librairies spécialisées, ou peut être commandée (n° de commande 15087331 – ISBN 978-3-89610-280-5). (GVM)

EUROMODELBOUW

11

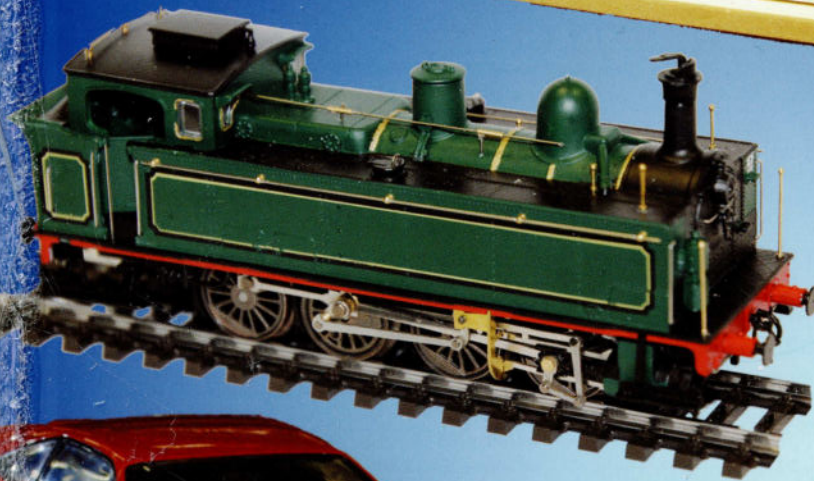
HEURES D'OUVERTURES:

Sa & Di de
9.30 jusqu'à 18h.



UNE ORGANISATION DE:

HOESELTSE TREINCLUB
BELGIË



INFO:
Tel: 089/51.46.44
Fax: 089/62.29.40
info@euromodelbouw.be



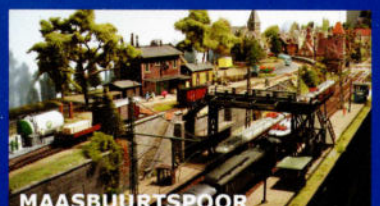
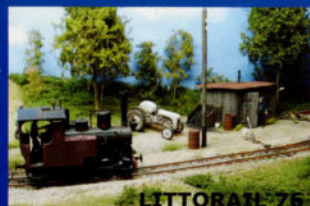
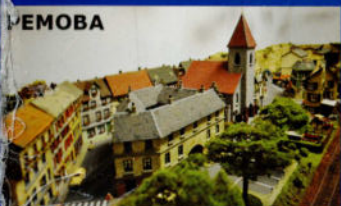
WWW.EUROMODELBOUW.BE

WWW.HOESLSETREINCLUB.BE

AVEC GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE VENTE ET D'ÉCHANGE

LIMBURG  HAL GENK (B)

8 & 9 OCTOBRE 2011



PLUS DE 10.000M² DE MODELISME

Train à grande vitesse « THALYS PBKA »



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

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



37791 Train à grande vitesse. Echelle H0.

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

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

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

Märklin 37791 € 469,95 *

