

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

107

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

RÉSEAU: Un dépôt vapeur français à l'échelle 0



TESTS: LA SÉRIE 28 SNCB DE PIKO • LE WAGON À RANCHERS 'RS' DE VITRAINS • LES WAGONS NETTOYEURS TOMIX ET DAPOL

PRATIQUE: DE LA 6218 À LA 6255 • LA BARAQUE (2); LES BÂTIMENTS ET LA PRÉSENTATION • LES RÈGLES À SUIVRE POUR UN PLAN DE VOIES (1); DU CONCEPT AU PROJET • UNE RAMPE DE CHARGEMENT BELGE EN HO • DES RÉVERBÈRES DE RUE TYPIQUEMENT BELGES • DES ANCIENS WAGONS MÄRKLIN À TAMPONS JOINTS! • DES DEVANTURES D'ANTAN...

REPORTAGES: • LE CONCOURS DE MINIS-RÉSEAUX 2012 • 'VIROINVAL 1956'

TRUCS DE BOURSE • TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 208567

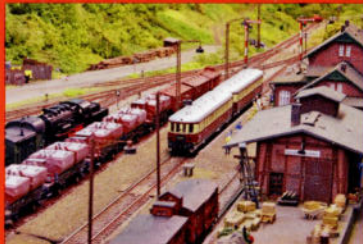
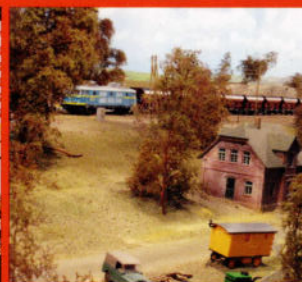


EUROSPoor 2011

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

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 RÉDACTION

Guy Van Meroye

gvanmeroye@thinkmedia.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Dooms, Guy Van Meroye

RÉDACTION

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

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS

Christel Clerick

abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ

gvanmeroye@thinkmedia.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

BIC KREDBEBB au nom de Meta Media nv

avec la mention: 'Abo TMM'.

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

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

BIC KREDBEBB au nom de MetaMedia nv

avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact

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

administratie@thinkmediamagazines.be

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

DATES DE PARUTION

TMM 108: 28/10



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge

L'arrière-saison, le temps des expos...

L'arrière-saison est traditionnellement la période par excellence pour organiser une exposition de modélisme ferroviaire. Et cette année, il n'en ira pas autrement: au cours du mois d'octobre, pas moins de trois événements de niveau national sont prévus, respectivement en Belgique, aux Pays-Bas et en France. Tous trois proposeront un grand nombre de réseaux variés, qui rendront leur visite incontournable: Euromodelbouw à Genk, Eurospoor à Utrecht et RAMMA à Sedan. Hélas! Euromodelbouw et RAMMA se dérouleront au cours du même week-end, et pour beaucoup d'entre-nous, il faudra soit choisir, soit abattre des kilomètres... Vous trouverez plein d'infos concernant ces trois expositions de modélisme dans notre rubrique 'Truc de bourse'. Outre ces 'grands' shows nationaux, de nombreuses autres expositions (plus petites) seront également organisées, souvent à l'occasion de la journée 'Portes ouvertes' d'un club de modélisme: vous en aurez un aperçu dans l'agenda figurant à la fin de ce numéro. Si tel est votre désir, il y a de quoi être parti pendant de nombreux prochains week-ends...!

Ceci dit, un déplacement lointain n'est pas toujours une sinécure pour beaucoup de modélistes, à cause des coûts à la hausse des carburants. Ces frais peuvent toutefois être réduits en voyageant en groupe: vous économiserez ainsi le carburant et de plus, c'est tellement plus plaisant que de voyager seul... Envisagez également l'utilisation des transports en commun et en particulier du train: pendant les week-ends, leur utilisation est moins stressante et en y allant en train, vous serez déjà dans l'ambiance...

J'entends parfois certains se plaindre concernant le prix d'entrée de tels événements. Le parking, le droit d'entrée, une boisson: on en arrive vite à 20 euros et vous n'avez encore rien acheté... Cela peut paraître beaucoup, mais en comparaison avec d'autres événements, une exposition de modélisme ferroviaire est une attraction à coût raisonnable, presque bon marché. Un match de football de première division coûte environ 20 euros (sans compter le parking, ni la moindre consommation) et après 90 minutes, c'est déjà fini, parfois sans que vous n'ayez aperçu le moindre ballon... Quelques heures passées au cinéma coûtent presque aussi cher, et ne parlons pas des prix pour assister à l'un ou l'autre concert. Et ici aussi, vous serez déjà dehors au maximum deux heures et demie après le début du spectacle... La visite d'une grande exposition de modélisme ferroviaire peut par contre se dérouler pendant toute une après-midi; beaucoup d'entre-nous y passent même toute la journée et doivent parfois être mis à la porte, à l'heure de la fermeture! L'heure de plaisir lors de la visite d'une expo de modélisme revient donc relativement bon marché...

Un grand événement de modélisme ferroviaire de ce niveau pourrait par ailleurs difficilement être meilleur marché, à moins de bénéficier de subsides émanant de l'une ou l'autre autorité. Les belles salles d'exposition coûtent une fortune en frais de location, de tapis et d'équipement, ces frais pesent lourdement sur le budget des organisateurs. Pour les modélistes participants aussi, les coûts de transport ont fortement augmenté au cours de ces dernières années, et ceci doit bien évidemment être répercuté dans l'indemnité que l'organisateur octroie aux participants. Même les grandes marques regardent désormais à deux fois avant de faire le déplacement vers l'une ou l'autre bourse ou exposition...

Un moyen de limiter les coûts d'une visite d'exposition est d'y participer vous-mêmes. Il vous manquera parfois du temps pour découvrir les autres réseaux exposés ou pour rendre visite aux autres exposants, mais la participation active à une exposition et le contact avec le public sont si enrichissants... Et pour ce faire, il ne faut pas forcément disposer d'un grand réseau, comme l'ont déjà démontré les nombreux participants à notre Concours de minis-réseaux, qui par après, ont trouvé la voie pour participer à d'autres expositions à l'étranger: un incitant de plus pour vous persuader de participer à notre 3ème Concours de minis-réseaux...!

Guy Van Meroye

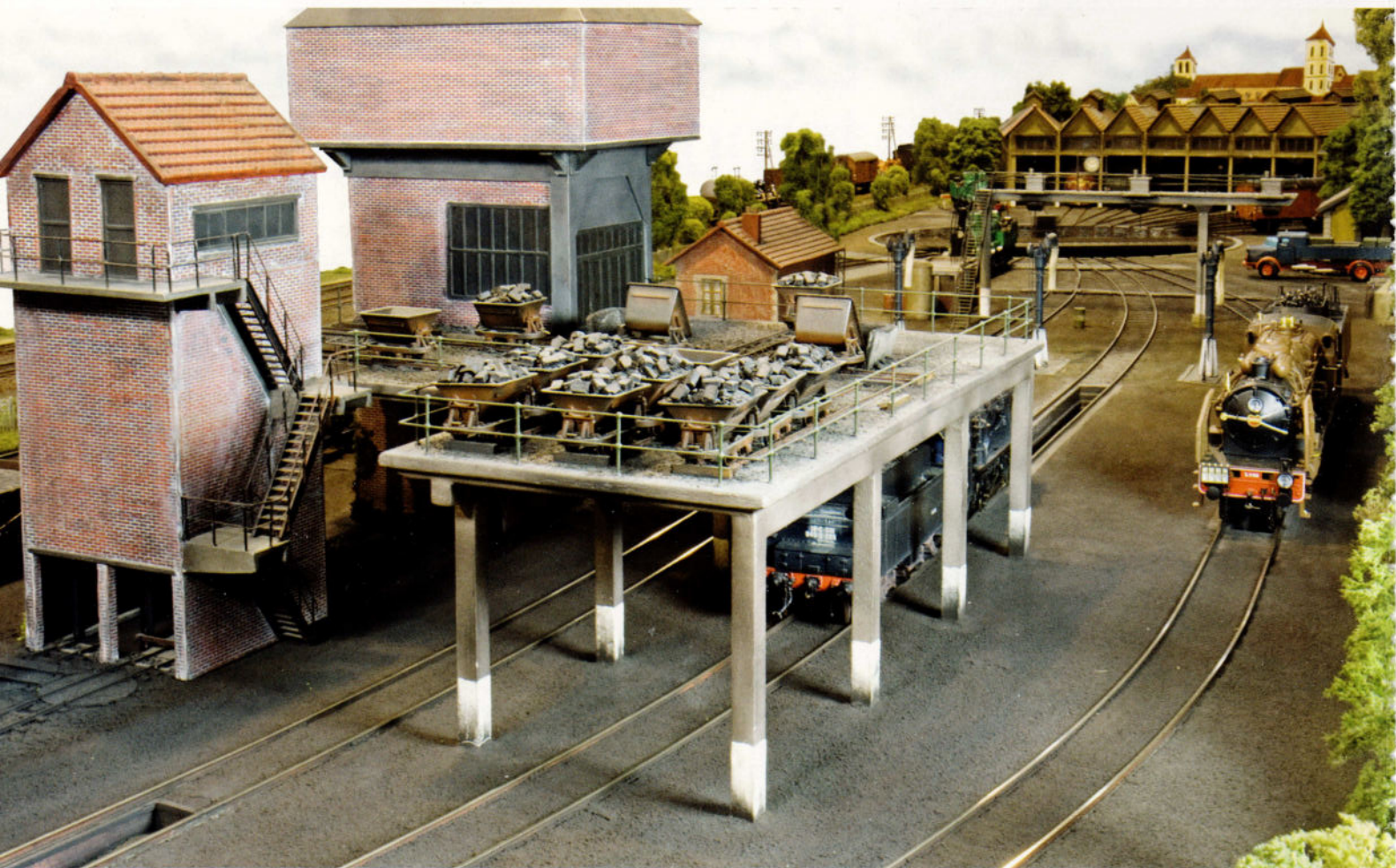


Photo: Gerard Tombroek



La magnifique 141 R 420 de la SNCF passe à hauteur du dépôt vapeur de Jacky Noël.

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
COURRIER DES LECTEURS	7
NOUVEAUTÉS	9
TEST ÉCLAIR: LE 'RS' DE VITRAINS	18
RÉSEAU: UN DÉPÔT VAPEUR FRANÇAIS À L'ÉCHELLE 0	20
NOUVEAUTÉS AUTOS	26
PRATIQUE: UNE RAMPE DE CHARGEMENT BELGE EN H0	27
PRATIQUE: DES RÉVERBÈRES DE RUE TYPIQUEMENT BELGES	32
PRATIQUE: DE LA 6218 À LA 6255	36
PRATIQUE: LES RÈGLES À SUIVRE POUR UN PLAN DE VOIES (1)	40
REPORTAGE: LE MINI-RÉSEAU 'VIROINVAL 1956'	48
PRATIQUE: LA BARAQUE (2): LES BÂTIMENTS ET LA PRÉSENTATION	50
TEST: LE WAGON NETTOYEUR TOMIX EN N	58
TEST ÉCLAIR: LE WAGON NETTOYEUR DAPOL	61
PRATIQUE: DEVANTURES D'ANTAN	62
REPORTAGE: CONCOURS DE MINIS-RÉSEAUX 2012: LE POINT	68
ACTUALITÉ DES CHEMINS DE FER RÉELS	70
REPORTAGE: LE RÉSEAU MSM/TMM	71
TEST: LA SÉRIE 28 DE PIKO	72
LA PAROLE AUX LECTEURS: DES ANCIENS WAGONS MÄRKLIN À TAMPONS JOINTS!	75
TRUCS DE BOURSE: EUROMODELBOUW, EUROSPoor ET RAMMA	78
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

RÉSEAU: Un dépôt vapeur français à l'échelle 0

Inspiré de ses souvenirs de jeunesse et animé d'une passion pour les locomotives à vapeur, Jacky Noël a construit un réseau modulaire qui représente un dépôt vapeur typique du Nord de la France. Au début, Jacky réalisa un grand réseau, mais lorsqu'il dut mettre fin inopinément à ce projet pour cause de déménagement, il passa à la construction modulaire. Avec l'arrivée d'un kit à l'échelle 0 de la locomotive française 231 E, Jacky décida alors de passer à cette plus grande échelle. Lorsque sa locomotive fut assemblée, Jacky construisit alors une partie de dépôt, afin de mettre son modèle en valeur. Admirez le magnifique résultat à la page 20.

20



PRATIQUE: Une rampe de chargement belge à l'échelle H0

Autrefois, pratiquement chaque gare possédait son magasin et sa cour à marchandises. Celle-ci était invariablement pourvue d'une rampe de chargement destinée en général à permettre le chargement de matériel roulant sur les wagons. Dans ce cas, le niveau de la plate-forme était le même que celui du plancher des wagons. Il existait aussi des rampes surélevées, moins fréquentes, permettant le déversement de marchandises en vrac dans des wagons tombereaux. Actuellement, du fait de la disparition des cours à marchandises dans les gares petites et moyennes, on ne trouve plus de rampes que dans les grandes gares où sont concentrées les activités de transbordement rail-route. André Saenen nous ramène dans le passé et construit pour nous une telle rampe à l'échelle H0, à la page 27.

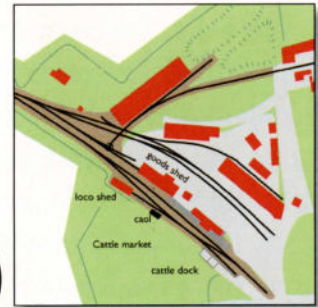
27



PRATIQUE: Les règles à suivre pour un plan de voies (1): du concept au projet

C'est désormais devenu une habitude: un réseau modèle est décrit dans chaque numéro de 'Train Miniature Magazine'. Sur base de ces reportages, vous pouvez acquérir des idées pour votre propre réseau. De plus, toutes sortes de solutions sont proposées pour la pose d'un réseau modèle. Le 'planificateur en chef' Gerard Tombroek nous a rassemblé ici toute une série de 'trucs' et de règles dans ce domaine, à la page 40.

40



PRATIQUE: 'La Baraque' (2^{ème} partie): Les bâtiments et la présentation

Dans notre TMM 104, vous avez pu faire connaissance avec l'étonnant réseau modèle 'La Baraque' de Hans et Sander Louvet. Suite à son échelle de 1:64^{ème} mais aussi pour leur propre plaisir, ces deux larrons ont dû construire eux-mêmes tous les bâtiments. Hans vous explique dans ce 2^{ème} article concernant son réseau comment ces maisonnettes ont vu le jour, au moyen de trucs pratiques. Il termine son exposé avec la mise en forme du paysage et par une présentation particulière de 'La Baraque', à la page 50.

50



TEST: La série 28 Piko en H0

Avec ce modèle pour faible modèle en H0 de la série 28 SNCB, Piko va sans doute faire plaisir à de nombreux modélistes d'inspiration belge. Cette firme a choisi de reproduire la locomotive 2813 dans sa gamme 'Expert' pour budgets serrés, tant en version courant continu qu'alternatif: nous avons testé cette dernière. La série 28 de Piko n'est toutefois pas la première Traxx reproduite en modèle réduit: fin 2009, ACME/LS Models avait déjà sorti un modèle en H0 de cette série. Dans ce test, nous ne pourrions donc pas faire autre chose que de comparer à plusieurs reprises ces deux modèles. A voir à la page 72.

72



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*



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

Vos lettres sont à envoyer à l'adresse suivante: 'Train Miniature Magazine', Keetberglaan 1B, 9120 Melsele ou par e-mail à l'adresse modelspoor@thinkmediamagazines.be.



Train Miniature Magazine
Keetberglaan 1b
9120 Melsele

Verviers

Bonjour;

Bravo pour votre revue, superbe, continuez: je ne peux m'en passer. J'ai reçu lors de mon inscription à un abonnement les 2 premiers exemplaires et j'ai envie de voir en 'vrai' le réseau de la gare de Verviers! Est-ce possible, où et quand? Un grand merci pour votre réponse!

PS: Pourquoi ne pas faire comme d'autres revues, un numéro spécial (hors série, donc supplémentaire) pour les vacances d'été? Je sais que cela représente un supplément de travail, mais c'est tellement long, deux mois d'attente que j'ai acheté une revue... concurrente!

Henri Triekels (par email)

Merci pour vos mots élogieux, M. Triekels. Concernant 'Verviers-Central', nous avons appris de bonne source qu'après avoir été exposé quelques fois, ce réseau a trouvé une place définitive chez un particulier: il ne vous sera donc hélas plus possible d'admirer ce réseau. Quant à des numéros spéciaux, nous y pensons, mais vu le travail rédactionnel supplémentaire et les périodes de vacances de nos rédacteurs, nous préférons plutôt un numéro à thème, de temps à autre...

Les voitures M6 de Classix

Je ne partage pas vraiment l'enthousiasme de M. Luc Dooms pour cette production attendue depuis longtemps. Si la finesse de reproduction à l'échelle de la voiture réelle ne fait aucun doute, des défauts de qualité me paraissent peu admissibles pour un modèle proposé au prix de 59,95 euros par voiture.

1. Les marchepieds sont simplement collés sur le bogie par deux petites tiges qui n'y sont pas encliquées. Ils se détachent donc à la moindre manipulation. Les recoller n'est pas un exercice facile, et le problème se reposera ensuite.

2. Les petites pattes qui devraient guider les têtes d'attelage en sortie de courbe ne jouent pas

leur rôle, bien au contraire (ce qu'a souligné M. Dooms). Il faudrait donc les sectionner. C'est ce que recommande un mode d'emploi... que je n'ai pas trouvé dans l'emballage de la voiture que j'ai acquise pour test. Cela n'est pas très sérieux.

3. Les flancs de bogie accrochent le bas de carrosserie de la voiture dans les courbes serrées, au risque de provoquer un déraillement. Au mieux, on entendra un 'clac' à chaque passage.

Bref, tout se passe comme si l'on avait un peu bâclé les phases finales de la production, histoire d'être sur le marché avant le concurrent, LS Models... J'ai donc renoncé à acquérir les voitures de cette marque qui m'auraient permis d'obtenir une rame complète, et j'attendrai la venue des voitures M6 de LS Models chez mon détaillant!

Henry G. Zoller (1190 Bruxelles)

Cher Monsieur Zoller, mon 'enthousiasme' est basé sur un test poussé, que j'ai réalisé de la manière la plus objective possible. Quand c'est correct, nous nous devons aussi de l'écrire... Il ne faut pas nier que l'arrivée d'un nouveau fabricant belge est une bonne chose pour nous, modélistes ferroviaires. Le problème du marchepied qui se détache a également été cité dans l'article: en manipulant la voiture, un de ces marchepieds s'est détaché. Cela pourrait en effet être amélioré, mais ceci dit, ce n'est pas un gros problème, car il est résolu en quelques secondes. C'est par ailleurs un phénomène connu chez quasi tous les fabricants: après l'achat, il vaut mieux faire le tour des pièces fragiles (comme les tampons, par ex.) pour les fixer avec une goutte de colle.

L'élimination des petites pattes sous les bogies devrait - et devra - en effet se réaliser dès l'usine, mais ici aussi, cela ne prend que quelques secondes de 'travail'. En ce qui concerne les bogies dans des courbes serrées, ils ne touchent nulle part le châssis, mais sont limités intérieurement dans leur débattement. J'ai recommencé le test et il n'y a aucun pro-

blème dans des courbes de 35 cm, ce qui est moins que la norme admise! Ce qui par contre s'entend dans les courbes, ce sont les petits ressorts du mécanisme d'attelages courts, mais ce n'est pas insupportable... Le prix demandé pour un tel modèle est élevé, mais se situe dans la fourchette demandée par les autres fabricants. Dans un de nos prochains numéros, nous discuterons d'ailleurs de ce sujet avec quelques fabricants. Enfin, tout comme vous, la rédaction attend avec impatience la sortie des modèles de la concurrence, pour les soumettre à un test comparatif. (LD)

Le n° spécial 'Amériques'

Notre numéro spécial présentant cinq réseaux américains 'made in Benelux' a été diversement apprécié par nos lecteurs. Sur le forum TMM, tout le monde n'en était pas partisan... Et vous, qu'en avez-vous trouvé? Faites-le nous savoir...

Voici un extrait des réactions enregistrées sur le forum (www.trainminiaturemagazine.be/newforum).

- Oui, c'est pas mal, ces réseaux américains: c'est autre chose... (Stephen).

- Un trésor d'exemples d'inspiration américaine, dans ce numéro... De véritables perles de l'art du modélisme ferroviaire. Ce numéro (grâce aussi au fait que j'adore les chemins de fer américains, mais aussi les belges!) est à conserver et en fonction du fait que le tirage augmente, il pourrait bien devenir un must dans l'avenir. Je ne peux rien faire d'autre que vous encenser pour ce numéro! (Marc).

- Bien qu'on y trouve peu de belge, ce numéro est quand même susceptible d'éveiller notre inspiration. Ce sont surtout les reportages 'The Mill' et 'Nitinat River RR' qui fournissent de la matière à lire (Gerolf).



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

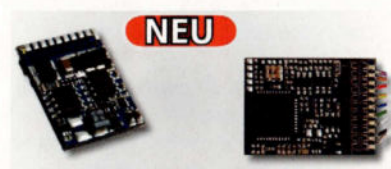
Le modèle

- 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 réalisme imprimé pour la destination de votre choix, des destinations personnelles sont disponibles sur commande.
- Set avantageux de 5 voitures pour un train complet minimal: aucun puzzle de références, pas de voitures en surplus pour composer un train complet.
- Sets d'extension de 2 voitures et une voiture seule, pour allonger vos trains.
- Nombres assez grands, pas de tirages limités qui sont déjà tous vendus.
- Versions 3-rail disponibles pour chaque voiture, avec décodeur dans la pilote.



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

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

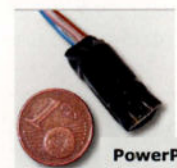


NEU

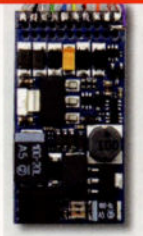
LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



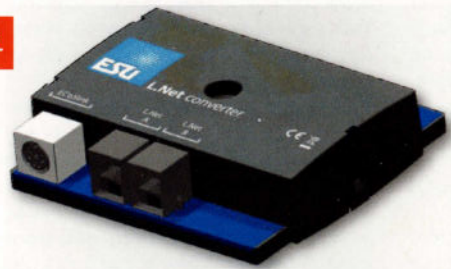
PowerPack pour LokPilot & LokSound



LokSound V4.0

Nouveautés ESU pour 2011

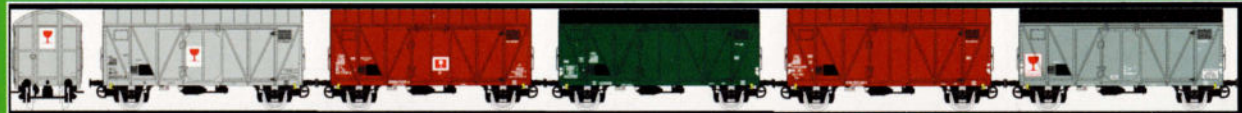
by ESU
RailCom plus



Loconet adaptateur: L.Net pour votre ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652

- ESU
- Hobby Trade - ADE
- LH-Modellbautechnik
- MKB-modelle : gare Nord-belge et dépedance
- Schienenreiniger
- ER-decor



hobby trade



ADE est de retour!

T	S	D
train	service	danckaert

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com



CLASSIX La série 57 SNCB à l'échelle N

Classix sort actuellement un modèle de la série 57 de la SNCB à l'échelle N. Cette version est identique à celle qui est dernièrement sortie en H0. Le modèle de la G2000 BB de Mehano a été utilisé comme modèle de base. Comme c'est le cas pour le modèle en H0, le peinturage et le tamponnage

sont d'une qualité exceptionnelle. Ce modèle est fourni dans la livrée bleue ou verte, qui dépend du matricule de la loco. Ces locos immatriculées 5701 à 5705 sont produites en un nombre limité d'exemplaires et sont uniquement disponibles auprès d'un nombre limité de détaillants. (GVM)



FLEISCHMANN

Un 'Res' SNCB à l'échelle N

La sortie de ces deux wagons plats du type 'Res' de Fleischmann va faire le bonheur des amateurs belges de l'échelle N. Ces wagons sont par ailleurs pourvus d'un chargement de ballast (réf. 828805 et 828806). Les exemplaires grandeur nature de ces wagons sont utilisés pour permettre les tra-

vaux d'entretien de voie. La plupart du temps, ils se retrouvent dans la composition de trains spéciaux. La livrée verte est actuellement encore en service. La livrée grise est en revanche d'époque V. Il est possible de rabattre les ranchers, comme c'est le cas pour l'exemplaire réel. (GVM)



B-MODELS

Un 'Glms' et un 'Gkklms'

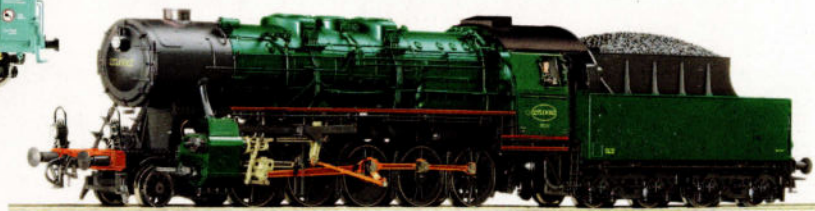
B-Models vient juste de sortir un nouveau modèle du wagon fermé à deux essieux du type 'Glms' (qui deviendra plus tard 'Gkklms'). La paroi de ces wagons est lisse et des nervures horizontales sont présentes sur les portes, ainsi que sur les des deux faces d'about. Il s'agit du développement d'un tout nouveau produit pour lequel nous n'avons reçu qu'une seule photo. Ces wagons ont été mis en service en période III ; ils portaient à l'origine la dénomination de type 'Glms'. Cette dénomination de type a été modifiée dans les années '70 et est devenue 'Gkklms'. Ces wagons ont ensuite été progressivement mis hors service vers la fin des années '80/ début des années '90. Ils sont actuellement encore utilisés à certains endroits, où ils font office de local de service ou d'atelier pour le personnel de voie. (GVM)



B-MODELS Un 'Rils'

Ce wagon du type 'Rils' dont 99 exemplaires sont actuellement en service dans cette livrée chez SNCB-Logistics (ex B-Cargo) est également une nouveauté chez B-Models. Ces wagons 'Rils' sont utilisés pour assurer le transport de marchandises nécessitant une protection particulière. Pour fabriquer ce modèle, B-Models s'est basé sur le châssis du wagon existant du type 'Res'. Ce wagon 'Res' est une nouveauté déjà sortie cette année. Outre différentes variantes belges de teinte et matricule, la version SNCF devrait aussi être proposée. Il s'agit de la variante actuellement en service auprès de différentes firmes en France. (GVM)

ROCO



Une loco à vapeur du type 25 SNCB

Lorsque ce numéro paraîtra, Roco devrait avoir sorti une version belge de la locomotive à vapeur du type 25, portant le matricule 25.002. Deux cents locomotives BR 50 UK ont été construites en Belgique sur ordre de l'occupant allemand. Les derniers 14 exemplaires de cette série ont ensuite été cédés à la Belgique après la Seconde Guerre mondiale. Voici la 25.002 construite par la firme Anglo Franco Belge. Le modèle sans décodeur est proposé au prix

indicatif de 334 euros (réf. 62252). A ce prix, vous pouvez être certain que ce modèle fonctionne parfaitement. Cette loco a été fabriquée sur base de la variante allemande de la BR 50. Elle est encore pourvue des fanaux allemands d'origine, mais ne comporte cependant pas de pare-fumée. Cette locomotive unique est par ailleurs identique à la variante allemande, à quelques petits détails près. (GVM)



Modeltrain Paradise

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

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



COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

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

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



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

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

Heures d'ouverture:

Lu & ma: fermé
Me & je & ve: 14h à 18h
Samedi: 10h à 12.30h - 14h à 18h
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

Retrouvez nos promotions sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tel : +33 1.48.60.44.84
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
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 18 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 17 ans d'existence

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

PORT OFFERT À PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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

HAUT DE GAMME

FULGUREX

les dernières 030 TU HO nous consulter

REE MODELES

(Dispo fin septembre)

Ref WB097 2 wag citerne Caltex 62€
Ref WB098 2 wag citerne Esso 62€
Ref WB099 Wag citerne Socaline 34€
Ref WB100 Wag citerne Desmarais Azur 34€
Ref WB106 2 wag citerne Ermewa 60€
Ref WB107 Wag citerne Total / Algeco 32€
Ref WB108 Wag cit j Pujas & Cie 32€
Ref WB123 2 plat OCEM 29 MIDI 47€
Ref WB124 plat OCEM 29 PLM 25€
Ref WB125 Idem 25€
Ref WB126 Idem + 2 cadres Bailly 36€
Ref WB127 Idem + 2 cadres gris 36€
Ref WB128 Idem + 2 cont.
Citermes L.Charles 36€
Ref WB129 Idem + 3 cont. Simotra 40€
Ref WB130 Idem 25€
Ref WB131 Idem + 3 cont cit BP 40€
Ref WB132 Idem + 2 cont citermes M-Dijon 36€
Ref WB133 Idem + Brise glace Sioux 40€
Ref WB134 Idem + essieux 45€
Ref WB135 Idem + essieux 36€
Ref WB136 Idem + essieux 40€

MAKETTE NOUVEAUTÉS

Ref 4757 Cof. 3 Coke SOGEWAG 79€
Ref 4785 Idem Providence Usinor Sitram SNCF 79€
Ref 4794 Idem Stemi Sotrasid Sitram 79€
Ref 4761 Cof 6 Tremies Arbel 119€

JOUEF NOUVEAUTÉS DISPO

Ref HJ2175 locotender : 030 45€
Ref HJ6057 plat Remms SNCF 28€
Ref HJ6058 Idem Uas S39 28€
Ref HJ4050 Fourgon chaudière ep IV SNCF 39€
Ref HJ2040 141 R 840 noire fuel 299€ 269€

ELECTROTREN

Ref 8015 Tremie Cerveza Aguilas RENFE 35€
Ref 5485 Idem Transfesa RENFE 34€
Ref 5886 Wag citerne CEPESA RENFE 34€
Ref 5486 Wag, citerne Cementos Portland S.A RENFE 34€

VOITURES HO SPARK

Ref 875084 Saviem G2Service course Alpine Renault 36€
Ref 875127 Commer Ecurie Ecosse 1959 49€
Ref 87529 Audi RS5 23€
Ref 875124 Aston Martin Cygnet 23€
Ref 875043 Aston Martin V8 Vantage 23€

GRANDE PROMO D'AUTOMNE ROCO

Ref 62665 Locotracteur Ee 3/3 SBB 165€ 133€
Ref 45748 Voit Corail 1/2cl SNCF 59€ 39€
Ref 63128 Cof rame TEE ARBALETE SBB 399€ 295€
Ref 64018 Cof 3 voit Corail Mozart SNCF 145€ 129€
Ref 64018.01 Voit Corail Mozart 1°cl 48€ 44€
Ref 64018.02 Idem 2°cl 48€ 44€
Ref 64018.03 Idem 2°cl 48€ 44€
Ref 43081 Autorail X2800 Toulouse SNCF Dig Sound 299€ 239€
Ref 66777 Wag plat SNCB + 2 engins milit. 34€ 26€
Ref 63786 BB9003 SNCF 279€ 209€
Ref 45591 Fourgon MC76 SNCF 55€ 39€
Ref 45591.2 Idem 55€ 39€
Ref 63886 Ae 4/4258 BLS 199€ 139€
Ref 63322 C5/6 Elephant SBB 259€ 179€
Ref 66537 Double wag porte autos STVA SNCF 46€ 32€
Ref 66538 Idem 46€ 32€
Ref 66541 Idem 46€ 32€
Ref 62462 Elect. Série 20 SNCB 179€ 129€
Ref 62893 Diesel Serie 60 SNCB 179€ 129€
Ref 62895 Idem 179€ 129€
Ref 66022 Cof 2 wag silos SNCB 45€ 35€
Ref 64044 Cof. 3 voit RENFE 179€ 129€
Ref 62498 485 003-8 "DIE ALPINISTEN / GLI ALPINISTI" BLS 199€ 133€
Ref 62576 Cof 2 loco E 645 FS 389€
Ref 62585 Ae 6/6 SBB 189€ 129€
Ref 62690 Re 420 Swiss Express 215€ 133€
Ref 62609 BB 9291 Capitole 199€ 179€
Ref 62328 BR P1L 2/2 "cage de verre" KBay.Sts.B 149€ 129€
Ref 62880 BB 163928 en voyage SNCF 119€ 104€
Ref 63442 D 319 RENFE 169€ 95€
Ref 64048 Cof 3 voit KBay. Sts.B 89€ 69€
Ref 64052 Cof 3 voit. DB 75€ 55€
Ref 66067 2 wag tomb FS 36€
Ref 45608 Voit lits TEN SNCF 52€ 42€

PROMO 18€ au lieu de 23€ pièce

Ref 875002 Pescarolo C60 LM 2006
Ref 875005 Audi R10 TDI Test car
Ref 875023 Toyota Calica turbo 1993
Ref 875032 Porsche 550 Spyder
Ref 875033 Lotus Super 7 series II
Ref 875036 Lancia Stratos rouge
Ref 875085 Peugeot 908 HDi N°7 LM 2008
Ref 875086 Idem N°8 LM 2008
Ref 875089 Pescarolo P10 LM 2008
Ref 875092 Aston Martin DBR9 LM 2008
Ref 875096 Zytec N°41 LM 2008
Ref 875010 Porsche 935 LM 1978

BUSCH

Ref 50000 Tracteur agricole Porsche Junior K 16€
Ref 44978 Remorque porte citerne 12.75€
Ref 41903 Citroën tube H Café HY 15.50€
Ref 48469 Piaggio Ape 50 12.75€
Nombreux modèles nous consulter



MAKETTE Le set de transformation 'Hannibal'

La loco 'Hannibal' est une locomotive industrielle allemande typique. Elle a été fabriquée jusque dans la première moitié des années '50 pour servir dans l'industrie lourde (exploitations minières et aciéries). L'une de ces locos s'est aussi retrouvée dans le parc de la DR (réf. 99 601). En France, ces machines étaient construites sous licence par la société SACM. Un exemplaire de cette série devrait encore se trouver en Belgique. Ce kit de transformation Makette se compose d'une caisse en résine (peinte en noir de série) adaptée au châssis de la BR 89 Fleischmann ou de la BR80 Märklin/Trix. Cette caisse est complétée de pièces détachées et d'accessoires en métal blanc et en laiton gravé. Ce kit de transformation convient aussi aux modélistes moins expérimentés. Son prix indicatif s'élève à 80 euros. (GVM)

BREKINA Un autorail Esslinger

Outre la fabrication de modèles d'automobiles, Brekina manifeste un intérêt prudent pour le marché du matériel roulant. Après la sortie du bus sur rails MAN à deux essieux, c'est maintenant le tour d'un modèle en H0 de l'autorail 'Esslinger'. Cet autorail sur bogies a été fabriqué au début des années '50 par la société Machinefabrik Esslingen. Ces engins ont été mis en service par des compagnies privées ferroviaires de la République Fédérale allemande. Ce modèle en livrée 'rouge vin' de la compagnie Südwestdeutschen-Verkehrs AG constitue le premier modèle d'une série, a priori longue. Un certain nombre de ces autorails sont actuellement encore en service auprès de diverses associations musée. (GVM)



MÄRKLIN Un 'Shimmns' de la DBAG

Ce nouveau set de trois wagons 'Shimmns' identiques recouverts d'une bâche agrémentée de l'inscription 'DB Schenker' d'époque VI vient compléter l'offre existante chez Märklin de ses wagons destinés au transport de coils. Il s'agit d'une production unique. Ces wagons

de la Deutsche Bahn AG (DB AG) sont principalement mis en service aux Pays-Bas. Il est néanmoins aussi possible de les apercevoir dans notre pays. Chacun des wagons porte un matricule distinct. (GVM)



ROCO

Un 'Renss' CFL Cargo

Roco a dernièrement sorti deux wagons plats appartenant à CFL Cargo. Ces exemplaires proviennent tous deux d'un parc considérable de wagons plats montés sur bogies. Ils sont principalement mis en service pour assurer le transport de produits en acier. Ces modèles sont d'époque V/VI. Le 'Rs' en livrée brune (réf. 66934) est pratiquement identique à la variante belge, qui est sortie précédemment. Le châssis est cependant pourvu d'autres longerons, ainsi que de tampons arrondis. Des palplanches fournies dans deux emballages font office de chargement. Ceux-ci ont été reproduits de manière très réaliste. L'autre wagon est du type 'Renss' (réf. 66760). Il arbore une livrée bleu foncé et est pourvu de volants de frein à main rouges fidèlement reproduits. Ces modèles se caractérisent tous deux par une longueur de 229 millimètres (ce qui correspond aux 19,9 mètres de long de l'exemplaire réel), ainsi que par une longueur de chargement utile de 213 millimètres. Il vous appartient d'effectuer le montage des ranchers, ainsi que des volants des freins à main sur les deux wagons. (LD)



MODELRAIL/DAPOL

Une loco à vapeur Sentinel 'Y3' à chaudière verticale

Bien que ce modèle de cette locomotive à vapeur très originale soit à l'échelle 00 (1/76), vous pouvez, étant donné ses très petites dimensions, l'utiliser comme loco industrielle sur un réseau modèle en H0. Cette loco à vapeur Sentinel pourvue d'une chaudière verticale et d'un entraînement par chaîne, date des années '20. Elle est restée en service auprès de différentes sociétés ferroviaires britanniques jusqu'à l'arrivée de la traction Diesel. Le dernier exemplaire a été mis hors service en 1964. Le magazine de modélisme ferroviaire britannique Model Rail a décidé de faire fabriquer ce modèle en 00 ; il s'est associé pour ce faire à Dapol. Ce modèle a été pourvu d'une prise DCC, ainsi que d'un boîtier normalisé pour coupleur d'attelage. Vous pouvez commander ce modèle via le site web www.modelrailoffers.co.uk. Son prix s'élève à 75 £, y compris les frais d'expédition. (GVM)

TREINSHOP OLAERTS

vous propose

PROTOTYPE*



**la locomotive à vapeur type 53 en métal
bientôt disponible**



1. Livrée brune 1904-1934

2. Livrée verte 1934-1955 avec filets jaunes

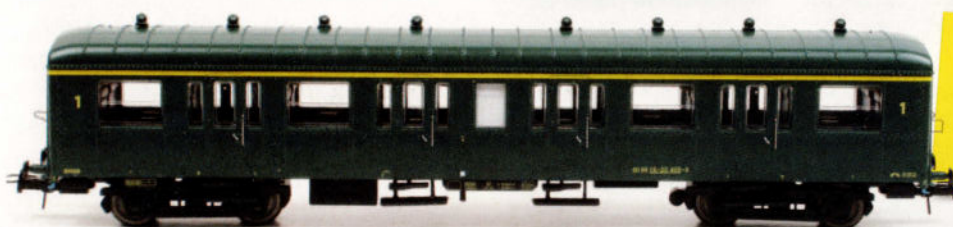
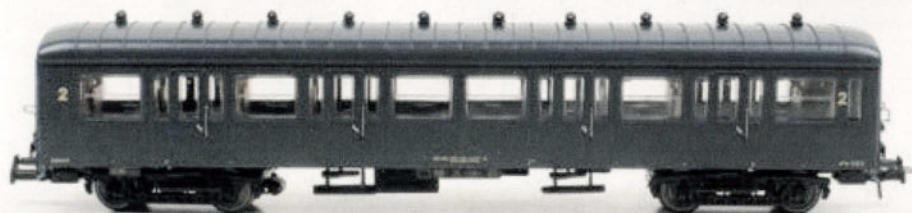
3. Livrée verte 1955-1966 sans filets jaunes

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

*Modèle ni définitif, ni contractuel



**Treinshop Olaerts
est présent
à Euromodelbouw**



**les voitures L SNCB
Toutes les versions
de tous les époques**

VERSIONS DATANT DE TOUTES ÉPOQUES DISPONIBLES • 80 MATRICULES DIFFÉRENTS



REE

Un wagon-citerne

Nous avons trouvé chez REE un wagon-citerne à deux essieux agrémenté de l'inscription Delhaize : il s'agit d'un nouveau projet. Ces wagons freinés pourvus d'une citerne lestée sont utilisés en France par la société SGTL qui effectue des transports de produits d'alimentation liquides (comme le vin) pour le compte Delhaize. Des nombreuses autres variantes de teintes et de matricules de ce même wagon sont également proposées (réf. WB-112). (GVM)



RIVAROSSA

La Ce 4/4 du BLS

Cette locomotive suisse BLS Ce 4/4 est un modèle exclusif en H0 d'époque IV. Il a été réalisé par la marque Rivarossi. Cette loco qui porte le matricule 311 est constituée d'une caisse en métal, complétée de détails en laiton et en plastique (réf.

HR2136). Tous les essieux sont entraînés par un puissant moteur à cinq pôles et volant d'inertie. Cette loco a été pourvue d'une interface à 21 pôles, pour décodeur. (GVM)



ACME

L'EuroNight 'Palatine'

Nous avons reçu un set de trois voitures-couchettes du train EuroNight 'Palatine' qui circule entre Rome et Paris-Bercy. Il porte la livrée de la société Artesia. Ce modèle est produit par la firme italienne ACME. Ce set se compose d'une voiture-couchettes du type 'X' et deux voitures-lits du type MU d'époque V. L'intérieur soigné comporte des couchettes rabattables, pouvant être remplacés par des places assises. (GVM)



OS.KAR La BB 47500 de la SNCF

Depuis quelques années, la société italienne OsKar fait fabriquer ses produits en Chine. C'est également le cas de cette nouvelle loco Diesel française de la série 475000, qui vient en réalité juste de sortir d'usine. Trois variantes différentes ont été fabriquées, à savoir une version française, franco-allemande et européenne. Toutes ces variantes sont identiques à quelques détails près. La réalisation de ce modèle de la BB 475000 est un projet commun

de Os.Kar et de la marque belge Rocky Rail. Ce modèle en plastique comporte un châssis en métal et a été équipé d'un puissant moteur à cinq pôles et double volant d'inertie. Quelques pièces détachées ont été gravées. Les bogies bien détaillés ont été pourvus de ressorts en métal. La loco est en outre équipée de tampons en métal et à ressorts ainsi que d'authentiques chasse-obstacles. (GVM)

RIVAROSSA Des 'Sgmmns' de la DBAG

Afin d'apporter un peu de changement sur votre réseau modèle, vous pouvez opter pour ce set de Rivarossi constitué de deux wagons 'Sgmmns 738' (ex-Rmms 663) de la DBAG, d'époque V. Le chargement se compose de deux conteneurs de 40 pieds en plastique de Maersk et DHL. Ces wagons sont principalement constitués de métal. Ils ont été soigneusement peints. Une attention particulière a été consacrée aux petits détails. Les finitions du châssis sont également très réussies. (GVM)



INTERNATIONAL COLLECTORS FAIR FOIRE AUX COLLECTIONS

TRAINS - AUTO - MODELISME - JOUETS - MONNAIES
POUPEES - JUKE-BOX - FILM - SCIFI - AFFICHES
TIMBRES - CARTES POSTALES - FIFTIES - SIXTIES - SEVENTIES
BD - AVIONS - HELICOPTERES - BATEAUX ...



DIMANCHE 10-16 H **27 NOV 2011**
CENTRE LOGISTIQUE FRANS BEVERS
LIERSELEI 177 - MALLE - BELGIQUE
WWW.COLLECTIONNEURS.NET

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



Le lien à la nature

miniatur®



www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de

Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

Éclairage de Brelec

8 & 9 octobre 2011, Euromodelbouw Genk

Éclairage intérieur

L'attelage conducteur de courant & LedBar
L'échelle N, TT en H0

Feu fin de convoi

Lancement du kit HLD77-78
Lancement du nouveau système

Info: www.brelec.eu or info@brelec.eu



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

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



MÄRKLIN / TRIX Traxx Diesel ITL

Märklin propose une version Diesel de la locomotive Traxx de la série 285 de Bombardier. Il s'agit d'une série unique qui revient à moins de cent euros. Cet exemplaire appartient à CB Rail et est loué à la société ITL Eisenbahngesellschaft de Dresde. Ce modèle d'entrée de gamme qui arbore la livrée actuelle d'époque VI est constitué de métal.

De nombreux détails y ont par ailleurs été intégrés. La loco abrite en outre un décodeur mfx, avec des fonctions sons réglables. Les quatre essieux sont entraînés par des cardans (réf. 36653). Ce même modèle est aussi proposé en version 2-rails chez Trix (réf. 22285). (GVM)



MÄRKLIN MY WORLD

Une DHG 700 Henschel

Märklin 'My World' cible un public jeune pour qui la passion du modélisme ferroviaire n'est pas encore à maturité. C'est pour cette raison que Märklin développe des modèles simples qui sont proposés à des prix démocratiques. Le prix de ce Henschel DHG 700 s'élève à juste moins de 80 euros (réf. 36700). Ce modèle a été pourvu d'un décodeur installé en cabine, ainsi que d'un moteur spécial. Un seul essieu est moteur et les trois feux avant alternent selon le sens de marche. Un feu clignotant brille sur la cabine. (VM)



MÄRKLIN

Une BR 18.4 'Rheingold' DRG

La livrée spéciale de la locomotive à vapeur allemande BR 18.4 de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) de Märklin mérite d'être mentionnée. Cette locomotive est pourvue de petits pare-fumée Wagner. Elle est conforme à la livrée de 1930 lorsque cette loco tractait la rame du 'Rheingold'. La cheminée dorée pourvue d'un bord 'Caledonian' et d'une bande rouge et blanche est surprenante. Ce modèle est produit en une série unique. Il est constitué principalement de métal et a été pourvu d'un décodeur 'sons' permettant l'intégration d'un module pour fumée (réf. 37183). (GVM)



KATO Un tram en N

Vous pouvez trouver ce tram historique Düwag à l'échelle N chez Kato. Ce tram avec remorque sort en différentes livrées, comme cette version Reinbahn avec des inscriptions AEG et Lavamat. La motrice est entraînée par deux essieux

et est pourvue d'un moteur à cinq pôles et double volant d'inertie. Ce modèle ne comporte cependant pas d'interface pour décodeur. Le set contient aussi quelques réclames de toiture. (GVM)

MÄRKLIN

Un set de wagons

Dans le folder Märklin des produits spéciaux, nous avons déniché un nouveau set de cinq wagons, dont un wagon italien fermé avec un toit pentu (réf. 48814). Les quatre autres wagons appartiennent aux chemins de fer suisses. Il s'agit d'un double wagon du type 'O' chargé de troncs d'arbres, d'un wagon 'J3', d'un 'K3', ainsi que d'un wagon à ranchers du type M5. (GVM)

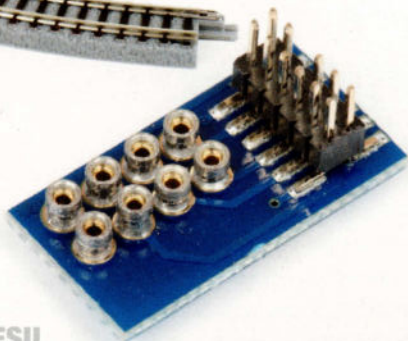




NOCH-ROKUHAN

Un système de voie Z

Le spécialiste allemand du paysager de réseau modèle Noch va désormais assurer la distribution en Europe du catalogue de la voie Z du constructeur japonais Rokuhan. La voie est pourvue d'un ballast en matière synthétique. Les rails sont réalisés en maillechort et présentent un profil d'une hauteur de 1,6 mm. Les segments de voies s'imbriquent facilement les uns dans les autres grâce à des raccords métalliques comportant par-dessous une fiche en matière synthétique. La gamme disponible chez Rokuhan est très vaste. Elle comprend des rails courbés d'un rayon allant de R70 à R220, des voies droites de 55 mm à 220 mm et des aiguillages électriques. Le mécanisme de fonctionnement des aiguillages est soigneusement logé dans le ballast. Rokuhan propose aussi une voie flexible d'une longueur de 33 cm. La gamme va être complétée par la suite par des aiguillages courbés et des croisements. On peut en outre se procurer un raccord de transition permettant d'imbriquer aux voies Rokuhan des voies Märklin Miniclub. (GVM)



ESU

Une platine d'adaptation

L'adaptateur spécial (n° 51969) que vous propose ESU est un décodeur pour loco avec fiche à huit pôles, à placer dans une locomotive déjà équipée d'une autre interface PluX. Cet adaptateur convient pour une locomotive comportant une connexion PluX 12, 16 ou 22. On peut l'incorporer à chaque décodeur NEM-652 à huit pôles. (GVM)



LANGMESSER - MODEL-SCENE

Un mini tapis de gazon

Chez le fabricant d'accessoires tchèque Model-Scene, nous avons épinglé comme nouveauté des petits tapis de gazon pour H0 d'une superficie de 16,5 cm x 13 cm. Ceux-ci conviennent parfaitement pour l'élaboration d'un diorama. On peut les trouver en plusieurs versions, comme une terre en friche, une terre de bruyère et une terre boisée, comme on peut le voir sur la photo. (Réf. F610-S). (GVM)



WOODLAND SCENICS Built & Ready

On trouve régulièrement chez Woodland Scenics des nouveautés en matière de bâtiments prêts à l'emploi, en H0. Voici une nouvelle tour en coin qui trouvera sa place dans une rue commerçante. Vous pouvez la placer sur un réseau modèle d'inspiration américaine ou eu-

ropéenne. Elle comporte déjà tout le détaillage, si bien que vous n'avez pas à mettre en place vous-même les composants. Des figurines ont été installées dans les vitrines et la maison peut être complétée d'un éclairage intérieur, si vous le souhaitez. (GVM)



LANGMESSER

Une colle flexible pour paysages

Le spécialiste paysager Wolfgang Langmesser propose une colle spéciale de son cru pour fixer les gazons installés avec le distributeur électrostatique d'herbes (Gras master). Quand elle sèche, cette colle devient matte et invisible et adhère parfaitement. On utilise une peinture latex pour sa mise en peinture, celle-ci permettant de retravailler la colle dans la masse. On peut aussi faire usage de cette colle flexible pour le collage du ballast, en prenant soin dans ce cas de bien mélanger la colle avec de l'eau dans un rapport de 1 à 4. Cette colle pour paysages est disponible en pots de 500 ou de 1000 g. (GVM)



JOCADIS Un nouveau magasin à la gare d'Enghien

Pour André Witmeur, un vieux rêve s'est enfin concrétisé: son fameux magasin de modélisme ferroviaire Jocadis a déménagé en gare d'Enghien, où il a emménagé sur la totalité de l'étage, depuis le 1er septembre 2011. L'inauguration officielle a eu lieu le 9 septembre et

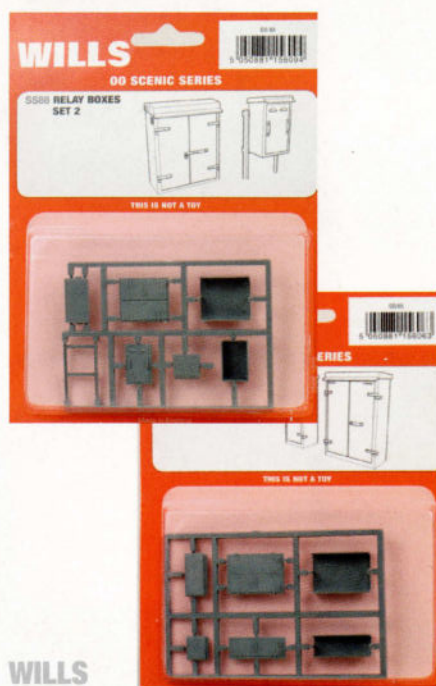
pour l'occasion, le PFT a affrété un train spécial à vapeur pour faire le voyage de la gare de Bruxelles-Midi à Enghien. Nous souhaitons à André et à sa famille un grand succès dans leur entreprise qui prend ainsi un nouveau souffle. (GVM)



ESU EcoSDetector

ESU propose aussi deux nouveaux modules de rétrosignalisation: l'EcoSDetector (n° 50094) et l'EcoSDetector Standard (n° 50096). L'EcoSDetector peut être utilisé comme module de répétition de signalisation classique et pour la reconnaissance du numéro de la loco. On peut le connecter à un tableau optique si on veut suivre en temps réel la position d'une loco. Ce module peut être couplé à un ECoS central et à une Central Station 60212 et faire usage de l'ECoSlink databus system ESU.

Il est utilisable pour les systèmes en 2 et 3-rails et peut contrôler jusqu'à seize sections. De plus, il reconnaît quatre locomotives équipées du décodeur RailCom. L'EcoSDetector Standard a été spécialement conçu pour les systèmes en 3-rails ou pour les réseaux modèles fonctionnant par contacts 'Reed'. Ce module de rétrosignalisation peut venir en remplacement du décodeur S88 classique. (GVM)



WILLS Des armoires à relais

La marque anglaise Wills élargit sa gamme avec deux nouveaux kits d'assemblage avec armoires à relais. Bien qu'elles soient en principe conçues pour l'échelle 00, elles conviennent aussi pour l'échelle H0. Deux versions sont disponibles. Ces armoires à relais sont réalisées en plastique mise en peinture (grise) dans la masse et sont faciles à assembler. Voilà un accessoire bien utile le long des lignes (GVM)



NOCH Une ferme

Pour ceux qui sont en quête d'un paysage rural pour leur réseau modèle, Noch a mis au point un projet de construction complet en carton, découpé au laser. Cette boîte de construction d'une ferme contient trois bâtiments différents: une grange, une étable et une partie habitable, de quoi composer toute une ferme (n° 66702). Les composants sont faciles à coller à l'aide du tube se

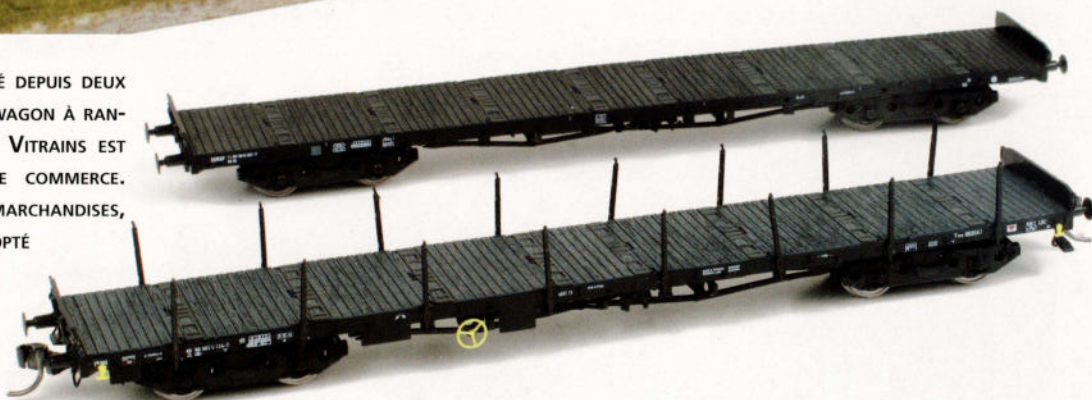
trouvant dans la boîte, laquelle contient aussi une notice d'assemblage d'une grande clarté. Il ne reste plus qu'à rechercher par vos propres moyens quelques animaux de ferme pour compléter le tableau. (GVM)

VITRAINS

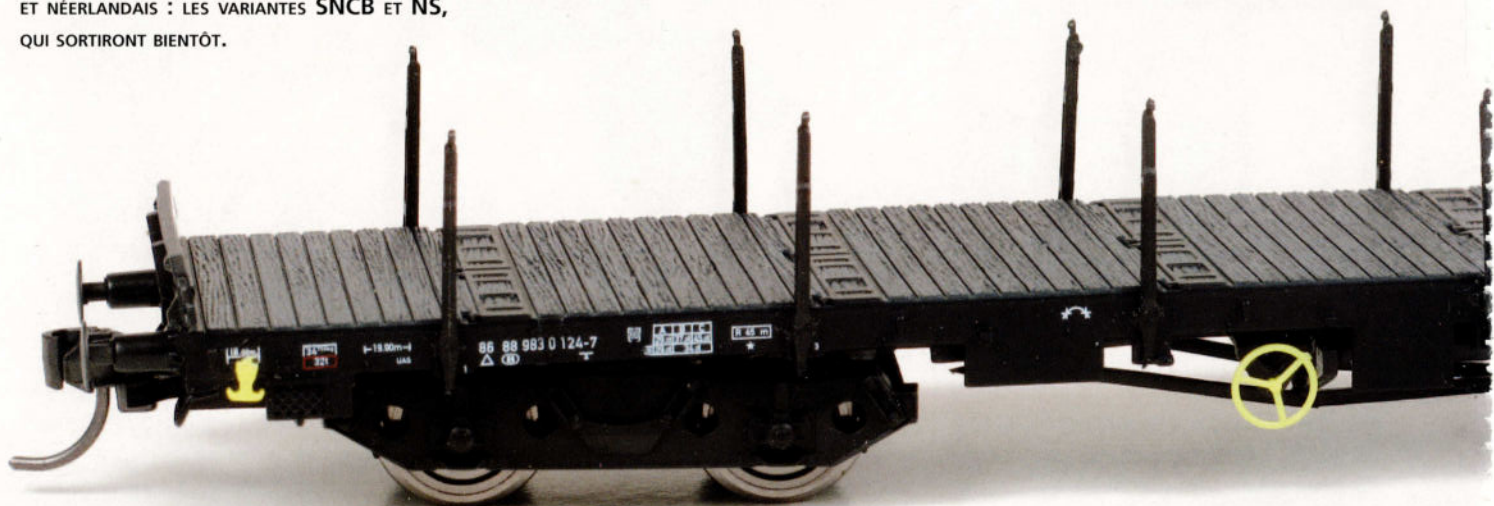
Le wagon à ranchers 'Rs' en H0



A PRÈS AVOIR ÉTÉ ANNONCÉ DEPUIS DEUX ANS AU CATALOGUE, LE WAGON À RANCHERS DU TYPE 'Rs' DE VITRAINS EST FINALEMENT DISPONIBLE DANS LE COMMERCE. POUR SON PREMIER WAGON DE MARCHANDISES, LA FIRME ITALIENNE VITRAINS A OPTÉ POUR LA REPRODUCTION D'UN WAGON UTILISABLE DE FAÇON UNIVERSELLE DANS PLUSIEURS PAYS EUROPÉENS, HISTOIRE DE POUVOIR RÉALISER LE PLUS POSSIBLE DE VERSIONS DIFFÉRENTES. MODÈLES INTÉRESSANTS POUR LE MARCHÉ BELGE ET NÉERLANDAIS : LES VARIANTES SNCB ET NS, QUI SORTIRONT BIENTÔT.



A l'avant-plan, le wagon 'Rs' belge, déjà pourvu de ses ranchers et accessoires. A l'arrière-plan, le 'Rs' néerlandais, comme on le trouve dans sa boîte.




La variante belge porte le matricule 86 88 983 0 124-7 avec Enghien comme gare d'attache et fait partie du type 9830 A1. Ce wagon a été révisé le 8.7.1990.

Le modèle est un 'Rs' classique, un wagon plat d'un type classique à bogies, datant des années 1960/'70 du siècle dernier. Vi-trains n'est pas le premier fabricant qui sort un 'Rs', mais son modèle se démarque surtout par ses bogies, qui sont du type Minden-Dorstfeld. Tant la version belge que néerlandaise est en livrée noire, tandis que les inscriptions – visibles à la loupe – datent de l'époque IV. Ce wagon est bien reproduit à l'échelle.

Ce wagon est en outre réalisé en plastique. Pour renforcer le plancher et éviter toute déformation, ce modèle a été pourvu d'une plaque de châssis métallique. Ce plancher est bien gravé, les hausses d'about étant rabattables. Les ranchers sont livrés séparément et doivent encore être montés par l'acheteur lui-même. Le petit trou dans lequel ces ranchers doivent être enfoncés est assez étroit : il est préférable de l'aléser quelque peu avec une petite lime triangulaire (un seul tour de lime suffira), ce qui permet de basculer les ranchers par une simple pression. De cette façon, le wagon pourra bien être replacé dans son emballage.

Outre ces ranchers, un certain nombre d'autres accessoires devront également être fixés par l'acheteur, comme les marchepieds et les mains courantes pour agents de triage (qui doivent être montés sous les tampons), les crochets de halage sur les flancs et les imitations de boyaux de frein. La pose de ces détails est un travail de bénédictin. Sur la variante belge, les crochets sont peints en jaune, ainsi que le volant du frein à main. Les variantes belge et néerlandaise ne sont pas totalement identiques : les différences se situent sous le plancher, ce qui en dit long sur le souci des détails du fabricant... Ce wagon est pourvu de tampons à ressorts et d'un dispositif à tampons joints fonctionnant très doucement, avec boîtiers normalisés. Des coupleurs d'attelage à boucles et un attelage court sont fournis de construction, mais ce dernier n'est toutefois pas compatible avec d'autres... Les roues sont constituées de métal brillant et tranchent un peu avec l'impression généralement positive de ce wagon. Une petite touche de peinture peut toutefois constituer une solution. Ce 'Rs' belge est disponible sous la référence 3302, la variante néerlandaise sous la référence 3318

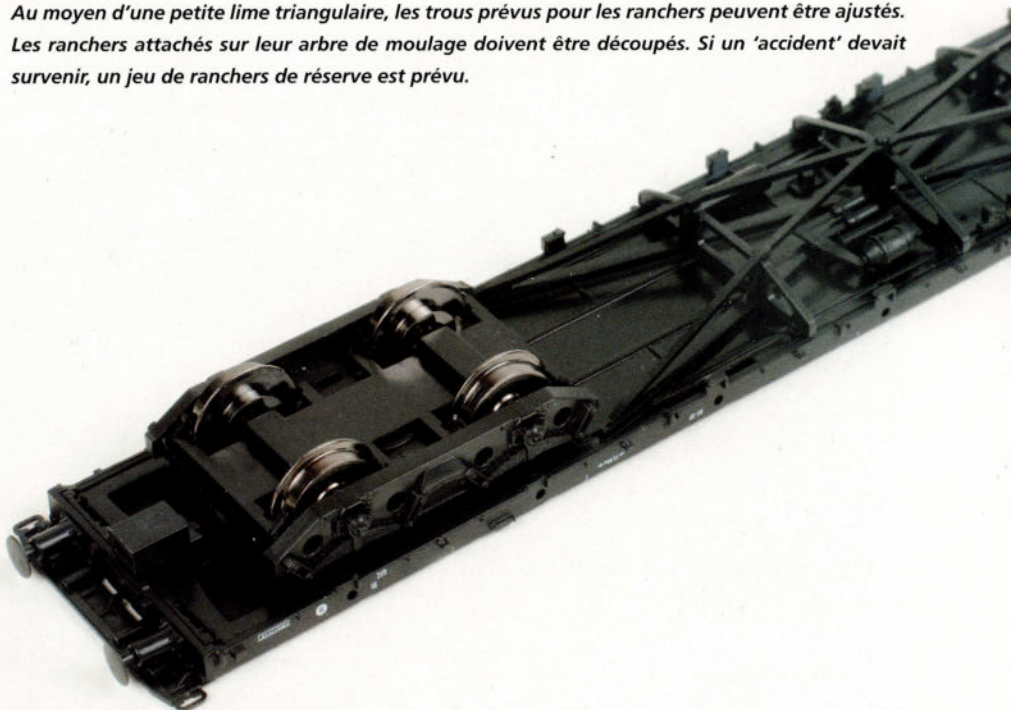
Texte et photos:
Guy Van Meroye 



La variante néerlandaise porte le matricule 11 84 391 0 001-7 et porte comme date de révision le 11.5.1987.



Au moyen d'une petite lime triangulaire, les trous prévus pour les ranchers peuvent être ajustés. Les ranchers attachés sur leur arbre de moulage doivent être découpés. Si un 'accident' devait survenir, un jeu de ranchers de réserve est prévu.



Une vue de détail de la partie inférieure du wagon. Cette partie est une sorte de 'sandwich' dans lequel la plaque métallique est enserrée entre le plancher du wagon en plastique et les traverses du châssis, en plastique également. Remarquez les roues brillantes, à la table de roulement très large.

Un dépôt vapeur français à l'échelle 0



INSPIRÉ DE SES SOUVENIRS DE JEUNESSE ET ANIMÉ D'UNE PASSION POUR LES LOCOMOTIVES À VAPEUR, JACKY NOËL A CONSTRUIT UN RÉSEAU MODULAIRE QUI REPRÉSENTE UN DÉPÔT VAPEUR TYPIQUE DU NORD DE LA FRANCE.

Enfant, Jacky habitait avec sa famille dans une maisonnette de garde-barrières située le long d'une ligne ferrée dans les environs d'Abbeville, où se trouvait un petit dépôt de locomotives. Il a donc carrément vécu la fin de la traction vapeur en France. La naissance de son premier fils fut l'occasion d'acquérir

un set de départ Jouef et marqua le début d'une passion pour les trains miniatures. Au début, Jacky réalisa un grand réseau, mais lorsqu'il dut mettre fin inopinément à ce projet pour cause de déménagement, il passa à la construction modulaire. Jacky a ensuite construit un dépôt vapeur en H0 et a partici-

pé à plusieurs expositions, avec sa réalisation.

Avec l'arrivée d'un kit à l'échelle 0 de la locomotive française 231 E, Jacky décida alors de passer à cette plus grande échelle. Lorsque sa locomotive fut assemblée, Jacky construi-

1. Une lourde locomotive-tender française du type 0-10-0 (la 050 TQ 4) est virée sur la plaque tournante. Remarquez l'arrière-plan, superbement peint.

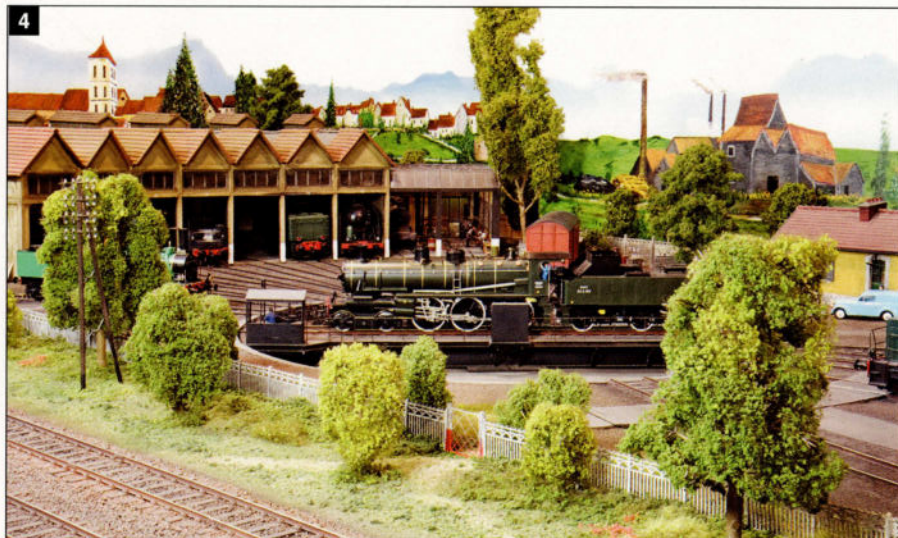


1



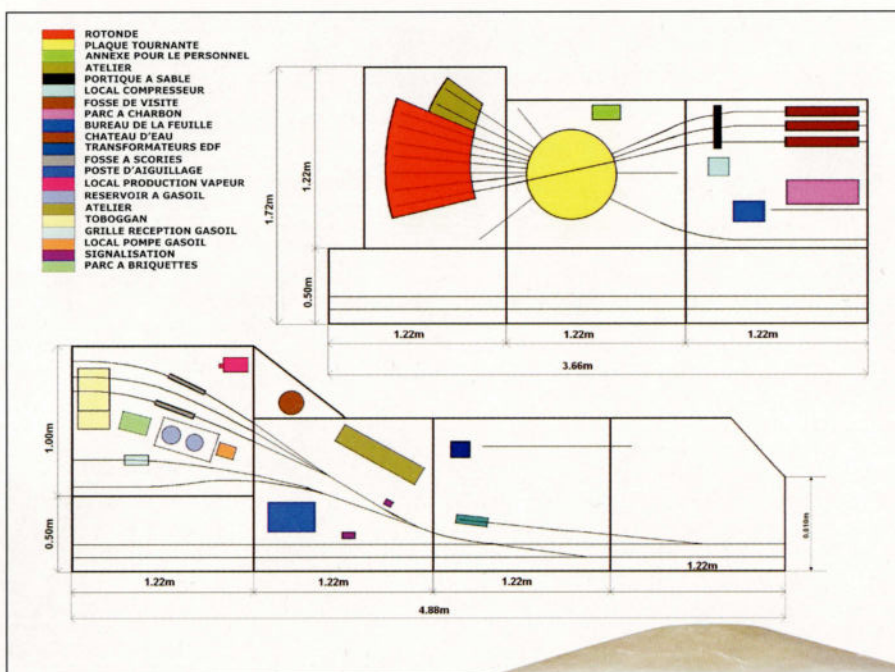
2. Le dépôt ne compte pas moins de trois grues hydrauliques, pour éteindre la soif des locos à vapeur.

3. La majestueuse 141 R 420 va passer à hauteur du poste Saxby. Remarquez également la signalisation mécanique réaliste.



4. Belle vue sur la demi-rotonde et sur le petit atelier. Sur la plaque se trouve la 23 A 165 de la SNCF.





sit alors une partie de dépôt, afin de mettre son modèle en valeur. C'est ainsi qu'en 1997, il débuta la construction d'une plaque tournante et d'une rotonde pour locomotives à l'échelle zéro. Il n'opta pas pour la reproduction d'un lieu bien précis, mais pour une ressemblance avec certains bâtiments typiques de la Région 'Nord' de la SNCF.

La remise pour locomotives fut construite sur base de photos publiées dans Loco Revue et a été réalisée en carton-plume de 3 mm, avec des tiges de balsa pour imiter les pilasses en béton. Les fenêtres sont faites de tigettes Evergreen. Le toit est soutenu par une charpente en bois réalisée à l'échelle, dont on ne

5. Un château d'eau fait toujours partie des installations d'un dépôt vapeur. La 230 D 9 est prête à sortir du dépôt.





6. Le parc à charbon a été minutieusement reproduit. A l'arrière-plan, on voit la 040 D 206 de la SNCF: il s'agit d'un modèle de la Billerbahn, superdétaillé au moyen de pièces Haxo.

voit hélas que très peu, depuis que le bâtiment est achevé... La plaque tournante dessert les sept voies de la

rotonde, ainsi que deux menant à l'atelier et deux voies de garage. L'atelier est décoré d'un aménagement intérieur, est éclairé et reproduit une forge dont le fonctionnement est simulé par

une mini Led. Les premiers modules furent prêts en 1998 et ont remporté beaucoup d'intérêt à l'expo 'Expométrique', où ils furent présentés au grand public. Encouragé par le succès de ses premiers modules, Jacky en construisit ensuite un 3ème, reproduisant une installation de chargement de sable et des fosses de visite. Avant la réunion du 'Cercle du Zéro' en 2000, il construi-

7





8

7. A l'avant-plan, deux modules en ligne sont fixés aux modules du dépôt, les deux premiers cités étant construits selon les normes existantes et pouvant ainsi être raccordés aux modules d'autres modélistes. La Pacific 231 E 33 remorque une courte rame composée d'une voiture Pullman de la CIWL et d'un fourgon à bagages CIWL. Cette loco est le résultat de l'assemblage d'un kit JCR.

remise pour draines sont basés sur les installations de Crépy-en-Valois. Tous les bâtiments sont le résultat d'une 'fabrication maison', pour laquelle du plasticard, du carton-plume et même des pièces moulées en argile ont été utilisées.

Aux modules représentant le dépôt proprement dit, un jeu d'autres modules a été ajouté, ces derniers étant réalisés selon les normes NEM pour échelle 0, de façon à pouvoir intégrer le dépôt dans un ensemble plus vaste. Les modules ont une largeur standard de 122 cm. Les modules du dépôt ont quant à eux une largeur d'un mètre, pour 50 cm à peine pour les modules en ligne. Les modules du dépôt sont entièrement autonomes, les modules de ligne n'ont que deux pieds et sont soutenus par les modules qui les encadrent. L'ensemble du réseau a une longueur de 8,54 m. Le réseau est commandé en mode analogique, mais il existe des plans pour le faire passer en mode digital.

Les voies sont posées à une hauteur de 120 cm. Ce sont des éléments de voies Peco (code 124 'flatbottom rail') qui ont été utilisés, avec des aiguillages Marcway. Le ballast est constitué de noyaux de pêches moulus, colorés au moyen de pigments en poudre. Ce réseau présente une profondeur de champ parti-

8. Une petite loco Diesel CFC est prête à faire le plein de gasoil.

culièrement élevée grâce à son arrière-plan, superbement peint. La plupart des motifs ont été peints par Jacky lui-même.

Depuis l'assemblage de sa première locomotive à vapeur, son parc de locomotives s'est sérieusement étendu. La plupart des locos proviennent soit de kits, ou sont des modèles de petites séries, superdétaillés. Jacky s'est entre-temps consacré à la construction intégrale et pas moins de cinq locomotives sont ainsi en cours de construction!

Bien que ce dépôt constitue un réseau modèle à lui tout seul, il n'est véritablement mis en valeur que lorsqu'il fait partie d'un réseau modulaire plus grand. Lors d'expositions, ce réseau est souvent couplé à d'autres modules pour former un seul ensemble, présentant de nombreuses possibilités de circulation. A signaler encore que Jacky Noël est membre de l'Atelier de Modélisme ferroviaire de Chantilly'.

Texte: GVM

Photos : Gerard Tombroek

Dessin: Jacky Noël





HERPA

La Mercedes SLK

Mercedes vient de sortir le nouveau modèle de sa sportive SLK de la troisième génération. La SLK avait été lancée pour la première fois en 1996. On la considérait alors comme la première voiture de sport moderne dotée d'un toit décapotable en dur. Cette innovation technique a compté depuis lors beaucoup d'émules parmi les constructeurs. Le SLK est techniquement basé sur la Classe C de Mercedes, un pur roadster, s'il en est. Le style de la troisième génération était parfaitement au diapason de celui de sa grande soeur, la SLS. Herpa propose le modèle réduit du SLK de 2011, mais sans toit décapotable. On peut cependant trouver chez Herpa la miniature cabrio 'ouverte' de SLK (réf. 34814).



NEO SCALE MODELS

La Ford Taunus 15 m coupée

On a l'impression parfois que toutes les autos des années 1960 et 1970 ont fait l'objet d'une réduction au 1/87ème. Heureusement, il n'en est pas ainsi : il existe encore des voitures dont jamais un fabricant n'a réalisé de miniature, comme cette Ford Taunus 12/15m des 1ère et 2ème générations à traction avant. Ce sont des voitures il est vrai un peu passe-partout, mais au cours de la période 1962-1975, on en voyait énormément sur nos routes. Les Taunus 15m et 12m avaient une carrosserie commune, leur différence résidait seulement dans la mo-

torisation (1500 CC V4 pour la 15m). Le modèle était aisément reconnaissable à la position un peu 'écartée' de sa calandre et à ses phares avant et arrière de forme rectangulaire. La Taunus coupée miniature de Neo est disponible dans la version 15m TS dans un coloris or avec un toit en vinyle noir ou 15m RS rouge-noire à l'allure plus sportive. Le modèle a été réalisé en résine, complétée d'éléments en photo-découpe (réf. 87345).



NEO SCALE MODELS

L'Alvis Td21 dhc

L'un des grands mérites de Neo Scale Models est de sortir des modèles réduits de voitures moins connues. Qui a par exemple déjà entendu parler de l'Alvis, une voiture anglaise toute en raffinement? Alvis a connu sa période de gloire entre 1920 et 1940. Sa notoriété, il la devait à la qualité de ses voitures de sport. Après la Seconde Guerre mondiale, la voiture a été produite en quantité plus limitée, puis en 1956, elle a entièrement été relookée et rebaptisée Td21. Grâce au concours de la marque suisse Graber, sa carrosserie gagna encore en élégance. La carrosserie en tant que telle fut construite par Park Ward, qui en était déjà le fournisseur de Rolls Royce et de Bentley. En 1963, la Td21 fut équipée de phares avant doubles et a subi une modification esthétique mineure. En 1966, Alvis a été repris par Rover qui en arrêta la production des véhicules familiaux. Le rendu de détails du modèle réduit est d'un bon niveau – même le tableau de bord en imitation cuir et noyer est saisissant de réalisme – et les formes élégantes de l'Alvis réel sont bien restituées. On peut parler ici véritablement d'un classique de belle facture. La plaque d'immatriculation est hollandaise et le volant est à gauche (réf. 871331).

BREKINA

La Chevrolet Corvette 1968

Parmi les voitures américaines classiques figurant au catalogue de Brekina, on trouve à présent la Chevrolet Corvette de 1968. Cette année-là, GM lançait donc sa sportive à succès de la cinquième génération. Elle avait entièrement été relookée sur base du design d'un prototype du Mako Shark II de 1965, marquant ainsi l'introduction de la ligne 'Coca Cola'. Comme pour ses prédécesseurs, la carrosserie du Corvette de 1968 était en matière synthétique. Cette 5e génération se caractérisait



aussi par un gros moteur V8 et un toit Targa détachable, rendant la conduite en cabrio davantage sécurisée. C'est elle qui connut le plus de succès dans la série des modèles de Corvette qui se sont succédés. Elle a été produite jusqu'en 1977 et resta quasi inchangée. Brekina a bien su rendre la forme 'sensuelle' si originale du modèle réel, assurant aussi à sa miniature une finition impeccable. (réf. 19963)



BREKINA

Des modèles néerlandais

Brekina sort aussi exclusivement sur le marché néerlandais un VW Transporter marqué 'Caltex' (réf. 32582), ainsi qu'un attelage tracteur/remorque frigorifique avec marquage 'Crème glacée Igloo' (réf. 85121).



Texte et photos : GVM • Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.





Deux wagons ouverts vidés de leur contenu attendent d'être enlevés.

Une rampe de chargement belge en H0

AUTREFOIS, PRATIQUEMENT CHAQUE GARE POSSÉDAIT SON MAGASIN ET SA COUR À MARCHANDISES. CELLE-CI ÉTAIT INVARIABLEMENT POURVUE D'UNE RAMPE DE CHARGEMENT DESTINÉE EN GÉNÉRAL À PERMETTRE LE CHARGEMENT DE MATÉRIEL ROULANT SUR LES WAGONS. DANS CE CAS, LE NIVEAU DE LA PLATE-FORME ÉTAIT LE MÊME QUE CELUI DU PLANCHER DES WAGONS. IL EXISTAIT AUSSI DES RAMPES SURÉLEVÉES, MOINS FRÉQUENTES, PERMETTANT LE DÉVERSEMENT DE MARCHANDISES EN VRAC DANS DES WAGONS TOMBEREAUX. ACTUELLEMENT, DU FAIT DE LA DISPARITION DES COURS À MARCHANDISES DANS LES GARES PETITES ET MOYENNES, ON NE TROUVE PLUS DE RAMPES QUE DANS LES GRANDES GARES OÙ SONT CONCENTRÉES LES ACTIVITÉS DE TRANSBORDEMENT RAIL-ROUTE.

Quelle rampe ?

Il existe diverses formes de rampes. Certaines avaient une forme rectangulaire, d'autres étaient en forme de 'L'. Les premières permettent le chargement par l'ex-

Photo 1. La rampe en briques et pierres de taille de la gare de Pondrôme. Photo: Alain Bauwin.





Photo 2: Autre vue de la rampe de Pondrôme. On remarque les rambar-
des métalliques. Photo: Alain Bauwin.



Photo 3: Les parois de la rampe en béton préfabriqué.

trémité du wagon et les autres à la fois par l'extrémité et par le côté.

Il y en avait de très hautes pour le chargement de betteraves par exemple: directement de la charrette ou du camion dans le wagon, par gravité. Les parois des rampes ont été construites à l'aide de matériaux divers : briques, béton coulé, béton préfabriqué, moellons, matériaux mixtes, ... Quant au sol des rampes, il était la plupart du temps pavé.

On a donc le choix et on peut même... innover.

Le modèle réduit

Nous allons confectionner une rampe ordinaire parmi les plus courantes, permettant un chargement/déchargement latéral ou en bout. Sa forme est en 'L' et ses parois sont en matériaux mixtes: briques et pierre de taille. Le sol est pavé.



Photo 4. Le quai au bois de Gedinne: sa fonction particulière lui confère une grande longueur.
Photo: Alain Bauwin.

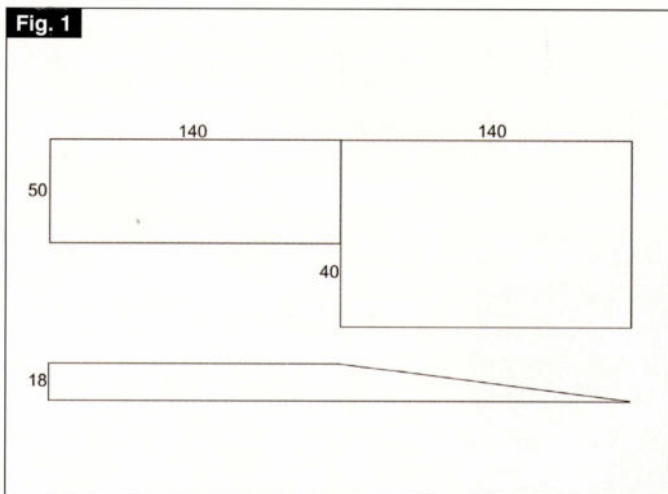


Figure 1: Les dimensions de la rampe.

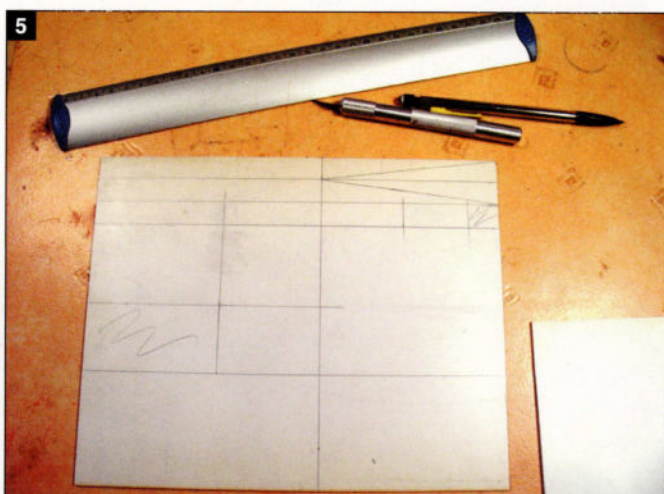


Photo 5. La première opération est le traçage des divers éléments sur une feuille de plasticarte de 2 mm d'épaisseur (il s'agit de polystyrène choc).



Photo 6. Les éléments sont soigneusement découpés à l'aide d'une lame bien tranchante, prenant appui sur une latte métallique. Il n'est pas nécessaire de couper la totalité de l'épaisseur. Quelques passes bien appuyées suffiront et le reste viendra par cassure.



Photo 7. Une pince à becs recourbés vient à point pour plier et casser ce qui n'a pas été entaillé par le tranchet. Il est bon de plier progressivement la pièce à détacher en déplaçant les becs de la pince le long de la rainure.

Photo 8. Tous les éléments sont découpés. Un petit coup de lime ou de papier abrasif collé sur une cale en bois est souhaitable pour éliminer les aspérités indésirables.

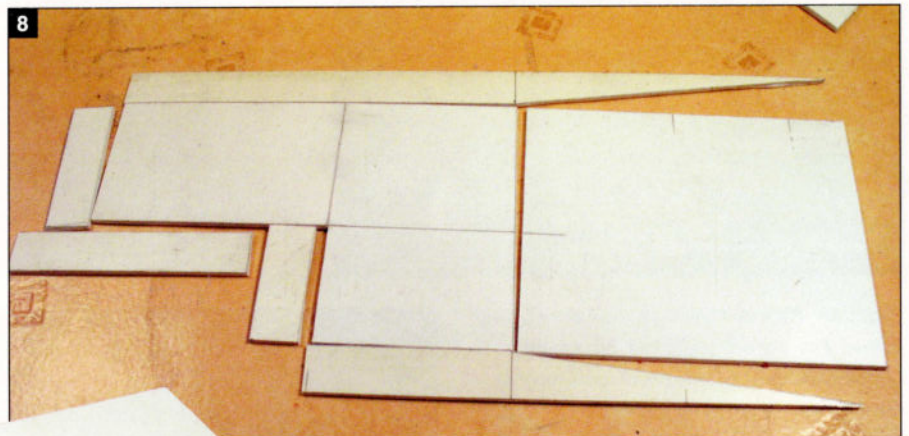


Photo 9. La carcasse est assemblée par simple collage. Deux plaques d'imitation de pavés sont déjà prêtes. Il existe un beau choix dans le commerce parmi les marques courantes : Vollmer, Kibri, Auhagen, etc.

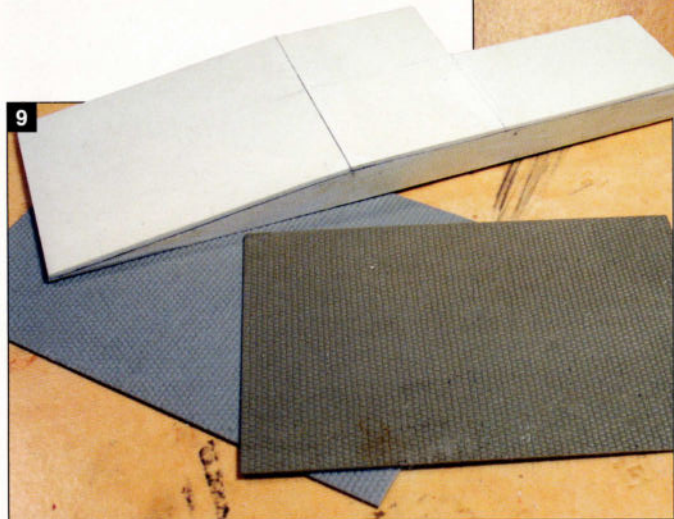


Photo 10. Outre les pavés, nous devons disposer aussi de plaques d'imitation de briques. Ici aussi, on a le choix entre divers fabricants.



Photo 11. Quelques entretoises sont nécessaires à l'intérieur pour consolider l'assemblage.

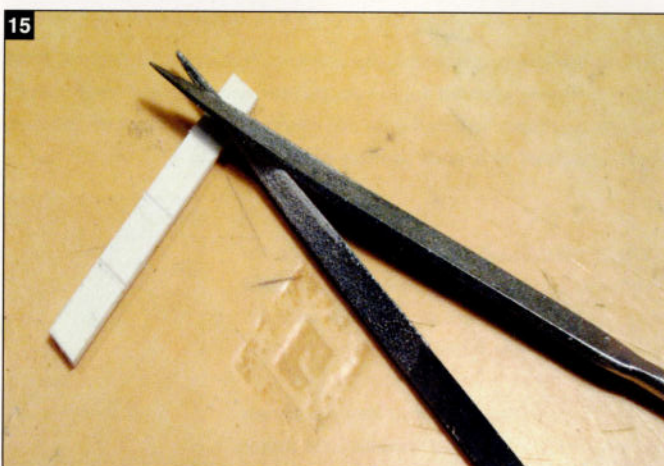
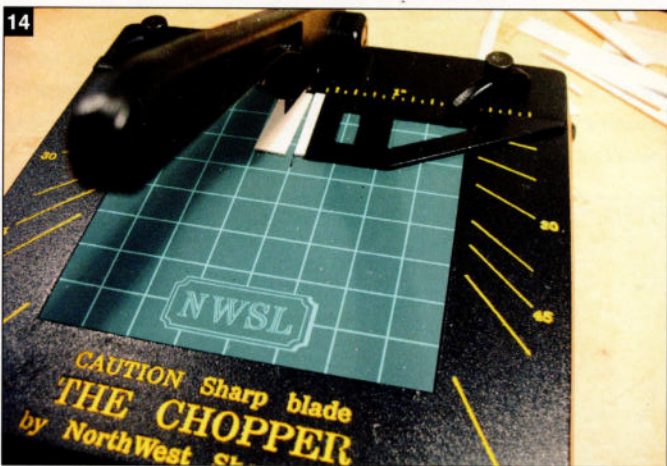
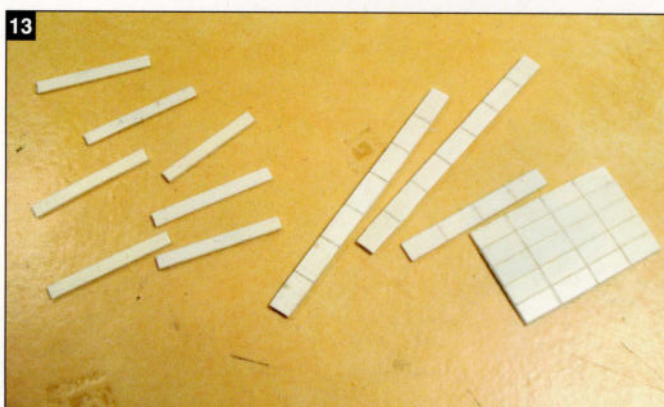
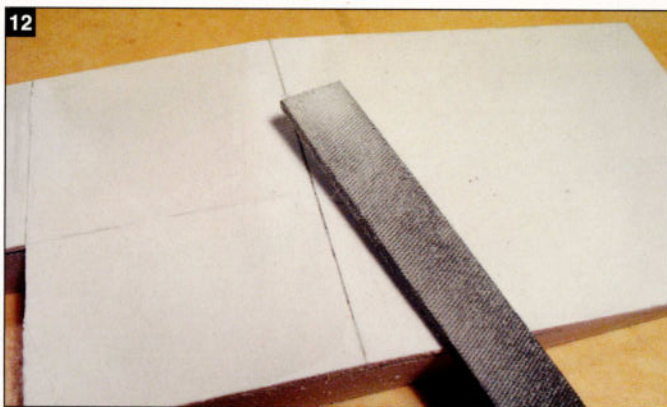


Photo 12. Place à l'ajustage maintenant. Une bonne lime permet d'éliminer les aspérités et irrégularités après collage des divers éléments.

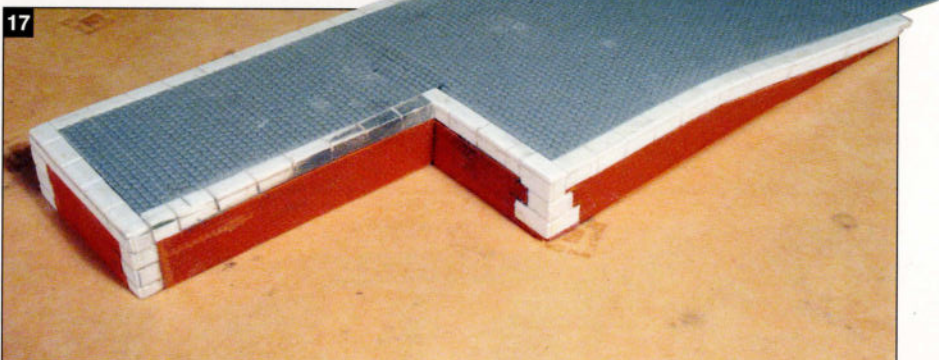
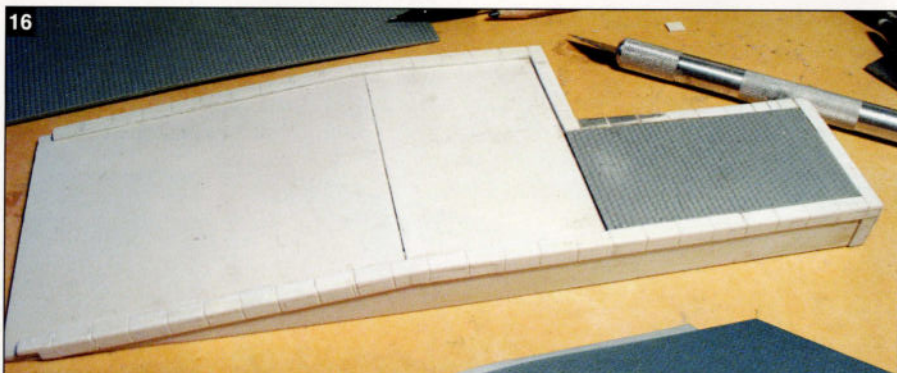
Photo 13. On découpe ensuite des bandes de 5 mm de large dans de la carte plastique de 1 mm d'épaisseur. Elles serviront à représenter les bordures et angles en pierre taillée.

Photo 14. Un couperet 'Chopper' ou similaire est bien utile pour effectuer rapidement de bonnes coupes. A défaut, un cutter, une latte et une petite équerre feront l'affaire.

Photo 15. Les bandes sont entaillées tous les 10 mm afin de représenter les joints. D'abord un coup de lame tranchante et ensuite quelques coups de limes triangulaires de Genève pour marquer le joint. N'oubliez pas qu'en modélisme, lorsque les détails sont petits, une règle pratique veut qu'on les grossisse un peu, pour les rendre plus visibles.

Photo 16. Les imitations de bordures sont en place et la pose de plaques d'imitation de pavés commence. Il arrive qu'on rate un trait ; ce n'est pas grave, car un peu d'enduit 'body putty' et un ponçage à l'aide de papier abrasif permettront de remédier au défaut.

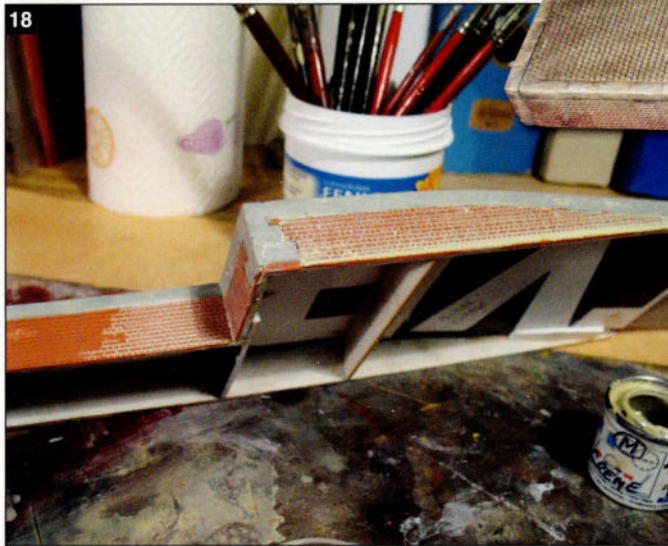
Photo 17. La rampe est pratiquement terminée et des défauts apparaissent. On voit aussi les



joints de collage. Pour faire disparaître ces défauts, on applique de l'enduit là où c'est nécessaire et on ponce les aspérités. Il faut déjà passer une couche de peinture pour repérer les défauts qui n'ont pas été suffisamment rectifiés. Une fois la première couche de peinture posée, la majorité des défauts et joints indésirables seront invisibles. Une seconde passe d'enduit suivie d'un

ponçage et une seconde couche de peinture élimineront les derniers défauts. Remarquez qu'un chaînage d'angle est irrégulier: c'était assez courant en réalité. Photo

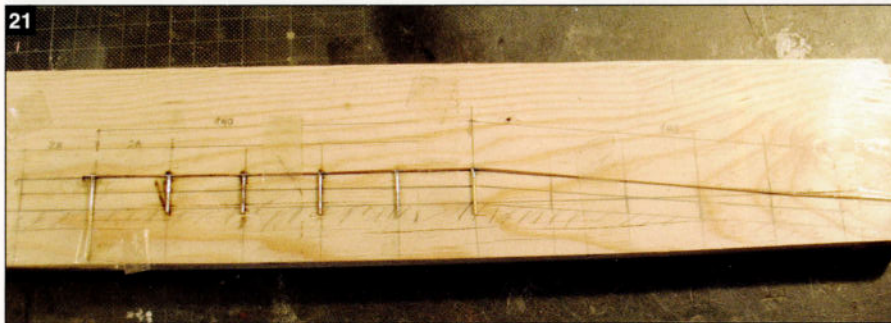
18. Les bordures de pierre de taille ont déjà reçu une première couche de peinture grise. Avant de peindre les briques, il est préférable de pas-



19



20



ser une 'lavasse' très diluée de peinture beige ou crème qui ira remplir les joints. S'il le faut, on répétera l'opération une ou deux fois. La couche de peinture sur les briques à base de tons rouge, orange et brun se fera ensuite selon la technique bien connue, appelée frottis à sec (le 'dry brushing' chez les modélistes anglophones).

Photo 19. Restent encore à poser la traverse de tamponnement en bois et la rambarde.

Photo 20. Un patron est d'abord tracé au moyen d'une feuille de papier appliquée contre le flanc de la rampe, afin d'obtenir l'angle correct. Ce patron sert ensuite à dessiner la rambarde sur une planche en bois bien plane.

Photo 21. La rambarde est en cours de confection à l'aide de profilés en laiton ou cuivre. Les montants verticaux sont tirés d'un profilé en équerre de 1 mm x 1, tandis que les lisses proviennent d'un rond de 0,6 mm de diamètre. L'écartement des montants est de 28 mm et la hauteur hors sol de la rambarde est de 12 mm. Une fois assemblée, le rambarde est soigneusement débarrassée des résidus de soudure, nettoyée et noircie chimiquement à l'aide d'aragonite.

Photo 22. La rampe équipée de sa rambarde est mise en place et agrémentée d'herbes folles et de résidus de transbordement. Il est à remarquer que la rampe ne comporte qu'une seule rambarde côté cour de chargement car, de l'autre côté, une autre voie de transbordement longe la rampe. En l'absence de celle-ci, une seconde rambarde aurait été nécessaire.

Photo 23. Il ne faut pas oublier la traverse en bois formant heurtoir.

Texte et photos (sauf mention contraire): André Saenen



Des réverbères de rue typiquement belges, anno 19.. (1^{ère} partie)



LORS D'UNE PETITE VISITE AU CERCLE D'HISTOIRE 'HOGHESCOTE' DE KAPELLEN À LA RECHERCHE D'INFOS ET DE PLANS CONCERNANT LA GARE DE L'ENDROIT, NOTRE REGARD A ÉTÉ ATTIRÉ PAR L'ÉCLAIRAGE PUBLIC, TYPIQUE DU SIÈCLE DERNIER. PRESQUE CHAQUE RUE EN A BÉNÉFICIÉ ET CECI, PENDANT DES DIZAINES D'ANNÉES. MAIS SUITE À LA CRISE DE L'ÉNERGIE SURVENUE VERS LE MILIEU DES ANNÉES '70, CES LAMPES ONT SYSTÉMATIQUEMENT ÉTÉ REMPLACÉES PAR D'AUTRES, MOINS VORACES EN ÉNERGIE. ELLES ONT ÉGALEMENT DISPARU DE NOS RUES SUITE À LEUR VÉTUSTÉ, PAR ACCIDENT OU ENCORE À CAUSE DE TRAVAUX. LA NOSTALGIE DE NOS JEUNES ANNÉES NOUS A FAIT SUCCOMBER ET TENTER DE LES FAIRE REVIVRE SUR UN RÉSEAU MODÈLE (PHOTO 1).

Nous avons alors demandé aux membres de notre famille et à nos connaissances de voir si l'un de ces exemplaires existait encore quelque part, afin de rassembler les données nécessaires. Très rapidement, il apparut que différents modèles ont été produits au fil du temps. Il s'agit d'un poteau d'éclairage réalisé en plusieurs sections : cinq, dans notre cas. Finalement, nous avons retrouvé les 'bons' poteaux à Deurne et à Schoten (photo 2). Nous n'y avons toutefois trouvé aucune mention ou numéro qui aurait pu permettre l'identification de leur fabricant. Les coiffes lumineuses sont de la firme Schreder (du type 'PQ'), une donnée retrouvée par hasard sur internet. Hélas : ce firme n'a pas conservé la moindre donnée de production. Sur base des



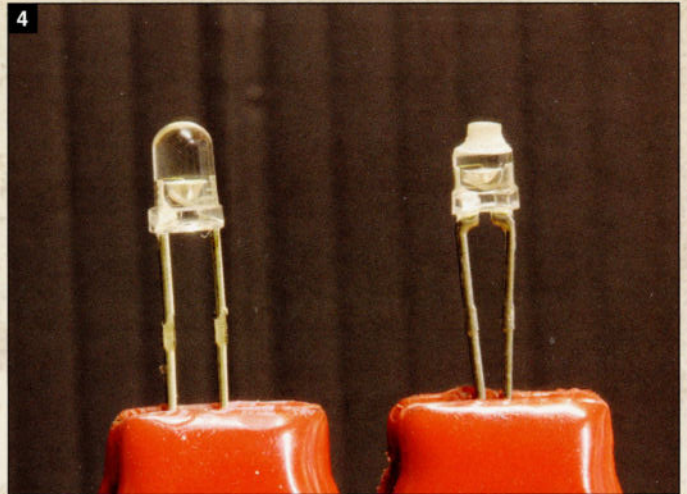
photos réalisées sur place, les mesures ont alors été relevées de la façon la plus précise possible, en agrandissant ces photos grâce à l'ordinateur.

L'article qui suit a pour but de fabriquer de façon la plus précise possible un éclairage de rue, en faisant le moins possible de concessions. Quant à savoir si nous avons réussi, nous vous laissons juge...

Ce ne fut pas un projet facile, dû au fait que nous ne voulions utiliser que de l'outillage et des matériaux simples, afin de démontrer

que tout modéliste est capable de mener ce projet à bien, moyennant un peu d'habileté et de patience. Sans l'outillage ad hoc, cela aurait toutefois été une tâche impossible à réaliser.

Le sujet des poteaux d'éclairage et des armatures lumineuses a déjà été décrit à plusieurs reprises dans notre revue : nous vous conseillons donc de relire ces articles. Vous pourrez en effet combiner les techniques utilisées avec celles de la présente description. Dans une 1^{ère} partie, nous vous montrerons comment les armatures ont été fabriquées,



Outillage

- Chignole
- Mèches de 3 - 3,5 & 4,1mm
- Couteau à découpe
- Lime plate et ronde
- Mini-foreuse
- Fer à souder
- De la purine et soudure 60/40
- Scie à métaux
- Papier abrasif à grain 1200
- Colle instantanée

Matériel

- x nombre de Bic
- Styène n° 224 ou du 'plasto' de Revell
- des Leds rondes et blanches (à ton chaud ou froid) de 3 mm ou SMD PLCC2 - 4
- du fil vernis de 0,2mm
- peinture Humbrol H21 noire
- peinture Revell M57 et M77, 90 - 91 ou 99
- du latex pour moules
- de la résine
- une Led de 1,8mm blanche (www.treinelktronika.nl réf. 0140.1761/10)
- De la pate de remplissage ('plasto' de Revell)

tandis que dans une 2ème partie, nous vous expliquerons la construction des poteaux proprement dits.

Photo 3: La coiffe de la lampe. La coiffe qui a été reproduite ici n'est pas la version commune, mais celle qui a été utilisée de 1970 à nos jours. Elle est constituée de deux parties d'une longueur totale de 40 cm (4,6 mm en H0) et d'un diamètre de 36 cm (4,1 mm en H0). Comme nous devons tenir compte des dimensions d'une Led ronde (3 mm) ou d'une SMD (3,2 mm), nous devons faire ici une concession et agrandir quelque peu la coiffe.

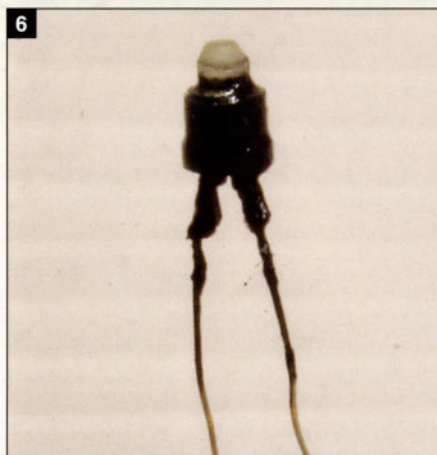
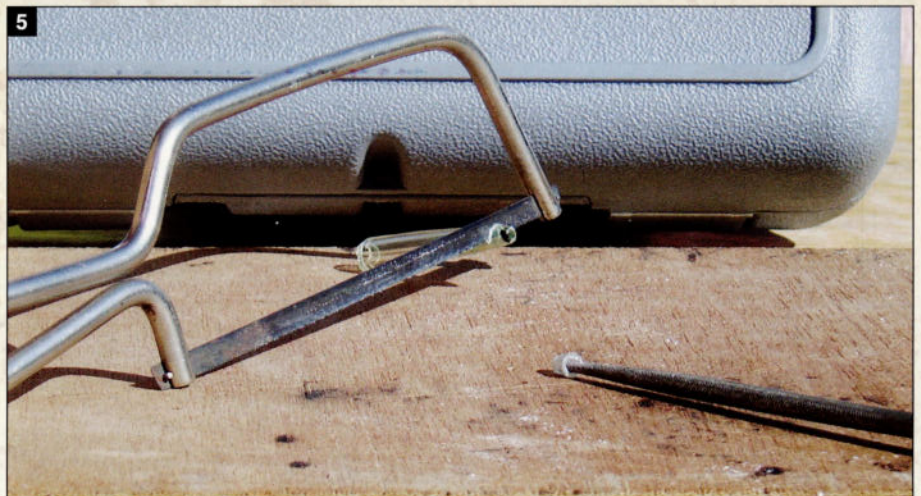


Photo 4: La fabrication de la lampe. Une Led blanche et ronde de 3 mm est usinée et a reçu les formes d'une lampe. En coinçant la Led dans une mini-foreuse et en la faisant tourner tout en l'usinant avec une lime plate et un peu de papier abrasif, on obtient un ensemble plus petit, qui ressemble à une lampe. Faites ceci lentement et veillez à ne pas endommager la Led. Gardez vos distances avec le noyau de la Led, à défaut de quoi vous pourrez la jeter et recommencer... Testez son bon fonctionnement avant de poursuivre. Vous pouvez choisir entre une Led à ton chaud ou à ton froid, selon l'époque que vous désirez reproduire.

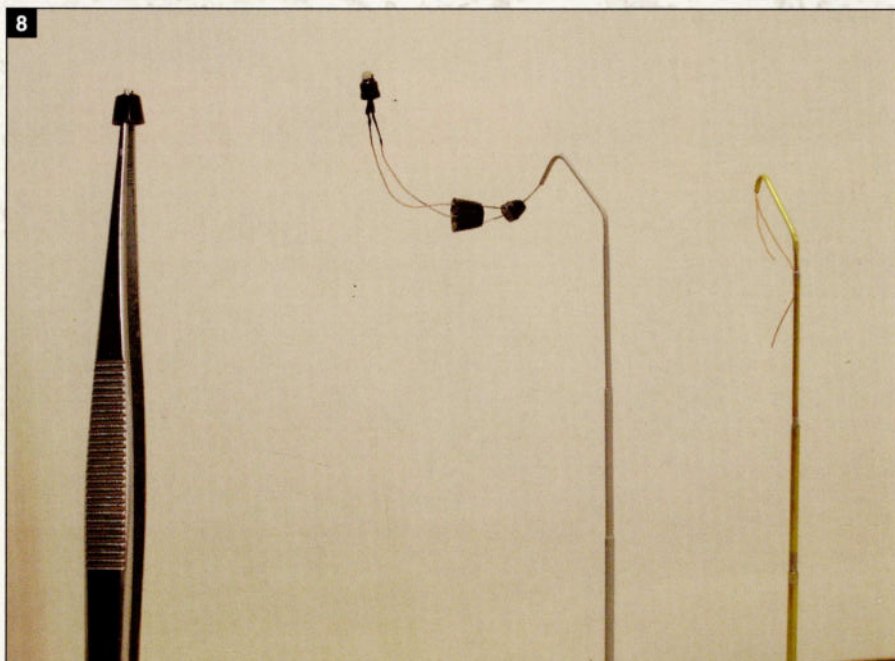
Photo 5: Soudez les fils d'alimentation. Découpez les pattes à ras, à défaut de quoi la coiffe sera inutilement longue et soudez très près du fil verni, qui aura été étamé au préalable. Comme l'extrémité du poteau présente un diamètre intérieur de 0,6 mm, du fil verni de 0,2 mm sera utilisé. La longueur du fil sera déterminée par plusieurs facteurs: la longueur du mât (12,5 cm + l'épaisseur de la planche du réseau + la distance le séparant de la source d'alimentation). Comptez 10 cm supplémentaires: vous comprendrez pourquoi lorsque vous soudez le poteau... Testez à nouveau le tout pour voir 'si ça marche'.

Photo 6: La fabrication de la coiffe de la lampe: elle se réalise comme suit. Découpez 5 mm de l'extrémité d'un Bic vide. Découpez bien droit et enlevez les éventuelles ébarbures. Alésez le côté intérieur au moyen d'une mèche de 3 mm (pour une Led de 3 mm). Faites ceci à la chignole, sinon le plastique va fondre, inévitablement. Pour obtenir une coiffe encore plus élégante, nous avons foré avec beaucoup de soin 1 à 2 mm plus loin avec une mèche de 3,5 mm et une nouvelle fois avec une autre de 4,1 mm.

Photo 7: Fabrication de la partie 2. La 2ème partie est constituée d'un petit bout de styène de 3,2



mm d'un diamètre intérieur de 1,8 mm (Evergreen 224). De la même façon que pour notre lampe, nous allons arrondir un bout de styrène d'un côté, au moyen d'une mini-foreuse. Ne travaillez pas trop rapidement, car ici aussi, cela pourrait se déformer par la chaleur. Une bonne aide peut être constituée par un bout de fil de métal ou de cuivre inséré dans la busette en styrène: cela procurera une résistance supplémentaire lors des opérations. Ensuite, découpez proprement et à angle droit sur une longueur d'environ 3 mm.



Photos 8 & 9: La peinture de l'armature lumineuse. Pour obtenir le plus beau des résultats, tout est peint séparément. La petite lampe et le raccord le sont en noir (Humbrol 21, par ex.) pour éviter toute production de lumière incidente et tout court-circuit. Le bout de styrène doit être peint en gris foncé en mélangeant les peintures Revell M57 et M77, selon le rapport 50/50. Comme d'habitude, laissez sécher suffisamment longtemps la peinture avant d'appliquer la couche suivante. Testez éventuellement pour voir un éventuel trait de lumière incidente et fignez ensuite l'ensemble (uniquement la 1ère partie de la coiffe) à la teinte alu Revell 99, argenté 90 ou acier 91. Ces différentes teintes sont possibles, en fonction de l'aspect final (nouveau ou ancien luminaire) désiré.

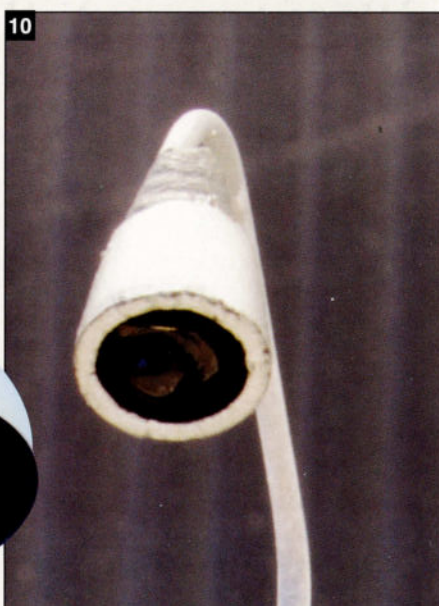


Photo 10: L'assemblage de la coiffe lumineuse. Après que la peinture ait suffisamment séché, la coiffe peut être assemblée. Ceci se réalise à la colle instantanée. Fixez d'abord la Led dans la 'partie Bic'. Veillez à ce qu'elle y soit droite et suffisamment enfichée. Ensuite, la seconde partie peut être posée. Faites attention à ce qu'elle soit bien alignée avec l'ensemble!

Photo 11: La 2ème partie, autrement. Au lieu d'utiliser un bout de styrène, nous avons eu recours à de la pâte pour modélisme (style: 'plasto' de Revell). Après avoir fixé la Led dans le bout de Bic, de la pâte est apposée à son extrémité. Faites-le comme indiqué sur la photo n° 10. Attendez que le tout soit bien durci (environ 24 h) pour poursuivre toute opération. Fignez au papier abrasif à grain 1200. Attention aux fils vernis, car ils sont très fragiles. Éliminez les restes de poussières et peignez le tout comme déjà décrit ci-dessus.

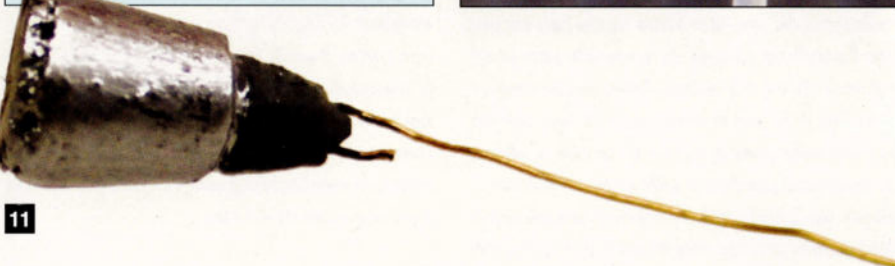
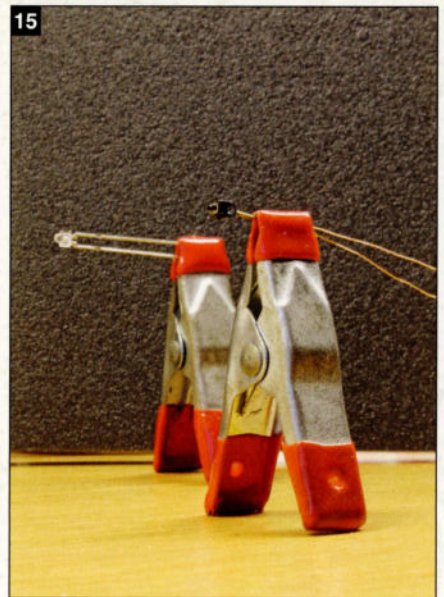
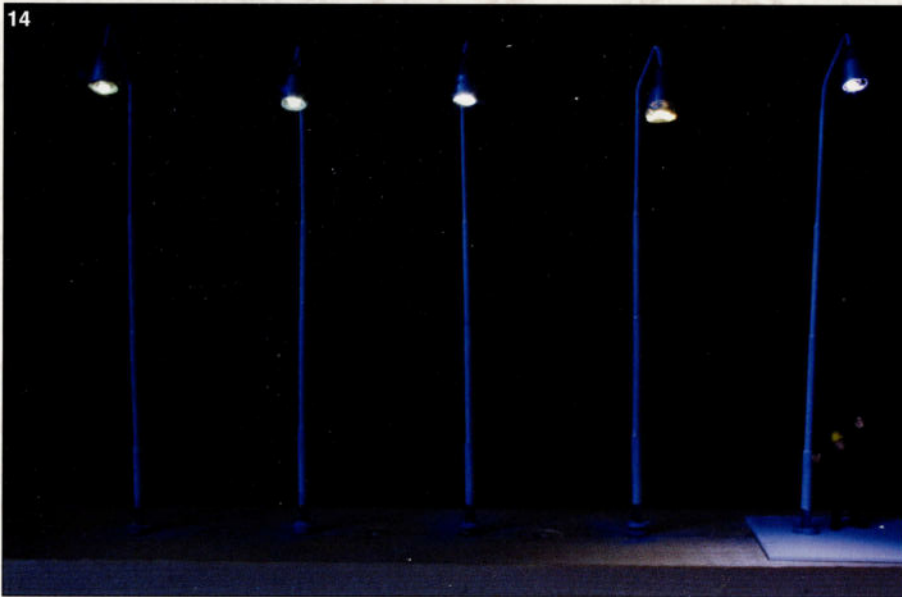
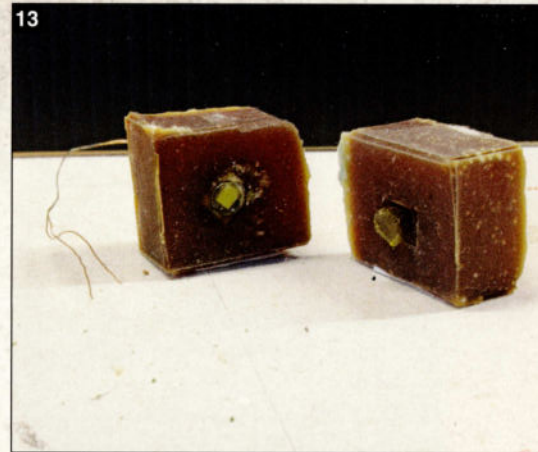
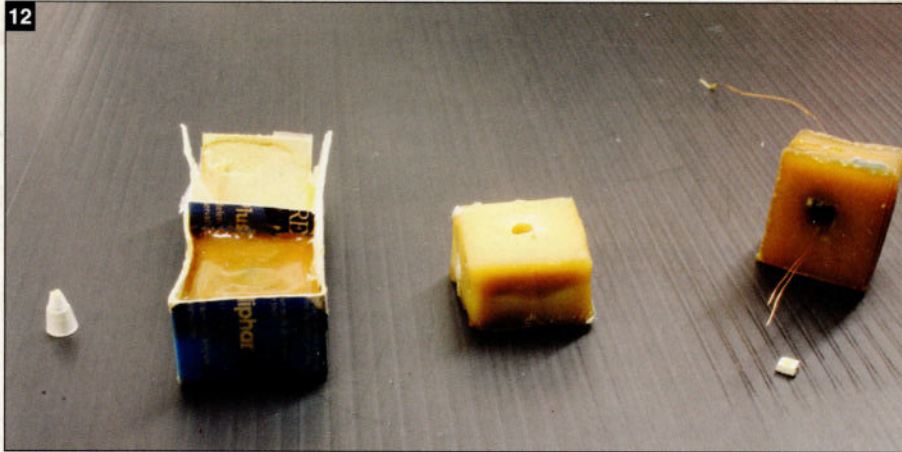


Photo 12: La production en série. Dans l'hypothèse où plusieurs poteaux devraient être placés sur notre réseau, il est peut-être intéressant de confectionner quelques moules et de réaliser ainsi ces lampes en série, car cela reviendra sans doute meilleur marché et sera plus rapide. Quelques 'modèles-mère' seront confec-



nés sans difficultés. Suivez scrupuleusement le mode de fabrication des parties 1 et 2 et assemblez-les bien l'une à l'autre par collage (à gauche sur la photo). Rendez le bout de styrène plus épais, à défaut de quoi l'affaire va capoter, c'est garanti... D'un bout de carton, nous façonnons un récipient à deux parties. Collez bien les deux parties l'une à l'autre et veillez à ce qu'elles ne présentent pas d'ouverture. Le modèle est fixé sur le fond au moyen d'un adhésif à double face, après quoi le récipient est rempli de silicone (latex). Quelques jours plus tard après séchage, la coiffe de la lampe peut alors être retirée sans problèmes. A droite sur la photo, on peut voir que deux petits fils ont été montés à travers le moule, raccordés à une Led SMD.

Photo 13: La coulée des moules. Soudez la Led aux fils et insérez une fine busette en laiton (ou quelque chose de similaire) à travers le moule; tirez les fils vernis par la busette. Enlevez ensuite la busette et les fils si fragiles seront ainsi à la bonne place. La silicone s'étendra de façon à ce qu'aucune fuite ne soit constatée. Remplissez le moule avec de la résine et veillez à éliminer toute petite bulle d'air. Tirez ensuite la

petite Led à travers le moule et éliminez le matériau superflu, de façon à obtenir une belle coiffe de lampe, toute plane. Laissez le tout bien durcir selon les instructions d'utilisation de la résine. D'éventuelles imperfections seront éliminées avec un peu de papier abrasif, le tout étant ensuite peint comme déjà décrit précédemment. Le résultat final de l'opération est une belle coiffe lumineuse. Nous avons utilisé ici des Led SMD PLCC2 et PLCC4 pour une présentation différente d'une part, et d'autre part afin de pouvoir retirer plus facilement la Led dans le moule, avec un risque moindre de formation de bulles d'air.

Photo 14: Faire un choix : sur cette mise en situation, vous pouvez voir de gauche à droite: une coiffe ouverte avec styrène, une coiffe ouverte avec du plasto, moulée avec une PLCC2, moulée avec une PLCC4 (qui émet une lumière incidente et devra donc être repeinte) et enfin, une coiffe ouverte avec une Led de 1,8 mm. Notre préférence va à l'utilisation d'un BIC, car elle permet d'obtenir une coiffe de lampe plus réaliste. La vue 'ouverte' de la coiffe avec sa lampe présente un peu mieux que celle d'une coiffe 'fermée'.

Photo 15: Un petit 'extra'. Après la rédaction de cet article, nous avons déniché des Leds de 1,8 mm qui, moyennant une petite modification, s'ajustent parfaitement dans nos coiffes d'éclairage. En limant quelque peu les coins droits, ces Leds s'ajustent sans problèmes dans nos coiffes du type 'Bic'. Nous ne voulions pas vous priver de cette dernière info. Ces Leds émettent une lumière trop forte, mais grâce à une résistance adaptée, ce problème peut être résolu. Pour la confection d'une variante à ton chaud, vous pouvez faire usage d'un vernis transparent à ton rouge.

Nous en avons ainsi terminé avec la fabrication de nos coiffes de lampes. Dans un prochain article, nous confectionnerons des poteaux en laiton. Entre-temps, vous pouvez déjà faire votre choix de la façon de vous y prendre et du matériau dans lequel vos coiffes seront confectionnées. Nous vous souhaitons plein succès!

Texte: Marc Michielsen
Photos: Mieke Van Bauwel



De la 6218 à la 6255

Matériel utilisé

- Du papier abrasif waterproof 800 et 1200.
- Du primer Motip (jaune ou blanc).
- De la peinture RAL 9010, RAL 1004, RAL 5005 (avec ajout de blanc) et RAL 9005.
- Un Edding 751 argenté.
- De l'adhésif Tamiya (6 et 10 mm) en Jammy Dog (1,5 mm).
- Un jeu de décalques TMM (fabrication Reel-Cees BV).
- Du vernis transparent semi-brillant.

Mais avant de commencer, voici quelques mots d'explication concernant le modèle réel. La 6255 est la première locomotive à être sortie des ateliers de Salzinnes dans cette livrée, dont il faut quand même reconnaître qu'elle est... spéciale. Pour l'instant, 63 locomotives de la série 62 sont encore en service, toutes chez Infrabel. Vu la longévité de ces locos, il a été décidé de les moderniser pour qu'elles puissent encore tenir le coup pendant une dizaine d'années. C'est ainsi que cette première loco transformée a été équipée d'une installation 'airco' et qu'un générateur électrique – dénommé 'Europower Generator' – de 24 kW a été installé à l'endroit de l'ancienne chaudière à vapeur. Ce générateur doit pouvoir maintenir certains appareillages à une température minimale, lors d'arrêts prolongés du moteur Diesel sur chantier. Extérieurement, ces modifications sont visibles, comme par exemple une grille d'aspiration d'air supplémentaire

A PRÈS QUE LA TRANSFORMATION D'UNE G2000 DE L'OPÉRATEUR PRIVÉ ARF AIT ÉTÉ DÉCRITE EN DÉTAILS DANS NOTRE NUMÉRO PRÉCÉDENT, VOICI LA NOUVELLE 'VICTIME': UNE 62 DE ROCO EN LIVRÉE JAUNE ET VERTE, QUE JE VAIS TRANSFORMER PAS À PAS DANS LA NOUVELLE LIVRÉE INFRABEL QUE PORTE DÉSORMAIS LA 6255, SOIT BLEU ET JAUNE. CETTE FOIS-CI, PLACE À DE NOMBREUSES PHOTOS SOUS LA FORME D'UNE BANDE DESSINÉE, CHAQUE PHOTO ILLUSTRANT LES MANIPULATIONS À EFFECTUER.



Photo 1: Premièrement, il faut démonter complètement notre Roco. Après que la caisse ait été séparée du châssis, toutes les pièces peuvent alors être détachées avec précaution. Heureusement qu'aucune colle n'a été utilisée pour le montage de cette loco et que tout peut donc facilement être détaché.

sur une des faces de l'engin, ainsi que deux petites grilles rondes sur le côté droit de chaque cabine de conduite. Cette 62 est en outre équipée du dispositif de sécurité TBL 1+. Il n'est toutefois pas encore sûr qu'Infrabel fasse rénover de la même manière

d'autres 62 de son parc. A l'heure actuelle, la 6255 reste donc la seule et unique 62 transformée, que beaucoup d'entre nous voudraient quand même voir figurer sur leur réseau... A l'intention des bricoleurs, voici la marche à suivre. Allons-y!



Photo 2: La caisse nue est prête à être passée au papier abrasif: c'est du grain 800, résistant à l'eau et mouillé pour l'opération.



Photo 3: Soyez prudent lors du ponçage: toutes les inscriptions et les lignes vertes doivent être éliminées. Après quoi, la caisse est prête pour une petite couche de fond (primer).

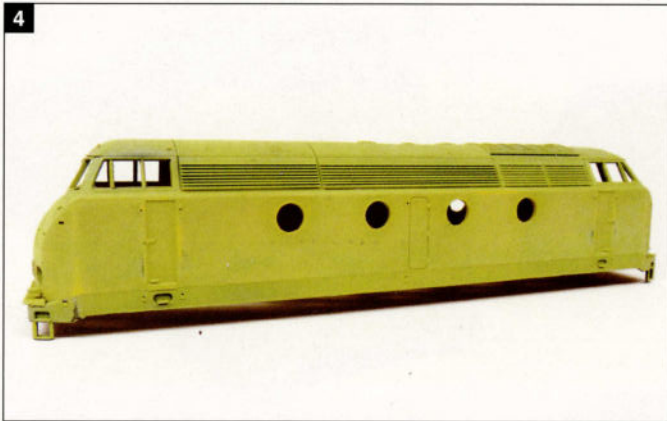


Photo 4: La caisse est peinte avec du primer Motip®. Il est conditionné en aérosol, mais je l'en extrais pour l'appliquer à l'aérographe. Ensuite, la caisse est à nouveau poncée, cette fois au papier abrasif résistant à l'eau au grain 1200, à nouveau mouillé.

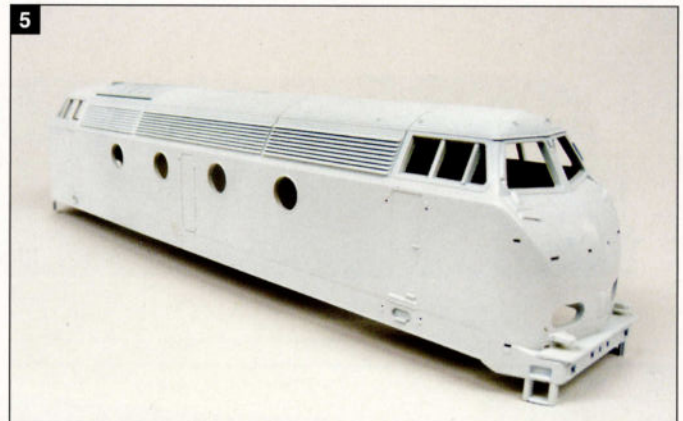


Photo 5: Pour faire mieux ressortir les teintes bleue et jaune, la caisse reçoit d'abord une première couche de peinture blanche. Entre ces différentes couches, il ne faut désormais plus poncer. Pour le blanc, j'ai utilisé du RAL 9010.

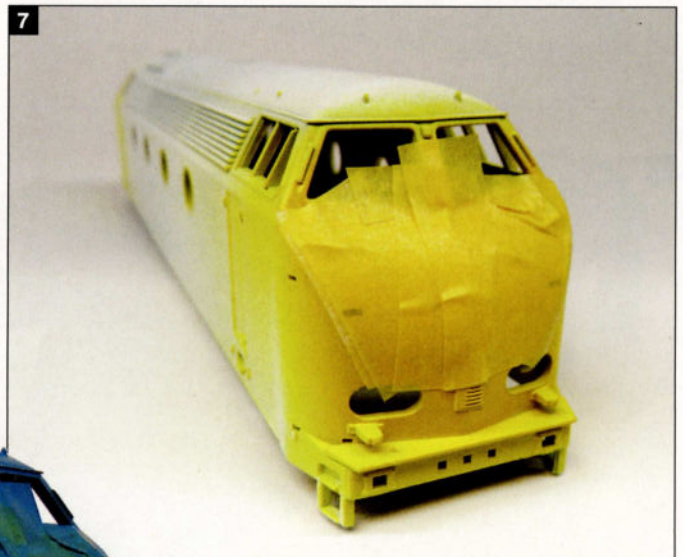
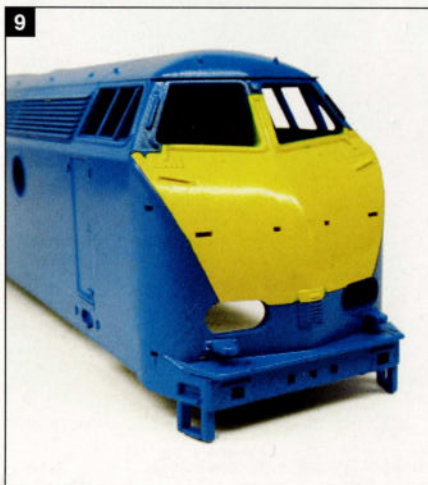
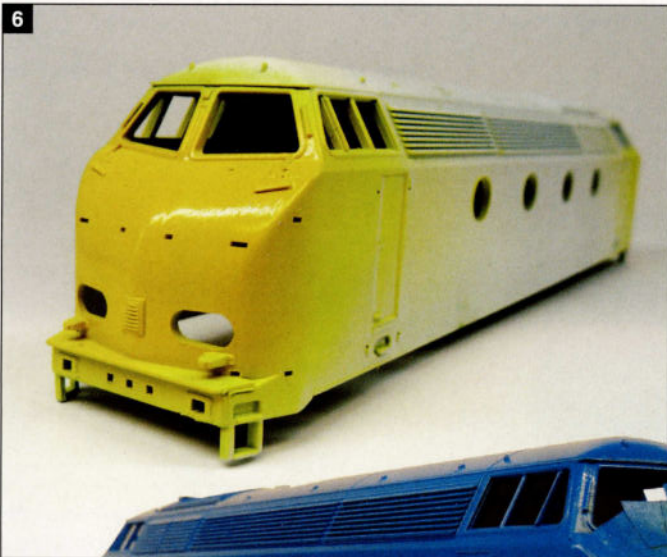


Photo 6: Le jaune: les nez en sont recouverts. C'est de la RAL 1004; veillez à ce que ce jaune couvre bien et que le blanc ne soit plus visible.

Photo 7: Commence maintenant le masquage, d'abord sur le nez. Pour ce faire, j'utilise du tape de Jammy Dog et de Tamiya. Le fait que le marquage ne soit pas parfait au-dessus près de la vitre n'est pas un problème, car cet endroit deviendra plus tard noir.

Photo 8: La caisse a reçu sa teinte bleue, à savoir de la RAL 5005, à laquelle j'ai ajouté quelques gouttes de blanc.

Photo 9: Le masquage peut être ôté des nez: une belle face jaune apparaît alors.

Photo 10: Passons maintenant au noir (RAL 9005). Le masquage du jaune sous les vitres est un travail d'orfèvre... Pour le réaliser, j'ai utilisé d'abord le fin Jammy Dog, qui sera recouvert ensuite d'adhésif Tamiya.

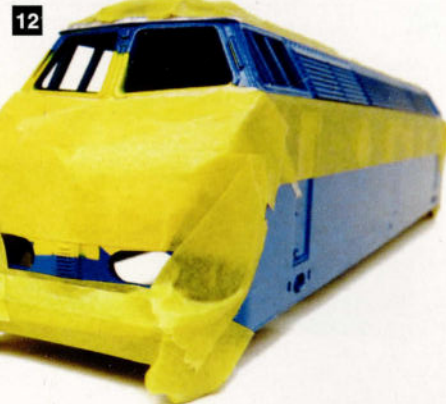
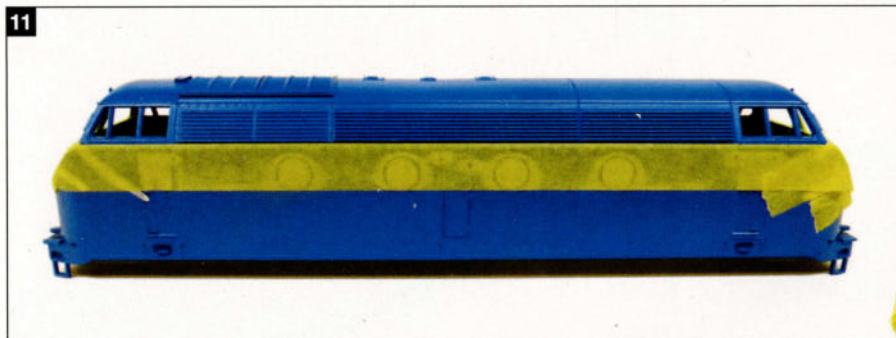


Photo 11: Le flanc est masqué d'un seul tenant sous et au-dessus des volets d'aération.

Photo 12: Entre les blocs de phares, une bande noire est appliquée au moyen de la même peinture.

Photo 13: Entièrement emballée, la caisse est alors recouverte de noir.

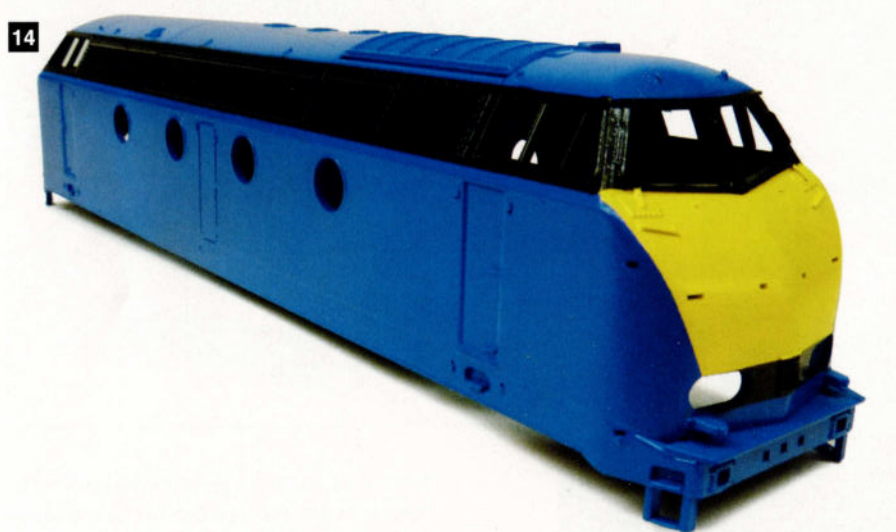
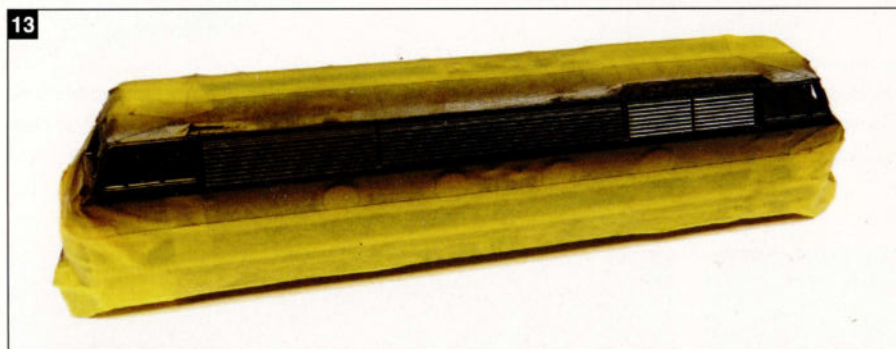
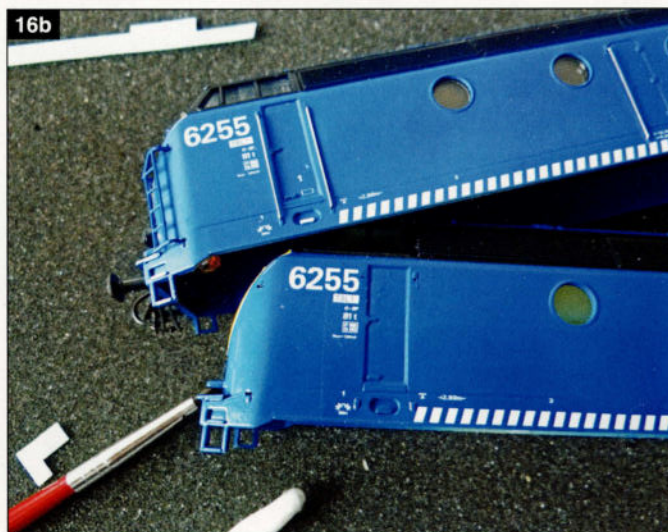


Photo 15: Les blocs de phare sont peints en noir, tandis qu'au moyen d'un feutre spécial Edding, les cercles argentés autour des lampes sont soulignés. Vous pouvez aussi réaliser cette opération au moyen d'un cure-dents, en trempant ce dernier dans de la peinture argentée, en l'insérant dans l'orifice de la lampe et en faisant ensuite tourner autour du cure-dents.

Photo 14: La caisse en nouvelle livrée. Les blocs de phares sont peints séparément en noir.



Photos 16a et 16b: L'application des décalques. Après leur découpe, ces dernières sont mises en place au moyen d'un pinceau au bon endroit.

17



Photo 17: Les deux bandes blanches sur les nez sont découpées à mesure au couteau, avant ou pendant leur application.

Confectionner soi-même les décalques n'est pas un travail à la portée de tout le monde et quand il s'agit de blanc, c'est encore plus difficile... Raison pour laquelle 'Train Miniature Magazine' a fait réaliser par l'auteur de cet article une série de feuilles, qui seront mises en vente au stand de Think Media au cours de l'expo Euromodelbouw 2011 à Genk au prix de 17 euro (2 euro de réduction pour les abonnés). Vous pouvez réserver votre commande en envoyant un mail à info@modelspoomagazine.com.

Texte et photo's: Kees-Jan van Vessem



Photo 18: Avant de recouvrir entièrement votre loco d'un vernis transparent, les détails de marquage ou les filets sont apposés.

18

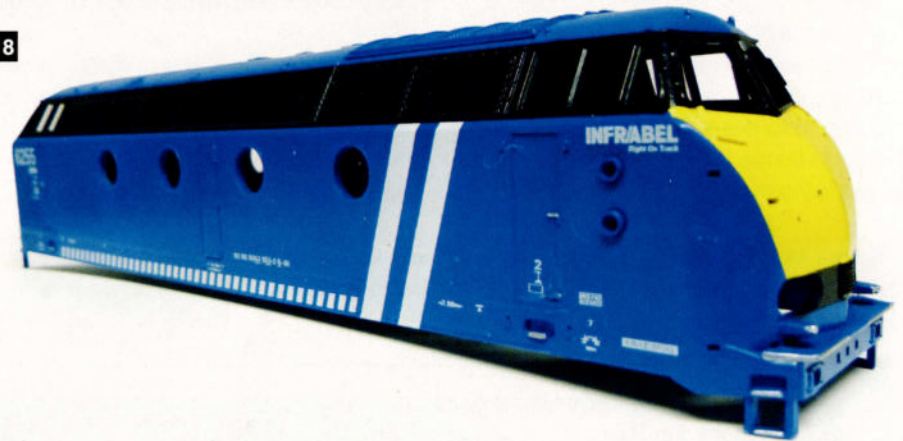


Photo 19: La dernière phase est l'application du vernis. J'ai utilisé du vernis acrylique transparent de marque Motip. Appliquez avec soin en plusieurs couches successives, de façon à ce que les décalques ne se froissent pas: ces dernières sont très fragiles et risquent de rapidement se boursoufler.

19



20



Photo 20: Avant et après la transformation...

Les règles à suivre pour un plan de voies

1^{ère} partie: du concept au projet

C'EST DÉSORMAIS DEVENU UNE HABITUDE: UN RÉSEAU MODÈLE EST DÉCRIT DANS CHAQUE NUMÉRO DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE'. SUR BASE DE CES REPORTAGES, VOUS POUVEZ ACQUÉRIER DES IDÉES POUR VOTRE PROPRE RÉSEAU. DE PLUS, TOUTES SORTES DE SOLUTIONS SONT PROPOSÉES POUR LA POSE D'UN RÉSEAU MODÈLE. NOUS AVONS RASSEMBLÉ ICI TOUTE UNE SÉRIE DE 'TRUCS' ET DE RÈGLES DANS CE DOMAINE.

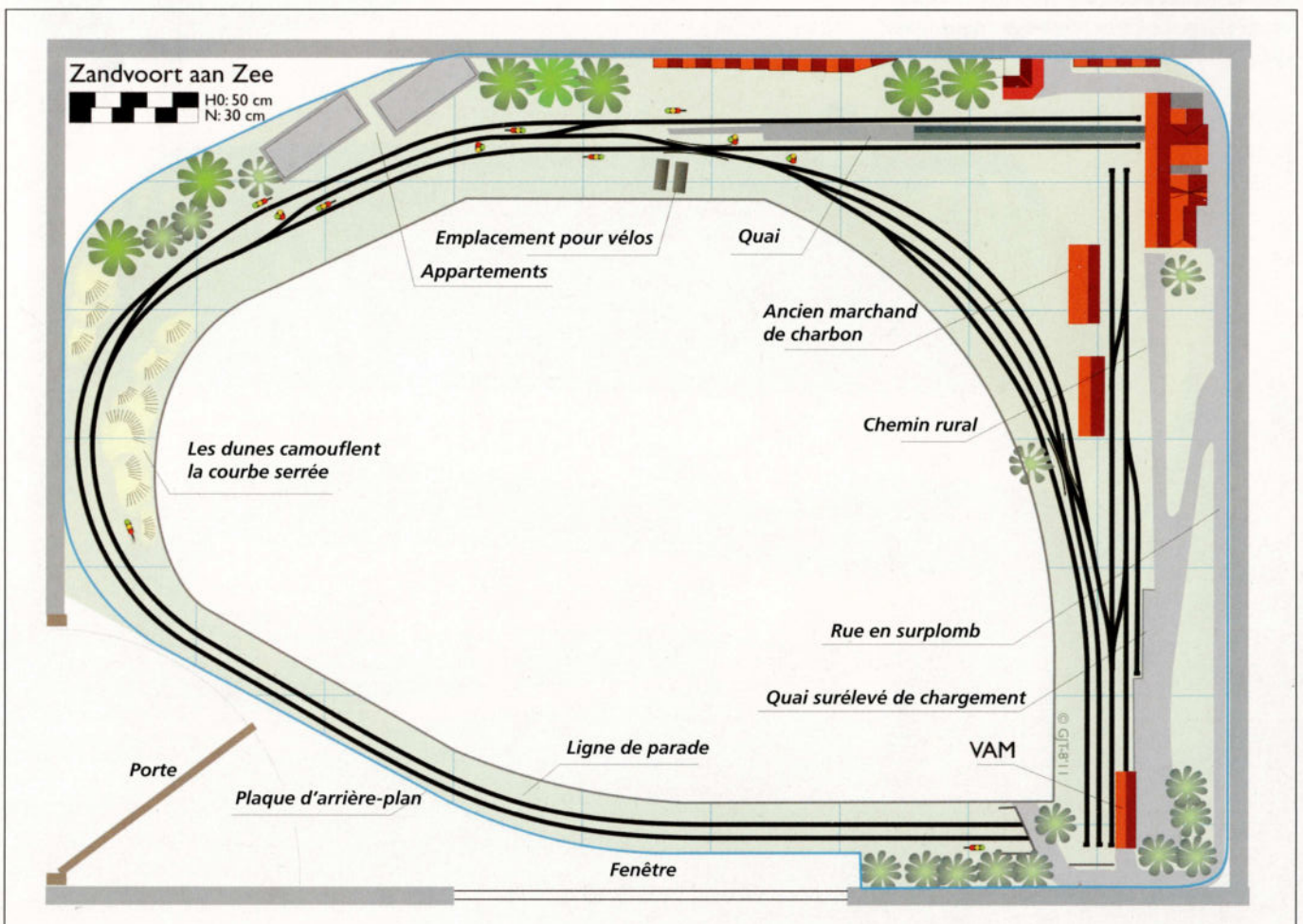
Une réponse à la question "C'est quoi, un bon réseau?" est plus facile à donner qu'à réaliser. Un bon réseau se doit d'être réaliste, pourrait exister en réalité, les constructeurs et les visiteurs ne doivent pas s'en lasser, il doit pouvoir offrir des possibilités de roulage et enfin... se trouver à hauteur des yeux. En ce qui nous concerne, un réseau modèle doit être

exactement la réduction de son exemple réel. Il doit toutefois être réaliste et pouvoir 'raconter une histoire'...

Prenez par exemple le réseau illustré suivant, qui remplit bien la pièce. Il présente la gare de Zandvoort-aan-Zee au cours de la période 1975-1985. Bien que ce site soit issu dans son ensemble du tracé d'origine des voies de

cette époque, les voies à quai ont été rabotées d'environ de moitié. La voie de garage – posée entre les voies principales – utilisée pour le garage des locomotives a fortement été raccourcie, tandis que des aiguillages enroulés ont été utilisés à gauche pour l'accès à cette voie. D'un point de vue technique ferroviaire, c'est à déconseiller – comme vous pourrez le lire plus loin – mais cela permet de gagner beaucoup de place. Les voies marchandises situées perpendiculairement aux quais et les voies de garage situées dans un jardin en courbe sont également raccourcies. Pour rendre la longueur utile des voies la plus longue possible, une traversée-jonction et un aiguillage triple ont été utilisés, alors qu'en réalité, on ne trouvait que des aiguillages simples. Et pourtant, on reconnaît encore

Grâce à son remarquable site en forme de 'L', Zandvoort-aan-Zee convient très bien pour être reproduite en modèle réduit. Les voies dans le faisceau doivent être en légère courbe pour pouvoir accoupler les wagons.

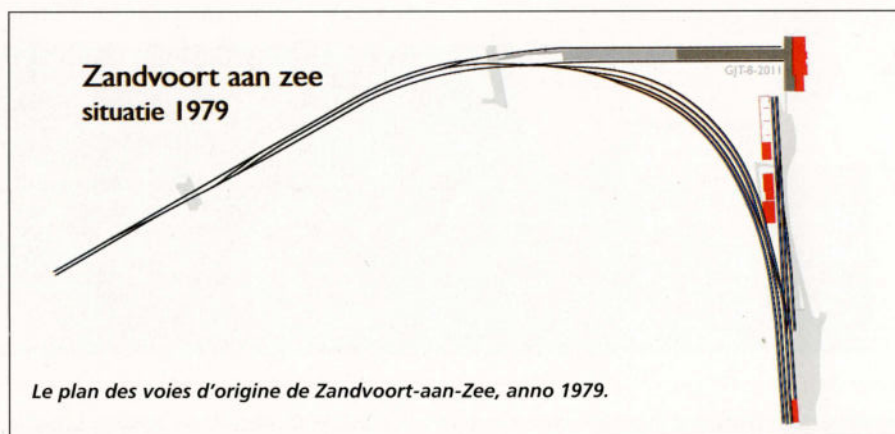


la gare de Zandvoort-aan-Zee. Cette liberté qu'en tant que modéliste, vous devez pouvoir vous accorder, est appelée 'Modeller's licence' par nos amis modélistes britanniques...

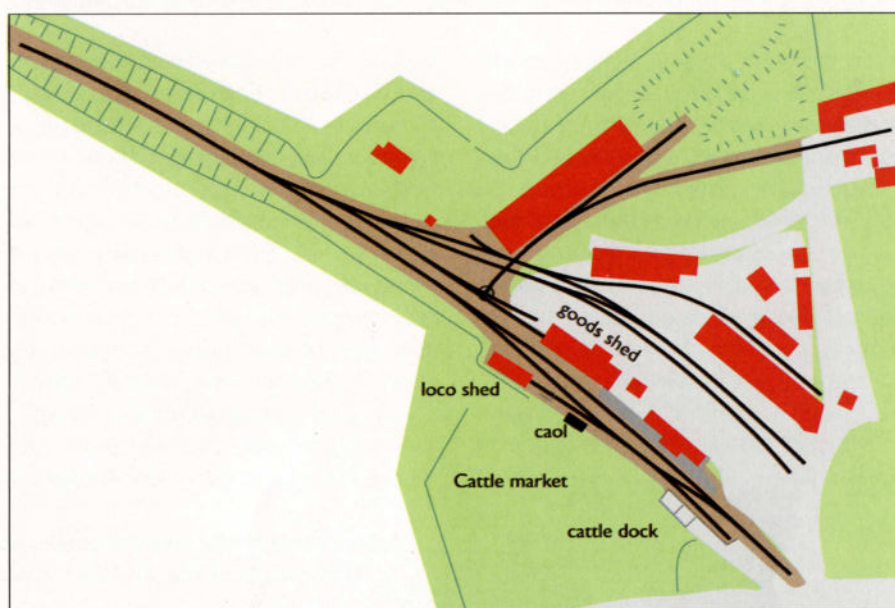
Tout comme en réalité, la voie court en direction de Haarlem, à travers les dunes. A cet endroit, vous pourriez faire disparaître proprement la voie en direction d'une gare-fantôme ou d'un fiddle yard. Sur le tracé des voies, la gare-fantôme est en fait atteinte via une longue 'ligne de parade', de façon à ce que les convois puissent bien circuler et se montrer. La gare-fantôme située sous le long côté de Zandvoort peut également être conçue avec des voies en impasse. Pour les parcours de retour, une loco supplémentaire sera alors nécessaire aux rames tractées.

Ceci nous amène à l'exploitation proprement dite. Celle qui se déroulait au cours des années 1975-1985 à Zandvoort était très simple. A part quelques 'têtes de chien' le matin et le soir, c'était surtout des trains tractés qui desservaient Zandvoort-aan-Zee. Ces rames assuraient une desserte à la demi-heure vers Heerlen et à l'autre demi-heure vers Maastricht. Au cours des mois d'été, une partie s'en allait vers le Luxembourg, le prédécesseur de l'Ardenne-Express. A l'origine, ces trains étaient composés de voitures 'Plan E' et plus tard, par des voitures Intercity bleues et jaunes (ICR). Comme traction, tous les types de locomotives électriques ont été utilisés. Grâce à la période choisie, ces locos peuvent être soit en livrée bleue, soit en livrée jaune et grise, à l'exception des 1600, qui sont sorties d'usine en livrée jaune. Les 1100 sont également utilisables, mais sans nez de protection supplémentaires. L'exploitation était très simple. A l'arrivée d'un convoi, la locomotive était alors enfermée dans le cul-de-sac. Raison pour laquelle se trouvait toujours au moins une loco électrique garée sur un sas d'attente qui ramenait le train vers Limburg. Après le départ de ce dernier, la locomotive enfin libérée pouvait alors se rendre à son tour sur le sas d'attente pour y attendre le train suivant. Cette loco supplémentaire – tout modéliste en disposera bien d'une – rendait le trafic ferroviaire un peu plus varié.

Le long de la cour de déchargement, de moins en moins de wagons étaient déjà déchargés au cours de la période 1975-1985. Les remises du marchand de charbon y étaient encore, mais ne servaient déjà plus comme telles. Le seul trafic marchandises qui existait encore était celui des ordures transportées par wagons VAM et remorqués par une Diesel



Le plan des voies d'origine de Zandvoort-aan-Zee, anno 1979.



Le plan des voies de la petite ville d'Eye in Cambridgeshire a servi de modèle pour 'Flintfield', de Vincent de Bode.

de la série 2400, de et vers Zandvoort. Pour la manœuvre de ces wagons VAM, un petit Diesel à deux essieux de la VAM était disponible, mais les modélistes auront évidemment recours à un 'Bakkie' (une diesel-électrique de la série 500-600) ou à un 'sik' (un locotracteur de la série 200-300).

Tout comme lors de la conception du site en réduction où certaines libertés ont été prises, ceci est également possible pour l'exploitation. Il est par exemple concevable de faire venir les trains Benelux en provenance de Bruxelles-Midi à Zandvoort: vous pouvez alors opter soit pour les 'têtes de chien' en livrée bleue, soit pour les rames réversibles composées d'une série 25-5 de la SNCB, de deux voitures SNCB, de trois voitures 'Plan W' et d'une voiture-pilote des NS. Toujours dans le même état d'esprit, le TEE 82 'Etoile du Nord' pourrait aussi partir de Zandvoort: ces trains étaient composés de quatre à cinq voitures TEE 'inox' remorquées par une loco SNCB de la série 15.

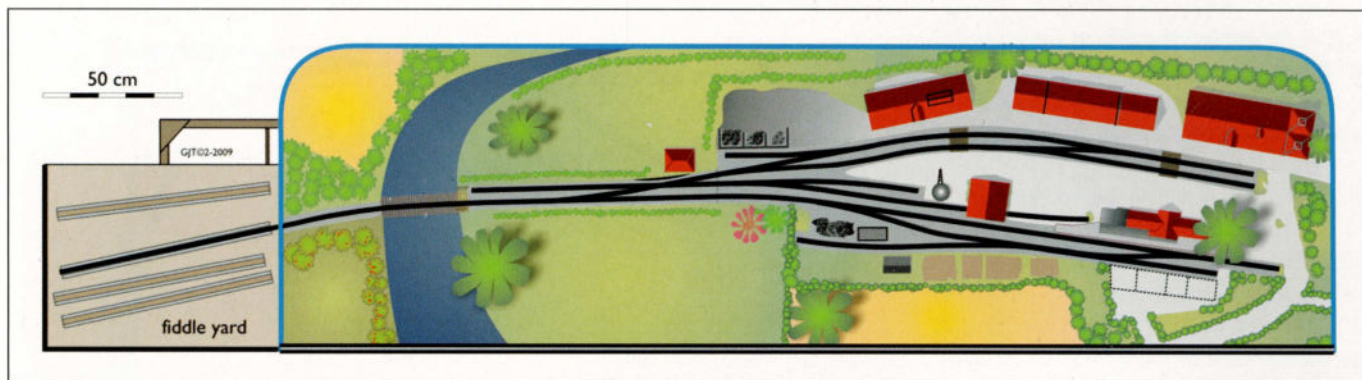
Les trains (internationaux) ne repartaient pas

toujours immédiatement: leurs voitures pouvaient alors être garées quelque temps. Encore du travail pour 'Bakkie'...

Le résultat final est un réseau modèle qui ressemble fortement à Zandvoort-aan-Zee, sans le reproduire tout à fait. Pour ne pas devoir justifier ces 'adaptations', vous pouvez donner un autre nom à la gare.

'Flintfield'

Vincent de Bode est allé plus loin avec son réseau 'Flintfield', avec lequel vous avez fait connaissance dans notre numéro 80. A la recherche d'un plan des voies convenable présentant suffisamment de possibilités de manœuvres sans que cela n'en devienne lassant, Vincent reçut une indication de la part de Dave Doe. Ce dernier lui proposa le plan des voies de la petite ville d'Eye, aux alentours de 1900. Le site d'Eye était constitué d'une voie à quai et d'une voie de circulation, raccordée à la voie principale. De la voie de circulation se débranchait une courte voie vers une petite remise pour locomotives construite



Le réseau Flintfield a été conçu de façon à ce qu'il soit possible de manœuvrer tant sur la partie 'voyageurs' que sur les voies marchandises situées derrière, sans gêner la circulation des trains.

en briques, qui offrit un toit à une locomotive de manœuvres jusqu'à la suppression du trafic voyageurs. Près de cette remise se trouvait également un haut réservoir d'eau et un parc à charbon, avec plate-forme rehaussée. Du côté 'est' de la voie de circulation, on trouvait une voie accessoire pour une installation de chargement de bestiaux. La gare vicinale de marchandises située du côté nord du site comptait cinq raccordements. L'un d'entre eux menait à une grande halle pour messageries, construite en 1885, qui se trouvait à côté du quai. Les autres voies servaient pour le déchar-

gement avec pont à peser, un raccordement menant au marchand local de charbon et à d'autres raccordements de particuliers. Les bâtiments intéressants à Eye étaient surtout les entrepôts contenant du malt et de l'orge et situés derrière le bâtiment de la gare, qui disposaient de leur propre raccordement. Seul élément discordant: Vincent voulait une rivière sur son réseau modèle, et cela manquait à la gare d'Eye. En outre, les possibilités de manœuvres étant assez réduites, manœuvrer avec plusieurs convois simultanément n'était pas possible. En outre, il était logique que dans une petite gare comme Eye, une seule locomotive à vapeur

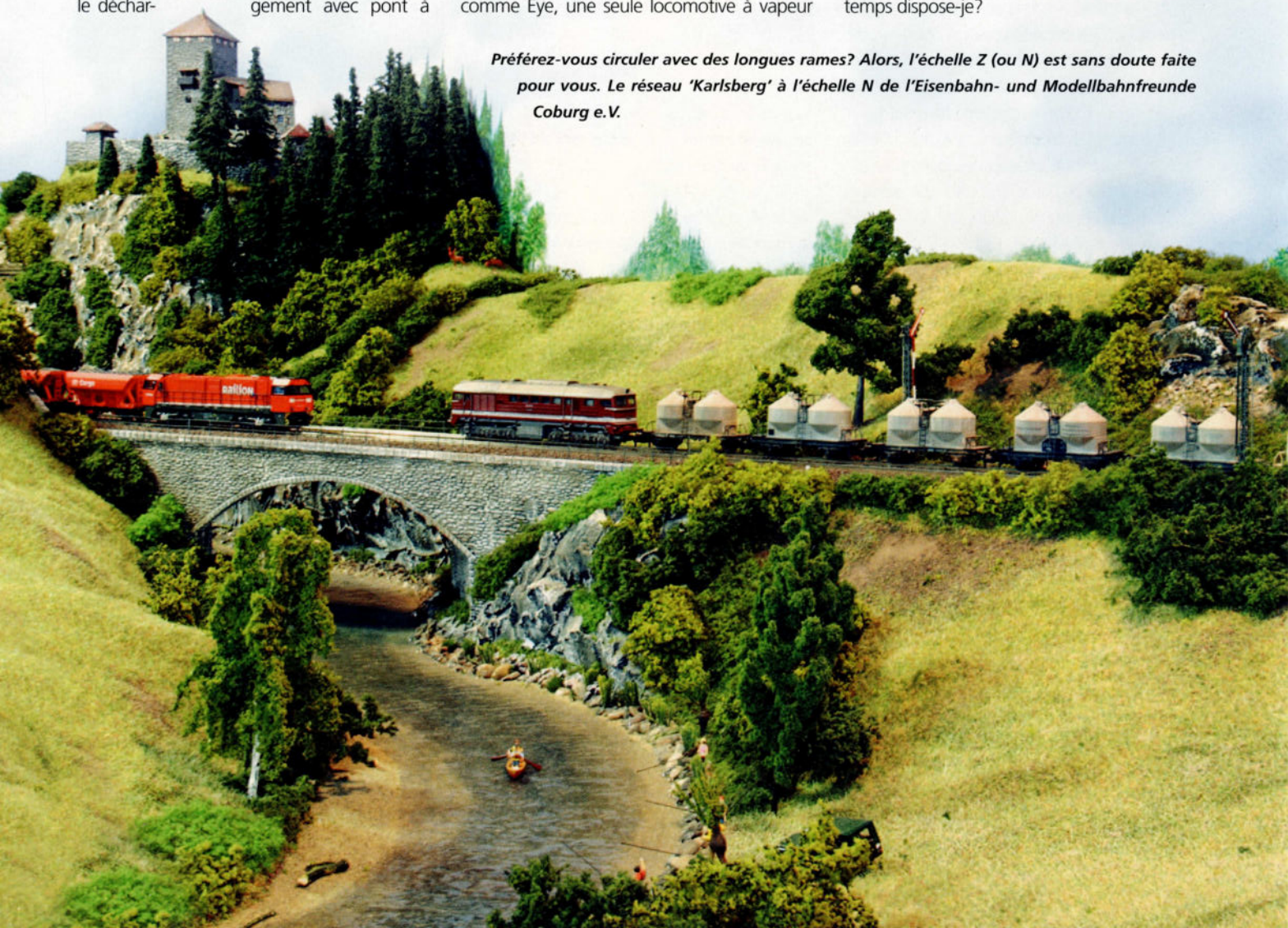
ne soit présente à la fois. Pour insuffler un peu plus de vie sur ce réseau, Dave proposa alors d'étendre le plan des voies au moyen d'une voie de réception et de concevoir une rivière qui coulerait perpendiculairement à la voie d'entrée: c'est ainsi qu'Eye est devenu 'Flintfield'!

Choisir...

Construire un réseau modèle devrait susciter chez vous les questions suivantes:

- Que veux-je reproduire et qu'est-ce que je trouve beau?
- Quel est l'espace dont je dispose et où le réseau viendra-t-il se placer?
- Quel est mon budget et de combien de temps dispose-je?

Préférez-vous circuler avec des longues rames? Alors, l'échelle Z (ou N) est sans doute faite pour vous. Le réseau 'Karlsberg' à l'échelle N de l'Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg e.V.



- Que puis-je déjà faire, que dois-je encore apprendre et que puis-je apprendre?
- Quelles concessions dois-je faire, et sont-elles justes ou non?

La première question 'Que veux-je reproduire?' est très personnelle. Si vous êtes fana de grosses locomotives remorquant de lourds trains de marchandises, vous éprouverez plus de plaisir avec une ligne principale ponctuée de longues sections. Si vous préférez manœuvrer des trains de marchandises tout en combinant avec un trafic 'voyageurs' varié, un thème comme celui de Zandvoort ou de Flintfield vous conviendra sans doute mieux. Il se peut aussi que vous préférerez la petite gare de village que vous avez découvert le long d'une ligne secondaire, lors de vos dernières vacances en date. Quel est le projet que vous pourriez réaliser dépend alors de la question suivante: où viendra prendre place le réseau et de quel espace disposera-t-il? Il va de soi que cela a une influence pour le choix du thème, l'échelle dans laquelle le projet sera réalisé et quand au fait qu'il s'agira (ou non) d'un réseau à demeure.

Soyez bien conscient que les choix réalisés 'maintenant' vous lieront pendant des années. Ceci est surtout valable pour le choix de l'échelle et du système de rails, et dans une moindre mesure, pour la commande de vos convois. Optez-vous pour le système '2-rails'



Sur une superficie de 480 cm sur 80, un beau réseau en H0 ou en N peut déjà être construit. Hans Louvet a construit sur cette superficie un réseau à l'échelle 1/22,5ème avec un écartement de rails de 45 mm, ce qui correspond donc au LGB, soit de la voie 11m. Avec son 'La Trinité sur Mer', Hans nous montre qu'une seule loco et quelques wagons peuvent procurer de plaisir que des trains composés de 30 wagons en N...

ou pour Märklin? Où pousserez-vous le bouchon encore plus loin avec du RP25, voire du fine-scale (P87)?

Voulez-vous réaliser votre projet entièrement selon les règles? Vous tenez-vous à un thème précis, ou à une compagnie particulière et de préférence, dans une période précise? Le choix de l'échelle est déterminé par les trains que vous voulez voir y circuler. S'il s'agit de longs trains, la voie N sera sans doute votre préférée. Désirez-vous seulement un réseau où il est possible de beaucoup manœuvrer? L'échelle N est alors trop petite et il faudra penser au moins au H0. Pour un réseau qui vit vraiment, il faudra sans doute songer à l'échelle 0: une loco à cette échelle qui avance au pas d'homme en tête de quelques wagons peut procurer autant de plaisir qu'un convoi de trente wagons à l'échelle N... Et il ne faut pas forcément plus d'espace libre pour l'un des deux réseaux: c'est plus une question de thème choisi.

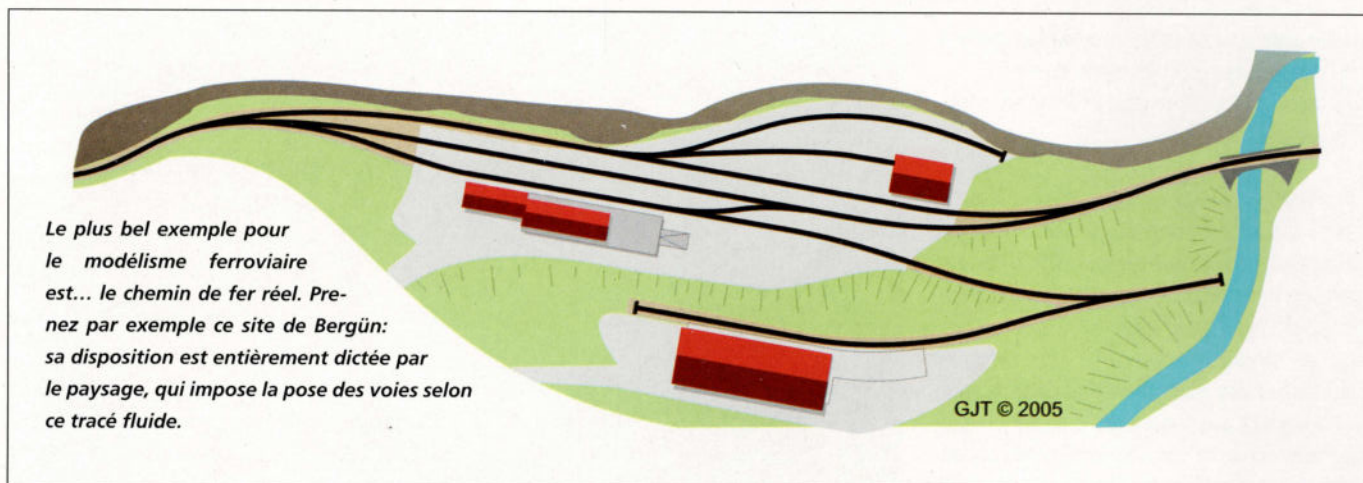
L'espace disponible détermine également si vous pouvez établir votre réseau à demeure ou s'il est mobile. Pour ces derniers, vous

pourrez alors choisir entre plusieurs systèmes de modules, mais aussi concevoir votre propre système. La seule chose importante concernant la construction de votre réseau 'mobile' sera le fait qu'il doit être à la fois stable, léger et maniable. C'est du reste également conseillé pour un réseau fixe, établi à demeure. Concevez en tous cas ce dernier sous forme de segments maniables, à moins que vous ne soyez sûr à 100 %... que vous ne démenagez plus jamais!

L'aspect 'mobile' doit également concerner la commande de vos convois: utilisez un 'walk around'. Que vous circuliez en mode digital ou analogique, cela n'a pas d'importance: le temps des panneaux de commande établis à demeure est bien révolu...

Des idées

Chaque tracé de plans débute par une idée; vous en trouverez de nombreuses dans toutes sortes de publications. Dans TMM aussi, vous trouverez régulièrement des plans de voies susceptibles de vous inspirer. Mais faites attention! Ils ne doivent vous servir que pour aider à former vos propres idées. Pour des



Le plus bel exemple pour le modélisme ferroviaire est... le chemin de fer réel. Prenez par exemple ce site de Bergün: sa disposition est entièrement dictée par le paysage, qui impose la pose des voies selon ce tracé fluide.

sujets historiques, les cartes postales et les livres de photos sont des sources précieuses. Le meilleur exemple pour un réseau modèle reste en effet... le chemin de fer réel, grandeur nature. Examinez comment les voies sont posées autour d'un site ferroviaire précis, même si les tracés de voies sont de nos jours de plus en plus simples et que beaucoup de voies de marchandises ont disparu.

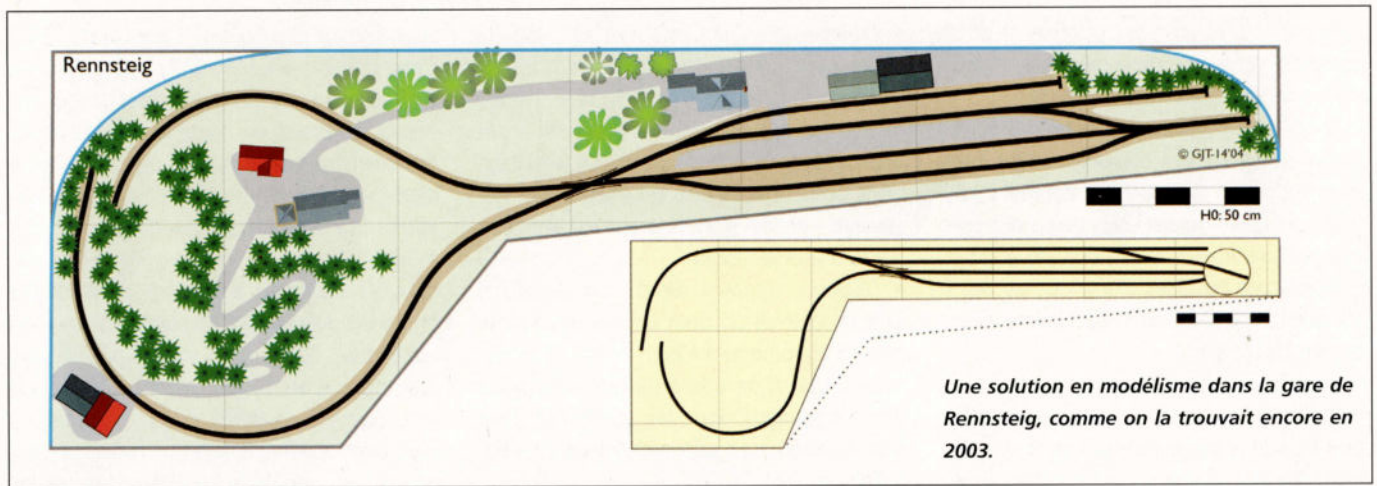
Vous rencontrez souvent des situations assez

imprévues et qui sont agréables à reproduire en modèle réduit. Prenez par exemple Bergün des chemins de fer rhétiques dans la vallée de l'Albula. Sur le schéma, on peut voir que les voies sont courbes de part et d'autre du site. La voie à gauche disparaît quasi directement dans un tunnel: des idées amusantes à insérer dans un tracé de voies. Avec huit aiguillages à peine, ce site offre suffisamment de possibilités pour une exploitation variée. On y trouve deux longues voies à quai qui peuvent éga-

lement servir de voies passantes, de façon à permettre le croisement de deux longs trains. On y trouve aussi une voie de garage et une remise pour l'équipe de déneigement. Devant le bâtiment de gare, on trouve une voie marchandises. L'élément amusant de ce tracé des voies est constitué des voies en courbe, grâce auxquelles la gare est bien intégrée dans le paysage. Et il y a encore le raccordement vers l'entrepôt: là, on y trouve quelque chose d'amusant. Suite au fait que la gare est située le long d'un pan rocheux, il n'y avait pas assez d'espace pour construire cet entrepôt à la même hauteur que la gare: il se trouve donc quelques mètres plus bas. Raison pour laquelle il est accessible via une petite voie

Le modélisme ferroviaire ne se limite pas seulement aux chemins de fer et aux trains. Thom Raven a su développer un concept bien particulier de ce hobby avec ses dioramas de tramways. Sur un diorama de moins d'un mètre de large qui reproduit la Prinsegracht à Amsterdam, bien plus de choses sont à admirer que sur bien des réseaux qui remplissent une pièce complète...





en zigzag. La longueur de cette voie est par conséquent limitée, puisqu'elle court le long de la rivière. Une belle situation à reproduire en modèle réduit, surtout aussi parce qu'elle procure des possibilités de manœuvres. Veillez toutefois à prévoir cette voie d'une longueur suffisante, pour y garer une loco et au moins deux wagons. Une voie trop courte sur laquelle un seul wagon trouverait place va rapidement vous ennuyer. Une telle voie en zigzag est aussi souvent utilisée comme gare, à l'exemple de Rennsteig, en Thuringe. En ce qui concerne l'exploitation, il s'agit d'une gare intermédiaire, mais suite à sa situation à 474 m – le point le plus élevé de la ligne – il n'était pas possible de la concevoir comme gare passante et elle devint ainsi une gare de rebroussement. Les deux tronçons descendent depuis la gare d'environ 150 m, avec des pentes allant jusqu'à 59 pour mille. Ces solides déclivités exigeaient encore jusqu'au début du siècle dernier une crémaillère. En 1928, cette dernière fut toutefois abandonnée, des robustes locomotives-tender à cinq essieux de la série 94 ayant pris le relais.

Les règles à suivre

Après l'idée suit l'étape suivante, de la fantaisie à la réalisation, à savoir la conception du tracé des voies. Pour ce faire, les règles suivantes vont vous aider pour faire de votre futur réseau un projet réussi, tant du point de vue optique que technique.

- Ne concevez pas de projet trop ambitieux. C'est dans la mesure que l'on reconnaît le maître... Cela ne peut pas suffisamment être souligné: concevez un projet qui soit réalisable et facile à achever. Essayez de tirer parti au maximum d'un nombre le moins élevé possible d'aiguillages et de voies.
- Et... n'essayez pas de bourrer trop sur une petite superficie. Il vaut mieux limiter le thème (du point de vue grandeur) que de faire trop de concessions.



Élément remarquable sur le site de Rennsteig: les deux voies d'entrée se rejoignent sur une traversée-jonction.

- Essayez d'imiter de façon la plus réaliste possible la réalité. Faites le plus possible l'acquisition de trains 'classiques': des trains spéciaux sont évidemment attirants, mais vous ne pourrez les faire circuler que de temps à autre, à défaut de quoi ce serait irréaliste. Ceci est également valable pour les décors. Un tunnel tout à fait spécial et un pont, c'est possible, mais les deux? Avant que vous ne vous en rendiez compte, votre réseau constituera une 'collection' d'objets rares et de scénettes originales qui mettront à mal son réalisme et le feront paraître surchargé.
- Limitez-vous à un thème et à une époque: ceci aidera au réalisme du réseau. Cela vous aidera également à maîtriser votre budget. Toutes les locos que vous trouvez belles ne s'adaptent pas forcément dans le thème ou l'époque que vous avez choisie de reproduire.
- Veillez à disposer de suffisamment de possibilités de manœuvres, avec le moins possible d'aiguillages. Des ronds sans fin font rapidement lasser. Cela doit avoir l'air d'un puzzle par l'utilisation d'un 'time saver', mais atten-

tion: cela ne doit pas en devenir frustrant suite à des périodes de circulation trop courtes, par exemple.

- Veillez à ce que du matériel supplémentaire puisse être disposé sur les voies de garage.
- Veillez à ce que vos trains aient une véritable destination et qu'ils ne reviennent pas 'désœuvrés' à leur gare de départ, après avoir fait un petit tour... Faites-les par exemple disparaître de la vue, dans une gare-fantôme ou sur un fiddle yard.
- Disposez votre réseau à hauteur des yeux: c'est entre 120 et 140 cm du plancher qu'un réseau paraîtra le plus réaliste. De plus, cela facilitera la transition avec l'arrière-plan et vous pourrez facilement travailler en-dessous.
- Veillez à ce que toutes vos voies soient bien accessibles. Limitez la profondeur du réseau à 80 cm au maximum. Pour un réseau modèle à hauteur des yeux, une profondeur de 60 cm est un maximum, afin de garder le tout à portée de mains. Pour les réseaux plus profonds, il ne vous reste plus qu'à ménager un accès par l'arrière. Utilisez des trappes d'accès uni-

quement lorsqu'il n'est pas possible de pratiquer autrement: c'est de la camelote, et vous vous en rendrez rapidement compte...

- Là où c'est possible, prévoyez des lignes droites ou légèrement courbées. L'effet d'espace produit par un réseau est agrandi s'il s'y trouve des gares ou des longs trajets disposés en légères courbes. Optez pour des courbes les plus larges possibles. Dans tous les cas, il faut que tout le matériel roulant puisse y passer sans problèmes.

- Utilisez le long des voies principales – c'est-à-dire les voies parcourues à vitesse élevée – des courbes paraboliques de raccord et des dévers. Entre une courbe et une contre-courbe, prévoyez toujours une section de transition.

- Veillez à une entrevoie suffisante entre deux voies parallèles et entre les voies et les objets disposés le long de ces dernières. Adaptez ce gabarit libre de tout obstacle à la longueur de vos véhicules et aux rayons de courbure de la voie.

- Réduisez au maximum le degré de déclivité des voies et veillez à une transition progressive entre une voie en palier et une voie en rampe (ou en pente): vous éviterez ainsi des désaccouplements spontanés. Ne placez aucun aiguillage ni de croisement en rampes: ces appareils de voie augmentent le risque de déraillement.

Typique pour le modélisme britannique: la circulation de 'point à point', où la seconde gare est dans la plupart des cas réalisée sous la forme d'un fiddle yard, caché derrière un viaduc, un bâtiment, un tunnel ou comme sur Flintfield, par un terrain accidenté et une disposition à hauteur des yeux.

- Prévoyez toujours un bout de voie en alignement (c'est-à-dire droit) entre les aiguillages et le début d'une déclivité (rampe ou pente). Ne donnez de préférence pas accès à une voie principale via un aiguillage dévié ou courbe. Si cela est malgré tout nécessaire – en vrai – cet itinéraire est alors parcouru à vitesse réduite.

- Disposez toujours devant un aiguillage (pris en pointe) un bout de voie en alignement d'au minimum 15 cm en H0. Disposez aussi un bout de voie en alignement entre deux aiguillages dont les pointes se font face: cela réduira également le risque de déraillement.

"Toutes ces règles à respecter" que je vous entends déjà grommeler; "Ca doit quand même rester un hobby, non?" Et ce n'est pas encore fini... Ce sont pourtant des règles d'or pour un réseau réussi dont vous éprouverez beaucoup de plaisir, si... vous vous pliez à ces règles!

La forme

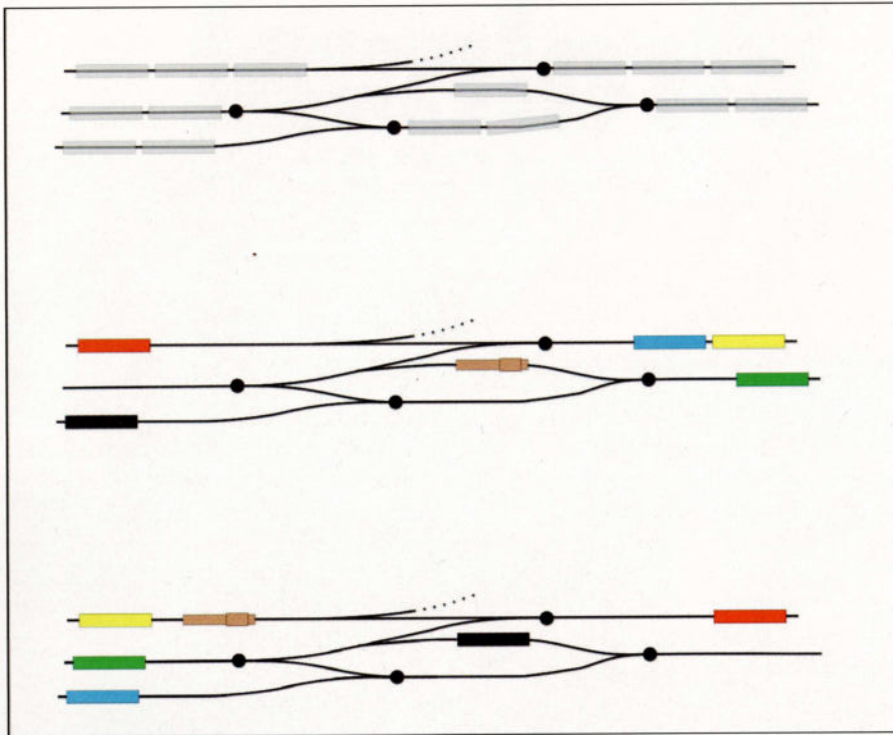
La plupart de ces règles parlent d'elles-mêmes; nous voudrions pourtant expliciter deux d'entre-elles. Pour commencer – et en gardant ces règles à l'esprit – la question suivante: "Quelle forme aura ce réseau?" Sera-ce un trajet continu sans fin ou préférez-

vous circuler 'd'un point A vers un point B'? Cette dernière solution est en fait la forme la plus correcte. En situation réelle, on ne voit jamais de trajets en cercle et encore moins des trains revenant chaque fois à leur gare de départ une minute à peine après en être partis... La raison pour laquelle de nombreux modélistes ont un réseau en forme d'ovale (plus ou moins) est à rechercher dans le fait qu'il y est possible d'y circuler de façon ininterrompue. Pour quand même profiter des avantages d'un ovale tout en camouflant la 'circulation en rond', l'ovale en question peut être rapetissé et mis en contact en son milieu: les modélistes américains appellent cela un 'Dog bone' (os de chien). La partie médiane donne alors l'impression d'une ligne à double voie. Mais il y a d'autres trucs pour détourner l'attention d'un ovale: faites toutefois attention aux boucles sans but... Sur des trajets 'de point à point', les convois navettent entre deux gares terminus. Le problème sous cette forme est la distance entre ces deux gares. La plupart du temps, elle est insuffisante que pour créer une distance réaliste, d'où le fait que l'une des deux gares est souvent une gare-fantôme ou un fiddle yard. Cette gare 'invisible' représente alors à elle seule tout le réseau ferré...

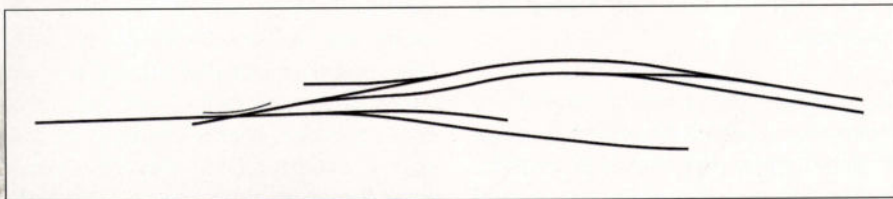
Timesaver

Et ceci nous amène à la règle suivante: "Veillez à prévoir suffisamment de possibilités de manœuvres". Assez de voies ne veut pas dire beaucoup. Avant que vous ne vous





Le principe du timesaver de John Allen. Au-dessus, le nombre de positions possibles pour le matériel. Au milieu: la disposition des wagons et de la loco (brune) au début de l'opération. En-dessous: la position du matériel, lorsque le puzzle est résolu. Comme c'est l'usage aux Etats-Unis, des coupleurs d'attelage Kadee sont utilisés, avec un nombre réduit d'aimants découpleurs.



Les voies marchandises sur Flintfield forment un timesaver idéal.

en rendiez compte, vous disposerez d'une masse de voies et d'itinéraires compliqués sur lesquels il sera à peine possible de circuler. Sur un plan des voies bien conçu, on ne voit pas le moindre aiguillage ou mètre de rail superflu et pourtant, toutes les manœuvres nécessaires peuvent être effectuées.

Le minimum qui doit être prévu dans une gare est constitué par deux voies grâce auxquelles les convois peuvent se dépasser ou se croiser, s'ils roulent en sens opposé. La longueur des voies est fonction du thème du réseau que vous aurez choisi. Dans tous les cas, ces voies doivent être suffisamment longues pour accueillir vos trains les plus longs, plus une marge pour un freinage raté... Dans une gare-terminus, la possibilité doit exister de faire évoluer la loco pour la remettre à l'autre extrémité de la rame, à défaut de quoi une loco supplémentaire devra être prévue, comme dans le cas de

Zandvoort. Cette voie doit être disposée de façon à éviter toute manœuvre inutile. Eventuellement, elle peut servir en même temps de voie de garage pour engins moteurs, ou servir de raccordement vers une remise pour locomotives.

Des voies de garage sont souhaitables pour pouvoir garer des rames complètes. Posez également quelques voies marchandises: elles vous procureront des possibilités de manœuvres infinies.

Un élément célèbre introduit en 1972 par le célèbre modéliste américain John Allen (†): le puzzle de manœuvres, qu'il a baptisé 'timesaver'. Le timesaver d'Allen était constitué de cinq aiguillages grâce auxquels cinq voies en impasse et une courte voie de circulation étaient formées (à l'exclusion d'un aiguillage qui donnait accès au 'reste du monde', mais qui ne pouvait pas être utilisé lors des manœuvres). La longueur de ces voies et des éléments dételeurs était telle qu'il n'y avait place que pour quelques wagons à peine. Le puzzle consistait à amener cinq wagons différents depuis une position de départ sur une autre voie – déterminée au préalable – au moyen d'une seule locomotive. Un chronomètre était lié à ce jeu, suite à quoi le 'timesaver' doit sa dénomination. Le participant qui plaçait les wagons le plus rapidement possible à la bonne place était désigné lauréat de cette épreuve.

Bien que ce timesaver n'ait jamais été destiné au modélisme ferroviaire, il est utilisé pour quantité de réseaux modèles. En fait, il est étonnant qu'aucun participant aux Concours de mini-réseaux n'ait encore eu recours à un timesaver, mais ceci dit entre parenthèses... En intégrant le principe de fonctionnement d'un timesaver dans le site de votre réseau, cela vous garantit que les manœuvres ne vous laisseront pas vite... Gardez toutefois à l'esprit que le timesaver de John Allen ne gère que des très courtes voies. Pour un réseau, ces voies peuvent être plus longues. Le principe tourne autour de cinq voies de garage et d'une 'demi-lune' sur laquelle la loco peut changer de bout. Réexaminez une nouvelle fois le tracé des voies sur 'Flintfield': les voies marchandises – derrière la gare – et la voie de réception forment un timesaver parfait...

En voici assez pour réfléchir. Dans un prochain article, nous approfondirons le tracé et les aspects techniques qui sont importants pour la pose des voies sur un réseau modèle.

Texte et illustrations:
Gerard Tombroek



Viroinval 1956



QUOI DE PLUS BEAU QU'UN PÈRE ET UN FILS TRAVAILLANT DE CONCERT SUR UN MINI-RÉSEAU ET QUI TERMINENT DANS LE 'TOP 10', ENCORE BIEN ? PASCAL ET SON FILS ANDRÉ ONT CONSTRUIT ENSEMBLE 'VIROINVAL 1956', LE MINI-RÉSEAU QUI A OBTENU LA 8ÈME PLACE À NOTRE 2ÈME CONCOURS. MAIS COMME D'HABITUDE, LAISSONS-LEUR LA PAROLE.

L'idée de participer au concours de mini-réseaux a germé petit à petit dans nos têtes... Nous étions toujours admiratifs en parcourant les expositions devant la qualité et la beauté des réseaux exposés... La découverte du génial réseau modulaire des Saroulmepoul dans TMM et les conversations enthousiastes avec ces modélistes passionnants et ouverts rencontrés à diverses occasions... L'envie de faire et de voir autre chose qu'un petit train avalant à l'infini sa planche de

bois... L'envie de penser, d'imaginer, de commencer et surtout de terminer un projet de réseau, certes petit, mais enfin finalisé... Et puis cette question posée par un petit garçon à son papa, un soir d'octobre 2008 au sortir de la Nekkerhal: «Papa, pourquoi pas nous, la prochaine fois?» On en parla à la maison, la famille sourit à l'idée folle de ce projet, mais la famille nous a soutenus et nous avons donc attendu avec patience l'annonce du prochain concours.

Le projet est simple: nous souhaitons évoquer notre région dans ce qu'elle a de plus caractéristique: la terre, le bois, l'eau et la pierre, que l'on retrouve partout sur le réseau, soit dans leur état naturel, soit travaillés par la main de l'homme. Nous voulions également créer un nouveau monde, tout en empruntant des images à la réalité: la petite gare de Nismes est un superbe bâtiment en pierre du pays: c'est lui que nous voulions reproduire. Les rivières coulent à flot chez nous et nous inventions sur le champ le 'Vir' et le 'Oin', ce dernier devant évidemment être enjambé par un typique petit pont de pierre, sans oublier bien sûr le tunnel de Frimoye, la Roche aux Faucons



et la petite route pavée. L'intitulé de Viroinval s'imposa alors d'office à nous, même si cela n'a (presque) rien à voir avec l'entité communale homonyme. Quant à l'année, 1956, le 19 août vers 17 h 34, au passage du train omnibus, elle nous permettait de poser un cadre purement fictif au petit monde que nous avons l'ambition de faire jaillir de nos têtes et de nos mains. A notre connaissance, et sauf erreur de notre part, le site de Viroinval 1956 n'a pas encore été reproduit dans la réalité...

Ce mini-réseau habite un traditionnel caisson en contreplaqué de 12 mm, éclairé par un néon fixé dans la partie intérieure du bandeau. Trois plaques de Styrodur de 20 mm, superposées et collées, forment la base sur laquelle le réseau va se construire. Ce matériau offre le triple avantage de la rigidité, de la légèreté et de la facilité avec laquelle il se laisse retravailler. La superposition de trois plaques permet de créer aisément des reliefs négatifs.

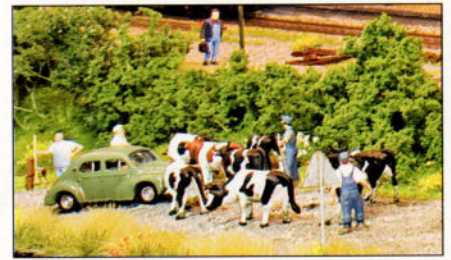
Le plan est très simple: un chemin de fer à voie unique traverse le décor de part en part, une voie d'évitement permettant le croisement de deux trains en gare, tandis qu'une courte voie en tiroir s'enfonce dans les bois et permet l'une ou l'autre manœuvre. De part et d'autre du réseau, un fiddle yard à deux voies sur plateau coulissant permet de varier un trafic ferroviaire, qui se voudrait le plus réaliste possible. En bref, tous les ingrédients sont réunis pour 'jouer au petit train électrique' pendant deux jours... Et tout compte fait, c'est la raison d'être de notre réseau.

En tant que Märklinistes et adeptes du système 'trois rails', nous avons opté naturellement pour la voie 'C' de notre marque

préférée, que nous avons patinée selon les méthodes traditionnelles (mélanges de brun et de rouille sur les flancs des rails et vieillissement des traverses par peinture, puis brossages à sec de brun, de gris, de blanc) avant de les enfouir dans le sol et de le couvrir d'un mélange de ballast gris clair et rouille issu de la gamme GPP.

Le bâtiment de la gare est fabriqué avec du carton plume de 10 mm, dont une face est libérée de son bristol. Les pierres sont gravées une par une avec un ciseau à bois, avant d'être peintes et patinées jusqu'à l'obtention d'un mur en pierres bleues satisfaisant à nos yeux. Les pièces intérieures, éclairées, sont agencées à partir de photos récupérées dans de vieux magazines de décoration. Les corniches sont fabriquées dans des chutes de balsa, les solins sont en papier aluminium, les cheminées en plasticarte, les buses sont des pailles du Mac Do'... Le petit pont de pierre est également une fabrication maison intégrale à partir de carton plume, notre matière première de prédilection.

Pour le reste, le fond de la rivière est constitué de sable et de gravillons récoltés dans le véritable Viroin, sur lesquels est coulée une résine qui simule le cours d'eau. Les rochers sont fabriqués en michepape, la route est en pâte à modeler, dans laquelle les pavés sont gravés un à un avec un petit outil que nous avons façonné dans la ferrure d'un vieux pinceau. Les arbres sont en écume de mer floquée selon la méthode traditionnelle, le sol de la forêt est simulé avec du thé, la terre est reconstituée à partir de marc de café, les quais (encore du carton plume) sont recouverts d'un mélange de sable de la mer du nord et de brique pilée... Chacun l'a compris, cela nous a beaucoup amusés



d'essayer de faire quelque chose... avec trois fois rien !

C'est également passionnant de pouvoir se rencontrer, père et fils, sur un tel projet. C'est un brassage d'idées; on rêve, on s'égare, on s'éclaire, on s'épaule, on se répartit les tâches, on collabore, on est complice, on rit des inévitables gaffes, on recommence le chantier qui s'écroule à nouveau pour enfin tenir la route... Petit à petit, les idées se transforment en maquettes, en décors, en réseau. On sourit et l'on se repose à l'aube du septième jour, parce que l'on est content et fier de ce que l'on a pu réaliser ensemble!

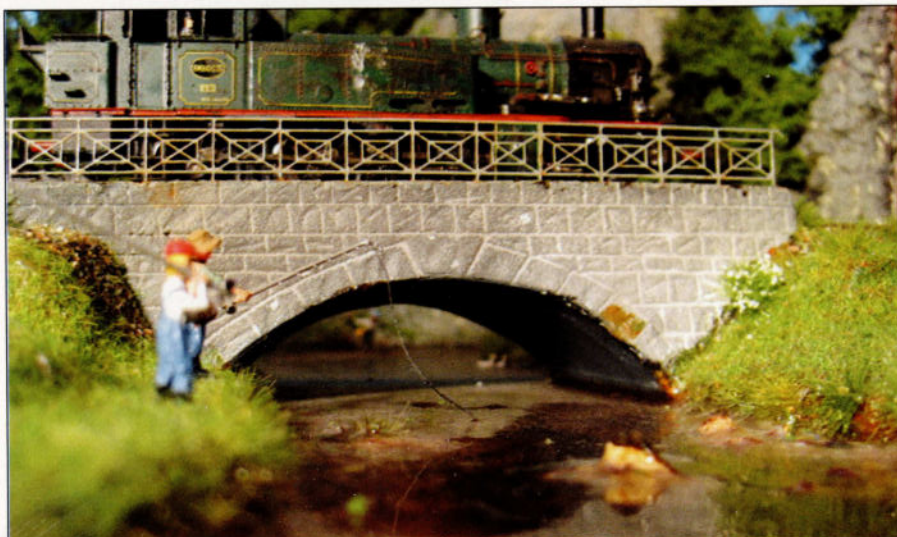
Tout cela n'aurait pas été possible sans la patience aimante d'une épouse et d'une maman aux conseils judicieux, qui s'est même laissée prendre au jeu jusqu'à réaliser la patine des wagons et des voitures. Le concours, c'est aussi une mamy et nos filles/sœurs, à qui l'on a sous-traité divers petits travaux, dans la dernière ligne droite!

Depuis lors, un nouveau module intitulé 'Tienne' est venu compléter 'Viroinval 1956', qui est ainsi devenu le premier maillon de notre réseau modulaire: 'Ligne 132 bis'.

En nous inscrivant au concours de mini-réseaux, nous n'avions aucune autre ambition que de participer à une grande exposition de modélisme. L'objectif que nous nous étions fixé au départ a donc été atteint. Ce concours est en effet une chance unique pour des modélistes de base comme nous de pouvoir montrer un jour à un public une de nos réalisations. En ce sens, les deux jours passés à Malines nous ont comblés. Quel plaisir de répondre aux questions, d'expliquer, de partager les expériences, les trucs ou les idées... On retrouve des amis, on fait de nouvelles connaissances, des liens se créent, se tissent et se prolongent: c'est aussi cela, ce concours. Le bénéfice est tel que nous n'avons guère hésité avant de nous lancer dans un nouveau projet pour 2012. Mais cela, c'est une autre histoire...

Texte: André et Pascal HUBERT

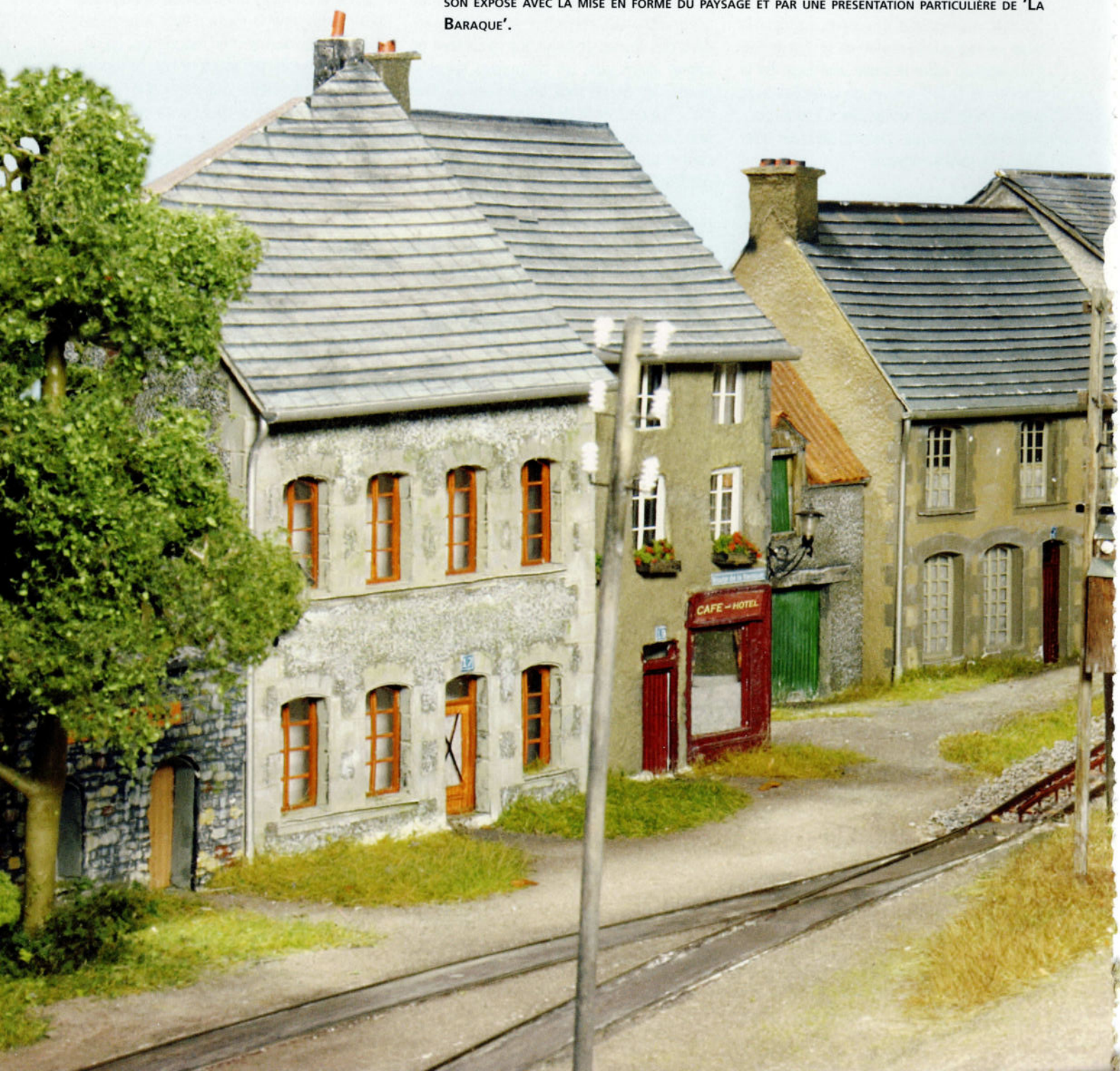
**Photos: Pascal Hubert –
Gerard Tombroek**



(2^{ème} partie) La Baraque

Les bâtiments et la présentation

DANS NOTRE TMM 104, VOUS AVEZ PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC L'ÉTONNANT RÉSEAU MODÈLE 'LA BARAQUE' DE HANS ET SANDER LOUVET. SUITE À SON ÉCHELLE DE 1:64^{ÈME} MAIS AUSSI POUR LEUR PROPRE PLAISIR, CES DEUX LARRONS ONT DÛ CONSTRUIRE EUX-MÊMES TOUS LES BÂTIMENTS. HANS VOUS EXPLIQUE DANS CE 2^{ÈME} ARTICLE CONCERNANT SON RÉSEAU COMMENT CES MAISONNETTES ONT VU LE JOUR, AU MOYEN DE TRUCS PRATIQUES. IL TERMINE SON EXPOSÉ AVEC LA MISE EN FORME DU PAYSAGE ET PAR UNE PRÉSENTATION PARTICULIÈRE DE 'LA BARAQUE'.



Les bâtiments présents sur 'La Baraque' sont pour une partie reproduits selon des exemples réels existant ici et là en Auvergne, mais sont aussi pour une grande partie le résultat de l'imagination de leur constructeur. Les bâtiments les plus imposants ont toutefois tous leur exemple 'quelque part'. Ces bâtiments sont entièrement constitués de carton. Pour vous donner une idée de la construction de ces maisonnettes, vous lirez dans les lignes qui suivent un résumé des techniques utilisées. Bien que je n'aime pas interrompre mes activités pour la réalisation de photos, j'ai fait cette fois exception à cette règle, afin de photographier les différentes phases de construction.

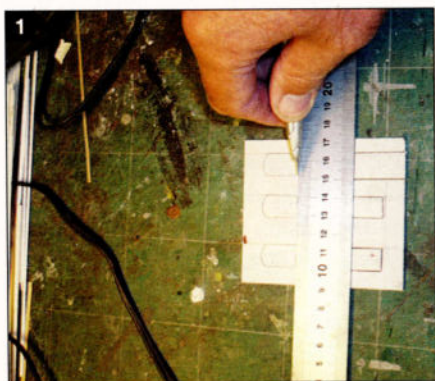
La construction de chaque maisonnette com-

mence par la recherche d'un bel exemple parmi les photos de vacances, dans un livre, etc. Si vous n'en connaissez pas les mensurations, ces dernières peuvent souvent être déduites sur base d'un piéton fortuitement visible sur la photo. La première étape consiste à dessiner la (ou les) façade(s), y compris les baies de portes et de fenêtres, sur une plaque de carton gris de 1 à 2 mm d'épaisseur. Ensuite, ces ouvertures pour portes et fenêtres sont découpées. Les pierres d'angle – que l'on peut voir sur pratiquement tous les bâtiments de 'La Baraque' – sont constituées d'une bande de 200 grammes de carton d'étalage. Lorsque la colle est bien sèche, tirez des sillons dans le carton au moyen d'une petite lime, afin de suggérer les joints entre les briques. Ces dernières ont parfois

les mêmes dimensions, mais ce n'est pas toujours le cas. Faites attention alors au côté long et au côté court, pour les opposer avec précision. La même méthode est appliquée pour les chambranles constitués de pierres et des volets autour des portes et des fenêtres. Les seuils de portes sont constitués de petites bandelettes de carton.

Les montants de portes et de fenêtres en bois sont constitués de carton ivoire. C'est un beau matériau, facile à découper en fines bandelettes. Bien entendu, les bandelettes Evergreen conviennent également, mais je les trouve plus difficiles à travailler. Elles doivent être fixées avec une colle agressive et ce matériau est aussi beaucoup plus cher. Un désavantage du carton est qu'il gonfle lorsqu'il



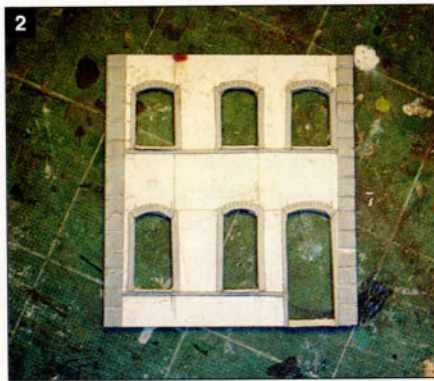


1. La découpe des baies de portes et de fenêtres se réalise par passages successifs, sous une légère pression. Pendant la découpe, appliquez fortement la règle sur le carton et découpez toujours depuis cette main. Pour les besoins de la photo, Hans a toutefois retiré sa main gauche...

2. Des pierres d'angle en carton d'emballage de 200 gr sont reproduites en faisant un joint avec une petite lime. Il s'agit parfois de pierres complètes – comme sur cette photo – parfois d'une grande et d'une petite.

est peint. Ma méthode consiste à le peindre avec de la Vallejo, sans diluer cette peinture et en la faisant sécher rapidement. Pour ce faire, j'utilise un sèche-cheveux déclassé. Cette opération est également possible avec de la peinture Revell ou Humbrol, car ces peintures ne font pas gonfler le carton. Pour faire des rainures, disposez un bout de carton ivoire derrière la baie de fenêtre ou de porte et marquez les contours des baies au moyen d'un crayon. L'épaisseur et l'angle de dessin du crayon déterminent l'épaisseur du contour. Il faut faire attention à garder partout la même distance, mais cela s'apprend vite.

Découpez ensuite les montants dessinés de façon la plus précise possible, le long d'une règle en métal. Découpez ensuite de fines bandelettes dans votre carton ivoire pour la constitution des montants de fenêtres et des tringles. Comme déjà dit, vous pouvez tout aussi bien utiliser des bandelettes Evergreen. La porte est constituée d'un bout de carton ivoire séparé et placée derrière le chambranle. Peignez le tout dans une couleur appropriée. Pour les maisonnettes présentes sur 'La Baraque', j'ai souvent utilisé des peintes Vallejo ou Tamiya ; c'est surtout la première citée qui me convient très bien. Ces peintures couvrent très bien et présentent de belles teintes bien mates. Pendant que les parties de fenêtres et de portes sèchent, nous pouvons confectionner les murs latéraux et le plancher. Après l'assemblage des façades et du plancher, nous avons déjà obtenu une véritable maisonnette.



3. Le tracé des chambranles des portes et des fenêtres sur un bout de carton ivoire. La position du crayon détermine la largeur des chambranles.

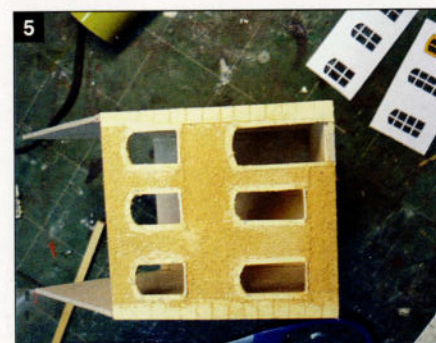
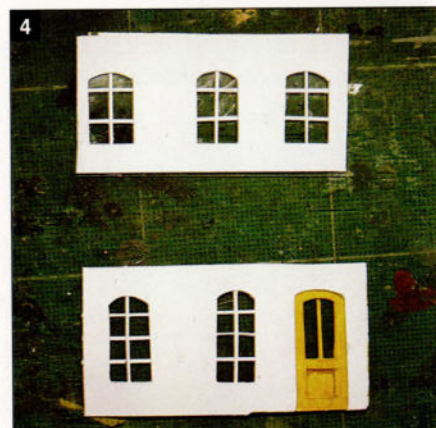
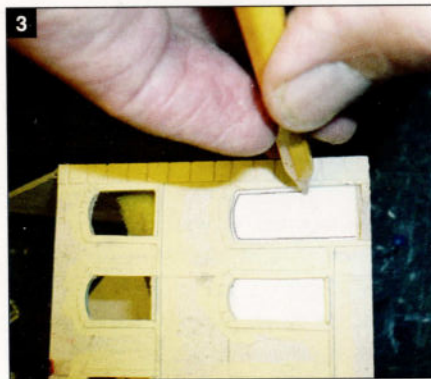
4. La fenêtre complète et les éléments de la porte, en carton ivoire. Après séchage de la peinture, ces éléments pourront être collés derrière la façade.

5. Comblement des façades entre les pierres d'angle et les chambranles au moyen d'un mélange de sable et de fine colle pour bois, mise à bonne teinte.

Pour reproduire le stuc, l'espace restant entre les pierres d'angle et les chambranles a été comblé avec du sable fin provenant par exemple d'Anita Decor. Choisissez la couleur souhaitée ou peignez ensuite avec de la peinture à l'eau ou acrylique, mais veillez à ce qu'elle reste mate ! Pour le collage, j'utilise la méthode habituelle avec de la colle pour bois fortement diluée à laquelle une goutte de détergent pour vaisselle a été ajoutée, pour rompre la tension superficielle. Mon expérience personnelle avec des colles spéciales ne sont pas des plus positives et je préfère donc les techniques anciennes et éprouvées. Rendez les murs bien humides au moyen de colle pour bois diluée (pas sur les pierres d'angle ni les chambranles) et saupoudrez le tout de sable. Humectez au moyen d'une pipette remplie de colle pour bois et laissez-la bien s'étaler. Mais faites attention à ne pas trop en utiliser !

Après que la couche de plâtre est bien sèche, s'ensuit l'application d'un lavis blanc, au pinceau sec. A hauteur des fondations, un peu de 'dust' (poussière) peut également être appliquée.

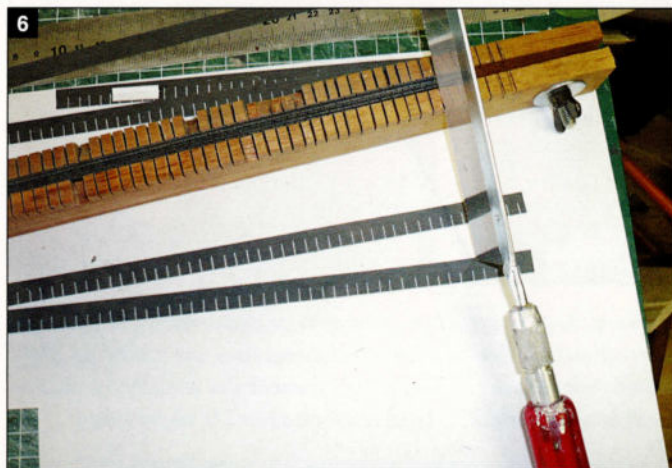
Collez les parties de portes et les fenêtres – séchées entre-temps – du côté intérieur, contre la façade. Grâce à une colle tout, une petite plaque de plastique transparent est collée derrière la fenêtre. Enfin, des rideaux ou un détaillage supplémentaire sont disposés derrière les fenêtres. Les volets de fenêtre,



également réalisés en carton ivoire, sont découpés à mesure et pourvus de fines bandelettes pour imiter les lattes de raccord. Les numéros de maison et les panneaux publicitaires peuvent facilement être confectionnés à l'aide de l'ordinateur. Pour les clenches de portes, j'ai utilisé des petits clous pour rails, éventuellement en laiton. Le tout est un peu patiné à la craie ou avec du talc pour bébé et le bâtiment est pratiquement prêt.

Les toits

Il est temps maintenant de rendre le toit étanche. La base est à nouveau formée d'une petite plaque en carton, sur laquelle vient se placer le recouvrement de toiture. Pour ce faire, différentes méthodes ont été utilisées. Pour une partie des toits recouverts d'ardoises, ces dernières sont constituées de bandelettes de carton gris pour étalage. Plusieurs bandelettes sont coincées simultanément dans un moule constitué de deux lattes



6. Confection des ardoises faites de bandelettes de carton d'emballage, au moyen d'un guide en bois.



7. Les trois phases de confection d'un toit d'ardoises. A droite à l'avant-plan, une base de toit encore vierge; derrière à droite, les ardoises non encore peintes et à gauche, les ardoises colorées. Dans le coin où les toits se touchent, une bandelette de feuille d'aluminium doit figurer les solins qui évitent l'entrée d'eau entre les différentes parties de toit. Un petit détail certes, mais de grande importance pour les occupants de la maison...

8. Exemple coloré d'un toit, à Fignac.



en bois – marquées de traits de découpe, après quoi elles sont découpées jusqu'en leur milieu. Les bandelettes ainsi obtenues sont placées du bas vers le faite du toit, toujours en sautant de moitié. Le faite peut être obturé au moyen d'une bandelette de carton ou avec une feuille d'aluminium dont le côté mat est visible. Un détail amusant à constater est qu'auparavant, les ardoises se chevauchaient plus, pour éviter les entrées de vent et les infiltrations d'eau. Ceci peut être reproduit au choix, en fonction de l'âge de la bâtisse. Pour les ardoises, j'ai également utilisé des produits Scale Scenes (www.scalescenes.com). Les plaques de construction peuvent être commandées et téléchargées par internet et imprimées sur du papier fort. Après téléchargement, les fichiers peuvent toujours être réimprimés et vous ne risquez donc pas de tomber à court d'ardoises. Ils sont à ce point bon marché qu'il n'est sympa de les donner à vos collègues... Laissez ces derniers les acheter également ! J'ai en outre utilisé les murs maçonnés de ce fournisseur pour les cheminées, car ces dernières ne peuvent pas être oubliées : les toits en France en regorgent littéralement...

Pour les tuiles, du fin carton ondulé a été

utilisé. On peut en acheter au mètre courant dans un magasin pour accessoires de mode. Faites simplement une profonde entaille tous les millimètres pairs au moyen d'un couteau, aplatissez un peu du côté supérieur au moyen du côté émoussé du couteau et peignez ensuite : cela donnera un aspect très étonnant si vous parvenez à sélectionner la bonne teinte. Une seule teinte ? Non : de nombreuses teintes : les tuiles présentent en effet une variété de teintes allant de l'orange/rouge au brun blafard, voire presque noir. Si des arbres sont présents dans les alentours immédiats, vous verrez en outre souvent un voile vert sur le toit. Bref : c'est un vrai challenge de reproduire un bon toit, mais cela en vaut la peine, car le modèle acquiert alors bien plus d'intérêt qu'en réalité. Pour les maisons françaises, j'utilise également de la terracotta en aérosol, car on y voit encore souvent des tuiles mi-rondes – appelées 'tuiles-canal' – qui selon la légende, auraient été façonnées sur une fesse de femme... Je ne sais pas s'il faut la croire, mais il s'agit d'une belle légende, en effet ! Après avoir appliqué la teinte de base

et qu'elle ait séché, les tuiles individuelles sont peintes dans d'autres teintes. Un 'lavis' d'un ton brun foncé forme la touche de finition. Les tuiles et/ou les ardoises sont enfin recouvertes de quelques couches de vernis mat.

Pour terminer, il faut encore monter la gouttière et les descentes d'eau pluviales. Les gouttières sont généralement mi-rondes, de marque Rabusch, tandis que les descentes d'eau sont simplement du fin fil pour fleuristes. En France, on peut souvent apercevoir des descentes d'eau carrées en fonte dans les trottoirs, qui servent à faire écouler les eaux pluviales vers la rue : ces taques sont faciles à imiter au moyen d'un bout de styrène. Accentuez ceci en traçant un trait noir près du bord du trottoir, au moyen d'un feutre de couleur noire.

Le paysage

Le paysage montagneux et volcanique ne forme en fait qu'une petite partie du réseau. Pour la roche, j'ai utilisé exclusivement quelques moules Anita Decor et de Woo-

dland Scenics. La montagne a quant à elle été constituée d'une sorte de papier mâché. Pour ce faire, je laisse tremper des boîtes d'œuf déchirées en petits morceaux dans un seau d'eau chaude et j'en fais de la pulpe au moyen d'un mixer pour mortier. Il s'agit d'un travail salissant qu'il est préférable de réaliser à l'extérieur, sur une feuille de plastic étalée au préalable. La pulpe est ensuite généreusement mélangée avec du plâtre Knauf ou un produit équivalent. Grâce à cette masse, vous pourrez travailler un bon bout de temps. La structure typique des rochers peut alors être confectionnée au moyen de spatules pour plafonnage ou des spatules japonaises. Cette masse aura ensuite besoin d'au moins une semaine pour sécher. Les restants de pulpe ne doivent pas être conservés : ils vont moisir et sentir abominablement. Par contre, vous ne devez rien craindre quand ce produit aura été utilisé.

Après séchage, les montagnes sont peintes avec de la 'earth color' de Woodland Scenics. Appliquée de façon fortement diluée, elle donne un très bel effet. Il existe d'excellentes peintures pour reproduire pratiquement n'importe quel paysage. Il est préférable d'utiliser plusieurs couches de peinture fortement diluées – et de chaque fois attendre qu'elles sèchent – jusqu'au moment d'obtenir le résultat recherché. En appliquer trop à la fois provoque souvent un résultat décevant. Lorsque c'est sec, des accents peuvent être obtenus au moyen de peintures d'autres teintes. Appliquez pour finir un peu de blanc au pinceau sec et vos montagnes vont acquérir une apparence crédible et prendre des couleurs réalistes.

Il est alors temps de poser les buissons et la verdure. J'applique le gazon avec un pistolet électrostatique 'fait maison', à l'exemple de celui du groupe de modélistes de Valkenswaard. Bien que l'attractivité électrostatique ne soit pas aussi forte que pour un appareil professionnel, il fonctionne très bien. Ne pas vouloir verdier de trop grandes superficies : c'est la clé du succès. Gardez à l'esprit que chaque brin d'herbe ne réagira pas de la même façon à la tension électrostatique...

Parfois, j'ai modifié les teintes, au moyen d'un aérographe. Pour donner une impression de sécheresse plus intense au paysage, j'ai peint de façon plus jaunâtre. Pour les brins d'herbe, j'ai utilisé aussi bien des produits Anita Decor, qu'Heki ou encore GPP, en fonction de la teinte désirée. C'est surtout GPP qui propose les couleurs les plus belles. Pour les arbres, j'ai acquis des produits restés relativement à ma portée – financièrement parlant – comme ceux de Faller, Anita Decor, Bachmann et



9. Les brins épars pour le champ de blé sont fixés sur une bande de papier collant. Une deuxième bande de papier collant vient recouvrir, de façon à enfermer convenablement les brins.



10. Les bandes de papier collant sont complètement enfoncées dans une couche de plâtre. Après le placement des bandelettes avec les brins, le sol est peint à la bonne teinte.



11. Un champ de blé avec des brins bien droits. C'est joli à voir, mais pas facile à faire...

Scenescaapes. Beaucoup de ces arbres vendus pour l'échelle 0 sont en fait suffisamment grands que pour les utiliser à l'échelle H0. Des arbres vraiment à l'échelle doivent faire l'objet d'une 'fabrication maison', ce qui ne m'enchantaient guère, raison pour laquelle j'ai amélioré l'aspect d'arbres achetés de marques Noch et Anita Decor, en y appliquant un plus beau feuillage. En rapprochant ces arbres par ailleurs, ils ressemblent encore plus à quelque chose de valable. Pour reproduire les buissons et les branchages sous les grands arbres, c'est de l'écume de mer qui a été utilisée.

Entre La Baraque et Clermont-Ferrand, on

rencontre un champ de blé. Ceux que l'on voit habituellement sur un réseau modèle me gênent beaucoup, car ils ne sont pas constitués de brins séparés : ils sont souvent constitués de touffes plantées dans le sol ou d'une natte aux formes égales. Vers 1920 environ – l'époque dans laquelle se situe ce réseau – les récoltes de grains étaient bien importantes que de nos jours, raison pour laquelle le champ de blé paraît moins compact. Bref : ce champ n'a pas la forme d'un tapis bien dru, mais plutôt d'un champ de blé d'antan, offrant le gîte à des oiseaux et parsemé de mauvaises herbes.

Pour le champ avec les tiges éparses, des fils de chanvre ont été découpés à bonne mesure et disposés l'un à côté de l'autre sur une bande autocollante masquante pour peintres. Une seconde bande autocollante a ensuite été disposées par-dessus, pour bien enfermer les tiges. Peignez les tiges bien droites avec une petite brosse et les tiges sont prêtes pour être disposées dans un champ; ceci se réalise dans une petite couche d'argile.

Le paysage est achevé avec des fleurs plantées ci et là, de divers matériaux à saupoudrer, de fleurs sèches et tout ce qui m'est venu sous la main. Bref: un peu de créativité est nécessaire. Pour les rues, j'utilise souvent du sable argenté que je colore à la poudre à pigment. Ce dernier peut être acheté en sachets dans un magasin de fournitures pour peintres. Il est étonnant de voir combien une petite pincée de pigment est capable de colorer autant de sable. Mélangez toutefois en une fois, à défaut de quoi vous aurez des différences de teintes dans vos routes, que vous devrez éliminer ultérieurement, comme l'expérience me l'a appris...

Les détails

Ce sont les détails qui rendent un réseau amusant. Cherchez-les, sur les photos ou mieux encore... lors d'une visite à une expo.

13. Le résultat final intégré dans une rue du réseau 'La Baraque'. Ce dernier a été réalisé à l'échelle S (1:64ème), mais les méthodes suivies sont tout aussi utilisables en H0 ou en 0.



12. Un exemple d'immeuble commercial, plaisant à confectionner. Découpez d'une paroi un bout de la grandeur de la façade d'un magasin et assemblez l'immeuble ensuite au moyen de carton fin. La teinte joue ici un grand rôle. Des grandes fenêtres nécessitent un aménagement intérieur ou un étalage bien achalandé. Vous ne le verrez pas, mais la gamine montre la trottinette rouge...

Je veux bien toutefois en décrire quelques-uns. Internet – quel formidable média! – m'a fourni énormément d'informations. Les signaux routiers en France en 1920... Où trouver cela? Heureusement, un collectionneur avait photographié ses trésors et les a mis sur internet. Il ne restait plus qu'à les réduire et vous obtenez les bons signaux. Élément étonnant à cette époque: beaucoup

de panneaux routiers étaient sponsorisés par des entreprises. Examinez le signal devant le cimetière 'Défense de stationner': le panneau reprend le logo Renault. Michelin avait également des actions dans le domaine... Bref: tout ceci est très amusant. La découpe des socles de béton (en carton) fut aisée à réaliser. J'ai obtenu les différentes réclames en tôle émaillée d'un livre que j'ai reçu en prêt de Len de Vries. Gordon et Maggie Gravett aussi – les réalisateurs de 'Pempoul' – m'ont également prêté très gentiment un disque avec

13





14

14. Le remarquable château d'eau de 'La Baraque' a été reproduit sur base de photos. Pour le texte, des lettres ont d'abord été découpées d'une impression, après quoi elles ont servi de moule pour tamponner le lettrage sur le réservoir.

plein de panneaux de ce genre. Grâce à tout ceci, j'ai pu tirer mon plan. Les reproductions de ces réclames ont été en partie réalisées en réalisant un exemple à l'ordinateur, en l'imprimant et ensuite en découpant les lettres. Le moule ainsi obtenu est utilisé pour tamponner la peinture sur le mur. J'ai également imprimé des logos et poncé ensuite l'arrière du papier avec précaution, au moyen de fin papier abrasif. Ce papier ultrafin a été appli-

qué sur la façade – peinte au préalable dans la teinte désirée – en étant d'abord trempé dans de la colle pour bois diluée. Pour favoriser l'accroche, ce papier a été tamponné avec beaucoup de précaution au moyen d'un pinceau souple.

La présentation

Un élément indispensable pour une présentation de niveau professionnel est la frise avec

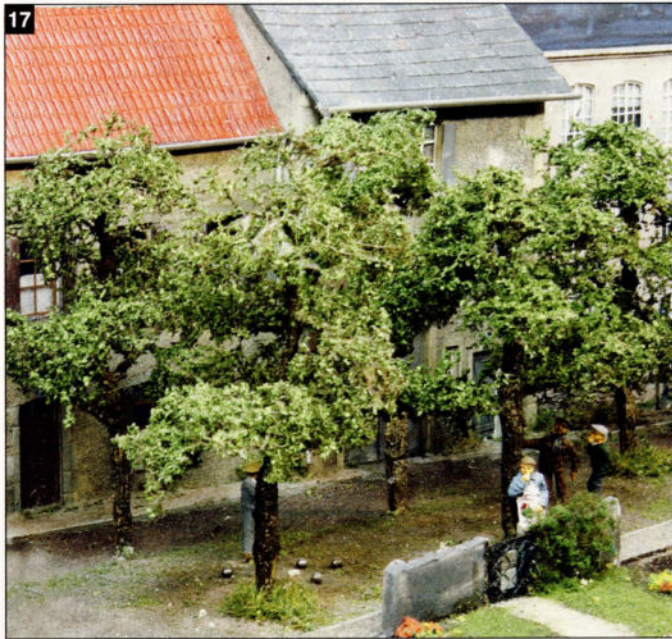
éclairage qui ceinture le réseau. Elle sera de préférence démunie de pieds à l'avant, car ces derniers gâchent l'impression générale. Vu le concept général et les dimensions de mon réseau, cette exigence ne fut pas facile à réaliser, mais cela fut finalement possible. En gros, cela revient à une croix diagonale de lattes solides qui reposent sur les plaques de l'arrière-plan et sortent jusque dans les coins à l'avant du réseau. C'est à ces points d'angle que la frise est suspendue. Il s'agit toutefois d'un assemblage un peu aventureux et alambiqué, mais il fonctionne. L'éclairage est assuré par des tubes TL disposés derrière la



15. Des détails à profusion sur 'La Baraque'. Hans vous en dira plus avec grand plaisir, comme il est en train de le faire ici, à On TraXS 2011.



16. C'est une bonne habitude britannique que de fournir des infos complémentaires sur un réseau au moyen de panneaux additionnels. Hans Louvet a fait de même avec 'La Baraque', pour lequel il a confectionné un panneau complet.



17. Derrière les maisonnettes aussi, de nombreux détails sont à découvrir. Dans l'ombre des arbres derrière la première rangée de maisons, on joue aux boules...



18. Une des nombreuses échappées visuelles sur 'La Baraque', qui rendent ce réseau si intéressant. La pub murale 'Café Chat Noir' a été appliquée au moyen d'un moule et tamponnée.

frise sur tout son pourtour, renforcés par des spots issus de la gamme Ikea. Ces spots assurent l'éclairage de parties plus sombres

et la mise en valeur de détails. Grâce au ton chaud de leur lumière, ils procurent l'atmosphère désirée, et comme ils sont tous orientés

dans une même direction, l'ombre portée ne se dessine que d'un même côté sur le réseau, comme si le soleil luisait...



19. La pub Caltex peinte sur la façade latérale est une impression dont le papier – au verso – a été poncé pour obtenir une finesse extrême et ensuite tamponné sur la façade au moyen d'une colle blanche diluée.

Pour compléter la présentation, un panneau d'exposition a été disposé à proximité immédiate de ce réseau: il supporte d'anciennes photos de la ligne, de locomotives et quelques dessins ayant rapport au système 'Hanscotte'. Chacun peut ainsi se faire une idée du fonctionnement de ce système, qui fut très peu utilisé: à peine sur trois ou quatre lignes, pour autant que je sache. Les dispositifs à crémaillère appurent en effet beaucoup plus efficaces et meilleur marché, tant pour la pose que pour leur entretien.

J'en ai ainsi terminé avec mon récit concernant mon réseau à l'échelle 'S' et je pense bien qu'il s'agira du dernier réalisé à cette échelle et à ces dimensions. Pour chez moi à la maison, je vais quand même me consacrer à des réseaux aux dimensions un peu plus réduites. Mais ce fut un vrai plaisir de travailler sur un thème français au cours des trois dernières années écoulées. Et j'ai déjà des idées pour les années qui viennent. Cela me coûte une année complète pour construire un réseau. D'ici là, j'exposerai 'La Baraque' à Sedan cette année: je suis curieuse de voir ce que les Français en diront...

Texte & réseau: Hans Louvet

Photos: Hans Louvet & Gerard Tombroek

Adaptation: Gerard Tombroek.



Le wagon nettoyeur-aspirateur Tomix en N



Photo 1- Présentation

- 1- le bac récupérateur et son capot amovible ;
- 2- la turbine installée ici dans le bon sens, c'est-à-dire les ailettes vers le dessus ;
- 3- les disques de tissu nettoyant ;
- 4- les disques abrasifs ;
- 5- l'outil de manipulation de la turbine et des disques ;
- 6- la brosse à utiliser en principe uniquement avec la turbine ;
- 7- l'éponge en mousse ;
- 8- l'embout destiné à être fixé sur le flacon de liquide nettoyant (non fourni avec le kit !);
- 9- le connecteur pour une alimentation électrique auxiliaire ;
- 10- le bouchon de remplissage du produit nettoyant ;
- 11- le commutateur de marche.

L'ENTRETIEN DE NOS VOIES FERROVIAIRES EST POUR BEAUCOUP D'ENTRE NOUS UN SOUCI CONSTANT. LES LOCOS ET LES WAGONS SPÉCIAUX QUI EXISTENT SUR LE MARCHÉ DONNENT PLUS OU MOINS SATISFACTION. TOMIX, UNE MARQUE JAPONAISE, REVOIT LE PROBLÈME SOUS UN AUTRE ANGLE EN COMMERCIALISANT DEPUIS QUELQUES TEMPS UN WAGON NETTOYEUR QUI AFFICHE PLUSIEURS POSSIBILITÉS. METTONS-LE SUR DES RAILS ET OBSERVONS SES CAPACITÉS...

Le contenu du kit

Soigneusement conditionné dans un emballage parfaitement étudié, ce kit est constitué du wagon avec son bac de récupération muni d'un capot amovible, de six disques montés sur ressort (trois recouverts de tissu nettoyant et trois autres d'une toile émeri au grain fin, tous remplaçables), d'une brosse à placer en dessous du wagon à l'aide d'un autocollant à double face, d'une petite éponge trapézoïdale en mousse, d'une turbine à ailettes montée d'origine sur le modèle et d'un ou-

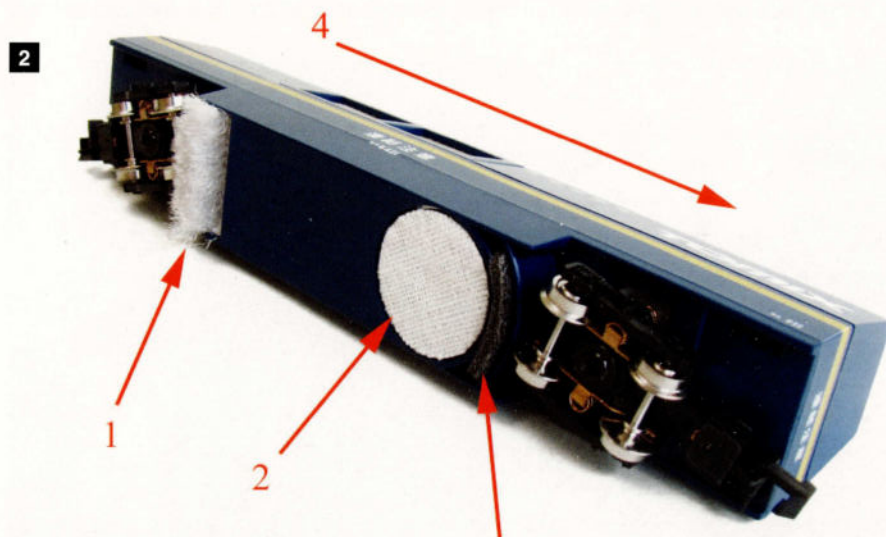


Photo 2- Le dessous de la machine

- 1- la brosse mise en place à l'aide d'un autocollant à double face d'origine ;
- 2- un des disques de nettoyage en tissu ;
- 3- l'éponge à utiliser uniquement avec les disques de tissu; elle diffuse le liquide d'entretien sur les rails ;
- 4- le sens de marche à observer lors de l'emploi du disque en tissu et de son éponge.

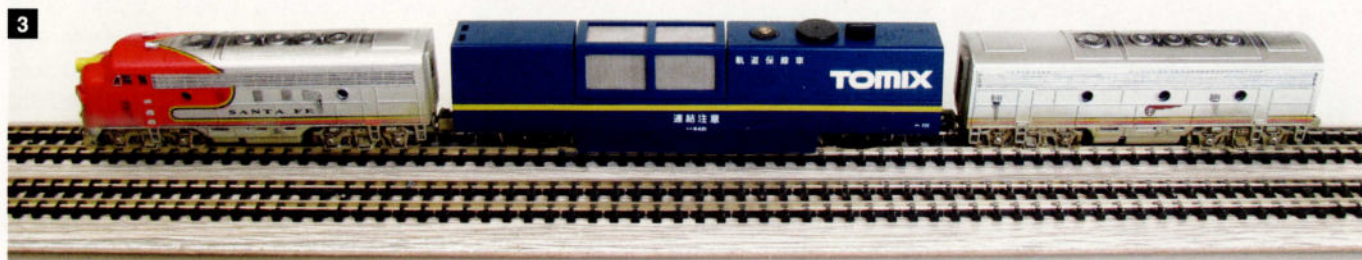


Photo 3-Au terme des essais de nettoyage, voici la configuration qui se révéla idéale : le wagon encadré par deux locos. Ici, une F3-a et sa motorisation complémentaire F-3b.

Ce wagon de 12 centimètres de long, repris sous la référence 6421, est équipé d'un moteur vertical qui entraîne un axe. Sur celui-ci se fixent deux différents disques de nettoyage prévus pour un entretien périodique des rails ou pour un encrassement plus prononcé. Il est également possible, grâce à une turbine, d'aspirer des petits objets qui encombrant la voie, le tout étant ensuite récolté dans un compartiment. Le modèle est commandé par un commutateur à trois positions: arrêt ('off'), vitesse moyenne ('on') et vitesse rapide (CL-Power).

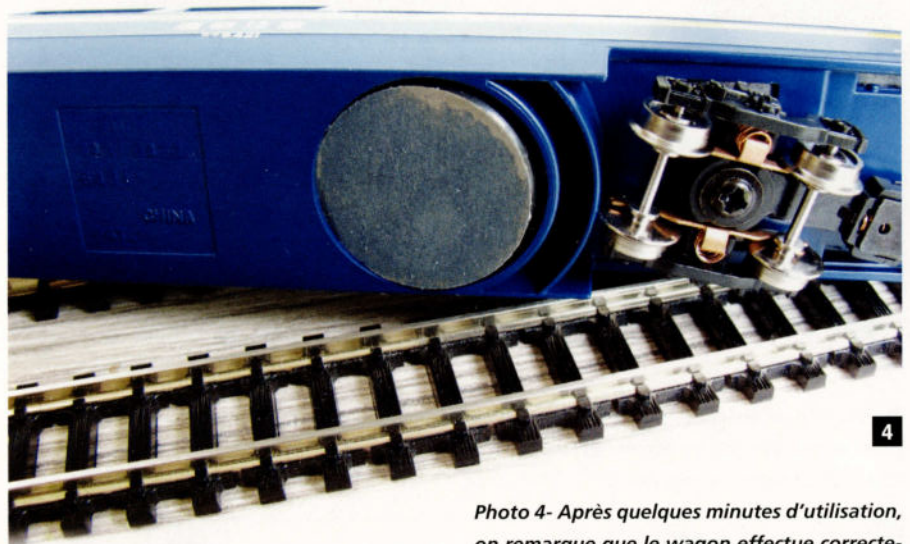
Étant donné qu'il s'agit d'un wagon, il est indispensable qu'il soit poussé ou tracté par une loco d'une certaine puissance car, lors des séquences de nettoyage à grande vitesse de rotation, l'effort à fournir n'est pas à négliger. Dans le cadre des essais réalisés aujourd'hui, deux locos – une de chaque côté – sont nécessaires pour manœuvrer l'engin. Tomix (Tomitec) commercialise toutefois aussi une Diesel adaptée accompagnée du wagon en question, un ensemble repris sous la référence 6431. De prime abord, celui-ci ne semble pas encore distribué en Europe.

til destiné à permuter facilement les disques avec la turbine. Le tout est complété d'un mode d'emploi illustré en japonais, accompagné d'une fiche moins détaillée en anglais. Dans cette boîte se trouve également un petit embout qui a comme utilité de s'enficher sur un flacon de produit d'entretien (réf. 6401) non fourni avec l'ensemble (pourquoi l'une et pas l'autre?...)

Le fonctionnement en mode 'nettoyage'

L'alimentation électrique du wagon s'effectue via les bogies par les rails et, bien que le moteur démarre déjà sous 5 volts, dans tous les cas de figure, la tension idéale est de 12 volts. Cette dernière équivaut environ aux 4/5ème de la course d'un transformateur analogique de type Fleischmann. Quant au transformateur Tomix repris sous la référence 5502, il délivre exactement les 12 volts nécessaires, mais encore faut-il en trouver...

Pour un dépoussiérage routinier des voies, il est indiqué d'utiliser le disque de tissu avec l'apport d'un liquide d'entretien à base d'alcool, vendu chez les détaillants de chemins de fer miniatures (*). On verse celui-ci en petite quantité par le dessus de l'engin dans un réservoir vertical, fermé par un bouchon. Grâce à un cylindre en laiton placé dans le réservoir en question qui laisse passer la quanti-



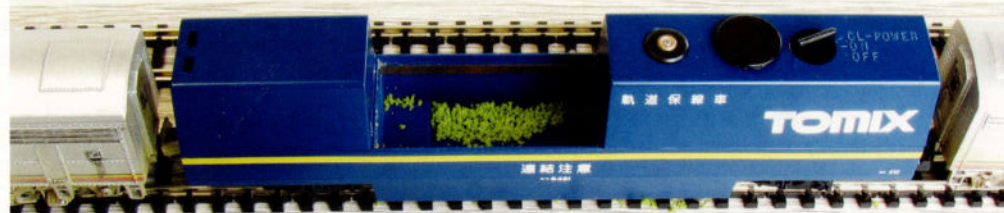
4

Photo 4- Après quelques minutes d'utilisation, on remarque que le wagon effectue correctement son travail: l'état du disque abrasif et la propreté des rails en témoignent.



5

Photo 5- Mise en place de la turbine et de sa brosse.



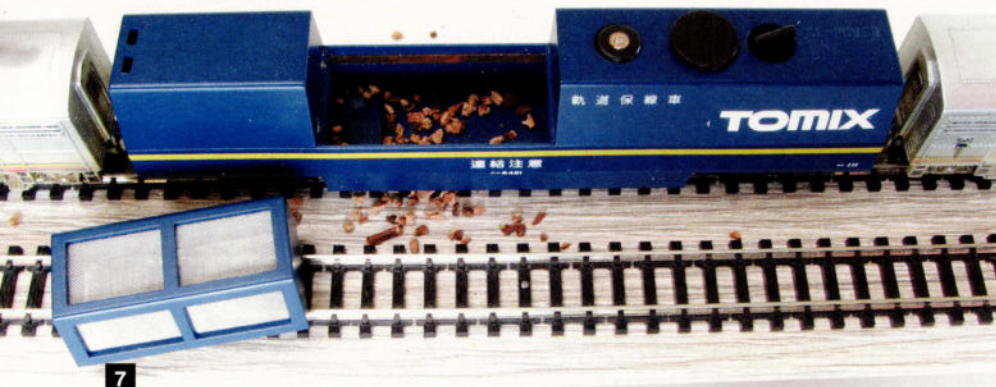
6

Photo 6- A titre de premier essai, de l'herbe synthétique (ici, celle distribuée par Heki dont réf. 1560) est déposée sur la voie, sans pour autant entraver la bonne marche du convoi. Au premier passage, près de 90 % est aspiré dans le bac récolteur, là où se déposent également les poussières et les diverses saletés retirées lors des opérations de nettoyage des voies.

té nécessaire, une petite éponge diffuse alors le liquide de nettoyage sur le rail. C'est pourquoi le sens de marche a ici son importance: l'éponge doit donc passer avant le disque. Pour un nettoyage intensif, c'est le disque muni d'une fine toile émeri qui est utilisé, mais à sec. L'éponge n'est donc plus nécessaire et le sens de marche n'a plus d'importance. Le bon collage des pastilles doit être vérifié afin qu'elles épousent correctement les bords tronqués du disque, ceci afin d'attacher les rails en douceur. Au cas où ces der-

niers étaient fortement encrassés, il est certainement plus utile de les nettoyer au préalable avec une gomme abrasive prévue à cet effet, ceci par souci d'économie des disques, mais aussi pour préserver la longévité du wagon, bien qu'il soit assez robuste.

(*) Par crainte d'engorger le circuit en raison de sa constitution huileuse, le SR24 – bien connu des modélistes ferroviaires – a été écarté d'emblée, sans savoir s'il aurait été utilisable...



7

Photo 7- En ce qui concerne les graviers de ballast, quelques passages seront nécessaires, car le pourcentage de matière aspirée est moindre. Nous parlons ici d'un ballast conséquent non collé, et pas de quelques grains épars.

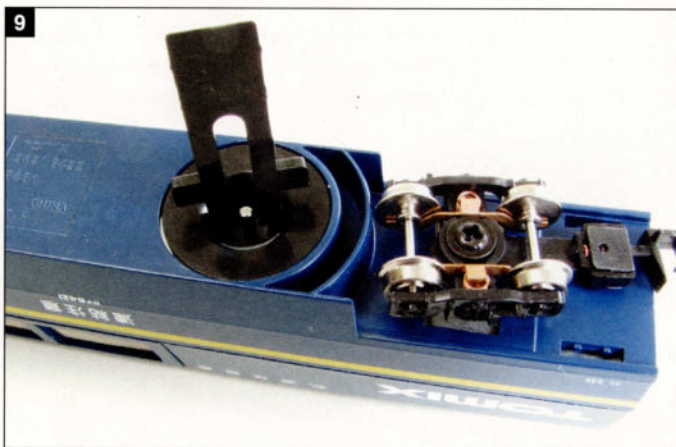


Photo 9- L'outil fourni pour retirer la turbine.

Le fonctionnement en mode 'aspiration'

Comme nous l'avons vu, ce wagon offre la possibilité d'aspirer par exemple des graviers de ballast décollés ou qui figurent en surplus, des peluches quelconques, etc. Dès lors, le disque de nettoyage est remplacé par une petite turbine et à cette nouvelle configuration s'ajoute une brosse transversale (*). Les particules de saleté et les éléments ramassés sur la voie sont dirigés vers le bac de récupération qu'il convient de vider et de nettoyer par exemple avec un bâtonnet ouaté, tel que ceux que l'on utilise pour les oreilles. En mode 'aspiration', la notice et la logique ne précisent pas s'il faut respecter un quelconque sens de marche...

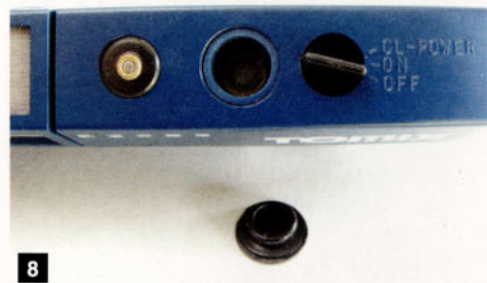
(* Fixée à l'aide d'un autocollant à double face, n'est-il pas préférable de laisser cette brosse à demeure ?

Les particularités

Le Wagon Tomix est compatible avec tous les systèmes analogiques à l'écartement N. Lors d'une utilisation en mode digital, l'engin fonctionne à trop haut régime, ce qui

est tout sauf idéal! En cas de surchauffe toutefois, un interrupteur de protection thermique l'arrête après environ quatre minutes, alors que l'on bénéficie du double de temps de fonctionnement lors d'un emploi sous une tension de 12 volts, celle recommandée par le fabricant. En cas d'arrêt, il faut simplement attendre que la machine refroidisse avant de s'en resservir...

Du côté opposé au commutateur figurent deux fentes verticales destinées à recevoir un connecteur. Celui-ci permet l'emploi d'une alimentation électrique auxiliaire (donc une autre que celle diffusée par les rails), au cas – on peut le croire – où ces dernières sont trop encrassées pour laisser passer correctement le courant mais aussi pour respecter la tension d'alimentation prévue sur un réseau digital. Ce connecteur est le même que Tomix utilise pour alimenter ses rails et il se branche en principe à un transformateur, ce qui ne semble pas aisé d'utilisation... Une idée un peu farfelue serait d'équiper d'une manière quelconque une loco – ou le wagon lui-même – d'un limiteur de tension électronique à 12 volts (L7812), tout en n'oubliant pas que la pola-



8

Photo 8- De gauche à droite :

- le flasque du moteur ;
- le compartiment de remplissage du liquide nettoyant ;
- le commutateur de commande.

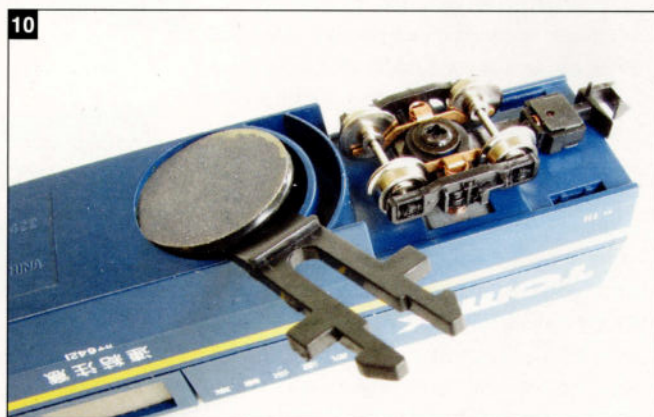


Photo 10- Le même outil, ici lors du remplacement d'un disque. Le mouvement de levier s'effectue à différents endroits, afin de ne pas forcer l'axe du moteur.

rité du circuit peut s'inverser (marche avant/arrière). L'emploi d'un pont redresseur est nécessaire, mais d'autres solutions existent. Notons que l'attelage de type européen d'origine peut être remplacé par le modèle TN américain, un accessoire à acquérir séparément.

Pour conclure

Sans vouloir nier son utilité, la brosse neuve se révèle être un frein quelque peu ennuyeux au déplacement du convoi. Avec les sillons que les rails lui impriment à l'usage, le phénomène diminue avec le temps. Ce wagon de nettoyage est de fort bonne qualité; il se révèle en outre efficace sur l'ensemble réseau, mais aussi dans des endroits difficiles d'accès, comme dans un tunnel, par exemple. Le bilan est positif: il s'agit d'un outil précieux, mais aussi d'un cadeau à s'offrir ou à se faire offrir dès la première occasion... Si votre revendeur ne le distribue pas, soulignons qu'il est souvent disponible sur le site eBay d'Allemagne (<http://www.ebay.de/>).

Texte et photos: Eric Bauthier



Le wagon nettoyeur Dapol en H0/00



DU WAGON NETTOYEUR TOMIX EXISTANT À L'ÉCHELLE N, IL EXISTE ÉGALEMENT UNE VARIANTE PLUS GRANDE, À L'ÉCHELLE H0/00. CE WAGON EST COMMERCIALISÉ PAR LA FIRME BRITANNIQUE DAPOL, QUI EST DISTRIBUÉE EN BELGIQUE PAR ROCKY RAIL.

Ce wagon nettoyeur aussi est joliment emballé dans une solide boîte et accompagné d'un mode d'emploi clair, suffisamment illustré. Hélas : ce mode d'emploi n'est rédigé qu'en allemand et en anglais, mais comme il reprend un grand nombre de dessins, il est quand même assez facile d'imaginer les possibilités de ce petit wagon. Chaque modèle est livré avec trois disques de polissage et trois petits essuies supplémentaires ; ces

disques sont pourvus en usine d'un raccord spécial pour être monté sur le wagon. Un set d'extension est en vente au prix de 15 euros, le wagon proprement dit coûtant 80 euros.

Le fonctionnement de ce wagon nettoyeur Dapol est comparable à celui de la variante à l'échelle N. Ce wagon peut exécuter trois tâches importantes : aspirer, polir et nettoyer.

Contrairement à la variante en N, ce wagon Dapol est équipé d'une prise DCC. Grâce à un simple décodeur de fonctions ESU par exemple, le moteur peut être enclenché ou déclenché, tandis que la vitesse peut aussi être réglée linéairement. Dapol conseille de ne pas faire tourner ce moteur à sa vitesse maximale, et on entend d'ailleurs très bien quand il tourne au-dessus de ses tours...

Ce Dapol dispose également d'un orifice de remplissage, par lequel le produit de nettoyage doit être introduit, ce dernier passant alors goutte par goutte sur la petite éponge. Il n'est pas possible de régler la vitesse d'écoulement de ce produit, mais cet écoulement se réalise correctement : l'éponge n'est pas trempée, même pas si vous utilisez longtemps l'engin. Nous avons utilisé le produit de nettoyage Dapol, qui donne entière satisfaction.

Ce wagon nettoyeur Dapol fonctionne remarquablement : il roule très bien derrière une locomotive, même sur des itinéraires sinueux et sur des courbes serrées. Bref : le wagon nettoyeur Dapol est un 'plus' par rapport aux autres wagons du même type, grâce à sa fonction 'aspirateur'.



Texte et photos : Erwin Janssens
Adaptation : GVM





Des devantures d'antan...

A PRÈS AVOIR ABORDÉ IL Y A QUELQUES TEMPS UNE TECHNIQUE POUR RÉALISER DES FAÇADES DÉCRÉPIES, NOUS AVONS VOLONTAIREMENT SURVOLÉ LE SUJET DE L'ÉLABORATION DES DEVANTURES ANCIENNES EN BOIS. ENCORE UNE FOIS, LA MÉTHODE DE CONSTRUCTION DÉVELOPPÉE ICI SE VEUT GÉNÉRIQUE, CECI POUR L'UTILISER À VOLONTÉ ET AINSI CRÉER VOS PROPRES ÉQUIPEMENTS AVEC LEURS SPÉCIFICITÉS PROPRES. COMME À L'HABITUDE, LE SÉQUENÇAGE SERA ILLUSTRÉ D'AUTRES EXEMPLES DE RÉALISATIONS, NOTAMMENT DE DEVANTURES AUX VOIETS CLOS.



Le séquençage relatera plus particulièrement le cheminement pris pour créer une devanture de café 'standard', celle-ci devant venir se loger dans une ouverture pratiquée dans une façade de construction personnelle.

Bien entendu, cette technique n'est destinée qu'à évoquer certains équipements ou les suggérer en partie. Le but est ici de créer des éléments plus personnels qui pourront tout à fait venir en compléments des références industrielles ou artisanales, ou simplement vous donner envie de fabriquer 'vous-même'... Mais place à l'image.

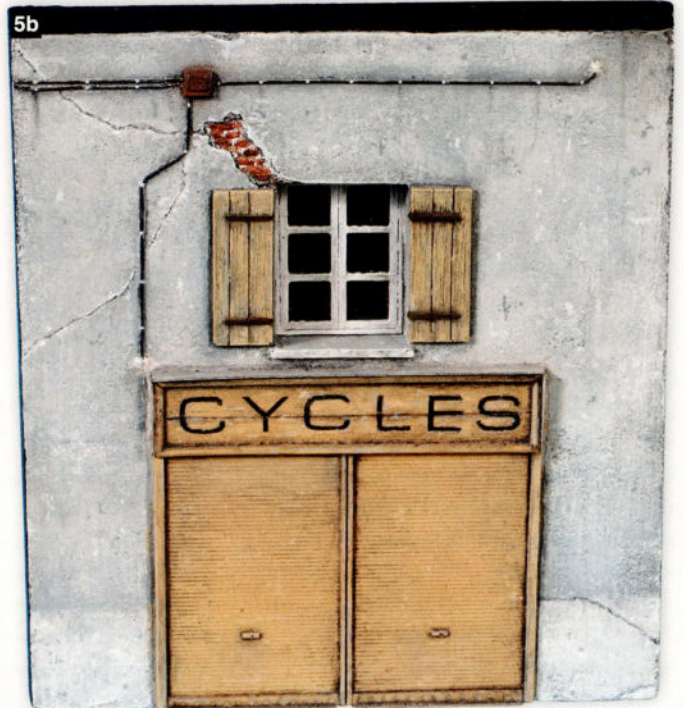
02/03/04: Afin d'appréhender le sujet en modélisme, une bonne observation de la réalité s'impose au préalable. Faisant encore partie du paysage urbain, certaines vieilles devantures aux volets clos pourront nous servir

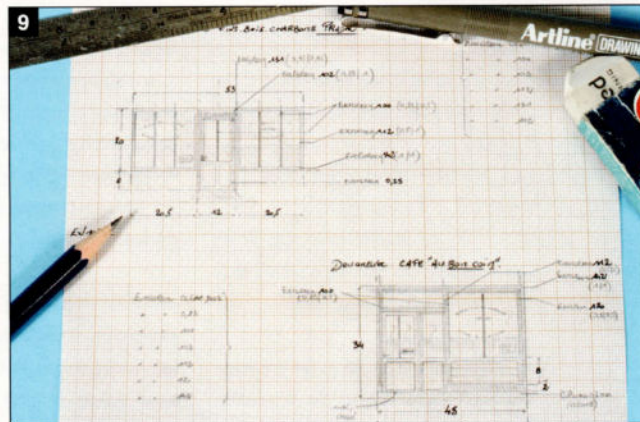
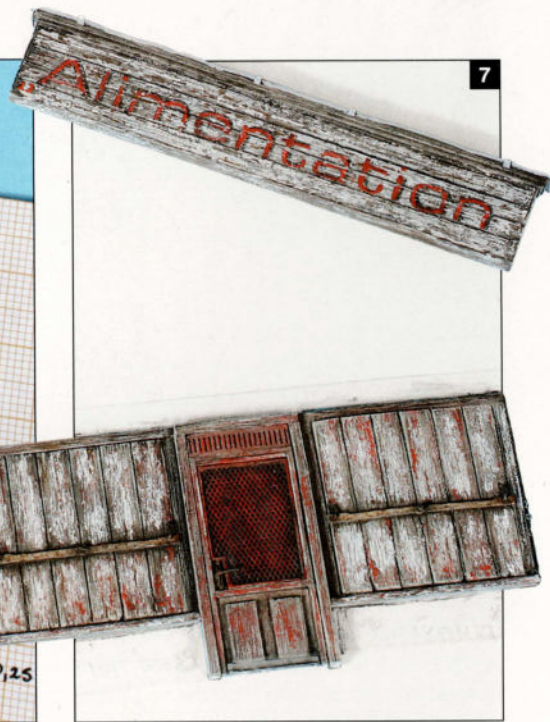
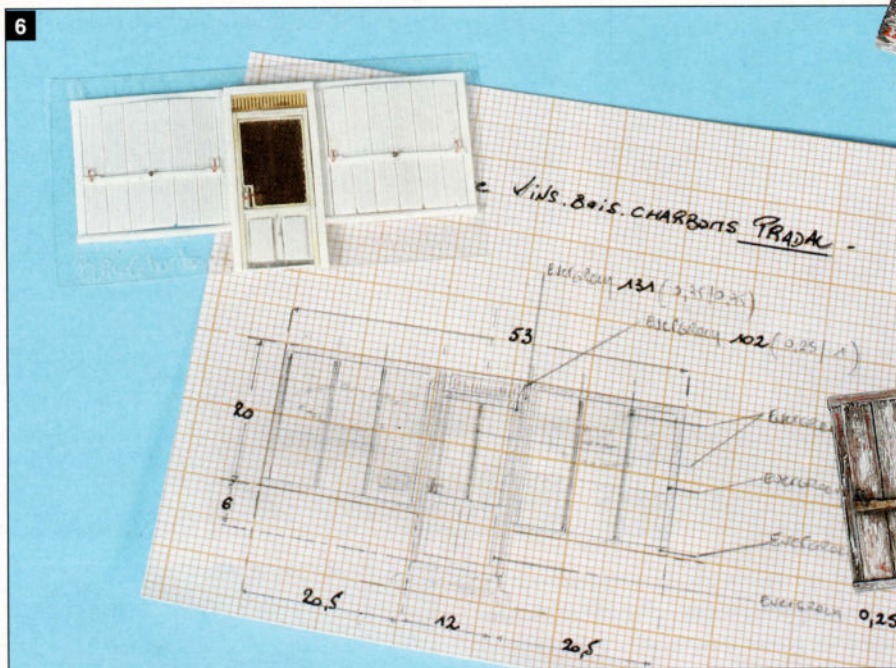
d'exemples pour d'éventuelles transpositions ou nous inspirer pour des réalisations plus personnelles. Même si certaines d'entre-elles ont de nos jours un aspect fortement dégradé, il n'en demeure pas moins que bon nombre de détails observés nous seront fort utiles lors de la construction en miniature. Bien entendu, les quelques photos 'maison' prises au fil de nos découvertes pourront être complétées par des recherches sur le web (flickr, road movie, etc.) où l'on pourra là aussi trouver de véritables perles.

05A/05B: Parmi les quelques références commerciales actuellement disponibles, on notera les productions Zebdec de boutiques fermées avec volets et bandeaux en résine. Leur coût peu excessif peut permettre – pour ceux qui le souhaitent – de récupérer les devantures pour d'éventuels kitbashings.



06/07: Je me suis lancé il y a quelques temps dans la simulation de différentes échoppes aux volets fermés, celles-ci présentant une allure patinée par le temps. Cela a été le cas notamment avec cet ancien magasin d'alimentation ('générale'), d'abord dessiné avec le plus





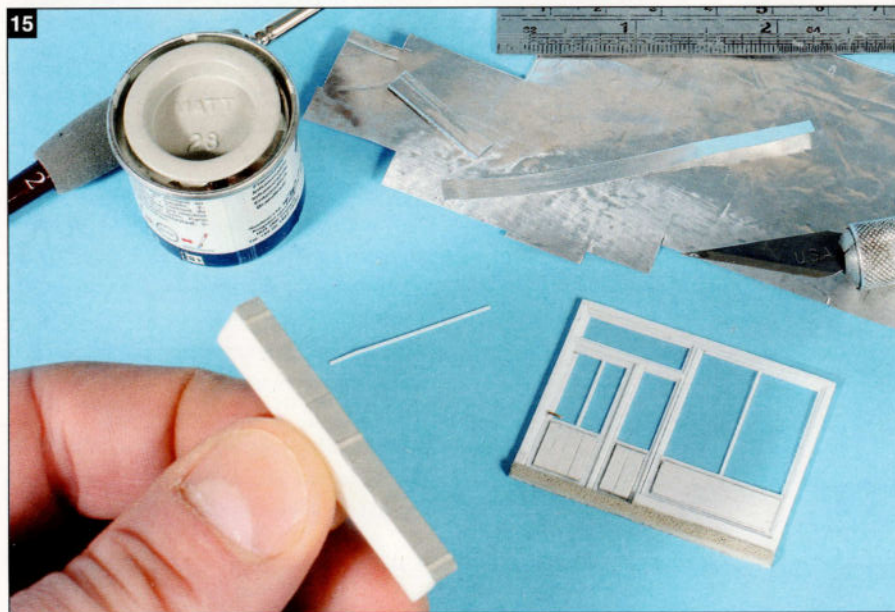
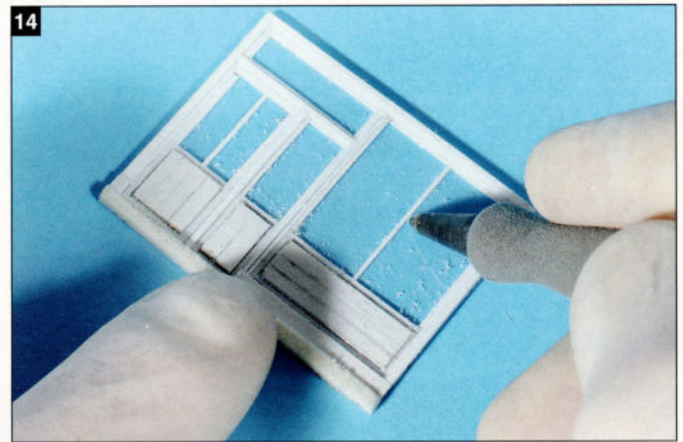
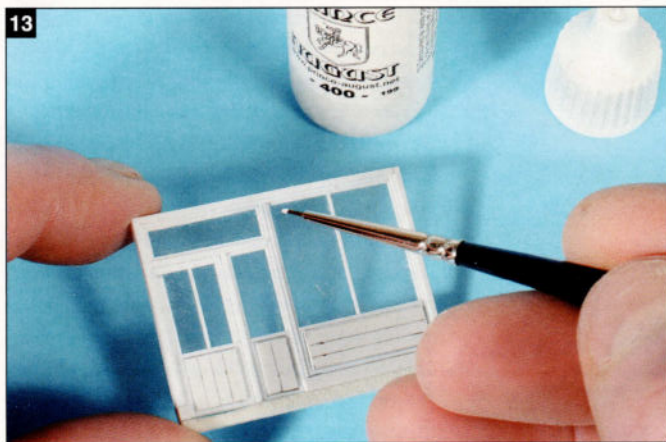
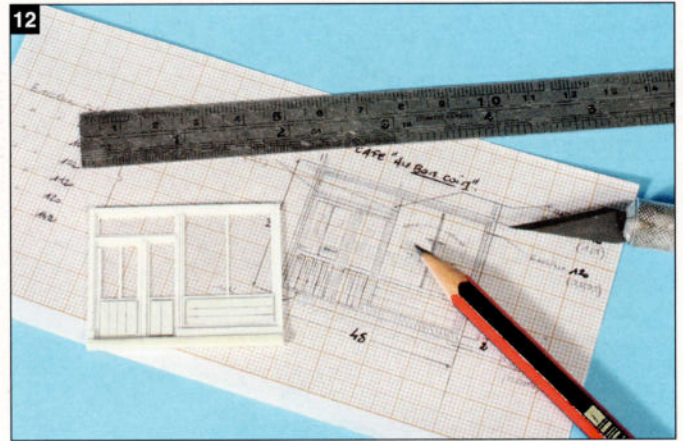
de précisions possibles sur papier millimétré, puis confectionné à l'aide de carte plastique, grillage Scale Link, ... Une fois terminée, elle a été ensuite travaillée avec un double effet de peinture écaillée blanche, puis rouge (essai de technique du 'peeling' à l'essence minérale), puis micro-peinture, brossages de pigments, etc....

08: ...le but étant d'obtenir un résultat le plus convaincant possible pour des prises de vues

en plan serré, un peu comme si je photographiais une 'vraie'.

09/10: Afin de reproduire la devanture de café 'ouvert', je démarre en dessinant là encore très précisément sur papier millimétré la devanture qui va venir s'encaster dans la baie pratiquée à cet effet dans la façade. Je débute le travail en rapportant précisément au crayon HB les bâtis, petits bois, jets d'eau, etc. simulés ultérieurement à l'aide de bandelettes en styrene.

Après avoir plaqué une feuille d'Altuglass de 12/10e contre la feuille de papier millimétré (celle-ci étant maintenue par des bouts d'adhésif), j'opère tout d'abord à la mise en place des sections de bandelettes carrée composant le bâti de la devanture. Ici, j'emploie respectivement les références 142 et 120 Evergreen (1mm/1mm et 0,5mm/0,5mm), mises en place par empilement à la colle cyanoacrylate. Celle-ci sera étalée précautionneusement à l'aide d'une vieille lame de scalpel usagée sur la face à



produit à l'aide de mousse de carton plume de 3mm, piquetée à la brosse à bougie métallique.

13/14: Tous les éléments mis en place, l'Altuglass est coupé au ras du bâti, puis je poursuis par un petit travail de masquage des joints en employant dans ce cas du mastic plastique à l'eau Prince August P400, très facile d'application au pinceau fin. En cours de séchage, la matière appliquée est lissée avec le même pinceau humidifié à l'eau, ceci évitant les travaux de ponçage délicats sur ce type de montage. Le mastic complètement sec, je passe à la gravure des veines du bois, ceci à l'aide d'une pointe à tracer fine, en évitant de déraper sur l'Altuglass...

15: Les phases d'élaboration proprement dites s'achèvent par la construction du bandeau. Plutôt que de le créer de toutes pièces, je me suis servi d'un bandeau de commerce en résine tiré d'une référence Zebdec (Zébulon VPC), sur lequel j'ai ajouté un feuillard en zinc en deux parties, reproduit à l'aide de sections de feuille d'alu récupéré sur une barquette alimentaire. Une fois mis en place, celui-ci est équipé comme en réalité de pattes de maintien réalisées avec de petites sections de carte plastique de 12/10e, recourbées sous le zinc en face avant. J'en profite alors pour rajouter la poignée de porte, le soubassement recevant une couche d'apprêt Humbrol 28.

mettre en place contre le plastique transparent pour éviter tout débord ou irisation, comme nous l'avons vu pour la réalisation de fenêtres 'maison'. Le cadre/bâti est finalement complété par des sections d'Evergreen 112 (0,5mm/1mm) pour parfaire l'aspect mouluré de l'ensemble.

11/12: Je poursuis par la simulation des 'petits bois' à l'aide de bandelettes plus fines, moins épaisses, notamment pour équiper la porte et la vitrine. Pour cette petite échelle, je me sers

pour l'occasion de bandelettes Evergreen 100 (0,25mm/0,5mm) et 102 (0,25mm/1mm) pour simuler ces détails, en prenant toujours scrupuleusement comme guide le dessin effectué au préalable. Immédiatement après, la partie pleine en soubassement est rapportée à l'aide de tronçons de carte plastique de 25/10e d'épaisseur, sur lesquels sont mises en place des sections de carte plastique de 0,5 mm représentant les formes en relief. Le soubassement/la bordure en grès est en tout dernier lieu re-



16/17: Afin de mettre en peinture l'élément ainsi construit de toutes pièces, j'ai fait appel à des techniques très simples. Je commence par passer sur l'ensemble une peinture de fond (ici, un vert Humbrol 88). Les parties larges sont traitées à l'aide d'une petite brosse plate fine n°2, tandis que les petits bois sont peints à l'aide d'un pinceau fin à repique n°0. J'applique ici la peinture en une fine couche diluée à l'essence minérale, pour éviter d'empâter les veines gravées. Après séchage complet, l'ensemble de la devanture est badigeonné d'un jus de noir mat acrylique qui en séchant, va faire ressortir la texture des boiseries. Puis, le bandeau subira le même traitement...



18: ...puis je passe à la simulation des lettrages sur le bandeau. Deux solutions sont envisageables: les transferts à sec ou la peinture 'artistique' directement sur la pièce. Dans ce cas précis, j'ai opté pour la seconde solution (la plus délicate) en prenant comme exemple une typographie réelle. Après avoir écrit les lettrages au crayon noir, ceux-ci sont peints directement à la peinture blanche mat acrylique Prince August 951, ceci avec un pinceau fin à repique aux poils courts...

19/20: Ensuite, je reprends les grandes surfaces planes et arêtes à l'aide de peintures acryliques vertes, mais plus claires que la teinte de base.





23 Ici, j'emploie un mélange de 'vert moyen' 891 et 'vert' 969 Prince August, appliqué en faisant un classique brossage à sec à la brosse plate jusqu'à obtenir un effet de peinture légèrement passée par le temps. Le brossage à sec terminé, je complète cet effet en le travaillant directement avec des pigments tamponnés à sec. Dans un premier temps, les joints et creux sont marqués à l'aide de poudres noir et gris foncé, puis j'ajoute de nouveaux contrastes à la teinte de fond par des tamponnements/ brossages de pigments vert clair et ombre naturelle.

21: Facultativement, un travail de micro-peinture plus ou moins prononcé viendra compléter la patine déjà effectuée pour souligner la peinture écaillée par endroits, ceci dépendant bien sûr de l'état dans lequel on souhaite présenter l'ensemble. Ici, je me suis concentré sur les joints de planches et parties basses de devanture. Je fais encore appel à des tonalités de vert acryliques éclaircies fortement avec de l'ivoire 913, déposées en d'infimes touches au pinceau fin...

22: La devanture revêt son aspect quasi-définitif. D'autres éléments supplémentaires vont cependant être ajoutés. Il s'agit notamment de plaques émaillées typiques, ainsi que d'une plaque de numéro de porte extraite d'une référence ABE, ces détails étant soigneusement mis en place à l'aide de brucelles fines...

23: Une fois fait, la devanture et le bandeau sont mis en place, encastrés dans les ouvertures prévues, les joints entre les différentes parties étant masqués à l'aide d'enduit de rebouchage à l'eau. Ici, je n'ai pas jointé la devanture avec la façade, celle-ci devant rester amovible en attente d'un aménagement intérieur de café... mais ceci est une autre histoire!

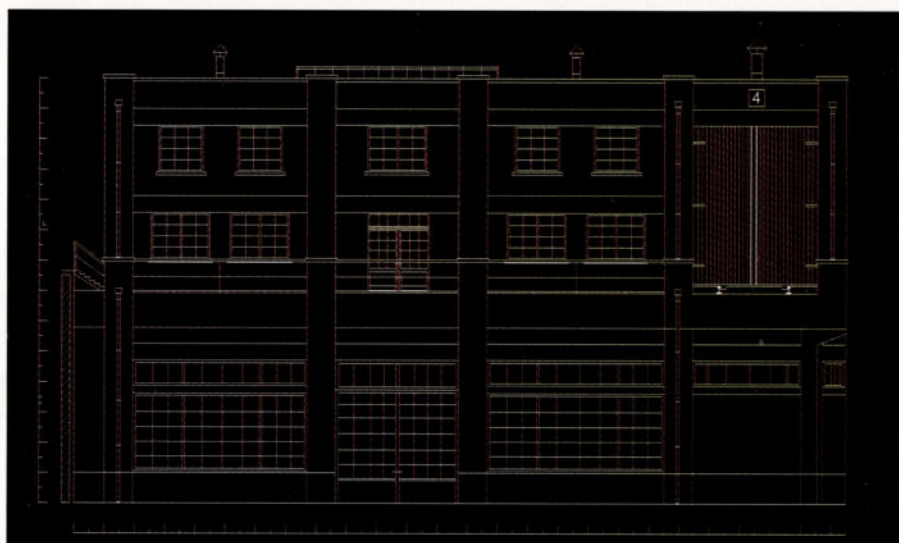
Texte et photos :
Emmanuel Nouaillier





**Depôt Val-Rikard Anno 1950.
Echelle : H0**

Nous n'avons pas chômé pendant les vacances: même pendant celles-ci, j'avais mon carnet de croquis avec moi, pour concrétiser certains aspects. Le dépôt – qui abritera aussi un magasin, un atelier et un dortoir – se devait d'être imaginé concrètement. L'idée y était, mais il manquait juste l'aspect final. Revenu à la maison, j'ai alors dessiné un plan plus précis pour contrôler les proportions et pour voir si tout était satisfaisant. Le bâtiment à réaliser le sera bien évidemment en fabrication 'maison'. Les



briques et le béton forment les matériaux de construction principaux. De concert avec la plaque tournante, ce bâtiment forme la partie la plus importante de ce mini-réseau. Mais il faudra encore se retrousser les

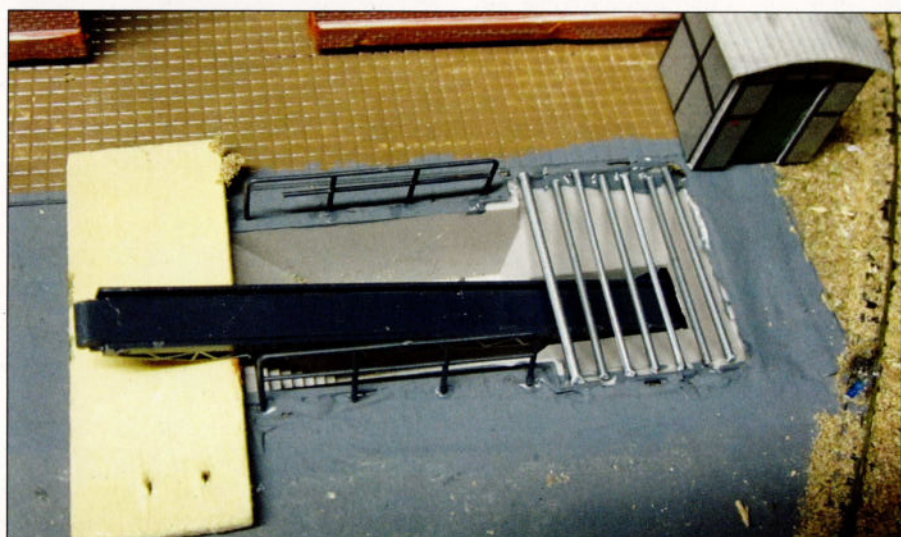
manches. Des petits travaux d'assemblage ont déjà été réalisés, ainsi que d'éléments de construction identiques, en béton ou en briques.

Rik Martens

La récolte de la canne à sucre en Australie, en H0e

Après les USA, j'ai décidé de m'attaquer à un autre continent, encore plus lointain: l'Australie. Pourquoi et comment l'Australie? A mes 30 ans, j'ai décidé de faire seul le voyage de ma vie, pendant un mois. J'ai vécu dans une auberge de jeunesse pendant une semaine, pour établir mon parcours. La partie la plus touristique se trouve dans l'est de l'Australie: j'ai pris le bus et suis monté dans le pays, en m'arrêtant dans les zones touristiques. Ensuite, lorsque j'ai pris le bus entre Brisbane et Cairns, j'ai aperçu une multitude de voies étroites qui traversaient les routes. Après renseignements, j'ai appris que ces voies servaient à la récolte de la canne à sucre. Hélas, au mois de décembre, la récolte n'a pas encore commencé. Qu'à cela ne tienne: je trouvais très intéressant de faire partager ma passion du train sur un magnifique pays, que l'on connaît si peu.

Le réseau: il s'agit de l'Australie et de la récolte de la canne à sucre, dont le ramassage se fait par train. La récolte se fait au moyen de longs convois sur des voies étroites qui appartiennent aux raffineries et qui s'étendent à travers les champs du Queensland. Le Queensland se trouve dans le nord-est de l'Australie, une région tropicale où pousse facilement la canne à sucre. La capitale est Brisbane, mais on connaît mieux cette région pour sa barrière de corail. Après avoir opté pour l'échelle H0e, il fallait définir ce que j'al-



lais représenter, sur une surface d'un m². Au départ, j'aurais voulu y voir un convoi rempli de canne allant à la raffinerie et un autre, allant au dépôt. Vu l'encombrement des divers bâtiments, je me suis contenté de poser qu'une seule voie. Vient ensuite l'emplacement et la définition des bâtiments. Je me suis résolu à faire un petit dépôt de locos et un bâtiment pour la transformation de la canne en sucre, adossé à un petit bâtiment pour le générateur de vapeur.

Je voulais aussi qu'il y ait certaines voies dans les champs de canne, pour la récolte. Après beaucoup d'hésitation et de réflexion, j'ai décidé de mettre au bord le hangar avec à sa droite, la voie principale à l'opposé du hangar, mais à l'intérieur des voies, la raffinerie avec sa voie de charge-



ment. De l'autre côté du hangar, une voie va dans les champs et une voie sert pour les wagons chargés.

Desmoutier Christian



Une vue de détail du coupleur d'attelage automatique.

La série 19

Concernant la commande des 120 locomotives électriques neuves passée à Siemens, il a été prévu que 96 d'entre-elles formeraient la série 18 à la SNCB (1801 à 1896) et les 24 autres la série 19 (1901 à 1924), ces dernières étant équipées d'un coupleur d'attelage automatique.

Les deux premières locos de la série 19 ont été construites et transférées dès leur sortie d'usine (le 14 août dernier) au centre d'essais de Wildenrath (près de Cologne), où notre collaborateur Maarten Schoubben a pu les photographier.

La série 18

Depuis peu, deux locomotives de la nouvelle série 18 SNCB remorquent des trains de voyageurs réguliers sur la relation IC Ostende – Eupen, composés de voitures I 11. Les trains concernés sont les suivants:

ICA 529 Eupen 05.29 – Ostende 09.18
ICA 532 Eupen 09.12 – Ostende 12.18
ICA 536 Eupen 13.12 – Ostende 16.18
ICA 539 Eupen 16.09 – Ostende 19.18

ICA 509 Ostende 09.42 – Eupen 12.47
ICA 512 Ostende 12.42 – Eupen 15.48
ICA 516 Ostende 16.42 – Eupen 19.47
ICA 519 Ostende 19.42 – Welkenraedt 22.39

Réouverture de la ligne 20

Après une léthargie de plus de 20 ans et un investissement de plusieurs millions d'euros, la section frontière de la ligne 20 entre Maastricht et Lanaken a récemment été rouverte au trafic voyageurs. A Lanaken (Smeermaas), cette ligne se raccorde désormais au terminal Albert, exploité par Railport Lanaken. Le 22 juin dernier, venue à Lanaken de la 6609 de Captrain, en tête d'un train de travaux de 'Rail Logistics'. Photo: Maarten Schoubben



La 1901 dans une remise du centre de Wildenrath.



La 1803 entre en gare d'Ostende, en tête d'une rame de voitures I 11.
Photo: Max Delie



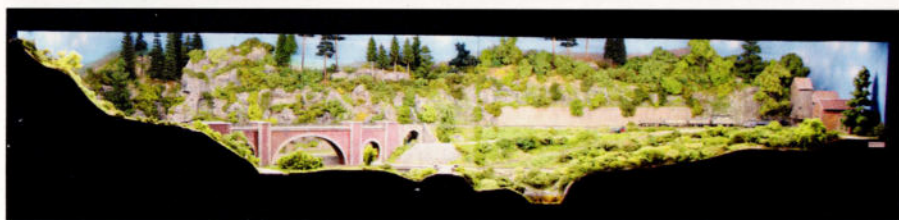
Le réseau TMM/MSM à Genk

L'IDÉE EN A GERMÉ FIN 2007 SUR LES FORUMS DE NOS REVUES: CE FUT SOUS L'IMPULSION DE NOTRE COLLABORATEUR ET ADMINISTRATEUR DU FORUM TONY CABUS QUE LE PROJET A ÉTÉ CONÇU PAR QUELQUES PERSONNES DE CONSTRUIRE ENSEMBLE UN RÉSEAU D'UNE FAÇON SIMPLE ET LUDIQUE. VU LES DISTANCES, LES MODULES SE DEVAIENT D'ÊTRE FORTEMENT STANDARDISÉES, DE FAÇON À CE QUE CHACUN PUISSE TRAVAILLER DE SON CÔTÉ. EN OUTRE, CE PROJET A ÉTÉ CONÇU POUR TOUT UN CHACUN, JEUNE OU PLUS ÂGÉ, EXPÉRIMENTÉ OU DÉBUTANT. SUITE À CELA, LE CONCEPT SE DEVAIT D'ÊTRE SIMPLE ET PERMETTRE BEAUCOUP DE LIBERTÉS. NOUS AVONS PU NOUS RENDRE COMPTE QUE CELA MARCHAIT UN AN PLUS TARD LORS DE L'EXPO À MALINES, LORSQUE LES PREMIERS MODULES FURENT POUR LA PREMIÈRE FOIS EXPOSÉS AU PUBLIC. OR, LES PARTICIPANTS NE S'ÉTAIENT ENCORE JAMAIS RÉUNIS AUPARAVANT, LA PLUPART NE SE CONNAISSANT MÊME PAS! ET POURTANT, TOUT FONCTIONNAIT PARFAITEMENT, APRÈS LA RÉOLUTION DE QUELQUES PETITS PROBLÈMES SUR PLACE. EN 2010, LE NOMBRE DE MODULES DOUBLA, LE RÉSEAU ÉTANT L'OBJET DE NOMBREUX REGARDS ADMIRATIFS...

Maintenant, le moment est venu d'élargir les horizons et il a été décidé d'exposer à l'avenir sous la bannière du réseau 'Modelspoor magazine/Train Miniature Magazine' ou en abrégé réseau TMM/MSM. Par ceci, nous voulons clairement faire savoir que cette initiative est également ouverte aux non-membres du forum. Il s'agit donc d'un projet pour tous les lecteurs et membres de rédaction de notre revue, un réseau qui pourra représenter notre revue lors de chaque exposition. Raison pour laquelle nous allons nous exposer pour la première fois à une 'autre' expo, à savoir celle de Genk. Sur le stand de Modelspoor magazine/Spoorweg Journaal, une partie de ce réseau sera visible et tous les membres enthousiastes seront prêts à vous prodiguer tout renseignement demandé. Peut-être parviendront-ils même à vous convaincre de participer à la prochaine exposition?

Vous trouverez sur notre site web une documentation explicite concernant les normes et les aspects techniques. Enfin, ce petit article passe en revue ses principaux aspects.

Le concept de modules FDEM a été décrit en détails dans le TMM n° 64. Nos normes



étant fortement basées sur ces dernières, un excellent fil d'Ariane consistera donc à relire les normes expliquées dans cet article. La plupart des normes de modules sont contraignantes, voire même trop, pour nombreux d'entre-nous. Sur le réseau du forum, les interfaces doivent correspondre, mais tout le reste est libre! C'est ce qui rend d'ailleurs ce projet si plaisant: à l'intérieur de son propre 'bac', chacun peut faire ce qu'il lui plaît...

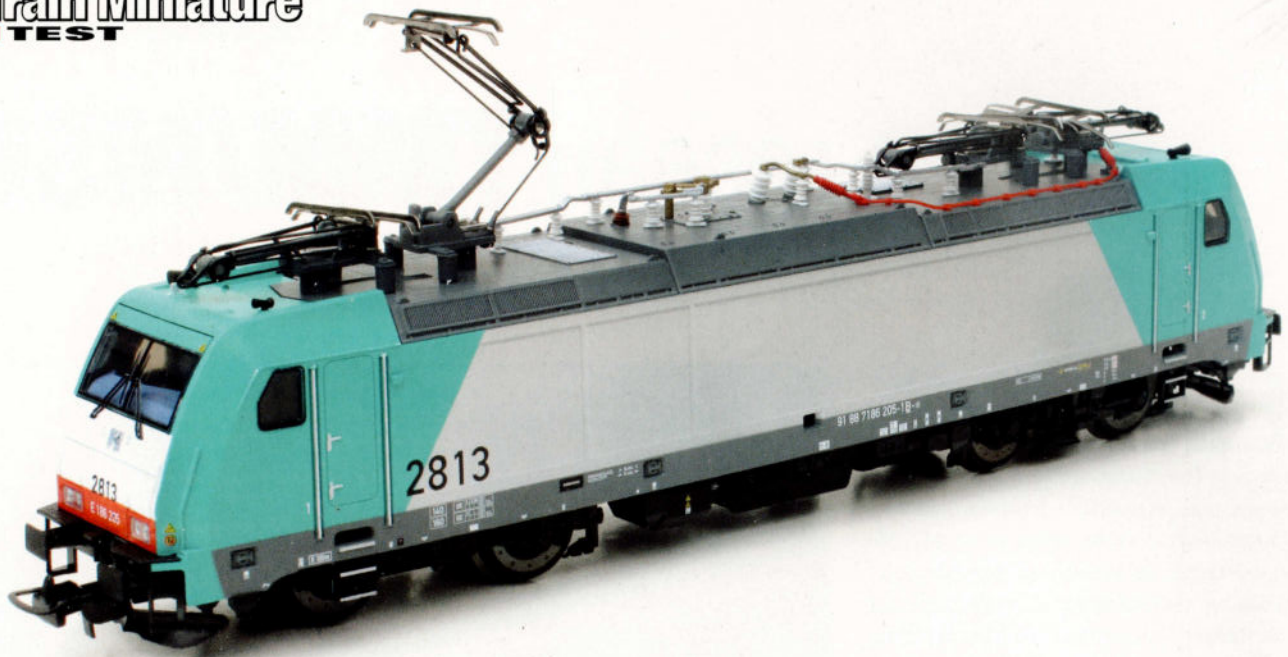
Les surfaces de raccord, la hauteur et les frises doivent être respectées, mais pour le reste, tout est libre de choix concernant le sujet, le décor, l'époque, la saison, etc. C'est ainsi que la longueur du module est entièrement libre. Sur la face droite de chaque module, un espace de 20 cm est prévu pour le raccordement du courant de traction et des voies, limité par une planchette qui doit être maintenue en place au moyen d'aimants. Les participants sont libres d'éventuellement construire plusieurs modules pour obtenir un ensemble. Dans ce cas, un seul boîtier de raccordement à l'extrême droite doit encore être prévu.

En principe, le tracé des voies par module est constitué d'une seule voie passante à l'avant et d'une autre qui lui est parallèle mais derrière l'arrière-plan, à savoir une voie de retour. On obtient ainsi un grand ovale. Il n'est pas interdit pour autant de prévoir une bifurcation ou des voies supplémentaires. Toutes les voies sont raccordées électriquement. Le mode d'alimentation est le digital; bref: la simplicité avant tout.

Un élément primordial pour ce projet est que les modélistes de quelque niveau éprouvent le plus possible de plaisir lors de l'exercice de notre hobby. Un autre élément est de permettre à un nombre le plus élevé possible d'amateurs potentiels d'exposer leur création. Le but est aussi de créer des liens d'amitié, d'échanger les expériences et pourquoi pas, de discuter à bâtons rompus... Passez sans faute nous voir à Genk et qui sait, rejoignez-nous en 2012?

Texte: Luc Doods
Photos: Patrick Tassignon
& Luc Doods





La série 28 SNCB de PIKO

AVEC CE MODÈLE POUR BUDGETS SERRÉS DE LA SÉRIE 28 SNCB EN H0, PIKO VA SANS DOUTE FAIRE PLAISIR À DE NOMBREUX MODÉLISTES D'INSPIRATION BELGE. CETTE FIRME A CHOISI DE REPRODUIRE LA LOCOMOTIVE 2813 DANS SA GAMME 'EXPERT' POUR BUDGETS LIMITÉS, TANT EN VERSION COURANT CONTINU QU'ALTERNATIF: NOUS AVONS TESTÉ CETTE DERNIÈRE.

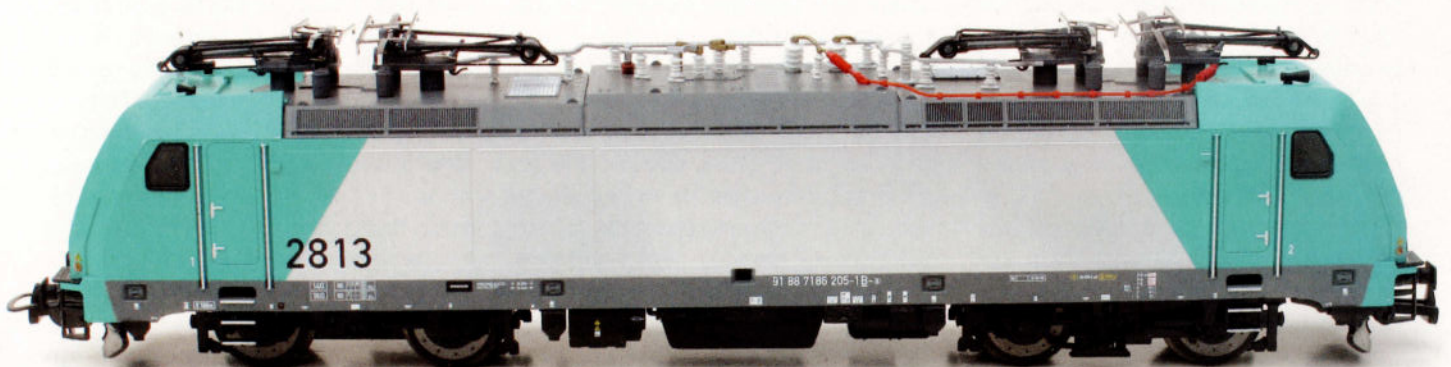
La série 28 SNCB est une locomotive du type 'Traxx F 140 MS' de fabrication Bombardier. Ce type de locos est visible dans de nombreux pays, raison sans doute de l'existence de ce modèle belge... Les Traxx belges ont été prises en location pour une durée de dix ans à la firme Angel Trains et portent ainsi la livrée typique de cette firme de leasing. Ces locomotives en sont donc à leur 3ème année de service à la SNCB et sont omniprésentes en tête des trains de marchandises, où elles assurent surtout le trafic d'interpénétration avec l'étranger. La série 28 assure également la remorque de tous les trains de la relation

IC Bruxelles - Amsterdam (les fameux trains 'Benelux'). Sur un réseau contemporain (d'époque VI), ce modèle est donc d'une utilisation universelle. Si vous voulez en savoir plus sur ces Traxx, nous vous conseillons de lire les articles parus à leur sujet dans les numéros 156 et 163 du 'Journal du Chemin de Fer'.

La série 28 de Piko n'est toutefois pas la première Traxx reproduite en modèle réduit: fin 2009, ACME/LS Models avait déjà sorti un modèle en H0 de cette série. Dans ce test, nous ne pourrions donc pas faire autre chose

que de comparer à plusieurs reprises ces deux modèles.

La première impression de la 2813 de Piko est déjà très positive: ce modèle représente bien le look de l'engin. D'après les mesures prises, il est parfaitement à l'échelle, tout comme celui d'ACME/LS Models. Les formes de la Traxx Piko sont très bonnes, les détails étant bien reproduits. Contrairement à la 28 d'ACME/LS Models qui compte toute une série de petites pièces et de mains courantes livrées séparément, ces dernières sont moulées sur le modèle Piko. Les grilles servant de marchepieds au-dessus des tampons sont également moulées. Les vitres sont bien en plan avec la caisse, les pare-brises sont légèrement teints en bleu et pourvus de fins essuie-glaces. L'intérieur est sommairement aménagé et de teinte gris/bleu.



Vue latérale de la 2813 de Piko.



- Rapport qualité/prix inégalé
- Excellentes qualités de roulement
- Peinture très nette et inscriptions fines
- Caisse facile à démonter
- Modèle facile à numériser



- Disposition des matricules sur les faces d'about
- Teinte grise trop argentée
- Pantographes non conformes

Version analogique pour courant continu: réf. 59950

Version digitale pour courant alternatif: réf. 59850

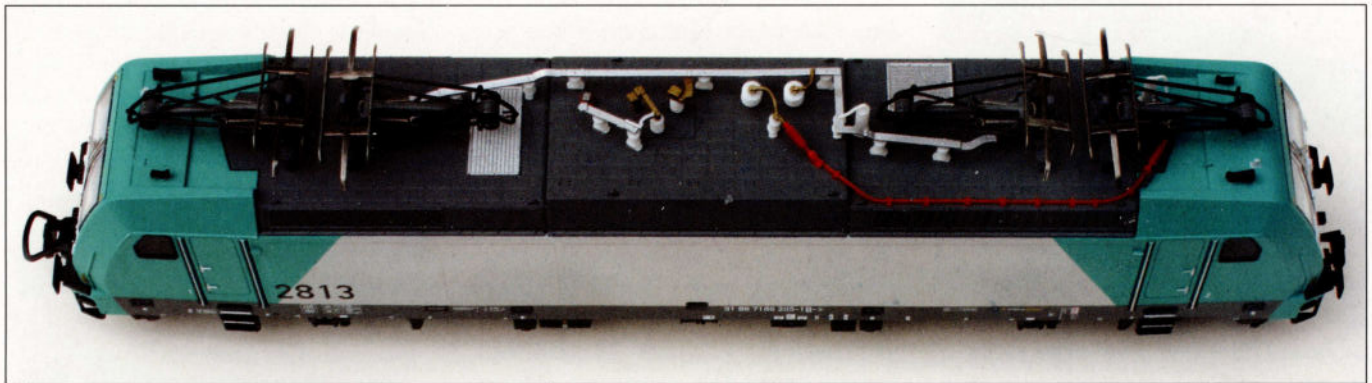


La 28013 à Anvers-Est, le 30 mars 2010. Photo : Bert Ossevoort.

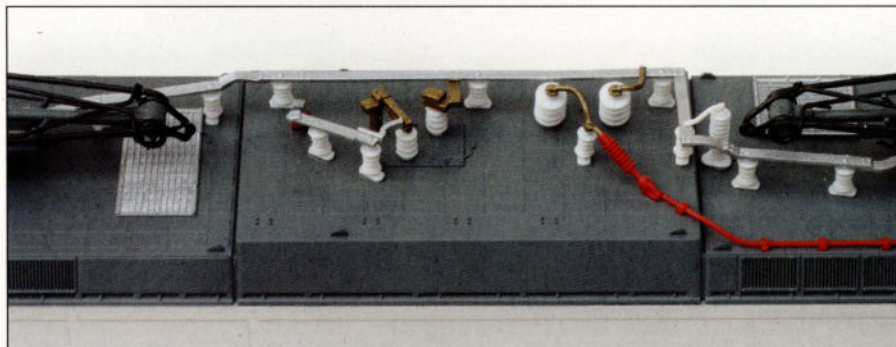
en Belgique, et est pourvue de quatre pantographes. Les deux pantos 'intérieurs' sont destinés à la circulation sous courant continu en Belgique et aux Pays-Bas, tandis que les deux 'extérieurs' servent à la circulation sous courant alternatif. Pour réduire les coûts, la série 28 de Piko présente quatre pantos identiques, une sorte de modèle 'passe-partout'. Dans ce domaine, ACME/LS Models fait nettement mieux, grâce aux pantos réalistes conçus par LS Models. Ces derniers sont toutefois très fragiles, ce qui n'est pas le cas des pantos Piko, faciles en outre à verrouiller en position baissée. Ils ne sont toutefois pas fonctionnels. Enfin, la disposition de l'appareillage en toiture est correcte sur le modèle Piko.

La peinture du modèle Piko est très bien réalisée, avec une nette séparation entre les différentes teintes. Ce modèle porte la livrée verte, grise et blanche typique de la firme Angel Trains. Le gris utilisé par Piko paraît quelque peu trop argenté: il devrait être un peu plus gris métallisé. Mais ce point n'est certainement pas gênant: avec une légère patine, cet aspect argenté brillant peut facilement être adouci. La tampographie est également complète et lisible à la loupe. Même les plus petits marquages ont été appliqués, de façon très nette. Seul point négatif: sur les faces d'about, le matricule 2813 a été apposé un peu trop

Il n'y a pas de conducteur en cabine. Piko ne fournit aucune pièce séparée à monter, et rien ne risque donc de se détacher de ce modèle... La série 28 est une locomotive quadritension, apte à circuler en Allemagne, aux Pays-Bas et



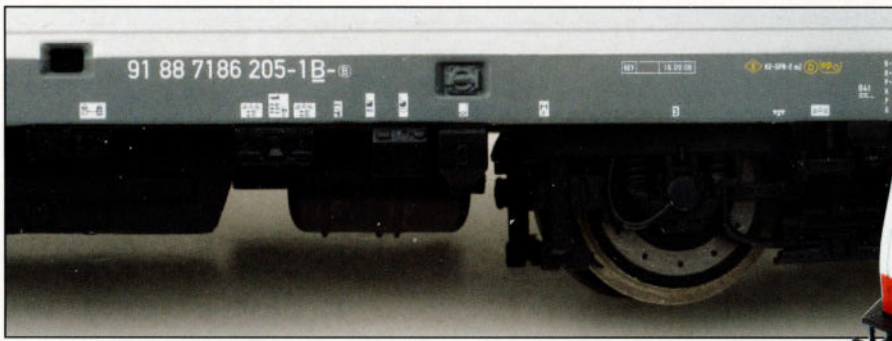
Vue générale de l'aménagement de la toiture, qui – à part les pantos et quelques autres détails – est totalement conforme à la réalité.



Vue de détail de l'aménagement de la toiture.

bas: sur notre exemplaire ayant servi pour ce test, les chiffres touchaient même la bande rouge... Le matricule propre à Angel Trains (E 186 205) est quant à lui imprimé un peu trop vers la droite. Espérons que ces deux points seront rectifiés par Piko lors d'une prochaine édition.

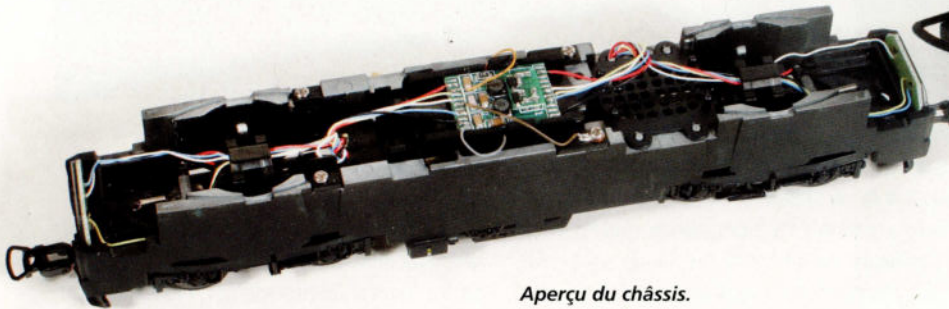
Si les différences du point de vue détaillé sont grandes entre les modèles ACME/LS Models et Piko, celles cachées sous la caisse en plastique le sont beaucoup moins. La caisse du modèle Piko est fixée au moyen d'une vis unique au châssis; une fois cette dernière dévissée, la caisse peut être séparée du châs-



Détail du marquage sur les flancs de la caisse.



La face d'about du modèle.



Aperçu du châssis.

sis, moyennant un peu de manipulation. Ce châssis est réalisé intégralement en métal, le moteur étant disposé centralement et pourvu d'un volant d'inertie, qui transmet l'effort moteur à tous les essieux, via deux arbres à cardan. La prise de courant se réalise sur tous les essieux, chaque bogie présentant une (seule) roue pourvue d'un bandage d'adhérence. Tout compte fait, une technique fiable

et éprouvée, qui garantira des qualités de roulement souples et d'un bon niveau. L'effort de traction est plus que suffisant, ce modèle Piko étant en outre parfaitement capable d'avancer 'au pas d'homme', si nécessaire. Nous avons équipé le modèle analogique d'un simple décodeur Hornby, de façon à pouvoir régler la vitesse maximale et les courbes d'accélération de façon réaliste, car pour la version analogique, la vitesse maximale atteinte sous 12 V est trop élevée. Ce modèle Piko est par ailleurs pourvu d'un mécanisme pour circuler à tampons joints au fonctionnement très souple, avec des boîtiers standardisés pour coupleurs d'attelage. De série, ces attelages sont à boucle.

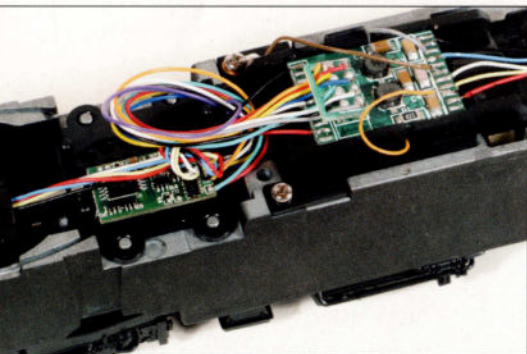
Tout comme pour le modèle ACME/LS Models, on ne trouve pas de grande platine électronique dans le modèle Piko, les fils courant des bogies vers une platine centrale. Ces fils sont rassemblés par 'bottes'. La platine électronique est pourvue d'une prise classique

à huit pôles pour décodeur (selon la norme NEM 652) et un espace suffisant est disponible pour l'installation du décodeur et d'un haut-parleur. La version 'courant alternatif' est quant à elle équipée d'usine d'un décodeur. Les phares sont constitués de petites Leds SMD, les lumières rouges et blanches étant bien séparées. En marche avant, les trois phares blancs sont allumés; ils émettent une lueur légèrement jaunâtre.

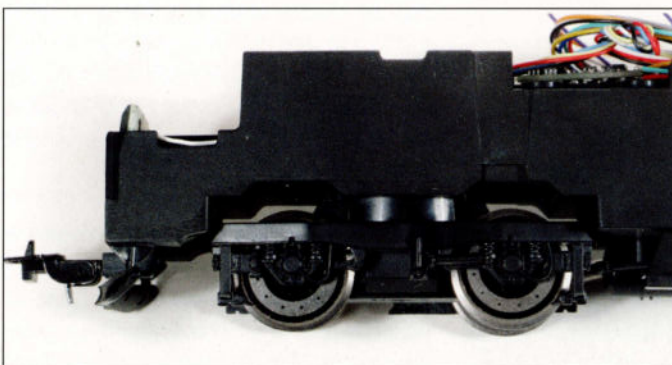
En conclusion

Avec son prix conseillé d'environ 90 euros, ce modèle Piko coûte la moitié d'un modèle ACME/LS Models. Du point de vue qualités de roulement, les deux modèles se valent, les différences se situant essentiellement au niveau du détaillage et des pantographes. Quant à savoir s'il faut payer 90 euros de plus ou non, cela dépendra de l'importance que vous attachez au détaillage. Les collectionneurs de matériel roulant acquerront sans doute le modèle ACME/LS Models, mais pour les modèles qui utiliseront quotidiennement leur loco sur leur réseau, le modèle Piko de la série 28 sera le meilleur choix.

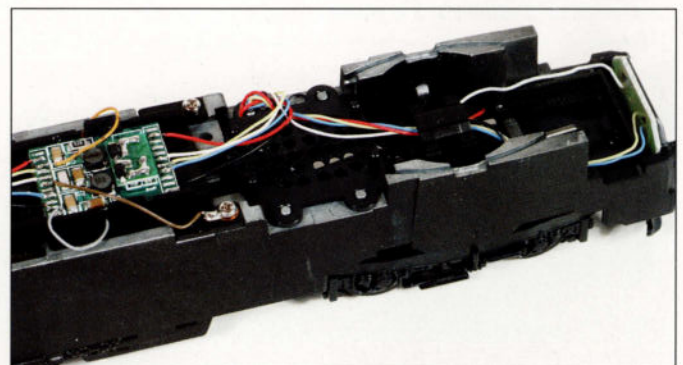
Texte et photos: Guy Van Meroye



Le modèle est pourvu d'un simple décodeur Hornby.



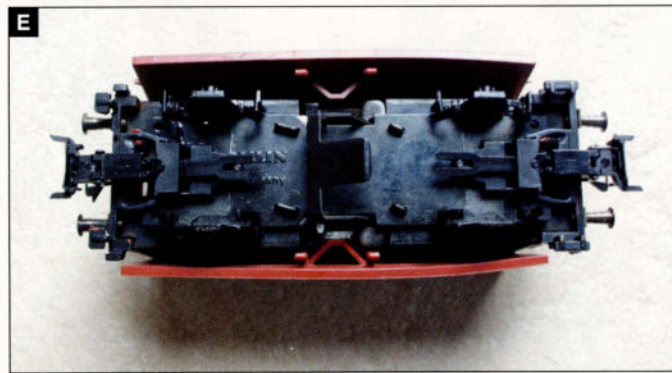
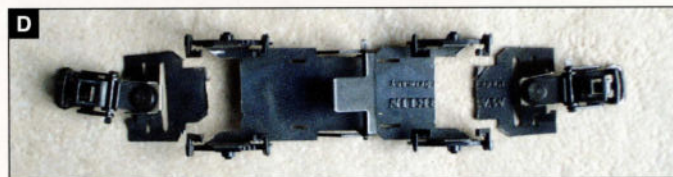
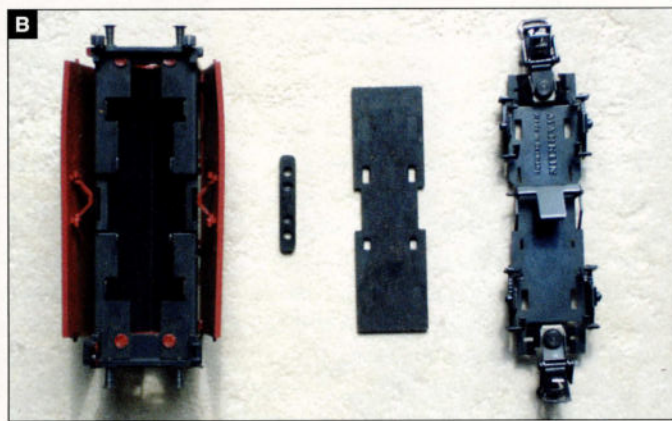
Détail d'un bogie. Les roues à disques sont très bien reproduites.



Détail de la platine électronique, avec l'emplacement pour le décodeur 'sons' et son haut-parleur.

Des anciens wagons Märklin à tampons joints!

COMME BEAUCOUP D'ENTRE-NOUS, NOTRE LECTEUR RIK GORLEER DISPOSE DE TOUTE UNE COLLECTION D'ANCIENS WAGONS DE MARCHANDISES DATANT DE SA JEUNESSE OU ACQUIS EN SECONDE MAIN, LE NOUVEAU MATÉRIEL ABSORBANT UNE PARTIE TROP IMPORTANTE DU BUDGET DISPONIBLE... L'ÉLÉMENT LE PLUS GÉNANT QUI CARACTÉRISE CET ANCIEN MATÉRIEL EST LE FAIT QUE L'ESPACE ENTRE DEUX WAGONS EST SOUVENT IMPORTANT, ALLANT PARFOIS JUSQUE 2 CM. C'EST DIRE SI CELA FAIT DÉSORDRE AVEC LES NOUVEAUX WAGONS ÉQUIPÉS D'ATTELAGES À TAMPONS JOINTS... MAIS EN ÉQUIPANT PRÉCISÉMENT CES ANCIENS WAGONS DE COUPLEURS D'ATTELAGES COURTS, ILS DEVIENNENT À NOUVEAU PARFAITEMENT UTILISABLES SUR UN RÉSEAU MODÈLE CONTEMPORAIN, DE CONCERT AVEC LEURS PETITS FRÈRES PLUS JEUNES...



Pourquoi dès lors ne les utiliserions-nous pas? Vous pouvez également considérer cet article comme étant une réaction à la production de wagons superdétaillés qui coûtent une fortune et dont la myriade de détails qui les ornent n'est quand même pas visible, quand le train circule... Et vous, cela vous prend-il de regarder sous chaque wagon pour examiner si ses conduites de frein sont correctes ou si ses essieux sont pourvus de disques de frein ventilés? Non, n'est-ce pas, pas plus que cela ne se fait pour les véhicules grandeur nature, d'ailleurs... C'est la raison pour laquelle Rik vous explique ici comment upgrader d'anciens wagons Märklin, sur base de deux exemples concrets.

1. Le wagon-trémie du type 1000G-1 de la SNCB

Sous la référence de catalogue 4656, Märklin a produit ce wagon à deux essieux

typiquement belge de 1967 à 1988. Ce wagon unique n'a jusqu'à présent jamais été reproduit par un autre fabricant, et si vous voulez le faire circuler sur votre réseau, il vous faudra donc bien utiliser cet ancien modèle Märklin. Pour sa transformation, nous avons besoin de l'outillage suivant: une pince universelle, un petit tournevis, un Dremel avec disque coupant, un mécanisme d'attelage court 40343, des coupleurs d'attelage courts à votre choix et un petit tube de colle instantanée.

Déposez les deux essieux du wagon, ainsi que le petit ressort.

Redressez les quatre petites pattes torsadées en partie inférieure au moyen de la pince universelle.

Enlevez maintenant dans l'ordre tout ce qui est détaché (le fer-blanc plié pour les roues, la plaque métallique servant de lest, la plaque

A. Deux wagons 'Fbs' pourvus d'attelages d'origine, avant transformation.

B. La partie inférieure du wagon est entièrement démontée.

C et D. Vue en élévation du châssis découpé.

E. Le wagon est remonté et les mécanismes d'attelage court sont collés contre le plancher.

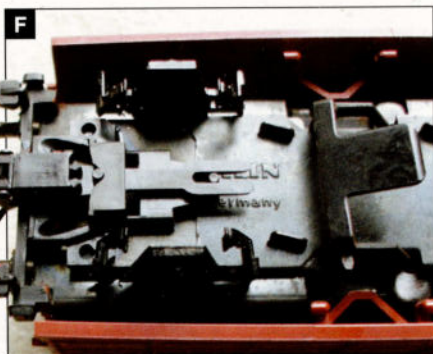
reprenant les commandes sur les faces latérales). Un fin tournevis est l'outil à utiliser.

Equipez votre Dremel d'un disque coupant et découpez les attelages d'origine du fer-blanc plié.

Après cette découpe, toutes les ébarbures sont éliminées.

Nous sommes prêts pour tout remonter. Faites attention au placement de la plaque des commandes sur les faces latérales: il arrive qu'elles soient se mettent de travers et tombent dans le wagon.

Après que tout ait été remonté à l'intérieur



F. Détail du mécanisme d'attelage court, une fois monté.

G. Ce 'Fbs' maintenant à tampons joints: il a l'air bien plus beau qu'auparavant !



des quatre pattes du plancher du wagon, nous pouvons à nouveau replier les petites pattes au moyen de la pince universelle.

Prenez deux mécanismes pour attelages courts et équipez-les du type de coupleur d'attelage de votre choix.

L'un après l'autre, vous déposez un peu de colle instantanée sur sa partie supérieure (c'est-à-dire contre le plancher du wagon) et sur l'extrémité du mécanisme et collez

ce dernier de façon bien centrale, contre la traverse de tête.

Reposez les essieux et... l'affaire est entendue. La situation 'avant' et 'après' le montage de cet attelage court est illustré par les photos A et G. Le gain entre deux wagons est d'un cm, soit 1/10ème de la longueur du wagon! L'attelage court pend directement à la bonne hauteur et le wagon s'accouple sans problèmes avec n'importe quel autre wagon équipé d'un attelage court.

2. Des wagons-citernes sur bogies

Qui n'a pas un wagon-citerne à quatre essieux en H0 de référence 4648 à 4653 et 4747 (Gasolin, Avia, Esso, Shell, Texaco, BP et Elf) ou un wagon-citerne à gaz (comme les 4749 BP-GAS, 4632 Feldschlösschen Bier ou 4628 VTG)? Au cours des années '70 et '80, les wagons Märklin étaient d'une meilleure qualité, mais pourvus d'attelages gros comme des portes de grange...

Nous allons équiper ces wagons d'un mécanisme pour attelages courts Roco, avec boîtiers NEM. Pour les wagons-citernes courts (16,5 cm), nous utiliserons des mécanismes n° 40344, à superficie carrée. Pour les wagons longs de 19,5 cm, nous utiliserons des mécanismes n° 40343 à superficie trapézoïdale.

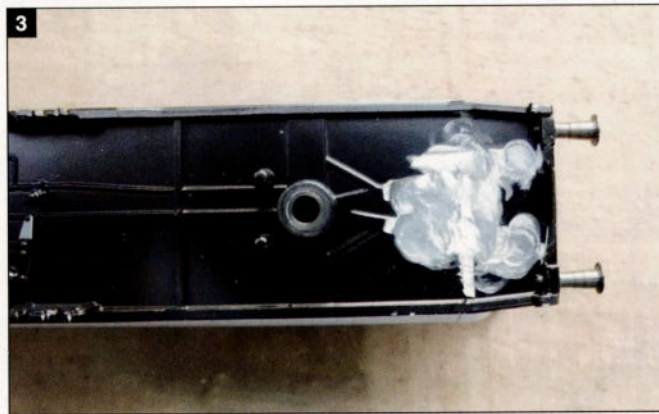
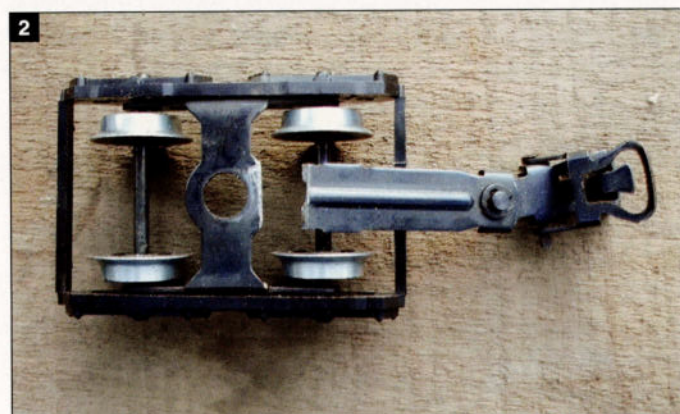
Nous commençons la transformation par la dépose des bogies. Grâce au disque de découpe monté sur le Dremel, vous découpez le bras du bogie sur lequel repose chaque attelage; découpez à la fin du longeron, contre l'orifice centré. Les éventuelles ébarbures



1. Avec les attelages standard normaux, l'espace entre deux wagons est presque de 2 cm.

2. Nous découpons la boucle d'attelage du bogie.

3. Pour les wagons-citernes, le plancher doit être rendu plane afin de pouvoir monter le mécanisme d'attelage court.



4. Le mécanisme pour attelage court Roco n° 40343.

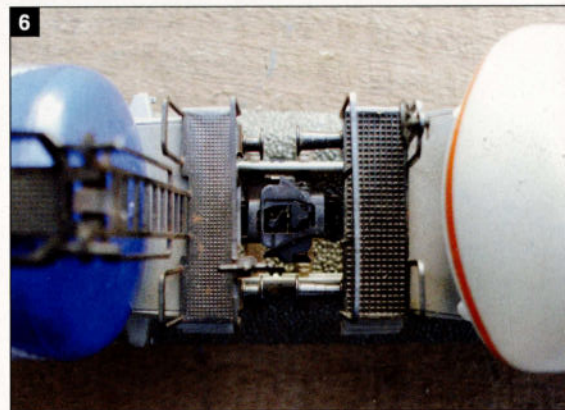
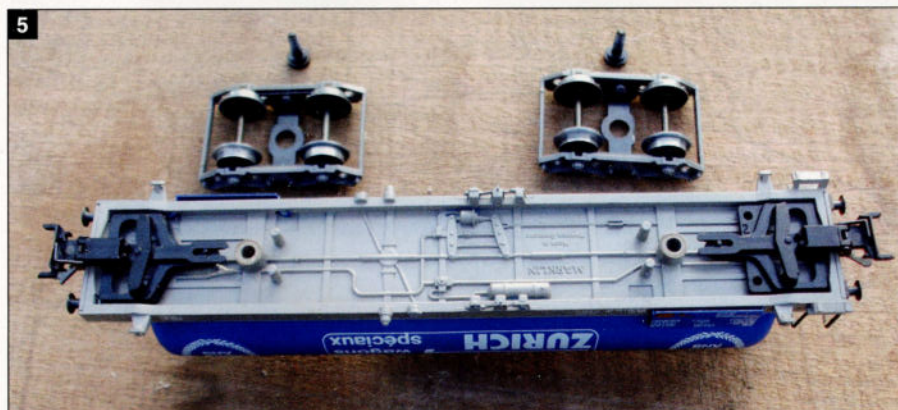
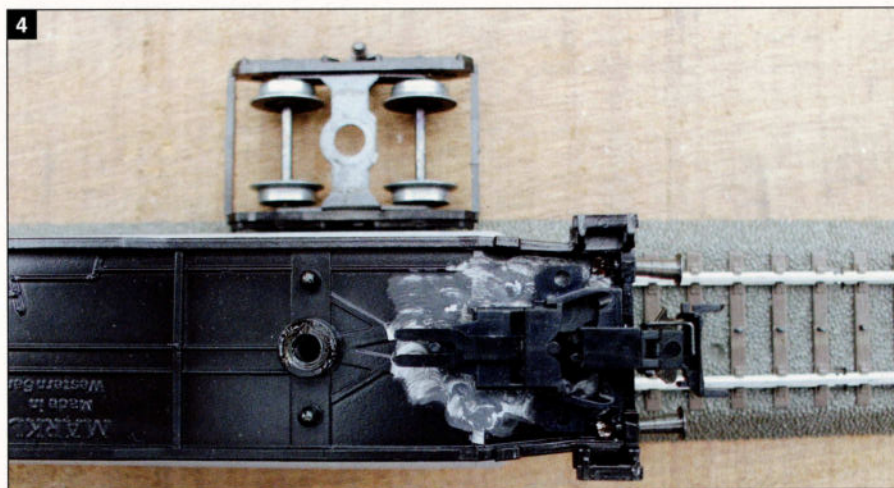
5. Sur les wagons-citernes courts, nous montons un mécanisme d'attelage court 40344.

6. Sur cette vue du dessus, on voit nettement que les wagons sont accouplés 'à tampons joints'.

7. Grâce à un mécanisme d'attelage court, il ne subsiste plus que quelques mm d'espace entre tampons.

sont éliminées au moyen d'une petite lime ou d'une pierre à poncer.

Pour les wagons plus courts, vous ne devez pas toucher au plancher. N'apposez de la colle instantanée que sur les côtés supérieur



et avant du mécanisme 'carré' et collez le tout, le plus proche possible des tampons. Laissez reposer quelques minutes, remontez le bogie et l'affaire est faite. Il est plus facile d'opérer lorsque le coupleur d'attelage que vous aurez choisi se trouve déjà dans le boîtier NEM avant de coller, une règle valable pour tous les wagons: cela vous procurera une possibilité de préhension plus importante.

Pour les wagons longs, le plancher doit être aplani aux deux extrémités. Les pattes grâce auxquelles les rambardes métalliques sont fixées doivent être pliées vers l'extérieur au lieu de vers le milieu. C'est ici que nous allons y coller les 'trapèzes'. Sur un des mécanismes (du côté démuné de passerelle), les deux jambes de la fourchette du boîtier NEM doivent être raccourcies de 2 mm, sinon elles toucheront la fixation du bogie. Mais ceci n'a pas d'influence sur le fonctionnement du mécanisme! Appliquez ensuite la colle instantanée sur la partie supérieure du mécanisme en trapèze et fixez le tout par collage, le plus près possible des tampons. Laissez reposer quelques minutes, remontez les bogies et l'affaire est faite. Sur les deux types de wagons, les mécanismes pendant à la même hauteur. Nous avons opté pour des mécanismes à tampons joints Märklin, mais



des dispositifs d'autres marques peuvent également être utilisés.

Comme résultat de cette intervention, l'espace entre tampons n'est plus que de trois mm pour deux wagons longs. Concrètement, sur une rame de dix wagons non transformés, vous gagnez la place pour un onzième. Les wagons courts gardent un espace de 5 à 6 mm, ce qui est dû aux tampons

plus courts. Des tests plus poussés comme des essais en rame poussée n'ont pas provoqué de déraillement.

Grâce à une simple intervention, vos anciens wagons à marchandises sont repartis pour un tour: nous vous souhaitons beaucoup de plaisir de modélisme!

Texte et photos: Rik Gorleer



'Station Hasselt' en construction, le plus récent projet en date d'Ivo Schraepen. Cette vue date de quelques mois déjà, l'arrière-plan bleu n'ayant été utilisé que pour cette photo, prise par Ivo Schraepen lui-même.



EUROMODELBOUW

LES 8 ET 9 OCTOBRE PROCHAINS AURONT LIEU DANS LES LIMBURGHALLEN À GENK L'EXPOSITION INTERNATIONALE BIANNUELLE BAPTISÉE 'EUROMODELBOUW'. CET ÉVÉNEMENT ORGANISÉ PAR LE 'HOESELTSE TREINCLUB' EN EST DÉSORMAIS À SA TREIZIÈME ÉDITION. IL S'AGIT DE LA PLUS GRANDE EXPOSITION DE MODÉLISME ORGANISÉE DANS NOTRE PAYS. CETTE ANNÉE ENCORE, LES LIMBURGHALLEN SE MUERONT EN MINI-MONDE DE 10.000 M² OÙ TOUTES LES FACETTES DU MODÉLISME SERONT EXPOSÉES.

2011

Les organisateurs veulent offrir aux amateurs modélistes une sélection fine de réseaux provenant de six pays différents. Plus 40 réseaux à diverses échelles seront présents, tous visibles pour la première fois à Euromodelbouw, dont certains vivront leur 'première' à Genk et d'autres seront visibles pour la première fois en Belgique. LA grande primeur à Euromodelbouw sera le nouveau réseau d'Ivo Schraepen. Ivo s'est

lancé le défi de réaliser son réseau 'Station Hasselt' en H0 sur une longueur de 23 mètres. Il s'agit d'un énorme projet qui sera visible les 8 et 9 octobre prochains. Ce réseau n'est pas encore totalement achevé – de nombreux détails manquent encore – mais Danny Smets et son équipe n'y ont pas vu une raison suffisante pour priver les visiteurs de l'expo de la vue 'Station Hasselt' avec son énorme plan de voies, tous ses bâ-

timents ferroviaires et les autres bâtiments qui entourent la gare et sa place.

Un autre réseau limbourgeois qui y vivra sa première sera 'Station Tongeren', situé dans la période de 1940, au début de la Seconde Guerre mondiale et de ses bombardements de lignes ferrées et de points stratégiques. Ce nouveau venu est un réseau modulaire de 55 m du club ABC Modeligaume, d'Alleur. Ils proposent un réseau belge avec dif-

férentes gares, une remise et un paysage varié. Encore du belge : le réseau modulaire totalement rénové de De Pijl, long de 60 m, avec ses belles gares et viaducs. Le 'Modellbau Freunden Maifeld' amène quant à lui un énorme dépôt de locomotives de 15 m de longueur, avec tous ses bâtiments annexes et accessoires. 'Modulegroep BCN' a construit un réseau de 17 m de longueur ayant comme thème central la gare de Scheveningen. Une autre première: le nouveau réseau en H0 de Maasbuurtspoor, qui construit un réseau datant des années '50 à différents écartements et sur lequel se trouve une très belle gare établie à différents niveaux. Le 'Modelspoorclub De Kempen' vient avec une version allongée de son réseau déjà exposé : 'Scherpenheuvel'. Le club 'Spoor 2' de Pijnacker présente un réseau à voie normale et voie de 60 à l'échelle 2. Christian Heine de Lippstadt et Norbert Kicker dévoileront en primeur leur tout nouveau réseau en voie 0.

Dans la salle des fêtes, un stand spécial sera érigé en hommage à Henk Wust. Ce dernier y exposera pour la 1ère fois l'ensemble de ses réalisations en reliant tous ses réseaux (ce qui n'aura encore jamais été fait précédemment), en y intégrant des portions de réseaux inédites: un événement unique! Jaap Stuurman amènera son nouveau réseau baptisé 'Mae'n ddrwg gen I', du gallois qui veut dire 'Je regrette...'. Wim et Susan Rail Road Association nous amèneront un réseau américain en N: 'Atlantic View'. 'Littorail-76' de France exposera en primeur un réseau en Oe: 'Littoville'. Le 'Modelspoorgroep uit Valkenswaard' exposera 'B.A.Bodil', le lauréat de notre 2ème Concours de mini-réseaux. Enfin, une primeur pour la Belgique: le réseau néerlandais 'Braggels Baenke', de Ger Lurken.

Le 'Modelleisenbahn Freunde' de Halle (D) exposera un réseau japonais à l'échelle N, sur lequel des trains à grande vitesse japonais bien connus circulent. L'association de modélistes de Roermond montrera son très beau réseau en H0 'Schiffbrücke Speyer'; en outre, elle exposera aussi un réseau en N, à thème allemand. Loek Bronkhorst a fait accélérer le pouls de nombreux modélistes avec son réseau 'De Hezelpoort 1927': cet échantillon de modélisme de haut niveau, avec un cycliste en H0 pédalant réellement, sera également visible à Genk. Ronald Halm n'y a pas été avec le dos de la cuiller avec pas moins de trois réseaux présentés: 'Cor-

nfield Yard', 'Civil War Railways' et 'Halte Padjarakan', ce dernier ayant été construit par Wanda, l'épouse de Ronald!

Pemoba expose à Genk sa dernière création: 'Peterskirchen'. En provenance de Siegbach, nous pourrions accueillir Stefan Seim, qui exposera pour la 1ère fois son réseau en O 'Wolperten Bockerl' au grand public. Wim Sielies veillera à la touche britannique avec son réseau portuaire 'Tripton'. Avec 'La dernière Minute', quelques modélistes néerlandais ont fait revivre une ligne secondaire dans le nord-est de la France, datant de l'époque IV. 'Model Spoor Groep Driebergen' amènera dans ses bagages son réseau en H0 'Utrecht - Lunetten'.

Geert Strobbe a reproduit le retrait des Casques bleus belges de Croatie sur un diorama baptisé sobrement '1993'. Il expose en outre quelques autres dioramas belges. P.A.J. expose son nouveau réseau américain en N, qui se situe quelque part dans les Montagnes Rocheuses, à la frontière du Canada. Le réseau 'Schatjes op zolder', ainsi que plusieurs dioramas en voie 1, seront également visibles. Enfin, Paul Schraepen a également pris le chemin de la voie 1 et montrera son grand réseau réalisé à cette échelle et d'inspiration allemande, en traction vapeur et Diesel.

D'autres réseaux modèles pourront encore y être admirés, comme celui du 'O-forum', 'Pocahontas' (un réseau de démonstration), plusieurs autres réseaux en Z et en N, ainsi que quelques réseaux de fabricants. La marque Lego bien connue tiendra quelques stands avec réseaux, sur lesquels plusieurs locos belges et des wagons circuleront.

Bien entendu, d'autres marques de trains bien connues seront également présentes, comme Roco, Fleischmann, Märklin, LS Models, Goover Models, B-Models, Vittrains et... bien d'autres. Des fabricants d'accessoires et de commandes digitales tiendront également un stand à Genk; les visiteurs pourront s'informer sur les plus récents développements et sur leurs produits.

Enfin, un grand espace sera réservé à la vente internationale et à une bourse de seconde main de trains et d'accessoires et autre modélisme. Bien entendu, 'Train Miniature Magazine' et 'Journal du Chemin de Fer' y tiendront un stand, où vous pourrez acquérir des anciens numéros, des boîtes de



OÙ:

Limburghallen, Jaarbeurslaan 6 à Genk, à 400 m. de la gare de Genk, vaste parking.

QUAND:

samedi 8 et dimanche 9 octobre, de 9.30 à 18 h.

ORGANISATION:

Hoeseltse Treinclub

INFORMATIONS:

www.euromodelbouw.be

collection, prolonger votre abonnement ou encore acheter quelques livres. A proximité immédiate, Arnaud Verlaeken – un de nos collaborateurs – animera un stand où il expliquera ses techniques. Et en face du stand TMM, vous trouverez le réseau du forum TMM!

Outre les trains miniatures, Euromodelbouw 2011 proposera également une variété de stands en rapport avec le modélisme d'autres disciplines: bateaux, avions, kermesses, maisons de poupées, transport lourd, dioramas, sous-marins, militaires, autos miniatures et camions (le tout en toutes dimensions), des Lego et des Meccano. Spécialement conçu pour cette année, un stand exclusif avec de véritables Ferrari: la possibilité vous sera donnée de vous y assoir et de prendre des photos, ainsi que d'acheter à la boutique Ferrari plus d'une centaine de reproductions en modèles réduits... Le Tour de France sera également un thème présent à Euromodelbouw. Et sur le site à l'extérieur, plusieurs shows se tiendront en plein air.

Ce n'est rien de dire qu'une visite à Euromodelbouw est un must pour grands et petits, un événement à ne pas manquer pour tout modéliste ferroviaire belge!



EUROSPoor 2011

AU COURS DU WEEK-END DES 28, 29 ET 30 OCTOBRE 2011 SE TIENDRONT AUX 'JAARBEURSHALLEN' ROYALES D'UTRECHT LA 19^{ÈME} ÉDITION DE L'EXPO 'EUROSPoor', UN DES PLUS GRANDS ÉVÉNEMENTS SPÉCIALISÉS DANS LE DOMAINE DU MODÉLISME FERROVIAIRE EN EUROPE.

Traditionnellement, Eurospoor présente un panel énorme de réseaux modèles: pas moins de 60 réseaux en fonctionnement y seront visibles, en provenance des Pays-Bas et des pays limitrophes. Quelques-uns de ces réseaux vivront leur première ou seront pour la 1^{ère} fois visibles aux Pays-Bas. On y verra des réseaux de toutes échelles et de toutes tailles, dans deux halles offrant une superficie totale de 14.000 m². Bien entendu, les Néerlandais seront présents majoritairement parmi les participants. Tant des associations que des modélistes individuels présenteront leur réseau, trop nombreux que pour tous les nommer ici. Mais signalons plus particulièrement 'De Kempen' (le nouveau réseau du 'Modelspoorgroep Valkenswaard') et 'Berkeldam', pour n'en citer que deux.

Parmi les envois en provenance de Grande-Bretagne, 'Liverpool Lime Street' à l'échelle 00 attirera certainement le grand public. Ce réseau très réaliste, sur lequel les circulations ont lieu selon des horaires précis, sera pour la première fois visible sur le Vieux continent. Autres perles britanniques: 'St. Marmocks's Engine Shed' et 'Westford'. En provenance de France, on verra 'Le Train de la Moder', une belle reproduction des chemins de fer alsaciens. Ivo Schraepen sera le seul participant belge, avec son réseau 'Kempenland'. Un club italien sera également présent avec plusieurs réseaux et dioramas. La majorité des réseaux étrangers qui y sera visible viendra d'Allemagne, dont un certain nombre de réseaux particulièrement pleins d'atmosphère, en H0 et en TT. Eurospoor est également le lieu où aura lieu la finale du concours de dioramas organisé par Beneluwspoor.net: plus de 20 dioramas auront pris part à cette épreuve.

Outre les réseaux modèles, on y trouvera également divers stands de fabricants, importateurs et commerçants spécialisés. De nombreux clubs néerlandais de modélisme



Un bel échantillon de construction de paysage sur le réseau modulaire du club allemand 'Eisenbahnfreunde Breisgau e.V'.

ferroviaire participent également à Eurospoor et proposent un stand d'information vaste, où tant les chevronnés que les débutants pourront recevoir des réponses aux nombreuses questions qui caractérisent le modélisme ferroviaire. D'autres stands proposeront des démonstrations concernant l'assemblage de bâtiments et la confection d'arbres et de décors. Modelspoor magazine (notre revue en langue néerlandaise) tiendra également un petit stand à Eurospoor.

Un hall voisin de 8.700 m² sera entièrement réservé au marché du modélisme: tant des vendeurs particuliers que professionnels y seront présents, venus des Pays-Bas, de la Belgique et de l'Allemagne. Du matériel neuf et de seconde main – et même de troisième – y sera proposé à la vente.

Puisque la transmission aux plus jeunes générations est importante pour ce hobby – de plus en plus l'œuvre de 'cheveux gris' – Eurospoor a voulu attacher l'importance qu'il fallait aux enfants et au modélisme ferroviaire. En de beaucoup d'endroits, les enfants pourront aider à la commande de réseaux et un espace leur réservé leur permettra de construire eux-mêmes leur propre réseau, de jouer et d'expérimenter, au moyen du matériel qui sera mis à leur disposition.

OÙ?

Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs, Jaarbeursplein 6 à Utrecht

QUAND:

- vendredi 28 octobre 2011 de 10.00 à 18.00
- Samedi 29 Octobre 2011 de 09.30 à 17.30
- Dimanche 30 octobre 2011 de 09.30 à 17.00.

ENTRÉE:

- adultes: € 14,50
 - Enfants de 2 à 11 ans inclus: € 6.50
- Tickets disponibles online, via le site www.eurospoor.nl.
Parking pour 7.000 autos, 3 € par heure avec un maximum de € 12 pour une journée entière.

Utrecht est situé à 160 km de Bruxelles, ce qui est facilement accessible pour vivre une belle journée de modélisme ferroviaire. Les 'Jaarbeurshallen' se situent en outre à distance raisonnable à pied de la gare centrale d'Utrecht.

RAMMA 2011

LES 8 ET 9 OCTOBRE PROCHAINS SE TIENDRA DANS LA VILLE FRANÇAISE DE SEDAN LA 14ÈME ÉDITION DU FESTIVAL DE MODÉLISME FERROVIAIRE BIENNUEL 'RAMMA', ORGANISÉ PAR LE CLUB DE MAQUETISME DE SEDAN. CETTE EXPO, LA PLUS GRANDE DE SA CATÉGORIE DU NORD-EST DE LA FRANCE, A ATTIRÉ PRÈS DE 10.000 VISITEURS, LORS DE SON ÉDITION 2009. UN TOTAL DE 6.000 M² D'EXPOSITION COUVERTE RÉPARTIS SUR DEUX HALLES EST RÉSERVÉ AUX TRAINS MINIATURES. 'RAMMA' EST AUSSI UNE DES PLUS GRANDES BOURSES POUR TRAINS MINIATURES DE FRANCE.

Pour sa 14ème édition, cette expo joue encore plus qu'avant la carte de l'international: outre des participants qui viendront de toute la France, on notera également des invités belges, néerlandais, britanniques, luxembourgeois, suisses et allemands. Pas moins de 80 réseaux modèles pourront y être admirés, un record absolu. La majorité des participants seront logiquement des Français, tant des individuels que des clubs. Parmi eux, certains noms connus comme Yann Baude, Jacq Trèves en Bernard Junk, pour ne citer qu'eux. Sedan est toujours une belle occasion de découvrir des nouveaux réseaux français.

Les participants venus de Grande-Bretagne ne sont pas en reste, à savoir Gordon et Maggie Gravett avec 'Pempoul', John de Frayssinet avec 'County Gate' et Christopher Payne avec une de ses 'boîtes à vision' à voie étroite. Nos voisins du nord ont aussi trouvé le chemin de la 'Douce France': nous y verrons Hans Louvet avec 'La Baraque', Jacq Damen avec 'The Mill' et Gerbrand Haans avec son 'Irgendwo'. Venant du Grand-duché de Luxembourg, d'Allemagne et de Suisse, il y aura au moins un participant de chacun de ces pays.

Issu de notre pays, une belle représentation sera également assurée à 'Ramma': 'Modelspooratelier Oostkamp', MSC De Pijl, Roderik Vanderkelen, Luc De Martelaer, Guy Tyteca, Stefan Paitoni et last but not



La France profonde du temps jadis: le Vivarais, reproduit de main de maître en H0m par Christophe Constant.

least, les gars de Saroulmepoul. Une belle brochette de Belges, qui constituent un joli échantillon du modélisme ferroviaire tel que pratiqué en Belgique.

Cette année, les organisateurs de Ramma ont collaboré avec les gens du Gemme (Groupe d'Etude du Modélisme à voie Métrique et Etroite), plus connu auprès du grand public comme étant l'organisateur d'Expométrie. Le Ramma sera cette année l'invité d'une édition spéciale d'Expométrie; un local séparé de 800 m² est prévu où les amateurs de voie étroite et de voie métrique se rassembleront. On y trouvera aussi bien des réseaux d'exposition, des commerçants et des fabricants de petites séries. Une occasion unique pour les habitants des plats pays de faire connaissance avec Expométrie.

A Ramma aura également lieu le dénouement du concours 'Plique et Ré-plique', à savoir un concours de mini-réseaux organisé par les revues françaises Voie Libre et Loco Revue. Le challenge était de concevoir un mini-réseau sur une superficie de 150 cm sur 40 selon le même tracé de voies que le réseau 'La Plique', conçu par le rédacteur en chef de Voie Libre, François Fontana.

Outre ce grand rassemblement de réseaux, on y trouvera également un nombre réduit de commerçants et de fabricants en petites séries, une véritable Mecque pour les ama-



OÙ:

Centre Social Le Lac, Sedan, France
Suivre direction Sedan Centre et ensuite les panneaux spéciaux 'Ramma'. Sedan est situé à 185 km de Bruxelles.

QUAND:

- samedi 8 octobre de 14.00 à 18.00
- dimanche 9 octobre de 10.00u à 17.30.

ENTRÉE:

adultes: 6 € - enfants de 6 à 16 ans: 5 €
Parking gratuit et navette de bus entre le site de l'expo et les parkings.

INFOS:

www.ramma.org.

teurs de modélisme ferroviaire français. Le seul inconvénient de Ramma est qu'elle se tient au cours du même week-end qu'Euro-modelbouw, à Genk. Pour les lève-tôt, il est peut-être possible de visiter les deux expos, Ramma 2011 valant indiscutablement le déplacement...

Texte: GVM

Photo: Christophe Constant



R.A.M.M.A.

8 et 9 Octobre 2011

SAMEDI DE 14H00 À 19H00 - DIMANCHE DE 10H00 À 17H30

EXPOMETRIQUE

**80 réseaux, du N au LGB
les plus grands noms français
et européens, professionnels, artisans...**

SEDAN



Toutes les infos sur www.ramma.org ou au 06.70.12.24.39

EUROMODELBOUW **11**

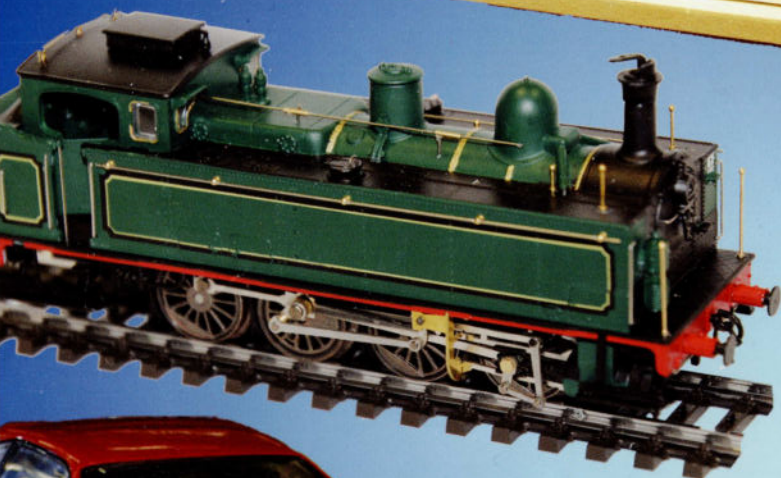
HEURES D'OUVERTURES:

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



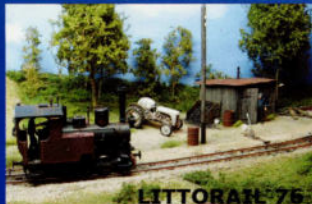
WWW.EUROMODELBOUW.BE

WWW.HOESLTSREINCLUB.BE

AVEC GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE VENTE ET D'ÉCHANGE

LIMBURG  HAL GENK (B)

8 & 9 OCTOBRE 2011



PLUS DE 10.000M² DE MODELISME