

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

110

14^{ème} année
Janvier 2012
Prix: € 7,95

RÉSEAU:
De **Bad Eisbach**
à **Schneeberg**



TEST: LES VOITURES GCI DE GOOVER MODELS • UN SET DE DEUX 59 MÄRKLIN
DIORAMA: UN TERRAIN D'ACTION POUR LA 3700 DES NS **PRATIQUE:** UNE PETITE MISE
À NIVEAU POUR LES GCI • L'AMÉLIORATION DE LA BENELUX DE PIKO • UN CHEVALET DE
MONTAGE POUR MODULES • UNE REMISE À LOCOMOTIVES ALLEMANDE À L'ÉCHELLE 1
• GRAVEZ DES PAVÉS DE FAÇON CLASSIQUE • UNE LOCO À VAPEUR ABANDONNÉE
À L'ÉCHELLE 1/35 • DU 2-RAILS AU 3-RAILS **COMPOSITIONS:** LES VOITURES 15 DE
LA SNCB **REPORTAGES:** L'EXPO DE WALFERDANGE • LE WEEK-END DU 0-FORUM •
ELECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE' • **TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**



P 208597



ONTRAXS!

International Model Railway Event

2 t/m 4 maart 2012

KLEIN ONTMOET GROOT



Kijk op www.ontraxs.com voor meer informatie.

Het Spoorwegmuseum
Maliebaanstation
3581 XW Utrecht
Openingstijden: 10-17 uur



HET SPOORWEGMUSEUM
DAT WIL JE BELEVEN!

Paraît 11 fois par an
RÉDACTION ET ADMINISTRATION
Keetberglaan 1B - B-9120 Melsele
tél: 0032- (0)3 20 20 170
fax: 0032 - (0)3 20 20 181
train-miniature@thinkmediamagazines.be
www.trainminiaturemagazine.com

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

RPM Dendermonde - TVA BE 461.983.086

COMPTE BANCAIRE
KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF
Dirk Melkebeek
train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA REDACTION
Guy Van Meroye
gvanmeroye@thinkmedia.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION
Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,
Luc Dooms, Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

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

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS
Christel Clerick
abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS
Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS
Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE
Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR
Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ
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 réclmée ultérieurement. Les frais de port sont à charge du destinataire.

ÉDITEUR RESPONSABLE
Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction
COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 69,95€ (pour un an)
ou 133€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97
au nom de Think Media Magazines nv avec la mention: 'Abo TMM'.
Pour la France et le reste de l'UE: versez 85€ (pour un an)
ou 164€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997 BIC
KREDBEBB au nom de Think Media Magazines 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 Think Media Magazines 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 Think Media Magazines, 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 111: 03/02



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge

Plus avec moins...

Au moment où nous écrivons ces lignes, un gouvernement fédéral a enfin vu le jour, 541 jours après les élections. En ces temps d'austérité, une équipe de 19 excellences fédérales, assistée de 38 autres excellences que comptent les cinq autres gouvernements (!) du pays est-elle vraiment nécessaire ? Nous ne trancherons pas la question, mais le fait est que les citoyens de ce pays se doutent à peine de ce qui les attend au cours des prochaines années. Et ce n'est pas seulement l'Europe qui va nous imposer de pénibles réformes et des mesures d'économie, car la débâcle de la banque Dexia va également coûter pas mal d'argent au contribuable, même si les politiciens prétendent le contraire...

Ces perspectives peu emballantes risquent inévitablement d'avoir des répercussions sur le pouvoir d'achat et le train de vie des gens : ils deviennent plus prudents avec leur budget et les achats non strictement nécessaires sont différés. Demandez un peu aux tenanciers des stands à Euromodelbouw et à Eurospoor : ils vous confirmeront que leurs ventes ont été considérablement moindres par rapport à celles de l'année passée. Et je crains que cette tendance se maintienne sans doute encore un certain temps, certainement si de véritables assainissements et des hausses de taxes viennent s'ajouter à ce tableau.

Pas de bonnes nouvelles donc pour les fabricants et les commerçants de modélisme ferroviaire et d'accessoires pour ditto. La lutte pour la conquête du client sera encore plus rude ; espérons que les acteurs pourront anticiper la dégringolade de la demande. En effet, de nombreux modélistes réduiront vraisemblablement leurs achats, par obligation ou par précaution.

Ceci étant, notre hobby doit-il pour autant être mis en veilleuse ? Doit-il devenir petit à petit impayable ? Je pense que non : la crise peut également se révéler être une opportunité pour examiner les choses autrement. Admettons : il faudra peut-être faire l'impasse sur une nouvelle rame de voitures ou ne pas commander la dixième loco reproduite en tirage limité... Mais est-ce si grave ? Manquons-nous vraiment de ces voitures ou de cette locomotive... ?

L'essence même de notre hobby est pour beaucoup d'entre-nous la création d'un monde en miniature, la construction d'un réseau ou de matériel roulant, de bâtiments ou de végétation. La fantaisie et la créativité jouent ici un rôle important. Les nombreux articles d'ordre pratique déjà parus dans TMM démontrent que pas mal de modélistes sont aussi des constructeurs, voire même de véritables bricoleurs, ceci dit sans aucune connotation péjorative, bien entendu.

Une nouvelle approche de notre hobby peut se révéler enrichissante et ne doit pas forcément coûter de l'argent. Commençons par assembler tous les kits que nous avons laissés traîner sur nos étagères, concrétisons les améliorations au matériel roulant que nous avons envisagées, voire débutons les travaux de construction de notre réseau, qui sera sans doute plus petit qu'initialement envisagé, mais qui n'en sera pas moins amusant pour autant. Redéployez éventuellement votre collection et libérez ainsi une partie de votre budget. Ou passez à la voie étroite, à grande échelle : pas mal de matériel à l'échelle H0 peut ainsi être récupéré, tandis que vous vous libérerez de cette 'contrainte' qui vous force à collectionner tous les nouveaux modèles qui sortent en H0... Bref : faites-en plus avec moins...

Malgré ces sombres perspectives, toute l'équipe de 'Train Miniature Magazine' vous souhaite une année 2012 pleine de joie et de santé. Et si cela devait aller plus mal pour vous, gardez toujours à l'esprit la devise de nos confrères américains: «Modelrailroading is fun...!» (*)

(*) «Le modélisme ferroviaire, c'est le pied...!»

Guy Van Meroye



Photo: Gerard Tombroek



Belle ambiance hivernale sur le réseau
'De Bad Eisbach à Schneeberg'...

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
COURRIER DES LECTEURS	7
NOUVEAUTÉS	9
RECENSION	17
RÉSEAU: 'DE BAD EISBACH À SCHNEEBERG'	18
TEST: LES VOITURES GCI DE GOOVER MODELS	28
TEST: UN SET DOUBLE DE 59 MÄRKLIN	34
PRATIQUE: UN CHEVALET DE MONTAGE POUR MODULES	37
PRATIQUE: L'AMÉLIORATION D'UNE BENELUX DE PIKO	38
PRATIQUE: UNE MISE À NIVEAU DES GCI	39
PRATIQUE: GRAVER DES PAVÉS	40
DIORAMA: UN TERRAIN D'ACTION POUR LA 3700 DES NS	44
PRATIQUE: UNE REMISE ALLEMANDE À L'ÉCHELLE 1	48
LA PAROLE AUX LECTEURS: UNE LOCO À VAPEUR ABANDONNÉE AU 1/35	56
PRATIQUE: DU 2-RAILS AU 3-RAILS	60
COMPOSITIONS: LES VOITURES 15 DE LA SNCB	66
L'ÉLECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE'	72
REPORTAGE: L'EXPO DE WALFERDANGE	74
REPORTAGE: LA RÉUNION DU 0-FORUM	78
INDEX 2011	79
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

RÉSEAU: De Bad Eisbach à Schneeberg

Inspirés du domaine skiable de la région touristique du Hochsauerland (dans les environs de Winterberg), Martin Tolkemit et Erwin Hodes ont réalisé un réseau présentant un paysage enneigé. Lors de l'expo Eurospoor 2011 tenue à Utrecht, nous avons pu fictivement circuler sur ce réseau d'Eisbach à Schneeberg via Lippetal-Wald, à l'invitation de leurs deux constructeurs. Gerard Tombroek vous raconte ce voyage, en page 18.

18



TEST: Les voitures GCI de Goover Models

Récemment, les premiers modèles des voitures GCI reproduites par Goover Models ont été livrés dans les magasins : enfin un modèle livré prêt à l'emploi de cette voiture belge archi-connue... Avant de se pencher sur ces modèles, Guy Holbrecht a d'abord retracé l'historique des véritables voitures : voici le résultat de ces recherches, en page 28.

28



DIORAMA: Un terrain d'action pour la 3700 des NS

En une semaine, Herbert Tomeson (de la firme Artitec) a bricolé un diorama représentant un terrain d'action pour la nouvelle locomotive à vapeur récemment reproduite : la série 3700 des NS. Lors de la construction de ce diorama, Herbert a bien entendu utilisé beaucoup des modèles et des matériaux produits par sa propre firme. Ces modèles et ces matériaux sont déjà disponibles ou le seront bientôt : qu'est-ce qui vous retient dès lors de construire un tel diorama, à votre tour... ? A lire en page 44.

44



PRATIQUE: Une remise pour locomotives d'inspiration allemande à l'échelle 1

Des bâtiments prêts à l'emploi à l'échelle 1 représentent une bonne partie du budget de n'importe quel modéliste. La fabrication 'maison' est donc une alternative pour contenir ces coûts. En outre, vous pouvez également adapter les bâtiments en fonction de l'espace dont vous disposez. Pour un petit réseau modulaire à l'échelle 1, nous étions à la recherche d'une petite remise pour locomotive à voie unique. Patrick Daelemans a cherché et trouvé un exemple qui convenait et dont il s'est inspiré : voici l'assemblage de cette remise, expliqué pas à pas, en page 48.

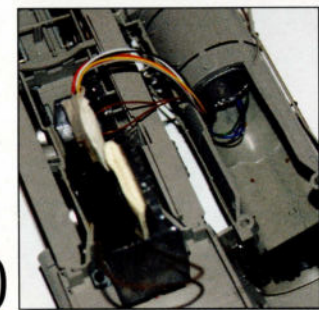
48



PRATIQUE: Du 2-rails au 3-rails

Passer du 2-rails aux 3-rails en cette époque du digital n'est pas la même chose que de passer du continu à l'alternatif ! Les moteurs à courant alternatif (ou moteurs dits 'universels') ne sont plus de notre époque : dans les locomotives pour 3-rails contemporaines de Märklin, on trouve désormais également des moteurs à courant continu... Frans Hooyberghs a transformé une locomotive à 2-rails analogique en version 3-rails pour mode digital : à lire en page 60.

60

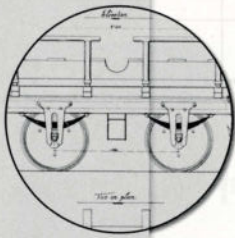


COMPOSITIONS: Les voitures I5 de la SNCB

De concert avec les voitures I4, Heris a sorti il y a quelque temps déjà la voiture-couchettes I5 de la SNCB, à l'échelle H0. L'histoire et l'utilisation des voitures I4 ont été décrites dans le détail dans notre n°105 ; cette fois, notre collaborateur Bertrand Montjobaques prend les I5 sous la loupe. A lire en page 66.

66





6^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2012

SAMEDI 27 OCTOBRE 2012
DIMANCHE 28 OCTOBRE 2012
NEKKERHAL MALINES - BELGIQUE



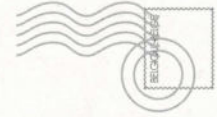
AVEC ENTRE AUTRES:

- **10 000 m² d'espace d'exposition**
- **Plus de 30 maquettes d'un réseau ferroviaire**
- **Plus de 5000 m² activités de commerce** avec stands des marques et des commerçants et une grande bourse d'échange pour particuliers.

Les exposants désireux d'en savoir plus sur les prix et les modalités de réservation d'emplacement peuvent prendre contact par e-mail: gvanmeroye@thinkmedia.be

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

DES DÉTAILS INUTILES?

Chère rédaction,

Dans le TMM 107, vous donnez la parole à un lecteur, Rik Gorleer. Il dit notamment que les anciens wagons – à savoir ceux qui ne sont pas superdétaillés – méritent néanmoins encore une place sur un réseau. «Vous regardez le dessous de votre wagon pour voir s'il est équipé de toutes les conduites existantes ou si tous les essieux sont pourvus de disques ventilés, vous..?» écrit-il. Cette réflexion m'est allée droit au cœur. Votre matériel roulant sert quand même à rouler, non ? Tant mieux si de plus, ses parties visibles correspondent bien à la réalité. Certainement à cette époque, où les possibilités techniques le permettent... Mais ces 'dessous' de véhicules ne sont pas vraiment intéressants pour les modélistes qui 'roulent'. Je ne le trouve pas, en tous les cas ! D'autres modélistes préfèrent exposer leurs modèles en vitrine, mais là aussi, je me demande s'ils les retournent, pour voir leurs dessous... ? En ce qui me concerne, les fabricants doivent attacher moins d'importance aux détails des dessous du matériel roulant qu'ils reproduisent.

Wim Janse, Westkapelle (NL)

LES LOCOS À VAPEUR SNCB TYPES 93 ET 25

Dans le TMM 109, quelques erreurs ont entaché les descriptions des modèles des locos à vapeur des types 93 et 25.

1. La type 93 de la SNCB (page 28): le type 9.3 n'est

pas une T3 avec un bissel de plus, mais la continuation des types précédemment construits, à savoir les T9, T9-1 et T9-2.

2. Le type 25 de la SNCB (page 28).

Le tender 4T26 est un tender à bogies et non à châssis rigide et essieux mobiles. Comme il est difficile en modèle réduit de construire des bogies moteurs, les fabricants optent pour une motorisation de tender à essieux fixes. L'erreur reprise dans l'article est sans doute due à l'interprétation du type de tender à l'époque, tel qu'usité à la DRG (Deutsche Reichsbahn Gesellschaft). Ces tenders étaient répertoriés selon leur nombre d'essieux, suivi de la contenance de la soute à eau en m³, comme par ex. 3T17, 4T30, etc. Sur base de cette dénomination, il n'est pas possible de déterminer s'il s'agit de bogies ou non. Après 1950, cette description a été modifiée et les bogies ont été indiqués par un ' ': notre 4T26 est ainsi devenu un 2'2'T26.

Un bel exemple de confusion possible est le type de tender 4T30. Deux tenders avaient la même dénomination, qui est devenue plus tard 4T30 et 2'2'T30 : à savoir 4T30 pour une disposition à essieux fixes (sans bogies, donc) et 2'2'T30 pour une disposition avec un seul bogie et deux essieux fixes. Le tender du type 4T26 (2'2'T26) n'a été accouplé qu'à des locos du type BR 50 et BR 23 (ancien). Affirmer que seules les locos 25.002 et 25.003 ont été accouplées à des tenders du type 2'2'T26 est une erreur: d'autres locos du type 25 ont également été accouplées à de tels tenders. Même la 25.021 (une ex BR 44) l'a été,

alors qu'elle aurait dû l'être avec un 2'2'T34. Les BR 41 n'ont quant à elles pas été accouplées à ce type de tender, mais bien avec des types 2'2'T32, 2'2'T32,5 et 2'2'T34.

A mon avis, un rectificatif s'impose : un magazine réputé tel que le vôtre se doit en effet de diffuser des informations exactes. Dernière remarque, en passant : la 25.002 était pourvue d'une installation 'anti-gel' (Frostschutz).

Rik De Bleser, Ekeren

WWW.BENELUXSPOOR.NET

J'ai lu avec attention votre reportage concernant Eurospoor : le stand de BeNeLuxspoor y a bénéficié de votre attention, ce pour lequel nous vous remercions. Hélas, une petite erreur gênante s'y est glissée : vous nous appelez www.beneluxspoor.netnl, alors que l'adresse correcte est www.beneluxspoor.net, sans le 'nl'. Nous l'avons voulu consciemment, car nous voulons être un forum et une encyclopédie pour tout le Benelux. Malheureusement, le site www.beneluxspoor.netnl est utilisé par un vendeur de domaines internet, ce qui peut entraîner des confusions chez certains amateurs modélistes. Pouvez-vous rectifier ? Merci d'avance !

Bob Rodenburg
www.Beneluxspoor.net





LS MODELS Une voiture I2 SNCB

Lorsque ce numéro de 'Train Miniature Magazine' paraîtra, les premières voitures I2 de LS Models devraient être disponibles chez les détaillants. Ces voitures ont été livrées en 1951 et sont restées en service jusqu'à l'époque IV (1992). LS Models sort les voitures de 1e et de 2e classe dans leur aménagement d'origine: il s'agit des types A2B6 et C11. Toutes les variantes possibles ont été réalisées sur base de ces deux modèles, y compris la voiture-

buffet. La voiture de 1e classe qui illustre cet article est agrémentée d'encadrements en aluminium autour des fenêtres. Ces éléments ont été mis en place à l'occasion d'une grande révision. Cette voiture de première classe fait partie d'un set de deux B8 (ex-A8) et d'une voiture A8 d'époque IV. Nous reviendrons en détails sur ces nouvelles voitures I2 dans un prochain numéro de TMM.

LS MODELS Une WLAB30 en N

Outre des modèles en H0, LS Models sort aussi la voiture-lits WLAB30 (ex-voiture 'P') à l'échelle N. A l'occasion d'une grande révision en 1992, le nombre de lits en deuxième classe a été augmenté de 20 à 30 à l'atelier CIWLT d'Ostende. La voiture qui illustre cet article est d'époque VI. La société 'The Train Company' (TTC) la mettait en service dans le 'Bergland Express' à destination de l'Autriche. Il est prévu que LS Models sorte plusieurs variantes belges de cette voiture, au même moment. Chacune de ces voitures a été pourvue d'un intérieur fini ainsi que d'attelages standards NEM. Outre cette version, une variante française de la CIWL est également disponible.



MÄRKLIN Des wagons minéraliers 'Fals' de VTG

Ce set de cinq wagons minéraliers permet à Märklin de répondre à la demande en wagons belges des époques actuelles V et VI. Ces célèbres 'Fals' sont sortis dans une livrée gris clair. Ils sont conformes à ceux utilisés par la société de location VTG. La plaque qui arbore l'inscription bleue VTG est en métal. Ces wagons se caractérisent par la présence d'une plate-forme aux deux extrémités. Chaque wagon porte un matricule distinct et est emballé séparément. Les roues peuvent être remplacées par de nouveaux essieux compatibles avec le système 2-rails. Une seule série de ce modèle sera produite (réf. 48431).



B-MODELS Des nouveaux wagons

B-Models travaille assidûment à sa gamme de wagons belges. Le wagon du type 'Eaos' monté sur bogies est une nouveauté pour 2012. Ce modèle est disponible en trois versions : une version standard, l'une avec des parois latérales renforcées et la dernière sans portes pour le transport de conteneurs. Un wagon tombereau ouvert du type 'Fas' est par ailleurs aussi en préparation. Dans un futur

immédiat, l'offre actuelle va s'enrichir d'un wagon plat 'Res' chargé de voussoirs en béton, d'un wagon minéralier français Usinor, de wagons céréaliers français Transcéréales CFPM et GDS, d'une variante rouge DB du wagon porte-conteneurs, ainsi que d'une version CFL bleue de ce wagon, et enfin d'un nouveau wagon belge plat du type 'Regs' chargé de conteneurs.

LS MODELS Des wagons porte-conteneurs 'Sgnss'

LS Models sort régulièrement de nouvelles variantes belges de son wagon porte-conteneurs caractérisé par le code-lettres 'Sgs'. Ce wagon plat est dépourvu de ranchers. Il est utilisé pour assurer le transport de conteneurs de 45 pieds. Ces wagons ont été lestés avec des plaques en métal dans le châssis. Ces deux variantes 'Sgs' du type 3714A3 et 6424B0 sont de couleur brune (réf. 32037 et 32130). Le troisième wagon en livrée bleu est un 'Sgnss' du type 6424B0 (réf. 32046). Ces trois exemplaires font partie du parc de TRW et peuvent être mis en



service aux époques V et VI. Ces wagons sont tous trois chargés d'un joli conteneur de 45 pieds de Michel Verschuere Transport, DHL Danzas et Ewals

Cargo Care. Les pièces détachées nécessaires à la fixation des conteneurs sont fournies dans un petit sachet.



MÄRKLIN

Un set de démarrage ICE 'My World'

Märklin sort un set de démarrage spécial destiné aux enfants à partir de trois ans. Il revient à seulement 49,5 euros. Ce set se compose d'un ICE de cinq voitures. Les puissants attelages magnétiques entre les voitures permettent de les accoupler (réf. 29200). Ce modèle est alimenté par quatre piles AA et roule sur un ovale réalisé avec des rails 'C'. Il est commandé à partir d'un régulateur de marche infrarouge, sans fils. Ce train comporte trois niveaux de vitesse pour la marche avant et arrière, trois fonctions sons et trois phares à l'avant. Il est possible de faire circuler deux trains en même temps sur le même réseau, mais à des vitesses différentes. Le matériel est solide et convient parfaitement à de jeunes enfants. Les piles constituent le seul point négatif, mais vous pouvez aisément les remplacer par des piles rechargeables.



DE MASSINI/LS MODELS

Des wagons-foudres SNCF

Le détaillant français De Massini de la localité de Senlis (près de Paris) sort un nouveau wagon français d'époque II et III, en collaboration avec LS Models. Ces wagons-foudres et bi-foudres étaient utilisés pour assurer le transport de vin. Ils sont chacun chargés d'une ou de deux barriques

sur un fond en bois. Ces wagons à deux essieux avec ou sans frein comportent un châssis soigneusement reproduit et sont pourvus d'un mécanisme d'attelage court. Différentes versions sont proposées, dont une variante de C.W.R. Nord et de la SNCF.

LILIPUT La Railjet 2060 des ÖBB

Cette locomotive Diesel de manœuvres 2060 de Liliput est sortie dans les couleurs de l'opérateur autrichien Railjet datant des époques V et VI (réf. L132472). Ce modèle comporte un châssis en métal. Il a été pourvu d'un moteur cinq pôles avec volant d'inertie, ainsi que d'une interface à huit pôles pour décodeur. Si vous souhaitez augmenter la puissance de traction de ce modèle, il est possible d'utiliser un autre essieu pourvu de bandes antidérapantes: celui-ci est fourni avec le modèle. Ceci se fera évidemment au détriment de la qualité de la prise de courant.



REE

Des OCEM 29 de la SNCF

REE propose une nouvelle série de wagons OCEM 29. Ces wagons dont les parois latérales sont basses permettent d'assurer le transport de petits conteneurs. REE a utilisé pour ce faire un châssis identique qui diffère d'une variante à l'autre à quelques détails près. Le modèle WB-131 est un

wagon freiné d'époque IV. Il porte la mention de type 'Klmm'. Ce wagon est chargé de trois citernes utilisées pour assurer le transport de produits liquides. Nous avons été surpris qu'un seul essieu de ce modèle ait été pourvu de roues à rayons: l'autre essieu comporte en revanche des roues pleines...



MÄRKLIN Un set de locomotives bavaroises

Les amateurs des chemins de fer bavarois (K.Bay.Sts.B.) d'époque I peuvent actuellement tenter d'acquérir un exemplaire de ce set de trois locomotives à vapeur. Celui-ci revient à un peu moins 1.400 euros (réf. 31806). Ce set

comporte une locomotive-tender Gt 2x4/4, une locomotive à vapeur série B VI, ainsi qu'une locomotive à vapeur S 3/6. Une vitrine en bois agrémentée d'une reproduction d'une aquarelle du peintre Pieter Bomhard en arrière-fond

est fournie avec ce set. Toutes les locomotives ont été pourvues d'un décodeur mfx et offrent un large nombre de fonctions sons.

Retrouvez nos destockages sur pierredominique.com



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84
 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
 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 A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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

ECHELLE HO

REE MODELES NOUVELLE SERIE

Ref WB035 Cof 2 wag cerealiers Sanders SNCF 60€
 Ref WB087 Wag cerealler Minoterie Martin SNCF 32€
 Ref WB088 Idem Minoterie SNCF 32€
 Ref WB089 Idem Monfer SNCF 32€
 Ref WB090 Idem Minoterie Destandau 32€
 Ref WB091 Cof 2 wag cerealiers Storione SNCF 62€
 Ref WB123 Cof 2 wag plat OCEM 29 MIDI 47€
 Ref WB124 Idem 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.
 Citernes L.Charles 36€
 Ref WB129 Idem + 3 cont. Simotra 40€
 Ref WB130 Idem 25€
 Ref WB131 Idem + 3 cont citernes BP 40€
 Ref WB132 Idem + 2 cont citernes 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€

ELECTROTREN AC

Ref 2123 Autorail ABJ 1 EST Dig 169€ 94€
 Ref 2111 ABJ 4 Ep III toit blanc 195€ 99€
 Ref 2141 ABJ 3 toit rouge 199€ 149€
 Ref 2131 ABJ 1 PO MIDI Dig 199€ 99€
 Ref 2133 ABJ 1 ETAT Dig 199€ 99€
 Ref 2205 X2478 toit rouge 212€ 149€
 Ref 2207 X2440 toit rouge 212€ 149€
 Ref 2209 X 2436 toit crème 229€ 149€
 Ref 2811 CC 060 DA 16 Dig 255€ 179€
 Ref 2815 CC 04026 SNCF Dig 255€ 179€
 Ref 3705 BB 1525 SNCF Dig 255€ 175€
 Ref 3709 BB 1603 Dig 255€ 175€
 Ref 2203 X2400 toit rouge Dig 212€ 149€

JOUEF

NOUVEAUTES DISPO

Ref HJ2180 CC 72045 tant 139€
 Ref HJ2180D Idem Dig 249€
 Ref HJ2180S Idem Dig Sound 249€
 Ref HJ 2181 CC 72058 En v.139€
 Ref HJ2181S Idem Dig Sound 249€
 Ref HJ2182 CC 72062 epuise
 Ref HJ2182D Idem Dig 249€
 Ref HJ 2147 Vapeur 141 R 568
 "Charbonnières" SNCF 299€
 Ref HJ2148 Idem Dig Sound 439€
 Ref HJ2149 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2150 Vapeur 141 R 446
 "Charbonnières" SNCF 299€
 Ref HJ2151 Idem Dig Sound 439€
 Ref HJ2152 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2153 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2155 Idem AC Dig 329€
 Ref HJ2161 Autorail X73502 pays de Loire SNCF 179€
 Ref HJ2081 Diesel BB 69204 Intra jaune SNCF 159€

DESTOCKAGE PIKO HO

Ref 96136 BB 26160 99€ 59€
 Ref 96136D Idem Dig 129€ 79€
 Ref 96137 BB 126048 95€ 59€
 Ref 96137D Idem Dig 129€ 79€
 Ref 96136 + 96137 218€ 109€
 Ref 96509 BB 17040 129€ 55€
 Ref 96509D Idem Dig 179€ 149€
 Ref 96510 BB 17045 129€ 55€
 Ref 96509 + 96510 Lot de 2 Ref différentes ou identiques 104€

VITRAINS

Ref 2185 16727 Béton 169€ 109€
 Ref 2194 16727 verte 169€ 109€
 Ref 2178 416654 FRET 169€ 109€
 Ref 2176 516729 Béton 189€ 95€
 Ref 2175 16755 Béton 189€ 95€
 Ref 2176 516729 Béton 189€ 95€
 Ref 2177 16671 Béton 189€ 95€
 Ref 2184 16701 Verte 189€ 110€
 Et toujours les séries 16 en promo

ROCO PROMOS D'AUTOMNE EPISODE3

Ref 62301 Vapeur Pacific 3.1192 Nord
 décodeur Zimo II Dig Sound 549€ 399€
 Ref 62300 Vapeur Pacific 231 Nord (Version Musée) 399€ 279€
 Ref 62304S Vapeur Pacific 231 E.23 Chapelon SNCF Dig Sound 539€ 379€
 Ref 63983H Diesel V211 TSO 99€
 Ref 62612 Electrique BB 907 SNCF 99€
 Ref 62479 202 9135 SNCF 159€ 149€
 Ref 63847.4 Re 414 11350 SBB 179€ 136€
 Ref 63847.6 Re 616 11634 209€ 149€
 Ref 62691 Re 420 BLS 199€ 144€
 Ref 63899 De 414 SBB bleu 179€ 134€
 Ref 62665 Ea 313 SBB 165€ 133€
 Ref 66777 Plat SNCF + 2 eng. milit. 94€ 26€
 Ref 63886 Ae 414258 BLS 199€ 139€
 Ref 63322 C56 Elephant SBB 259€ 179€
 Ref 62462 Elect. Série 20 SNCF 179€ 129€
 Ref 62893 Diesel Série 60 SNCF 179€ 129€
 Ref 62895 Idem 179€ 129€
 Ref 66022 Cof 2 wag silos SNCF 45€ 35€
 Ref 62498 485 003-8 "DIE ALPINISTEN / GLI ALPINISTEN" BLS 199€ 133€
 Ref 62585 Ae 616 SBB 189€ 129€
 Ref 62328 BR P1L2/2 "cage de verre" KBay. Sts.B 149€ 129€
 Ref 63442 D 319 RENFE 169€ 95€
 Ref 45608 Voil Its TEN SNCF 52€ 42€

POUR LES AMATEURS DE N. AVEC POUR LA 1^{ère} FOIS UNE SYBIC PIKO N

Ref 94138 BB 26160 129€ 79€
 Ref 94138D Idem Dig 149€ 104€
 Ref 94307 2 Corail TER R.A. 75€ 49€
 Ref 94308 Idem 79€ 49€
 Ref 94307+94308 lot des 2 ref 150€ 95€
 Ref 94315 2 Corail TER R.A. 75€ 49€
 Ref 94109 66000 J Meccoli 169€ 55€
 Ref 94100 Idem Dig 129€ 75€
 Et toujours
 Ref 94114 BB 66616 VFLI AT3DJ603 109€ 59€
 Ref 94114D Idem digital 149€ 79€
 Ref 94304 Cof. 2 voil Aqualys 75€ 49€

VÉHICULES HO SPECIAL BERLIET

BREKINA/SAI
 Ref 2620 Berliet plateau bache gris 18€
 Ref 2621 Idem bleu bache grise 18€
 Ref 2610 Berliet GLR 8 citerne Vins Margnat 19€
 Ref 2611 Idem Shell 19€
 Ref 2620 Berliet GLR 8 plateau bache gris 18€
RETRO 87 NOUVEAUTES
 Ref 4921 Berliet GBH 12 6x4 benne Marel 89.75€
 Ref 4922 Idem jaune 89.75€
 Ref 4923 Idem vert 89.75€
 Ref 4920 Idem kit 63€
 Ref 4926 Berliet PMH 6X4 malaxeur beton prise d'air champignon bleu et jaune 119.5€
 Ref 4927 Idem gris orange 119.5€
 Ref 4928 Idem jaune Beton de Paris 119.5€
 Ref 4925K Idem Kit 81.75€
 Ref 951 Tracteur agricole Renault D22 57.50€

AWM

Ref 73987 Camion Renault Magnum bache + remorque 29.75€

HERPA PROMO

Ref 156332 Tracteur Man TGX semi remorq pte bloc béton 32.5€ 24€
 Ref 156004 Tracteur Scania ac remorque 32.5€ 27€
 Ref 156356 Semi remorq, Frigo Scania Bastrans 24.50€ 20€
 Ref 156837 MB Actros ADAC porte auto 34.5€ 29€
 Ref 157179 Semi remorq Actros Schreiner 24.5€ 20€
 Ref 156950 Semi remorq MbB Actros + rem Dachser 24.5€ 20€
 Ref 156561 Renault Mag + S.R Solner 24.5€ 20.50€
 Ref 156745 DAF XF 95 + S.R.MOTORSPORT 29.5€ 22€
 Ref 024525 Renault R16 bleue 4€

Jocadis

s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures



CityRail

EN PRÉPARATION!

Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - Euro-Scale - Evergreen - Falter - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gaugemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödi - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - Jocadis - Jordan - Jouef - Kade - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - La Matec - Lenz - LGB - Life Like - Liliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Micoscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NMSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto 2000 - Proxon - Rail Top Model - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfeld - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitraains - Vollmer - W&H - Walters - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

Fermé le lundi		
mardi et mercredi	9.30h - 12h	14h - 18h
jeudi		14h - 18h
vendredi et samedi	9.30h - 12h	14h - 18h
dimanche (sauf juillet en aout)	10h - 12h	



MÄRKLIN Un set de wagons-bennes Mulden de la DB

Les amateurs avertis peuvent se procurer chez Märklin un set se composant de quatre nouveaux wagons tombereaux à bennes basculantes 'Omni 51', un wagon-citerne pour produits chimiques et un wagon fermé 'Gms 30' (réf. 46350). Les wagons à benne basculante diffèrent chacun l'un de l'autre. Ils ont été rem-

plis de véritable ballast. La DB comptait dans son parc pas moins de 3.905 de ces wagons; ceux-ci permettaient le remplissage immédiat des camions. Ce set d'époque III peut être complété d'un deuxième set (réf. 46351). Ces wagons sont par ailleurs aussi disponibles dans la gamme Trix (réf. 24091).



MÄRKLIN

Un V90 de la DB

Une variante du V90 allemand d'époque III sort chez Märklin (réf. 37906). Ce modèle arbore la livrée d'origine rouge vin. Il est dépourvu de garde-corps sur les deux côtés latéraux (réf. 37906). Il est en outre muni d'un décodeur mfx et produit un son caractéristique de moteur Diesel. Tous les essieux sont entraînés via le moteur central. Ces modèles ont été pourvus d'un attelage Märklin Télex pour pouvoir désaccoupler les wagons à distance. Ce modèle est aussi disponible chez Trix dans le système 2-rails (réf. 22290).



MÄRKLIN

Un D220 FER

Une nouvelle version du V220 allemand de Märklin va bientôt sortir dans les couleurs agaçantes de la compagnie italienne Ferrovie Emilia Romagna. La DB a revendu ces surprenants engins à la FER, après leur mise hors service. Ce modèle en métal a été pourvu d'un décodeur mfx ainsi que d'une large gamme de fonctions sons (réf. 3780).



ATHEARN Une GE U50 Union Pacific

La GE U50 de l'Union Pacific est le nouveau fleuron d'Athearn. Ces locomotives Diesel de la General Electric (1963 et 1965) étaient en service chez Union Pacific et Southern Pacific. La GE U50 a été montée sur quatre bogies. La puissance de cette loco s'élève à 5.000 ch. Pour ce faire, deux moteurs de 2.500 ch (ou 1.850 kW) alimentaient cette ma-

chine. Le modèle proposé a été finement détaillé. Les grilles de radiateurs sont transparentes. Le châssis a été pourvu d'un moteur central entraînant les deux bogies. Il n'est pas nécessaire de monter des pièces détachées supplémentaires sur le modèle. Celui-ci convient au DCC. Il a été conçu de façon à permettre l'installation de deux haut-parleurs.



MODELLBAHN-UNION

La firme Modellbahn-Union sort un modèle de wagon pour coils pourvu d'une toiture mécanique. Ce modèle à l'échelle N s'adresse au marché luxembourgeois; il est conforme à celui que les CFL-Cargo louent à la firme allemande ERR de Duisburg. Le wagon arbore la livrée moderne bleu vif des CFL-Cargo (réf. MU35003-A). (BM)

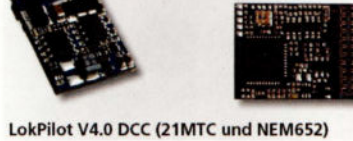


HOBBYTRAIN La BR 193 'Vectron' de Siemens

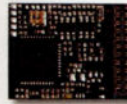
Les premiers modèles des locomotives 'Vectron' de Hobbytrain sont disponibles depuis peu chez les détaillants. La BR193 dans la livrée dite 'conteneur' a attiré notre attention. Cette locomotive est fort ressemblante à la nouvelle série 18 de la SNCB, qui est elle-même une

évolution de la série Taurus de Siemens. Voilà une opportunité pour les modélistes bricoleurs qui souhaitent fabriquer leur propre série 18 à l'échelle N, sur base de cette locomotive Vectron.

NEU



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)

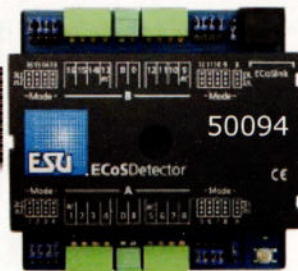


LokPilot micro V4.0



LokSound V4.0

PowerPack pour LokPilot & LokSound



Nouveau sur
www.esu.eu:
Forum
francophone

Loconet adaptateur: L.Net pour votre ECoS



Adaptateur PluX > NEM-652



ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge
et dépannage

Schienenreiniger

ER-decor



T	S	D
train	service	danckaert



Foto: Rolf Wiemann

ENGINEERING EDITION

Nouveautés



Foto: Rolf Wiemann

Maintenant chez votre détaillant!

Importateur: Train Service Danckaert

tsd@tsdbvba.be

www.modeltrainservice.com



Class 66

Crossrail / Captrain Class 66



Livraison: novembre 2011

© Treinfoto Team

Série limitée de modèles repeints, sur base Mehano

Crossrail: les trois locomotives existantes: PB03, PB12 et PB13

Captrain: trois versions différentes de la livrée Captrain

Disponible pour tous les systèmes, avec et sans sonorisation

Modèles numériques équipés d'un décodeur ESU LokPilot ou LokSound

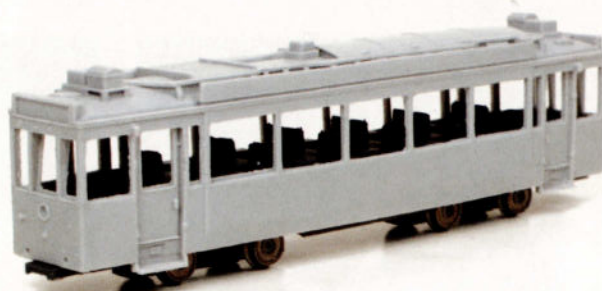


Livraison: decembre 2011

© Treinfoto Team

Vous trouverez les premières photos de ces modèles sur notre site !

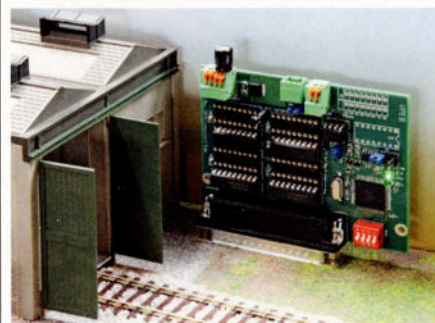
	DC	DC Dig.	DC Sound	AC Dig.	AC Sound
Crossrail PB03 "Mireille" (rouge/blanc)	6601	6611	6621	6631	6641
Crossrail PB12 "Marleen" (rouge/blanc)	6602	6612	6622	6632	6642
Crossrail PB13 "Ilse" (rouge/blanc)	6603	6613	6623	6633	6643
Captrain 6601 (noir/vert/face blanche)	6604	6614	6624	6634	6644
Captrain 6603 (gris/vert/face blanche)	6605	6615	6625	6635	6645
Captrain 6609/PB05 (gris/vert/face jaune)	6606	6616	6626	6636	6646



FERIVAN

Un autorail standard SNCV avec boîte à film

Le fabricant de petites séries Ferivan vient de sortir une version de l'autorail standard de la SNCV pourvu de boîtes pour film de ligne. Ce tram est proposé sous forme de kit. La boîte a été fabriquée en une seule pièce. Il en va de même pour le châssis motorisé, ainsi que pour l'intérieur. Ce châssis est compatible avec une voie métrique de douze millimètres en H0. Il semble que le peinturage de ce kit soit la tâche la plus difficile. Les itinéraires joints sont celles des lignes SNCV du nord d'Anvers. Vous pouvez acquérir directement ce kit auprès du fabricant (réf. 100 073). Son prix indicatif s'élève à environ 260 euros. Vous trouverez davantage d'infos sur le site www.ferivan.be.



VPEP Un module de commande OC32

Le module OC32 de Van Perlo Elektronica en Besturingstechniek constitue la solution universelle pour la commande d'à peu près tous les accessoires que l'on peut trouver sur le marché des modèles miniatures. Ce module électronique comporte 32 sorties pouvant être utilisées pour la commande digitale de lampes, de leds, de moteurs pour aiguillages, de bobines magnétiques, de servomoteurs, etc. Il peut aussi permettre la commande de la plupart des systèmes de signaux, dont les belges. Ce module peut être commandé à partir de n'importe quel système digital supportant le DCC. De série, il peut aussi être directement commandé à partir de Koploper et iTrains. Le OC32 est relativement simple à configurer. Il suffit de choisir le bon accessoire à commander. Vous trouverez davantage d'informations sur le site <http://dynamo.vanperlo.net>.

MODELEISENBUNN CLUB BASSIN MINIER D'ESCH-SUR-ALZETTE (LUX)
Les Diesel 850/900 des CFL

Cette association luxembourgeoise sort un modèle de la locomotive de manœuvre diesel-électrique de la série 850/900 des CFL à l'échelle N. Il s'agit d'une série limitée. Cette variante luxembourgeoise fait partie de la grande famille des locomotives diesels-électriques BB 63000/BB 63500 de la SNCF. Les petites différences entre la version luxembourgeoise et française sont largement compensées par la

jolie livrée CFL. Ce modèle est proposé en trois versions : la locomotive 854 avec le logo CFL 'boîte de sardines' conforme à l'exemplaire réel en service depuis les années '70 jusqu'au milieu des années '90 et les locomotives 913 et 914 avec le logo CFL actuel, en service depuis 1996. Vous trouverez davantage d'infos sur le site www.rail.lu/mbm ou via mail à l'adresse marcschw@pt.lu. (BM)



MW-MODELL Des wagons italiens à l'échelle N

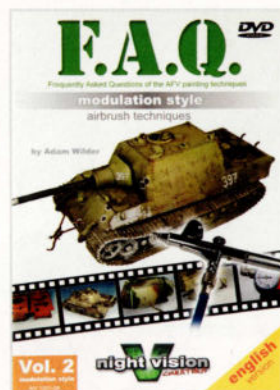
Le fabricant de petites séries MW-Modell sort quelques sets de deux wagons fermés pourvus d'un toit en pointe. Ces modèles typiquement italiens sont à l'échelle N. Ces sets de deux wagons du type 'Ghklkms' arborent des inscriptions d'époque III et IV. Des versions avec ou sans plate-forme pour frein sont proposées. Le set visible sur

la photo (réf. N-IT-401c) se compose de deux wagons dépourvus d'une plate-forme pour frein et arbore des inscriptions d'époque IV. Ces wagons ont été pourvus d'un mécanisme d'attelage court. Si vous souhaitez davantage d'informations, vous pouvez vous rendre directement sur le site du fabricant www.mv-modell.be. (BM)

NIGHT VISION CREATIONS DVD

Les techniques d'utilisation de l'aérographe

Un second DVD de MIG productions est sorti chez Night Vision, dans la série concernant les techniques d'utilisation de l'aérographe (réf. NV 1001-08). Ce DVD vous permettra d'améliorer la patine de vos modèles. Ce second DVD est en anglais et se concentre sur les véhicules militaires. La présentation est assurée par le spécialiste Adam Wilder. Hormis une introduction générale, Adam Wilder utilise un véhicule à chenilles pour commenter sa technique Color Modulation. Grâce à cette technique, notre attention est attirée par les aspects visuels les plus importants du modèle. Pour ce faire, Adam Wilder travaille avec de peinture Tamiya pour la couche de base, Vallejo pour apporter du



contraste dans les détails, une peinture à huile pour les ombres et les pigments de MIG Productions pour les finitions. Vous pouvez évidemment utiliser cette technique présentée pour patiner d'anciennes locomotives à vapeur, ainsi que des locos diesels modernes patinées.



PREISER

Des figurines sur le thème de l'hiver en H0

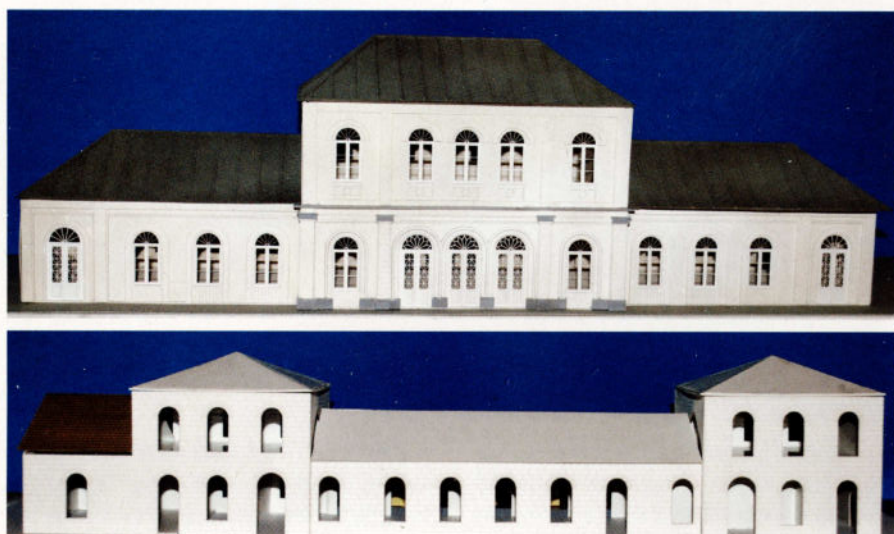
Deux sets comprenant des figurines sur le thème de l'hiver sont sortis chez Preiser. Le set 1066 comporte un Père Noël, un bonhomme de neige, et quatre enfants jouant au traîneau. Le set 10627 comprend un certain nombre de figurines susceptibles d'agrémenter un marché de Noël: des sets idéaux pour un réseau modèle caractérisé par une ambiance hivernale.



AUTHENTIC MODELS

Une habitation rurale

Authentic Models propose une habitation rurale inspirée de la région d'Ypres. C'est une maison avec un toit de chaume, comprenant une dépendance en bois qui fait office de remise pour une petite charrette paysanne. L'habitation est pourvue d'une charpente de toit. Elle possède un étage et comporte quatre chambres. Les pièces du kit sont découpées et gravées au laser avec un panneau de fibres de bois en couleur et de bois laminé (n° 331.00). Le kit s'accompagne d'une notice explicative bien détaillée. Il est préconisé de l'assembler en utilisant une colle Aumo spéciale. Il est possible d'équiper cette habitation rurale d'un éclairage Led à commander en option. Dimensions: 14 x 7 x 8 cm. Il est possible de commander ce produit sur le site www.aumo.be.



GOOVER MODELS Des bâtiments de gares belges

Après avoir connu quelques revers commerciaux, les responsables de Goover Models ont voulu d'abord savoir quels créneaux ont du potentiel aujourd'hui avant de se lancer dans tout nouveau projet. Il en ressort deux qui concernent les bâtiments de gares belges, qui seront proposés sous forme de kits à assembler, en styrene découpé au laser. La première est la gare de Lierre en 1950 (prix: 85 €) et la seconde celle

d'Athus (65 €). La mise en production démarquera à la condition expresse que pour chacun de ces deux projets il y ait au moins 15 personnes désireuses d'en commander. Si tel est votre cas, n'hésitez pas à le faire savoir en adressant un e-mail à l'adresse info@goovermodels.be, avec la mention Lierre ou Athus.



HAMMERSCHMID

Des gares suisses à l'échelle N

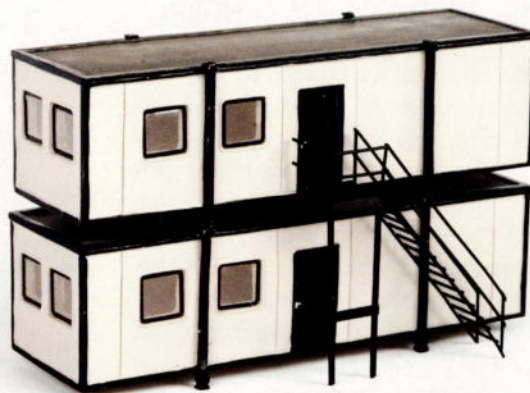
Hammerschmid présente un kit de construction du type 1 des chemins de fer rhétiques, compatible avec le matériel roulant de cet opérateur à l'échelle N et inspiré de la ligne Landquart - Davos. Le bâtiment est réalisé en bois coupé au laser et comporte un socle en plâtre.

Le produit est disponible soit en kit à assembler (réf. 80503) soit déjà entièrement finalisé (réf. 8053). Prix conseillés: kit de construction : 98 € ; modèle fini : 198 €. Pour en savoir plus: kleinserie@hammerschmid.de ou www.hammerschmid.de.

BACHMANN

Des conteneurs pour bureaux

Bachmann Europe propose à des prix raisonnables les produits entièrement finalisés de la gamme 'Scenecraft', en l'occurrence des bâtiments à l'échelle 00 (1/76e). Ceux-ci sont un peu plus grands que les bâtiments à l'échelle H0. Ils ont été réalisés d'une seule pièce en PU ou résine de moulage et sont peints. On met les châssis de fenêtres et les vitrages séparément dans les ouvertures. Ceci vaut également pour les conteneurs transportables



pour bureaux qui sont vendus au prix de 30 €, complets et incluant un escalier en métal. Dimensions: 128 x 80 x 44 mm (réf. 44-081).



WS-LASERCUT

Une maison Eisenheim

Il semble bien que l'époque des boîtes de construction de petites maisons en plastique touche à sa fin et que c'est le carton découpé au laser qui a pris le relais. Grâce à ce type de matériau, il est possible maintenant de réaliser des tirages limités et il n'est nul besoin d'avoir encore recours à des matrices compliquées. Dans ce nouveau segment de marché, on trouve la marque WS-LaserCut (Allemagne) qui a déjà à son actif un grand nombre de produits susceptibles de figurer en bonne place sur un réseau modèle. C'est vrai par exemple pour cette maison Eisenheim (n° 008) dont tous les éléments sont prédécoupés et précoloriés. Pour l'assemblage, on utilise tout simplement une colle transparente. Plus d'infos sur www.ws-lasercut.de.



PECO

Un portillon de clôture

On connaît Peco chez nous pour ses voies et ses aiguillages, mais on sait moins que ce fabricant réalise aussi bon nombre d'autres accessoires. Ainsi dans sa série 'O Gauge Lineside', Peco présente un set à l'échelle O comportant deux portillons de clôture de prés ou de champs. (réf. LK 746).

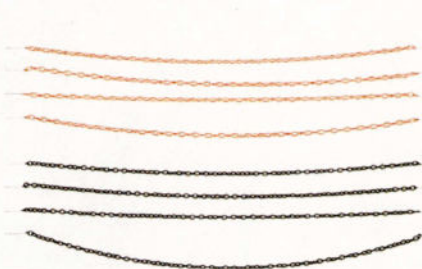


LANGMESSER

Un set de peinture 'rouille et acier'

Langmesser a composé à partir de la gamme de Vallejo, très large comme on sait, un set de peintures permettant de restituer en modélisme des objets métalliques saisissants de réalisme. Le set comprend 8 flacons de 17ml: 4 tonalités

de gris différentes, incluant l'anthracite métallisé et le basalte ainsi que 4 teintes de couleur rouille. Chaque set s'accompagne d'une notice explicative. Prix conseillé: 19,90 €. (GVM)



TRUMPETER

De belles chaînes

Pour bien finaliser un modèle, on peut avoir recours à ce set Trumpeter comportant huit belles chaînes. Il y a deux sortes de chaînes et chaque exemplaire d'une longueur de 5 à 6 cm est livré en couleur or et argent.



CABOOSE INDUSTRIES

Une motorisation d'aiguillage

Au catalogue copieux s'il en est de la marque américaine Caboose Industries, on peut trouver maintenant aussi cette motorisation d'aiguillage à connecter sur n'importe quel aiguillage à commande manuelle (n° 2185 et 2025). Le package en matière synthétique est pré-assemblé. La motorisation d'aiguillage 2185 est relativement étroite, si bien qu'on peut la placer sans problème entre deux voies parallèles. Ses éléments complémentaires sont utilisés à des fins spécifiques.



MODEL MASTER Du vernis

Si vous êtes de ceux qui construisent eux-mêmes un modèle ou si vous y apportez des aménagements, vous savez que vous aurez besoin de vernis pour obtenir une belle finition. Cette couche ne sert pas seulement à protéger ce que vous avez peint, mais donne aussi un aspect d'unité à un ensemble. Pour ce faire, Model Master propose ce vernis à base de peinture émail, soit mat, soit brillant. Il est préconisé de le pulvériser à l'aérographe (n° 1560 et 1561). Il est possible de mélanger le contenu des deux flacons. Le vernis peut être dilué avec le medium de Model Master (n° 1789).



JEWEHA

Un étau pour matériel

Chez Jeweha, nous avons découvert un étau pour matériel que nous avons trouvé intéressant. Grâce à cet outil, il est possible en effet de serrer de toutes petites pièces et de les tenir fermement dans la main. Il existe plusieurs versions à une ou deux hélices de réglage, qu'on peut utiliser en fonction de la dimension des pièces. Si cet outil vous intéresse, surfez sur www.jeweha-modelbouw.be.

Texte et photos: Guy Van Meroye - Bertrand Montjobaques (BM)
Remerciements à Het Spoor

TECHNO HOBBY

www.TechnoHobbyHalle.be

Aerographie

Tout pour l' aérographie,
aéroglyphes, compresseurs,
peintures, pigments, cabi-
nes de peinture, washes,
outils, pièces etc...



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

VOUS ETES LE MACHINISTE!!

"WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

WIBO Rail

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

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

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

Visitez notre site Web: www.wiborail.eu

0128_TMM_Wiborail



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

Silhouette

Le lien à la nature

miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

eLOTRAINS

Production ®

EloTrainsbrenkt binnenkort
een mooie aanvulling op
onze modelspoorbanen de
NS-rijtuigtype PlanK.
Van dezedoor Beijnesin
Haarlemgebouwde rijtuigen
wasde eersteseriebestemd
voor internationaalverkeer.
Zij reden vaak samen met
de typen PlanN en D. De
acht compartimenten waren
verdeeld in drie eerste
klasen vijf tweede klas.
De laatste exemplaren zijn
tot de jaren tachtig nog in
gebruik geweest bij NS.



EloTrack - Modelbouw is
importeur van EpokeModeller,
PMT Eisenbahnmodelle,
Micro Metakit en ViTrains.
EloTrains Production is
fabrikant van modelspoor/
bouw producten

EloTrack - Modelbouw Molendijk 9-A 3235XE Rockanje

info@elotrack-import.nl www.elotrack-import.nl

Tel. +31 181 40 55 32 Fax +31 181 40 53 46

LIVRES



Modelleisenbahn : Das grosse Gleisplan-Buch

Edition Heel Verlag GmbH (www.heel-verlag.de), ISBN 978-3-86852-499-4, en langue allemande, format 30 cm x 24,5, couverture cartonnée, 207 pages, de nombreuses photos couleurs, prix conseillé: 15 euro.

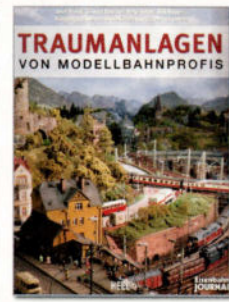
Ce livre donne une bonne idée de la manière dont sont réalisés différents réseaux. Le premier chapitre est consacré à un peu de théorie sur les plans de réseaux et quelles formes ils peuvent prendre. Ensuite, ce livre ne reprend pas moins de 48 tracés de plans étudiés. Il s'agit de réseaux qui ont été décrits au fil des ans dans le magazine allemand *Modell Eisenbahner*. L'approche des plans de réseaux est très allemande – à quelques expressions près – certains plans datant quelque peu également. Mais le prix de ce livre – un ridicule 15 euro – fait beaucoup de bien. Ce livre procurera beaucoup de plaisir de lecture aux modélistes et conviendra idéalement pour les longues soirées d'hiver, au coin du feu. (GVM)



Les petits trains de Ch'Nord

Par Claude Wagner, Editions LR Presse (www.lrpresse.fr), ISBN 978-290365167-1, en langue française, format 29 cm x 21,5, couverture cartonnée, relié, 280 pages, des centaines de photos noir et blanc, prix conseillé: 44,50 euro.

Dans cet ouvrage de référence, Claude Wagner décrit l'histoire des chemins de fer locaux à voie métrique dans les départements français du Nord et du Pas-de-Calais, et plus particulièrement les lignes Arvin-Calais, Aire-Berck et les lignes de la Compagnie des Chemins de fer des Flandres. L'accent est mis sur la période de 1930 jusqu'à la fin des années soixante, ainsi que sur la fin de ce réseau étendu. Chaque ligne est décrite dans le détail et présentée visuellement au moyen d'anciennes cartes routières. Chaque point d'arrêt et chaque gare sont décrits par le menu en mots et en images, ainsi qu'au moyen de plans de voies. Ce livre reprend également toute une série de plans du matériel roulant. Sur base de photos actuelles, le lecteur peut découvrir les vestiges de ce réseau ferré qui subsistent encore de nos jours, ce qui peut s'avérer intéressant pour organiser un périple de reconnaissance au départ de la Belgique. Cet ouvrage est très bien composé et richement illustré au moyen de photos historiques en noir et blanc. Un livre à conseiller absolument à tout qui voue un intérêt à la voie métrique. (GVM)



Traumanlagen von Modellbahnprofis

Editions Heel Verlag GmbH (www.heel-verlag.de), ISBN 978-3-86852-500-7, en langue allemande, format 30 cm x 24,5, couverture cartonnée, relié, 240 pages, de nombreuses photos couleurs, prix conseillé: environ 35 euro.

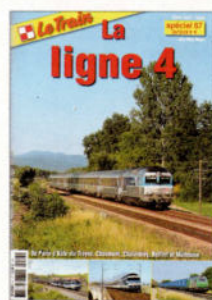
Comme son titre l'indique, ce beau livre constitue un florilège des plus beaux réseaux qui ont été présentés dans le périodique allemand 'Eisenbahn Journal'. Il illustre les œuvres des meilleurs modélistes allemands comme Josef Brandl, Rolf Knipper et Wolfgang Langmesser, pour n'en citer que quelques-uns. Au total, 18 réseaux sont présentés en détails. La plupart sont d'inspiration allemande, mais on y trouve également quelques modèles suisses et un réseau français particulièrement joli, de Dominique Buraud. Les reportages de réseaux donnent beaucoup d'indications, de conseils et de trucs pratiques pour la construction d'un réseau, outre le récit proprement dit. Ce livre brille certainement par la superbe photographie de ces réseaux. Des photos couleurs en grand format font apparaître chaque détail. Ce livre est en langue allemande, mais ceux qui n'ont que peu ou pas de connaissance de cette langue y éprouveront également du plaisir à la lecture. Un vrai livre pour lire... (GVM)

La Ligne 4

Le Train 'Spécial' n°67, Editions Publitrains, brochure, ISSN 1267-5008, en langue française, 100 pages, format A4, prix conseillé: 18,30 euro.

Dans ce numéro spécial du périodique spécialisé 'Le Train', la ligne 4 allant de Paris à Bâle (via Troyes, Chaumont, Chalindrey, Belfort et Mulhouse) est décrite dans les détails. Cette ligne internationale traverse la campagne française et n'est pas encore électrifiée, sur la plus grande partie. Cette brochure décrit en détails l'histoire de la

ligne et restitue une bonne impression du paysage et de la ligne, au moyen de belles photos en couleurs. Le matériel roulant est également traité, depuis la traction vapeur jusqu'à l'époque actuelle. Mais ce sont surtout les amateurs de locomotives Diesel françaises qui seront à la fête et y trouveront sans doute l'inspiration pour leur éventuel réseau d'inspiration



française. Cette brochure est disponible dans le commerce spécialisé ou est à commander directement chez l'éditeur (www.lettrain.com). (GVM)

De Bad Eisbach à Schneeberg



La lourde loco Diesel 120 048-4 d'origine russe de la DR reçoit l'aide d'une locomotive d'allège sous la forme d'une V200 de la DB, pour sa longue traversée sous le Schneeberg.



INSPIRÉS PAR LE DOMAINE SKIABLE DU SAUERLAND ET DES ENVIRONS DE WINTERBERG (D), MARTIN TOLKEMIT ET ERWIN HODES ONT RÉALISÉ UN RÉSEAU CONSTITUÉ D'UN PAYSAGE ENNEIGÉ. LORS DE L'EXPO 'EUROSPoor 2011' TENUE DANS LES HALLES D'UTRECHT, NOUS AVONS PU RÉALISER UN VOYAGE FICTIF SUR LEUR RÉSEAU ENTRE EISBACH ET SCHNEEBERG VIA LIPPETAL-WALD, À L'INVITATION DE CES DEUX CONSTRUCTEURS.

'Bad Eisbach' pourrait se trouver dans la région montagneuse de l'Allemagne méridionale. Bien que la région du Sauerland aurait pu servir plus ou moins d'exemple, les constructeurs se sont octroyés une certaine liberté artistique pour créer leur propre monde en réduction. Comme nous l'avons déjà souvent dit dans nos colonnes, un réseau ne doit pas forcément être une réduction de la réalité, du moment que la reproduction soit suffisamment convaincante. En d'autres termes, cela devrait pouvoir exister et... le constructeur devrait en être satisfait. Ce sont les années 1986/'69 qui ont été retenues, une époque où la traction vapeur était encore présente à la Deutsche Bundesbahn, mais où la traction Diesel avait déjà pas mal pris le dessus. Les membres du 'Lippstädter Eisenbahnfreunde', qui ont exposé à Eurospoor, ne se tiennent pas strictement aux époques : de temps à autre, du matériel ancien ou moderne roule sur le réseau, comme vous le verrez

La neige sur la place de la gare de Bad Eisbach a été déblayée et mise en tas. Mais une couche de neige fraîche est déjà retombée entre-temps...



Entre les rares autos qui s'aventurent encore sur les routes enneigées, on peut voir des skieurs de fond qui prennent le chemin de la gare, pour y prendre le train vers Schneeberg.

sur nos photos. Vu que des voies Märklin 'C' ont été utilisées, une grande partie du matériel roulant provient du fabricant bien connu de Göppingen, mais on y voit aussi du Brawa, Fleischmann, Piko et Roco.

Ce réseau en H0 est piloté en digital au moyen d'une centrale ECoS de marque ESU. Pour jouer la sécurité, les membres du club de Lippstädter emmènent toujours au moins deux 'Mobile Station' de



Märklin dans leurs bagages : on ne sait jamais et comme le 'show must go on', quoiqu'il arrive... La plupart du temps, tout se déroule bien et huit convois circulent simultanément en voie principale, en block système automatique, au moyen de sections commutables.

La profondeur de champ

La première chose qui frappe sur ce réseau en H0 de 8,4 m sur 1,6 est la profondeur et la hauteur du paysage. C'est surtout sa profondeur qui a rendu possible la création d'un paysage impressionnant, un élément qui manque de nos jours sur beaucoup de réseaux, d'après Martin Tolkemit. Le paysage et l'arrière-plan de Bad Eisbach à Schneeberg est tellement élevé que le regard des spectateurs est littéralement capté ; une frise et des coulisses n'ont pas été nécessaires ! Martin Tolkemit (un plombier pensionné tôt) et Erwin Hodes (un monteur automobile) ont consacré à peine quatre mois à la construction de ce paysage enneigé. L'ensemble est constitué de quatre segments. On peut voir sur base du tracé des voies que ce réseau est en fait constitué de deux parties. Les deux segments de gauche forment un petit réseau à part avec une voie principale à voie unique, dénommé 'Lippetal-Wald-Schneeberg'. Lorsque suffisamment d'espace est disponible pour l'ensemble, les deux

En provenance de Schneeberg via Lippetal-Wald, le 'Schienenbus' bien connu du type 798 de la DB et sa remorque vient d'entrer en gare de Bad Eisbach, après un parcours dans de la neige poudreuse.



Au pied de la piste de ski, un bus est prêt pour ramener les skieurs au sommet de la montagne.

segments de droite sont accouplés. La ligne principale à voie unique devient alors deux fois plus longue et présente une 'section de parade' en hauteur, comprenant

un imposant viaduc au-dessus de la Lippetal. A l'avant-plan, Lippetal-Wald est une gare de coïncidence où la ligne secondaire à voie unique donne correspondance vers



C'est l'effervescence, tant au dépôt de Bad Eisbach que sur la piste du Lippetal...

la gare de Bad Eisbach. Techniquement, cette bifurcation vaut la peine, en comparaison avec la véritable Bad Eisbach : on pourrait s'attendre à ce que la voie venant

de Bad Eisbach se raccorde à quai à Lippetal-Wald. Nous imaginerons donc que le quai concerné est caché sous une grosse couche de neige...

Un paysage enneigé

Un réseau enneigé est en fait plus facile à construire qu'un réseau classique, selon Martin Tolkemit et Erwin Hodes, qui en savent un bout en tant que membres du co-



La loco n° 10 (alias 216 122) de l'opérateur privé H.F. Wiebe passe dans la vallée enneigée de la Lippe, où les skieurs ont remplacé les truites, sous le pont...



Le chasse-neige 80 80 973 0185-3 est revenu à sa gare d'attache, le dépôt de Bad Eisbach. Grâce à son action, la ligne est bien parcourable.



Neige ou pas, le travail avant tout : la 265 014-1 de la DB remorque un wagon porte-câbles utilisé pour la pose d'un câble en fibre de verre.

mité du club Lippstädter Eisenbahnfreunden. La raison en est simple, d'après Martin Tolkemit, qui a pris la majorité de la finition de ce réseau à son compte : il n'est en effet pas nécessaire de tout verdier, ni

de détailler les rues... La finition se limite en fait à l'application d'une couche d'argile, ce qui est quand même un peu court, comme nous avons pu le constater... Erwin Hodes s'est chargé du montage

des éléments en bois et du câblage, ou comme il le dit lui-même, 'le vers à bois qui travaille plus souvent sous que sur le réseau...'. La base est constituée d'un châssis assemblé selon la méthode de construction dite 'ouverte'. Les montagnes ont été formées au moyen d'une gaze d'aluminium, sur laquelle un bandage argileux a été tendu, lui-même recouvert d'une couche d'argile pour modélisme de cinq millimètres d'épaisseur. La gaze d'aluminium a été utilisée volontairement : l'argile est un produit mordant qui fait rouiller les fils d'acier et qui font des taches brunâtres dans la neige, ce qui exclut évidemment son utilisation.

La pose de la couche d'argile fut le travail de Martin Tolkemit. Pour accélérer le temps de séchage, Martin a opté pour un mélange 1/1 d'argile pour modélisme et d'argile Rot Weiss provenant d'un supermarché.

Le travail le plus important fut l'application la plus lisse possible de cette couche. Pour une superficie aussi importante que celle de 'Bad Eisbach', les propriétés désagréables de l'argile se manifestent rapidement... L'argile absorbe l'humidité et lors de températures changeantes, va presque toujours se craqueler. L'utilisation d'un bandage en argile ralentit le séchage



de l'argile et diminue la tendance aux fissures. En outre, les craquelures sont évitées en appliquant au pinceau une couche de peinture pour extérieur (de l'Alpine blanche) sur l'argile, après son séchage complet. Cette peinture évite le retrait de l'humidité et le craquelage de l'argile. Des petites pépites de verre Heki sont saupoudrées dans une seconde couche de peinture, pour obtenir un effet scintillant du manteau de neige.

Le problème pour un paysage hivernal est l'application de l'argile contre et entre les rails : ces derniers doivent en effet toujours rester libres pour garantir une bonne prise de courant. Sur 'Bad Eisbach', il a suffi d'appliquer l'argile pour modélisme jusqu'à peu près le niveau supérieur de lit de ballast des voies 'C' de Märklin. A proximité immédiate des rails et entre ceux-ci, le lit de ballast est simplement peint en blanc : l'absence de couche neigeuse entre les rails ne se voit absolument pas. A proximité des aiguillages – qui doivent évidemment parfaitement fonc-

On voit bien aux stalactites pendant au toit du bâtiment du moulin d'Eisbacher qu'il a fort dégelé : mieux vaut ne pas stationner dessous...



Le plaisir de la glisse sur l'étang gelé, devant la gare de Lippetal-Wald.

tionner – la couche de peinture sera encore plus fine. C'est tout à fait tolérable, vu qu'en réalité aussi, les aiguillages sont déblayés lors de chutes de neige et sont chauffés au besoin.

S'inspirer des chemins de fer réels constitue la base même pour tout modéliste, rai-

son pour laquelle il est bon de partir d'une saison bien précise. Martin Tolkemit le dit ainsi : « Pour confectionner un paysage hivernal convaincant, il faut au préalable imaginer certaines conditions climatiques et une tempête de neige n'est pas la plus évidente... » Cela dépend de la neige que vous désirez : faut-il de la neige fraîche-



La gare de Lippetal-Wald : Père Noël semble avoir de la concurrence...

été aussi blancs et en d'autres endroits, le vert pourrait pointer à travers la neige...

Sur ce réseau se trouvent environ 1.500 arbres résineux qui ont été assemblés par les jeunes membres du Lippstädter Eisenbahnfreunde, sur base de kits Heki. Sur les branches, une fine couche d'argile mélangée à de la colle blanche pour bois a été appliquée de façon si fine qu'elle dégouline des branches. Sur les rues, on trouve encore des paquets de neige que les équipes de déneigement n'ont pas été capables de dégager, au grand plaisir des skieurs de fond qui peuvent ainsi se rendre jusqu'à la gare, chaussés sur leurs skis ! Partout, on peut voir des traces de pas et de pneus dans la neige fraîche. Si cette dernière n'était pas tombée, la neige aurait été sale et boueuse en de nombreux endroits, surtout aux alentours du dépôt de locomotives, où l'activité est fébrile. Les traces de pas dans la neige ont été imprimées au moyen d'un cure-dents découpé sous forme d'un petit pied. Pour reproduire des traces de pneus dans la neige, un bout de feuille transparente est posée sur l'argile encore mouillée ; on fait alors rouler une petite auto miniature sur

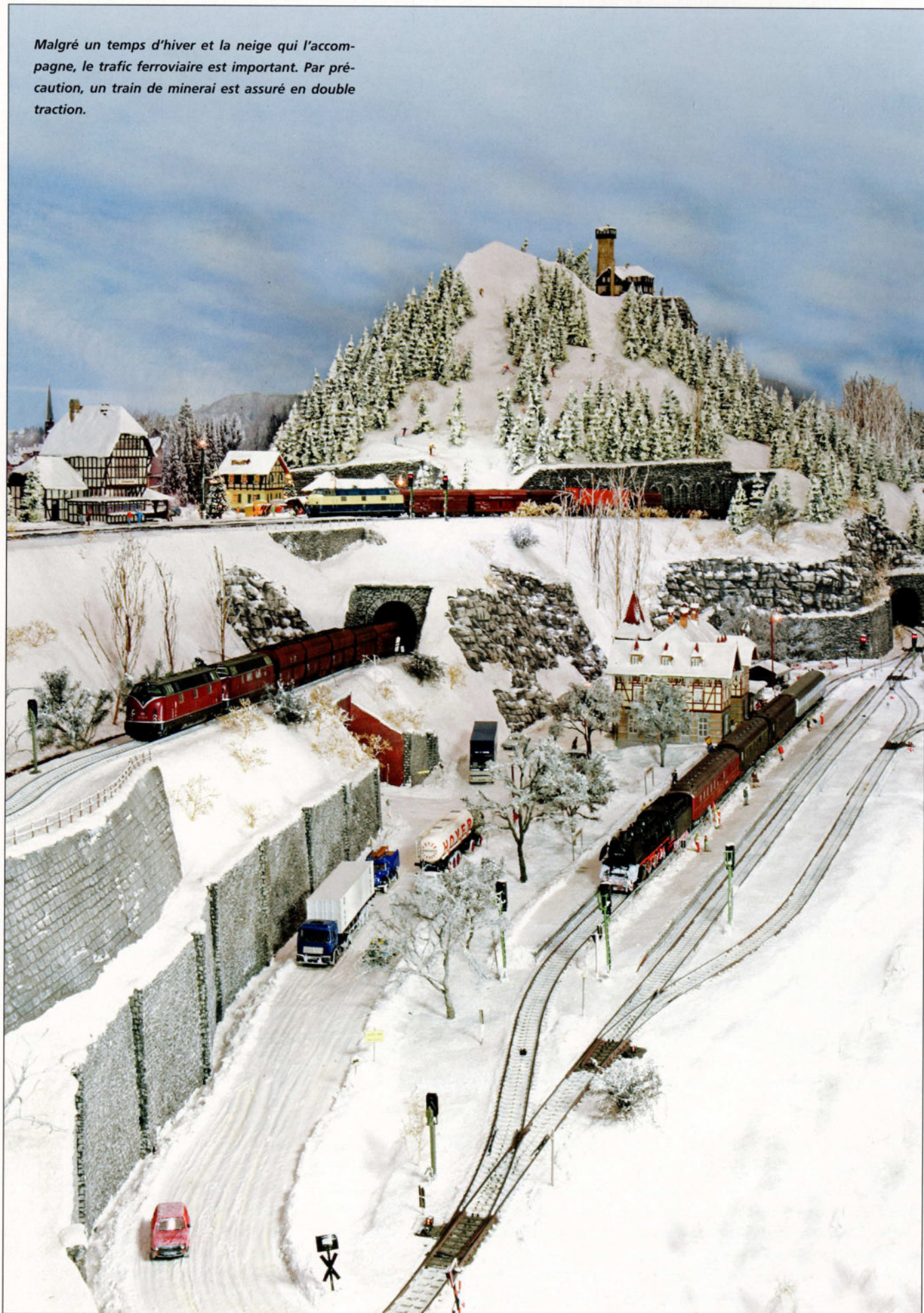


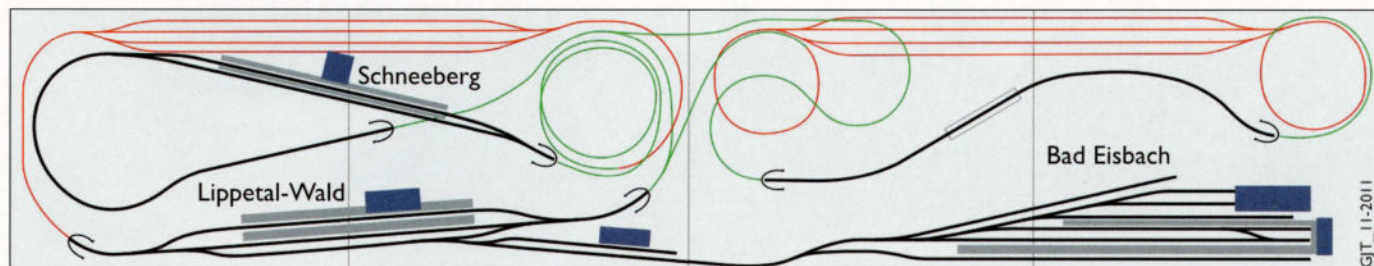
La V200 133 de la DB entre en gare de Lippetal-Wald, en tête d'un train du trafic diffus.

ment tombée ou non ? En outre, il faut tenir compte de la direction du vent et s'il gèle ou s'il dégèle : ça fait une grande différence. En examinant et en concevant le tout à l'avance, vous pouvez réaliser un paysage enneigé crédible. Pour 'Bad Eisbach', Martin est parti d'une couche de neige d'environ 30 cm sur laquelle une

couche de neige fraîche de dix cm était tombée au cours de la nuit. Suite au vent qui semble être venu de l'Ouest – comme c'est fréquent en Westphalie – la neige s'est accumulée juste avant Bad Eisbach via la vallée de la Lippetal, en direction de Schneeberg. Et en plus, il a un peu gelé ! Lors du dégel, les arbres n'auraient plus

Malgré un temps d'hiver et la neige qui l'accompagne, le trafic ferroviaire est important. Par précaution, un train de minerai est assuré en double traction.





cette feuille. Pour faire figurer une fine couche d'argile sur les toits, ces derniers sont d'abord enduits d'une fine couche de colle blanche pour bois, dans laquelle du sable est saupoudré, pour obtenir une meilleure accroche.

Sur le paysage enneigé, le détaillage est également appliqué. Ici et là, on peut voir quelques belles scénettes. Ainsi devant la gare de Lippetal-Wald, on distingue des patineurs sur un étang gelé, tandis que près de Schneeberg se tient un marché de Noël et enfin, une piste de ski dans la montagne du Lippetal, qui vaut la peine d'être admirée. Les constructeurs de ce ré-

seau savent aussi que c'est dans la mesure que l'on reconnaît le maître : ils ont su résister à l'envie de reproduire une ligne à crémaillère... Les skieurs peuvent prendre le bus ou le train au départ de Bad Eisbach en direction de Schneeberg et de là se laisser glisser sur les pistes, pour remonter vers le sommet, après avoir été faire un détour par le Schnell Imbiss de Karl !

Le dilemme...

Sur beaucoup d'autos, on peut voir une couche plus ou moins épaisse de neige, d'après qu'elles aient roulé récemment ou pas. Les bâtiments sont recouverts d'une

grosse couche de neige. Il en va tout autrement avec le matériel roulant sur le réseau : à part quelques locos et un autorail, le matériel est très propre et à l'exception notable de quelques wagons patinés. Oui, c'est un dilemme pour un réseau recouvert d'un manteau hivernal : l'application d'une couche de neige sur le matériel roulant revêt un caractère irréversible, car il n'est alors plus utilisable sur un autre réseau. Martin Tolkemit y a encore ajouté quelques traînées, typiques d'un matériel sortant du dépôt. Et nous en terminerons ainsi...

Le marché de Noël bat son plein à Schneeberg. Lorsque vous lirez ce récit, la plupart des articles auront toutefois été vendus pour la moitié de leur prix !

*Texte & photos : Gerard Tombroek
(remerciements à Martin Tolkemit
et à Erwin Hodes).*



Une rame de voitures GCI en service sur le réseau du MSC Het Spoor vzw.



Les voitures GCI de Goover Models

RÉCEMMENT, LES PREMIERS MODÈLES DES VOITURES GCI REPRODUITES PAR GOOVER MODELS ONT ÉTÉ LIVRÉS DANS LES MAGASINS : ENFIN UN MODÈLE LIVRÉ PRÊT À L'EMPLOI DE CETTE VOITURE BELGE ARCHI-CONNUE... MAIS AVANT DE NOUS PENCHER SUR LE MODÈLE, UN PEU D'HISTOIRE À SON SUJET.

De 'GC' à 'GCI'

Chaque amateur ferroviaire en Belgique, surtout ceux intéressés par la traction vapeur, connaît sans doute les voitures GCI de l'Etat Belge, plus tard de la SNCB. Et pourtant, peu de choses sont connues de cette importante série de voitures voyageurs : il n'existe pratiquement aucune littérature traitant de ce type de voitures. Cela a donc nécessité un fameux travail de recherche pour établir cet aperçu historique...

Il faut d'abord savoir qu'il n'y aurait pas eu de 'GCI' sans voitures 'GC'. Ces dernières sont la conséquence directe de la révolu-

tion industrielle survenue en Wallonie à la fin du 19e siècle. A cette époque, cette région du pays était une grande puissance industrielle. L'axe Liège - Charleroi était un acteur de format international, grâce à son industrie sidérurgique et à ses nombreux charbonnages. Ce potentiel industriel toujours croissant n'avait pas seulement besoin de matières premières et de débouchés, mais aussi de main d'œuvre. Et cette dernière devenait difficile à trouver en Wallonie. La Flandre par contre était plus orientée vers l'agriculture, à l'exception des centres urbains de Gand, Alost et Courtrai,

où l'industrie textile requérait aussi une importante main d'œuvre. Le reste de la Flandre était une région très pauvre, raison pour laquelle un véritable exode de travailleurs flamands se fit jour à destination des bassins industriels wallons.

Cet exode sera triple : d'abord une immigration des forces ouvrières flamandes et de leur famille vers la Wallonie. Ensuite un grand mouvement de travailleurs flamands, qui accomplissaient tous les jours la navette vers les bassins industriels de Liège ou de Charleroi. Les transports en commun jouèrent ici un grand rôle : la Belgique fut d'ailleurs le premier pays à introduire des abonnements pour ouvriers, valables pour six voyages allers et retours par semaine (en février 1878), de façon à permettre à de nombreux ouvriers de se déplacer vers leur lieu de travail. Enfin, d'autres ouvriers choi-



La voiture de 3e classe avec plate-forme de Goover Models.



Sur la fine pièce en laiton gravé, on peut nettement voir la pliure : la plate-forme n'est en effet pliée qu'après que la bonne teinte lui ait été appliquée.

sirent de résider la semaine en Wallonie et de ne retourner à leur domicile qu'une seule fois le samedi soir, au moyen d'un abonnement à la semaine.

Pour absorber tout ce trafic de navette, l'Etat Belge de l'époque avait besoin de nouveau matériel. Les voitures à deux essieux datant des cinquante premières années d'existence du chemin de fer n'étaient plus capables de faire face à ce trafic. Raison pour laquelle du matériel neuf et de plus grande capacité dût être conçu.

Premiers véhicules à faire leur apparition en 1890 : les voitures 'GC', pour 'Grande Capacité'. Le but était en effet de pouvoir transporter le nombre le plus élevé possible d'ouvriers sur un espace le plus réduit : six personnes par banc, peu d'espace pour les jambes et le contrôle du chef de train via un marchepied continu, disposé à l'extérieur de la voiture ! Ces voitures GC se remarquaient encore en outre par leur disposition à trois essieux. En disposant un essieu supplémentaire au milieu de ces voitures, leur longueur pouvait être consi-

dérablement augmentée, grâce à quoi l'espace intérieur put être également augmenté. Cet espace ne devait toutefois pas servir à améliorer le confort des voyageurs, mais uniquement à augmenter la capacité de transport... C'est ainsi que la voiture GC offrait huit compartiments à douze places assises chacun, soit un total mathématique de 96 places assises par voiture. La littérature que nous avons pu consulter parle toutefois systématiquement de voitures GC à 80 places assises, soit à cinq personnes par banc. La plupart de ces voitures GC de 3e classe étaient aménagées de façon très spartiate. Comme déjà dit, il n'était pas question de confort : peu d'espace pour les jambes, des banquettes en bois, un éclairage spartiate, etc. Il n'y avait même pas de toilettes, ce qui débouchait parfois sur des conséquences fâcheuses pour les voyageurs : une pratique courante était de faire ses besoins par la fenêtre, après l'avoir descendue au moyen de la typique courroie de cuir... La tâche des chefs-gardes était par ailleurs risquée : le contrôle des voyageurs

devait se réaliser en cours de marche, via les marchepieds extérieurs de la caisse. De nombreux accidents survenus à ces agents entraînaient toutefois rapidement la modification de ces voitures. Il fut alors décidé de sacrifier une place par banc (deux par compartiment) pour créer un couloir intérieur continu, de façon à permettre au chef de train d'exercer sa tâche en toute sécurité. En outre, les faces d'about de ces voitures étaient pourvues d'un portillon avec passerelle donnant accès à la voiture suivante ; le chef-garde n'avait plus qu'à franchir ce seul espace à l'air libre pour passer d'une voiture à l'autre. Ces voitures n'ont en effet jamais été équipées de soufflets, tout comme d'ailleurs les voitures 'L' qui leur ont succédé.

De nombreuses voitures 'GC' furent alors transformées en 'GCI' ('I' pour Intercirculation ou Intercommunication, selon les sources), offrant un total de 64 places assises en 3e classe. En outre, la plupart de ces voitures ont été équipées d'une toilette, ce qui augmenta quelque peu le confort des voyageurs. Lors du passage au nouveau siècle, la construction des GC fut arrêtée, ces dernières étant remplacées entre 1901 et 1920 par des GCI neuves, sortant d'usine. Ces dernières furent alors livrées en grand nombre, à tel point que l'Etat Belge en disposa de plus de 4.000 : elles étaient alors présentes partout sur le réseau belge. Même après la Seconde Guerre mondiale, il en restait encore 2.800 en service. Les dernières ne seront retirées du service qu'en 1966, en même temps que les dernières locos à vapeur en Belgique. Quelques-unes de ces voitures ont toutefois encore été maintenues en état comme 'réserve stratégique', pour le compte de l'armée belge.

Une des premières décisions de la jeune SNCB (qui vit le jour en 1926) fut de rem-



La voiture de 3e classe de Goover Models, sans plate-forme.



Une échelle a été montée sur la face d'about – côté toilettes – de la voiture sans plate-forme. Au-dessus de la toilette, un ventilateur est visible. Dans la face d'about, quelques trous préforés servent à y enficher des pièces supplémentaires.

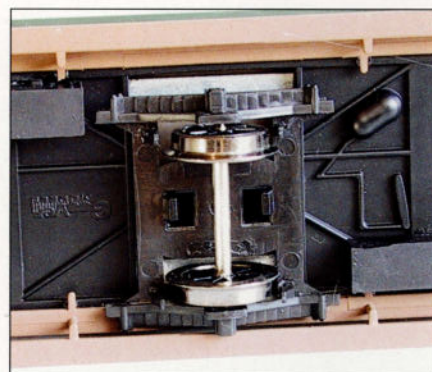
placer son parc de voitures en bois par des voitures métalliques, après quelques spectaculaires accidents ayant occasionné de nombreuses victimes. Les voitures en bois étaient en effet tout sauf sûres et lors d'accidents graves, il est arrivé plus d'une fois que ces voitures soient entièrement démolies, occasionnant un nombre élevé de victimes. La voiture métallique du type 'L' fut une première réponse à ce problème, mais suite à la survenance de la Seconde Guerre mondiale et à la difficile reconstruction du réseau ferré qui s'en suivit, un retard énorme survint dans la conception et le développement de matériel plus moderne. C'est la raison principale pour laquelle un certain nombre de rames de GCI était encore en service régulier, en 1966.

Quelques-unes de ces voitures ont été préservées : on en retrouve sur quelques lignes touristiques. La 'Stoomlijn Dendermonde – Puurs' (exploitée par le BVS) dispose de quelques GCI, ainsi que le CFV 3V et

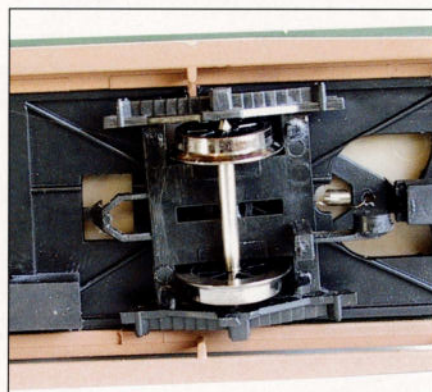
quelques associations musées étrangères. Enfin, la SNCB-Holding en a également préservé quelques exemplaires, qui sont garés à la remise-musée de Louvain, en attente d'une place définitive...

Le modèle de la GCI par Goover Models

A la rédaction, nous avons reçu le set 42001 : il s'agit d'un set de trois voitures qui furent exposées neuves à l'Exposition de Liège de 1905 : la voiture 23.225 avec une seule plate-forme, la 14.981 à une seule plate-forme également et la 14.982 sans plate-forme. En ce qui concerne la 14.981, nous en avons retrouvé un schéma sommaire dans les archives de la SNCB-Holding : il ne correspond toutefois pas avec le dessin de Rik De Bleser, qui reproduit cette voiture sans plate-forme. Quant aux voitures 14.982 et 23.225, nous les avons retrouvées cette fois correctement dessinées dans l'ouvrage de Rik De Bleser.



L'essieu médian de la voiture GCI est mobile transversalement. On remarque que cet essieu glisse au-dessus du marchepied supérieur jusque sous le marchepied inférieur. Grâce à cette mobilité, la voiture négocie parfaitement les courbes et les itinéraires sinueux.



Les essieux extrêmes sont aussi (légèrement) flexibles, pour obtenir un passage aisé sur les aiguillages.

En examinant les voitures GCI reproduites par Goover Models, le style typique de ces antiques GCI se reconnaît parfaitement, à savoir des voitures en bois à portes de compartiment s'ouvrant vers l'extérieur et les inévitables marchepieds courant tout le long de la voiture. En extrayant le modèle de sa boîte d'emballage, il faut agir avec précaution, car ces voitures sont très finement construites, mais aussi fragiles : nous déconseillons de les saisir par leurs marchepieds. La gravure de la caisse est finement exécutée, certainement en ce qui concerne la

structure en planches de bois de la caisse. Sur chaque porte figure le mécanisme d'ouverture, correctement reproduit. A côté de chaque porte, on trouve une main courante, très finement réalisée. Ces mains courantes sont enfichées dans des trous préforés : il est conseillé de les fixer au moyen d'une petite goutte de colle, pour éviter de les perdre. Le toit de ces voitures est très sobre : pour la voiture 23.225, ceci est certainement correct ; sur les dessins des autres voitures, on peut y voir des aérateurs, qui ne sont pas présents sur les modèles. Ceci peut toutefois être modifié ultérieurement.

Les marchepieds présents sur toute la longueur du véhicule ne sont pas seulement fixés à la caisse de manière très fragile, mais la finesse et la douceur du matériau utilisé font qu'à certains endroits, ces marchepieds ne sont pas totalement droits. En outre, ils semblent avoir été disposés un peu trop bas par rapport au châssis. Ceci se remarque d'ailleurs dans le tableau des mensurations. Ceci est la conséquence de la solution technique retenue permettant à ces voitures de négocier des courbes très serrées et de franchir des itinéraires d'aiguillages sinueux. En outre, l'essieu médian et sa suspension sont mobiles dans le sens transversal : sur une courbe serrée ou sur un itinéraire sinueux, vous remarquerez que la suspension de cet essieu médian vient parfois contre la planche inférieure de ces marchepieds.

Les autres mensurations sont excellentes, la plupart des cotes étant contenues dans les marges de dérogation utilisées par la Commission modélisme de Febelrail lors de ses élections de 'Modèles de l'année'. Seul la largeur totale du modèle est un peu trop élevée.

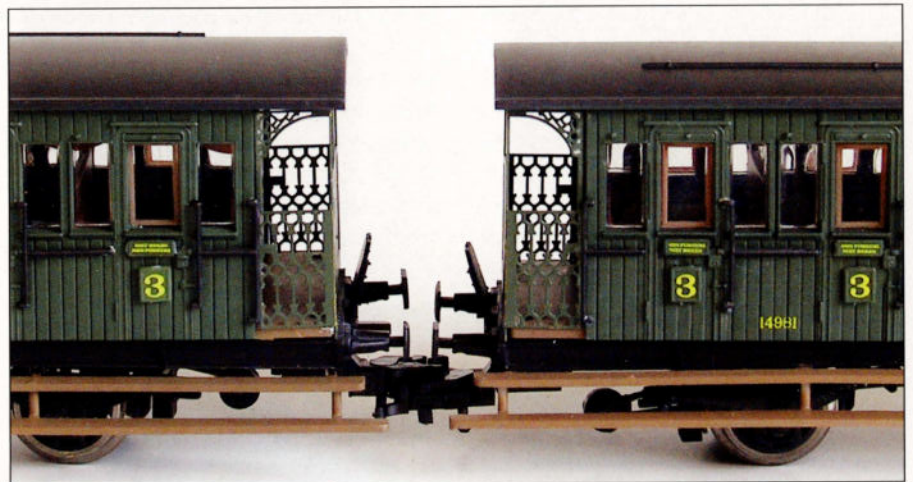
Ces voitures GCI de Goover Models sont pourvues de fins tampons qui sont fixés par encliquetage dans le châssis. Ici aussi, une petite goutte de colle ne sera pas un luxe. Les tampons constituent souvent 'le maillon faible' sur de nombreuses voitures et l'on remarque souvent trop tard que l'une de ces pièces a disparu... Allez seulement à sa recherche, alors ! Heureusement, Goover Models a tout prévu : un petit sachet de pièces de réserve contient notamment quelques tampons supplémentaires.

Ces voitures sont pourvues d'un aménagement intérieur, constitué de bancs de bois : il nous a paru correct. Il vous faudra toutefois faire attention lors de son

Mensurations

Constructeur: Goover Models • Référence: 42001

	Réalité	échelle 1/87	modèle	% différence
Longueur entre tampons	15210	174,8	173	-1,0
Longueur de caisse	14010	161,0	160	-0,6
Empattement	4600	52,9	51,7	-2,2
Hauteur totale	3492	40,1	41,45	3,3
Largeur de caisse	2780	32,0	31,97	0,0
Largeur totale	3100	35,6	40,4	13,4



En mode 'tampons joints', l'attelage entre voitures ressemble à ceci. L'assemblage peu rigoureux des équipes chinoises se remarque à l'un des tampons : ce dernier aurait dû être un peu plus droit.



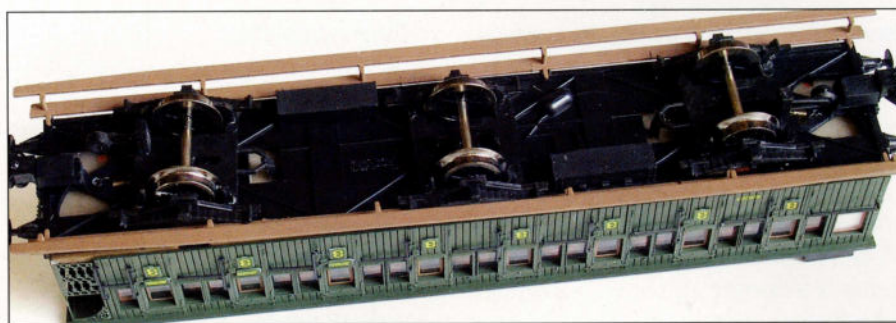
Les inscriptions sont bien lisibles, mais les plaques portant l'indication de la classe n'ont pas toujours été montés d'aplomb sur les portes : lors du montage, c'est un point qui mériterait plus d'attention...

démontage, car les barres des porte-bagages disposés au-dessus des bancs sont très fragiles. Il est possible de disposer des figurines de voyageurs, mais pour ce faire, toute la voiture devra être démontée, nous déconseillons cette opération avec force aux modélistes débutants. La raison en est le démontage très difficile et la probabilité de casse des pièces fragiles lors des démontages et remontages successifs.

Une attention particulière sera apportée aux plateformes : celles-ci sont en laiton gravé, particulièrement filigrane, mais ont été collées sur une imitation d'un plancher en bois. Cette plateforme ne fait donc pas partie de la caisse lorsque vous démontez cette dernière, mais reste attachée au châssis. Lors du remontage, la caisse doit alors être insérée entre la plateforme et l'aménagement intérieur.

La restitution des teintes

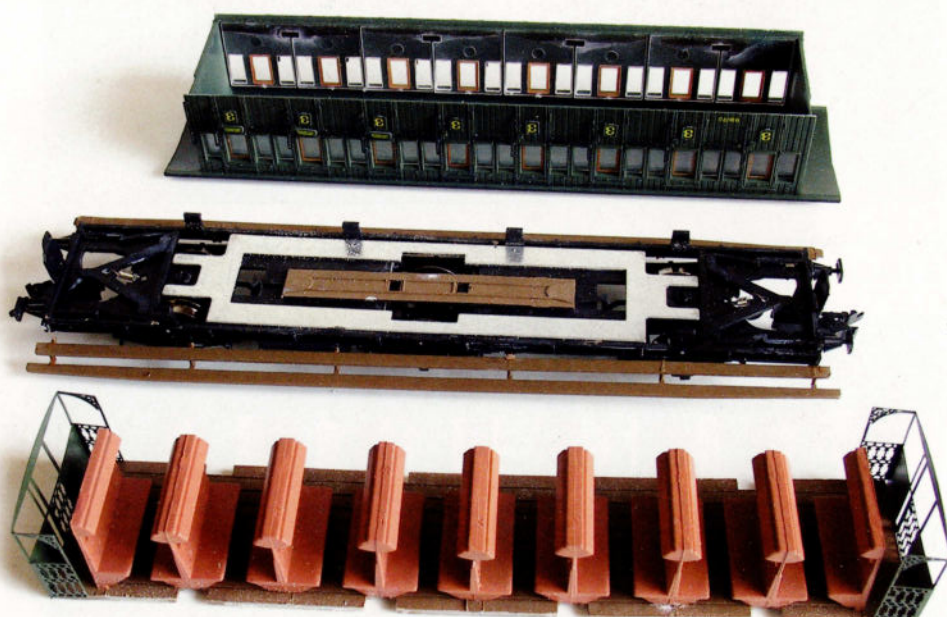
Les caisses des voitures GCI sont constituées de plastique vert, coloré dans la masse, sur lesquelles une fine couche de peinture verte de finition a été appliquée. Cette peinture a également été utilisée pour les plates-formes en laiton ; il en découle un bel effet d'ensemble. Les plates-formes en laiton ont toutefois été peintes avant d'avoir été pliés, raison pour laquelle une fine ligne de laiton est visible dans la pliure, mais elle ne se voit pas directement. Le toit, le châssis et la suspension des roues sont peints en noir. Les marchepieds sont en plastique gris clair, recouvert d'une couche de peinture brun clair. Sur nos deux forums www.modelspoomagazine.com et www.trainminiaturemagazine.com, une discussion a été entamée depuis la livrai-



Sous la voiture, le détaillage est minimal, mais il n'en faut pas plus, selon nous. En outre, un détaillage plus approfondi pourrait influencer négativement les qualités de roulement de ces modèles.

son de ces modèles : elle concerne l'exactitude des teintes de ces voitures, surtout celles de la caisse et des marchepieds. En ce qui concerne la caisse, nous pouvons être catégoriques : dans l'ouvrage 'Le matériel voyageurs métallique, tome 1, 1835-

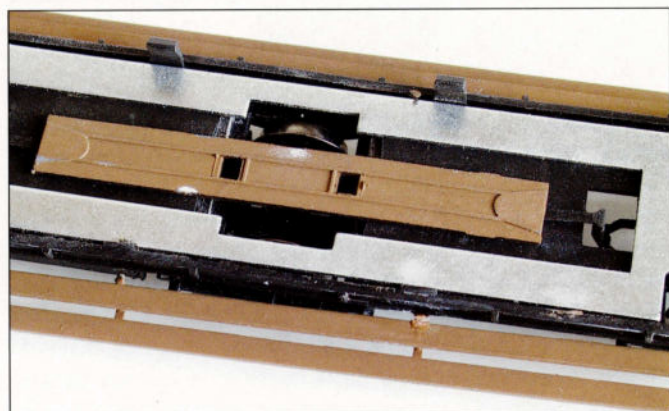
1950' de J. Vandenberghe, un chapitre reprend le cahier des charges type XXV de 1897. A la page 138, on trouve un schéma des teintes qui précise clairement que pour les voitures et les fourgons des trains légers, la teinte verte sera utilisée, et non du teck vernis comme ce fut le cas pour les voitures GC. Dans le même schéma de teintes dont question, on trouve toutefois que pour les marchepieds, c'est du noir sur base de suie qui doit être utilisé. Nous pouvons en déduire que les marchepieds de ces voitures étaient noirs, et non bruns comme sur le modèle de Goover Models. Mais ce problème pourra facilement être résolu.



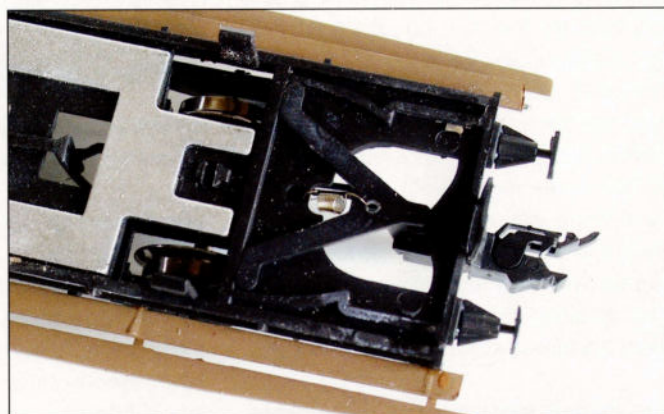
Les inscriptions

Toutes les voitures de notre set sont de 3e classe : ceci est repris sur chaque porte de voiture. Cette indication est reprise sur un panneau séparé, fixé à chaque porte. L'équipe de montage en Chine devra toutefois travailler de façon plus précise, car tous ces panneaux ne sont pas droits... Quelques portes renseignent également la mention 'non fumeurs'/'niet rokers'. L'inscription en néerlandais est incorrecte, car à l'époque I, c'était encore l'ancienne orthographe qui était d'application, à savoir 'ro-

Une voiture entièrement démontée. Vous remarquerez que lors du démontage, les marchepieds se sont détachés : il s'agit d'un point négatif de ces modèles.



Le châssis dissimule un dispositif qui transmet le déplacement de l'essieu médian aux essieux extrêmes. Grâce à ce dispositif, le roulement de cette voiture sur des grilles d'aiguillages est excellent.



Le châssis dissimule également un mécanisme pour circulation à tampons joints. Le petit ressort maintient le support d'attelage en position centrale.



- Un modèle typiquement belge
- Qualités de roulement
- Gravure de la caisse
- Large possibilité d'utilisation sur un réseau belge



- Des pièces fragiles
- Un assemblage négligé sur certains modèles
- Des marchepieds trop larges

ken' avec deux 'o' (rooken). Sur les faces d'about, l'indication de la classe est à nouveau reproduite, de concert avec la mention de la gare d'attache de la voiture. Un monogramme 'B' est également repris : d'un point de vue historique, ceci n'est pas possible, car ce monogramme n'est apparu qu'en 1935 (à l'époque II), alors que les matricules portés par ces voitures n'ont été utilisés que jusqu'en 1931... Ces remarques ne sont toutefois valables que pour le set datant de l'époque I qui nous a été confié. Si vous avez acheté un set d'époque III, vos modèles porteront sans doute les marquages corrects.

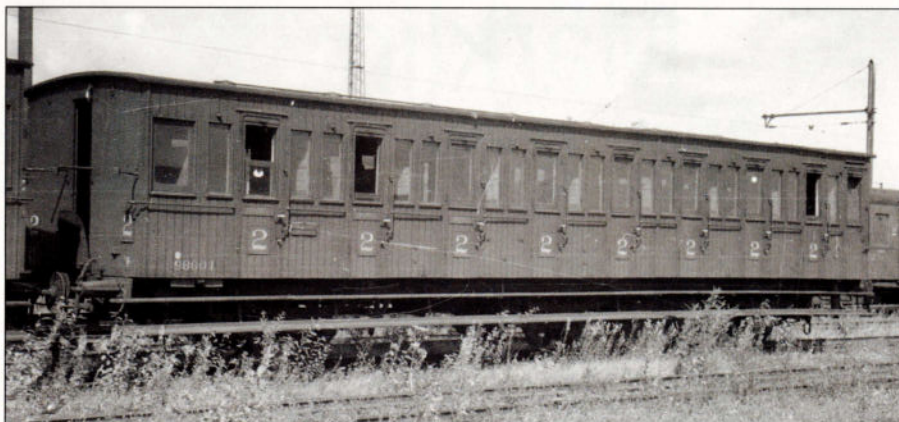
Les qualités de roulement

Les qualités de roulement de ces modèles sont plus qu'excellentes : grâce à l'essieu médian mobile, toutes ces voitures négocient sagement les courbes et les aiguillages. Ceci a été testé tant sur des aiguillages standard Peco que sur des aiguillages industriels courts de Tillig. Cet essieu médian mobile transversalement est d'ailleurs relié aux essieux extérieurs dans le châssis, de façon à ce que les trois essieux restent bien alignés lors de la marche. Le montage d'un attelage dans le boîtier normalisé se réalise facilement. Sur notre modèle d'essai, c'est un coupleur d'attelage Fleischmann qui a été utilisé ; il a donné toute satisfaction.

Le modèle Goover Models de la GCI présente toutefois une allure bringuebalante, mais pour qui a vraiment circulé dans ce type de voitures, cela ne l'étonnera pas. Ce modèle reflète donc bien la réalité ; il présente un beau roulement et souple sur le réseau.

Leur utilisation sur un réseau

Vu que l'Etat Belge – plus tard, la SNCB – disposait de 4.000 véhicules de ce type, la reproduction de ces GCI par Goover est une excellente initiative pour le modéliste d'inspiration belge suivant les époques I, II et III



Cette photo, issue de la riche collection de Max Delie, nous montre une ancienne voiture de 3e classe, après sa transformation en voiture de 2e classe, au milieu des années '50.



La 16.042 en tête d'une rame de voitures GCI à la gare de Bruxelles-Nord en 1985, à l'occasion des 50 ans de la SNCB. Observez les marchepieds : en réalité aussi, ils n'étaient pas d'équerre... Tant cette loco que les voitures font désormais partie du patrimoine historique de la SNCB et sont préservés à la remise-musée de Louvain.

(NEM 802B). Pour chacune de ces époques, Goover Models a prévu un ou plusieurs sets afin de pouvoir reproduire une rame complète. Actuellement, les sets suivants sont disponibles à la vente : set 42001 (époque I), 42002 (époque II) et 42003 (époque III), qui seront bientôt suivis par le set 42022 (époque II) et 42023 (époque III). Tous ces sets seront produits en tirage réduit (100 boîtes par set) et sont vendus au prix conseillé de 145 euro par set.

En conclusion

Grâce à la sortie de cette voiture GCI, Goover Models comble un grand vide dans le patrimoine des voitures historiques belges. De nombreux modélistes attendaient depuis des années déjà ce type de modèle, sans déblatérer pour autant les anciens kits à assembler de Jodadis. Il est enfin possible d'utiliser autre chose que les voitures pseudo belges à trois essieux héritées de la Première Guerre mondiale...

La mise au point de ces voitures a fait suer sang et eau leurs concepteurs, mais au final, le résultat est à la hauteur. Grâce à ses modèles de la GCI, Goover Models peut afficher un modèle historique belge à son palmarès...

Texte et photos (modèle) :

Guy Holbrecht



Sources:

- Infos et dépliants du BVS
- 'GVO rijtuigen' de Rik De Bleser
- Brochure '150 jaar technische evolutie bij de Belgische spoorwegen'
- Materieel met groot vermogen met overgangsbrug (NMBS)
- Fiches NEM du Morop
- Le matériel voyageurs métallique, tome 1, 1835-1950 de J. Vandenberghen (SNCB)

Märklin

Un set double de 59

SNCB



DÉBUT NOVEMBRE DERNIER, LE SET DOUBLE TANT ATTENDU DES LOCOMOTIVES SNCB 5929 ET 5917 A ENFIN ÉTÉ LIVRÉ DANS LES COMMERCES. LA SORTIE DE CE SET PORTANT LA RÉFÉRENCE MÄRKLIN 37275 A ÉTÉ ANNONCÉE EN FÉVRIER 2011 À LA FOIRE AUX JOUETS DE NUREMBERG. CE SET A ÉTÉ PRODUIT EN À PEINE 700 EXEMPLAIRES POUR LE MARCHÉ BELGE ET LUXEMBOURGEOIS. UN MOIS PLUS TARD ET CONTRE TOUTE ATTENTE, UNE VERSION PATINÉE DES DEUX MÊMES LOCOMOTIVES SORTAIT À SON TOUR, SOUS LA RÉFÉRENCE 37276. CE DERNIER SET A ÉTÉ PRODUIT EN 350 EXEMPLAIRES ET EST QUANT À LUI DISPONIBLE DANS LE MONDE ENTIER.

Les amateurs de diesels belges et les nombreux collectionneurs Märklin guettent avec intérêt toute nouvelle variante de la série 59. Or, une version de la 59 en livrée verte '1970' à doubles phares n'avait pas encore été produite jusqu'à ce jour par Märklin, tout comme une série 59 en livrée jaune 'standard'. C'est dire si la désillusion fut grande parmi les puristes lorsque ce set fut mis en vente: le modèle reproduit de la 5917 jaune présente en effet une livrée différente de celle portée par le prototype exposé à Nuremberg, la bande verte étant

trop large pour la livrée jaune 'standard' et diffère également de la livrée jaune d'origine telle que reproduite par Märklin sur la 5933 jaune. Pour les collectionneurs, cela sera peut-être moins grave, mais dire que sans aucun effort supplémentaire, la livrée aurait pu être exacte...

Par ailleurs, la 5929 verte n'est pas non plus conforme à l'original : la bande oblique à côté des cabines de conduite est en réalité conique, tandis que sur le modèle Märklin, elle est plutôt rectangulaire. Mais admettons-le: il faut bien connaître

cette livrée pour s'en rendre compte... Ce qui frappe directement par contre, ce sont les roues à rayons dont ces modèles sont pourvus. Ce n'est pas conforme pour un modèle datant de l'époque IV: si au début de leur carrière, les 59 étaient bien équipées de telles roues, elles ont toutefois toutes été remplacées au cours des années septante. Il s'agit sans doute d'une erreur dans le cahier des charges de ce modèle. Enfin, les verres de teinte rouge des optiques de phares extérieurs manquent, sur les deux modèles.

Outre ces différences de livrées par rapport aux véritables locomotives, certains modèles de la 5917 présentent de plus une petite imperfection dans la peinture des faces d'about. Sur certains modèles, on peut observer une tache mate à l'endroit où le modèle repose dans sa boîte; sur d'autres modèles par contre, ce dé-

faut ne se remarque qu'à peine. Ce qui s'est vraiment passé n'est pas encore clair à l'heure actuelle, mais le fait est que le contrôle final chez Märklin n'a pas rempli son rôle. Après constatation de ces dommages, la firme de Göppingen a fait savoir à ses distributeurs que les modèles ainsi endommagés pouvaient être retournés à l'usine. Au moment où nous écrivons ces lignes, il n'existe encore aucune certitude sur ce qui va se passer ensuite. Mais tout le monde n'a pas renvoyé ses modèles à l'usine, certains collectionneurs ne s'embarassant pas de cette petite imperfection et préfèrent conserver leur modèle: on ne sait jamais comment ce genre d'affaire peut se terminer... D'autres qui comptent de toute façon patiner leurs modèles avant de les faire rouler sur leur réseau ne seront pas gênés par ce défaut de peinture.

Peu après la sortie dans le commerce du set 37275, Märklin a annoncé une version patinée de ces mêmes locomotives, sous la référence 37276. Les mauvaises langues prétendent qu'il s'agirait des modèles mal peints restitués à l'usine et qui auraient ainsi été 'camouflés'! Ce n'est toutefois pas exact, car il s'agit d'une production complémentaire de 350 pièces destinées à être vendues dans le monde entier. Nous avons reçu à disposition un set 37276 provenant de l'usine: la 5917 jaune de ce set présentait également un léger défaut de peinture sur les deux faces d'about, mais il ne se remarque qu'à peine et disparaît lors d'une légère patine. Tant dans le set 37275 que dans le 37276, les deux locos sont em-

SNCB	5917	
CONSTRUCTEUR	Cockerill 3422, caisse Baume & Marpent	
ANNÉE DE CONSTRUCTION	1955	
LIVRAISON À LA SNCB	26/03/1955	
MATRICULES	201.017	26/03/1955 à 31/12/1970
	5917	01/01/1971 à la mise hors service
ATELIERS PROPRIÉTAIRES	Kinkempois	26/03/1955 à 15/04/1955
	Haine-St-Pierre	15/04/1955 à 01/06/1986
	Merelbeke	01/06/1986 à 31/05/1987
	Antwerpen-Dam	31/05/1987 à 31/12/1987
	Location à la SNCF	xx/09/1991 à 28/02/1993
	Merelbeke	28/02/1993 à 01/06/1995
	Monceau	01/06/1995 à 11/12/1998
	Kinkempois	11/12/1998 à 01/06/2002
MISE HORS SERVICE	PV 219 FAZ 07/12/1987 suite déstandardisation de la série	
HORS ÉCRITURES	31/12/1987	
REMISE EN SERVICE	Juillet '91	
2^e MISE HORS ÉCRITURES	1/06/2002	Encore utilisée jusqu'au 15/11/2002
SNCB	5929	
CONSTRUCTEUR	Cockerill 3434, caisse Baume & Marpent	
ANNÉE DE CONSTRUCTION	1955	
LIVRAISON À LA SNCB	17/05/1955	
MATRICULES	201.029	17/05/1955 à 31/12/1970
	5929	01/01/1971 à 31/12/1987
ATELIERS PROPRIÉTAIRES	Kinkempois	17/05/1955 à 27/06/1955
	Haine-St-Pierre	27/06/1955 à 01/06/1986
	Merelbeke	01/06/1986 à 31/12/1987
MISE HORS SERVICE	PV 226 FAZ 08/12/1987 suite déstandardisation de la série	
HORS ÉCRITURES	31/12/1987	
FERRAILLÉE À RONET		



La véritable 5917 en pleine action à Bruxelles-Midi, le 2 septembre 1981. Si vous comparez le modèle Märklin à cette photo, vous remarquerez tout de suite que la bande verte inférieure est trop large : cette bande doit courir au-dessus des porte-lanternes sur les faces d'about, tandis que sur le modèle, la bande verte n'arrive qu'en dessous. (Photo : Axel Vermeulen)



La 5929 à Anvers-Dam, le 19 septembre 1981. Une comparaison avec le modèle Märklin montre que la livrée a bien été reproduite, à l'exception des bandes latérales autour de la cabine. Sur le modèle, les phares extérieurs sont pourvus d'un verre teinté en rouge. (Photo : Axel Vermeulen)



ballées individuellement et portent les références de catalogue 37275-01 et 37275-02 (pour les deux sets).

Les péripéties entourant les livrées et la peinture de ces modèles ont hélas jeté une ombre sur les qualités intrinsèques de ces modèles. Comme décrit précédemment dans notre magazine, la série 59 de Märklin est un beau modèle bien à l'échelle, pour lesquelles les dimensions ont très bien été respectées. La peinture est très fine, avec des séparations nettes entre les différentes teintes. La patine du set 37276 a également été très bien réalisée: le toit présente une ombre noire réaliste, les flancs étant recouverts d'un voile de peinture rouille brune, tout comme les bogies. Bref: cette patine rend ces modèles directement prêts à être utilisés sur un réseau. Ces deux locos font partie de l'effectif de la remise d'Haine-St-Pierre, la 5929 verte ayant comme date de révision le 16.08.1977 et la jaune le 16.01.1981.

Les deux modèles contenus dans ce double set sont équipés d'une motorisation classique Märklin. Après rodage, leur marche est souple. Sur un banc d'essai, cette loco tourne comme une horloge, mais une fois sur le réseau, elle est plus bruyante, un fait dû également au frotteur. La vitesse, l'accélération et le freinage peuvent être réglés par paliers.

La 5917 jaune est équipée d'un décodeur mfx avec une unique fonction sonore, à savoir le klaxon. Grâce aux touches de fonction actionnées via la commande (Mobile Station, Central Station, Ecos ESU), les



A la fin de leur carrière, les locomotives de la série 59 ont été utilisées pour la remorque de trains de ballast lors de la construction de lignes à grande vitesse. Voici une belle unité multiple des 5917 et 5946 à Sully (LGV 1), le 12 octobre 1996. Derrière le train se trouve un autre duo semblable.

phares des deux cabines peuvent être allumés ou éteints. La 5929 verte est pourvue d'un énorme module 'sons' dont les sons et les fonctions peuvent être comparés à ceux d'un LokSound de la marque ESU. Grâce aux touches de fonction, différents sons peuvent être émis, comme des crissements de freins, un sifflet, le compresseur et toutes sortes de bruits d'exploitation. Les sons sont réalistes et suffisamment puissants pour couvrir ceux du fonctionnement du modèle proprement dit.

Ces deux locos sont également prévues pour circuler en unité multiple ; il est ainsi possible de circuler avec les phares éteints à une extrémité : seuls les phares blancs de la 1ère loco sont alors allumés. Les phares rouges arrière peuvent éventuellement aussi être éteints.

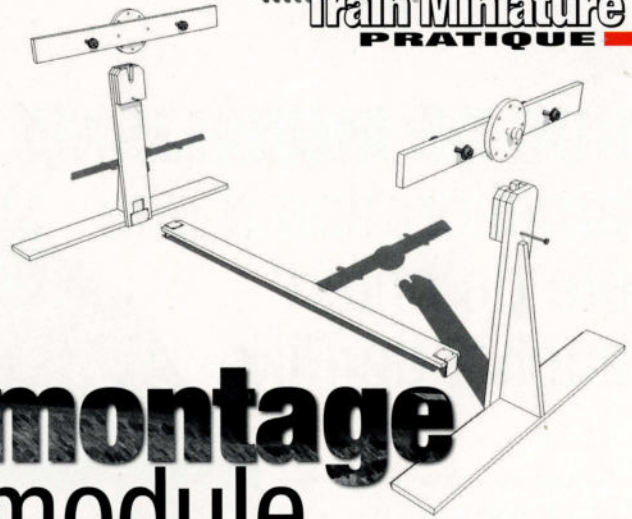
Ces modèles sont pourvus d'un boîtier d'attelage normalisé, dans lequel un coupleur d'attelage Märklin est monté de série. Pour une exposition dans une vitrine, ce coupleur d'attelage peut être démonté le cas échéant et l'espace libre sous la traverse de tête peut être comblé par une pièce ad hoc. Une version 'courant continu' de ce set n'est pas prévue de construction : seul des sets sous le nom de Märklin et aptes au 3-rails seront produits.

En conclusion

Pour l'amateur des diesels belges, ce set double 27275/37276 constituera sans doute une désillusion : on se demande encore pourquoi Märklin n'a pas reproduit une livrée conforme et a utilisé des roues à rayons pour ces modèles... Pour certains collectionneurs, il paraîtra incompréhensible que Märklin ait produit un modèle avec des défauts de peinture, même s'ils sont minimes. Pour un prix fort de 550 euro, on est en droit de s'attendre à un modèle parfaitement reproduit. Mais une fois en action sur un réseau, cela se voit moins et cette série 59 de Märklin constitue quand même un beau modèle...



Un chevalet de montage pour module



LE RÉSEAU MODULAIRE 'DE KEMPEN' DU 'MODEL SPOOR GROEP VALKENSWAARD' EST CONSTITUÉ DE DIX MODULES STANDARD DE 90 CM DE LONGUEUR ET DE 70 CM DE PROFONDEUR. TOUS CES MODULES DOIVENT ÊTRE POURVUS PAR-DESSUS DE VOIES ET DE DÉCORS, ET PAR-DESSOUS DU CÂBLAGE NÉCESSAIRE. LORSQUE LES DÉCORS SONT PLACÉS ET QU'IL FAUT ENCORE TRAVAILLER AU CÂBLAGE, IL NE VOUS RESTE PLUS COMME CHOIX QUE DE SOIT TRAVAILLER SOUS LE MODULE, SOIT DE DISPOSER LE MODULE DE BIAIS SUR UNE TABLE ET DE L'Y FIXER AU MOYEN D'UNE PINCE. VU L'ÂGE MOYEN DE LA PLUPART DES MODÉLISTES ACTUELS, LE TRAVAIL SOUS LE MODULE N'EST PAS LA SOLUTION LA PLUS FACILE. ET LORS DU PLACEMENT DU BAC SUR SON FLANC, LE RISQUE DE DÉGÂTS PROVOQUÉS AU DÉCOR EST TRÈS ÉLEVÉ.

Nous avons donc conçu un chevalet de montage auquel un module de réseau peut facilement être fixé et grâce auquel il est possible

d'y travailler aussi bien horizontalement que verticalement. Il est même possible d'y suspendre le module sous un angle de 45°.



L'assemblage du chevalet.



Le module est suspendu au chevalet.



Le support standard.



La facilité du chevalet, disposé verticalement.

Les supports de ce chevalet sont constitués de multiplex de 18 mm. Les modules y sont fixés au moyen de deux boulons. Une traverse est montée sur le module et fixée au moyen d'un seul boulon ; ce dernier peut être le même qui sert à relier les modules entre eux. A cette traverse est vissé un disque en bois, d'une dimension de 15 cm et dans lequel 8 trous ont été forés, tant horizontalement que verticalement, qu'à 45 degrés. Dans ce disque de bois, un trou est foré en son milieu et dans lequel un bout de bois rond est inséré (un bout de manche de brosse convient également). Ce bout de bois ne doit pas être plus long que trois fois l'épaisseur du disque utilisé. De l'autre côté de ce bout de bois, un autre disque de bois plus petit est fixé. Dans ce petit disque, un autre trou est foré, afin de bien pouvoir y fixer l'axe. Les deux disques sont en multiplex.

Sur la partie supérieure du support, deux petits bouts de multiplex sont vissés. Dans le bout extérieur de multiplex, une fente de la largeur du diamètre du petit disque doit être pratiquée. A travers les trois couches de multiplex, un trou est foré, qui doit correspondre avec les trous du grand disque. C'est à travers ce trou qu'une tige est introduite, pour assurer la fixation. Ceci doit être réalisé pour les deux supports. Enfin, les deux supports sont reliés entre eux. La longueur de cette traverse horizontale et la hauteur des supports sont évidemment fonction des dimensions du module. Si vous avez eu difficulté à comprendre ce qui précède, le croquis en 3D et les photos de cet article parleront d'eux-mêmes.

Texte, croquis et photos :
Hugo Baart



TRUC DE MODÉLISME

L'amélioration d'une 'tête de chien' Benelux de Piko

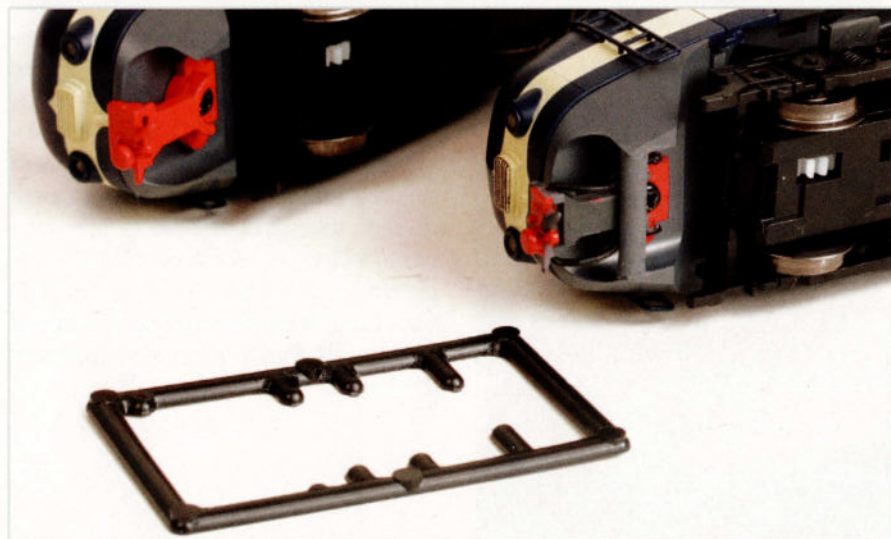
L'automotrice 'BENELUX' REPRODUITE PAR PIKO EST UNE BELLE RÉALISATION, COMME NOUS AVONS PU LE LIRE DANS LE TMM N° 108. MAIS CE MODÈLE PEUT ÊTRE AMÉLIORÉ EN PLUSIEURS POINTS. NOUS AVONS OPTÉ POUR QUELQUES INTERVENTIONS QUI NE COÛTENT PRATIQUEMENT RIEN ET QUI RESTENT ACCESSIBLES À LA PLUPART D'ENTRE-NOUS.



A gauche sur cette photo, on voit une rame Piko en version d'origine; à droite, le modèle légèrement patiné.



Après ces quelques menues interventions, notre automotrice Benelux a l'air nettement plus réaliste.



Comment une petite couche de peinture et un bout de plastique peuvent faire un monde de différence...

Qu'avons-nous modifié?

- Le frotteur du pantographe a été remplacé par un modèle plus réaliste, provenant d'une série 27 de LS Models;
- Les marchepieds ont été peints en gris clair (Humbrol 32), ce qui procure plus de profondeur à la partie inférieure de la caisse;
- Le bord argenté des petites fenêtres de la cabine a été éliminé, ce qui rend cette fenêtre plus grande. Sur de nombreuses photos, on peut voir que seul le pare-brise du milieu était entouré d'un cadre en aluminium (voir TMM 108, pages 20/21);
- Sur le pare-brise central, l'essuie-glace moulé a été découpé avec soin et remplacé par un exemplaire en relief, issu d'une pièce de réserve d'une série 51 de Mehano. Les petites vitres de part et d'autre du pare-brise central bénéficient également d'un essuie-glace, plus petit;
- Le coupleur d'attelage Scharfenberg a été partiellement peint en gris foncé et décoré de deux conduites faites de fil de laiton;
- Sous l'attelage Scharfenberg, une pièce de liaison est collée de façon à ce que le hiatus visible sous la partie inférieure de la caisse. Pour ce faire, nous avons utilisé un bout semi-rond de plastique, peint en gris.

Texte & photos: Guy Van Meroye
Traitement du modèle: Ludo Caers



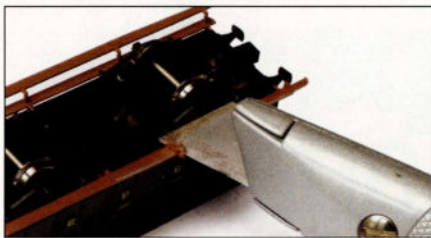


Une petite mise à niveau pour les GCI de Goover Models

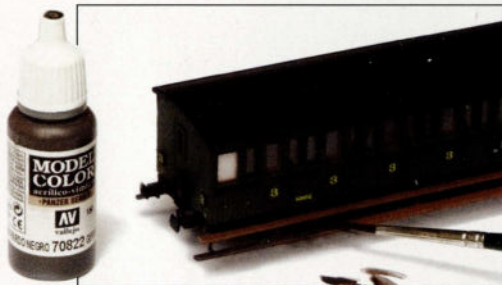
NOTRE COLLABORATEUR ARNAUD VERLAEKEN A PASSÉ UNE AGRÉABLE SOIRÉE À AMÉLIORER LES BEAUX MODÈLES DES GCI DE GOOVER MODELS. NOUS VOUS PROPOSONS ICI QUELQUES PHOTOS ILLUSTRANT CETTE ADAPTATION.

Elle s'emploie principalement à affiner la silhouette des marchepieds. Ceux-ci sont en effet un peu les 'stars' des GCI, à tous les moins un élément qui les différencient des autres voitures belges. La firme les a réalisés en plastique brun moyen, un choix délibéré de leur part, venons-nous d'apprendre, destiné à permettre une patine plus aisée que sur une base noire.

La première opération consiste à affiner la tranche du marchepied inférieur. Ceci peut



Un chanfrein est simplement donné aux planches par quelques passages au cutter.



Le brun noir 822 de Vallejo, couleur toute indiquée pour patiner efficacement le matériel roulant: ici, le lavis des marchepieds commence.

aisément se faire en passant quelque fois un cutter, présenté légèrement en oblique par rapport aux planches, le chanfrein partiel que l'on obtient étant alors suffisant. La seconde planche subira le même sort, mais depuis sa face supérieure. L'on fera éventuellement précéder cette opération d'un ponçage au papier de verre fin, destiné à estomper les petites surépaisseurs présentes au niveau des supports.

Nos GCI sont... déjà prêtes pour la patine. Ici, j'utilise ma couleur favorite lorsque je traite du matériel roulant: le 'German Camouflage Black Brown' 70822 de la marque Vallejo Model Color. Selon lui, ce brun/noir évoque efficacement la poussière rouille caractéristique de l'environnement ferroviaire. On appliquera un lavis assez épais – de l'ordre d'une part de peinture pour une part d'eau – sur les marchepieds et le bas de caisse. Pour affiner cela, de légers passages longitudinaux au Deck Tan en 'drybrushing' évoqueront l'usure du bois. Nous obtenons alors en une opération l'aspect terne montré par les photos des modèles réels, initialement peints en noir, et patinés par l'usage.

La caisse en elle même recevra un lavis beaucoup plus dilué, destiné à légèrement les ternir. D'expérience, une patine trop appuyée sur le vert SNCB a hélas l'effet d'en éteindre la teinte, et la rendre un peu trop invisible au coup d'œil ou sur photos. Comme petit plus, il sera aussi possible d'appliquer du noir pur sur les ferronne-



Affinement et patine des marchepieds sont les opérations principales du jour. En option: abaissement du strapontin et peinture en noir des ferronneries.

ries et d'abaisser le strapontin de passage d'une voiture à l'autre (à réserver cependant aux modèles statiques). A ce stade, aucune patine n'a été appliquée sur les toitures; elle sera prévue à l'aérographe, outil plus indiqué pour appliquer le voile uniforme et assez couvrant, observable sur celles-ci.

Pour finir, quelques retouches au Black Brown Vallejo 822 sont appliquées au pinceau fin sur tous les petits défauts que l'on veut rendre discret: vous pourrez constater que cette teinte estompe aussi tous les reflets indésirables du plastique, comme par exemple les petits reliefs de moulages présents sur les plaques de classe.

Au plaisir de retrouver l'ambiance des époques I, II ou III, grâce à ces attractives productions de Goover Model, prochainement sur nos réseaux?

Texte et photos :
Arnaud Verlaeken

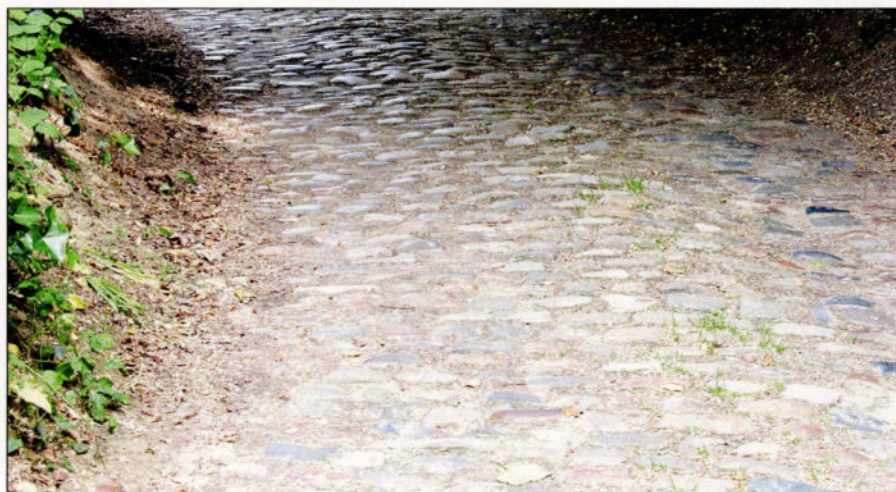


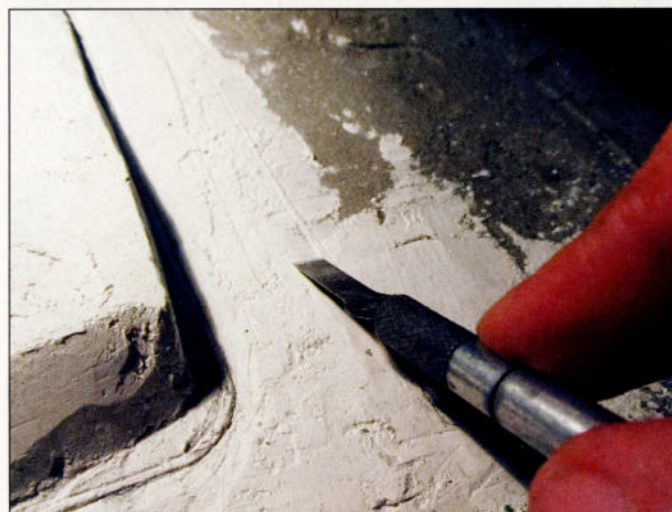
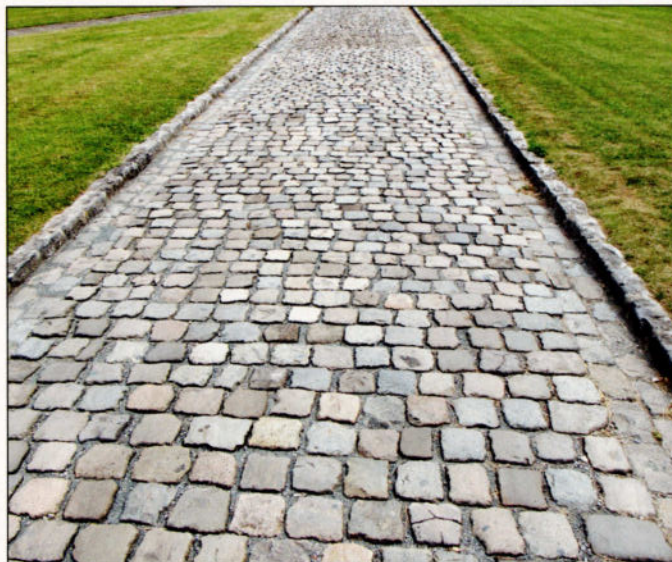


Gravez une route pavée de façon classique

DES ROUTES PAVÉES EXISTENT SOUS DE NOMBREUSES FORMES : DE BONNES VIEILLES ROUTES ANCIENNES, DES CHEMINS FORESTIERS BOUEUX ET CAHOTEUX, DES RUES PAVÉES ACTUELLES EN CENTRE VILLE, ETC. DE NOMBREUSES TECHNIQUES ET MOYENS D'AIDE ONT DÉJÀ ÉTÉ DÉVELOPPÉS POUR REPRODUIRE CES PAVÉS EN MODÈLES RÉDUITS, MAIS IL EST POSSIBLE DE LES REPRODUIRE AU MOYEN D'UN MOYEN TRÈS SIMPLE. TELLEMENT SIMPLE QUE N'IMPORTE QUI PEUT L'UTILISER, IMMÉDIATEMENT.

De nombreuses techniques destinées à confectionner des rues pavées ont déjà été décrites dans quelques-unes de nos





Le plâtre est posé; le profil de la route peut maintenant être découpé.

La route pavée prend forme et présente un profil légèrement bombé.

parutions. Et le résultat de ces techniques est souvent... superbe, il faut bien le dire. Mais parfois, il est agréable de graver des pavés de façon artisanale dans du plâtre. Cet article se veut surtout être un encouragement pour les modélistes débutants afin de réaliser quelque chose de personnel, grâce à des moyens très simples. Pas besoin de boîtes à assembler ou de plaques en relief : rien que de la création pure. Et surtout, il n'est pas nécessaire d'avoir un talent artistique : un peu de sens technique dans le domaine d'une rue en pavé suffit.

La petite route a été gravée ici à l'échelle N (1/160e), mais cette technique est bien entendu applicable à n'importe quelle échelle. Une route pavée fictive va vous être présentée ci-dessous, mais il est évidemment possible de reproduire un exemple spécifique. Une observation attentive sera alors la clé d'une bonne imitation.

Avant de commencer à graver, nous avons besoin d'une petite couche de plâtre: une couche d'un millimètre est déjà suffisante. N'importe quel type de plâtre convient, le meilleur marché n'étant pas forcément synonyme de mauvaise qualité. Notez toutefois que le traitement du plâtre dépend de son type : l'un sèche très vite, un autre est très grossier ou peu homogène, etc. Mais pour le résultat voulu, cela n'a finalement pas d'importance. Même de la colle pour carrelages ou des restes de plâtre de construction peuvent être utilisés pour servir de base à une route pavée ou pour un muret de soutènement. De l'Hydrocal ou toute autre plâtre pour modélisme est surtout utile pour appliquer du poids et présente une structure de surface un peu plus poreuse, qui se remarquera lors du résultat final.

La sous-couche sur laquelle le plâtre doit être appliqué doit être très solide et indéformable. La plupart du temps, il s'agira

De quoi avons-nous besoin?

- Du plâtre (n'importe quel type de plâtre disponible en magasin convient) ;
- une spatule (n'importe quelle disponible) ;
- un petit couteau (X-Acto ou tout autre, bien tranchant) ;
- une règle ;
- un crayon.

d'une base en bois : triplex, MDF ou du bois du même genre. N'importe quelle surface de base convient, du moment que le plâtre puisse y adhérer (donc : pas de plastique !).

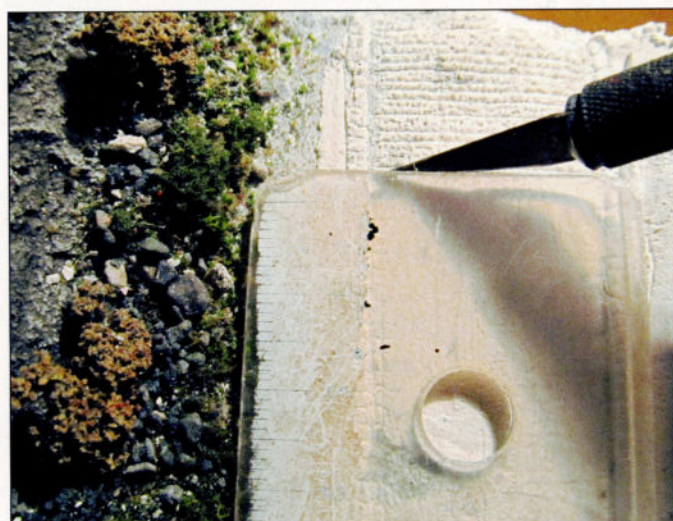
Pour bien faire adhérer le plâtre sur la base en bois, cette dernière sera d'abord enduite d'une fine couche de colle pour bois. Sur cette couche de colle encore humide, le plâtre est alors étalé au moyen d'une



Nous traçons les sillons pour la bordure et la rigole.



Les bordures sont gravées l'une après l'autre dans le plâtre.



Les pavés sont ensuite gravés.



Sur une ancienne route pavée, les pavés sont souvent irréguliers suite à toutes sortes de tassements.

spatule. Il est aussi possible d'appliquer le plâtre sur une gaze métallique, fixée au préalable à la base. Une fine couche de quelques millimètres est idéale ; elle ne peut toutefois pas être trop fine (moins d'un mm), car elle va s'écailler facilement lors de la gravure. Veillez à ce que la surface soit très plane et lisse, sans trop d'irrégularités. Plus elle sera lisse et raide, plus le résultat final sera à la hauteur. Une surface quelque peu irrégulière peut déboucher sur un aspect plus ancien et plus patinée, mais n'exagérez surtout pas. Appliquez le plâtre à la spatule sur toute la longueur de la route et laissez-le sécher.

Après ce séchage, nous pouvons découper le profil de la route. Une route pavée fait le 'dos rond', une forme de voûte pour bien faire raccorder les pavés et pour faciliter l'écoulement des eaux vers les rigoles. La route est délimitée au moyen d'une rangée de bordures plus hautes et d'une rangée de pavés un peu plus enfoncés, qui font office de rigole. Nous allons en premier lieu décou-

per le 'dos rond'. Pour ce faire, nous allons dessiner le bord de la route avec un crayon et découpons ensuite le long de cette ligne au moyen d'un couteau tranchant, sur une profondeur d'environ un mm. Au moyen du même couteau, nous découpons alors les deux côtés de la route depuis l'axe central, pour obtenir ce fameux 'dos rond'.

Après avoir obtenu ce dos rond, les bordures sont placées. Les pavés sont posés en une ou deux rangées dans le sens de la longueur de la route. Ces bordures sont souvent constituées de longues pierres bleues (ou d'une matière semblable) qui remplacent les pavés : c'est selon votre choix. Pour placer ces bordures dans le plâtre, nous tirons au couteau aiguisé une ligne parallèle des deux côtés du bord de la route, à environ un mm de distance. La rangée haute deviendra la bordure, la rangée basse la rigole. Lorsque les lignes ont été tirées, les petites pierres sont enfoncées au moyen d'un tournevis pointu pour hor-

loger ou un couteau pointu, d'un ou deux mm. Ici aussi, plus nous travaillons de façon peu précise et peu soignée, plus l'ensemble donnera une impression d'ancienneté.

Viennent maintenant les pavés proprement dits. Pour ce faire, nous traçons perpendiculairement par rapport au bord une ligne tous les millimètres au moyen d'un couteau et d'une latte, de rigole à rigole. Pour maintenir ces lignes bien radiales dans une courbe, vous pouvez vous aider d'un clou ou d'une vis disposée au centre de la courbe, d'y appuyer la latte et de la faire tourner, pas à pas. Pour une route en pavé contemporaine, des rayures peu profondes seront réalisées. Pour une route ancienne et patinée, des sillons plus profonds seront réalisés.

Tous les un à deux millimètres, nous enfonçons maintenant les joints des pavés dans le plâtre, à nouveau avec un tournevis ou un couteau pointu. Ici aussi, plus vous êtes précis, régulier et propre, plus le résultat donnera l'impression de modernité.



La route pavée est désormais gravée et les bordures ont été posées.



Les pavés sont lessivés au moyen d'un lavis à la peinture noire diluée.

En réalité, la route est maintenant entièrement gravée et vous pouvez débuter par sa coloration et sa décoration. La coloration se réalise de manière très facile et efficace avec un lavis noir. La plupart des routes pavées sont constituées de porphyre, une sorte de pierre grise foncée à structure granuleuse. Pour reproduire cet effet, le plâtre est généreusement enduit d'une peinture acrylique à l'eau, à laquelle on aura ajouté une goutte de détergent pour vaisselle. Le but est que la tête de ces pavés présente une teinte grise un peu plus claire que dans les joints. Il est évidemment possible d'aller très loin dans l'application des teintes, mais un bon lavis de teinte noire constitue déjà une bonne base pour démarrer.



Après coloration, la route pavée a l'air réaliste.

Quant à la finition, elle est laissée à votre appréciation. Vous pouvez encore reproduire des avaloirs ou des marquages de signalisation, par exemple. Pour obtenir un effet boueux, la route peut être saupoudrée d'un peu de glaise brunâtre. S'il s'agit d'un chemin montagneux, vous pouvez l'imiter au moyen d'un fin gravier. Une certaine végétation n'est pas rare non plus, surtout à la campagne: de la mousse jusqu'à des mauvaises herbes, tout est imaginable.

Donc: allez-y avec le plâtre. La gravure d'une route pavée ne requiert aucun talent artistique. Un peu de sens de la géométrie aidera, mais au fond, il suffit de pouvoir tracer des lignes systématiquement et avec patience, rien de plus. Le plus important au cours de tout ce processus, est la patience. Allez-y donc calmement, prenez le temps nécessaire, et le résultat vous surprendra!



Une route pavée dans un joli paysage...

Texte & photos:
Michiel Van Loey



Un dépôt pour la 3700 des NS

EN UNE SEMAINE, HERBERT TOMESON (DE LA FIRME ARTITEC) A RÉALISÉ UN DIORAMA REPRÉSENTANT UN DÉPÔT POUR LA NOUVELLE LOCOMOTIVE À VAPEUR RÉCEMMENT REPRODUITE : LA SÉRIE 3700 DES NS. LORS DE LA CONSTRUCTION DE CE DIORAMA, HERBERT A BIEN ENTENDU UTILISÉ BEAUCOUP DES MODÈLES ET DES MATÉRIAUX PRODUITS PAR SA PROPRE FIRME. CES MODÈLES ET CES MATÉRIAUX SONT DÉJÀ DISPONIBLES OU LE SERONT BIENTÔT : QU'EST-CE QUI VOUS RETIENT DÈS LORS DE CONSTRUIRE UN TEL DIORAMA, À VOTRE TOUR... ?

Examinons le diorama qu'Herbert Tomeson a réalisé. Il mesure 120 cm sur 40 et ne constitue qu'une partie d'un dépôt imaginaire. Ceci a donné toute liberté pour utiliser les bâtiments et autres éléments qui se trouvent ici et là aux Pays-Bas. Le diorama représente la situation d'environ 1955 : l'importance de la traction vapeur aux Pays-Bas était alors déjà fortement réduite. Avant le début de la

Seconde Guerre mondiale, la radiation de la vapeur avait déjà été entamée. Après une brève reprise grâce à l'arrivée d'un nombre important de locos à vapeur de seconde main en provenance de Suisse et de Suède, le parc vapeur fut rapidement relégué au service des marchandises, vers le milieu des années cinquante. Ces locos à vapeur purent alors encore tracter l'un ou l'autre train militaire ou facultatif. Le

Une simple rangée de façades à l'arrière plan, et tout l'aspect s'en trouve modifié; la cheminée a reçu une base adaptée à la circonstance.



matériel et le site du dépôt ont été conçus en correspondance avec cette époque. Comme Herbert le dit lui-même, la scène se situe en automne et au crépuscule de la traction vapeur.

Un parc à charbon

Le point central de ce diorama est constitué ni plus ni moins d'un parc à charbon et de sa grue. Ce parc a été reproduit sur base d'un croquis paru dans l'ouvrage 'Handboek voor Spoorwegtechniek' (Manuel de technique ferroviaire) : on peut parfois encore trouver ce livre datant des années trente sur le marché de l'occasion, contre... une belle somme. On peut toutefois trouver un dessin d'un parc à charbon issu de cet ouvrage dans le livre 'Praktijkboek Modelspoorwegen' (Le livre pratique du modélisme ferroviaire) ainsi que dans l'ouvrage 'Nederlandse modelspoorweg' ('Le modélisme ferroviaire aux Pays-Bas'), qui sont plus faciles à dénicher. Pour ceux qui ne veulent pas se consacrer à de la fabrication 'maison', ils peuvent toujours se tourner vers un modèle d'Artitec : M. Tomeson a fait savoir que sa firme allait reproduire la grue à charbon et les petits wagons-benne. La grue, dont



Les remises pour locos à Apeldoorn, Hoorn, Winterswijk et d'autres encore montraient des similitudes avec cette remise de la Gols à Doetinchem, avec ou sans château d'eau surélevé à l'arrière.

la cabine sera réalisée en résine et la flèche en laiton gravé, a été copiée sur l'exemple réel de la grue à charbon de Nimègue. Comme il s'agit d'une grue à charbon standard de 1,5 t de l'usine Figee d'Harlem, vous pouvez la disposer à proximité de n'importe quel dépôt vapeur d'inspiration néerlandaise. Pensez toutefois qu'une telle grue entraînée électriquement n'était utilisée que sur des sites de moyenne importance où 50 à 100 tonnes étaient manipulées par jour. Ce parc à charbon a en outre été garni de

véritable charbon, qui sera livré conjointement avec le kit à assembler.

Une remise pour locomotives et un château d'eau ne pouvaient pas manquer : il s'agit des bâtiments les plus marquants sur un tel site. La remise sert à abriter les locos des intempéries pour les nettoyer, les examiner ou encore les réparer.

Dans le passé, Artitec avait déjà reproduit la remise de Doetinchem, pour figurer sur un grand diorama de cette ville : une telle remise pouvait être utilisée pour le dépôt des 3700



La 3737 reçoit un chargement de charbon à l'aide d'une grue et d'une benne. Après qu'un apprenti ait libéré le clapet de la benne, le charbon est déversé dans le tender.



Des petits accessoires rendent ce site vivant. Y contribue certainement le filet avec l'outillage, près des fosses à cendrées.

des NS. La véritable remise était à l'origine à voie unique, mais fut agrandie à deux voies, en 1894.

A son extrémité, la remise présentait une partie rehaussée de 4,4 m sur 7,5 : en partie basse, on trouvait des locaux de service et à

l'étage des réservoirs. En 1929, un important incendie survint dans cette remise, qui fut partiellement reconstruite. C'est cette remise qui présente des dimensions la prêtant à être reproduite à l'échelle H0. En outre, il s'agit d'un type de construction qui a été repris sous plusieurs variantes par la HSM. Dans le cas présent par la Gols (la Geldersch-Overijsselsche Lokaalspoorweg-Maatschappij) à Doetinchem, mais aussi ailleurs aux Pays-Bas où la HSM était présente. C'est la raison pour laquelle Artitec a choisi ce modèle pour sa reproduction.

Le château d'eau se trouvant sur ce diorama ne sera toutefois pas reproduit par ses soins ; il s'agit également d'un modèle dont l'original se trouve à Doetinchem. La cuve d'eau est montée sur un échafaudage en acier, un modèle assez difficile et qui ne se prête pas à être commercialisé sous forme



Les fosses à cendrées ne furent introduites aux Pays-Bas qu'à partir de 1925, à Groningen. Avant cette époque, les cendres et le mâchefer étaient déversés à côté des voies, enlevés périodiquement et stockés ensuite dans un parc à cendrées, comme visible à l'avant-plan.



Grâce à la disposition des bâtiments et des objets, ce diorama donne l'impression d'être plus grand qu'en réalité. A droite derrière la remise, on trouve un château d'eau surélevé, entouré d'une protection en bois.



de kit à assembler. C'est bien dommage, ceci dit. Le livre 'Locomotiefloodsen en tractierreinen in Nederland' ('Les remises à locomotives et les sites de traction') de H. Waldorp et J. van de Meene nous apprend que des 160 châteaux d'eau ayant existé, 40 étaient construits de cette façon. A peine dix d'entre eux étaient garnis d'une protection en bois comme à Doetinchem, une protection contre le gel. Devant la remise, on trouve encore une fosse à cendrées. Pour ce faire, nous avons également utilisé un dessin issu du 'Handboek voor Spoorwegtechniek'. Le wagon tombereau disposé à côté de la fosse sert à l'évacuation des cendres. Quant au parc à cendrées, il s'agit d'une reconstruction réalisée sur base d'une photo.

Des propres produits

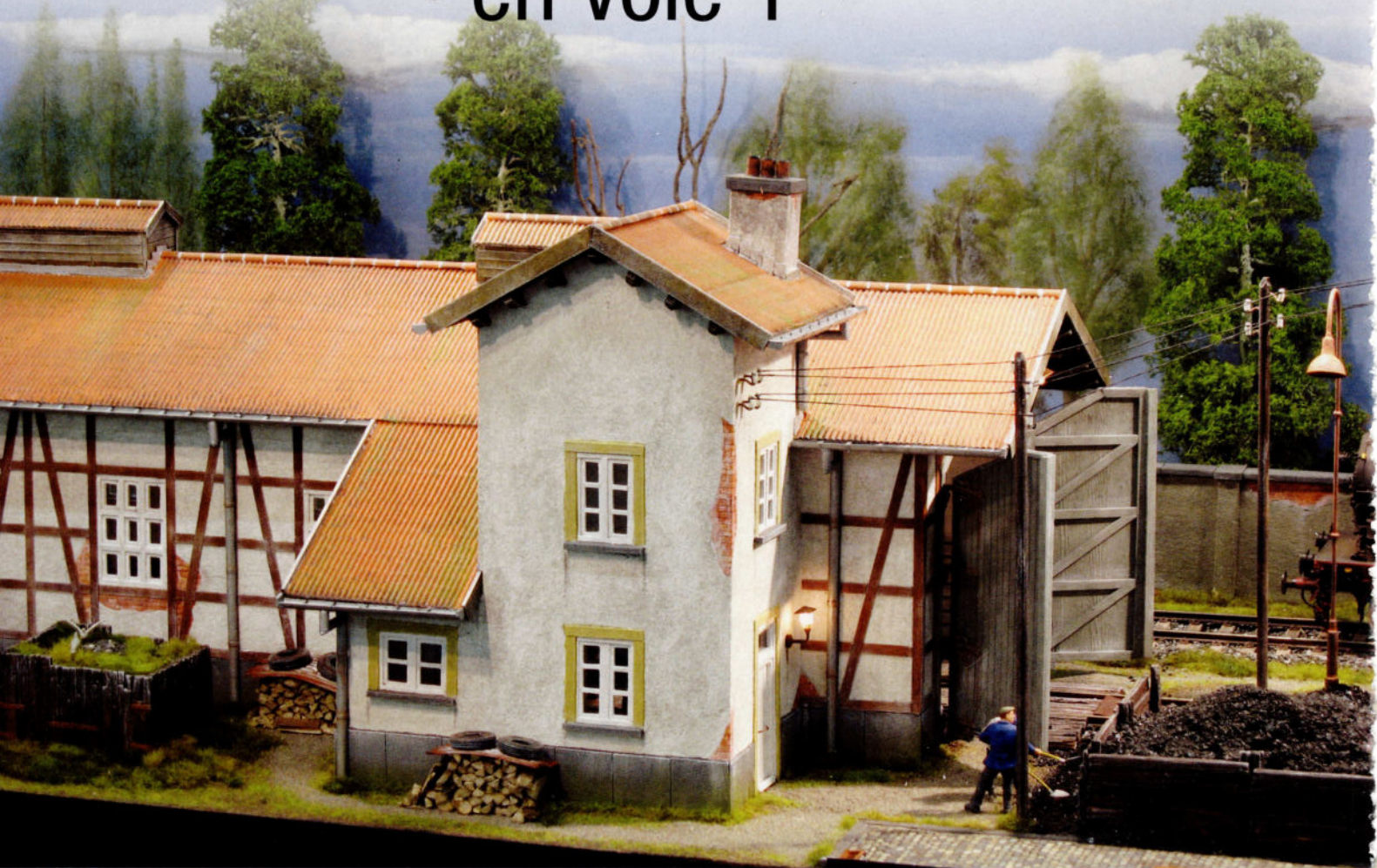
La haute façade à l'arrière-plan du diorama est constituée de deux façades d'un magasin issu du programme Artitec ; elles ont été placées sans devanture. Le chapiteau présent sur le cadre de la façade n'a pas été reposé. L'arrière-plan a été constitué d'une façade de hall d'usine avec toits en dents-de-scie. Un bâtiment annexe a été disposé contre ce hall d'usine, ainsi qu'un soubassement pour cheminée d'usine. Tout comme les façades, cette base a été obtenue en kit-bashing : une base pour cheminée d'usine ne figure pas en effet dans le programme d'Artitec. Pas encore... car les façades d'usine et les bases de cheminées seront bien produites, quant à elles !

Bien entendu, les bâtiments annexes présents sur le diorama proviennent également de l'assortiment Artitec. Les petites granges, la remise pour la Köf, la remise du petit chantier et la cabine de signalisation de Bruges ont tous été plus ou moins transformés ou reconstruits. C'est ainsi que la remise pour les Köf a hérité d'un auvent supplémentaire pour vélos. Les granges sont devenues une lampisterie et l'entrepôt pour les paniers à charbon. Toute une série d'attributs comme un triporteur, une charrette à bras, des vélos, un rayonnage pour outillage près du parc à cendrées, les rouleaux de câbles pour signaux mécaniques, les pinces à excentrique, les poteaux téléphoniques, les lanternes et le signal mécanique sont tous de fabrication Artitec, ou apparaîtront à bref délai dans la gamme. Seul voies et aiguillages n'ont font pas partie : Herbert Tomeson a utilisé du matériel 'Elite' de la marque Tillig.

Texte & photos: Gerard Tombroek
(remerciements à Herbert Tomeson)



Une remise pour locomotives d'inspiration allemande en voie 1



DES BÂTIMENTS PRÊTS À L'EMPLOI À L'ÉCHELLE 1 REPRÉSENTENT UNE BONNE PARTIE DU BUDGET DE N'IMPORTE QUEL MODÉLISTE. LA FABRICATION 'MAISON' EST DONC UNE ALTERNATIVE POUR CONTENIR CES COÛTS. EN OUTRE, VOUS POUVEZ ÉGALEMENT ADAPTER LES BÂTIMENTS EN FONCTION DE L'ESPACE DONT VOUS DISEPOSEZ. POUR UN PETIT RÉSEAU MODULAIRE À L'ÉCHELLE 1, NOUS ÉTIONS À LA RECHERCHE D'UNE PETITE REMISE POUR LOCOMOTIVE À VOIE UNIQUE. NOTRE PRÉFÉRENCE EST ALLÉE VERS UNE PETITE REMISE OÙ TANT L'ASPECT INTÉRIEUR QU'EXTÉRIEUR AURAIENT DE L'IMPORTANCE. APRÈS AVOIR COMPULSÉ QUELQUES MAGAZINES ET AUTRES CATALOGUES, NOUS AVONS TROUVÉ NOTRE INSPIRATION DANS LE CATALOGUE H&P SOUS LA RÉFÉRENCE 1412, À SAVOIR UNE BELLE REMISE EN COLOMBAGES. NOUS AVONS ALORS DESSINÉ UN CROQUIS SIMPLIFIÉ SUR BASE DE PHOTOS, EN TENANT COMPTE DES DIMENSIONS RÉELLES DE NOTRE RÉSEAU MODULAIRE. VOICI L'ASSEMBLAGE DE CETTE REMISE, EXPLIQUÉE PAS À PAS.

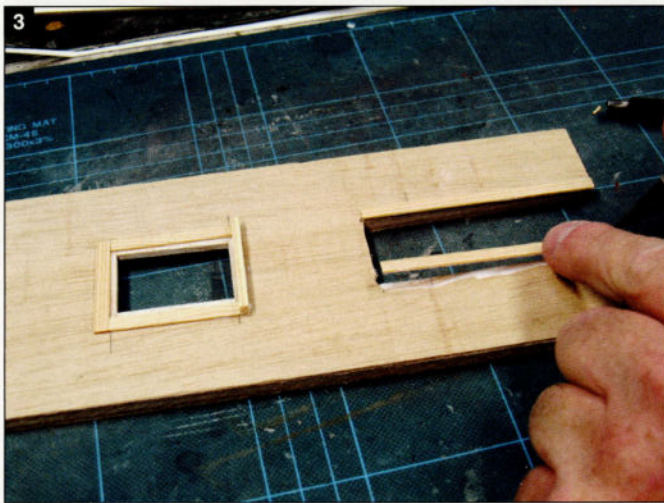
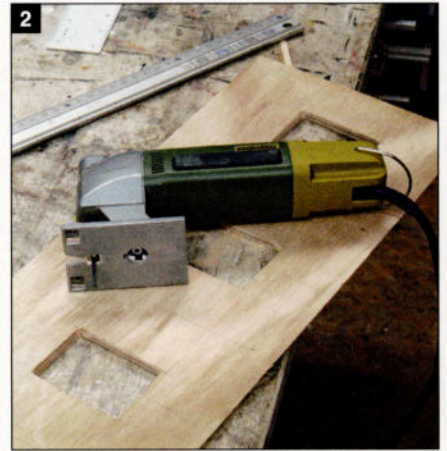
Le gros œuvre

1. Les croquis des façades ont été dessinés et ensuite découpés perpendiculairement. Comme contrôle, les façades sont placées

l'une contre l'autre et provisoirement assemblées avec de l'adhésif. Les plaques de toiture sont découpées dans du triplex de 6 mm.

2. Ensuite, les baies de portes et de fenêtres sont dessinées au crayon sur les parois. Ces ouvertures sont découpées au moyen d'une petite scie à découpe Proxxon.

3. Pour les portes et les fenêtres, des profilés de balsa sont collés dans les ouvertures. Un cadre est d'abord collé sur 1 mm sur l'ouverture (des cadres de portes et de fenêtres en pierre naturelle) avec des lattes de sapin (de 2 mm sur 8).



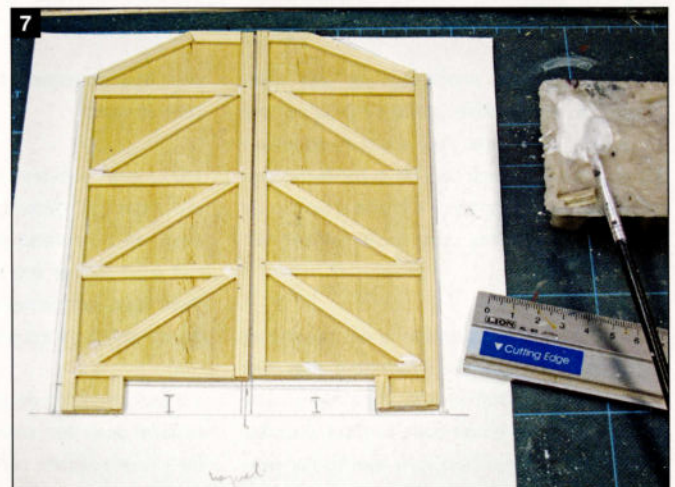
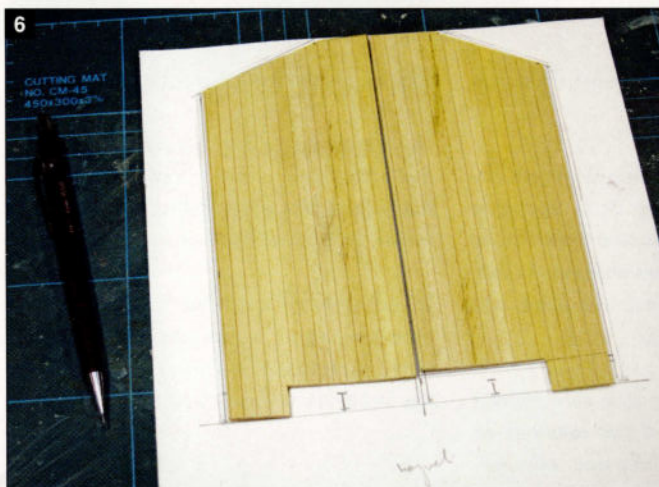
4. A l'arrière de ce cadre, les portes et fenêtres en bois de balsa sont collées. En utilisant différentes sections de balsa, on obtient grâce à un montage exact des cadres extérieurs et des façades intérieures des portes et des fenêtres.

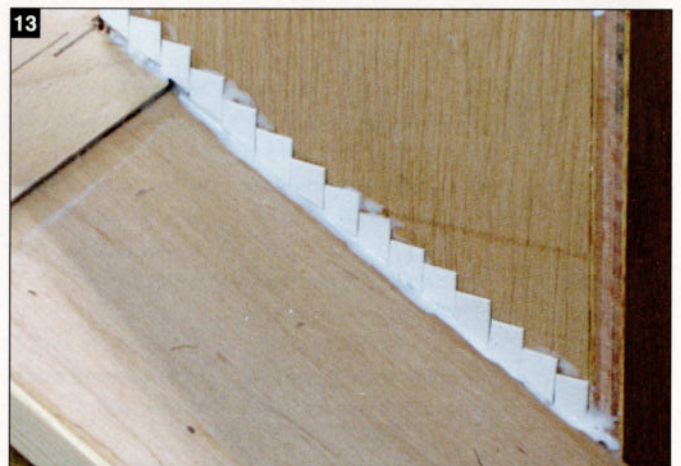
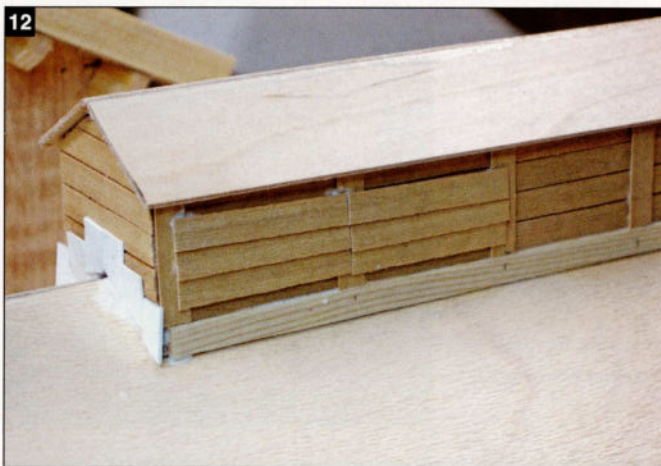
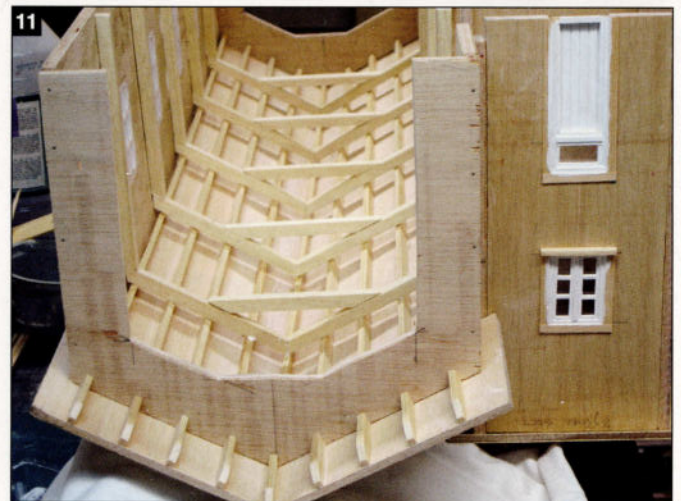
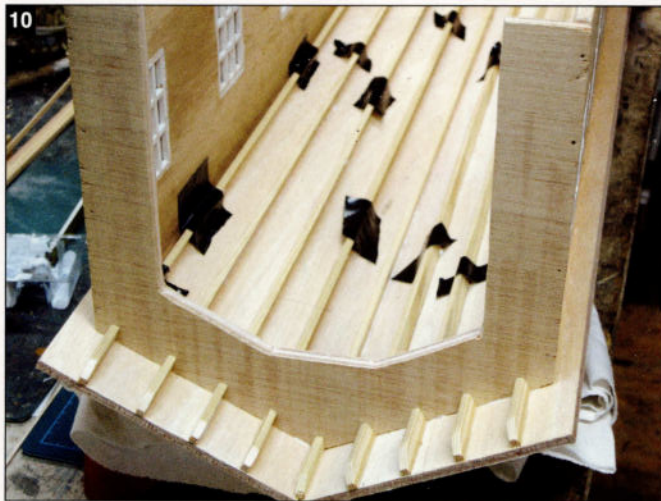
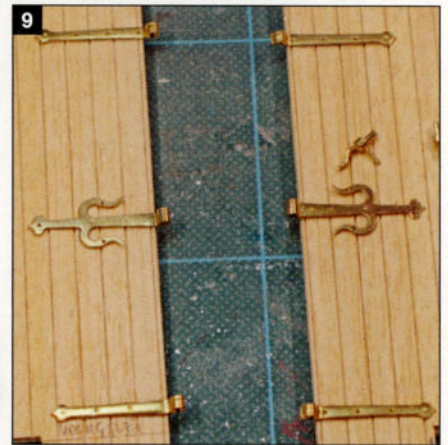
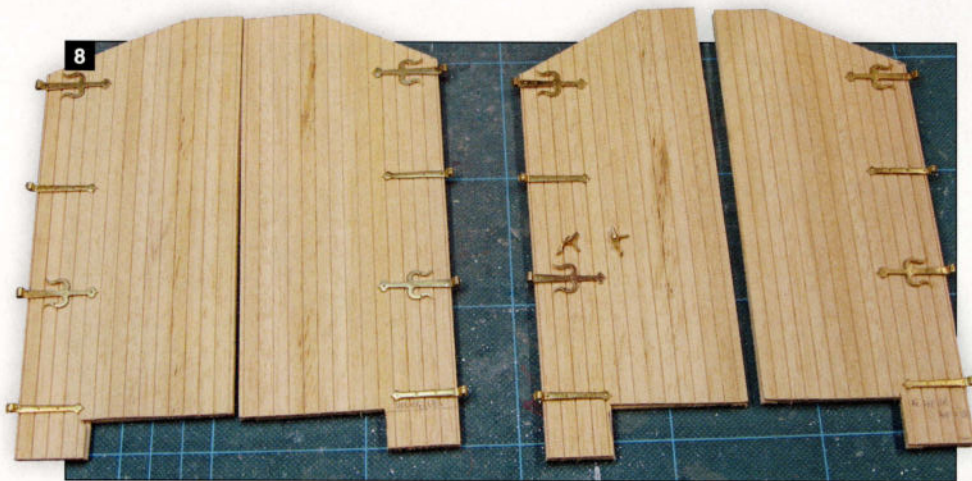
5. Un encadrement des portes et fenêtres est collé avec une petite latte de sapin. A l'arrière de cet encadrement, les portes et les fenêtres sont collées avec des profilés de bois de balsa. Comme la peinture a posteriori sera difficile à

réaliser, ces portes et fenêtres sont d'abord recouvertes d'une couche de peinture d'apprêt.

6. Les portes d'accès de la remise sont dessinées en vraie grandeur sur papier. Ce patron servira de base pour la confection des véritables portes.

7. Les portes sont constituées de fin triplex, issu du modélisme pour bateaux (de marque Aeronaut).





8. Les portes sont renforcées du côté intérieur avec des petites lattes de bois collées (de 3 mm sur 6) qui formeront la structure des portes ouvrantes. Lors de la confection de ces portes, il faudra tenir compte d'un jeu de quelques millimètres pour le placement des charnières.

9. Les portes sont suspendues à des charnières en laiton ; elles sont donc fonctionnelles. Ces charnières en laiton moulé sont fixées aux portes au moyen d'une colle contact. Ensuite, les étriers de suspension sont ajustés par rap-

port aux montants des portes et fixés à la colle contact.

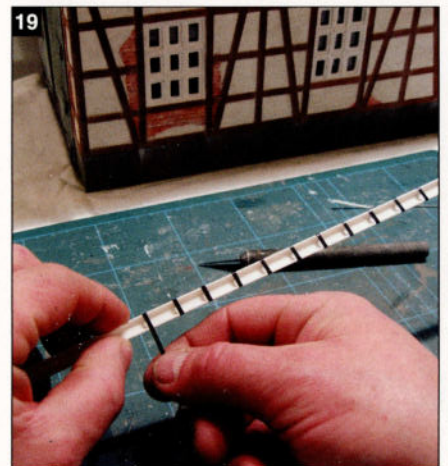
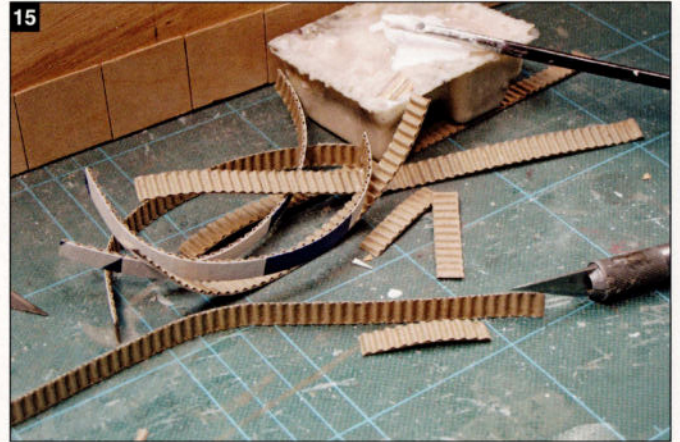
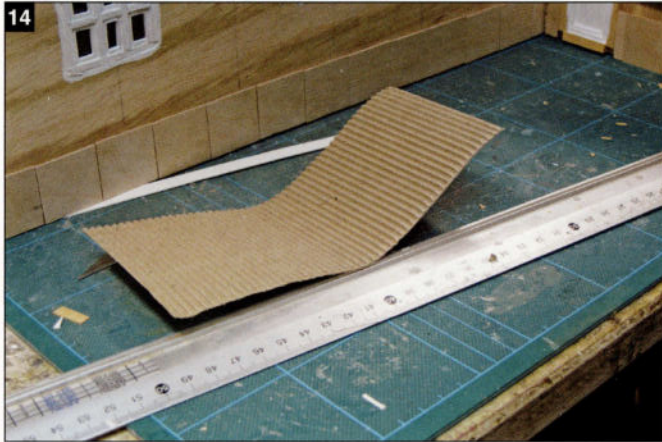
10. Le côté intérieur de la toiture est pourvu des traverses nécessaires et de la charpente destinée à soutenir le toit. Les traverses du toit sont collées aux parties obliques du toit. Pour tout mettre correctement en place, une bande adhésive est utilisée.

11. Les chevrons de ferronnerie sont collés à mesure sous les traverses. Des colonnes en bois sont prévues contre les parois: elles ser-

vent de soutien aux chevrons de la charpente.

12. A hauteur du faite du toit, des trappes d'aération sont prévues. Celles-ci sont réalisées en triplex et figuées à l'extérieur au moyen de fines lattes de bois.

13. Les finitions en plomb sur les murs, les cheminées et les autres raccords de toiture sont constituées de fines bandelettes de carton fort de +/- 0,5 mm d'épaisseur.



14. Comme recouvrement de toit, nous avons opté pour des tuiles. L'aspect d'un recouvrement de toiture par des tuiles peut être réalisé d'une façon simple et bon marché, en fonction de l'échelle de réduction retenue.

15. De fines bandelettes (12 mm) de carton ondulé sont découpées dans le sens de la longueur et collées à la colle blanche pour bois sur une sous-couche de triplex.

16. Le but est de coller les ondulations juste l'une sur l'autre.

17. Les tuiles de faite sont constituées d'une gouttière en 'U' en plastique, fixée à la colle pour bois.

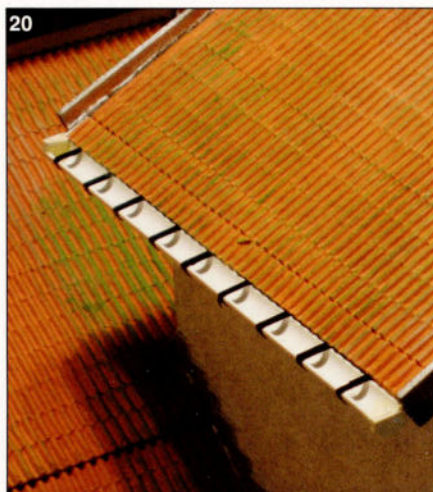
18. En partie basse des murs extérieurs, une plinthe en pierre de taille est prévue. Cette plinthe est constituée de triplex fin d'un mm, poncé d'un côté avec du papier abrasif pour accentuer les joints entre les différentes bandelettes.

19. La gouttière est constituée d'un profilé de plastique en 'U' de 6 mm. Les étriers de fixation

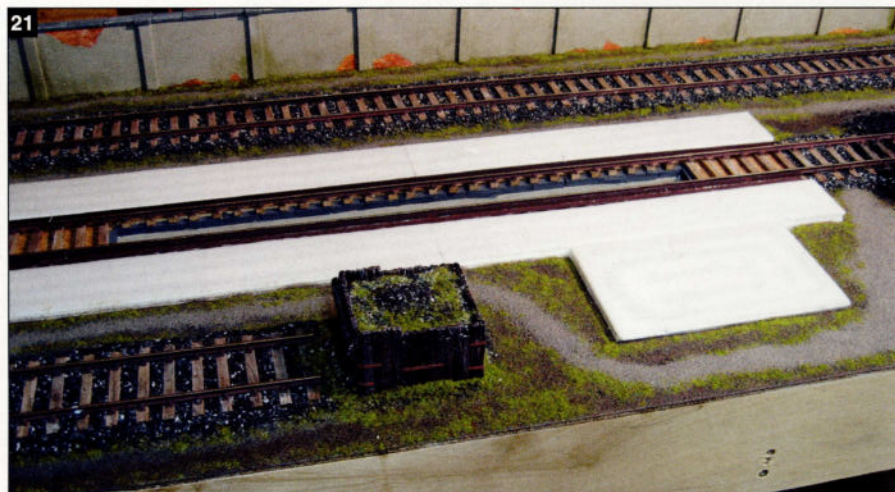
ne sont rien d'autre que des bandelettes de marquage autocollantes d'un mm d'épaisseur.

20. Une gouttière en 'U' est découpée à la longueur du toit. Les étriers de fixation de la gouttière sont fixés avec de l'adhésif autocollant. La gouttière est ensuite collée par-dessous à la sous toiture oblique avec de la colle à séchage rapide.

21. Le plancher de la remise est comblé au niveau des rails au moyen d'une feuille de



20



21



22



23

mousse. Un profilé en 'L' est collé contre les rails, afin de dégager l'ornière pour les boudins des roues.

22. Le plancher de la remise est achevé au moyen de dalles. Ces derniers sont découpés dans du carton pour aquarelle et ont une dimension de 12 mm sur 12. Ces dalles sont collées à la colle pour bois sur la sous-couche ; les dalles se décalent à chaque fois d'une demie, l'une par rapport à l'autre.

23. La coloration des dalles de sol est réalisée au moyen d'une peinture pour aquarelle

diluée à l'eau, dans les tons noir et brun. En utilisant plus ou moins d'eau, on obtient une belle peinture de différentes nuances.

La peinture de la remise et sa finition

24. Le côté intérieur des sous toitures, les traverses et les chevrons sont colorés avec de la teinture à l'eau.

25. Les parois intérieures et extérieures sont recouvertes d'une peinture de fond blanche (du primer acrylique).

26. Le carton ondulé du toit est peint avec une peinture au latex.

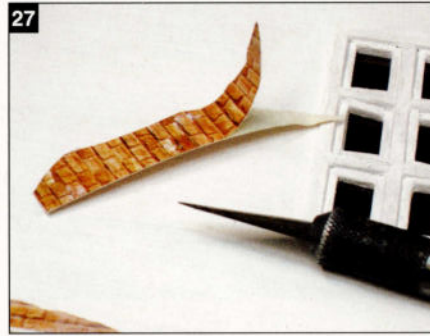
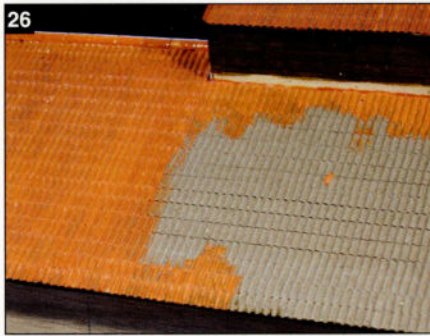
27. Pour vieillir la remise, des motifs de briques sont collés sur les flancs (plaques Falter à motif de briques).



24



25



28. Les parois extérieures sont peintes en couleur sable. Grâce à son épaisse structure, les petites fentes et irrégularités dans le bois vont totalement disparaître. Après séchage, ces murs donnent l'effet d'un mur plâtré au ciment. A hauteur des motifs de briques, on obtient des 'dégradations' dans le plâtrage suite à des fuites et autres dégâts provoqués par le gel.

29. La peinture sable est facile à préparer : un peu de pâte universelle 'bouche-trous' (Polyfilla), un peu de colle blanche pour bois, ajouter un peu de peinture acrylique blanche pour obtenir la bonne teinte et allonger à l'eau pour obtenir une consistance de peinture. Appliquez au pinceau en deux à trois passages, en respectant les temps de séchage nécessaires.

30. Les portes, fenêtres et portails sont peints au moyen d'une peinture mate acrylique. Les encadrements de fenêtres sont peints en teinte jaune (imitation de pierre de sable). Les façades extérieures sont ensuite lessivées légèrement avec une solution diluée à l'es-

sence ; appliquez de préférence couche par couche, pour obtenir la bonne teinte.

31. La peinture est légèrement patinée avec une solution de peinture à l'huile diluée à l'essence. A hauteur des seuils de fenêtre, les écoulements d'eau sont figurés au moyen d'un pinceau très fin.

32. Les traverses en bois dans les façades extérieures sont réalisées sur du bois collé, vendu dans les magasins de modélisme pour bateaux. Lors de leur collage, vous devez faire attention aux joints et aux renforts des traverses. Tout est fixé à la colle blanche pour bois.

33. Le fin bois est découpé à mesure et fixé à la colle blanche pour bois sur les façades. Les lattes sont découpées avec soin à bonne mesure pour obtenir un joli résultat.

34. Pour donner un aspect patiné au bâtiment, les façades sont légèrement éclaircies avec un lavis de peinture acrylique blanche et légèrement grise. Les descentes d'eau aux façades et



les seuils de fenêtre sont appliqués au fin pinceau avec de la peinture à l'huile noire diluée à l'essence. Pour obtenir un beau vieillissement, il est conseillé de d'abord examiner des véritables bâtiments et d'en faire au besoin des photos : cela vous aidera à commettre moins d'erreurs. Le vieillissement et la patine de bâtiments sont des choses différentes que de simplement les 'salir'.

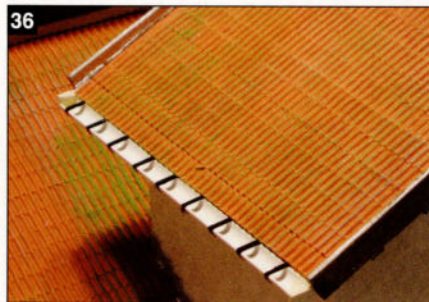
35. En partie basse, les plinthes sont traitées à la peinture verte ; celle-ci est appliquée couche par couche en gradation, pour obtenir un beau résultat.

36. Les pans cachés de la toiture sont également traités avec différentes teintes de peinture verte acrylique, pour reproduire la formation de mousse.

37. L'éclairage intérieur de la remise est réalisé au moyen de petites ampoules de marque Falter. A hauteur des chevrons de ferronnerie, deux fils rigides en laiton sont fixés.

38. Les petites ampoules sont soudées sur ces fils et le câblage nécessaire est relié au transfo sous le module. L'éclairage extérieur au-dessus des portails d'entrée est de la marque Dingler.

39, 40 et 41. L'aménagement intérieur est limité au strict minimum. Comme cette remise n'est qu'un petit atelier d'entretien, on n'y trouve qu'un nombre restreint de machines et peu de personnel. C'est surtout le fait de suggérer qui est important. Il n'est en outre possible de voir l'intérieur que via les portails d'entrée : un détaillage supplémentaire est donc superflu. Un banc de travail, un entreposage de quelques bidons d'huile, une foreuse sur pied et une table fraiseuse donnent une idée suffisante des opérations d'entretien qui sont effectuées dans cette remise.

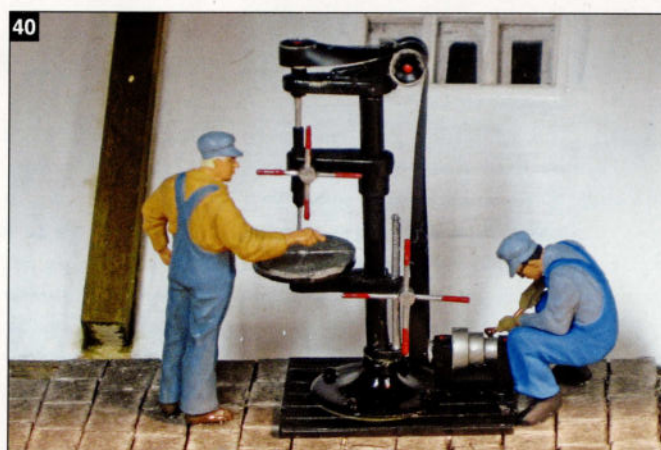


42 et 43. Autour de la remise, de la verdure est aménagée jusqu'à hauteur de la plinthe en pierre : pour ce faire, nous utilisons du Wildgras Heki. De cette façon, il est ainsi possible de camoufler le joint disgracieux entre la base de la remise et le module. Un petit tas de bois disposé contre le mur constitue un autre intéressant détail.

rieur et de l'extérieur de la remise, après achèvement.

46. Contre la façade latérale du bâtiment annexe, les crochets sont décorés par des fils téléphoniques.

47. Ambiance intérieure dans la remise achevée. Photo : Frank Zarges





En conclusion

Comme vous l'aurez constaté vous-même, cher lecteur, l'assemblage de cette remise ne requiert pas une méthode de travail compliquée. Avec des moyens limités en matériel, l'inspiration nécessaire et du temps, la réali-

sation de ce bâtiment n'est pas difficile. Cette façon de travailler s'applique de préférence à de plus grandes échelles (voie 1 et voie 0), mais moyennant l'utilisation de matériaux adaptés (plasti-

card, carton fin, papier), elle est parfaitement utilisable en H0, et même en N !

Texte et photos :
Patrick Daelemans





Une loco à vapeur abandonnée à l'échelle 1/35^{ème}!

MARC VANDORPE A ÉTÉ FASCINÉ PAR LA BOÎTE À ASSEMBLER DE LA LOCOMOTIVE À VAPEUR PROPOSÉE À L'ÉCHELLE 1/35^e PAR TRUMPETER. DÈS LE DÉBUT, SON BUT FUT DE RÉALISER QUELQUE CHOSE QUE LA PLUPART DES MODÉLISTES NE FERAIENT PAS. LE POINT DE DÉPART FUT BIEN LA BOÎTE À ASSEMBLER DONT QUESTION ET ÉVENTUELLEMENT UN PEU DE 'FABRICATION MAISON', MAIS PAS D'UTILISATION DE SETS DE PIÈCES PHOTOGRAVÉES. LORSQUE VOUS NETTOYEZ DE FAÇON APPROFONDIE LES PIÈCES D'UNE BOÎTE À ASSEMBLER, IL EST PARFAITEMENT POSSIBLE D'OBTENIR UN BEAU RÉSULTAT...

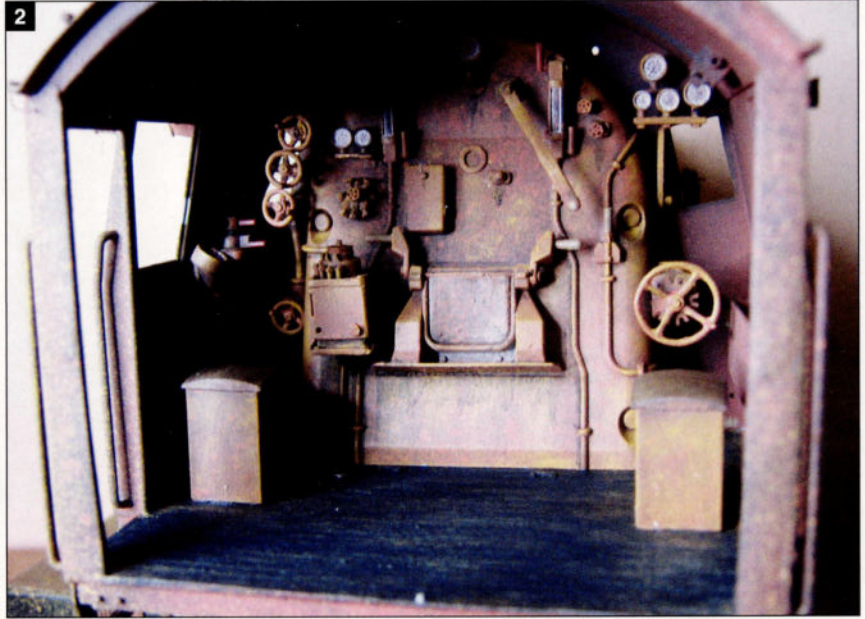
La mission était de transformer la locomotive de façon importante en prenant comme exemple une type 25 belge, donc avec un abri ouvert et ici et là, quelques pièces réalisées 'maison'. En outre, Marc voulait disposer la porte de la boîte à fumée en position ouverte, de façon à pouvoir jeter un coup d'œil à l'intérieur de la chaudière. Des volets de cuivre sont toutefois déjà passés par

là, car tous les détails intérieurs n'ont pas été reproduits... Le tender d'origine de Trumpeter a également été transformé de façon poussée, pour obtenir un tender d'un type utilisé pour une P8.

L'assemblage de cette loco à vapeur n'est pas tellement un exercice de superdétaillage en plasticard, mais plutôt une tentative de reproduire une locomotive totale-

Trucs et astuces

- Allonger les pigments: Avec de l'alcool à désinfecter, cela fonctionne très bien. Simple-ment effleurer les pigments et laisser sécher.
- Vous n'avez pas de pigments ? Vous pouvez alors utiliser de la craie pastel, sans problème : la technique à suivre est la même que pour les pigments. Il s'agit en fait des deux mêmes produits : il est simplement appelé différemment et coûte... beaucoup plus cher.
- Mettre le plastic en forme Il est facile de former du plasticard et des profilés dans de l'eau bouillante. Trempez simplement le plastique dans de l'eau bouillante jusqu'à ce qu'il devient un peu plus mou ; formez-le alors à la forme désirée et refroidissez-le dans de l'eau froide. Les formes resteront ainsi telles quelles. Les écrans pare-fumée ont été formés de cette façon.
- Faire des taches avec un aérographe Pour certains aéroglyphes, il est possible d'acquérir une coiffe pour faire des taches : la plupart d'entre-nous n'en possèdent pas. Faire des taches avec un aérographe est facile à faire en diminuant la pression dans l'aérographe au minimum et en utilisant une peinture épaisse.
- Diluer de la peinture acrylique Les peintures acryliques Vallejo sont normalement diluées à l'eau déminéralisée, mais ce qui fonctionne encore bien mieux sont les bombes aérosol destinées à nettoyer les vitres. Avec ce produit, vous pouvez également bien nettoyer votre matériel comme votre aérographe et vos pinceaux.
- Pour coller des petites vitres et du verre, utilisez avec de la colle blanche pour bois.



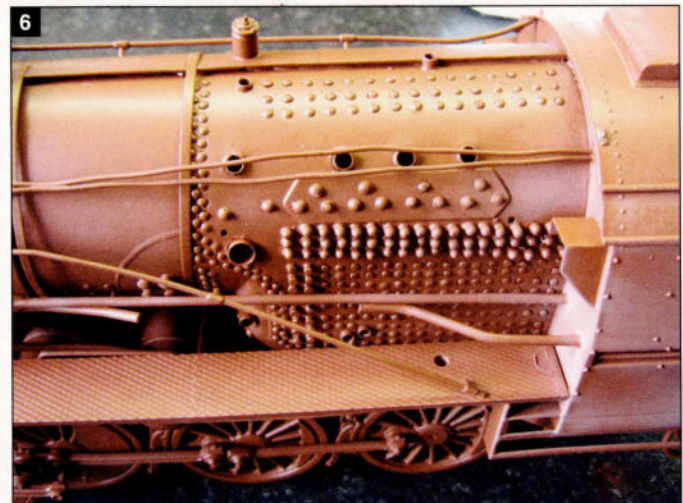
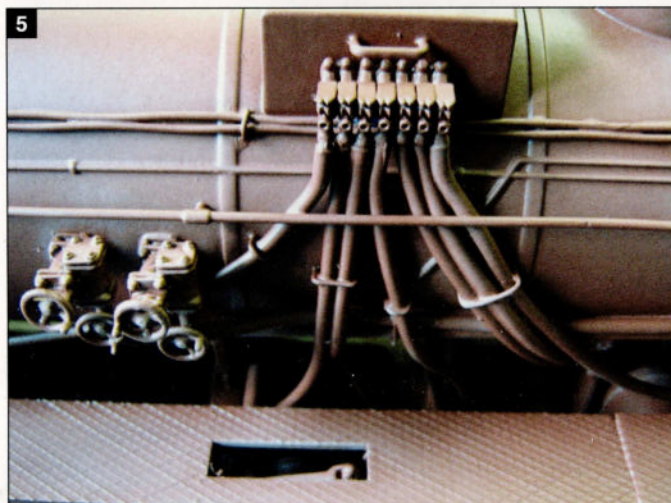
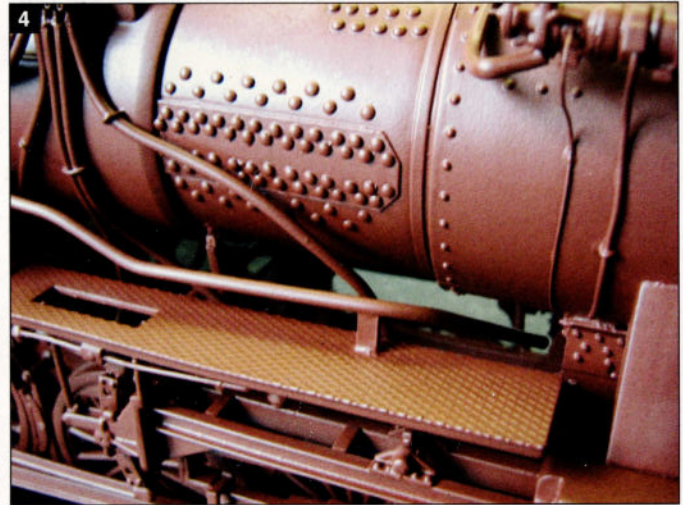
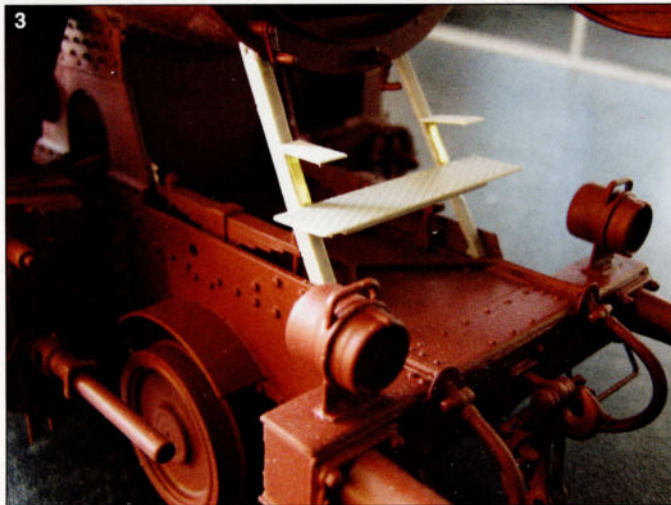
ment rouillée, d'une façon la plus réaliste possible. La peinture de la rouille n'est pas si aisée : il existe plusieurs sortes de rouille, en fonction du matériel concerné et de l'environnement dans lequel il se trouve. Pour Marc, cette rouille constituait l'élément le plus important de ce projet, et une

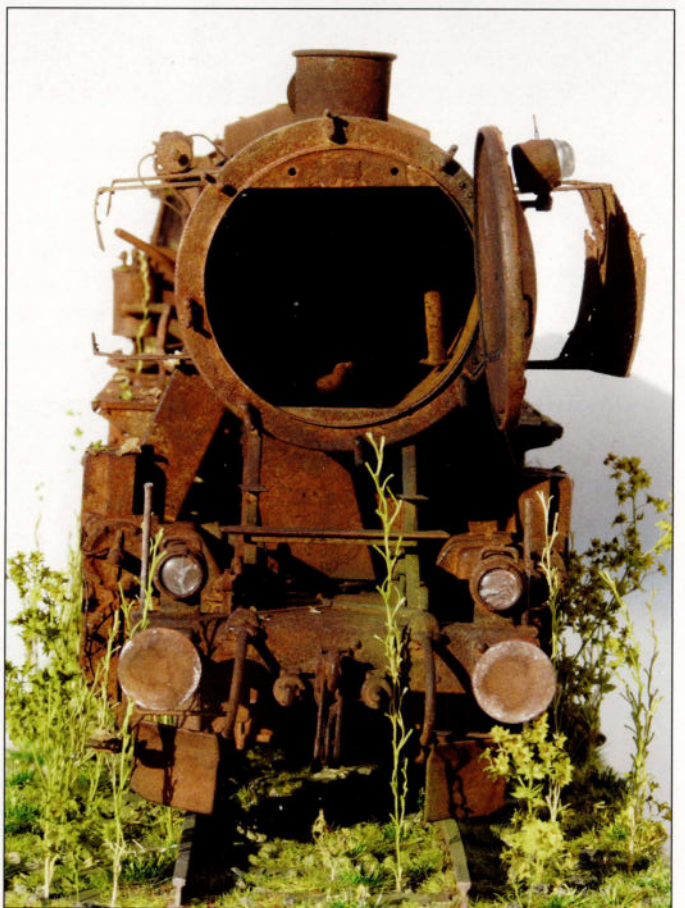
loco totalement rouillée était donc la seule option possible.

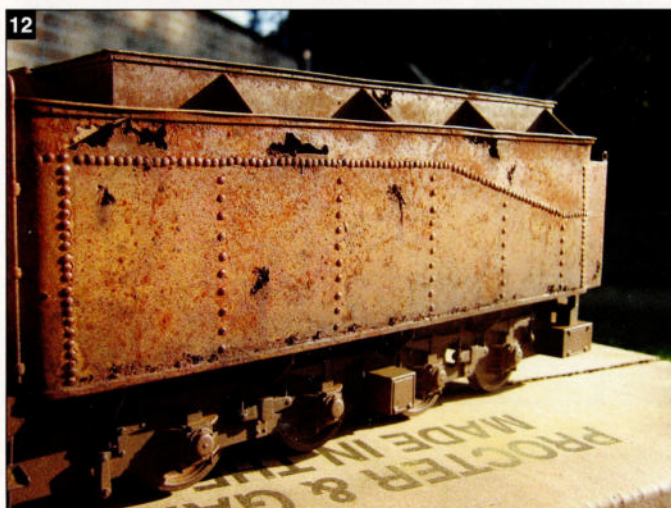
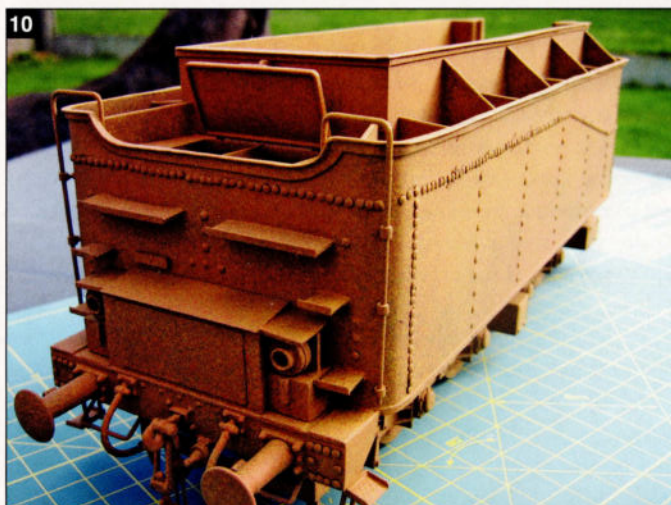
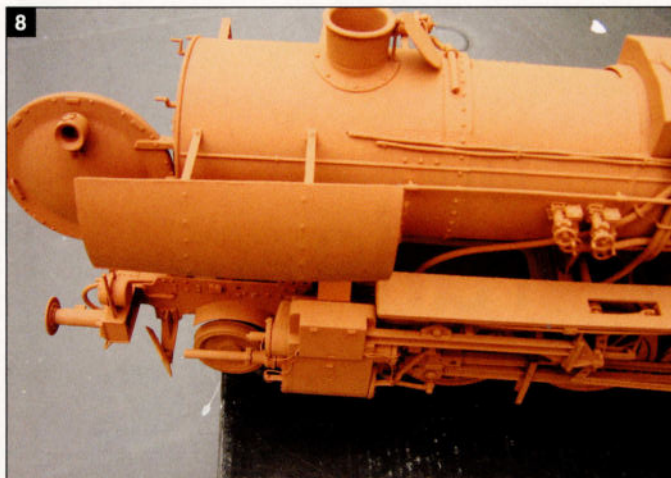
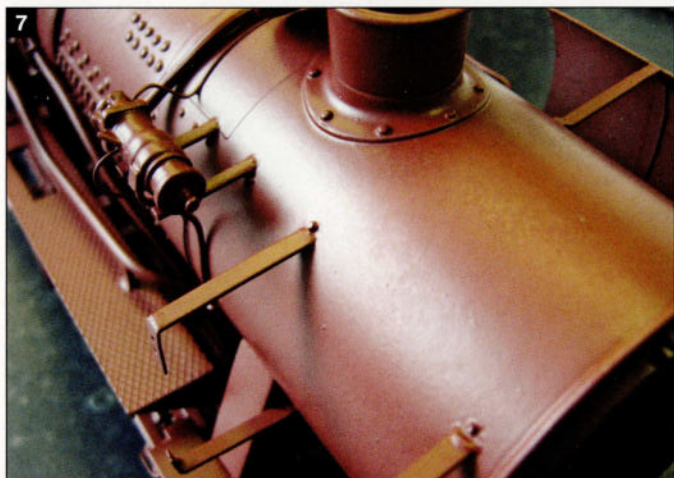
Pour belgiciser cette BR 52, la paroi arrière de l'abri a été découpée. Cette opération a parfaitement réussi au moyen d'un Dremel et d'une fine lame, tournant à vitesse moyenne. A l'arrière de la chaudière, quelques conduites

supplémentaires ont été posées, ainsi que quelques détails (PHOTOS 1 ET 2) comme des niveaux d'eau, des robinets, etc. Beaucoup de ces éléments ont été réalisés au moyen de profilés en plastique.

A l'avant de la loco également, quelques adaptations ont été réalisées, comme par







exemple les marchepieds disposés à l'avant de la chaudière ; ces derniers sont constitués de plastique (PHOTO 3). Pour donner un aspect extérieur un peu particulier à ce modèle, le côté extérieur de la chaudière a été découpé ; un intérieur construit en plasticard y a ensuite été disposé, garni de rivets. Toutes les conduites ont été confectionnées au moyen de profilés en plastique et de fils électriques très fins (PHOTOS 4 ET 5). Ce modèle a ensuite été recouvert d'abord

(PHOTOS 6, 7 ET 8). Ensuite, toutes les traces d'usure et les ouvertures ont été pratiquées avec une fine fraise disposée sur une mini-fraiseuse ; cette opération s'est faite à main levée, pour disposer d'un meilleur toucher (PHOTO 9). Ensuite, le tout a été recouvert d'une couche de Vallejo 301 et 303. Deux passes de taches ont été appliquées à l'aérographe, d'abord avec du Vallejo 302, ensuite avec du Vallejo 303. Le but était d'obtenir un effet de profondeur dans la couche de peinture (PHOTO 10). Les formes

ont ensuite été un peu accentuées au moyen d'un léger voile de Vallejo de teinte rouille foncée. Les graffitis ont été peints à la main (PHOTO 11). Lorsque la couche de peinture acrylique aura séché quelques jours, le modèle pourra alors être figolé au moyen de pigments de rouille Vallejo, allongés par un peu d'alcool désinfectant : c'est bon marché et cela fonctionne très bien (PHOTO 12)...

Texte et photos: Marc Vandorpe



Du 2-rails au 3-rails

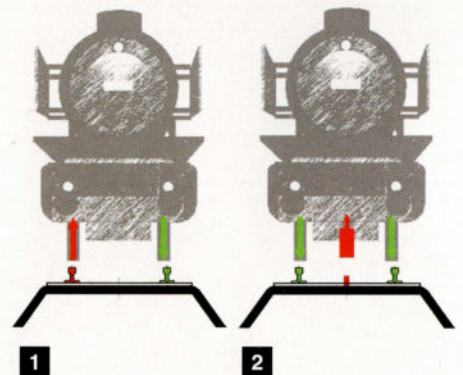


PASSER DU 2-RAILS AUX 3-RAILS EN CETTE ÉPOQUE DU DIGITAL N'EST PAS LA MÊME CHOSE QUE DE PASSER DU CONTINU À L'ALTERNATIF ! LES MOTEURS À COURANT ALTERNATIF (OU MOTEURS DITS 'UNIVERSELS') NE SONT PLUS DE NOTRE ÉPOQUE : DANS LES LOCOMOTIVES POUR 3-RAILS CONTEMPORAINES DE MÄRKLIN, ON TROUVE DÉSORMAIS ÉGALEMENT DES MOTEURS À COURANT CONTINU... NOUS ALLONS DONC TRANSFORMER UNE LOCOMOTIVE À 2-RAILS ANALOGIQUE (POUR COURANT CONTINU) EN VERSION 3-RAILS POUR MODE DIGITAL. COMME BASE, NOUS AVONS PRIS UNE LOCO FLEISCHMANN, UN FROTTEUR ROCO ET UN DÉCODEUR LOKSOUND ESU, POUR CIRCULER SUR DES VOIES MÄRKLIN : LA MULTI-CULTURALITÉ EN MODÉLISME FERROVIAIRE !

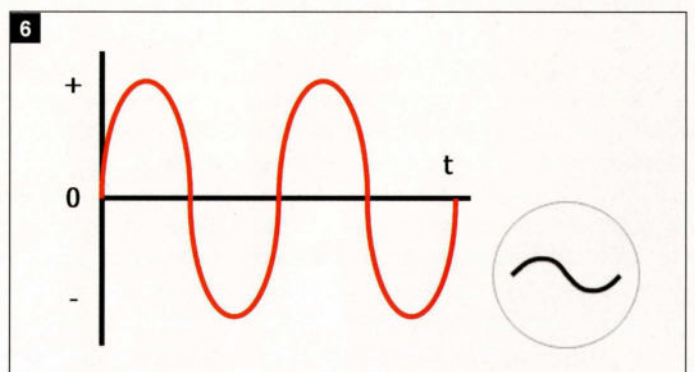
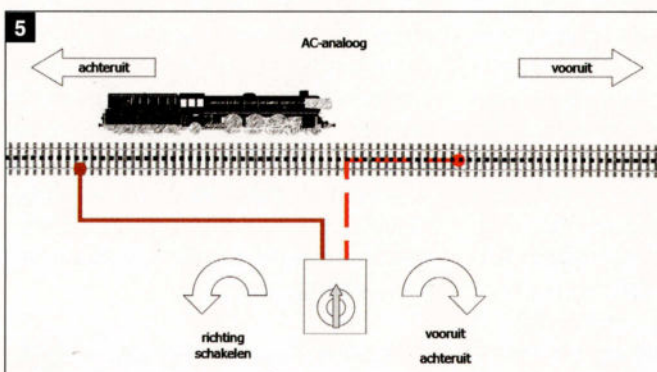
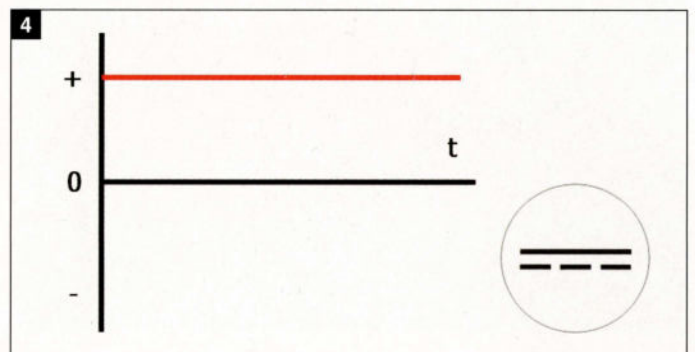
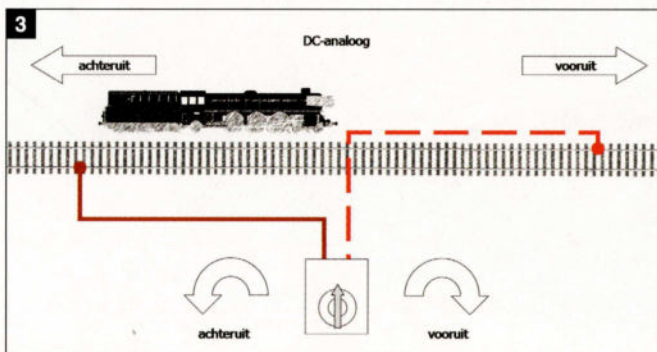
1 et 2 : A l'époque de l'analogique, le 2-rails était quasi toujours du courant continu, capté sur un des deux rails via les roues disposées d'un même côté de la locomotive, qui faisait tourner le moteur et qui en ressortait vers l'autre rail via les roues de l'autre côté de la loco. Le 3-rails à l'époque analogique – qui était la plupart du temps du courant alternatif, mais parfois également du courant continu ! – était capté du rail central (devenu plus tard des plots

disposés entre les deux rails) via un frotteur sous la loco, passait dans le moteur et retournait aux deux rails, via toutes les roues de l'engin. C'est la tension appliquée aux rails qui déterminait directement la vitesse de la loco.

3 et 4 : En courant continu (12 volt au maximum), le régulateur de marche pouvait être tourné dans deux directions, la tension appliquée aux rails étant alors inversée.



5 et 6 : En courant alternatif (16 volt au maximum), un relais d'inversion était disposé dans la loco et était commandé par une tension à impulsion (24 V, nettement plus élevée que la tension maximale), ce qui inversait le sens de rotation du moteur.



Que faut-il ?

- Une loco 2-rails pour courant continu Fleischmann, Roco, Mehano,...
- Un frotteur (Roco, par exemple: réf. 40500 (court) ou 40501 (long);
- Un décodeur (ESU LokSound, par exemple: réf. 52400 (8 pines) ou ESU LokPilot réf. 52610 (8 pines), 52612 (6 pines), un ESU LokSound en version 'micro': réf. 52800 (6 pines) ou ESU LokPilot réf 52687 (6 pines).

7 et 8: Ceci veut dire qu'en courant continu à deux rails, le courant passe d'un rail vers l'autre et inversement. En courant alternatif par contre, il n'y a pas de polarité et le courant est toujours le même.

9: La tension digitale (18 Volt) qui est désormais appliquée sur un réseau est acheminée exactement de la même façon vers la loco. Mais désormais, ce n'est plus le moteur qui est alimenté, mais un décodeur embarqué, qui commande à son tour le moteur. La tension appliquée sur les rails reste constante.

Le décodeur est une unité électronique programmée. Sa programmation se réalise

au moyen d'un langage de programmation (un 'format'): ce sont souvent le DCC et le Motorola qui sont utilisés. Les décodeurs qui comprennent plusieurs langages sont appelés 'multi-protocoles'.

Si nous gardons toutes ces règles à l'esprit, la transformation d'une loco 2-rails en un modèle 3-rails ne peut pas être compliquée.

10: Le mode d'emploi va nous aider lors de l'ouverture d'un modèle à placer le frotteur et à enficher le décodeur.

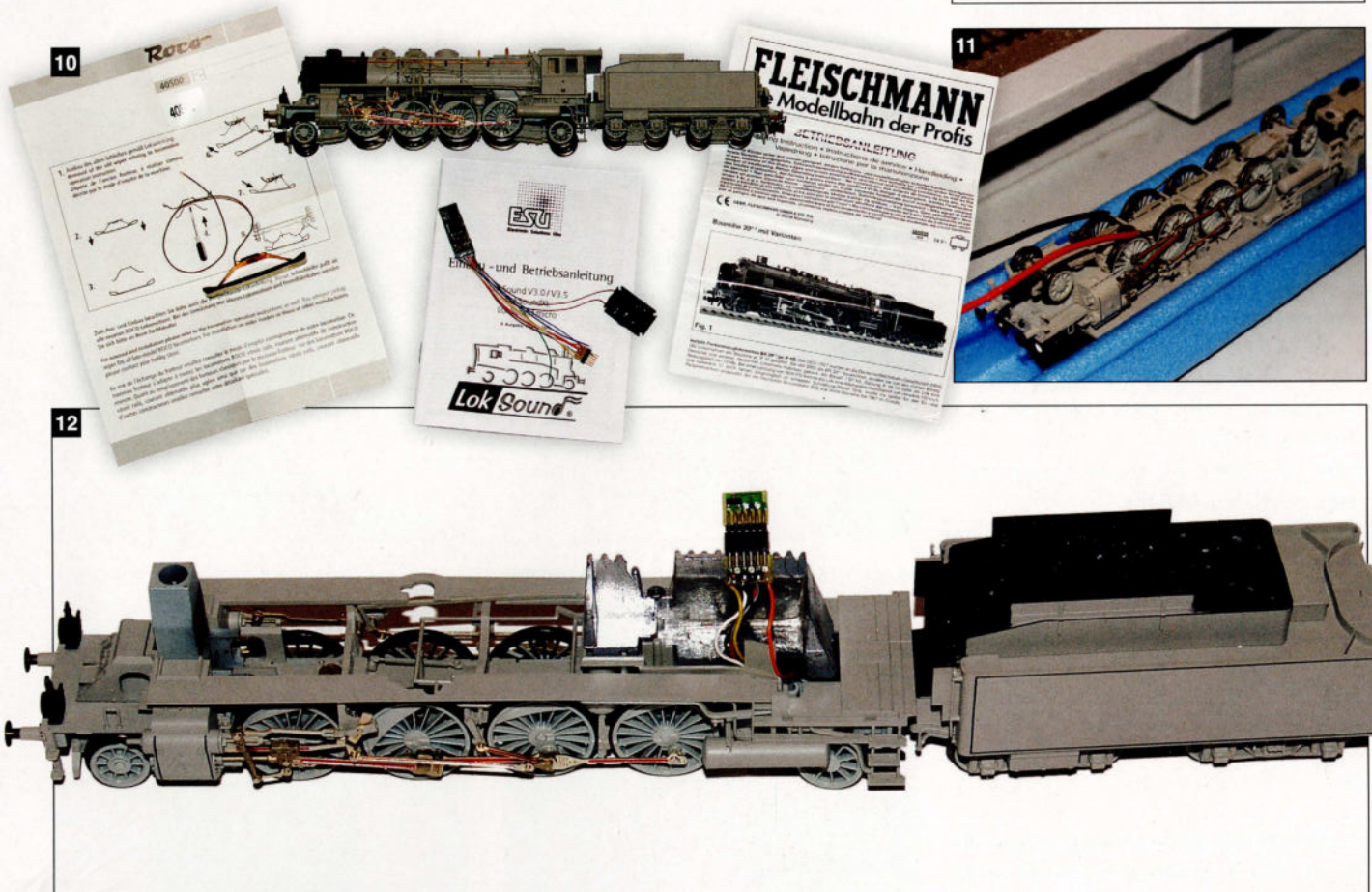
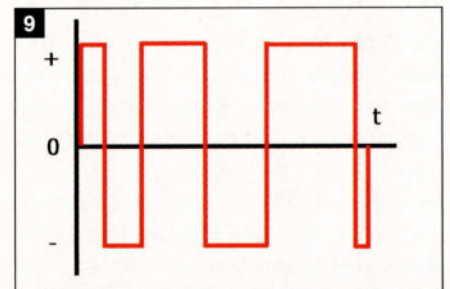
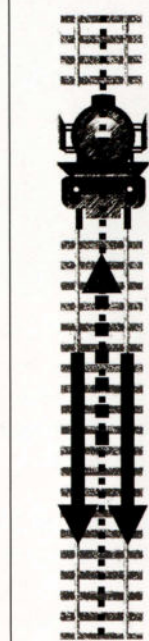
11: Nous testons d'abord sur un réseau analogique à deux rails si la locomotive fonctionne bien. Si vous ne disposez pas d'un réseau d'essai, vous pouvez tester avec une source de courant continu ou avec une pile de 9 V pour voir si la loco fonctionne. Si vous fournissez du courant tant vers la gauche que vers la droite via les roues, le moteur (disposé dans le tender) doit se mettre à tourner !

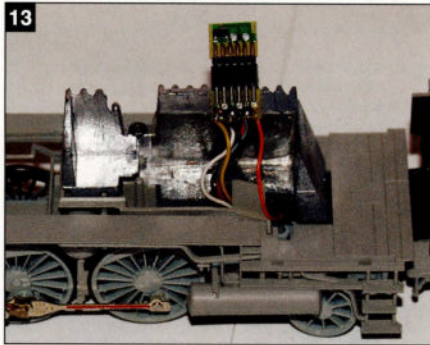
12: Comme déjà dit, le moteur est disposé dans le tender. La fiche de raccord se trouve dans la locomotive. Nous ne devons plus qu'ouvrir la loco. Dans cette dernière existe un logement pour y disposer le décodeur.

7 Courant continu



8 Courant alternatif





13, 14 et 15: Une prise pour décodeur à six pôles NEM est prévue. Nous enlevons avec précaution la petite fiche de sa prise et la remplaçons par notre décodeur. Veillez à la teinte des fils !

16 et 17: La firme ESU utilise le protocole DCC. Enfichez correctement la prise!

Le choix du décodeur est entièrement libre. Nous avons opté pour un micro décodeur LokSound ESU (sonorisé). Il va de soi qu'un micro décodeur ESU LokPilot (non sonorisé) est tout aussi facile à utiliser, tout comme d'autres décodeurs (de n'importe quelle marque) à six pôles NEM.

Faites bien attention : comme nous allons circuler sur des voies Märklin, la probabilité est très grande que nous allons utiliser du matériel de commande Märklin (6021, Mobile Station,...) Le décodeur comprendra alors le langage de programmation Motorola !

Il va de soi que pour les locomotives équipées d'une fiche à huit pôles NEM, il faut évidemment utiliser un décodeur à huit pôles.

S'il n'existe pas de prise pour décodeur, il faut alors souder directement les fils à l'alimentation de courant, au moteur, à l'éclairage,... Nous vous renvoyons aux numéros suivants :

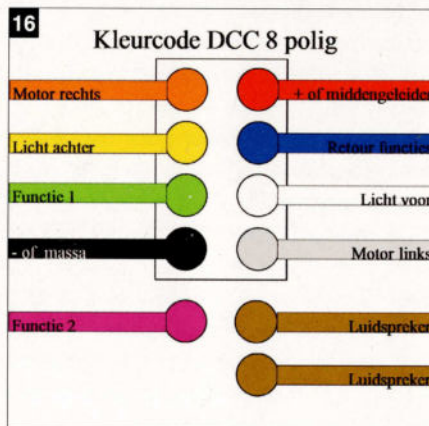
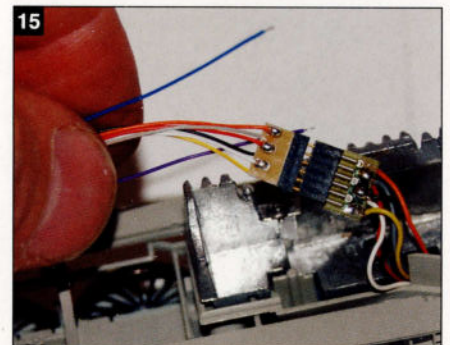
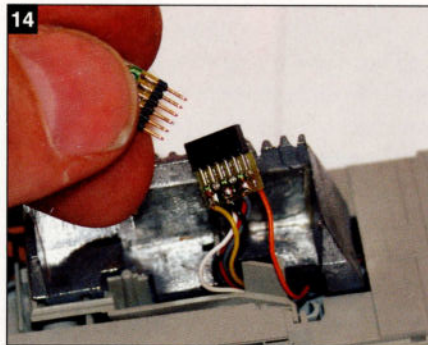
TMM 79 : Comment sauver notre bonne vieille série 16 Märklin ;

TMM 81 : Faites de votre loco Märklin une MärEsu ;

TMM 82 : Comment ça : pas de place... ?
TMM 89 : Comment mettre à niveau d'anciennes locos Märklin avec le set de décodeur 60760.

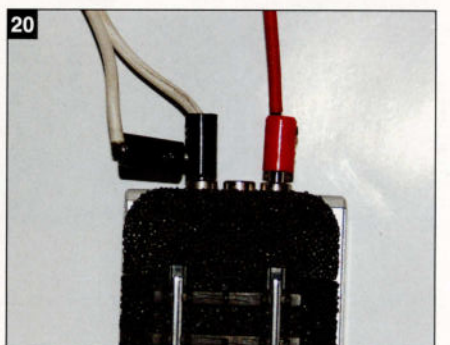
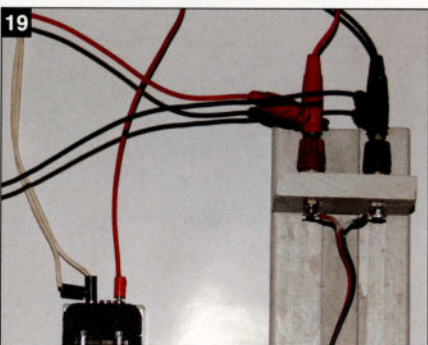
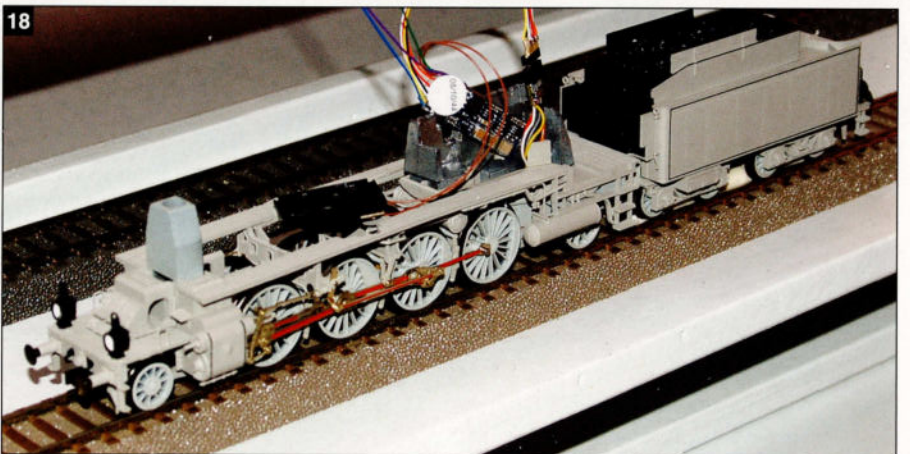
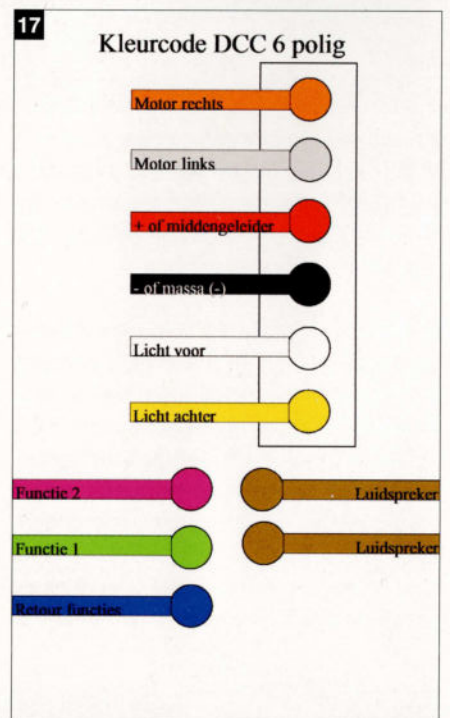
Dans cette série d'articles, la matière concernant les décodeurs est approfondie.

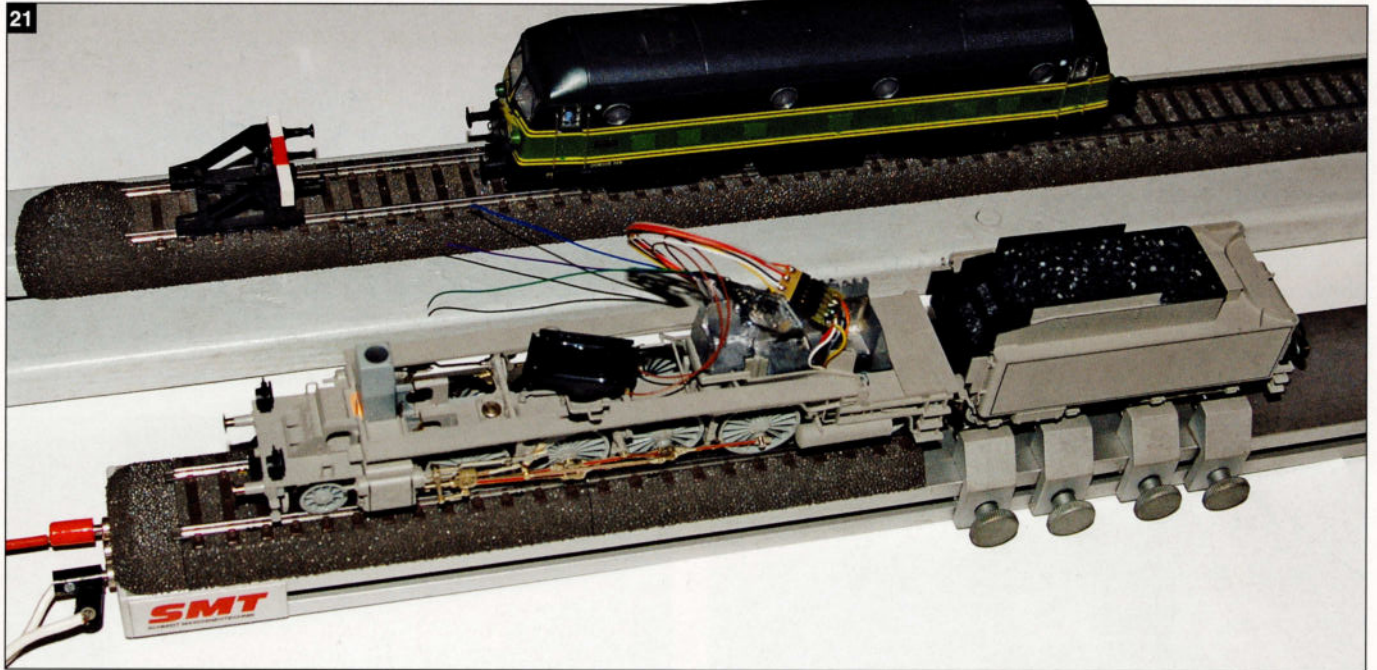
18: Les adeptes du 2-rails sont prêts à digitaliser leur locomotive, du moins après



que la loco ait été testée et déclarée 'bonne pour le service'.

19 et 20: Avant de poursuivre, prenons du temps pour une autre opération. Nous raccordons notre centrale de commande Ecos aux voies 'C' de Märklin (3-rails) et en même temps à notre banc d'essai, où nous n'alimentons que des voies à deux rails.





21: Nous plaçons notre loco Fleischmann – qui est encore une loco à 2-rails, mais désormais digitalisée – sur le banc d'essai. Sur des voies 'C', nous plaçons une véritable loco Märklin, donc pour 3-rails et digitalisée.

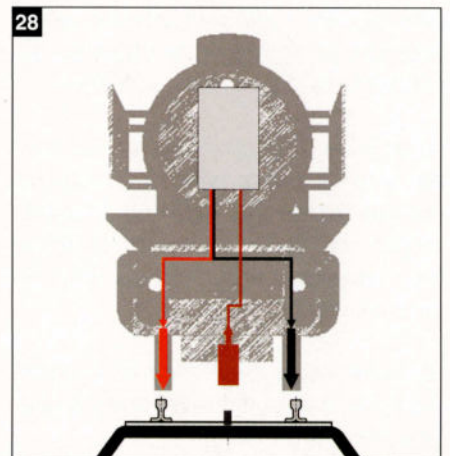
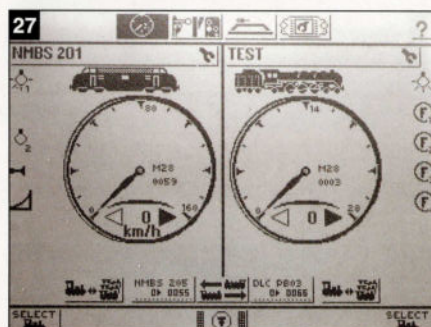
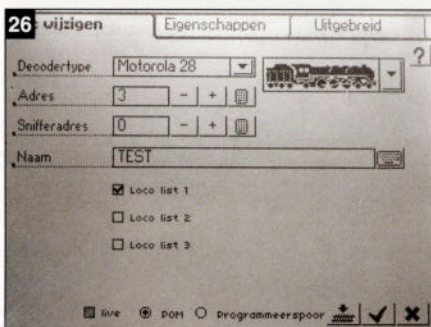
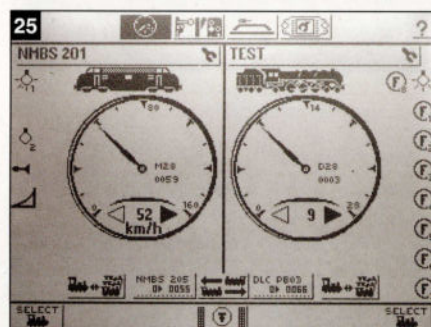
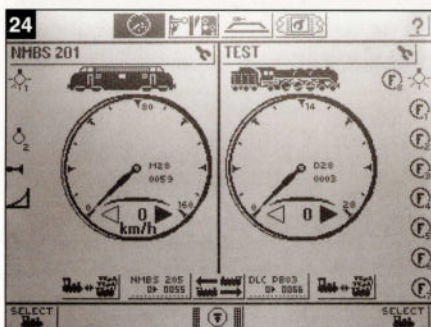
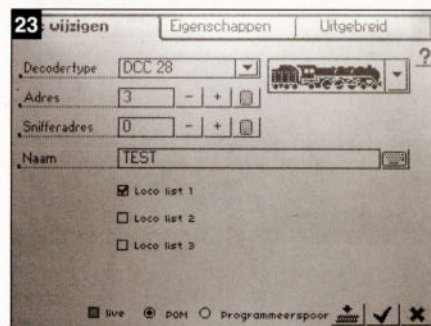
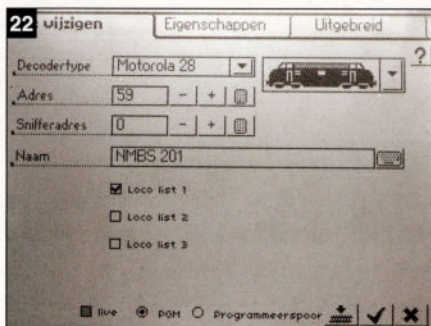
22 et 23: Nous introduisons nos locos dans la base de données de la centrale Ecos : l'une comme Motorola 28 (avec adresse '59'), l'autre comme DCC 28 (avec adresse '3').

24 et 25: Et regardez : elles roulent toutes

les deux, en parallèle, en même temps, alimentées par les mêmes deux fils : l'une en 2-rails DCC, l'autre en 3-rails Motorola ! La tension digitale sortant de la centrale Ecos commande donc aussi bien le 2-rails DCC que le 3-rails Motorola. La tension pour le 2-rails et le 3-rails est exactement la même !

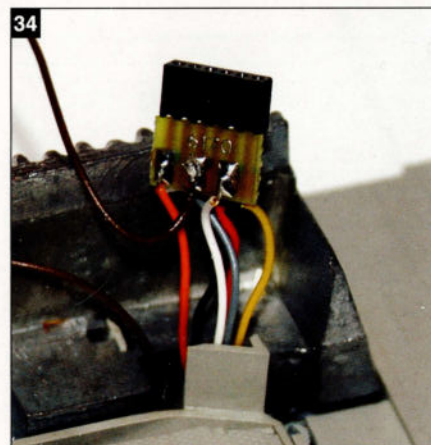
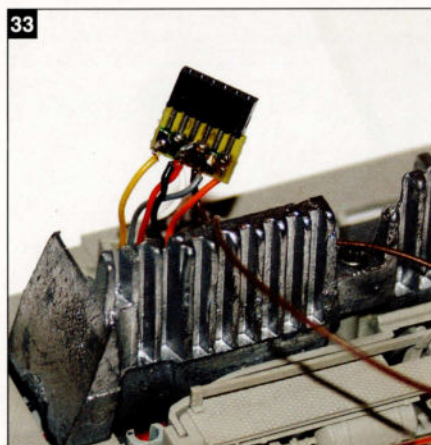
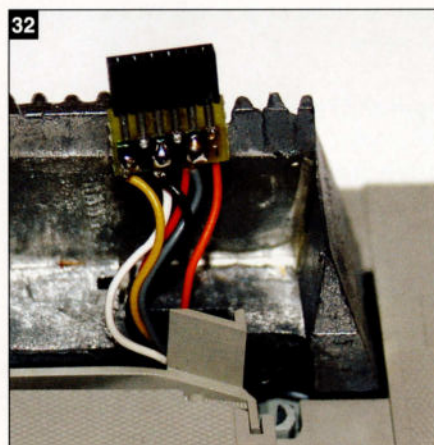
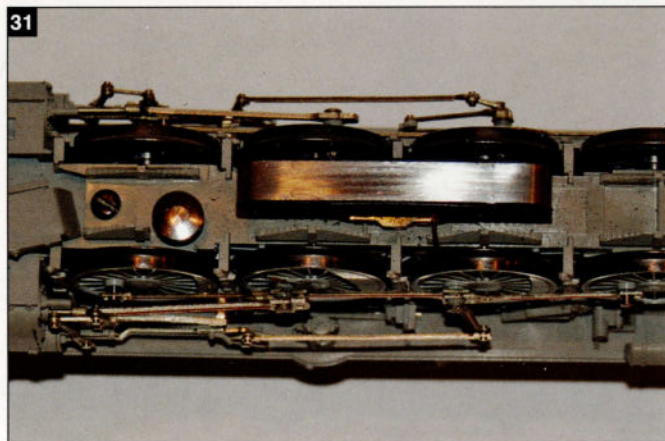
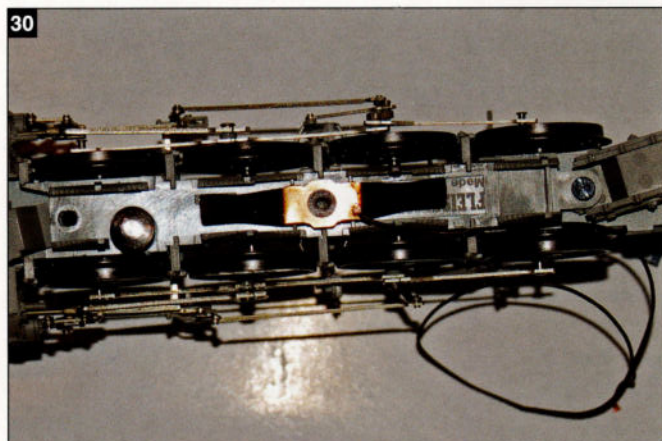
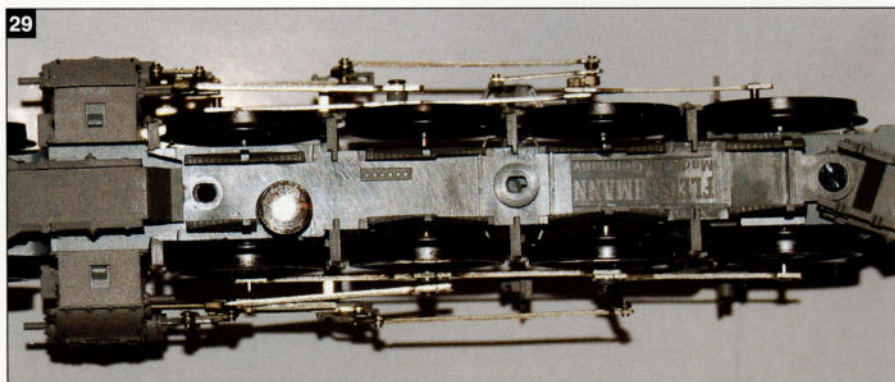
26 et 27: Et même si nous faisons de notre locomotive Fleischmann digitalisée à 2-rails la Motorola 28, elle fonctionne encore : c'est une multi-protocole ! En fait, Motorola est ici une DCC 'traduite'.

28: Nous devons maintenant faire de notre loco 2-rails une loco 3-rails. Pour ce faire, nous devons enlever le fil rouge et le fil noir qui relie chacun un côté de roues pour prendre le courant. Un frotteur central est placé sous la loco, pour l'alimenter. Nous déposons le décodeur et le mettons en lui sûr.



29: Sous la loco, nous déterminons l'endroit le plus judicieux pour fixer le frotteur. Dans notre cas, un endroit de fixation était déjà prévu.

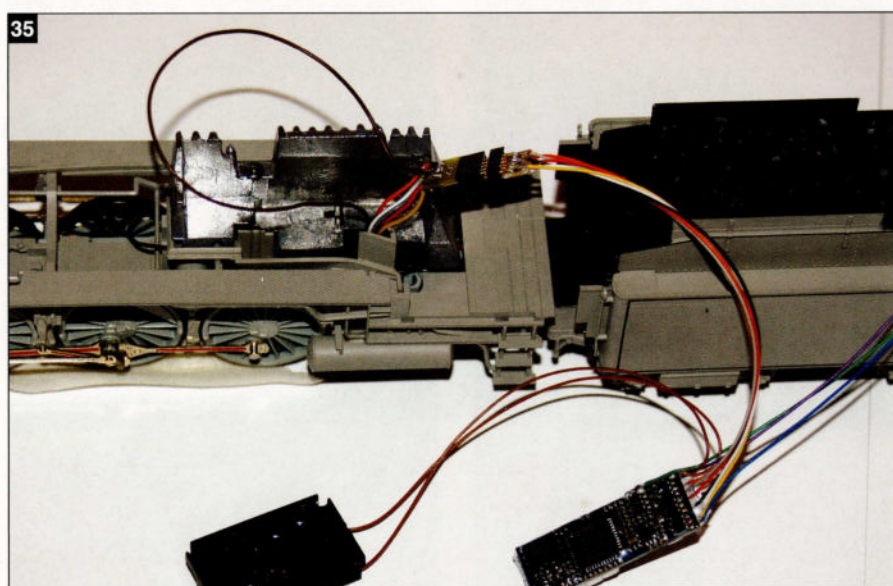
30 et 31: Nous fixons le frotteur au moyen de colle contact, renforcé éventuellement d'une petite vis et dirigeons le fil vers la partie supérieure de la loco. Veillez à ce que ce fil ne reste pas coincé quelque part. Fixez-le à la colle ou à l'adhésif. Peut-être



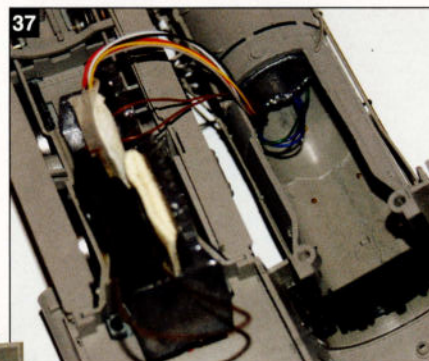
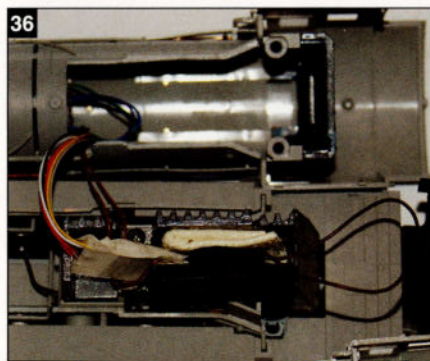
devrez-vous – comme sur notre exemple – un peu poncer le frotteur (voire à la locomotive) pour le faire suffisamment descendre entre les roues. Si le frotteur ne peut pas être replié suffisamment vers le haut lors de la marche, le risque de déraillement de la locomotive sera élevé.

32, 33 et 34: Nous allons maintenant souder notre raccord de prise. Le fil rouge est dessoudé et raccordé au fil noir. A l'ancien raccord du fil rouge, on soude cette fois le brun, qui vient du frotteur que nous venons de monter.

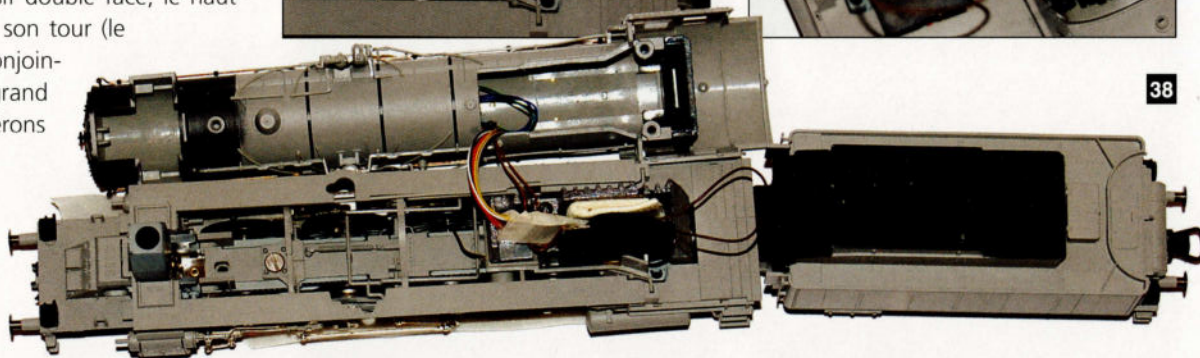
35: Notre locomotive est devenue désormais une '3-rails'; nous enfichons à nouveau notre décodeur.



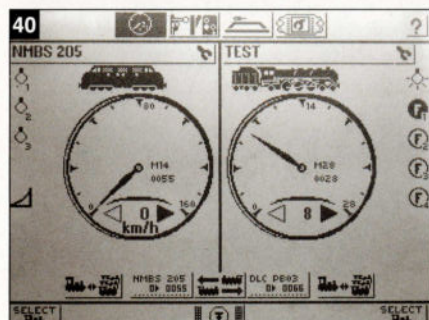
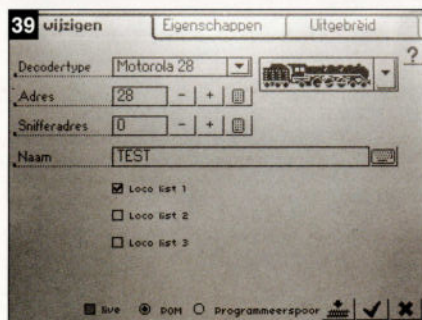
36 et 37: Le travail le plus difficile est de raccorder à nouveau la loco après que le décodeur et le haut-parleur soient en place. Heureusement qu'il y a beaucoup de place dans la chaudière de cette loco (nous avons prélevé un petit bout du lest, afin de pouvoir enficher le décodeur dans la chaudière). N'oubliez pas d'isoler les fils et le raccord de la prise, au papier adhésif. Grâce à un adhésif double face, le haut-parleur est fixé à son tour (le capuchon livré conjointement est trop grand et nous ne l'utiliserons pas).



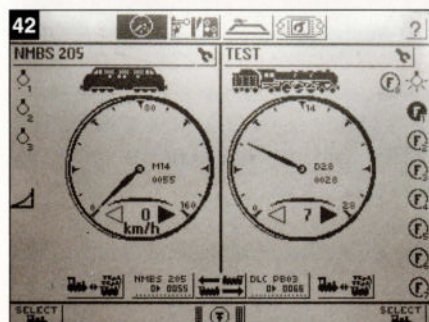
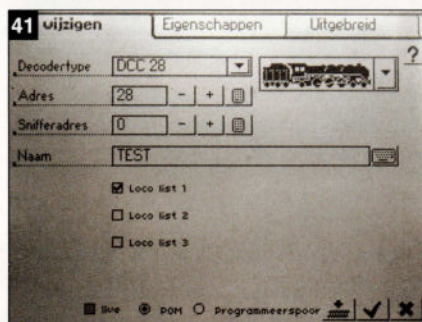
38: Un dernier regard jeté à l'intérieur, pour s'assurer qu'aucun fil ne soit coincé lors du remontage de la loco.



39 et 40: Nous testons notre loco en tant que loco 'Motorola'...

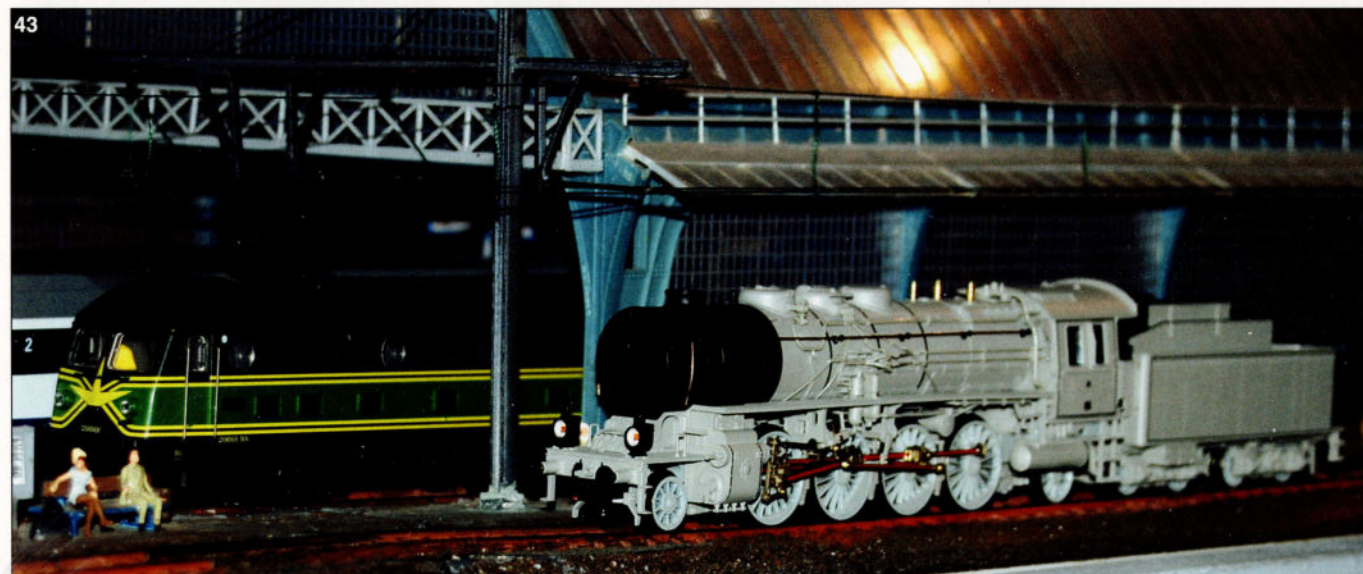


41 et 42: ...et ensuite comme loco DCC. En 3-rails aussi, elle fonctionne sous les deux formats (ou langages de programmation).



43: Sur chaque réseau à 3-rails, cette loco fonctionnera parfaitement, à l'instar des locos 3-rails (Märklin) d'origine. C'est donc une belle acquisition, et la preuve vivante que la multi-culturalité à l'échelle H0 n'est pas un vain mot!

Texte et photos:
Frans Hooyberghs



Les voitures de la SNCB 15



DE CONCERT AVEC LES VOITURES 14, HÉRIS A SORTI IL Y A QUELQUE TEMPS DÉJÀ LA VOITURE-COUCHETTES 15 DE LA SNCB, À L'ÉCHELLE H0. L'HISTOIRE ET L'UTILISATION DES VOITURES 14 ONT ÉTÉ DÉCRITES DANS LE DÉTAIL DANS NOTRE N°105 ; CETTE FOIS, NOTRE COLLABORATEUR BERTRAND MONTJOBAQUES PREND LES 15 SOUS LA LOUPE.

Afin de renforcer son parc de voitures-couchettes qui comportait durant la première moitié des années '60 40 voitures-couchettes 13 livrées au début de cette même décennie, la SNCB commanda à la BN de Bruges 45 voitures-couchettes 15. Cette série de voitures fut livrée entre janvier et juillet 1967. D'allure extérieure identique aux voitures 14 de série, les voitures-couchettes 15 répondaient pleinement aux normes définies par l'UIC des voitures type UIC-X: longueur hors tout de 26,40 m, dix compartiments de six places et un compartiment de service. Elles étaient montées sur les mêmes bogies que les voitures 14 de série, des bogies Schlieren du type 25.

À l'origine, ces voitures arboraient la classique livrée verte de la SNCB. Afin de distinguer les seize voitures-couchettes 15 dédiées à Railtour, une inscription 'Railtour' en grandes lettres blanches avait été placée sur les faces

latérales. En 1974, la livrée de l'entière du parc des voitures 15 fut radicalement modifiée. La caisse fut repeinte en bleu foncé avec une bande horizontale bleu clair placée au-dessus des fenêtres et trois bandes horizontales bleu clair disposées sous les fenêtres. Cette même couleur bleu clair fut appliquée sur les portes d'accès des voitures. Quant aux voitures affectées aux services Railtour, le logo et une inscription Railtour furent apposés sur les faces latérales.

À partir de 1982, la livrée des 16 voitures Railtour fut à nouveau modifiée. Les trois bandes horizontales bleu clair disposées sous les fenêtres furent remplacées par un bandeau aux couleurs de l'arc en ciel.

Les modifications de livrée des voitures 15 ne faisant pas partie du parc Railtour n'étaient pas encore terminées qu'à partir de 1984 déjà, les voitures 15 commencèrent à recevoir

Le 'Freccia del Sole' à destination de Bruxelles-Midi passe à l'entrée de Marloie, le 3 juillet 1993. La rame est majoritairement composée de voitures-couchettes 15 en livrée bleue avec bandeaux orange, excepté la dernière voiture-couchettes du train, une voiture 15 arborant la livrée bleu foncé avec portes bleu clair. La composition illustrée était la suivante: trois voitures-couchettes 15 bleu/orange, une voiture-lits T2, une voiture-lits MU, une voiture 14 B9 de série en livrée C1, la voiture bar-dancing SR2, une voiture-lits T2, trois voitures-couchettes 15 bleu/orange et une voiture-couchettes 15 bleue avec portes d'accès bleu clair. Photo : Michel Hanssens

une livrée simplifiée. On conserva la livrée bleu foncé et les portes d'accès peintes en bleu clair ; quant aux quatre lignes horizontales bleu clair, elles n'étaient plus appliquées sur les faces latérales. Au 31 décembre 1986, il restait encore quatre voitures 15 'non Railtour' revêtues de la livrée bleue avec bandes bleu clair, tandis que 25 voitures arboraient déjà la livrée simplifiée.

Toujours durant cette même décennie (à partir de 1987), les voitures 15 commencèrent à recevoir



Le train autos-couchettes Lourdes – Bressoux passe à Remicourt, le 15 septembre 2002. Derrière la locomotive série 21, on reconnaît successivement une voiture I6 A avec compartiment vélos, deux voitures-couchettes I5 bleu/rose, une voiture-restaurant 'Resto', une voiture-lits MU modernisée et deux fourgons porte-autos DD. Toutes les voitures de ce train étaient fournies par la SNCB. Photo : Bertrand Montjobaques.



Le 'Freccia del Sole' Rimini – Bruxelles traverse la gare de Jemelle, le 5 juin 1986. Derrière la 23 en livrée verte sont classés une voiture-couchettes I5, une voiture-lits T2, la voiture bar-dancing SR2, un fourgon Dms et cinq voitures-couchettes I5. Toutes les voitures de ce train arborent le fameux bandeau arc-en-ciel. Photo : Luc Ninane.



Composition colorée pour le 'Freccia del Sole' photographié à la sortie de Luttre, le 20 juillet 1990. Derrière la 20 sont classés successivement une voiture-couchettes I6 Bc, deux voitures-couchettes I5, une voiture-lits T2, une voiture-lits MU, une voiture de 2ème classe I6 B en livrée C1, la voiture bar-dancing SR2 avec bandeau arc-en-ciel, une voiture-couchettes I5, une voiture-lits T2 et une voiture-couchettes I5. Toutes les voitures-couchettes I5 arboraient la livrée avec le fameux bandeau arc-en-ciel. Photo : Michel Van Ussel.

cevoir une nouvelle livrée quasiment identique à celle de dix voitures-couchettes I3 qui avaient bénéficié d'une rénovation intérieure à partir de 1986 et qui avaient reçu une nouvelle livrée pour les distinguer des voitures-couchettes I3 non rénovées, qui avaient conservé leur livrée verte. La nouvelle livrée des voitures-couchettes I5 (l'avant-dernière) comportait une peinture de base bleu marine (Levis lux 71), avec deux bandes décoratives orange (RAL 2004) de largeurs différentes, disposées sous les fenêtres. Quant aux portes d'accès, elles étaient peintes en bleu clair (Levis lux 42 + 48). Au 31 décembre 1987 déjà, huit voitures non Railtour arboraient la livrée bleu marine/orange, les autres voitures non Railtour arborant la livrée bleue simplifiée. Au 31 décembre 1988, on dénombrait dans la sous-série des voitures I5 non Railtour onze voitures en livrée bleue 'simplifiée' et 18 voitures en livrée bleu marine/orange.

Enfin, à partir de 1990, l'entièreté du parc des voitures-couchettes I5 (soit 45 voitures) subit une modernisation poussée à l'atelier central de Malines de la SNCB. Elles reçurent un aménagement intérieur quasiment identique à celui des quinze voitures I6 B qui venaient d'être transformées par ce même atelier central en voitures-couchettes I6 Bc. Les voitures I5 reçurent la même livrée que les voitures-couchettes I6 Bc. Leur caisse fut peinte en bleu marine (Levis lux 71). La toiture, le bas de caisse et les bogies reçurent une couleur gris ombre (RAL 7022). Enfin, deux bandes de couleur rose clair (RAL 3015) furent appliquées sur la voiture, tout comme une bande de couleur rouge 'pantone' 185. Par ailleurs, les vingt premières voitures-couchettes de la famille I5 reçurent des bogies Schlieren du type 27 (récupérés sur des voitures I1 réformées) au lieu des bogies Schlieren du type 25. La différence principale est que le bogie type 27 possédait des freins à disques, tandis que le bogie du type 24 ne possédait que des freins à sabots.

Les voitures-couchettes I5 de la SNCB furent

La locomotive 2713 remorque la tranche Bressoux du train autos-couchettes 'Azur Express'. Derrière la locomotive sont classées une voiture I6 B de la SNCB en livrée C1, une voiture-couchettes I5 bleu/rose, une voiture-lits SNCB WLAB30 et trois fourgons porte-autos DD de la SNCB. Combain-au-Pont, le 18 juillet 2003. Photo : Max Delie.

Des trains internationaux sont souvent difficiles à reproduire en modèle réduit, suite à leur longueur. L'Azur-Express est toutefois un convoi qui s'y prête bien: il ne s'agit pas seulement d'un train relativement court, mais aussi dont tous les véhicules sont disponibles à l'échelle H0. Pas tous en magasin, évidemment, mais moyennant un peu de recherche lors de bourses ou de ventes aux enchères, l'Azur-Express peut être reconstitué comme illustré sur cette photo.

Locomotive série 27: LS Models/ Lima
I6 B en livrée 'C1': Roco (Märklin à l'échelle 1/100e)
I5 couchettes en bleu/rose: LS Models (Märklin à l'échelle 1/100e)
Voiture-lits SNCB WLAB30: LS Models/Heris
Fourgon porte-autos DD: LS Models/Heris







Retour à vide de Denderleeuw vers Bruxelles de la rame du train INT 498 en provenance de Bâle. La 20 remorque une rame de huit voitures de la SNCB: une voiture-couchettes 15 bleu/rose, une voiture-lits WLAB30, une voiture-couchettes 15 bleu/rose, une voiture de 2ème classe I10 B climatisée en livrée C1, une voiture-lits MU, deux voitures-couchettes 15 bleu/rose et une voiture 16 B avec compartiment vélos. Entrée de Bruxelles-Midi, le 19 août 2001. Photo : Bertrand Montjobaques

Le 'Freccia del Sole' à destination d'Ancona approche de Libramont, le 3 août 1990. Derrière la 20 sont classées trois voitures-couchettes 15, 2 voitures-lits T2, une voiture 16 B en livrée C1, la voiture-bar dancing SR2, une voiture-couchettes 15, une voiture-lits T2 et deux voitures-couchettes 15. Toutes les voitures arborent la livrée Railtour avec le bandeau arc-en-ciel, sauf la 3ème voiture du train, une voiture-couchettes 15 en livrée bleue avec portes d'accès bleu clair et la voiture 16 B arborant la livrée C1 orange avec bandeau blanc. Photo : Michel Hanssens



Le 'Bergland Expres' marque un arrêt en gare de Verviers Central, le 6 février 2005. Derrière la locomotive série 27, on reconnaît successivement une voiture-lits WLAB30, une voiture-lits T2, quatre voitures-couchettes 15 bleu/rose, la voiture bar-dancing SR3 et deux voitures-couchettes 15 bleu/rose. Durant la saison d'hiver 2004/2005, l'opérateur ferroviaire privé hollandais TTC qui faisait rouler ce train louait toutes les voitures auprès de la SNCB. Photo : Michel Hanssens.



engagées aussi bien dans les trains autos-couchettes que dans les trains de nuit classiques. Etablir une liste serait fastidieux : nous nous limiterons à citer les gares terminus étrangères régulièrement desservies par les voitures-couchettes I5 durant leur carrière.

En Allemagne : Hambourg

En Autriche: Bludenz, Innsbruck, Klagenfurt, Lienz, Salzbourg, Schwarzach, Selzthal, Villach, Zell am See.

Au Danemark: Copenhague.

En Espagne: Irun et Port-Bou.

En France: Biarritz, Cerbère, Hendaye, Latourde-Carol, Lourdes, Narbonne, Pau, Saint-Raphaël.

En Italie: Albenga, Ancona, Bologne, Bolzano, Gênes, Merano, Milan, Rimini, Rome, San Candido, Venise, Ventimille (via Nice ou via Milan), Verona.

En Suisse: Brigue (via Berne), Coire, Sierre (via Lausanne) avec prolongement à vide ou en charge selon les trains jusque Brigue.

En Yougoslavie: Ljubljana.

Dans certains trains, on dénombrait à peine une ou quelques voitures couchettes I5. Par contre dans les trains comme le 'Freccia del Sole' Bruxelles – Rimini (-Ancona) ou le Ski Express reliant Bruxelles aux Dolomites et à l'Autriche, on pouvait facilement dénombrer jusqu'à une dizaine de voitures de ce type, accompagnées plusieurs voitures-lits et d'une voiture bar-dancing.

Suite à la suppression des trains de nuit exploités par la SNCB à la mi-décembre 2003, les voitures-couchettes de la SNCB se retrouvèrent au chômage. Un premier lot de sept voitures-couchettes I5 fut mis hors service le 29 décembre 2003. Le 30 juin 2004, douze autres voitures I5 furent encore mises hors service ; il restait alors 26 voitures I5 en service.

A partir du mois de décembre 2004, l'opérateur ferroviaire privé néerlandais 'The Train Company' (TTC) loua une partie de l'effectif subsistant de voitures-couchettes I5 – tout comme une voiture bar-dancing, la SR2 ou la SR3, et des voitures-lits T2 et WLAB30 immatriculées à la SNCB – pour assurer son train de sport d'hiver appelé 'Bergland Express' reliant les Pays-Bas à l'Autriche via Berchem, Bruxelles, Louvain, Liège et Verviers et qui a circulé jusqu'au début du mois de mars 2005.

Le 8 décembre 2005, onze autres voitures-couchettes I5 furent mises hors service, ce qui ne laissait plus que quinze voitures I5 disponibles à la location par TTC pour assurer son Bergland Express au cours de la saison d'hiver



Le 'Bergland Express' marque un arrêt en gare de Rotterdam, le 17 février 2006. Derrière la locomotive série 25-5, on reconnaît successivement une voiture-lits WLAB30, quatre voitures-couchettes I6 Bc, une voiture-couchettes I5, une voiture-couchettes I6 Bc, la voiture bar-dancing SR3, cinq voitures-couchettes I5 et une voiture-lits WLAB30. On remarquera que la livrée des voitures-couchettes I6 Bc et I5 est identique. Photo : Willy Peyskens.



Le 17 juillet 1978, le train 'Camino Azul' Bruxelles-Midi - Port Bou passe à Luxembourg-Sud. Durant les saisons d'été 1975 à 1978 inclus, il était remorqué par une locomotive série 15 ou 18 de la SNCB de Bruxelles-Midi à Thionville. Derrière la 15, on reconnaît une voiture-couchettes I5, une voiture-lits T2, trois voitures-couchettes I5, la voiture bar-dancing SR1 et la voiture-restaurant I2 AR et encore quelques voitures-couchettes I5. Photo : Roger Leclerc.

2005-2006. Lors des super pointes de cette saison et vu le nombre réduit de voitures-couchettes I5 survivantes, TTC loua en plus des voitures-couchettes I6 Bc.

Durant la saison d'hiver suivante (la saison 2006-2007) TTC utilisa à nouveau des voitures-couchettes SNCB I5 et I6, la dernière saison où ce type de matériel fut encore incorporé dans le Bergland Express.

Le 26 avril 2007, les quinze dernières voitures I5 furent mises hors service. Depuis lors, la ma-

ajorité du parc de voitures I5 est garée à Schaerbeek sur le faisceau de l'atelier, en attente d'expédition pour démolition. Neuf voitures devraient être aménagées en voitures de service pour l'Infrastructure. Enfin, trois voitures ont été expédiées à l'étranger: deux voitures en Iran (par bateau via Anvers) et une voiture a été vendue à la société Colmar, à Grenoble.

Bertrand Montjojaques



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

Elisez le 'Modèle de l'année 2011' en tant que lecteur de TMM!

TRADITIONNELLEMENT, LA RÉDACTION DE TMM FAIT LE POINT DANS SON NUMÉRO DE JANVIER SUR LES MODÈLES D'INSPIRATION BELGE PRODUITS AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE. AU SEIN DES ONZE NUMÉROS PRÉCÉDENT CELUI QUE VOUS AVEZ EN MAINS, VOUS AVEZ PU PRENDRE CONNAISSANCE DE CE NOUVEAU MATÉRIEL, SOIT À LA FAVEUR D'UN 'TEST SUR RAILS', SOIT DANS NOTRE RUBRIQUE 'NOUVEAUTÉS - MATÉRIEL ROULANT'. ET NOMBRE DE CES MODÈLES CIRCULENT DÉJÀ À L'HEURE ACTUELLE SUR PLUSIEURS RÉSEAUX OU FONT DÉSORMAIS PARTIE D'UNE COLLECTION. MALGRÉ LA CRISE, LA 'RÉCOLTE' EN NOUVEAUX MODÈLES EST PLUS QU'APPRECIABLE. ET C'EST DÉSORMAIS À VOUS, CHER LECTEUR, D'ÉLIRE LE MODÈLE QUI MÉRITE LE TITRE DE 'MODÈLE DE L'ANNÉE 2011'.

La liste des nouveaux modèles et des modèles rénovés est tenue à jour mensuellement par la rédaction. Toutes les nouvelles productions y sont ajoutées. A la fin de l'année, cette 'liste longue' est alors simplifiée par la rédaction en une 'liste courte', dans laquelle vous allez devoir choisir.

En fin de compte, toutes les réalisations n'aboutissent pas dans notre fameuse 'liste courte' : pas mal de matériel roulant est constitué d'un 'retirage', d'une repeinture ou d'une renumérotation d'un modèle déjà existant. Ces 'nouveauautés' n'entrent donc normalement pas en ligne de compte. Seules les nouvelles réalisations et les modèles dont des éléments ont été modifiés sont donc retenus pour figurer dans notre 'liste courte'. Il n'existe pas d'autres critères : c'est ainsi que nous ne tenons pas compte du prix, ni de l'échelle, ni des teintes, ni des époques.

Cette année, la liste n'est subdivisée qu'en quatre catégories : matériel de traction, voitures voyageurs, wagons de marchandises et matériel de décor. Les trams n'ont pas été repris cette année, car dans ce segment particu-



lier de notre hobby, rien de véritablement neuf n'est sorti : l'autorail produit par le MTE est un modèle trop artisanal pour entrer en ligne de compte. Une 5e catégorie reprend tous les réseaux qui ont été publiés dans 'Train Miniature Magazine' au cours de l'année écoulée. Ici aussi, nous sommes très curieux de voir quel sont ceux que vous élirez comme étant les plus beaux réseaux de l'année écoulée.

Cette année encore, la façon d'élire les 'Modèles de l'année' est inchangée. Pour ce faire, point n'est besoin de lacérer votre revue préférée... Vous pouvez en effet participer via internet. Surfez sur notre site www.trainminiaturemagazine.com pour y trouver le formulaire de participation et faites ensuite votre choix. Si vous ne voulez vraiment pas voter par internet ou vous n'êtes pas en état de le faire, vous pouvez toujours photocopier le formulaire de participation et nous l'envoyer

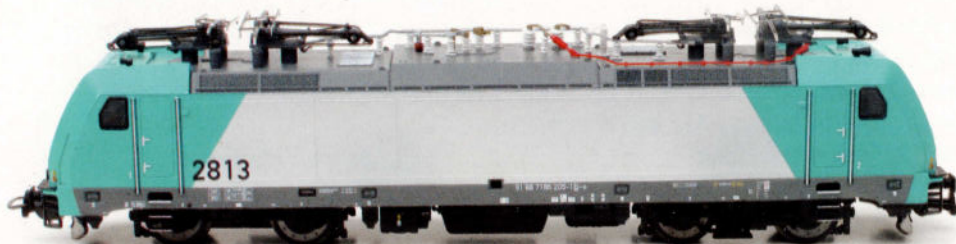
à notre nouvelle adresse : Think Media, (Train Miniature Magazine), Keetberglaan 1B, 9120 Melsele. N'oubliez pas de mentionner votre adresse de contact. Parmi tous les formulaires de participation envoyés, l'un d'entre eux sera tiré au sort : son expéditeur se verra octroyer un abonnement annuel à TMM.

La participation à cette élection est gratuite, mais interdite aux collaborateurs de TMM/MSM. Bien entendu, chaque participant ne peut envoyer qu'un seul formulaire et ceci, avant le 15 janvier 2012. Nous publierons les résultats dans le prochain numéro et les diplômes de 'Modèle de l'année 2011' seront remis aux fabricants concernés à la Foire internationale des jouets de Nuremberg.

Comment pratiquer concrètement ? Sur le formulaire de participation, indiquez clairement votre 'top 3' pour chaque catégorie. Celui qui vient en 1er lieu reçoit le chiffre 1, le 2e le chiffre 2 et le 3e le chiffre 3. Par catégorie, vous ne pouvez mentionner que trois choix au maximum.

Toute la rédaction est déjà impatiente de pouvoir prendre connaissance du verdict de ses lecteurs !

La rédaction



MATÉRIEL DE TRACTION

marque	type/série	description	TMM n°
<input type="checkbox"/> B-models	55	Diesel 5515 SNCB	100
<input type="checkbox"/> Märklin	Thalys PBKA	Train à grande vitesse	103
<input type="checkbox"/> Roco	25	Vapeur 25.002 SNCB	107
<input type="checkbox"/> Piko	28	Série 28 SNCB	107
<input type="checkbox"/> Piko		Tête de chien' Benelux	108

VOITURES VOYAGEURS

marque	type/série	description	TMM n°
<input type="checkbox"/> LS Models	I 11	2e classe	101
<input type="checkbox"/> ClassiX	M6	Double étage SNCB	106
<input type="checkbox"/> LS Models	ICR Bs	Voiture-pilote Benelux	108
<input type="checkbox"/> GooverModels	GCI	Voiture GCI SNCB	109

WAGONS MARCHANDISES

marque	type/série	description	TMM n°
<input type="checkbox"/> Makette	Fbd	auto-déchargeant SNCB	102
<input type="checkbox"/> Kuehn-Model	Shis	Porte-coils SNCB (échelle TT)	103
<input type="checkbox"/> B-models	Res	Tombereau SNCB	105
<input type="checkbox"/> Hag	Zagkks	Citerne Solvay	106
<input type="checkbox"/> B-models	Glms	Fermé SNCB	107
<input type="checkbox"/> Fleischmann	Res	Tombereau SNCB (échelle N)	107
<input type="checkbox"/> B-models	Rils	Fermé SNCB	107
<input type="checkbox"/> Vitrais	Rs	à ranchers	107

MATÉRIEL DE DÉCOR

marque	type/série	description	TMM n°
<input type="checkbox"/> PB Messing Modelbouw		Lanterne belge	99
<input type="checkbox"/> Rietze	MB Citaro	Autobus De Lijn (au 1/43e)	99
<input type="checkbox"/> Brekina	Porsche 911	Gendarmerie	101
<input type="checkbox"/> Goover Models		Lanternes à Leds	104
<input type="checkbox"/> Goover Models		Ferme campinoise	105
<input type="checkbox"/> PB Messing Modelbouw		Colonne hydraulique	105
<input type="checkbox"/> PB Messing Modelbouw		Portique de chargement	105
<input type="checkbox"/> Bachmann		Cabine de signalisation 'Art Déco'	105
<input type="checkbox"/> Rietze	VW T 5	Combi de police	105
<input type="checkbox"/> Brekina	Berliet GLR8	Fermé bâché	108

RÉSEAUX

nom	TMM n°
<input type="checkbox"/> Blacston Junction	99
<input type="checkbox"/> Scherpenheuvel	100
<input type="checkbox"/> Ölförderung in Hümmling	101
<input type="checkbox"/> Sand Point	101
<input type="checkbox"/> Maredval	102
<input type="checkbox"/> Stjoldal	102
<input type="checkbox"/> Mini-Bundesbahn	102
<input type="checkbox"/> Ronet-les-Bains	103
<input type="checkbox"/> Chufnel Regis	103
<input type="checkbox"/> La baraque	104
<input type="checkbox"/> De Stolberg à Steinheim	104
<input type="checkbox"/> Balegem Dorp à l'échelle N	105
<input type="checkbox"/> Braggels Baenke	105
<input type="checkbox"/> Lewin Leski	105
<input type="checkbox"/> Copenhagen Fields	105
<input type="checkbox"/> The Mill	106
<input type="checkbox"/> Saguaro Junction	106
<input type="checkbox"/> Beautiful British Columbia	106
<input type="checkbox"/> Apache Canyon	106
<input type="checkbox"/> Ninitat River Railroad	106
<input type="checkbox"/> Un dépôt français à l'échelle 0	107
<input type="checkbox"/> Quibery	108
<input type="checkbox"/> The Corn Mill	108
<input type="checkbox"/> Corris 1930	108
<input type="checkbox"/> Langs het tuinpad van mijn vader	109
<input type="checkbox"/> Morvallon	109

ELISEZ LE MODÈLE DE L'ANNÉE 2011' EN TANT QUE LECTEUR DE 'TMM'

Nom: Rue n°

Code Postal: Localité:

Abonné: oui/non

Walferdange expo-trains 2011

Petite, mais jolie...

LES 12 ET 13 NOVEMBRE DERNIERS, L'EXPOSITION ANNUELLE DE MODÉLISME FERROVIAIRE SE TENAIT À NOUVEAU À WALFERDANGE (L). CETTE EXPO, ORGANISÉE PAR L'AMFL (ASSOCIATION DES MODÉLISTES FERROVIAIRES DE LUXEMBOURG) EST LE PLUS IMPORTANT ÉVÉNEMENT DE MODÉLISME FERROVIAIRE DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG. WALFERDANGE SE SITUE À QUELQUES KILOMÈTRES AU NORD DE LA VILLE DE LUXEMBOURG: POUR DES VISITEURS DU NORD DE LA BELGIQUE, CELA REPRÉSENTE UN FAMEUX PÉRIPLÉ... ET POURTANT, CELA EN VALAIT LA PEINE, CAR LES RÉSEAUX EXPOSÉS ÉTAIENT DE HAUT NIVEAU. LES EXPOSANTS SONT VENUS D'ALLEMAGNE, DU LUXEMBOURG, DE FRANCE, DE BELGIQUE ET DES PAYS-BAS. AU TOTAL, QUINZE RÉSEAUX MODÈLES Y ÉTAIENT EXPOSÉS, AUX ÉCHELLES H0, H0e, H0m, O, Oe ET Of.

La première impression concernant cette exposition fut la surprise de voir à quel point la salle... était petite, certainement après avoir été visité 'Euromodelbouw', juste auparavant. Mais malgré cette superficie réduite, il était possible d'y passer des heures de plaisir: 'Petit, mais joli' prenait ici tout son sens... Comme hors d'œuvre, le réseau 'Hometown' d'Horst Meier vous était d'abord pré-

senté. Cet Allemand a bâti sa réputation de constructeur de réseaux d'inspiration américaine. Les attentes concernant son travail étaient élevées, d'autant que de récentes publications dans la presse spécialisée allemande pouvaient faire espérer un fameux résultat. Hélas: ces espérances ne furent pas rencontrées: 'Hometown' était en effet présenté sans arrière-plan ni éclairage, ce qui fit

que les détails de ce réseau n'étaient pas mis en évidence. Lors de journées de circulation 'Fremo', cette manière de faire peut se révéler pratique, mais pour une expo payante, le visiteur est en droit de s'attendre à mieux...

Le stand du PAJ Modelbouw s'en sortait par contre bien mieux; il s'agissait par ailleurs d'un des deux participants belges à cette expo. Quelques dioramas à l'échelle 1/32e illustraient l'art du modélisme ferroviaire de ce team, qui donnait avec plaisir toutes les explications demandées. Beaucoup de visiteurs retiendront sans doute le diorama représentant un grenier: une véritable 'pièce du train' avait été reproduite à l'échelle 1/10e! Un train Märklin à l'échelle Z y circulait, bien entendu. Et chaque visiteur sait désormais que Ken existe vraiment, mais qu'il préfère jouer au petit train qu'avec Barbie...

Le viaduc 'trestle' est l'objet de tous les regards sur 'Nitinat River Railroad'. Ce pont réalisé en bois a été assemblé avec des lattes de bois de tilleul par les membres de 'Branchlines & Backwoods'. Quasi chaque visiteur doté d'un appareil photo faisait la file pour photographier un convoi franchissant cet ouvrage!

Un point regrettable: à cette expo, aucun réseau reproduisant un trafic ferroviaire luxem-





Un chargement de troncs de bois entre sur le site de la scierie du pas des loups. Le personnel à l'échelle 0 entame une journée de travail qui sera bien remplie...



Le passage de la locomotive à vapeur effraie la faune locale, sur 'La scierie du pas des loups'. Heureusement que ces bêtes seront bientôt hors de portée du chasseur: des jolis petits détails sur un réseau qui ne l'est pas moins...



Une équipe mixte franco-luxembourgeoise a réalisé 'La scierie du pas des loups'. Detlev Horn et Bernard Junk ont trouvé leur inspiration dans l'industrie du bois et ont reproduit leur réseau modulaire à l'échelle 0f.

bourgeois n'était visible. Heureusement, le diorama 'Château Clervaux' apportait la petite touche locale à l'ensemble. Son constructeur, Claude Joachim, a reproduit une partie du château de Clervaux à l'échelle 1/35e. A l'expo, son diorama s'étendait sur une superficie de 2,2 m sur 2, 1. On pouvait y voir des scènes datant de la Seconde Guerre mondiale: Claude nous y amenait le 17 décembre 1944, alors que la Bataille des Ardennes faisait rage et que les troupes américaines souffraient sous l'offensive allemande. A l'exposition, Claude était à l'ouvrage, car des modules d'extension doivent encore être confectionnés: c'était une occasion unique d'apprendre certaines techniques de modélisme, explicitées par un chevronné. Si vous désirez plus d'infos, rendez-vous sur le site www.diorama-clervaux.com.

L'exposition montrait toutefois que le Grand-Duché de Luxembourg comptait quand même des talents: toute une série de réseaux exposés avaient été réalisés par des constructeurs 'du cru' et tous étaient de haut niveau. Frank Achten par exemple avait choisi la Californie du Sud comme thème: son réseau modulaire 'Trackage rights' recelait du matériel ferroviaire moderne américain. Bien entendu, de grandes longueurs sont nécessaires pour un tel thème: avec un réseau de dix mètres de long, Frank avait réalisé un bel écrin pour sa cavalerie diesel américaine. Il était possible de s'évader à proximité d'un passage à niveau aux Etats-Unis et y voir passer un convoi avec force coups de cloche et de klaxon...

Les amateurs de chemins de fer luxembourgeois pouvaient faire connaissance avec une imposante délégation en provenance des Pays-Bas. 'Poldermodel' avec sa ligne de tramways de la RTM était exposé; Filip Sleurink était comme son habitude d'une gentillesse extrême. Le club 'De Tenderloc' d'Uden faisait ressusciter la traction vapeur. De nombreux visiteurs ont en outre admiré les scènes d'action visibles sur ce réseau: l'homme qui escalade une échelle, le garde-barrières fonctionnel. De concert avec ses collègues modélistes, il a consacré des heures de travail à la réalisation de ce réseau. Mark van Dijk présentait quant à lui les 'Rheinberger Strassenbahnen', une petite ville allemande dotée d'un réseau de tramways. Le nombre de figurines qui peuplait ce réseau en H0 était véritablement impressionnant, même si la proximité d'un marché de Noël très fréquenté voisinait... avec une terrasse de café bien remplie, comme en plein été. Après Euromodelbouw, Tom Lahaye avait également repris Walferdange dans son

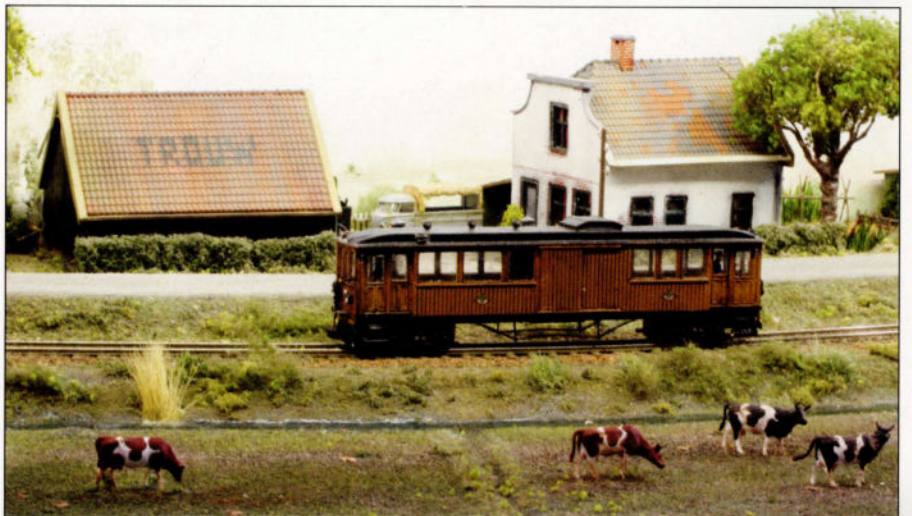
agenda. Pour la 2e fois, 'La dernière minute' était ainsi présentée au public. Il s'agit d'une petite ligne française à voie unique, agrémentée d'une petite remise pour locomotives: un beau petit réseau bien figolé, avec un thème qui intéresse bien du monde. Comme Walferdange est une petite expo et que le nombre de visiteurs est assez réduit, il était facile d'échanger quelques paroles avec les exposants. Une telle discussion agréable avec Tom nous apprend ainsi que de nombreuses pièces pouvaient encore être attendues dans le futur. Et peut-être bien qu'un réseau d'inspiration belge verra-t-il le jour!

Le Grand-Duché de Luxembourg est un creuset européen: cela se voyait aussi à Walferdange. Les membres français d'ESM avaient choisi comme thème l'Allemagne de l'Est, avant la réunification des deux Allemagnes: ils s'amusaient à transporter de la pierraille sur leur réseau à voie étroite à l'échelle 0, dénommé 'Großbierdorf'. Ces petits trains à voie étroite ont transporté des kilos de pierraille, selon les règles de l'art, bien entendu... Une équipe de constructeurs franco-luxembourgeoise exposait quant à elle 'La scierie du pas des loups'. Detlev Horn et Bernard Junk ont puisé leur inspiration dans l'industrie du bois du nord-est de la France. Une scierie mue par un moulin à eau est disposée au centre de leur diorama reproduit en Of. Long de 3,6 m, ce diorama est très bien réalisé et a enthousiasmé nombre de visiteurs. Plaisant aussi à constater qu'en cette époque du numérique, il existe encore des réseaux commandés manuellement: les constructeurs de ce réseau

Frank Achten de Luxemburg a trouvé le thème de son réseau en Californie du Sud. Le réseau modulaire 'Trackage rights' recèle un matériel ferroviaire moderne américain.



Christophe Saclet a reproduit un distributeur de boissons, situé dans la banlieue de Paris. Les voies en H0 constituent une excellente base pour la construction de ce diorama à voie étroite, réalisé à l'échelle 0e.



Le dernier tram interurbain aux Pays-Bas fut exploité par la RTM (Rotterdamse Tramweg Maatschappij): cette liaison entre Rotterdam et Hellevoetsluis fut arrêtée en 1966. Cette ligne revit toutefois sur le réseau modulaire en H0 'Poldermodel', de Filip Sleurik.





Tom Lahaye était venu au Luxembourg avec 'La dernière minute': un petit réseau en H0 apprécié des amateurs de diesels français.

commandent en effet partiellement leur trafic ferroviaire de manière mécanique. Les aiguillages sont basculés à la main grâce à un système de tringles. Les voitures doivent être découplées à la main, grâce à des aimants et des attelages Kadée, qui se rabattent au moyen d'un levier. Accoupler à distance reste toujours un peu magique, ce qui est précisément la caractéristique de ce petit réseau: 'magique'...

Le Club de Maquettisme Sedanais illustre quant à lui le fait que le modélisme ferroviaire se porte bien en France. Au sein de son club, Christophe Saclet a pu mettre la main sur un bac de module nu, sans destination précise. Christophe s'est alors retourné les manches et a construit le module 'Le Chais Guevara' (!), à savoir un petit réseau en '0e' pourvu d'une voie en H0, sur lequel circulent des petites locomotives Bachmann Davenport transformées. Les

wagons de marchandises sont des modèles en H0 transformés. Étonnant: ces 'quatre roues' ont été achetés chez le marchand de journaux, où ils étaient vendus comme objets de collection. Ce petit réseau est un excellent ambassadeur pour l'exposition biannuelle 'Ramma' à Sedan: ce type de modélisme devrait absolument être plus visible.

Le réseau 'Nitinat River Railroad' fut sans doute le préféré du public. Ce réseau construit par six modélistes belges est bien connu des lecteurs de TMM: nous l'avons décrit en détails dans notre numéro 106, spécial 'Amériques'. Mais voir ce réseau en activité est encore mieux que d'en lire une description: les membres de 'Branchlines and Backwoods' ont parfaitement réussi à mettre le public de leur côté. C'est ainsi qu'un jeune visiteur a eu l'occasion de conduire lui-même un convoi à travers le paysage du Canada... Les membres de ce club se sont révélés être d'excellents ambassadeurs de leur hobby.

Et celui qui avait envie de se lancer dans ce hobby à Walferdange pouvait directement y faire des achats, soit à la bourse d'échange, soit auprès de commerçants. Les amateurs de chemins de fer réels pouvaient également y acquérir des livres, notamment les derniers ouvrages parus concernant les chemins de fer luxembourgeois.

Nous sommes déjà impatients de vivre la prochaine édition!



Le diorama 'Château Clervaux' de Claude Joachim constitua une belle apparition à Walferdange. Des scènes datant de la Seconde Guerre mondiale y étaient reproduites à l'échelle 1/35e. La Bataille des Ardennes faisait alors rage autour du château de Clervaux.

Texte & photos:
Peter Van Gestel





Le 5^e week-end de l'échelle 0

L'ÉCHELLE 0 EST VRAIMENT EN PHASE MONTANTE, ACTUELLEMENT. ELLE EXISTE POURTANT DEPUIS DE NOMBREUSES DÉCENNIES : SI VOUS OUVREZ UN ANCIEN CATALOGUE FLEISCHMANN DATANT DES ANNÉES '50, VOUS Y TROUVEREZ DÉJÀ UNE BELLE GAMME DE MODÈLES REPRODUITS À CETTE ÉCHELLE. DE NOMBREUSES AUTRES MARQUES ONT ÉGALEMENT PRODUIT DES MODÈLES À CETTE ÉCHELLE : ALLEZ VOIR SUR LE SITE [HTTP://WWW.METROPOLITRAIN.COM](http://www.metropolitrain.com) ET VOUS SEREZ ÉTONNÉS DE VOIR COMBIEN DE MARQUES PROPOSENT DU MATÉRIEL ROULANT EN 0. TRÈS RAREMENT, ON Y TROUVE ÉGALEMENT UN MODÈLE BELGE. LE '0-FORUM' RÉUNIT QUELQUES ADEPTES BELGES DE CETTE BELLE ÉCHELLE (VOIR [HTTP://WWW.0-FORUM.BE](http://www.0-forum.be)). SON BUT EST DE PROMOUVOIR L'ÉCHELLE 0, D'ÉCHANGER DES IDÉES À SON SUJET ET D'EN PARLER, D'UNE SEULE ET MÊME VOIX.



Tous les ans, le 0-Forum organise un week-end pour les connaisseurs, les intéressés et les curieux de l'échelle 0. Cette année, cette réunion s'est tenue au cours du week-end des 26 et 27 novembre, à Hofstade. Cette réunion vaut vraiment la peine d'être vécue. Ne vous attendez toutefois pas à y voir une multitude de réseaux et une foule de visiteurs ; allez à la découverte et prenez le temps de faire connaissance et d'échanger vos expériences. L'entrée est entièrement gratuite et vous en sortirez avec un vrai sentiment de plaisir et de contentement.

L'objet de tous les regards lors de cette réunion était constitué de deux énormes boucles de retournement. Nous ne l'avons pas mesurée, mais nous estimons son diamètre à 5 m. Ces boucles n'étaient pas pourvues de décor. Entre ces boucles, on pouvait remarquer quelques modules avec paysage, en cours de construction. La longueur totale de circulation est d'environ 75 m. Le but est que celui

qui travaille en fonction des normes du 0-Forum lors de ces réunions pourra intégrer son module dans ce réseau. De cette façon, la possibilité vous est offerte de faire circuler vos trains à l'échelle 0 sur un plus grand espace.

Un représentant du 'Dutch Scale Seven Group' en provenance des Pays-Bas était également présent à cette réunion. (www.scaleseven.org.uk). Les modèles à l'écartement de 7 mm ont été reproduits exactement à l'échelle : des fines roues avec des petits bourrelets, comme en réalité. Fabrication 'maison' pour les voies, les aiguillages et le matériel roulant. Des modèles qui peuvent à peine être distingués des exemplaires réels : à baver dessus !

Enfin, on pouvait assister à une démonstration de fraisage en CNC. On pouvait voir comment un châssis d'une série 80 de la SNCB était fraisé. Les experts étaient disposés à répondre à toutes les questions posées.

'Moustique' également, connu du forum de TMM, a exposé quelques-unes de ses locomotives faites 'maison' à l'échelle 0.

Et pour finir, on pouvait voir la plus récente création de Johan Van Balberghe, visible pour la 1ère fois dans notre pays. Le réseau 'Baltimore River Railway' à l'échelle 0n30 est d'inspiration américaine : son thème est fictif, ce qui se remarque aux dénominations que l'on peut retrouver sur certaines inscriptions. Une belle atmosphère : ce réseau sera sans aucun doute encore visible lors de nombreuses autres expositions.

Eprouvez-vous de l'intérêt pour ces réunions du 0-Forum ? Tenez alors à l'œil l'agenda de l'année prochaine : le week-end de l'échelle 0 organisée par le 0-Forum mérite certainement une visite...

Texte: Luc Hofman

Photos: Luc Hofman/'Moustique'



INDEX TMM 99-109

ARTICLE N° P.

Réseaux, diorama et plans

Réseaux

'Blackston Junction'	99	18
'Scherpenheuvel'	100	22
Ölförderung (1957) im Hümmling	101	46
Sand Point	101	75
Maredval	102	18
'Stjordal', en N le long des fjords norvégiens	102	46
'Mini-Bundesbahn' au 1:220 ^{ème}	102	66
'Ronet-les-Bains', une gare-terminus dans le 'Nord'	103	22
'La Baraque', une voie étroite d'Auvergne	104	40
C'est du belge : 'Balegem à l'échelle N'	105	20
Braggels Baenke	105	36
Lewin Leski	105	50
Flowers Valley Railway	105	82
Copenhagen Fields	105	90
The Mill	106	26
Saguaro Junction	106	36
Beautiful British Columbia	106	42
Apache Canyon	106	46
Nitinat River Railway	106	50
Un dépôt vapeur français à l'échelle 0	107	20
La Baraque (2): Les bâtiments et la présentation	107	50
'Quibery', un réseau d'inspiration belge	108	26
The Corn Mill	108	40
Corris 1930	108	54
Langs het tuinpad van mijn vader	109	34
Morvallon	109	50

Plans de réseaux

Bertrange	100	42
Harderhaven-Ermelo	104	50
Les règles à suivre pour un plan de voies (1)	107	40
Les règles à suivre pour un plan de voies (2)	108	60
Les règles à suivre pour un plan de voies (3)	109	70

Dioramas

Les perles de la Foire de Nuremberg	102	56
'Miltenberg am Main', du romantique en N	103	78

Mini-réseaux

B.A. Bodil	99	24
Post 7	100	36
Janakpur Railway	101	36
Le Concours de mini-réseaux 2012	102	26
Sart-Moulin anno 1950	102	28
Wolfs Creek	103	34
Le dépôt de Sart-Boly	104	39

ARTICLE N° P.

Shunter	105	68
Le 3 ^{ème} Concours de mini-réseaux	106	77
Le mini-réseau 'Viroinval 1956'	107	48
Concours de minis-réseaux 2012: le point	107	68
Mijn Mijn	108	70
Concours de minis-réseaux 2012: le point	108	71
Spurious Mine	109	42
Concours de minis-réseaux 2012: le point	109	75

La construction d'un réseau

Un réseau à l'échelle I sur 1,2m ²	103	72
---	-----	----

Matériel roulant en modèle

Locomotives

Tests

Le set Märklin de deux séries 23	99	17
La série 55 de B-Models	100	16
La Roco 6002	101	32
La ESU BR 215	101	34
La CFL G1206 (1583-84) de Piko	102	16
La rame Thalys 'PBKA' de Märklin	103	18
Lenz Köf II	104	19
La série 28 de Piko	107	72
La 'tête de chien' Benelux de Piko	108	20
La 3700 d'Artitec	109	18
La 25.002 SNCB de Roco	109	22
La 93.006 SNCB de Fleischmann	109	28
La BB 475008 SNCF d'Os.Kar	109	32

Modification

Une série 28 SNCB à l'échelle N	100	69
Une grande révision pour la série 55 de Märklin	103	32
G2000 ARF	105	46
De la 6218 à la 6255	107	36

Superdétaillage

La patine de 'gros nez' SNCB	100	48
Un relooking pour une 'Switcher' US en N	106	62
L'amélioration des phares de la 2813 Piko	108	47
La renumérotation de la 2813 Piko	108	52
Le détaillage de la type 93 Fleischmann	109	44

Voitures

Tests

Heris I4	105	72
Les voitures M6 ClassiX	106	18

Modification

La transformation d'une 'T2S' en N	99	75
------------------------------------	----	----

ARTICLE	N°	P.
---------	----	----

Wagons de marchandises

Tests

Les wagons fermés 'Glms' de Hobby Trade	100	20
Res B-Models	105	18
Le 'Rs' de Vitraïns	107	19

Construction

Construisez vos wagons de marchandises en... papier! (3)	100	82
--	-----	----

Modification

Des anciens wagons Märklin à tampons joints!	107	75
--	-----	----

Superdétaillage

Des plaques de pierre taillée	99	54
Un porte-autos du type 'Laaers' chargé	101	58
Améliorez vos wagons H0 à grand empattement	102	62
La patine des wagons de marchandises	103	40

Véhicules

Construction

La construction d'une grue Fuchs de Weinert	99	64
---	----	----

Modification

La transformation d'un camion à l'échelle I	101	72
---	-----	----

Bâtiments et ouvrages d'art

Bâtiments

Construction

La cabine d'Anvers-Schijnpoort	100	54
Confectionnez un bâtiment sur base de photos (1)	100	74
Confectionnez un bâtiment sur base de photos (2)	101	60
Une cabane ferroviaire en béton	102	36
Des bâtiments innovants Noch découpés au laser	102	74
L'assemblage du 'Café du Nord' de Kit Nord	103	28
Un château d'eau industriel	104	62
Du kit-bashing à l'échelle 0	104	72
Une ferme allongée chez Goover Models	105	30
La Baraque (2): Les bâtiments et la présentation	107	50

Superdétaillage

Un château du Moyen-âge	100	30
-------------------------	-----	----

Ouvrages d'art

Construction

La construction d'un pont en maçonnerie	109	58
---	-----	----

Infrastructures ferroviaires

Construction

Une caténaire belge 'faite maison' (6)	99	60
Les caténaires sur le réseau 'Oostende'	100	92
Confectionner des fils télégraphiques?	101	42
Un heurtoir en bois à l'échelle 0	102	39
La construction d'une plaque tournante manuelle	103	62
Une rampe de chargement belge en H0	107	27
Des heurtoirs atypiques	108	65

ARTICLE	N°	P.
---------	----	----

Décor

Construction

La rubrique 'Bric à brac' (3): plaques, grilles & regards	99	34
La pierre blanche	99	44
Impressions urbaines d'Emmanuel Nouaillier	100	58
Des caniveaux 'faits maison' en H0	100	66
Confectionnez des arbres avec des fleurs d'hortensias	102	70
Emmanuel Nouaillier: Treuils et ancras de maçonnerie	102	50
Les grès, réalité et modélisme	104	22
Des gares en grès	105	58
Un petit bâtiment 'fait maison' en papier	105	80
Des conifères en modèle réduit	106	58
L'imprimerie Zébulon Décor	106	70
Devantures d'antan	107	62
Des palettes 'maison' en grandes échelles	108	72

Techniques

Entretien

Le wagon nettoyeur Tomix en N	107	58
Le wagon nettoyeur Dapol en H0	107	61

Superdétaillage

Faites vos propres décalcomanies	102	58
----------------------------------	-----	----

Eclairage

Des réverbères de rue typiquement belges	107	23
Des réverbères de rue typiquement belges (2)	108	42

Patine et peinture

La patine de 'gros nez' SNCB	100	48
La patine d'un plancher de chargement	106	76

Electricité et électronique

Le jour et la nuit	102	42
Le jour et la nuit...(bis)	103	70
L'amélioration des phares de la 2813 Piko	108	47

Digital

Les ECoS 1 & ECoS2: de vrais jumeaux!	101	69
---------------------------------------	-----	----

Reportages

Exposition et bourse

Eurospoor 2010	99	40
L'expo de Walferdange	99	57
20 ans de Fremo aux Pays-Bas	99	58
Les 'Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire'	100	88
'Proto 87' revient à l'expo 'Rail'	101	52
Les perles de la Foire de Nuremberg	102	56
On TraXS 2011	103	56

ARTICLE	N°	P.
La vapeur vive	103	45
Rail 2011	103	48
Spoorwegen voor Toeristen	104	58
Intermodellbau 2011	104	78
Inauguration de la gare de Charleroi-Sud rénovée	106	78
'Spijkspoor' organise 'Deltaspoor'	106	79
Le réseau MSM/TMM	107	71
Euromodelbouw 2012	108	36
Les Journées de la voie étroite aux Pays-Bas	108	78
Ramma & Expométrie 2011	109	64
Eurospoor 2011	109	76
Fabricant		
Jocadis	108	76
Les Journées Märklin	108	77
La politique des prix dans le modélisme ferroviaire	109	46
Divers		
Le meeting du forum MSM/TMM	104	35
Pourquoi opter pour un réseau d'inspiration américaine?	106	24

Chemins de fer réels

Composition		
Les 55 'bleues'	100	80
La BR 215 sur le réseau belge	101	50
Les voitures I4 SNCB	105	74
Clubs		
Le MSC Pacific	101	78
Budget		
Le neuf et l'occasion sur eBay en 2010	102	79
Recensions		
Gent op het spoor	100	97
L'Europe en Gros-Nez	100	97
Creating Model Buildings in 4mm & 7mm	102	78
The Railway Operating Division on the Western Front - The Royal Engineers in France and Belgium 1915-1919	102	78
Finetuning and maintaining 00 gauge models	103	80
Creating Realistic Landscapes for model railways	103	80
Les Super-Réseaux: tome 10: Soumagnac - Episode 2 : Le retour	103	80
Met Stoom en Mazout - 74 jaar sporen tussen Tervuren en Tienen	104	81
Modelspoor - Praktische Raadgever - Uitrusting - Onderhoud - Reparatie	104	81
NOCH Modell - Landschaftsbau Heute, Heft nr.1	104	81
D.E. - Locomotieven serie 2200/2300 en 2400/2500	105	97

ARTICLE	N°	P.
Un ciècle de vapeur 4	106	80
012 ExtraPress 2 - PAJ Modelbouw	106	80
Right Track DVD Series - Locomotive Kit Building	106	81
MIBA-Anlagen 15	106	81
Miba modellbahn praxis - Gleise und Weichen 2	106	81
LE TRAIN - Spécial 66 les BB 26000	106	81
Vaporeuse Belgique	108	80
Atlas ferroviaire France 2010/2011	108	80
Sporen van voorspoed	108	80
Eisenbahn journal Josef Brandls Traumanlagen: Rhb-Bahnhof Bergün	108	80
Modellbahn tv 18 -	108	81
MIBA Modellbahn-Zauber, Miniland und mehr	108	81
Musée ferroviaire de Kinkempois Transport de Métal en Région de Liège	108	81
Calendriers 2012 - Eisenbahn Journal & Miba	108	81
Centraal station, spoorwegkathedraal - Antwerpen op de rails, toen en nu	109	81
Eisenbahn und Landschaft 2012	109	81
Nachtzüge 2012	109	81
Foire de Nuremberg - nouveautés		
Foire de Nuremberg 2011	101	16
Modèle de l'année		
Elections du 'Modèle de l'année' 2010	99	74
L'élection des 'Modèles de l'année'	101	56
Le 'Modèle de l'année' 2010 par Febelrail	102	64
La parole aux lecteurs		
Chufnel Regis	103	52
De Stollberg à Steinheim	104	68
Des anciens wagons Märklin à tampons joints!	107	75
Trucs de bourses		
Ontrax	101	80
Rail2011	101	81
'Spoorwegen voor Toeristen'	103	81
Expo Charleroi	104	80
Euromodelbouw	107	78
Eurospoor	107	80
RAMMA 2011	107	81
Numéros spéciaux		
Spécial Amérique	107	

Modèles belges et luxembourgeois 2011

Nouveauté 2011. Maintenant chez votre détaillant!



© Jean-Luc Vanderhaegen, PFT-TSP



37276 H0, Coffret de deux locomotives diesel.

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

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

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

Longueur hors tampons de chaque locomotive 18,6 cm.

Série limitée en exclusivité au marché Belgique-Luxembourg à 350 pièces.



Modèles d'exportation.

Série unique pour la Belgique et le Luxembourg.

€ 549,95 *



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

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

- 1 locomotive uniquement avec trompe et fanal commutable.
- 1 locomotive dotée de nombreuses fonctions sonores et lumineuses.
- La Central Station permet de commander les deux locomotives en double-traction, comme leurs modèles réels.
- disponible en version non patinée sous la référence 37275

DR100 LICHTSET MET FIGUREN

Met deze verlichting inbouwset maakt u uw wagon helemaal compleet af. Niet alleen wordt de set geleverd inclusief sleepers, condensatoren en bevestiging materiaal. Ook 20 zittende figuren zorgen ervoor dat elke wagon compleet tot leven komt. Eindelijk is er een mogelijkheid tot het compleet verlichten en tot leven brengen van de wagon door het plaatsen van passagiers. Deze set is inclusief 1x **DR110 ledstrip** in de kleuren geel, wit of warmwit 2x **sleper (H0 of N)** 2x **extra anti-knipper condensator** 1x **dubbelzijdig stukje tape** en 20x **Zittende figuren (H0 of N)**

vanaf: **€ 12,50**

Montage in slechts 7 stappen!




digirails®

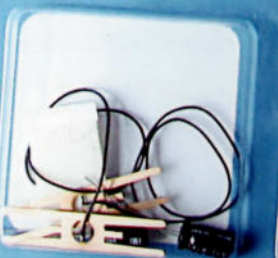
DR100

- GEEL - YELLOW
- JAUNE - GELB - AMARILLO
- WIT - WHITE
- BLANC - WEISS - BLANCO
- WARMWIT - WARMWHITE
- BLANCCHAUD - WARM WEISS
- WEISS - BLANCO CÁLIDO

BELANGRIJK - IMPORTANT
 Dit product is niet geschikt voor kinderen onder 14 jaar!
 This product is not suitable for children under the age of 14!
 Ce produit ne convient pas aux enfants de moins de 14 ans!
 Dieses Produkt ist nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren!
 Producto no recomendado para menores de 14 años.

EIGENSCHAPPEN - PROPERTIES
 Lichtsterkte regelbaar
 Anti knipper condensator
 Light intensity adjustable
 Anti flash capacitor
 Intensité lumineuse réglable
 Anti clignotement
 Lichtstärke regelbar
 Anti Flackerfunktion
 Intensidad de luz variable, condensador anti parpadeo.

SPECIFICATIES - SPECIFICATIONS
 Maximale spanning van 30 Volt AC/DC, 50mA
 Maximum voltage of 30 Volts AC/DC, 50mA
 Tension maximale 30 Volts AC/DC, 50mA
 Maximale Spannung 30 Volt AC/DC, 50mA
 Voltaje máximo 30 voltios AC/DC, 50 mA.



WWW.MODELTRAINLEDBAR.COM

S88 Terugmelders!

Sinds kort leverbaar zijn de S88 terugmeld modules geschikt voor gelijk en het wisselstroom systeem. Eindelijk is terugmelden weer betaalbaar!



vanaf: **€ 29,95**

VERLICHTINGSETS!

Uitmate geschikt voor de Reeks 62 zijn de DRC6200 lichtsets waarbij uw locomotief eindelijk de juiste verlichting zal uitstralen en het rijden compleet maakt.



vanaf: **€ 19,95**

Nieuw in ons assortiment!

DR4018 16 Kanaals schakeldecoder

De DR4018 schakeldecoder is een multiprotocol schakeldecoder. Standaard ingesteld om 8 wissels te bedienen en voorzien van diversen presets waardoor het mogelijk is bijvoorbeeld 16 permanente aan/uit schakelaars, 8 tweelicht seinen of 4 drielicht seinen te schakelen.

- 4 vierlicht seinen
- 8 Ahobs of 4 AKI's
- Multiprotocol DCC/Motorola
- 8 wisselaanstuuring voor motor aandrijvingen
- 16 lichtuitgangen met of zonder TL effect
- Presets voor NMBS, NS en Duitse seinbeelden

MULTIPROTOCOL

29,95
€ 24,95



TER INTRODUCTIE!