

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

111

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

Réseau: De Kempen



DIORAMA: LA CITÉ CHEMINOTE DE DAMYVILLE

TEST: LES I10 SNCB CHEZ HERIS • LA TYPE 53 DE TREINSHOP OLAERTS •

LES WAGONS DE CHARBON NS CHEZ ARTITEC •

UN BANC À ROULEAUX MARION ZELLER

PRATIQUE: IMITEZ LE BOIS AVEC DE LA PEINTURE À L'HUILE •

LE VIEILLISSEMENT DU MATÉRIEL ROULANT, PAS À PAS •

UN WAGON DE MARCHANDISES POURVU D'UN PLANCHER EN BOIS

COMPOSITIONS: LES VOITURES I10 DE LA SNCB

REPORTAGES: LA 6^È CONVENTION INTERNATIONALE DE L'ÉCHELLE N •

WARLEY 2011 • LES NEDERLANDSE MODELSPOORDAGEN

TRUCS DE BOURSE: RAIL 2012 – ONTRAXS !

TOUTES LES NOUVEAUTÉS DES FABRICANTS

5 414253 300148

11112

P 20859



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!

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 RÉDACTION

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 Montjobaques,

Sven van der Hart, 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 réclamée 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 112: 02/03



Les temps modernes...

Lorsque vous lirez ces lignes, nous aurons déjà bouclé nos valises pour participer au pèlerinage annuel vers Nuremberg, voire seront déjà installés dans un agréable hôtel dans le sud de l'Allemagne, en train (!) de siroter un verre d'Obstler ou de dévorer une bonne choucroute... La 'Foire aux jouets' de Nuremberg sera une nouvelle fois la 'Mecque' de l'industrie du modélisme ferroviaire, du 1er au 6 février : une délégation de trois personnes de 'Train Miniature Magazine' s'y rendra pour humer l'atmosphère et y dénicher les nouveautés.

Mais si une visite de la Foire aux jouets constituait un véritable chasse aux primeurs par le passé, c'est devenu beaucoup moins le cas, de nos jours. De nombreux fabricants éditent leurs dépliants de nouveautés – voire même tout leur catalogue – sur internet quelques semaines précédant la Foire. Märklin organise même une journée pour la presse spécialisée, qui est invitée à visiter son usine de Göppingen pour y découvrir ses nouveautés ! Mais c'est hélas un peu trop loin, en ce qui nous concerne...

Suite au dévoilement prématuré de ces nouveautés, une grande partie du charme constitué par la visite de la Foire de Nuremberg s'en est évidemment allée. Certains se posent même la question de la nécessité même de cette visite : cela coûte une semaine de congé pour les membres concernés de la rédaction, et ne parlons pas des frais occasionnés... Et avant même que nous ne soyons revenus et ayons rédigé notre compte-rendu, quasi tout sera déjà en ligne sur internet !

Et pourtant, nous persistons à penser que le voyage à Nuremberg en vaut la peine. De nombreux fabricants en 'gardent encore sous le coude' et y dévoilent quand même l'une ou l'autre primeur inattendue. En outre, de nombreux petits fabricants voient encore en cette Foire le lieu idéal pour y présenter leurs produits à la presse spécialisée du monde entier. Car où serait-il possible ailleurs de découvrir la totalité de leur assortiment ?

Pour nous, la Foire constitue également une opération de 'relations publiques': c'est l'endroit par excellence où passer parmi les différents fabricants et nouer des contacts concernant leurs nouveautés, écouter leurs doléances et à notre tour, leur remettre les desideratas du petit monde du modélisme ferroviaire belge. Souvent, nous y rencontrons les mêmes personnes et on y parle parfois d'autres choses ou nous y apprenons l'une ou l'autre info non destinée à être publiée, mais qui facilite la compréhension de certaines situations...

Nous comprenons bien que tout le monde n'attend pas un compte-rendu écrit : il faut aller avec son temps. Dès maintenant, vous pouvez vous rendre sur la rubrique 'Nouveautés' de notre site web www.trainminiaturemagazine.com, où dans une certaine mesure, vous pourrez découvrir les nouveautés les plus importantes ou vous pourrez disposer de liens vers lesquels vous pourrez surfer pour les découvrir. Même pendant la Foire, nous placerons sur notre site les nouveautés les plus importantes : vous pourrez ainsi réaliser votre propre visite (virtuelle) des lieux. Pour un rapport complet des nouveautés de 2012 (voire de 2013 et 2014), il vous faudra toutefois attendre le TMM n° 112, qui paraîtra le 2 mars. Rendez-vous à ce moment !



Photo: Gerard Tombroek

Le nouveau réseau modèle du MSG Valkenswaard se situe sur la frontière entre les Pays-Bas et la Belgique, plus particulièrement en Campine. Pour les constructeurs néerlandais, c'est une bonne excuse pour y faire circuler des diesels belges, en trafic d'interpénétration...

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	7
NOUVEAUTÉS AUTOS	16
TEST: LES VOITURES I10 DE HERIS	17
TEST: LA TYPE 53 DE TREINSHOP OLAERTS	22
TEST: LES WAGONS DE CHARBON NS CHEZ ARTITEC	28
RÉSEAU: LE RÉSEAU MODULAIRE 'DE KEMPEN'	30
PRATIQUE: IMITEZ LE BOIS AVEC DE LA PEINTURE À L'HUILE	42
PRATIQUE: DES MAISONNETTES AFFAISSÉES... ?	45
DIORAMA: LA CITÉ CHEMINOTE DE DAMYVILLE	46
PRATIQUE: LE VIEILLISSEMENT DU MATÉRIEL ROULANT, PAS À PAS (1)	56
COMPOSITIONS: LES VOITURES I10 DE LA SNCB	62
REPORTAGE: LA CONVENTION INTERNATIONALE DU N	68
REPORTAGE: LES 'NEDERLANDSE MODELSPOORDAGEN'	72
REPORTAGE: 'WARLEY 2011'	74
PRATIQUE: DES PLANCHERS DE BOIS POUR WAGONS	77
TEST: UN BANC À ROULEAUX MARION ZELLER	78
RECENSIONS	79
BOURSE: 'RAIL 2012'	80
BOURSE: 'ONTRAXS!'	81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

TEST: La type 53 SNCB de Treinshop Olaerts

Avec cette type 53, Treinshop Olaerts sort sa première reproduction d'une locomotive à vapeur de manœuvres typiquement belge. Il aura fallu attendre un certain temps, mais cette attente aura été récompensée. Les premiers modèles sont sortis, et nous avons testé la 53.085. Ce modèles répond-il à nos (grandes) attentes ? Vous le lirez en page 22



22

RÉSEAU: Le réseau modulaire 'De Kempen'

Pour leur nouveau réseau, les gens de ModelSpoorGroep Valkenswaard sont à nouveau en terrain connu, à savoir dans la région frontrière entre les Pays-Bas et la Belgique, plus spécifiquement le Brabant du Sud-Est. Ce réseau se situe entre les années '50 et '60 du siècle dernier ; ce réseau brille littéralement par ses magnifiques bâtiments faits 'maison'. Et le fait que les diesels belges puissent y circuler est un plus. Découvrez 'De Kempen' en page 30.



30

PRATIQUE: Imiter le bois avec de la peinture à l'huile

Imiter du bois verni avec de la peinture à huile est facile à faire et rien ne peut arriver : il suffit de savoir comment pratiquer. Sven van der Hart expliquer comment faire pour imiter le bois : à lire en page 42.



42

DIORAMA: La cité cheminote de Damyville

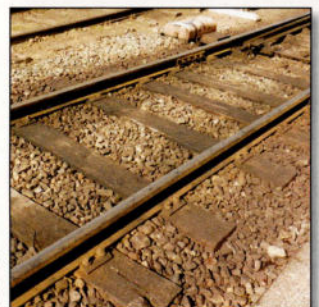
Une des nombreuses perles qui étaient à découvrir à l'expo Ramma à Sedan est le diorama 'La cité cheminote de Damyville' du jeune modéliste français Daniël Cabane. Ce constructeur présente avec plaisir ce diorama aux lecteurs de Train Miniature Magazine. La scène se déroule dans une petite ville imaginaire : Damyville-en-Caux. Profitez de ce superbe reportage-photos, en page 46.



46

PRATIQUE: Le vieillissement du matériel roulant, pas à pas (1)

Lors du dessin de plans, de la construction et de la pose de notre réseau, nous essayons toujours d'obtenir un résultat le plus réaliste possible : nous voulons approcher la réalité le plus près possible. Le sentiment que vous ressentez à l'extérieur, vous devez aussi pouvoir le ressentir sur votre modèle. C'est la raison pour laquelle nous sommes à la 'recherche de la saleté', pour rendre notre réseau le plus réaliste possible. Voici quelques considérations dans le domaine, au cours de ce premier article, en page 56.



56

COMPOSITIONS : Les voitures I10 de la SNCB

Les voitures I10 ont été conçues pour le trafic international à courte distance. Les voitures à airco étaient également utilisées pour des destinations lointaines, et plus tard, ces I10 seront même utilisées en service intérieur. Sur base de quelques photos, nous publions treize compositions de trains typiques. Ces photos donnent une bonne impression de l'utilisation universelle des voitures I10 au cours d'une période s'étalant sur près de 25 ans. A lire en page 62.



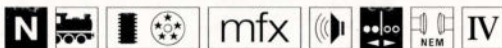
62

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



ROCO

La 6005 et la 210.003

Juste avant la nouvelle année – et donc trop tard pour TMM 110 – Roco a sorti deux nouvelles variantes de matricules et de livrée d'une 60 prototype : il s'agit de la 210.003 (réf. 62822) et de la 6005 (réf. 62897) qui sont toutes deux munies de simples phares. Les deux modèles comportent des

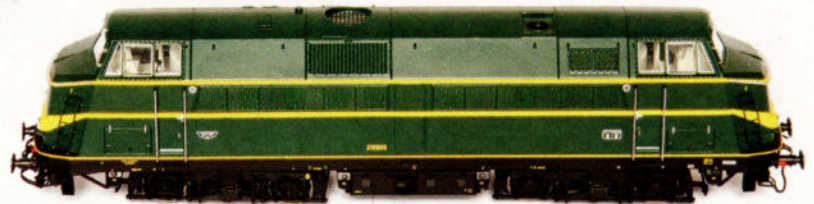
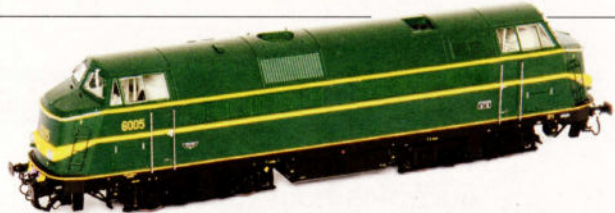
lampes de signalisation à côté des portes d'accès. Les plaques de constructeur sont également présentes sur la caisse des locomotives. La version d'époque IIIa été pourvue de jupes, à l'inverse de la 6005. Depuis les versions précédentes, un certain nombre d'adaptations ont été réalisées.

Les fenêtres latérales ont ainsi été modifiées et les vitres avant ont été pourvues d'un cadre argenté, réalisé sur mesure. Le prix de ce modèle de base en version deux rails et sans décodeur se situe aux environs de 210 euros ; la version sonorisée DCC revient à 340 euros.



ROCO Un 'Fas'

Ce wagon du type 'Fas' 1415G5 constitue un joli complément dans l'offre de wagons belges (réf. 66942). Ce wagon est en réalité une transformation d'un 'Eaos' adapté pour assurer le transport de ferraille. La caisse du wagon a pour ce faire été renforcée, le plancher en bois a été remplacé par un métallique et les portes battantes ont été remplacées par deux portes battantes disposées d'un seul côté du wagon. Ce modèle Roco a été réalisé dans les couleurs de B-Cargo. Les inscriptions correspondent parfaitement à celles du modèle d'origine et sont lisibles à la loupe. Ce wagon peut être mis en service sur un réseau d'époque IV-V-VI. Il est proposé au prix indicatif de 29,40 euros.



VAN BIERVLIET La 6005 et la 201.005

Deux nouvelles variantes de matricules et de livrée d'une loco prototype de la série 60 sont disponibles : il s'agit des matricules 201.005 d'époque III et 6005 d'époque IV (réf. VB-2009 et VB-2010). Cette dernière se caractérise par la présence d'une simple bande jaune courant de l'avant de la caisse vers les flancs, en montant. Une plus fine ligne jaune est aussi présente tout le long de la bordure du toit. La version d'époque III comporte des lampes de signalisation à côté des portes d'accès. Les conduites qui ont été prémontées sur l'une des faces d'about

ont été parfaitement reproduites dans les teintes qui correspondent exactement à celles de l'exemplaire réel. Outre quelques pièces détachées de réserve, nous avons retrouvé dans le set deux conduites devant encore être montées sous la loco. Le prix du modèle de base en version deux rails et sans décodeur s'élève à 189 euros. Van Biervliet nous a aussi communiqué que la nouvelle série 23 devrait sortir fin 2012. Le développement des moules est en phase de démarrage chez Modern Gala. Les premiers prototypes devraient être prêts pour l'été.

B-MODELS Un 'Glms'

Juste avant la fin de l'année 2011, nous avons aperçu chez B-Models un nouveau modèle assez inattendu du wagon fermé du type 'Glms' d'époque III en livrée verte (réf. 45700). Ce wagon comporte des traverses de renfort sur ses deux faces d'about. Ce modèle est proposé dans

un set de trois wagons proposé au prix de 59 euros (réf. 45702). Le nouvel emballage est assez surprenant : chaque wagon est en effet emballé séparément dans une boîte... Diverses versions d'époque III et IV suivront plus tard, parmi lesquelles le wagon frigorifique utilisé pour assurer

le transport de poissons. B-Models va également utiliser ce wagon en tant que 'modèle de fantaisie' avec différentes inscriptions de B-Cargo et ABX, par exemple. Ce wagon sera proposé au prix très démocratique de 14,90 euros.





Importation et distribution pour Benelux et France:

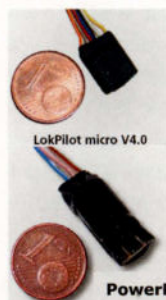


Toutes les nouveautés pour 2012 en ligne à partir du 1^{er} février:

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM



LokPilot V4.0 DCC (21MTC und NEM652)



LokPilot micro V4.0



LokSound V4.0

PowerPack pour LokPilot & LokSound



Nouveau sur
www.esu.eu:
Forum ESU
francophone



Loconet adaptateur: L.Net pour votre ECoS

Adaptateur PluX > NEM-652

ESU

Hobby Trade - ADE

LH-Modellbautechnik

MKB-modelle : gare Nord-belge
et dépendance

Schienenreiniger

ER-decor



Foto: Rolf Wiemann

ENGINEERING EDITION

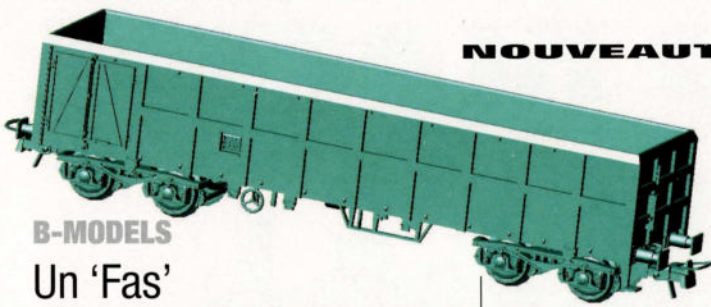
Nouveautés

Fin janvier de nouveau chez votre détaillant!



Foto: Rolf Wiemann





B-MODELS

Un 'Fas' et d'autres nouveautés

Dans le numéro précédent de TMM, vous avez pu apprendre que B-Models va sortir trois nouveaux wagons SNCB du type 'Eaos' d'époque IV et V en 2012. Un nouveau wagon 'Fas' est en même temps développé sur base du même châssis. Ce wagon est utilisé pour assurer le transport de ferraille. Ce modèle se base sur le wagon existant 'Eaos'. Ce wagon fait malheureusement double emploi avec le 'Fas' que Roco a récemment sorti : pourquoi ne pas avoir opté pour un 'Fas' d'un autre type, pourvu de portes simples, plutôt que doubles (type 1415G8) ? Nous souhaiterions aussi savoir quand B-Models va produire de nouveaux modèles inédits, plutôt que de sortir des wagons déjà présents dans la gamme d'autres fabricants... Lors du lancement de son nouveau catalogue, B-Models a également annoncé la sortie de la locomotive diesel G2000 en 2012 : il s'agit de la série 57, ainsi que d'autres livrées de différents opérateurs privés.

LS MODELS

DU RETARD DANS LA PRODUCTION: en raison de problèmes de capacité chez Modern Gala, la sortie des voitures I2 et de la voiture-pilote Benelux qui avaient été pourtant promises est reportée de quelques mois. Dès que ces voitures seront effectivement disponibles, nous reviendrons sur le sujet.

CLASSIX La série 57 de la SNCB à l'échelle N

Classix a réussi à mettre la main sur un certain nombre limité de modèles de base de la G2000 de Vossloh. Ceux-ci ont été adaptés pour permettre leur transformation en série 57 de la SNCB. Tous les matricules ont été prévus : la 5701 en gris/bleu, la 5702, la 5703 et la 5704 en gris/vert ainsi que les 5706-5707 en gris clair. Les modèles sont disponibles en version courant continu ainsi qu'en DCC. Etant donné que le nombre de modèles proposé est limité, nous vous recommandons de commander rapidement. La livraison est prévue fin février. Ce modèle est proposé au prix indicatif de 245 euros.



CLASSIX

La Class 66 de Crossrail

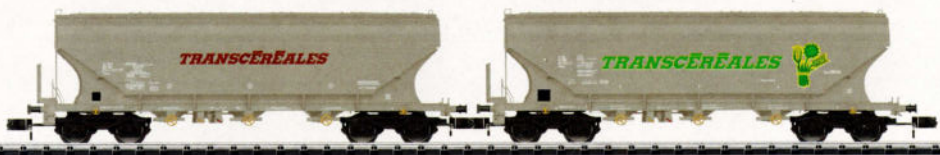
La livraison des locomotives Class 66 de Crossrail a démarré début décembre. Il s'agit en réalité de modèles Mehano peints et tamponnés avec beaucoup de savoir-faire. Crossrail Benelux dispose de trois de ces engins : la PB 03

'Mireille', la CR PB12 'Marleen' et la CR PB13 'Ilse'. Ces trois modèles sont proposés par Classix en versions DC, DCC, DCC avec sons, AC et AC digital. Ces modèles sont proposés à partir de 259 euros (DC).

MINITRIX

Un set de dix wagons céréaliers belges

En réalité, les wagons céréaliers roulent souvent dans des trains complets. Ce set de dix wagons céréaliers est donc une initiative intéressante de Minitrix. Vous pouvez ainsi disposer immédiatement de tout un train complet pour votre réseau modèle (réf. 15667). Les wagons sont emballés individuellement et portent des matricules distincts. Ce set se compose de deux wagons blancs Cita, deux wagons beige foncé Transcéréales et six wagons gris TMF-Cita. Son prix indicatif s'élève à 249,50 euros.



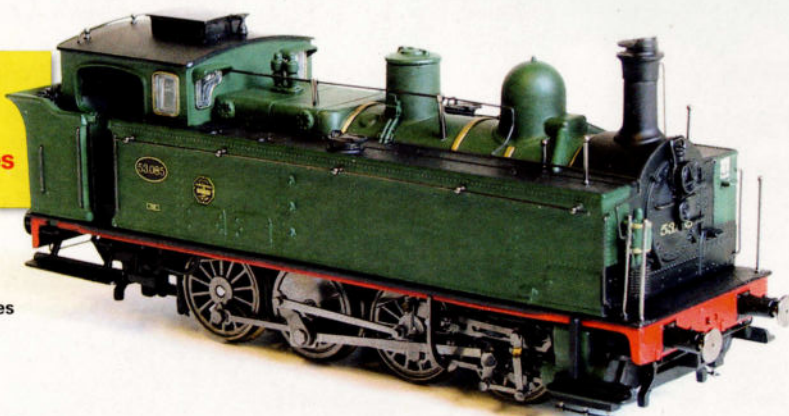
TREINSHOP OLAERTS

vous propose

la locomotive à vapeur Type 53 en métal

Certaines versions sont déjà disponibles
Contactez-nous pour connaître la disponibilité

1. Livrée brune 1904-1934
2. Livrée verte 1934-1955 avec filets jaunes
3. Livrée verte 1955-1966 sans filets jaunes



la locomotive à vapeur NMBS Type 5

Toutes les versions sont maintenant disponibles

Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts.be - www.treinshopolaerts.be

0020/011/TMM_Olaerts

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 déhâtés 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 bureau 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 H0

REE MODELES

nouvelle série
DISPONIBLE
Ref WB147 Wag. UFR
+ remorque citerne SNT Narbonne 45€

- Ref WB148 Idem C.E.C.I 45€
- Ref WB149 Idem SITMAR 45€
- Ref WB150 Idem noire 45€
- Ref WB151 Idem Bourgeois Montreuil 45€
- Ref WB152 Idem WB151 45€
- Ref WB153 Idem C.E.C.I 45€
- Ref WB154 Idem Bleue unie 45€
- Ref WB035 Col 2 wag cerealiers Sanders SNCF 60€
- Ref WB087 Wag cerealler Minoterie Martin SNCF 32€
- Ref WB088 Idem Minoterie SNCF 32€
- Ref WB089 Idem Monter SNCF 32€
- Ref WB090 Idem Minoterie Destandau 32€
- Ref WB091 2 cerealiers Storione SNCF 62€

JOUEF nouveauté

- Ref HJ2147 Vapeur 141 R 568 "Charbonnières" SNCF 299€
- Ref HJ2148 Idem Dig Sound 439€
- Ref HJ 2149 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 vapeur 141 R 460 "Charbonnières" SNCF 299€
- Ref HJ2154 Idem Dig Sound 439€
- Ref HJ2155 Idem AC Dig 329€
- Ref HJ2161 Autorail X73502 pays de Loire SNCF 179€
- Ref HJ2081 Diesel BB 69204 Infra jaune SNCF 159€

ROCO dispo

- Ref 62986 CC 72006 Isabelle SNCF 199€
- Ref 62987 Idem Dig Sound 339€
- Ref 68987 Idem AC Dig Sound 339€

RIVAROSSO

- Ref HR2170 Locomoteur de manoeuvre D 236.003 FS 169€ 95€
- Ref HR2234 E 428.140 serie 2 FS Dig Sound 299€ 259€
- Ref HR2314 Vehicule de service 383 001-5 DBAG 169€ 89€
- Ref HR2315 Idem 404 001-0 ICE DBAG 199€ 89€
- Ref HR2316 Idem ASF3 169€ 89€
- Ref HR6163 Wag DB porte conteneurs Deutrans 93€ 29€
- Ref HR6165 Idem Vaillant 93€ 29€
- Ref HR6164 Wag DB porte cont 93€ 29€
- Ref HR6167 Plat FS + charg trav 93€ 29€
- Ref HR6168 Citerne AGIP FS 25€ 22€

MERANO TGV DESTOCKAGE USINE

- Et apres ce sera fini !
- Ref T675 Col TGV Thalys PBKA 169€ 124€
- Ref T679/29850 Intermediaires TGV Thalys 1'2"cl 99€ 79€
- Ref Rame DUPLEX 10 éléments 967€ 287€ 269€ !
- Ref T168 Col. TGV Duplex 179€ 129€
- Ref T699/55354 Intermediaires 1 TGV Duplex 1'2"cl-bar 99€ 79€
- Ref T700/55355 Intermed II Idem 1'2"cl 99€ 79€

VITRAINS

- Ref 2185 16727 Béton 169€ 109€
 - Ref 2194 16727 verte 169€ 109€
 - Ref 2178 416654 FRET 169€ 109€
 - 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 EXCLUSIVE D'HIVER EPISODE3

- Ref 62301 Vapeur Pacific 3.1192 Nord décorateur Zimo II Dig Sound 549€ 399€
- Ref 62300 Vapeur Pacific 231 Nord (Version Musée) 699€ 279€
- Ref 62304S Vapeur Pacific 231 E. 23 Chapelon SNCF Dig Sound 599€ 379€
- Ref 62612 BB 907 SNCF 99€
- Ref 62479 2D2 9135 SNCF 199€ 149€

ELECTROTREN AC

- Ref 2123 Autorail ABJ 1 EST Dig 189€ 94€
- Ref 2111 ABJ 4 Ep III toit blanc 165€ 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 64026 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€

POUR LES AMATEURS DE N. AVEC POUR LA 1^{re} 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 159€ 95€
- Ref 94315 2 Corail TER R.A. 75€ 49€
- Ref 94109 66000 J Meccoli 169€ 55€
- Ref 9410D Idem Dig 129€ 75€
- Et toujours
- Ref 94114 BB 66616 VFLI AT3DJ603 109€ 59€
- Ref 94114D Idem digital 149€ 79€
- Ref 94304 Col. 2 voit Aqualys 75€ 49€

VÉHICULES HO SPECIAL BERLIET

- BREKINA/SAI**
- Ref 2602 Berliet GLR 8 porteur caisse Caliberson 19€
- Ref 2610 Berliet GLR 8 citerne Vins Margnat 19€
- Ref 2611 Idem Shell 19€
- Ref 2620 Berliet GLR 8 plateau bûche gris 18€
- RETRO 87 NOUVEAUTES**
- Ref 956 Tracteur Renault D22 Vigneron 57.50€
- 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 83€
- Ref 4926 Berliet PMH 6X4 malaxeur beton prise d'air championn bleu et jaune 119.5€
- Ref 4927 Idem gris orange 119.5€
- Ref 4928 Idem jaune Beton de Paris 119.5€
- Ref 4925 Idem Kit 81.75€
- HERPA**
- Ref 049221 R5 Police Pie 70's 11€
- AWM**
- Ref 73987 Camion Renault Magnum bûche Norbert Dentressangle + remorque 29.75€

PIKO HO

- Ref 96136 Electrique BB 26160 Multiserv SNCF 99€ 59€
- Ref 96136D Idem Dig 129€ 79€
- Ref 96137 Electrique BB 126048 SNCF 96€ 59€
- Ref 96137D Idem Dig 129€ 79€
- Ref 96136 + 96137 Le lot des 2 ref 218€ 109€
- Ref 96509 Electrique BB 17040 SNCF 129€ 55€
- Ref 96509D Idem Dig 179€ 149€
- Ref 96510 Electrique BB 17045 SNCF 129€ 55€
- Ref 96509 + 96510 Lot de 2 Ref differentes ou identiques 104€

destockage

destockage



HERIS Une voiture-lits du type 'P'

Heris a récemment sorti de nouvelles variantes de la voiture-lits du type 'P'. Il s'agit de deux voitures modernisées en livrée bleu/argent, l'une appartenant aux NS (réf. 12201) et l'autre à la SNCB (réf. 12205). Ces voitures se situent en époque

V. Parmi les nouveautés, il y aussi une voiture non modernisée conforme à celle que l'opérateur privé 'The Train Company' prenait en location aux NS pour la mettre en service dans ses trains de vacances (réf. 12099). La voiture transformée

par la CIWL pour les expositions est également une nouveauté (réf. 18020). Ces modèles sont proposés au prix indicatif de 42,40 euros pour les voitures-lits et de 51,60 euros pour les versions CIWL.

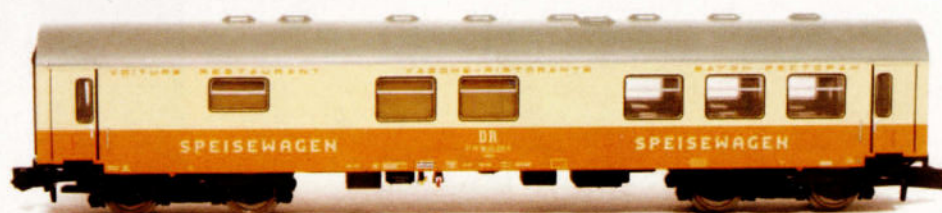
RIVAROSSO Un wagon céréalier 'Nescafé' du type 'Uanpps'

Rivarossi a récemment sorti un joli wagon céréalier suisse agrémenté de l'inscription 'Nescafé' (réf. HR6126). Sa couleur noire de ce modèle est surprenante. Il est possible d'apercevoir ces wagons quotidiennement dans le port d'Anvers. Ceux-ci constituent une alternative sympathique à la plupart des wagons gris/beige. Ce modèle de Rivarossi a été très joliment détaillé. Les inscriptions sont conformes à la réalité. Le modèle a été pourvu d'un mécanisme d'attelage court fonctionnant de manière souple et pourvu de boîtiers normalisés. Le prix indicatif de ce modèle s'élève à 36 euros.



TILLIG Un 'Gros Nez' type 202 à l'échelle TT

Juste avant la fin de l'année, Tillig a sorti la version SNCB du 'gros Nez' qui avait été annoncé : il s'agit d'une loco du type 202. Celle-ci porte le matricule 202.020 de la locomotive-musée du PFT. Ce modèle Tillig est une toute nouvelle conception. Il abrite un moteur à cinq pôles avec double volant d'inertie et une interface digitale Plux12. Quatre essieux sont moteurs et les phares avant sont assurés par des Leds blanc à ton chaud et rouges. La caisse a été correctement peinte et pourvue de toutes les inscriptions détaillées conformément à l'exemplaire réel. Le prix de référence de modèle s'élève à 145,50 euros.



BRAWA Une voiture-restaurant Halberstadt Städte Express à l'échelle N

Pour renforcer le prestigieux 'Städte-Express', la DR a peint une série de voitures-restaurants du type 'Halberstadt' dans les couleurs typiques ivoire et orange. Brawa sort un modèle à l'échelle N de cette typique voiture est-allemande. Il s'agit de la référence 65055. Il faut savoir que la Vennbahn entre-

temps disparue avait racheté un unique exemplaire de ces voitures à la DR. Cette voiture n'a pas uniquement été mise en service sur la Vennbahn, mais a aussi été utilisée pour assurer des parcours spéciaux sur le réseau belge. La traction était assurée par l'ex-CFL 1603 de la Vennbahn. (BM)

TECHNO HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal
Tél: 02/356 04 03
Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

Aerographie

Tout pour l' aërographie,
aërographes, 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

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

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



www.obeeliks.com



WEEK-END D'OUVERTURE

Minitair.be

2 et 3 MARS 2012

voire spécialiste du modélisme

Vaste parking gratuit
à proximité

Site de Galveston
Wiedauwkaai 52 M
9000 GAND



(A partir de mars ouvert tous les vendredi de 12h à 21h)

Scannez le code avec votre
smartphone pour visiter notre site

Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborcht Jean-Michel
Chaussée romaine, 147
5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

Silhouette



Le lien à la nature

miniatur®

www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs



PIKO

Des voitures-couchettes Corail SNCF en N

Les premiers sets de voitures-couchettes Corail de la SNCF à l'échelle N de Piko ont été récemment fournis aux détaillants. Il s'agit ici du set 94333 comportant une voiture-couchettes de 1e classe A9c9ux et une voiture-couchettes de 2e classe B10c10ux ainsi que du set 94334, qui comporte deux voitures-cou-

chettes de 2e classe B10c10ux. Toutes ces voitures arborent le logo SNCF encadré qu'elles ont conservé depuis leur mise en service jusqu'en 1985. Le premier set devrait surtout intéresser les amateurs luxembourgeois de l'échelle N étant donné que ces deux voitures étaient mises en service dans le train

de nuit 'Lorazur' qui reliait Luxembourg à Nice. Les amateurs belges et luxembourgeois de l'échelle N devraient opter pour ce set de deux voitures de 2e classe qui étaient mises en service dans les trains de nuit qui partaient de Amsterdam et de Bruxelles en direction du sud de la France. (BM)



REEL-CEES Une Class 66 'Captrain' et 'Crossrail' en N

A l'initiative du magasin internet néerlandais www.n-spoorstore.nl, Reel-Cees a réalisé une petite série de modèles sur base de la Class 66 de Mehano, à l'échelle N. Concernant Crossrail, c'est la PB12 (baptisée 'Marleen')

qui a été reproduite (réf. NSS 201102), tandis que la 'Captrain' porte le matricule 6602 (réf. 201101). Ces deux modèles sont uniquement en vente sur ce site web ; leur prix est juste sous les 180 euro.



REEL-CEES

Des plaques d'itinéraires pour les 'têtes de chien' Benelux

Après la sortie d'une première série de plaques d'itinéraires pour les automotrices 'têtes de chien' Benelux début 2011, la firme néerlandaise Reel-Cees propose désormais des plaques d'itinéraires reprenant plusieurs destinations finales des Benelux, comme celles utilisées à partir des années '60. Quatre sets sont disponibles, portant respectivement les destinations finales suivantes : Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen ou Brussel/Bruxelles. Chaque set contient six plaques ; deux d'entre-elles portent à chaque fois une seconde destination. Les destinations finales sont en tête-bêche. Ces sets coûtent 5 euro et peuvent être commandés chez votre détaillant ou via le site www.reel-cees.nl.



REEL-CEES

Une 'Traxx' Fyra chez Piko

Reel-Cees est surtout spécialisé dans la repinture et la tampographie de modèles de grande série. Les Traxx de Piko constituent un point de départ idéal pour de belles variantes. Bientôt sortira un tirage limité de modèles Traxx des NS en livrée rouge et blanche, avec ou sans logo

'Fyra'. La Traxx ayant porté le pelliculage spécial à l'occasion du 175e anniversaire des Chemins de fer belges sera également reproduite : ces modèles peuvent être commandés dans le commerce spécialisé.



VK

Un MAN midibus 'Meyers'

Au catalogue de VK (Veit Kornberger), on trouve surtout des autobus urbains allemands. Comme nouveauté, signalons le MAN minibus actuel habillé aux couleurs de la société de bus luxembourgeoise Meyer. Deux variantes sont disponibles,

l'une affichant 'Autocars Meyers', l'autre le numéro de la ligne 605 reliant Hoscheid à Kautenbach. On peut dire que la finition est soignée. Il ne reste plus qu'à installer soi-même les rétros extérieurs et les essuie-glaces.



Des locomotives à vapeur pour 'voie 1'

Voici deux modèles belges exclusifs qui intéresseront les amateurs de 'voie 1'. C'est Erik De Scheermaeker de Sijsele qui a construit à l'échelle 1 ces deux locomotives à vapeur du type 10 et 12. Leur moteur est dans le tender et pour cela, il a été fait appel à un tender Märklin à l'échelle 1. Comme il importe que le nombre de rayons des roues soit le même partout, ceux-ci ont préalablement été réalisés en bois. Puis on en a fait un moule pour les couler ensuite en résine, après quoi on les a dotés d'un bandage en acier. La construction de la locomotive proprement dite se passe de la même manière (modèle-mère, moule, coulage en

résine). Les deux locos circulent en mode digital: pour cela, la loco du type 10 est équipée du décodeur Märklin Maxi, tandis que la type 12 est munie d'un décodeur ESU. Les deux locos ont un look attrayant, résultat d'un travail de finition particulièrement bien soigné. Mais sachez déjà que celui qui les a réalisées n'a nullement l'intention de les produire en série. Alors, pour les voir à l'œuvre 'en vrai', il n'y a qu'une seule chose à faire: vous rendre aux journées Portes ouvertes organisées les 11 et 12 février 2012 prochains par Pierre Van Vossel, à l'adresse suivante: Geemstraat 118 B à Hamme. (LH)



GOOVER MODELS

Des figurines

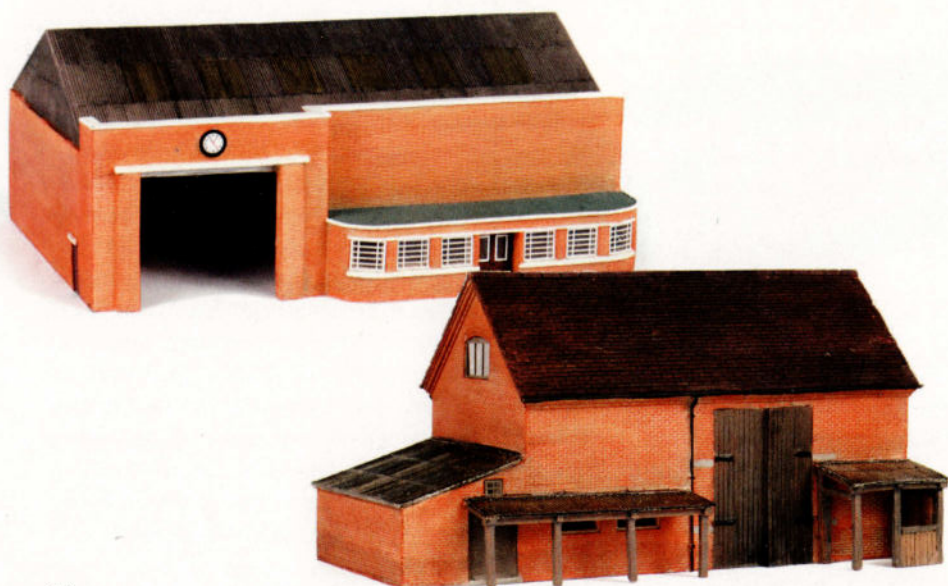
Vous pouvez facilement trouver des figurines bon marché chez Goover Models. Elles sont de construction chinoise et on peut les acheter déjà peintes ou à peindre. Elles sont disponibles en plusieurs échelles, allant du 1/150e au 1/25e. Selon l'échelle dont on a besoin, elles sont vendues par séries de quatre à cent pièces. Les prix vont de 4,50 € à 15,90 €. Pour en savoir plus, surfez sur www.goovermodels.be.



JEWEHA

Un marteau

Il y a de ces pièces qu'on n'arrive à se procurer qu'en visitant une manifestation d'ampleur ou une bourse d'échange. Tenez: ce petit marteau. Il est parfait pour fixer les tout petits clous sur des voies à l'échelle H0 et N. C'est le même petit marteau qu'utilisent les orfèvres pour confectionner des bijoux. Nous l'avons quant à nous déniché sur le stand de Jeweha à Euro-modelbouw (Genk).



BACHMANN Un dépôt de bus et une grange à foin

L'offre de nouveautés proposées par Bachmann comprend deux modèles complètement finalisés, qui méritent toute notre attention. Le premier modèle concerne un dépôt de bus de style Art Déco parfaitement utilisable dans un environnement de chez nous. Le dépôt comporte deux entrées, l'une de face et l'autre latérale pour des bus standard et à étage (réf. 44-074). La deuxième nouveauté est une grange à foin en briques rouges. Elle comprend un bâtiment annexe et deux locaux couverts (réf. 44-104). Les deux bâtiments sont réalisés en résine et ont bénéficié d'une finition hors pair. Ils sont livrés peints, avec des fenêtres séparées. Comptez pour chacun d'eux environ 60 €.



AUTHENTIC MODELS

Des charrettes de paysans

Nous avons épinglé trois charrettes de paysans actuellement disponibles sur le site internet d'Authentic Models. La série comporte une charrette tricycle à poulets (réf. 339.00), un grand véhicule agricole à planchettes latérales (réf. 339.01) et une charrette à foin (réf. 339.03). Il est possible de faire mouvoir la benne et de rendre les roues mobiles. Les modèles sont réalisés en laminés de plaqué hêtre découpé et sculpté au laser. Leur montage est facile à réaliser avec la classique colle-tout ou avec la colle Aumo. Le prix de chaque véhicule est de 20 €. Pour en savoir plus: www.aumo.be.



NOCH

Des plantes en pot découpées au laser

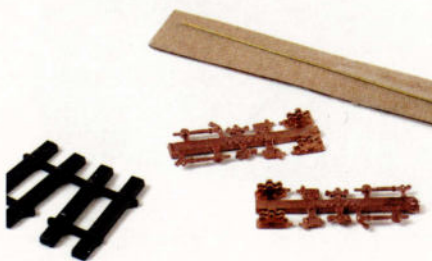
NOCH étoffe son catalogue avec plusieurs nouveaux sets de plantes en pot. Notre choix s'est porté sur la référence 14012: voilà un joli set qui pourrait bien agrémenter notre réseau modèle d'une serre ou d'une jardinerie.



MOEBO

La gare de Gauthorn

La société allemande Moebo (en fait, une personne œuvrant en solo) nous a fait parvenir ce set d'assemblage de la gare 'à la prussienne' de Baruth. C'est le type de gare assez spécifique qu'on retrouve bien souvent sur les lignes de trains de banlieue autour de Berlin. Ce set est réalisé complètement en pièces de carton découpées au laser (réf. 101). En la modifiant quelque peu, cette gare passerait volontiers sur nos réseaux modèles pour un bâtiment, voire un lieu d'habitation bien chez nous. Les pièces sont faciles à monter grâce à un système de liens faits de trous et de tenons. On colle ensuite (de la colle-tout ou de la colle à bois blanche telle que de la Kristal Clear dont l'avantage est de sécher tout en restant transparent). Prix conseillé: 26,95 €. Pour info, rendez-vous sur le site internet de Moebo: www.moebo.de.



SAROULMAPOUL

Des excentriques SNCV

Saviez-vous que Jean-Michel Vanderborgt, l'homme aux manettes de Saroulmapoul, qui est aussi l'importateur de MiniNatur en Belgique, est un fan inconditionnel des chemins de fer vicinaux belges? Il le prouve par cette initiative de mettre sur le marché des excentriques d'aiguillages typiquement SNCV à l'échelle 1/87. C'est la première fois en effet qu'on peut les trouver à cette échelle sous forme de kit. Mais comme c'est une toute petite échelle, ils ne sont pas fonctionnels (on peut quand même les monter dans les deux positions). Chaque kit comporte également quelques traverses en bois (Peco) et s'accompagne d'un fil de laiton. La notice comprend un schéma de montage et des commentaires facilitant le travail de peinture. On peut également commander dans les points de vente spécialisés ces excentriques entièrement montés. Le prix conseillé pour une série d'excentriques est de 19 euros.



PREISER

Une charrette de vigneron

Après un temps d'arrêt de quelques années, Preiser revient avec un catalogue flambant neuf reprenant la totalité de son offre de figurines, présentées sous forme de sets et illustrées dans un cadre thématique. Ce catalogue, on peut soit l'acheter à un point de vente modélisme, soit le télécharger sur www.figuren.de. Notons comme nouveauté cette charrette de viticulteur: une charrette, une vache et deux figurines dans une peinture bien sûr appropriée. Prix conseillé: 22,85 € (réf. 30397).

Texte et photos: GVM
(sauf mention spéciale)

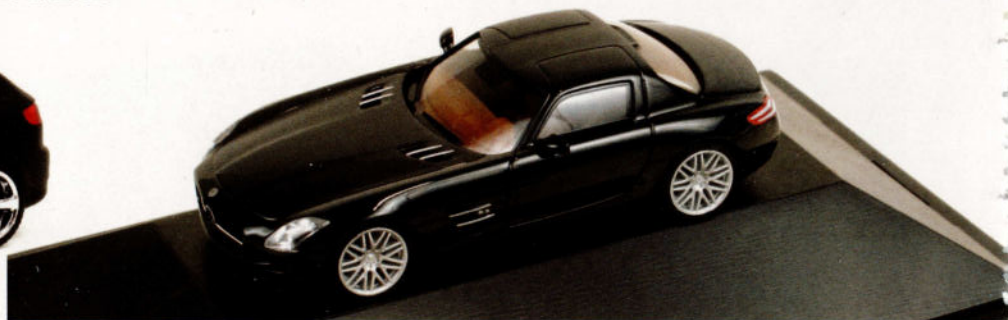
Remerciements: Modelbouw Herman
verschooten et Het Spoor.





HERPA Une Audi RS3

Le type RS3 désigne la version sportive d'Audi, disponible en des coloris mats très tendance. C'est de noir mat qu'a été parée la miniature réalisée par Herpa, ses jantes chromées formant un joli contraste avec sa carrosserie (réf. 24945).



HERPA Une Mercedes SLS Brabus

Si vous êtes de ceux qui trouvent que la 'simple' Mercedes SLS n'est pas assez rapide, vous vous tournerez sans aucun doute vers le type 'Brabus', qui est en quelque sorte la version sur-vitaminée de cette sportive. La miniature du 'Brabus' fait

partie de la série de luxe 'Collection Privée' qui est proposée en boîte-présentoir, idéale pour mettre dans une vitrine. (Réf. 10868)



HERPA La GAZ 69

Herpa propose ici le modèle réduit de la GAZ 69, l'un des véhicules militaires russes les plus répandus. Il s'agit d'une Jeep 4 x 4 qui avait été produit entre 1956 et 1972 pour servir de véhicule militaire dans les pays du Pacte de Varsovie (réf. 24792). Bon niveau de détails.



SCHUCO

Un Schlüter Super Trac 2500 VL

Voici le modèle de l'année 2011: le tracteur Super Trac 2500 noir mat tendance, que l'on doit à Schuco. Sa construction est limitée à 1500 exemplaires (réf. 2593369).

HERPA Une VW Polo voiture de police

Le nouveau modèle VW Polo en voiture de police. Si vous voulez l'utiliser pour un réseau modèle, notez qu'il s'agit d'un véhicule de la police néerlandaise (réf. 49504).



HERPA Des camions SCANIA

Herpa propose aussi comme nouveauté toute une série d'attelages de la marque Scania. Comme le Scania H 144 SZ, très joliment rendu avec sa benne de transport de poulets (réf. 159234), le Scania H96 SZ comme tracteur-remorque silo de la firme néerlandaise H.J. Van Bentum (réf. 159166). Et celui qui trouvera certainement une place sur un réseau modèle de l'Epoque IV: le Scania 144 V8 avec semi-remorque frigorifique de la société de transport frigo A& Cargo International (réf. 159135).



Tous ces véhicules sont réalisés à l'échelle H0. • Remerciements pour la mise à disposition de certains modèles: Modélisme Herman Verschooten.

Texte et photos : GVM.



Les voitures I10 de Heris en H0



LE MODÉLISTE D'INSPIRATION BELGE EST VRAIMENT GÂTÉ CES DERNIERS TEMPS AVEC LA SORTIE RÉGULIÈRE SUR LE MARCHÉ DE NOUVEAUX MODÈLES DE VOITURES VOYAGEURS. ALORS QU'IL Y A QUINZE ANS, QUELQUES TYPES À PEINE DE VOITURES BELGES ÉTAIENT DISPONIBLES, QUASI TOUTES LES VOITURES – PARFOIS EN PLUSIEURS VARIANTES – SONT DÉSORMAIS DISPONIBLES, DE NOS JOURS. LA NOUVEAUTÉ LA PLUS RÉCENTE DANS LE COMMERCE EST CETTE FOIS LA VOITURE I10 'RÉNOVÉE' ET PRODUITE PAR HERIS. NOUS L'AVONS DIRECTEMENT PRISE SOUS LA LOUPE ET L'AVONS COMPARÉE AVEC LES VERSIONS ANTÉRIEURES. MAIS EXAMINONS D'ABORD LES VÉRITABLES VOITURES.

Conçues pour l'international

Si l'on excepte les I11, les I10 sont les plus récentes voitures internationales du parc de

la SNCB. 'Récentes' est à relativiser, car elles ont été commandées par la SNCB en 1984,

les premiers exemplaires sortant de l'usine BN en 1987. Ces I10 étaient destinées d'une part à remplacer les anciennes I2 – datant de 1952 – mais également les I6 (les 'Eurofima'), ces dernières pouvant alors être réutilisées sur des relations internationales à plus grande distance. Les I10 ont en effet été conçues pour le trafic international à courte distance, plus particulièrement pour la relation Ostende – Bruxelles – Cologne. Entre 1987 et 1988, 95 unités ont ainsi été construites



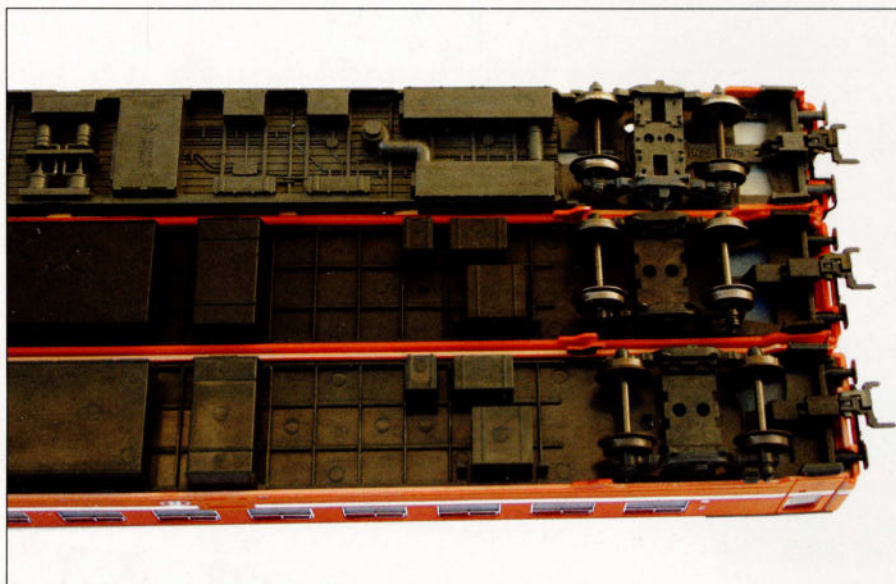
Une comparaison entre l'ancienne et la nouvelle production Heris. L'ancienne est visible au-dessus, la nouvelle en-dessous. On remarque clairement que les bogies sont maintenant au bon endroit. Les caoutchoucs noirs entourant les vitres des portes se remarquent, ainsi que les petits triangles de danger placés sur les caisses de batteries (Photo: Bert Ossevoort).



Les feux de fin de convoi imprimés (à gauche) ont désormais été remplacés par des feux de fin de convoi intégrés, avec lentille rouge (Photo: Bert Ossevoort).

par la firme BN à Bruges: 15 sont des A11 (1e classe) et 80 sont des B11 (2e classe). Extérieurement, les voitures de 1e et de 2e classe sont donc identiques. C'est un fait à relever, car généralement, les voitures de 1e classe comptent moins de fenêtres latérales, car l'empattement entre sièges est plus grand qu'en 2e classe. Mais la SNCB avait opté pour une plus grande rentabilité de ces voitures, certainement en comparaison avec les I6 et leurs vastes compartiments.

Puisque ces voitures I10 étaient destinées à assurer des relations internationales à temps de parcours relativement courts, la SNCB opta pour un aménagement intérieur assez différent. Là où les anciennes voitures internationales étaient encore compartimentées, ces nouvelles I10 furent aménagées en version 'coach', c'est-à-dire un intérieur totalement ouvert, avec couloir central. De nos jours, ce type d'aménagement est devenu la norme, mais il y a 25 ans, ce fut une révolution. En



Au-dessus, une voiture I6 Roco; au milieu, une 'nouvelle' Heris et en-dessous, une ancienne I10 Heris/LS Models. Les bogies sont désormais au bon endroit, mais le détaillage de la Roco est meilleur. Plus important: le mécanisme pour attelages courts fonctionne mieux sur la Roco que le mécanisme relativement fragile du modèle Heris (Photo: Bert Ossevoort).



A l'arrière-plan, une voiture sans airco avec petites fenêtres ouvrantes; à l'avant-plan, une voiture climatisée à fenêtres fixes.

1e classe, les sièges étaient à place unique d'un côté du couloir, tandis que de l'autre, ils étaient doubles. En 2e classe, les sièges étaient doubles, de part et d'autre du couloir. Entre les dossiers de sièges se faisant dos, un espace était disponible pour y déposer les bagages à main. La SNCB conserva toutefois la disposition des sièges 'face à face', et non tous orientés dans la même direction, comme dans un avion. Les salles 'fumeurs' et 'non fumeurs' furent séparées par une paroi vitrée. La voiture de 1e classe comptait 66 places assises, tandis que celle de 2e classe en comptait 86. En optant pour une disposition 'coach' plutôt que pour une disposition par compartiments, la capacité en places assises put ainsi être augmentée de 22% en 1e classe, et même de 30% en 2e classe!

En 1985, l'air conditionné était inexistant dans les voitures de service intérieur à la SNCB, et même pour les voitures interna-

tionales à courtes distances, la SNCB de l'époque ne jugeait pas ce dispositif comme étant vraiment nécessaire. Les 15 voitures de 1e classe et la première tranche de 45 voitures de 2e classe en sont ainsi dépourvues. Les 35 dernières voitures de 2e classe par contre ont bien été équipées d'un dispositif régulant la température ambiante, ce qui permet de les utiliser également sur des relations à plus longues distances vers la France ou la Suisse. Extérieurement, ces voitures à air conditionné sont reconnaissables au fait que leurs baies vitrées ne comptent pas de partie ouvrante (à l'exception de quatre baies, qui comportent une imposte basculante de secours).

La livrée

D'un point de vue technique, les voitures I10 ressemblent beaucoup aux I6. Extérieurement, elles sont toutefois reconnaissables à l'absence de jupes de caisse, ce qui laisse

apparaître leur appareillage disposé sous la caisse. Tout comme les premières voitures I6, les I10 ont été livrées en orange avec une bande blanche, la livrée dite 'C1'. Contrairement toutefois aux voitures I6 où il était gris foncé, le toit des I10 était de teinte gris argenté. A l'origine, les voitures I10 étaient aptes à la vitesse maximale de 160 km/h et pourvues de deux bogies Fiat Y0270S, à l'instar des voitures I6.

En 1991, quelques voitures I10 ont été spécialisées pour assurer le train EuroCity 'Memling' sur la relation internationale Ostende - Cologne et ont bénéficié d'une toute nouvelle livrée extérieure: leur caisse fut peinte d'un joli gris argenté avec une fine bande rouge, une plus large bande bleue en partie basse et un grand triangle bleu portant le monogramme 'B'. Les portes d'accès étaient rouges et le toit gris clair. Cette livrée sera par ailleurs appli-



Ces six pièces doivent être assemblées par l'acheteur. Aucun mode d'emploi n'est fourni, mais sur base d'une photo d'une véritable voiture, il est aisé de faire le nécessaire.



Détail du bogie, avec supports pour amortisseurs antilacets montés (Photo: Bert Ossevoort).

quée ultérieurement sur d'autres matériels comme les Break à trois caisses, et deviendra la livrée dite 'Memling'.

Comme le statut 'EC' du train Memling exigeait la présence d'une voiture-restaurant au sein du convoi, une voiture I10 fut alors transformée à cet effet. L'atelier central de Malines se chargea de cette tâche, en 1991. L'aménagement intérieur de la voiture fut démonté et certaines baies vitrées latérales furent obturées. Dans la partie centrale de cette voiture, un bar semi-arrondi fut installé contre la paroi, dégageant ainsi un large passage latéral. D'un côté de ce bar, l'espace libre pouvait servir de piste de danse ou pour y installer des tables, tandis que de l'autre côté, des coussins avaient été posés à même le plancher. Cette voiture dite 'bar-bistro' reçut également la livrée 'Memling', mais avec des portes d'accès de teinte jaune. Sur les baies vitrées obturées, l'inscription 'Bistro Memling' fut apposée. Après la suppression du train EC Memling en 1998, la mention 'Memling' fut effacée. Cette unique voiture 'bar-bistro' sera alors utilisée au sein de trains internationaux classiques.

En 2001, la SNCB décida de transformer quatre voitures I10 en voitures-restaurants, afin de remplacer ses voitures ex 'Grill Express' acquises en occasion auprès de la SNCF. Les voitures I10 numérotées 10.275, 10.276, 10.277 et 10.278 furent ainsi prises en mains par l'atelier central de Maline et équipées d'une cuisine et d'une salle de consommation. Pour l'installation de la cuisine, cinq baies vitrées furent obturées sur une des faces de la voiture. Ces nouvelles voitures-restaurants furent revêtues d'une livrée surprenante: la caisse était bleu foncé avec un bandeau beige à hauteur des fenêtres. Les portes d'accès étaient en bleu vif. Les premières voitures transformées ne portaient



Détail des inscriptions, lisibles à la loupe.

à hauteur du compartiment-cuisine qu'un grand monogramme 'B', mais les suivantes reçurent le marquage 'Resto' et un beau dessin stylisé d'un couvre-plat. Ces voitures ainsi transformées furent renumérotées 16.005 à 16.007 et 16.009.

En 2001, une 5e voiture I10 (la 10.279) fut à son tour transformée, cette fois en voiture 'bar-disco'; elle sera mise en service sous le matricule 'SR3'. Cette voiture 'bar-disco' bénéficia également d'une livrée spéciale: la moitié de la caisse fut peinte en bleu foncé avec des portes gris clair, l'autre moitié étant peinte en gris clair avec portes bleu foncé. Tout le flanc de la caisse porte un logo stylisé fait de rouge et de bleu, sensé représenter des danseurs. A la séparation verticale entre les deux teintes, le marquage 'bar disco' a été apposé.

En 2002 enfin, toutes les voitures I10 ont été prises en mains à tour de rôle pour modernisation, cette fois à l'atelier central de Salzinnes. Vingt des 35 voitures de 2e classe climatisées furent en outre transformées pour circuler à la vitesse maximale de 200 km/h. A la faveur de cette modernisation, toutes les I10 bénéficièrent alors de la plus récente livrée en date de la SNCB, dite 'new look':

la caisse devint blanche avec filet rouge, les portes d'accès en rouge, le bas de caisse étant recouvert d'une large bande bleue.

Les voitures I10 en modèles réduits

Les I10 ont déjà été reproduites il y a une dizaine d'années par LS Models. Le tout premier fabricant ayant sorti ce type de voitures fut toutefois Euroscale, mais ses modèles étaient en laiton et disponibles qu'en très petit nombre. Les modèles reproduits par LS Models le furent aussi – comme à l'habitude, chez ce fabricant – après quoi ces voitures disparurent de son catalogue. Quelques temps plus tard, les mêmes voitures réapparurent toutefois... au catalogue de la firme Heris. Heris et LS Models se chamaillèrent alors sur les droits de propriété des moules, LS Models annonçant rapidement un nouveau tirage, qui serait réalisé sur base de nouveaux moules. Jusqu'à ce jour, cette annonce n'a toutefois pas encore été suivie d'effet. Quant aux modèles Heris, ils ne furent plus disponibles jusqu'au moment où son nouvel importateur pour la Belgique (Train Technology) prit l'affaire à bras le corps. Les 'anciens' moules Heris furent adaptés et toute la gamme des voitures I10 a été relancée.



La voiture 'Bistro' spécialement conçue pour le train 'Memling'.

La première chose qui frappe concernant cette nouvelle production est l'empattement de ces voitures. Sur les 'anciens' modèles de LS Models, les bogies étaient disposés trop près des extrémités de la caisse: ce problème est désormais résolu et l'on peut parler cette fois de véritables modèles reproduits à l'échelle.

Lors de la sortie des I10 chez LS Models, des critiques justifiées avaient été émises concernant les feux de fin de convoi, simplement imprimés sur les faces d'about. Ce problème a également été solutionné sur les modèles Heris: ces feux de fin de convoi sont désormais intégrés dans les faces d'about, sous la forme d'une petite lentille rouge.

Pour le reste, peu de modifications ont été apportées à la caisse de la voiture. Sa gravure est à nouveau plus qu'acceptable et le détaillage correct. Tant le châssis que la caisse sont réalisés en plastique. La caisse se clique sur le châssis; la dépose de la caisse se réalise très facilement en écartant quelque peu les bords de la caisse au moyen d'un jeu de cure-dents.

Le toit est cliqué sur la caisse. L'aménagement intérieur relativement sommaire a été fixé par collage sur le châssis: le placement d'un éclairage intérieur ou de figurines est donc facilement réalisable. Rien n'a par ailleurs été prévu pour le raccordement de cet éclairage intérieur. Lors du remontage de l'ensemble, il faudra toutefois agir avec précaution, les



Après la suppression du train 'Memling', le nom du train a été effacé.

dispositifs pour attelages courts ayant une fâcheuse tendance à sortir de leur logement...

Sous la caisse, l'acheteur devra encore fixer lui-même les supports des amortisseurs anti-lacets. Ces supports sont teints dans la couleur de la caisse et doivent être placés dans un logement entre le châssis et la caisse. Une minuscule goutte de colle veillera à ce qu'ils restent en place. L'alternateur doit également être fixé sur le bogie.

Les vitres légèrement teintées sont fixées dans un joli châssis à encadrement métallique: c'est très bien conçu. En comparaison avec les 'anciens' modèles de LS Models/Heris, les vitres des portes ont un encadrement noir au lieu d'être argenté. Sur les voitures sans airco, les baies vitrées présentent en partie haute des petites fenêtres coulissantes horizontalement, comme sur les voitures M4. Sur les voitures de 2e classe avec airco, les fenêtres sont fixes, à l'exception de quelques impostes basculantes. Tout ceci est bien reproduit sur les modèles Heris. Sous les voitures climatisées, les équipements propres à l'air conditionné ont été reproduits.

Ces voitures I10 sont proposées dans leur livrée 'C1' d'origine et dans la livrée 'Memling'. En 2012 suivront les modèles en livrée 'new look', compatibles avec les

époques V et VI. La finition de ces voitures est bonne; les voitures orange sont teintes dans la masse, mais cela ne donne quand même pas le même effet que des modèles peints. La bande blanche, ainsi que la fine bande jaune surmontant la 1e classe, est fine comme un cheveu. Les inscriptions sont lisibles à la loupe et très complètes.

Nous avons trouvé la finition des voitures en livrée Memling un peu plus réussie, le gris métallisé de la caisse étant bien reproduit. Ici aussi, la tampographie est excellente.

La voiture transformée en 'bar-bistro' est assez particulière. Elle est tout autant disponible avec le logo 'Bistro Memling' qu'avec le simple logo 'Bistro', comme cette voiture fut utilisée après la suppression du train Memling. Ici aussi, le tamponnage et les inscriptions sont superbes.

Une seconde voiture spéciale est la voiture-restaurant transformée. Cette voiture est également disponible dans différentes variantes, à savoir la 16.006 sans inscription 'Resto' et les 16.007 et 16.008 avec la belle inscription 'Resto'.

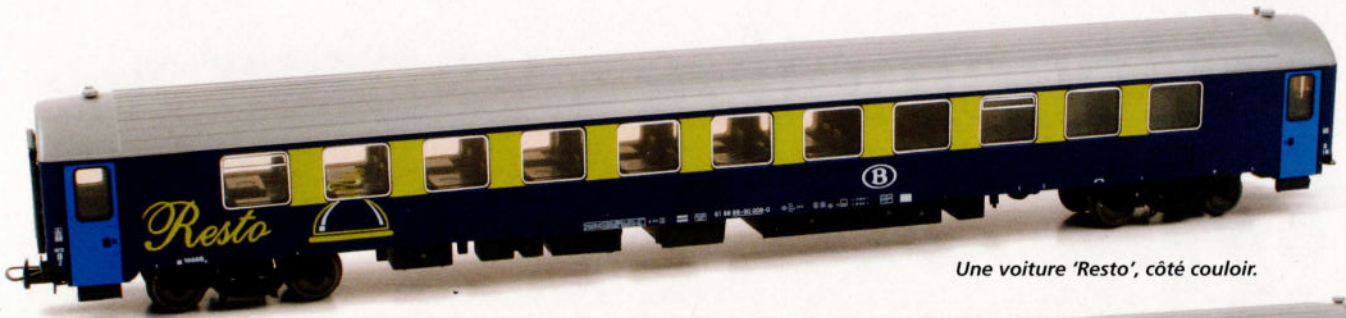
Les bogies sont bien détaillés et tournent sagement sous la caisse. Le dispositif à tampons joints (avec ressort) fonctionne correctement. Sur notre réseau d'essai en rails à code 75, ces voitures se sont remarquablement

Numérotation des I10 lors de leur livraison

I10 A11
SNCB: 11.701 à 11.715
UIC: 51 88 11 70 001 à 015

I10 B11
SNCB: 12.701 à 12.745
UIC: 51 88 21 70.001 à 045

I10 B11 à airco
SNCB: 12.746 à 12.779
UIC: 61 88 21 70 046 à 079.



Une voiture 'Resto', côté couloir.



Une voiture 'Resto', côté cuisine.



A l'origine, les voitures-restaurants ne portaient qu'un monogramme 'B'.

comportées, même lors de circulations sur des courbes en 'S'. Ces modèles sont pourvus de série d'attelages à boucles. Pour véritablement circuler à tampons joints, il vaut mieux remplacer ces attelages par des attelages courts. Nous avons essayé l'attelage 'Profi' de Fleischmann ainsi que l'attelage court de

Roco: les deux fonctionnent parfaitement, même sur des courbes serrées. Ces modèles I10 Heris sont par ailleurs parfaitement compatibles avec les modèles I6 de Roco: la livrée 'Memling' de ces deux marques est quasi identique. Pour l'une ou l'autre raison, le modèle Roco dégage une impression de meilleure

qualité. Une I6 de Roco pèse 185 grammes, tandis qu'une I10 d'Heris ne pèse que 133 gr; selon nous, la qualité des plastiques utilisés par Roco est un peu meilleure. Mais ceci se traduit également dans les prix: les voitures Heris sont nettement moins chères que celles de Roco. Et redisons-le: lorsqu'elles sont en service sur un réseau, la différence ne se voit quasi plus, les modèles des deux marques présentant des qualités de roulement quasi identiques. Suite à leur poids moindre, les voitures Heris sont peut-être un peu plus sujettes aux déraillements. Un point critiquable est l'emballage: ces voitures Heris sont coincées dans un bout de mousse au point que les essieux sont pressés hors de leur bogie. Sur un de nos modèles, un bogie était même cassé!

Aperçu des modèles disponibles

Réf. 12160	set d'une I10 A + I10 B, livrée 'C1', époque IV/V
Réf. 12161	set de 2 x I10 B, livrée 'C1', époque IV/V
Réf. 12162	set de 2 x I10 B avec airco, livrée 'C1', époque IV/V
Réf. 12166	set de 2 x I10 B 'Memling', époque IV/V
Réf. 12167	set d'une I10 B 'Memling' et de la Bistro 'Memling', époque IV/V
Réf. 12031	I10 Bistro ex- Memling, époque V/VI
Réf. 12032	I10 Resto avec logo 'B', époque V
Réf. 12033	I10 Resto avec logo 'Resto', époque V
Réf. 12034	I10 Resto avec logo 'Resto', autre matricule, époque V
Réf. 12035	I10 Bistro avec logo 'Memling', époque IV.

En conclusion

Après une pause de dix ans, le temps était devenu mûr pour un nouveau modèle de la voiture I10. Ce modèle Heris est bien de son temps, les erreurs d'antan ayant été rectifiées. Il est en outre vendu à un prix intéressant: 70 euro environ pour un set de deux voitures, de 35 à 40 euro pour une seule voiture. Un argument suffisant pour étendre votre parc de voitures internationales grâce à ces indispensables modèles...

Texte & photos (sauf mention contraire): GVM

Remerciements à Bert Ossevoort



Les livrées 'Memling' de la nouvelle voiture I10 Heris et de la I6 de Roco se marient parfaitement.

La locomotive à vapeur du type 53 SNCB chez Olaerts

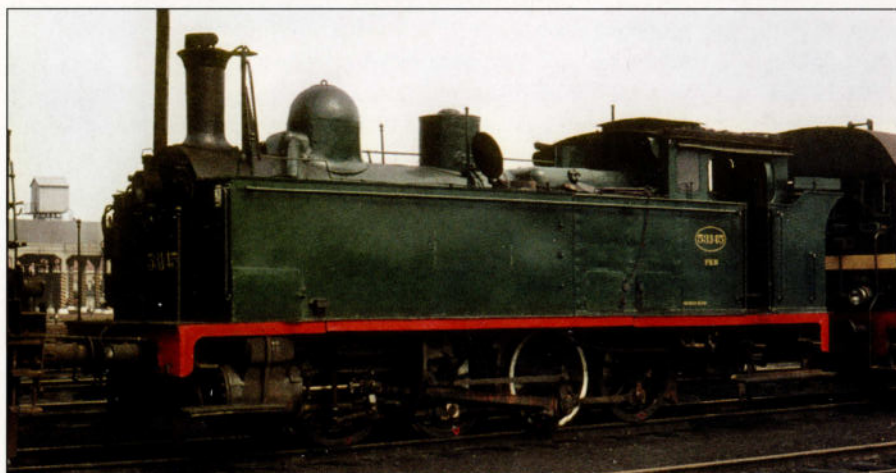
A PRÈS QUELQUES SUPERBES REPRODUCTIONS DE LOCOMOTIVES À VAPEUR DE LIGNE, TREINSHOP OLAERTS A ENTREPRIS CETTE FOIS UN AUTRE CHALLENGE EN SORTANT LA REPRODUCTION D'UNE PREMIÈRE LOCOMOTIVE À VAPEUR POUR MANŒUVRES. ET QUELLE LOCOMOTIVE: RIEN DE MOINS QUE LA CÉLÈBRE TYPE 53 DE LA SNCB!



Un peu d'histoire

La type 53 peut sans conteste être considérée comme étant 'la' locomotive de manœuvres belge par excellence. Les mots de Phil Dambly pour la caractériser, à savoir: 'Puissante, nerveuse, robuste et simple' étaient certainement judicieux. Ce projet a été conçu sur les tables à dessins du Service d'études du matériel de traction de l'Etat Belge et date du début du siècle dernier. Suite à l'accroissement du trafic marchandises et à l'augmentation des charges remorquées, un nouveau concept de locomotives-tender à quatre essieux accouplés était devenu plus que nécessaire pour effectuer les manœuvres. A l'instar de l'évolution enregistrée en Allemagne – où les Prussiens avaient développé la T13, à la même époque – un tout nouveau type de locomotive-tender fut conçu en Belgique, sous la direction de l'ingénieur Dassesse.

Le premier exemplaire a été présenté en 1904 et fera partie du type 23. Le reste de la série



La 53.145 de la remise de Merelbeke, photographiée par Max Delie en juin 1965. L'utilisation de ce type de loco allait en déclinant, à ce moment.

suivit rapidement, la construction étant interrompue toutefois par la Première Guerre mondiale. L'effectif total du type 23 – futur type 53 – se montera à 436 unités, construites par différents constructeurs belges et ce, de 1904 à

1927. Vous retrouverez au tableau 1 l'aperçu de la production des différents constructeurs concernés. Ce tableau en dit toutefois plus: nous avons d'abord essayé de reproduire correctement l'intitulé et la localisation de ces dif-

Tableau 1: Type 53 Etat Belge/SNCB

CONSTRUCTEUR	LOCALISATION	Dambly	Dagant	Vandenberghen
Ateliers de Construction La Biesme	Bouffioux	3	3	3
Ateliers de Construction de Boussu	Boussu	60	60	60
Ateliers Carels Frères	Gand	12	12	12
Etablissements John Cockerill	Seraing	4	4	5
Société de Couillet	Couillet	58	58	59
Ateliers Detombay	Marcinelle	9	9	9
L'Energie	Marcinelle	5	5	5
La Franco-Belge de Matériel de CF	La Croyère	22	22	23
Les Ateliers de Construction J.J. Gilain	Tirlemont	18	18	18
Forges, Usines et Fonderies de Gilly	Gilly	2	2	2
Forges, Usines et Fonderies de Haine-St-Pierre	Haine-Saint-Pierre	23	23	23
Grosses Forges et Usines de la Hestre	Haine-Saint-Pierre	2	3	2
Ateliers de Construction de la Meuse	Sclessin	71	71	70
Usines Ragheno	Malines	15	15	15
Société de Saint-Léonard	Liège	19	19	19
Ateliers du Thiriau	La Croyère	29	29	28
Ateliers Métallurgiques	Tubize	7	7	7
Ateliers Zimmerman-Hanrez	Monceau-sur-Sambre	65	65	65
Atelier Central de Luttre	Luttre	10	10	10
Evrard				1
Constructeur inconnu		2	1	0
		436	436	436



La 53.352 de la remise de Hasselt; elle a fait le plein de charbon et d'eau et est prête pour sa proche utilisation. Photo: Max Delie



La 53.055 dans une atmosphère typiquement vapeur. Photo: Max Delie

férents constructeurs. Il en ressort que la majorité d'entre eux étaient situés en Wallonie, ce qui est logique car au cours du siècle passé, le sud de la Belgique était réputé pour son industrie et son savoir-faire dans ce domaine. Ce tableau montre également que nos deux plus éminents connaisseurs des locomotives à vapeur belges, à savoir Phil Dambly (+) et André Dagant ne sont pas tout à fait d'accord dans leurs publications concernant le nombre d'engins réalisés par chaque constructeur. Et les chiffres mentionnés sont encore différents de ceux cités dans l'ouvrage de l'ir. J. Vandenberghen. Pour éviter toute polémique, nous avons donc mentionné les chiffres des trois ouvrages dont question.

Aucun type de locomotives ayant traversé les deux guerres mondiales ne s'en est sorti indemne: il n'en est pas autrement pour le type

23. Lors du déclenchement des hostilités le 4 août 1914, pas moins de 339 locomotives du type 23 étaient déjà en service. Un lot important de 60 unités supplémentaires avait été commandé, mais suite aux circonstances, la commande des 17 dernières unités de ce lot fut annulée. Un total de 59 locomotives fut perdu au cours de la Première Guerre mondiale, principalement par faits de guerre survenus en Belgique, mais aussi en France, où pas mal de matériel ferroviaire avait été évacué. En outre, un certain nombre de ces locos prit la direction (forcée) de l'Allemagne: ces dernières y furent toutefois retrouvées après la guerre et rapatriées en Belgique. En 1924, une nouvelle commande de types 23 fut encore passée, l'Etat Belge pouvant ainsi prendre dans ses effectifs 40 nouvelles locomotives en 1925/26. Un dernier lot de 10 locomotives

supplémentaires fut enfin passé en 1927: leur construction fut confiée à l'Atelier Central de Luttre. Ces dix dernières locomotives de ce type constitueront par la même occasion la première commande passée par la toute jeune SNCB.

Lors du recensement général du 1er octobre 1931 – qui alla de pair avec la renumérotation du type 23 en 53 – un total de 375 locos du type 53 était encore en service. Cette situation resta quasi inchangée jusqu'au déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Dix locos furent alors perdues par véritables faits de guerre. En outre, tout un contingent (de 68 à 72 unités, selon les sources) fut cédé à l'Allemagne. Après la guerre, la SNCB ne put rapatrier que 28 de ces locomotives en Belgique; les autres furent considérées comme étant perdues, bien qu'elles ne fussent pas

toutes hors-service pour autant. Elles se trouvaient en effet dans la zone d'occupation militaire russe (la future RDA) au nombre de 21 unités, en Pologne (15 unités) et en Tchécoslovaquie (une unité). Toutes situées derrière le tristement célèbre ' Rideau de fer ', il ne sembla pas possible de rapatrier ces engins, alors que la 'Guerre froide' était déjà en cours... Quant aux sept autres locomotives manquant à l'appel, on ne les a jamais retrouvées.

Les locomotives du type 53 furent omniprésentes sur le réseau ferré belge. C'est l'arrivée en force de la traction Diesel qui fit diminuer leur effectif, de manière progressive. En 1960, 200 types 53 étaient encore à l'effectif: ce nombre était déjà réduit à 100, en 1963. En 1966 – dernière année de la traction vapeur en Belgique – un total de 42 de ces locomotives était encore en service. Une seule d'entre elles a survécu à l'hécatombe généralisée survenue aux locomotives à vapeur belges et est actuellement préservée à l'abri-musée de Louvain, en attendant des jours meilleurs...

Au cours de leur carrière, quelques types 53 ont toutefois poursuivi leur existence hors du sein de la SNCB. La 5617 a ainsi été revendue à l'Armée belge, en juillet 1931. En 1948 toutefois, cette dernière fut échangée avec la 93.021 et réincorporée dans les écritures de la SNCB, non pas sous le matricule 53.317 – qui avait été attribué à une autre locomotive de ce type – mais sous le matricule 53.376. Une autre locomotive du type 53 – la 5494

Tableau 2: Mensurations (en mm) du type 53

	Réel	HO	Olaerts	% différence
longueur totale entre tampons	10418	119,7	121,6	1,5
hauteur totale	4230	48,6	51,6	5,8
hauteur axe de chaudière	2357	27,1	28,0	3,3
diamètre roues motrices	1262	14,5	14,9	2,8
empattement total	4300	49,4	53,31	7,3
hauteur d'axe des tampons	1030	11,8	13,1	9,6
empattement essieux 1/2	1400	16,1	17,23	6,6
empattement essieux 2/3	1500	17,2	18,46	6,6
empattement essieux 3/4	1400	16,1	17,05	5,6
empattement essieu 4/ tampon arrière	2915	33,5	33,28	-0,7
empattement essieu 1/ tampon avant	2125	24,4	24,94	2,1

– fut revendue en septembre 1937 au charbonnage de Zwartberg, suivie de la 5578 en février 1940. Vers la même période, les 5392 et 5473 furent revendus au charbonnage de Genk.

La 5310 constituait une bizarrerie de la série. Affectée à la remise de Jemelle, cette loco fut chargée en 1942 d'effectuer les manœuvres en gare de Marloie. Suite toutefois à l'absence de possibilité de se ravitailler en eau à Marloie, la 5310 devait régulièrement revenir à Jemelle, pour y prendre de l'eau. Afin d'éviter ces navettes inutiles et coûteuses en temps, la 5310 fut alors accouplée... à un tender. Au début, il s'agira d'un tender de 31 m³, qui sera remplacé en février 1948 par un tender de 24 m³. En décembre de la même année, ce dernier fut remplacé à son tour par un tender de 31 m³, remplacé en août 1949 par un tender de... 24

m³. La situation se stabilisera jusqu'en 1959, moment où ce tender fut à nouveau remplacé par autre de 24 m³. Ce dernier avait toutefois déjà été accouplé à une autre type 53, à savoir de juin 1945 à mars 1957 à la 5629 (devenue entre-temps la 53.329) et d'avril 1957 à décembre 1959 à la 53.323...!

La type 53 de Treinshop Olaerts

Il aura fallu la patience d'attendre, mais cela en a valu la peine. A l'occasion de son 25e anniversaire, le détaillant Treinshop Olaerts nous propose dans un emballage doré une magnifique locomotive à vapeur belge. La rédaction a reçu la 53.085, une des 60 locomotives construites par 'Les Ateliers de Construction de Boussu' et livrées à l'Etat Belge. Ce modèle est parfaitement bien emballé dans une solide boîte, bien entouré d'une couche de protection faite d'un mousse s'ajustant parfaitement au modèle. On trouve en outre dans la boîte une paire d'attelages à boucles et une paire d'imitations d'attelages à vis. Malheureusement, un mode d'emploi et une liste des pièces manquent. Pour le démontage, il faudra donc tâtonner, bien que trois vis à croisillons soient bien apparentes sous le modèle: cela devrait donc bien se dérouler. Après examen, il s'est avéré que la 1ère et la 3e vis seulement devaient être dévissées pour démonter le modèle: la vis du milieu sert à fixer le moteur.

La gravure, les formes et les mensurations

La gravure de ce modèle est quasi parfaite. Toute la caisse a été réalisée en métal. Les nombreux rivets présents raviront les compteurs du même nom... Sur les flancs de la soute à eau, on remarque en outre les trois niveaux d'eau alignés verticalement. Toutes les mains courantes ont été posées séparément, soit sur des supports, soit fixées dans des trous forés dans la caisse. Les mains courantes présentes dans l'ouverture des portes d'accès à l'abri du machiniste sont particulièrement fi-



La 53.058 de Treinshop Guido Olaerts: une superbe réalisation!



La version brune 'Etat Belge' avec filets: une telle loco est visible en réalité à l'abri-musée de Louvain.



La 53.122, en version d'exploitation entre le 1er janvier 1946 et 1955: à fins filets, mais sans étouffoir de cheminée.

ligranes. La type 53 est pourvue de véritables portes donnant accès à l'abri du machiniste, ce dernier étant par ailleurs totalement ouvert, ce qui permet d'y disposer facilement une figurine de machiniste et de chauffeur, sans devoir les amputer pour autant... Ce fait est réellement exceptionnel pour un si petit modèle. Avec un tel rendu des détails, il ne vous étonnera donc pas d'apprendre que l'appareillage destiné à la chauffe et à la conduite est intégralement reproduit. Dans l'abri, nous avons déjà repéré quelques conduites en laiton, des niveaux d'eau et le régulateur de vapeur. Pour réaliser ce modèle, Treinshop Olaerts a en effet pu réaliser d'excellentes photos de la type 53 préservée à l'abri-musée de Louvain. C'est sans doute aussi la raison pour laquelle les soupapes de sécurité disposées au-dessus de la boîte à feu sont reproduites comme celles qui équipent la locomotive préservée à Louvain. Sur de nombreuses photos de types 53, un logement de protection est toutefois disposé autour de ces soupapes. Un autre attribut est constitué par l'étouffoir de cheminée: sur le modèle qui nous a été livré, il était bien présent, mais il ne l'est pas sur la version brune: ceci provient du fait que cet étouffoir

n'a été placé sur ces machines qu'à partir de 1954. Sur toutes les vues de ce type de loco prises avant cette année, aucun étouffoir n'est visible. Mais comme ces trous sont intégrés dans un moule unique, ils apparaissent aussi sur tous les modèles, quelque soit leur variante d'époque...

Ce modèle dispose en outre de tampons à ressorts. Nous devons toutefois dire que ces tampons étaient défaits sur notre modèle... Une goutte de colle sera nécessaire. En ce qui concerne les mensurations, nous vous renvoyons au tableau 2: vous y remarquerez que ce modèle remporte un très beau score. Seule la marge de tolérance concernant la hauteur des tampons aurait pu être un peu plus réduite: lorsqu'un wagon est accouplé à la loco, les tampons de cette dernière sont alors nettement trop hauts.

La mise en peinture et le marquage

A la rédaction, nous disposons d'un modèle datant de la fin des années '50. Il s'agit donc d'une loco à livrée verte, dont la boîte à fumée, le toit, la cheminée et la partie supérieure des soutes à eau sont peints en noir. Les deux



Détail de l'abri du machiniste: il est entièrement ouvert et on peut donc y placer sans problème les figurines d'un machiniste et d'un chauffeur. Remarquez également la plaque du constructeur 'Boussu'. Il manque toutefois la date de révision sous l'abréviation de la remise propriétaire.

traverses de tête sont peintes en rouge, ainsi qu'un fin filet rouge en partie basse. Le châssis de la loco est évidemment noir. Les roues ont été noircies chimiquement: du point de vue teinte, l'aspect diffère de celui de roues peintes en noir. Sur la chaudière, on remarque encore quelques cercles de chaudière en laiton. Leur teinte nous semble conforme à la réalité pour une type 53 utilisée pendant sa dernière décennie d'existence à la SNCB. Mais la livrée verte n'est pas la seule à avoir été reproduite par Treinshop Olaerts: la version 'Etat Belge' en livrée brune, telle que portée par la locomotive préservée à Louvain, est également reproduite. On pourra également acquérir une version correspondant à la période s'étendant du milieu des années '40 à 1955, sur laquelle les flancs des soutes à eau et de l'abri du machiniste étaient décorés de fins filets de teinte noire et de beige chamois.



Une vue frontale du nouveau modèle de Olaerts. Les mains courantes pour manœuvres et le dispositif de l'étouffoir de cheminée sont nettement visibles.



A l'arrière de la loco, on remarque que les grilles des fenêtres ne sont pas suffisamment filigranes.



Même chose pour la version brune.

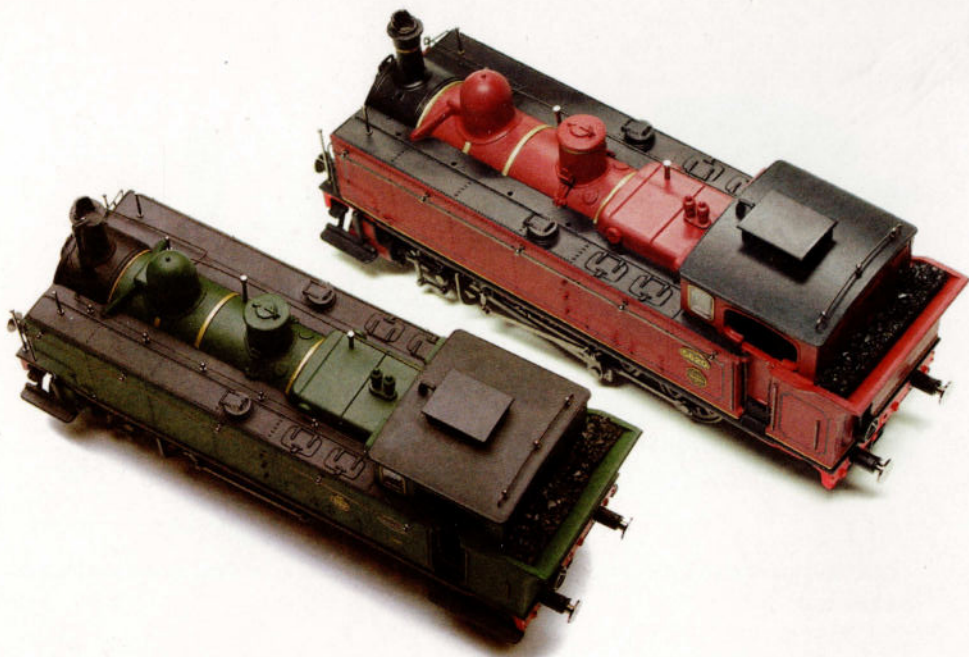
La 53 vue de haut. Remarquez la finition et comparez avec la photo suivante.

La 53 en livrée brune, vue de haut. Comme un seul et même moule a été utilisé pour la caisse de la loco, les trous pour la pose de l'étouffoir – qui n'existe pas sur cette version – sont néanmoins présents.

Conformément aux véritables locomotives, peu d'inscriptions sont visibles sur ce modèle. On trouve sur l'abri du machiniste l'ovale de teinte noire reprenant le matricule de l'engin. Sous cet ovale, on peut lire l'abréviation télégraphique de la remise propriétaire. Sur notre modèle – la 53.085 – il s'agit de FSR (pour Schaerbeek). Par contre, l'indication de la date de révision manque, en bas de l'abri. On retrouve par contre sur le flanc une magnifique reproduction de la plaque du constructeur: 'Les Ateliers de Construction de Bousu'. Treinshop Olaerts propose par ailleurs un vaste choix de matricules d'engins, avec chaque fois la plaque du constructeur correspondante! Vous retrouverez par ailleurs la liste de tous les constructeurs concernés dans le tableau 1. La reproduction de ces plaques de constructeur est une belle plus-value pour ces modèles, même si en réalité, peu de locomotives les portaient encore après la Seconde Guerre mondiale: l'armée occupante les avait souvent fait démonter, pour récupérer leur cuivre... A l'avant et à l'arrière de la loco, on trouve également la mention du matricule de l'engin. Il s'agit d'un superbe travail de tampographie appliqué à l'endroit correct, même si les chiffres auraient pu être un peu plus grands. Une belle photo de la 53.085 a été reproduite dans le tome 1 de 'Vapeur en Belgique', en page 203: sur cette photo prise par Phil Dambly, les chiffres constituant le matricule semblent effectivement un peu plus grands que ceux reproduits sur le modèle réduit. Sur cette même photo, on remarquera aussi que la lanterne placée à l'arrière de la loco est à droite, alors que sur le modèle, elle est à gauche. A l'avant de la soute à eau de droite, on remarque également le petit pictogramme de teinte blanche prévenant du danger présenté par les caténaires.

La prise de courant et la motorisation

Ce modèle du type 53 de Treinshop Guido Olaerts est équipé d'un petit moteur Faulhaber à cinq pôles avec volant d'inertie, qui est totalement intégré dans le corps de chaudière. La prise de courant se réalise via le 1er, le 2e et le 4e essieu. Le 3e essieu, qui est moteur, est pourvu de bandages en caoutchouc, favori-



sant l'adhérence. Grâce à ceci et à sa masse de 260 gr, ce modèle dispose à la fois d'une adhérence suffisante et d'une bonne prise de courant lors du franchissement d'aiguillages. Ce modèle du type 53 est pourvu de deux lanternes: une à l'avant, qui est disposée sur le dessus de la boîte à fumée, et une autre à l'arrière gauche de la loco. En réalité, nous avons constaté que ces lanternes étaient souvent placées en d'autres endroits: certaines photos de types 53 montrent une lanterne centrale posée sur la traverse de tête. A l'arrière aussi, la variété est possible: en bas au centre, plus haut au centre, à gauche, à droite... tout était possible! L'allumage de ces lanternes se réalise en fonction du sens de marche. Lorsqu'elles ne sont pas allumées, elles semblent par contre être de teinte rouge. Lorsqu'elles sont allumées, elles émettent une lumière blanche à ton chaud, même lors d'une alimentation électrique minimale. Lorsqu'elles sont allumées, on voit bien apparaître le triangle typique SNCB dont ces lanternes étaient pourvues.

Les qualités de roulement et la force de traction

Ce moteur assure une force de traction suffisante au modèle. Nous l'avons testé sur le réseau du MSC Het Spoor vzw. Nous disposons pour ce faire d'un modèle de base pour courant continu. Cette locomotive de manœuvres présente un roulement souple et franchit parfaitement les aiguillages standards de la marque Peco. Les aiguillages courts pour voies accessoires de marque Tillig sont également très bien négociés, ce qui est indispensable pour un modèle de locomotive de manœuvres, censé être utilisable partout sur un réseau. En tête d'une longue rame de wagons, la 53 réalise posément ses petits tours de réseau: le modèle s'ébranle dès une mise sous tension minimale, sa marche pouvant parfaitement être réglée au moyen du régulateur du transformateur. Si vous cir-

culez en mode digital, vous pourrez en outre régler parfaitement la loco: une locomotive de manœuvres n'a pas à reproduire les prestations d'une locomotive de vitesse...

Le modèle du type 53 d'Olaerts est pourvu à l'avant comme à l'arrière d'un boîtier normalisé pour l'installation d'un coupleur d'attelage, au choix: vous pouvez en effet y enficher vos propres attelages. Deux attelages à boucles sont fournis dans l'emballage. Lors de leur placement, vous remarquerez alors que le dispositif pour circuler à tampons joints est assez revêche...

Les modèles et les prix

Treinshop Guido Olaerts propose une quantité de variantes de matricules et de livrées de ce remarquable modèle de loco belge. D'après le catalogue, huit matricules différents en numérotation à cinq chiffres sont disponibles, répartis dans huit remises différentes. En outre, la version brune en numérotation à quatre chiffres – à savoir la locomotive-musée – est également disponible. Un choix amplement suffisant, donc! En outre, Treinshop Guido Olaerts vous donnait l'occasion de personnaliser votre modèle: lors de votre souscription, vous pouviez ainsi choisir votre matricule et votre remise, ce qui était réalisé pour un supplément minimal de prix. Ces données devaient toutefois être rentrées chez Olaerts pour le 20 octobre 2010 au plus tard; en principe, tous les 436 exemplaires existants étaient ainsi disponibles...

La version standard du modèle de la type 53 chez Olaerts était proposée en souscription au prix de 279 euro, ce qui est selon nous un prix acceptable pour un modèle authentiquement belge. Pour ce prix, vous disposiez d'un modèle de base en version analogique. Mais l'évolution était possible: version digitale, digitale sonorisée, patinée. Par manque de place, l'option 'générateur à fumée' n'est pas disponible, pas plus d'ailleurs qu'une télé-



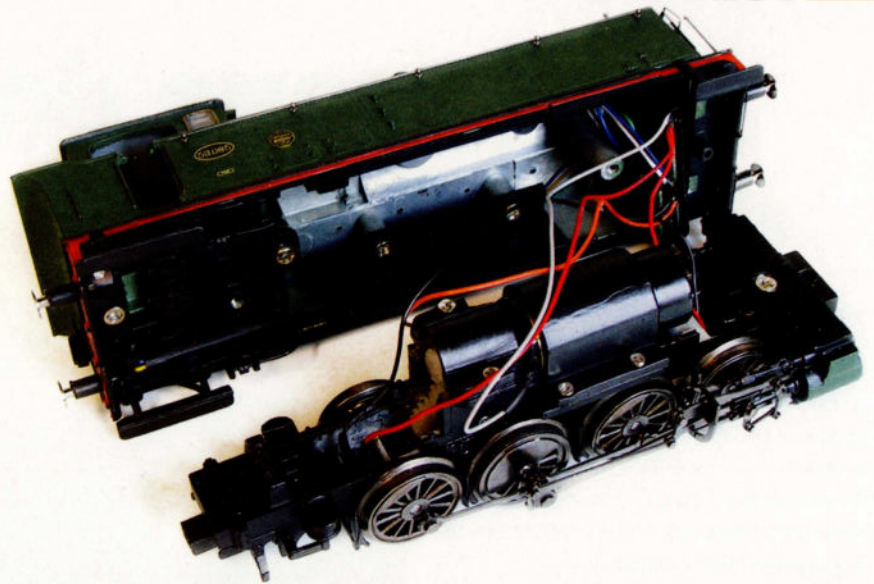
- Un modèle typiquement belge
- Une finition parfaite
- Un abri de machiniste ouvert et visible

et visible

- D'excellentes qualités de roulement
- Un vaste choix de matricules et possibilité de personnalisation de la loco
- La possibilité d'un paiement étalé



- Des trous préforés pour l'étouffoir de cheminée dans la variante brune avec filets
- L'absence d'un mode d'emploi pour le démontage et l'entretien courant.



En dévissant deux vis, vous séparez facilement la superstructure de son châssis. Le moteur Faulhaber à volant d'inertie est nettement visible. L'électronique éventuelle peut être installée dans la boîte à fumée. Il n'y a toutefois pas de place pour un générateur à vapeur, ni pour un attelage Telex: ces options n'existent donc pas.

commande d'un coupleur d'attelage 'Telex'. Bien entendu, les adeptes du courant alternatif n'ont pas été oubliés. La version de base en AC coûtait 299 euro en souscription. Comme suppléments, on pouvait commander une version digitale sonorisée, ainsi qu'une version avec décodeur mfx. Si vous n'avez pas commandé en souscription, il vous est toutefois encore possible de commander ce modèle, mais moyennant un supplément de prix: pour une version de base en courant continu, il faudra compter 329 euro, et 349 euro pour une version de base pour trois rails en courant alternatif.

Un petit mot quand même sur ce système de souscription, pour de tels modèles. On entend souvent des critiques sur des modèles dont la souscription est possible, voire nécessaire. Et souvent, ces critiques sont fondées. Pour des projets qui ne sont disponibles que via une souscription, nous admettons bien entendu ce type de critiques. Treinshop Guido Olaerts utilise toutefois son propre système de souscription: vous payez une petite avance et avez ensuite la possibilité de soit payer par mensualités, soit de payer le solde à la livraison du modèle. Pour des modèles coûteux, ceci nous semble être un excellent

système, car de cette façon, même les modélistes qui disposent de moins de moyens financiers peuvent concrétiser leur achat. Il faut alors toutefois attendre la livraison effective du modèle avant de pouvoir en disposer. Treinshop Guido Olaerts propose toutefois également ces modèles sans souscription préalable: vous payerez alors un léger surcoût si vous désirez acquérir le modèle en cause. Les modélistes qui font usage de la procédure de la souscription ont donc avantage à le faire. En outre, ils rendent le financement de leur achat possible, ce qui n'est pas sans intérêt pour le constructeur des modèles. Un nombre précis de modèles – à savoir celui qui a été souscrit – est assuré d'être vendu, ce qui devrait en principe éviter toute mévente. Personnellement, nous avons utilisé – à titre d'essai – cette possibilité de souscrire l'achat avec paiements étalés, tant pour ce modèle que pour le précédent. Connaissant de réputation la qualité des modèles de Treinshop Guido Olaerts, nous n'avions pas de raisons

de nous faire du souci quant au résultat final...

En conclusion

Ce modèle de la type 53 réalisé par Treinshop Guido Olaerts est le premier véritable modèle prêt à l'emploi d'une locomotive à vapeur de manœuvres belge. Avec cette réalisation, Olaerts offre enfin au modéliste d'inspiration belge une belle occasion de détrôner de sa vitrine les innombrables locomotives de manœuvres à vapeur 'Armistice' d'origine allemande, voire de les remettre dans leur emballage d'origine... En proposant une telle variété de matricules différents, il est possible de reconstituer une véritable formation à l'époque III. Nous attendons déjà avec beaucoup de curiosité les réalisations de Treinshop Guido Olaerts dans le domaine des locomotives à vapeur de l'époque III, car d'autres projets intéressants sont prévus au programme de ce détaillant, dans un proche avenir...

Texte & photos: Guy Holbrecht



Sources:

- *Vapeur en Belgique*, Phil Dambly, Editions Blanchart
- *125 ans de Construction de locomotives à vapeur en Belgique*, André Dagant, Vaillant-Carmanne S.A.
- *XVII register van de locomotieven van de Belgische Staatsspoorwegen 1835-1926*, J. Vandenberghe, NMBS Departement Materieel.
- *De locomotieven van de Belgische Staat en de NMBS*, Fernand Maes & Hugo De Bot, Historail.
- *Les Locomotives à vapeur de l'Etat Belge à la SNCB*, André Dagant, éditions Veys.



Les wagons de charbon GTM-GTU des NS chez Artitec

CES DERNIERS TEMPS, ARTITEC SE PROFILE DE PLUS EN PLUS COMME ÉTANT 'LE' CONSTRUCTEUR DE MODÈLES NÉERLANDAIS TYPIQUES, REPRODUITS À L'ÉCHELLE 1/87E. LA PLUS RÉCENTE NOUVEAUTÉ EN DATE EST LE WAGON POUR TRANSPORT DE CHARBON DU TYPE GTM-GTU DE 20 TONNES. UN SEUL MODÈLE ? OUI, MAIS AVEC 24 VARIANTES DIFFÉRENTES, COMME NOUS EN SOMMES DÉSORMAIS HABITUÉS DE LA PART D'ARTITEC...

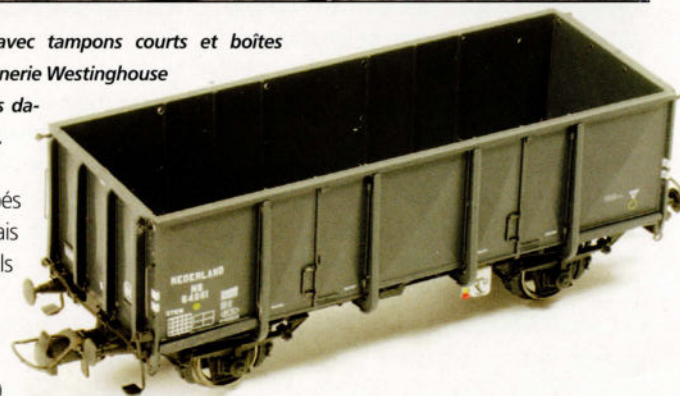
Les wagons de charbon des NS

Les wagons de charbon de 20 tonnes résultaient d'un concept propre aux NS. Ils avaient une longueur entre tampons de 9.020 mm et un empattement de 5.000 mm. Leurs parois étaient en acier et soudées électriquement. Le plancher était en bois. A la demande des négociants en charbon, ces wagons furent équipés de deux jeux de portes sur chaque flanc. Pour que les parois soient suffisamment solides, elles étaient pourvues en partie haute d'une traverse qui passait au-dessus de l'ouverture de ces portes. Grâce à un rehaussement de ces parois – par rapport à celles des wagons à charbon à caisse en bois – l'ouverture de la porte était de 1,8 m, la traverse ne gênant pas les opérations de déchargement, qui à l'époque, se déroulaient encore essentiellement manuellement, à la pelle. La première livraison de ce type de wagons eut lieu en 1938 et fut constituée de 265 wagons non freinés



Cette photo de Werkspoor provenant des archives de Diederik Tomesen illustre une série de wagons à charbon de la série GTM prête à être livrée aux NS.

Le wagon GTMW 64561 avec tampons courts et boîtes d'essieux à rouleaux. La timonerie Westinghouse et les inscriptions simplifiées datent de la période 1940-1950.



et de 135 wagons équipés d'un frein Kunze Knorr. Mais ce ne furent pas les seuls réalisés par Werkspoor: de concert avec Allan, cette firme construisit en 1953 pas moins de 5.190 wagons de ce type. Pour le freinage, outre le système Knorr, on trouvait également des Hildebrand et des Westinghouse. Les 2.000 premiers wagons furent pourvus de boîtes d'essieux à paliers et de tampons courts. Les autres seront équipés de boîtes d'essieux à rouleaux

et de tampons allongés.

Une livraison gris/bleu

Lors de leur livraison, ces wagons étaient peints en gris/bleu, la teinte standard du matériel des NS jusqu'au milieu du siècle dernier. Bien que cette teinte ressemble plus à du noir anthracite, le cheminot parle de 'bleu'. Dans ce domaine, Artitec a également fait de son mieux. Le bleu s'éclaircissait rapidement et conjugué à une couche de crasse, ces wagons avaient rapidement l'air gris clair ou anthracite : un petit travail de patine nous attend donc. Les bogies étaient noirs. Entre 1952 et 1960, les NS repeignirent graduellement leur parc de wagons de marchandises commerciaux en brun/rouge, une teinte sur laquelle la saleté et la rouille se remarquent moins. Ici aussi, cette teinte a bien été reproduite par Artitec.

Les inscriptions ont plusieurs fois été modifiées au cours de l'existence de ces wagons. Les wagons non freinés ont été mis en service sous la dénomination télégraphique 'GTM', tandis que les wagons freinés l'étaient sous l'appellation 'GTMK' (Kunze-Knorr) ou 'GTMW' (Westinghouse). Vers 1954, la dénomination devint 'GTU'. 'GT' vient de l'abréviation 'Grand Tombeureau' (NDLR: en français dans le texte!)...



Le wagon GTMK 62085 des NS avec tampons courts, boîtes d'essieux à paliers lisses et frein Kunze-Knorr, recouvert d'inscriptions traditionnelles pour la période 1938-1945.



Le wagon GTU 62672, non freiné avec boîtes d'essieux à rouleaux et tampons allongés.

Ces wagons ont été utilisés jusqu'à la fin des années '70 par les NS, souvent en compositions homogènes, mais aussi au sein de trains de dessertes locales de marchandises, pour desservir les marchands de charbon locaux. Ils ne se limitèrent toutefois pas en service intérieur : lors du lancement du groupement 'Europ' en 1953, un grand nombre de ces wagons GTU fut repris dans le pool et circulèrent alors dans toute l'Europe. On les verra aussi au départ d'Anvers, de Gand et de Zeebrugge, ou relier le port de Terneuzen à Malines. Artitec a également reproduit cette version 'Europ'.

Le modèle réduit

Finalement, nous serons brefs dans notre appréciation : il s'agit d'un véritable bijou sur rail. Mais vous voulez sans doute en savoir plus, n'est-ce pas ? Ce wagon est un choix très malin : avec plus de 5.000 exemplaires réalisés et leur utilisation dans le pool 'Europ', ces wagons à charbon ne pourraient manquer sur aucun réseau datant de l'époque III (1947-1968) ni de l'époque IVa (1968-1978). En outre, il s'agit d'un concept néerlandais unique, qui ne fut suivi par aucun autre exploitant ferroviaire. Comme déjà dit, Artitec en a réalisé pas moins de 24 variantes : vous pourrez choisir entre un wagon freiné ou non, entre différents types de wagons freinés, à boîtes à rouleaux ou à paliers, à tampons courts ou longs et pourvus ou non de traverses de renfort. Reconnaissons que les différences sont parfois minimes et reconnaissables uniquement au matricule du wagon... Mais ce n'est pas un problème, car le marquage précisément est lisible à la loupe. Les nombreux détails sont également très finement reproduits. Les parois ont une forme typiquement pyramidale – ce qui se voit également à l'intérieur – ainsi que le plancher. Ces wagons sont décorés de nombreuses pièces séparées, très fines, car malgré un détaillage fortement poussé, les boyaux de frein, les coupleurs d'attelage, les mains courantes pour manœuvres, etc. sont livrés séparément !



A gauche, un wagon GTU avec boîtes à rouleaux, tampons allongés et profilés de renfort sous les portes dans les flancs. A droite, un wagon GTUW à boîtes à paliers et tampons courts.



Le wagon GTUW 63268 avec les pièces séparées qui accompagnent chaque modèle.



Le wagon GTUW 64154 du pool Europ, pourvu de mains courantes. Ces wagons de charbon 'Europ' circulaient surtout en Belgique, en France, aux Pays-Bas et en Suisse. Un wagon GTUW du pool Malines-Terneuzen sans logo NS, mais avec un numéro informatisé.

Ces wagons sont pourvus de jolis attelages à boucle et d'un dispositif pour circulation à tampons joints, ce qu'il ne faudrait normalement plus devoir mentionner en cette année 2012... Aucun souhait particulier, dès lors ? Oui, quand même : les roues auraient pu être un peu plus lisses et brunies. Le wagon

aurait-il pu être pourvu d'une suspension en trois points, peut-être ? Ou sommes-nous en train de pinailler ? Le prix, autre élément un peu chagrin : presque 30 euro pour un petit wagonnet, ce n'est pas rien... certainement si vous voulez composer une rame de vingt wagons. Mais si vous prenez en compte le superdétaillage de ce modèle, le prix est alors plus qu'acceptable : nous n'avons quant à nous pas été capable de laisser ce modèle en rayon... !



Ces wagons sont très bien détaillés par-dessous. Le mécanisme pour circulation à tampons joints est fixé au moyen de deux vis et est donc facile à déposer.

Texte & photos : Gerard Tombroek



Sources consultées :
 • Ir. E. Boleman Kijlstra, 'Spoor en Tramwegen' du 20.12.1938
 • Hans Nahon, 'Spoorwegmaterieel in Nederland'.

'De Kempen'

Le nouveau réseau modulaire du ModelSpoorGroep Valkenswaard

LE 'MODELSPOORGROEP VALKENSWAARD' A ÉTÉ FONDÉ EN 1990 ET À L'ÉPOQUE, SON BUT PRINCIPAL ÉTAIT DE REPRODUIRE À L'ÉCHELLE H0 LA GARE EXISTANTE DE VALKENSWAARD. CETTE GARE ÉTAIT SITUÉE SUR LA 'BELS LIJN' EINDHOVEN – NEERPELT, OÙ ELLE SE RACCORDAIT AU RÉSEAU FERRÉ BELGE. CE RÉSEAU A ÉTÉ CONSTRUIT TOUT EN LONGUEUR ET A FRÉQUEMMENT ÉTÉ TRANSFORMÉ: LE RÉSULTAT FINAL A DÉJÀ PU ÊTRE VU LORS DE NOMBREUSES EXPOS EN BELGIQUE COMME À L'ÉTRANGER ET A ÉTÉ DÉCRIT DANS PLUSIEURS REVUES DE MODÉLISME FERROVIAIRE (DONT TMM N°85, PAGE 78 ET SUIVANTES). MAIS TOUTES LES BELLES CHOSES ONT UNE FIN: C'EST VALABLE AUSSI POUR LE RÉSEAU 'VALKENSWAARD'.

En préambule

Vers 2005, il fut décidé de construire un nouveau réseau. Les membres du groupe étaient d'accord pour qu'il s'agisse à nouveau d'un réseau d'inspiration purement néerlandaise, avec toutefois une petite

touche belge. Nous nous situons en effet à la frontière et du matériel belge était également visible aux Pays-Bas, de façon sporadique. Finalement, c'est le thème de la Campine qui a été retenu, plus particuliè-

rement la région néerlandaise du Brabant du sud-est. La liberté a été prise de reproduire cette région comme elle devait l'être autour des années '50 et '60 du siècle passé: ceci donne la liberté de concevoir certains décors sans trop travestir le thème retenu.

Un peu d'histoire

La région de la Campine s'étend grossièrement depuis Anvers jusqu'à Helmond. Elle comprend les provinces d'Anvers, le Limbourg belge, le sud-est du Noord-Brabant et l'extrême nord du Vlaams-Brabant. Son

1



paysage typique s'étend même jusqu'au Limbourg néerlandais, connu sous le nom de 'Peel'. Au nord-ouest de la ville de Weert se trouve le parc national 'De Grootte Peel'. Le Limbourg hollandais est délimité par le Demer (au sud), par la vallée de la Meuse et plus ou moins par l'autoroute A2.

La caractéristique dominante de la Campine est bien entendu son sol sablonneux, raison pour laquelle en 1960, cette région était essentiellement recouverte de bruyères, de forêts de chênes, d'étangs et de marécages. De nos jours, il y subsiste encore quelques forêts, marais, pinèdes et autres pâturages, mais ces derniers forment de plus en plus un paysage fermé, suite notamment à l'agriculture intensive et à l'urbanisation le long des routes.

Les vestiges du paysage d'origine se retrouvent encore parfois à la limite entre deux communes ou au milieu de lotissements immobiliers, comme le 'Cartierheide' entre Eersel et Hapert ou le 'Leenderheide' au sud d'Eindhoven: on y trouve encore des



La laiterie à vapeur 'St Pancratius' datant de 1916, de la main de Peter Dillen.

marécages ou des zones de bruyères, qui ont parfois été remplacés par des bois de sapins.

Comme il s'agissait d'une région à sol pauvre, elle était très faiblement peuplée

avant la Première Guerre mondiale. Il y régnait une grande pauvreté, puisque la terre ne rapportait pas beaucoup et qu'elle était très peu fertilisée. On y rencontrait peu de villes et même peu de villages, la popula-



tion étant principalement concentrée dans des hameaux. La Révolution industrielle ne débuta qu'à la fin du 19^e siècle. "Nous avons aidé cette révolution industrielle en établissant un véritable ligne de chemin de fer, qui n'a jamais existée, en réalité..."

Les préliminaires

Après quelques vaines tentatives visant à étendre l'ancien réseau 'Valkenswaard', la décision fut prise de construire un tout nouveau réseau. Des discussions sans fin eurent alors lieu pour imaginer son aspect final. 'Valkenswaard' présente sur toute sa longueur une double voie disposée parallèlement à l'avant des différents modules. Une règle non écrite prescrit toutefois de préférer à cette disposition une ligne disposée diagonalement sur les modules. En outre, il devait être possible d'effectuer des manœuvres. Des soirées durant, des discussions ont eu lieu quant à savoir s'il fallait placer ou non une gare. Finalement, il a été décidé de ne pas en construire, pour la raison bien simple que dans la région concernée du Limbourg hollandais, il n'en existait aucune, à part celles d'Eindhoven et de... Valkenswaard, cette dernière ayant déjà été reproduite par les soins du club! Une autre raison de ne pas construire de gare est le fait que cela prend beaucoup



C'est le moulin Standerd de Bergeijk qui a servi de modèle pour sa reproduction par Peter Dillen.

d'espace. L'intention était de reproduire le calme typique d'un paysage de la Campine hollandaise, ce qui excluait la présence d'une gare, de l'avis des concepteurs de ce nouveau réseau. Un plan du tracé des voies a ensuite été établi en vraie grandeur: si ce plan devait être concrétisé, il en résulterait un réseau constitué d'un total de dix modules de 90 cm de longueur, soit deux modules de plus que pour le réseau 'Valkenswaard'. Hélas: l'espace disponible dans le local du club était trop petit que pour ce

faire. Quelqu'un émit alors l'idée de reproduire en plus une petite ligne à voie étroite à l'échelle H0e. La région se prêtait bien en effet à la production de bois de mine, suite à la présence de nombreuses forêts. Et ce bois de mine se devait d'être acheminé vers des lieux de transbordement grâce à des lignes à voie étroite. En première instance par contre, l'aménagement des décors n'a absolument pas été étudié: une fois les voies posées, l'aménagement des décors serait alors seulement réalisé. Une



Une brasserie ne peut manquer en Campine... C'est un bâtiment de Dommelen qui a servi d'exemple.

5



Il y a peu de place pour des arbustes d'ornement dans les jardins des petites habitations ouvrières: un potager était bien plus important, à l'époque...

conception quelque peu doctrinaire, mais qui s'est révélée efficace, par après.

En bref

Dix modules de dimensions 70 cm sur 90 ont finalement été réalisés. Les croquis sur lesquels le tracé des voies en vraie grandeur avait été réalisé ont été posés sur ces modules pour voir si le tracé en question correspondait bien avec les dimensions des modules et si aucun aiguillage ne venait malencontreusement se placer sur une tran-

sition entre deux modules... En première instance, les boucles de retournement du réseau 'Valkenswaard' allaient être réutilisées, mais vu leur construction approximative, l'idée en a été abandonnée. Raison pour laquelle la décision fut prise de construire sept modules supplémentaires de 60 cm sur 180, rien que pour ces boucles. Et tant qu'à faire, des voies supplémentaires de garage ont été prévues sur ces fameuses boucles. Quand tous les modules furent achevés, le véritable travail a alors pu commencer.

La pose des voies

Sur le réseau modulaire 'Valkenswaard', plusieurs méthodes différentes ont été suivies pour disposer les voies correctement sur les transitions entre modules. Sur ce nouveau réseau, ces différentes méthodes ont d'abord été testées. Finalement, le club a déterminé la méthode qui donne les meilleurs résultats. Les modules sont assemblés entre eux au moyen de deux boulons 'M8'. Les trous nécessaires à cet effet dans les têtes de modules sont réalisés de manière surdimensionnée. Le bois est en effet soumis à des variations provoquées par l'influence de l'humidité et de la température: si les trous sont trop petits, l'expérience apprend que les boulons ne disposeront plus du moindre jeu, ce qui est à éviter. Deux modules sont raccordés entre eux, en veillant à ce que le raccord soit parfaitement plan. Les voies sont ensuite posées et à l'endroit des raccords, une petite vis en laiton est vissée dans le bois, exactement de la hauteur d'une traverse. La tête de cette vis est alors étamée, ainsi que la partie inférieure des rails; ces deux parties sont alors soudées entre elles. En théorie, vous obtenez alors une transition parfaite, mais en pratique, les conditions climatiques font qu'une dilatation des rails a lieu au niveau des raccords. C'est alors qu'il s'avère intéressant que les trous réalisés dans les têtes de modules soient surdimensionnés: grâce à cela, les modules peuvent être ajustés l'un par rapport à l'autre. Les boulons sont alors serrés à refus et les rails parfaitement alignés, d'un module à un autre.

Un pigeonier n'est pas trop plaisant pour les voisins, mais c'est un joli tableau à reproduire...

6





Le café est d'inspiration 'maison', mais l'auvent est une copie de celui d'un café situé près des 'Quatre Bras' à Neerpelt.

Le décor

Comme déjà dit dans le préambule, le réseau a été établi selon le thème: 'à quoi une ligne ferrée du Limbourg aurait pu ressembler'. Le club 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' a mis la barre très haute dans le domaine des décors. Quasi tous les bâtiments présents sur ce réseau sont le résultat d'une fabrication 'maison'. Des dizaines de tigettes de styrène Evergreen et tout autant de plaques de styrène d'épaisseurs différentes ont été utilisées. Les artistes qui ont assemblé ces maisonnettes ont fait usage de la colle Mek, qui s'avère encore la meilleure solution pour coller du styrène. Heureusement, le club n'est pas situé très loin de la Belgique, où la colle Mek est disponible en quantité. Mais prenons place maintenant à bord d'un train parcourant le réseau 'De Kempen', de la gauche vers la droite...

Le train passe d'abord à hauteur du mou-

lin à eau 'Dommelsche Watermolen', qui se trouve sur la Dommel, à proximité du village de Dommelen. Il s'agit d'un moulin à double fonction, qui sert à la fois pour moulinier le grain et produire de l'huile. Sur ce type de moulin, l'eau coule sur la partie inférieure de la roue. On le rencontre surtout le long de rivières ou de ruisseaux un peu plus importants et dont la chute d'eau est peu importante. Ces moulins sont fréquents en Campine, comme le long de la Dommel, près d'Eindhoven. Ce type de moulin apparaît pour la 1ère fois dans les chroniques au cours de la seconde partie du 14e siècle, mais les documents antérieurs à cette époque ont sans doute tous disparus dans des incendies. Ces moulins vont produire de la farine pour les boulangeries jusqu'en 1977. L'accent sera mis ensuite sur la production et la vente de farine de consommation pour la consommation des particuliers. En 1977, le corps de bâti du

Le transbordement du bois de mine: la grue à portique est essentiellement faite de tigettes de styrène Evergreen.

Une voiture allemande déclassée constitue un abri bienvenu pour le café-bar 'De Wissel'.



moulin situé à l'ouest – le moulin à grains – sera à nouveau pourvu de planches, mais l'ossature en bois – datant vraisemblablement du 19e siècle – resta inchangée. La partie 'Est' du moulin – le moulin à huile – fut quant à elle reconstruite, cette fois comme maison d'habitation. Bien que le moulin ne soit plus utilisé à l'heure actuelle, il est toutefois encore pleinement opérationnel. D'un point de vue paysager également, le moulin à eau sur la Dommel revêt également une grande importance.

Des croquis de cette dernière restauration de ce moulin étaient disponibles: c'est sur base de ces dessins qu'Hans van den Boom a assemblé le moulin en miniature, avec l'aide de Peter Dillen, qui s'est chargé quant à lui de sa mise en peinture aux teintes correctes. A remarquer particulièrement le saule pleureur, situé du côté droit: cet arbre typique a été magnifiquement reproduit par Hans. L'assemblage de cet arbre a particulièrement été salué par de

nombreux visiteurs de l'exposition Euro-poor. Le hêtre rouge situé du côté gauche est également typique de l'environnement du moulin et ne pouvait pas manquer au tableau. Ce hêtre a été réalisé spécialement par Anita Decor. La charrette à légumes visible à l'avant-plan a été reproduite avec une précision extrême par Peter Dillen. Plus d'un visiteur de l'exposition s'est demandé quel fabricant proposait un tel modèle dans son assortiment... Il s'agit bien d'un exemplaire unique, ce qui vaut également pour les camions qui ont été réalisés par Hans van den Boom, mais nous y reviendrons...

Une petite ligne à voie étroite apparaît derrière le moulin: elle est destinée au transport du bois, principalement du bois de mine. Ce bois de mine est abattu dans les forêts qui poussent à cet effet. L'actuel Leenderbos, une superbe région naturelle située entre Valkenswaard et Leende, est une de ces forêts. De nos jours évidem-

ment, les coupes de bois ne sont plus destinées aux mines: celles des bassins miniers liégeois et campinois ont été arrêtées. Sur cette ligne à voie étroite, on trouve un truck porteur: les wagons tombereaux vides sont poussés sur ce truck; une loco à voie étroite – à l'échelle H0e – remorque alors ce truck jusqu'au lieu de coupe, en forêt. Les wagons y sont alors chargés de bois et ramenés de la même façon vers la gare de transbordement, où les wagons chargés retrouvent la voie normale. Des troncs d'arbres occasionnels sont également transportés: ils sont déchargés au moyen d'une grue à portique. Cette dernière a été assemblée d'une façon extrêmement détaillée au moyen de fines tiges de sty-rène. Pour le transport de troncs d'arbres, une 'Malle Jan' est également utilisée: elle est à traction chevaline.

Notre voyage par chemin de fer se poursuit, alors que nous passons à côté de l'atelier d'entretien des locos à voie étroite. A cet effet, une remise a été construite au





Le chauffeur du camion a un problème: comment franchir le PN sans dommage...?

moyen de tôles ondulées, il y a très longtemps. En fait, cette remise est de nos jours totalement délabrée. L'exploitant de cette ligne à voie étroite a pu acquérir pour un bon prix une remise du type Romney, une de celles qui ont été abandonnées par dizaines par les Alliés après la guerre. Cette remise Romney a été transformée en une nouvelle remise pour locomotives. Restaurer l'ancienne remise n'était pas une option intéressante pour l'exploitant; elle existe toujours, mais se trouve dans un état déplorable, ce que ses constructeurs ont su rendre avec brio. Les rails encore présents sont dissimulés dans les mauvaises herbes, ainsi que quelques wagons-bennes totalement rouillés, des pièces inutilisables et quelques rails. Cette remise Romney ne s'intégrait toutefois pas entièrement sur le réseau et une partie a dû en être découpée. Ceci a permis de la doter d'un aménagement intérieur et d'un éclairage: un détail amusant, pris avec le sourire par le public. Bien entendu, on trouve également

un parc à charbon, un réservoir à eau et une réserve de sable, ainsi qu'un petit atelier pour locomotives.

Le côté arrière des modules est décoré d'une bordure de végétation dans laquelle quelques habitations ont été intégrées, d'une façon astucieuse. Le lecteur attentif reconnaîtra immédiatement qu'une partie du célèbre diorama 'Veldhoven 1935' y a reçu une petite place. Selon nous, une telle bordure de végétation contribue à l'amélioration de la profondeur du réseau. La partie arrière des modules se confond graduellement avec l'arrière-plan.

Notre convoi poursuit sa route le long du commerce de sable et de sa remise à marchandises. Cette dernière est une combinaison entre la réalité et l'imagination. Cette remise s'intègre très bien dans le paysage et est partiellement pourvue d'un aménagement intérieur et d'un éclairage. Et voici qu'apparaît la cabine de signa-

Le pont ferroviaire au-dessus du Zuid-Willemsvaart près de Veghel a servi d'exemple, bien qu'il fût à simple voie, à l'origine.

lisation. Elle a été construite sur base d'exemples qui existaient en grand nombre à cette époque, le long des lignes ferrées. Cette cabine a entièrement été aménagée à l'intérieur. Derrière cette cabine, une famille de tziganes – avec leurs authentiques roulottes – a fait escale: ces charrettes sont également l'œuvre de Peter. Le repas du soir est préparé sur un poêle au charbon.

La ligne ferrée passe à l'arrière d'une série de maisons ouvrières, dont certaines sont encore visibles dans plusieurs villages de Campine. Jusqu'au milieu du siècle dernier, la Campine était encore une des régions les plus pauvres du pays, mais ses habitants étaient contents du peu qu'ils avaient... La vie quotidienne de ces habitants est reproduite d'une façon remarquable à l'arrière de ces habitations, comme par exemple le séchage du linge sur les fils, les potagers qui procuraient les légumes et les indispensables vitamines, les clapiers à lapins et la petite porcherie procurant la viande de tous les jours, ainsi que quantité d'autres détails qui ne seront pas étrangers aux plus anciens d'entre nous. Hélas: un incendie a totalement détruit une de ces habitations; son propriétaire n'était pas assuré et il ne dispose pas des ressources suffisantes pour la reconstruire...

A cette époque, le catholicisme était fortement présent en Campine, comme en témoigne la présence de nombreuses chapelles disséminées dans le paysage. Les petites chapelles de prière ne pouvaient certainement pas manquer. Le vicaire est sur

le pas de la porte et attend les fidèles sous le soleil. Quant à la teneur de leurs propos, nous n'en saurons rien...

Et le train poursuit sa route, alors que le bâti se densifie. Le négociant en charbon et en produits pétroliers P. Koolen & Zn. est une affaire qui marche. Les tombereaux de charbon tractés par des chevaux ont entre-temps été remplacés par un énorme camion automobile. L'habitation du marchand de charbon témoigne – certainement pour l'époque – d'une certaine prospérité. Ce camion et les nombreux autres présents sur ce réseau sont des modèles d'usine qui ont tous été transformés ou modifiés. Les camions DAF, dont quelques exemplaires sont également présents, sont

tous le résultat d'une fabrication 'maison', à l'exception de leur cabine, qui est en vente dans le commerce sous la forme d'un moulage en résine. Ici aussi, de nombreux visiteurs ont demandé qui était le fabricant de ces camions... Hans van den Boom – leur véritable constructeur – ne peut pas réprimer un petit sourire lorsqu'on lui pose cette question et répond qu'il s'agit d'un van den Boom, réalisé en un unique exemplaire...!

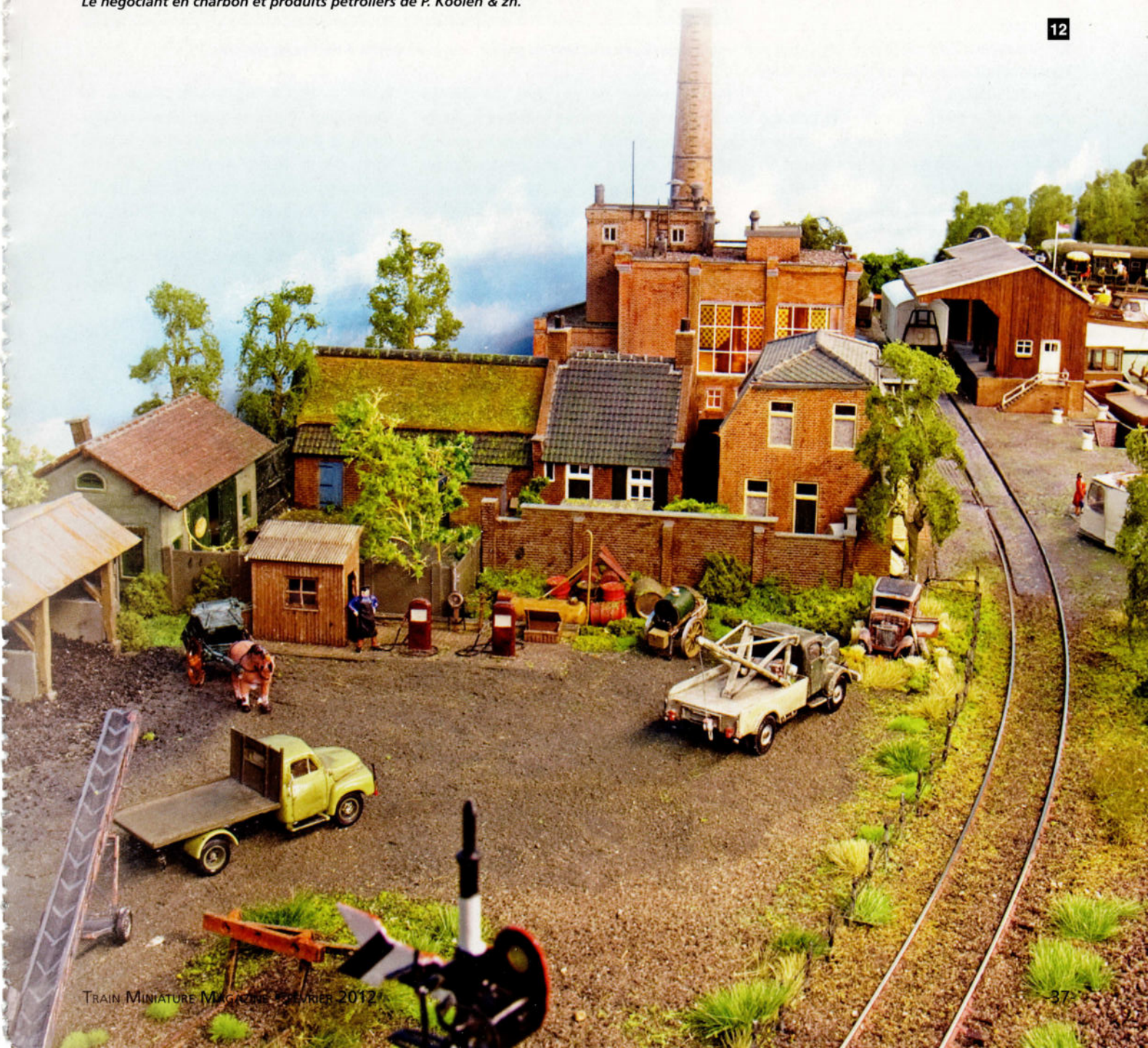
A côté du marchand de charbon se trouve une habitation: dans le passé, il s'agissait du bureau de la brasserie voisine. Ce bâtiment ressemble furieusement à celui de l'ancien bureau de la Dommelsch Brouwe-

rij (la brasserie de Dommel), qui se trouve encore et toujours à côté de cette brasserie. En toute honnêteté, il faut dire que c'est ce bâtiment qui a servi d'exemple pour notre modèle, ce qui nous amène logiquement à la brasserie proprement dite.

Au cours de la première moitié du siècle dernier, quasi chaque village avait sa propre brasserie, qui adaptait le goût de sa bière à celui de la population locale. C'était également le cas pour cette brasserie: le goût de sa bière était toutefois d'une telle qualité que sa bière était exportée vers d'autres contrées du pays, où la demande était importante. La brasserie étant florissante, son propriétaire désirait également

Le négociant en charbon et produits pétroliers de P. Koolen & zn.

12



le montrer à tous: il fit construire un bâtiment monumental où les cuves de cuivre étaient bien visibles de l'extérieur. Lors de chaque carnaval ou de la fête de Noël, il invitait la population locale à visiter la brasserie, en offrant force tournées de son excellente cervoise brassée sur place.... C'est la 'Dommelsch Brouwerij' qui a servi d'exemple pour le modèle qui figure sur le réseau. Les cuves en cuivre sont éminemment visibles, tout comme en réalité!

Et le train poursuit sa marche... Il n'arrête que si un signal mécanique le lui ordonne. La plupart de ces signaux à palettes sont de fabrication 'maison'. Frank Kuiper s'y est investi corps et âme lors de la construction de son réseau. Parfois, certains ont froncé les sourcils en le voyant faire, se demandant s'il allait réussir. Mais le résultat fut finalement époustouflant. Les signaux fonctionnent et les trains s'y arrêtent, si les signaux l'exigent...

Après que le train ait franchi le passage à niveau – équipé de véritables barrières à ridelles qui s'abaissent et se relèvent en fonction de la présence du convoi – nous arrivons à proximité du port, présent sur ce réseau. Autour de ce port, de nombreuses activités ont lieu. Un wagon de marchandises a même été transformé en local pour l'Horeca. Mais le point d'orgue est constitué par le petit bateau qui navigue dans le port. Après que les passagers en soient sortis via l'embarcadère, le bateau traverse le port en direction du canal. Il s'arrête devant un pont levant; les barrières s'abaissent, le pont se lève et le bateau peut alors poursuivre sa route à travers le canal. Après

Le raccordement vers le lieu de transbordement du bois de mine et celui menant au réseau à voie étroite.



A la brasserie, on voit bien les grandes cuves en cuivre, à travers les fenêtres.

franchissement de ce pont, ce dernier s'abaisse et les barrières se relèvent. Après un certain temps, le petit bateau revient et arrête devant le pont. Le pontonnier recommence l'opération, après quoi l'embarcation peut à nouveau poursuivre sa route. Les barrières jouent également leur rôle: elles veillent à ce que le trafic routier – qui n'était pas nombreux, toutefois – ne termine pas sa course dans l'eau...

Le train poursuit sa route en empruntant un pont: c'est le pont ferroviaire existant du Zuid-Willemsvaart à Veghel qui a servi d'exemple pour le modèle réduit. Mais – allez-vous nous demander – des trains ont-ils circulé à Veghel? La ligne ferroviaire

Boxtel – Wesel, également appelée la 'Duits lijntje' ('la ligne allemande', en allemand: la Boxteler Bahn), est une ancienne ligne de la Noord Brabantse Duitse Spoorweg Maatschappij (NBDS). Le 15 juillet 1873, la section allant de Boxtel à Wesel était ouverte à la circulation. Cette ligne reliait la ville allemande de Wesel au village néerlandais de Boxtel, via Gennep, Uden, Veghel et Schijndel.

Le pont ferroviaire sur le Zuid-Willemsvaart était à l'origine à voie unique, mais dans le cas présent, une section à double voie a été prévue. Les membres du club ont en effet la liberté d'interpréter la réalité selon leurs propres desideratas, sans pour autant faire entorse à la réalité. A l'exception de quelques passages à niveau, la ligne de chemin de fer entre Boxtel et Veghel est encore en grande partie

14





15 **Le village de Veldhoven, à l'arrière-plan: un clin d'œil au diorama lauréat du Concours de mini-réseaux en 2008.**

intacte. En 2005, une tentative a encore été faite d'éviter la fermeture totale de la ligne. La 'Veluwe Stoomtrein Maatschappij' y exploite un train à vapeur et l'opérateur Syntus a mis un autorail Lint à disposition pour encore réaliser un parcours entre Boxtel et Veghel, en protestation contre la fermeture de la ligne. En 2009 encore, la commune de Veghel a introduit une demande auprès de la Province pour rouvrir la ligne et construire un terminal à marchandises. Le coût estimé des travaux est d'environ 250 millions d'euros, ce qui rendrait toute exploitation peu rentable. Si la conjoncture s'améliore, la ligne ferrée de Boxtel à Veghel pourrait se rouvrir et être prolongée vers l'Allemagne, ressuscitant la relation avec ce pays. Si cela ne se concrétisait pas, les syndicats d'initia-

tive locaux pourraient alors militer pour la réalisation d'une piste cyclable sur la ligne ferrée existante.

Et le train poursuit sa route à travers le paysage, où des saules têtards typiques sont alignés le long d'une petite digue. A l'instar de saules pleureurs, des saules têtards sont difficiles à réaliser sur un réseau. Celui disposé à proximité du moulin à eau de Dommel est réussi. Grâce à des branchettes de bois provenant du jardinier de votre serviteur, il a été possible de confectionner un saule têtard assez réaliste. Sous ce saule se trouve une petite mare idyllique si typique de la Campine, où une famille d'oies se sent bien...

Au milieu des frondaisons, on trouve un café où l'on sert bière et café, à l'ancienne. Ce café a été imaginé, sauf son auvent, re-

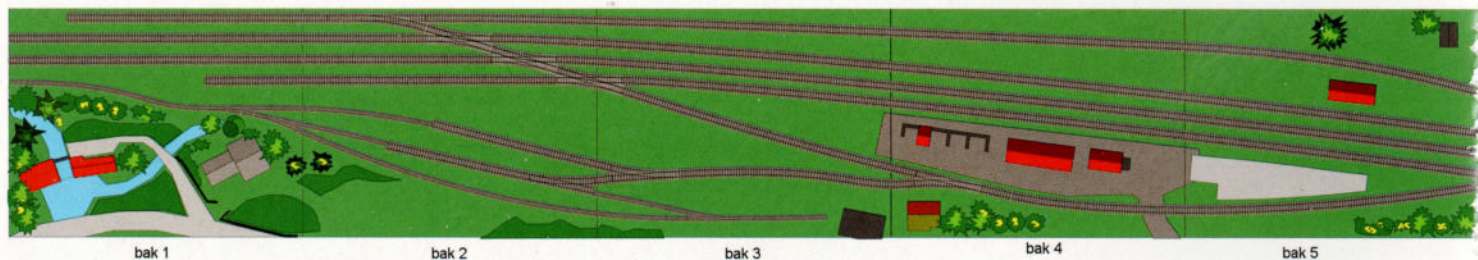
produit sur base de celui existant au café des Quatre Bras à Neerpelt, juste après la frontière avec la Belgique.

Et voici que le train approche de son terminus. Avant ceci, il longe d'abord la laiterie à vapeur 'Sint Pancratius'. Il s'agit d'un monument industriel datant de 1916 réalisé en style éclectique (résultant de la combinaison de caractéristiques de styles différents) et qui se trouve à Hoogeloon. Ce bâtiment conçu par l'architecte Kooken est en plâtre blanc et présente notamment une balustrade basculante et une partie surélevée en forme de tourelle, avec des frises en arc de cercle. L'ancienne laiterie St. Pancratius est une véritable icône de la coopération agricole, en particulier de l'exploitation laitière dans la Campine brabançonne des Pays-Bas. Cette usine à vapeur est d'une telle beauté et recèle tant d'intéressants détails que Peter Dillen n'a pas résisté à les reproduire en réduction.

Quant au moulin à vent Standerd de Bergeijk, il est également de la main de Peter Dillen. Ce moulin ne porte pas de nom: il s'agit du plus ancien moulin standard des Pays-Bas. Ce moulin était l'ancien moulin banal de l'abbaye de Postel. Un moulin banal était un moulin où les paysans des environs étaient obligés d'aller moudre leur grain. Ces moulins étaient souvent la propriété du seigneur de l'endroit ou d'une autre autorité, comme une abbaye, par exemple. Le but de cette obligation d'utiliser ce moulin en particulier était de prélever une partie (sou-



16 **En pliant leurs genoux, les spectateurs peuvent jeter un coup d'œil à l'intérieur de la remise à marchandises, près du commerce de sable.**



vent, un dixième, d'où le terme de 'dîme') des grains à moudre, au titre d'impôt.

La plus ancienne mention de l'existence de ce moulin date de 1330, mais le moulin actuel date du 18e siècle, vraisemblablement de 1758. En 1897, la foudre frappa l'édifice, qui fut en grande partie détruit. Mais le moulin sera reconstruit ultérieurement. Depuis 1955, il est la propriété de la commune de Bergeijk. En 1970, le moulin fut à nouveau décoré, mais au cours de la décennie suivante, il tomba en ruine, les alentours immédiats subissant également de grands changements, suite à l'extension du bâti. En 2003, le moulin fut arrêté, suite au mauvais état de ses ailes. En 2005, il fut toutefois restauré dans son état de 1930. Grâce à des meuniers bénévoles, ce moulin a repris du service comme moulin à grain. Son aménagement intérieur est encore intact: on peut y voir de nombreuses inscriptions datant du passé.

Avant que le train ne disparaisse du côté droit du réseau, il longe encore un cimetière, où l'on peut voir un corbillard remorqué par des chevaux: un enterrement est en cours...

Pour terminer, le train longe encore un bois

de peupliers. Ces arbres sont légers, mais relativement solides et sont utilisés à de nombreuses fins. Aux Pays-Bas, on en fait entre autre des sabots. La Campine et en particulier la région située autour de Best et de St. Oedenrode est connue pour ses fabriques de sabots, mais la place manquait sur ce réseau pour une telle installation...

Nous n'allons pas vous imposer les détails de la fabrication: quels matériaux de saupoudrage ont été utilisés, comment les voies ont été ballastées, etc. Non pas que nous voulions garder cela secret, mais cela a déjà été si souvent décrit dans de précédents articles que nous ne voulions pas tomber dans une vague de répétition. Si vous avez toutefois encore des questions à ce sujet, vous pouvez consulter le site web www.msgvalkenswaard.nl et cliquer sur l'onglet 'Contact'. Ceci dit, voici encore quelques particularités bonnes à savoir.

Le petit bateau dans le port a été assemblé sur base du dispositif Faller Car system. La carrosserie d'une camionnette a été déposée et remplacée par un petit bateau. Le guide a été disposé sous la surface de l'eau. L'aspect de l'eau a été obtenu en peignant d'abord la sous-couche dans la teinte ad

hoc et en la recouvrant ensuite de plusieurs couches de vernis transparent. Lorsque la couche est presque sèche, vous pouvez alors simuler l'effet de vagues au moyen d'un pinceau, comme c'est le cas près du 'Dommelsche Watermolen'.

La commande du réseau est entièrement automatique et se réalise au moyen d'un 'Koploper'. La navigation du petit bateau est également commandée au moyen du 'Koploper'. La voie étroite et les manœuvres peuvent être commandées avec une 'Lokmuis'. Erik Teunissen a entièrement installé le dispositif de commande 'Koploper' et pendant deux jours de circulation et la première sortie en public à Eurospoor 2011, il est apparu qu'il n'avait pas travaillé pour rien: il n'a fallu déplorer que quelques petites avaries mineures, rapidement résolues. L'installation électrique dissimulée sous le réseau est quant à elle devenue gigantesque. J'ai toujours pensé que pour circuler en mode digital, deux simples fils suffisaient... Rob van der Molen a toutefois conçu un schéma électrique pour la commande de ce réseau et de concert avec Harry Verhoeven, a eu un mal de chien à réaliser tout le câblage (parfois sous forme de véritables bottes de fils) nécessaire à faire fonctionner le tout sans problèmes. C'est un des avantages du travail en club: la réalisation

A proximité du moulin à eau de Dommelen – à gauche sur le réseau – se trouve cette superbe grange.





d'un réseau tel que 'De Kempen' par une seule et même personne aurait été presque impossible. Mais le 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' maîtrise suffisamment de disciplines différentes dans le domaine de la construction d'un réseau qu'un produit fini tel que le réseau 'De Kempen' ne pouvait qu'être réussi, toutes forces réunies. C'est bien là un des aspects particuliers du travail au sein d'un club de modélisme.

L'arrière-plan est également celui du réseau 'Valkenswaard', un arrière-plan arrondi sur lequel un ciel bleu avec nuages a été peint. Comment cet arrière-plan a-t-il vu le jour? Nous vous le décrirons dans un article séparé. Grâce à l'utilisation de cet arrière-plan, la partie arrière de ce réseau modulaire est entièrement protégée. La commande et les discussions avec les visiteurs doivent donc avoir lieu sur les côtés et en partie avant du réseau. Mais nous sommes d'avis que c'est aussi très agréable pour le public: de cette façon, les contacts personnels sont facilités...

Un sérieux timing est lié à ce réseau modulaire. L'ancien réseau 'Valkenswaard' a été assemblé sur une base non intégrée: 22 chevalets à croisillons devaient d'abord être reliés entre eux. Ces éléments devaient tous être transportés et avant de débiter l'assemblage, il fallait compter au moins une bonne heure pour déplier les chevalets avant de commencer la pose des modules. Et ces 22 chevalets prenaient également beaucoup de place lors de leur transport. L'espace disponible au sein du club est situé au premier étage à l'extrémité d'un long couloir où toutes les pièces devaient être entreposées, sans compter l'entreposage dans un local pas très vaste. Il fallait changer de technique et les membres du club ont imaginé alors la solution suivante: pour le réseau 'De Kempen', chaque module est pourvu d'une plaque en bois avec charnière, repliée et verrouillée en position fermée pour le transport. A cette plaque de bois sont attachés des petits pieds de réglage pour disposer les modules à la bonne hauteur dans le plan horizontal. Lors



18 **Un coup d'œil à l'intérieur de la remise Romney, reconverte en remise pour locomotives.**



19 **Le moulin à eau de Dommelen a été reproduit par Hans van den Boom, sur base des plans d'origine.**

du transport, la plaque de bois est repliée contre la partie inférieure du module; cette plaque protège alors l'électronique assemblée sous le module, pendant le transport. C'est faire d'une pierre deux coups... Les avantages de ce nouveau mode de construction ont été testés lors de la première sortie du réseau.

Beaucoup d'importance a été consacrée à la présentation du réseau, par le 'ModelSpoorGroep Valkenswaard'. La coiffe, la partie avant des modules et les panneaux latéraux ont été peints dans une teinte verte reposante. La partie inférieure de ce réseau modulaire est proprement cachée par une tenture sur laquelle le logo du ModelSpoorGroep a été brodé. Le tout avec

une seule pensée: le public doit pouvoir regarder cette nouvelle création du 'ModelSpoorGroep Valkenswaard' sans être dérangé par toute sorte d'affaires annexes susceptibles de distraire son attention.

Pour terminer, nous voudrions remercier Marian Dillen pour le travail de brochage sur la tenture et Marty van Beek pour la conception et la mise à disposition du lettrage sur la coiffe.

Notons encore que 'De Kempen' vivra sa première en Belgique lors de la 6e Grande Expo de modélisme à Malines, les 27 et 28 octobre 2012.

Texte: Hugo Baert
Photos: Gerard Tombroek



LA PEINTURE EN UNE TEINTE UNIQUE EST À LA PORTÉE DE CHACUN, MAIS PASSER EN SUITE À PLUSIEURS TEINTES EST UNE AUTRE AFFAIRE. ET L'INCERTITUDE EST SOUVENT MAUVAISE CONSEILLÈRE. POURTANT, CETTE OPÉRATION EST NÉCESSAIRE SI VOUS VOULEZ DONNER UN ASPECT PLUS RÉALISTE À CERTAINS OBJETS: C'EST LE CAS POUR L'IMITATION DU BOIS. EN RÉALITÉ, C'EST TRÈS SIMPLE ET RIEN DE MAL NE PEUT VOUS ARRIVER: IL SUFFIT DE SAVOIR COMMENT PRATIQUER...

De quoi avons-nous besoin ?

- peinture beige clair (Humbrol 148 mat, par ex.)
- peinture à l'huile brune Van Dyck (Dahler Rowney Georgian 264, par ex.)
- peinture rouge clair/ocre brûlé (Dahler Rowney Georgian 527, par ex.) ou Terre de Sienne brûlée (Dahler Rowney Georgian 221, par ex.)
- de la térébenthine
- des pinceaux plats et doux, de qualité.

Si vous consacrez un peu de votre temps à examiner de plus près du bois fraîchement peint, vous constaterez qu'il présente à peine deux teintes: la teinte du bois poli et la couche de vernis qui le recouvre. Ce n'est pas le cas pour du bois qui a déjà été plusieurs fois peint ou qui a été patiné, mais de cela, Emmanuel Nouaillier nous en a déjà parlé. L'imitation de bois neuf ou bien entretenu ne nécessite en principe que quelques étapes faciles: une couche de base neutre (le bois poli) et une couche de peinture qui détermine son aspect et donc, son caractère final.

Pour vous exercer, vous pouvez travailler tout simplement sur un bout de carton blanc. Tracez éventuellement des planchettes avec le dos d'un couteau: le résultat n'en sera que plus beau. Si vous voulez avoir une idée de ce que donne l'effet d'imitation planchettes sur des maisonnettes ou des véhicules ferroviaires, la marque américaine Evergreen propose des plaquettes de styrène blanc à motif gravé. On les trouve pour quelques euros dans son assortiment, dans les gammes 'V-Groove' pour des lattes parallèles et verticales (comme pour un vieux train) ou 'Clapboard' pour des lattes horizontales (pour des maisonnettes). Plusieurs mensurations sont disponibles concernant l'espacement des planchettes, tout aussi déterminant que la distance entre les différentes 'lattes'. Pour une voiture H0, une distance d'un mm convient bien, tandis que pour une maisonnette, j'opérais plutôt pour du 1,3 mm de la gamme 'Clapboard'.

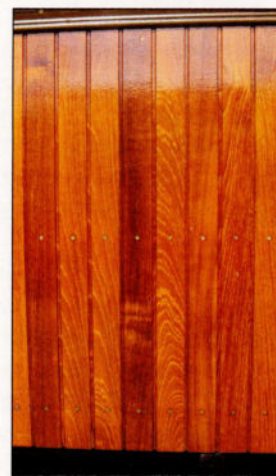
Imitez le bois avec de la peinture à l'huile



Une voiture du Parkside Dundas en imitation bois sur le réseau anglais 'Crumley and Little Wickhill'.



Bel exemple de bois de teck au Östra Södermanlands Järnväg à Mariefred, en Suède.



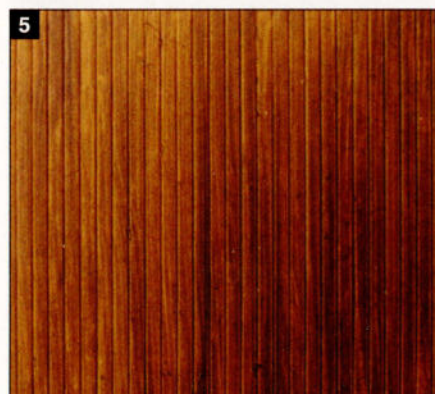
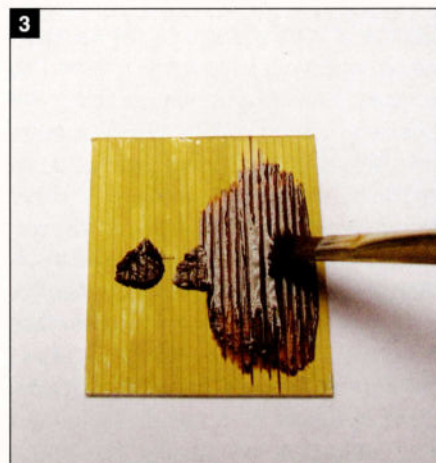
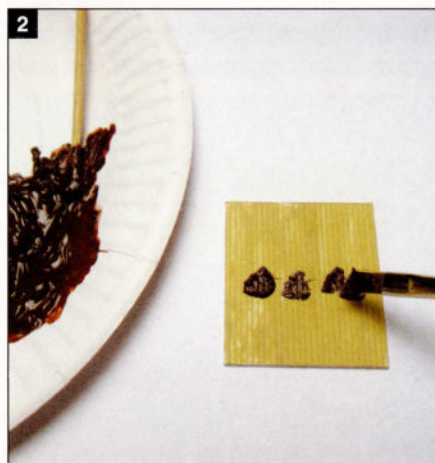
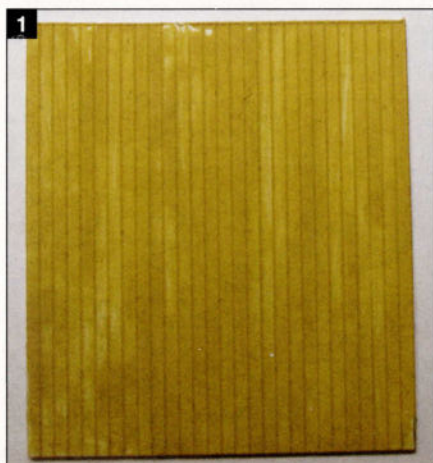
La voiture suédoise, vue de près.



Close up d'une ancienne horloge au dépôt du London Transport à Acton



Un petit bureau dans un dépôt du London Transport à Acton.



La peinture, pas à pas

1. Une couche de base de beige clair, de la Humbrol 148 dans le cas présent.
2. Quelques touches du mélange de peinture.
3. Etalement avec un peu de térébenthine.
4. Le mélange de peinture appliqué dans le sens des lattes.
5. Après séchage, voici le résultat.

Un élément très important avant de commencer : l'objet à peindre doit d'abord très bien être dégraissé. Pour le styrène, il suffit de bien le nettoyer à l'eau et au détergent et de laisser ensuite sécher. Pour travailler sur du carton, il n'est toutefois pas nécessaire de le dégraisser. Pour notre projet réalisé sur du styrène, nous utiliserons de la peinture Enamel de la marque Humbrol, de teinte beige clair. Le 'beige clair' est une notion vague, car n'importe quelle teinte allant du gris clair au beige donnera finalement un bon résultat. Pour notre voiture, nous avons choisi de la Humbrol 148 mat. Il n'existe pas d'indications particulières pour appliquer cette couche de peinture ; veillez simplement à ne pas l'appliquer de manière trop épaisse si vous utilisez un pinceau et que vous travaillez sur du styrène à imitation 'lattes'. Diluez éventuellement la peinture avec un peu de térébenthine, si la peinture est trop âgée ou trop épaisse. Il n'est pas nécessaire que la peinture soit parfaitement couvrante. Pour ceux qui peignent sur du carton, ils peuvent utiliser de la peinture acrylique comme couche de fond. Lorsque la peinture Enamel a séché pendant six heures environ, nous allons déjà entrevoir le résultat. La recette miracle est la peinture à l'huile vendue en magasins pour artistes peintres. La peinture à l'huile est sans doute une matière peu connue et inattendue pour des modélistes, mais il s'agit pourtant d'un produit très pratique. Il est toutefois rébarbatif

pour deux raisons : son utilisation requiert de la térébenthine. Ouvrez donc les fenêtres pour assurer une bonne ventilation. Une alternative peut être l'utilisation de térébenthine inodore. En second lieu, son long temps de séchage, mais en ce qui nous concerne, ceci constitue précisément un grand avantage et la raison même de son utilisation.

Nous allons utiliser de la peinture à l'huile pour appliquer l'imitation de teinte et pour obtenir cet effet, la couche de peinture doit avoir une certaine transparence. Comme il ne s'agit pas de peinture acrylique qui sèche en quelques minutes, nous disposons de tout le temps nécessaire pour appliquer notre couche de peinture et la perfectionner. Même des heures plus tard, des modifications peuvent encore y être apportées. Veillez à porter une tenue supportant les éclaboussures, car la façon dont nous allons travailler vous garantit à coup sûr des tâches sur vos vêtements...

J'ai acheté une série d'assiettes en papier blanc dans un magasin d'articles de ménage : elles sont bon marché et conviennent parfaitement pour y mélanger de la peinture. Au moyen d'une allumette, nous mélangeons alors environ 60% de peinture brune Van Dyck avec 40% d'ocre clair brûlée, ou encore de la Terre de Sienna brûlée jusqu'à obtenir une teinte homogène. Pour obtenir l'effet du bois de teck – qui est plus chaud et plus rouge – vous devrez mélanger 70% environ de Sienna pour

30% de Van Dyck. Ici, n'utilisez pas d'ocre clair, car la Terre de Sienna brûlée a une teinte plus chaude, tout comme le teck. Dans la gamme de Dahler Rowney, on trouve des teintes qui donnent d'excellents résultats, mais elles sont également disponibles dans d'autres marques. Le brun de Van Dyck est une belle teinte convenant pour plusieurs usages, qui ne peut manquer chez aucun modéliste voulant travailler de façon réaliste. Prenez un pinceau doux et plat, de préférence de bonne qualité. Un pinceau un peu plus cher en poil de martre est un bon choix, car des pinceaux de moins bonne qualité laisseront des poils sur votre ouvrage, après la mise en peinture. Appliquez au hasard quelques touffes de peinture sur votre modèle : l'endroit importe peu. N'appliquez pas de grosses quantités, mais touchez simplement du bout de votre pinceau. Trempez ensuite votre pinceau dans de la térébenthine, séchez-le quelque peu avec un mouchoir ou un bout de papier essuie-tout de façon à ce que la térébenthine ne goutte pas et étalez ensuite les taches de peinture à l'huile précédemment appliquées, en brossant avec votre pinceau sur tout le modèle jusqu'à ce que la peinture devienne transparente. Si l'aspect devient trop aqueux et est presque transparent, c'est que votre pinceau contient trop de térébenthine. Egouttez quelque peu sur un essuie-tout et appliquez éventuellement à nouveau une touche de peinture sur votre modèle, pour épaissir la

peinture. Il n'est absolument pas nécessaire de couvrir partout de la même manière ; au contraire, même. Si vous examinez un véritable objet, vous remarquerez qu'il y a de la variété dans la teinte du bois. Si vous couvrez à la perfection, vous obtiendrez un objet à la couleur bois, mais non une imitation de bois. La transparence et l'effet souhaité apparaissent d'eux-mêmes lorsque vous étalez la peinture. Ce qui est toutefois important est de peindre dans le sens de la longueur des planchettes. Donc : peignez verticalement les lattes verticales. Étalez également d'un côté vers l'autre, sans vous interrompre, en quelques mouvements allers et retours, jusqu'à ce que vous obteniez satisfaction. Examinez alors l'ensemble pour voir à quoi il ressemble. Si vous estimez qu'il subsiste encore trop de taches sombres, vous devrez une nouvelle fois étaler avec un pinceau trempé dans de la térébenthine, qui aura été égoutté ensuite. S'il subsiste encore des parties transparentes, disposez un peu de notre peinture mélangée sur l'endroit trop clair et étalez à nouveau au moyen d'un pinceau trempé dans de la térébenthine. Si vous n'êtes absolument pas content du résultat final, vous pouvez alors étaler une petite touche de peinture Van Dyck pour foncer le tout. La même chose est valable pour l'ocre et les teintes de Sienne, pour obtenir leur éclaircissement.

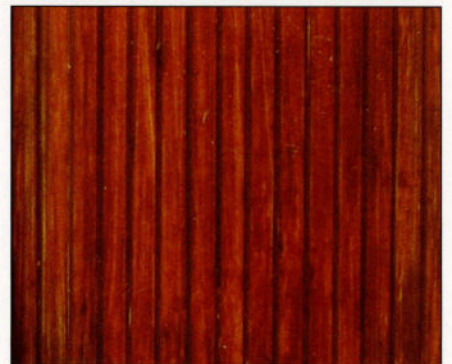
Comme déjà dit, vous pouvez encore apporter des modifications des heures après : cela dure jusqu'à 24 heures avant que la couche de peinture soit suffisamment durcie. C'est par ailleurs un temps de séchage très court pour une peinture à l'huile, car nous l'avons appliquée de façon très fine et diluée : appliquer de la peinture de façon couvrante sur un modèle n'est pas intéressant.

Si vous deviez encore utiliser ce mélange de couleurs, vous pouvez simplement le recouvrir d'une feuille et le laisser sur la table de travail : le lendemain, la peinture sera encore juste assez onctueuse. Si vous voulez la conserver encore un peu plus longtemps, recouvrez-la d'une feuille et mettez le tout au congélateur. Lorsque vous l'en retirez, vous pourrez la réutiliser directement, car ce mélange ne gèle pas ! Si vous avez plusieurs modèles différents à peindre, il n'est pas erroné de mélanger de

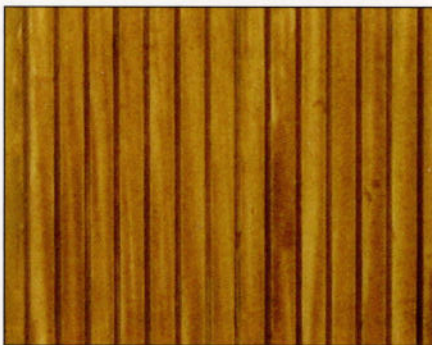
En modifiant quelque peu le mélange, vous obtiendrez toujours un beau résultat.



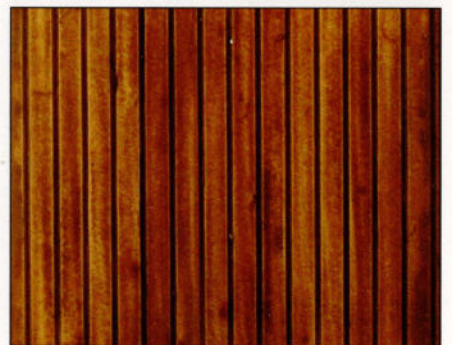
Une couche de fond gris clair réalisée uniquement avec les belles peintures Van Dyck.



Une imitation qui ressemble de près à du teck ; mélangé selon les proportions telles que citées dans le texte.



Du brun très transparent de Van Dyck et de la Terre de Sienne mélangées.



Voici la photo précédente, mais cette fois après 48 h avec une couche transparente du même mélange.

nouveau pour chacune des voitures : la teinte ne sera pas exactement la même, mais sera semblable. Ce sera comme si chaque voiture avait eu une existence – et une apparence – un peu différente.

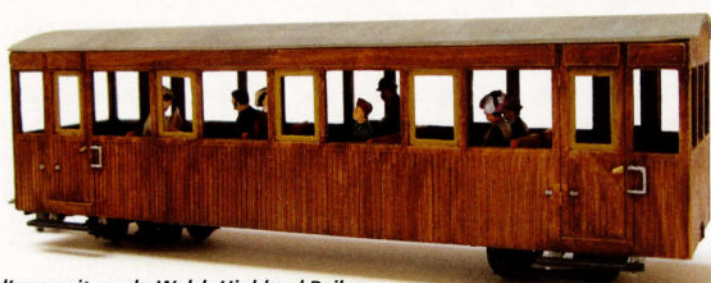
Les peintures à l'huile conseillées conviennent très bien pour les imitations de différentes teintes de bois. Si vous utilisez une de ces teintes de base sans mélange ou si vous la mélangez, l'illusion sera différente. Si vous utilisez des teintes claires, comme notre rouge clair, cela donnera après séchage un lavis avec plus de profondeur.

Indiscutablement, votre teinte ne sera pas exactement comme la mienne. Mais grâce à ce traitement facile, elle ressemblera certainement à du bois. Vous pouvez aussi le laisser tel qu'il est pour obtenir un bel effet de bois mat, pour une voiture qui n'aurait pas été lavée

pendant un certain temps. Mais si vous voulez mieux protéger la peinture et surtout faire ressortir le bois, je vous conseille alors de recouvrir le tout d'une fine couche de vernis satiné, après séchage.

Un beau projet pour expérimenter cette technique que nous venons de vous expliquer est la DM40 des 'Welsh Highland Railway' 'Bro Madog Eisteddfod' de la marque britannique Parkside Dundas. Il s'agit d'un kit facile à assembler d'une voiture à voie étroite à l'échelle 1/76e (du N sur des rails de 9 mm d'écartement), mais aussi pour de la voie étroite à l'échelle 1/87e (du H0e). Cette voiture galloise présente un aspect extérieur relativement neutre : on peut l'utiliser sur un réseau d'inspiration britannique, sans trop risquer les foudres des 'experts'... Vous pouvez acquérir cette voiture via le site web (en langue anglaise) de la firme Parkside Dundas (www.park-sidedundas.co.uk).

La technique que nous avons décrite est bien entendu applicable en différentes teintes et sur différents objets : des portes en bois, des portes de garage, des bancs, etc. Nous vous souhaitons plein succès !



Portrait statique d'une voiture du Welsh Highland Railway.

Texte et photos : Sven van der Hart



Des maisonnettes affaissées...?

LE RÉALISME D'UN RÉSEAU PEUT EN PRENDRE UN SÉRIEX COUP SUITE À CERTAINES FISSURES VISIBLES. CELA PEUT PARAÎTRE ÉTRANGE, MAIS DE NOMBREUSES PERSONNES Y SONT SENSIBLES: IL S'AGIT DES MAISONNETTES DONT LES FONDATIONS NE S'AJUSTENT PAS BIEN À LA BASE DU RÉSEAU. IL S'ENSUIT UNE FENTE GÉNANTE ENTRE L'ÉDIFICE ET SA BASE. C'EST UN PEU COMME SI DES COINS OU DES PANS DE MURS 'FLOTTAIENT'. C'EST BIEN ENTENDU IRRÉALISTE ET CARÈREMENT GÉNANT, MAIS HEUREUSEMENT, NOUS AVONS UNE SOLUTION SIMPLE POUR CE GENRE DE PROBLÈME...

La méthode que j'utilise pour éviter ce genre de fentes a été conçue sur base de mon expérience de constructeur de réseaux modulaires. J'essaie d'éviter les dégâts dus au transport de ces fragiles constructions, en rendant mes maisonnettes amovibles. C'est possible de le faire en fixant ces maisonnettes dans un cadre, sans aucun collage.



La méthode de construction est simple: vous devez simplement la prévoir au préalable. Vu que le bord inférieur de votre bâtiment disparaît dans la base de votre réseau, il faudra tenir compte de cette particularité. Pour cette raison, je conçois mes maisonnettes plus hautes d'un millimètre que nécessaire, visuellement parlant. Ce millimètre disparaît sous la ligne de démarcation. Le résultat est que mes maisonnettes sont fixées sans fentes dé-

sagréables, tout en étant parfaitement à leur place.

Des bâtiments entourés d'un revêtement peuvent être intégrés dans une base découpée à mesure, constituée d'une plaque de pavés ou de tout autre revêtement. Mais tous les bâtiments ne sont entourés d'un revêtement. Sur mon réseau, les maisonnettes entourées de terre sont intégrées dans un cadre fait de tiges de styrene.



Comment procéder?

La maisonnette est disposée à son emplacement définitif. Tout autour, vous collez des tiges de styrene de l'épaisseur voulue; comme déjà dit, j'utilise des tiges carrées d'un mm. Bien entendu, vous collerez des tiges sur la base du réseau, et pas sur la maisonnette. Après un peu de travail d'assemblage des tiges à la colle contact, vous obtiendrez un cadre dans lequel la maisonnette s'ajustera parfaitement (voir photos 1A et 1B).

Lors de l'aménagement des alentours au moyen de matériaux de décors, vous enlevez d'abord la maisonnette. L'aménagement de matériaux de décors est alors aisé. Comme on peut le voir sur la photo 2, j'ai utilisé une mixture faite de colle pour bois diluée et de brique pillée tamisée, pour reproduire un quai du 'type SNCB'. Lors du durcissement de la couche de décor, il fut facile d'éliminer le matériau superflu à l'intérieur du cadre: ce dernier est enlevé au moyen de la pointe d'un tournevis. Lorsque la couche de décor est sèche, votre bâtiment peut alors être fixé dans son cadre de soutien. Comme le matériau de décor est collé aux tiges, ces dernières sont invisibles: on dirait que la maisonnette est parfaitement intégrée dans son environnement (voir photo 4).



Texte et photos : Peter Van Gestel



La cité cheminote de **Damyville**

UNE DES PERLES QUE NOUS AVONS DÉCOUVERTES LORS DE L'EXPO RAMMA TENUE À SEDAN EST LE DIORAMA PLEIN D'ATMOSPHÈRE BAPTISÉ 'LA CITÉ CHEMINOTE DE DAMYVILLE', DU JEUNE MODÉLISTE FRANÇAIS DANIEL CABANE. C'EST AVEC PLAISIR QUE CE DERNIER PRÉSENTE SON DIORAMA AUX LECTEURS DE TMM.

A défaut de disposer d'assez de place pour un grand réseau, je me suis lancé dans la

réalisation d'un diorama. Cette approche m'a permis de pousser un peu le détail

de la réalisation, en cherchant à créer une ambiance 'années '60' dans une ville française imaginaire, mais au cœur de toutes mes réalisations modélistes : 'Damyville-en-Caux'.

La réalisation a fait appel à de nombreux

1: Bienvenue a Damyville. Un Berliet quitte la ville...





2: A droite de la rue, l'alignement des maisons cheminotes.



produits artisanaux. Sur un caisson classique en contreplaqué, j'ai posé une feuille de Dépron sur laquelle sont tracées les routes. Les pavés ont pu être gravés directement dans le Dépron. Cette base permet facilement d'intégrer les bâtiments dans le sol, évitant ainsi certains jours disgracieux au bas des murs.

Les bâtiments sont pour leur grande majorité en plâtre, en provenance d'artisans. Parmi ces bâtiments, on reconnaîtra la 'maison du Hainaut' francisée de Kit Nord, avant que cet artisan n'en propose une version spécifique...

Les façades des bâtiments sont agrémentées de détails les rendant plus réalistes (boîtes aux lettres, isolateurs de fils électriques, numéros et noms de rues, etc.)

Afin d'obtenir l'aspect gravillonné des rues, j'ai utilisé une texture acrylique 'sable' de Liquitex. Ce mélange contient du sable très fin. Etalé au pinceau sur le Dépron, il est ensuite peint et patiné pour obtenir cet aspect de 'vieille route'.

Les jardins cheminots ont aussi bénéficié de beaucoup d'attention. Les légumes

sont réalisés avec un mélange de références Busch, MiniNatur, Noch et de réalisations personnelles. Les clapiers et autres poulaillers apportent encore un peu plus de vie à l'ensemble.

Enfin, une petite partie plus campagnarde a été accolée à la cité cheminote. Les reliefs sont également faits dans du Dépron, recouvert de terre naturelle. L'herbe a été semée avec un Gras Master; les arbres proviennent de Sylviadd. La mare quant à elle est réalisée en médium acrylique brillant.

Une dernière remarque, concernant les photos. Celles-ci ont été réalisées avec un appareil Canon S95. Une photo est en fait un empilement de plusieurs clichés de cadrage identique, dont je fais varier la zone de mise au point. Un 'empilage' est ensuite réalisé grâce au logiciel 'CombineZm'. En dernier lieu, j'utilise 'Gimp' pour réaliser un faux ciel, mon diorama n'étant pas doté d'un fond de décor suffisant pour 'couvrir' tous les angles de vue.

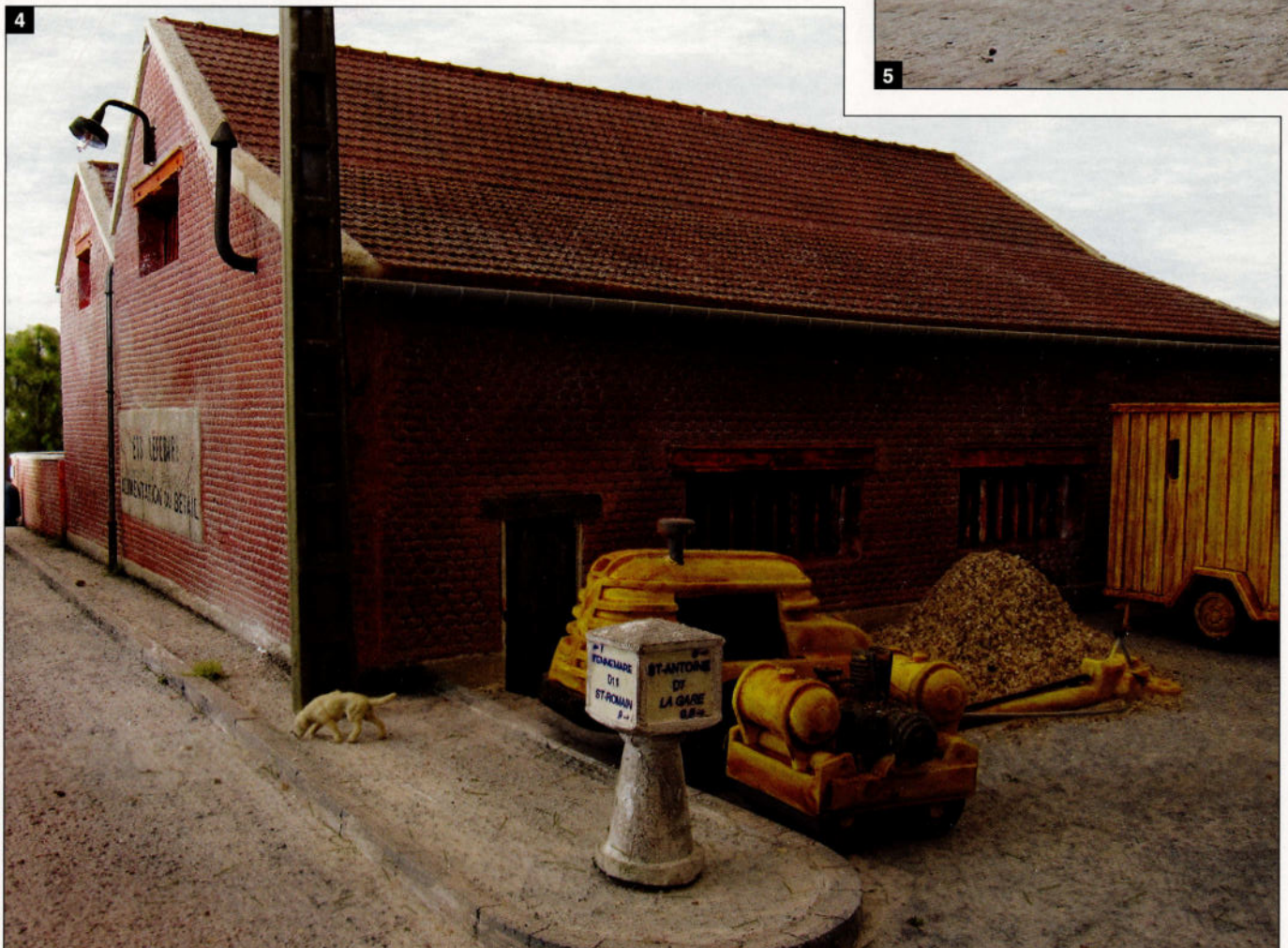
Sur ce, bonne visite en images!

Texte & photos :
Daniel Cabane





3: A l'arrière des maisons, on aperçoit les jardins. Nous irons les voir de plus près, tout à l'heure.



4: Un petit chantier s'installe, pour supprimer les dernières zones pavées. La borne Michelin nous indique le nom des villages voisins, inspirés des prénoms de mes enfants...



5: Entrons dans la cour de l'entrepôt: un Renault Galion sert pour la livraison aux clients.



6: Outre la présence de maisons cheminotes, le chemin de fer est présent grâce à la desserte de cet embranchement particulier. Ici, un locotracteur Decauville (un modèle statique Debelem) a refoulé un couvert à quai.



7: Le couvert (standard LSM) attendra un peu avant d'être déchargé...!



8: Retour du locotracteur... Notez dans la cour les pavés gravés dans le Dépron.



9: Dernier coup d'œil sur le chantier et les maisons cheminotes.



10: Un peu plus loin, on aperçoit une belle maison en briques: il s'agit de la maison du Hainaut 'Kit Nord', francisée.





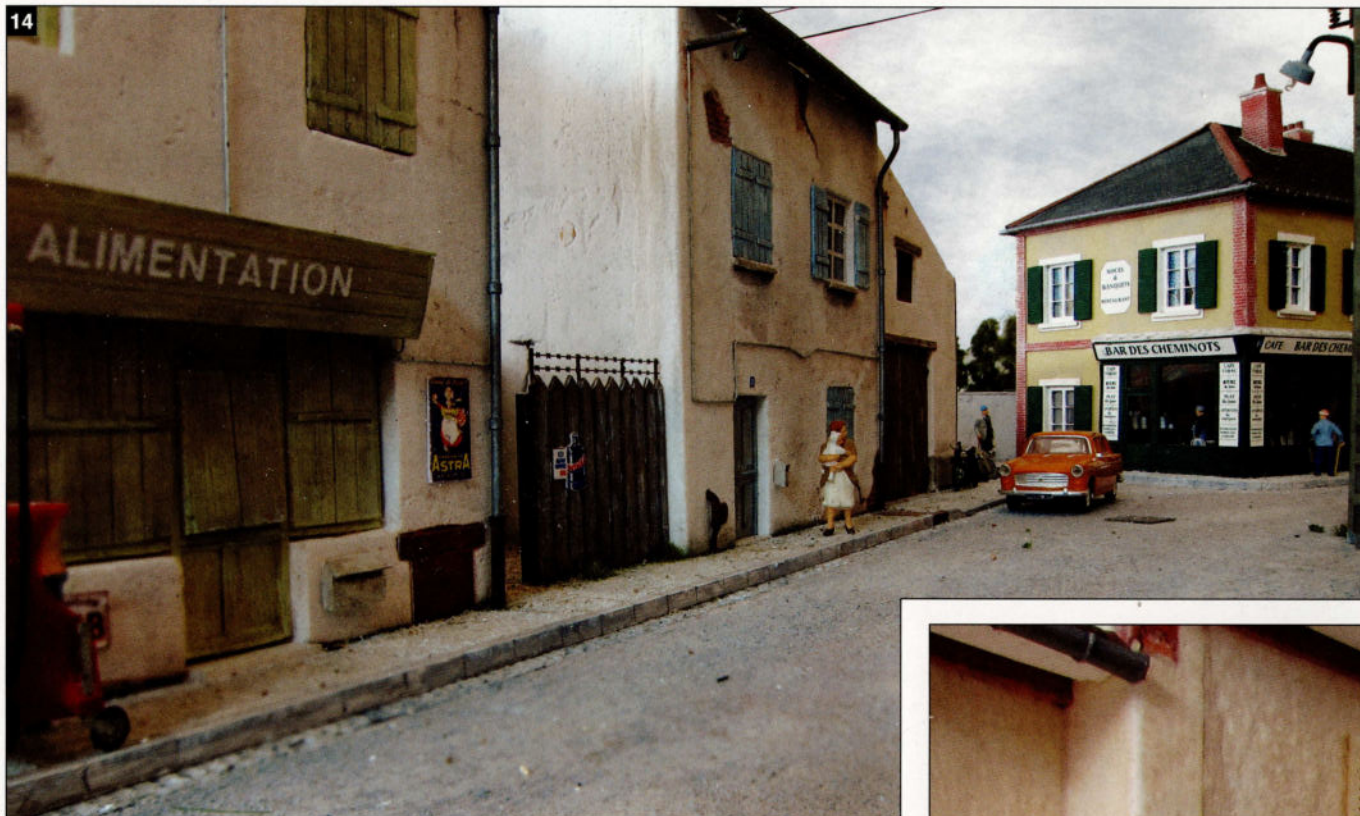
11: Le long de l'entrepôt, une ruelle peu engageante est le repaire des vagabonds...



12: ... mais d'autres ont trouvé en cet endroit peu fréquentable un intérêt certain!

13: Vue sur la rue 'Maupassant'. Les aménagements intérieurs sont plus ou moins réalisés. Le bistrot par contre a bénéficié d'un aménagement très détaillé.





14: Zoom sur la partie gauche de la route, avec des maisons de la marque Zebulon. Notez au passage les détails sur les façades...

15: De l'autre côté, la 'maison du Hainaut' a bénéficié du même soin. La marquise (L'Obsidienne) habille joliment la façade.

16: L'allée est un terrain de jeu idéal.

17: Les jardins de cheminots sont toujours bien entretenus: c'est le cœur de la vie de ces ouvriers, dès lors qu'ils ne sont plus 'au boulot'.





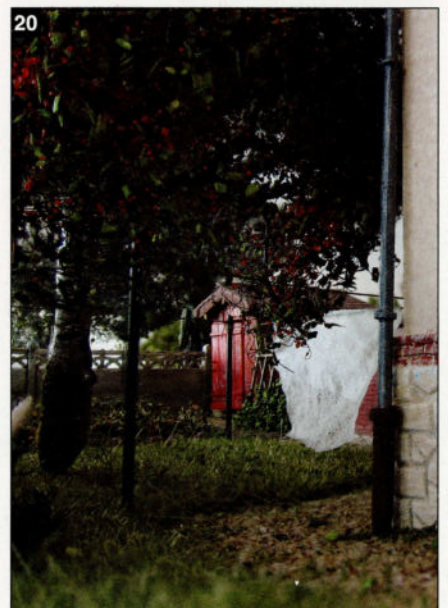
18: Les enfants profitent de la pelouse.



19: Les cheminots élevaient couramment poules et lapins, ce qui leur permettait de se nourrir à bon compte.



21: Côté campagne. Le passage de la camionnette ne perturbe pas la faune locale...



20: Ambiance intimiste sous le cerisier... Les toilettes sont par contre au fond du jardin...



22: Vue d'une bétailière. Les véhicules routiers permettent à coup sûr de 'dater' l'action: nous sommes bien dans les années '60!



Le vieillissement du matériel roulant, pas à pas

1^e partie: La quête de la crasse...

DEPUIS LONGTEMPS DÉJÀ, NOUS ÉTIIONS OCCUPÉS À VIEILLIR DE FAÇON APPLIQUÉE LE MATÉRIEL ROULANT, AVANT QUE NOUS EST VENUE L'IDÉE DE PARTAGER CETTE TECHNIQUE AVEC D'AUTRES. ON EN PARLE SOUVENT, MAIS TRÈS PEU DE CHOSES SONT PUBLIÉES À CE SUJET, À SAVOIR COMMENT ET POURQUOI APPLIQUER CERTAINES TECHNIQUES PARTICULIÈRES DANS LE DOMAINE. CHERCHER SUR INTERNET OU DANS LA LITTÉRATURE SPÉCIALISÉE S'APPARENTE PLUS À RETROUVER UNE AIGUILLE DANS UNE BOTTE DE FOIN: ON TROUVE BIEN L'UNE OU L'AUTRE CHOSE, MAIS PAS VRAIMENT CE QUE NOUS RECHERCHONS. ET QUE FAITES-VOUS LORSQUE VOUS NE TROUVEZ PAS? VOUS ESSAYEZ PAR VOUS-MÊMES. CET ARTICLE EST DONC LE PREMIER RÉSULTAT DE NOTRE 'QUÊTE DE LA CRASSE', OU ENCORE DE NOTRE PÉRIPLÉ MENANT VERS LA SALETÉ...

Lors du dessin des plans, de la construction et de la pose de notre réseau, nous essayons toujours d'obtenir un résultat final le plus réaliste possible. C'est que nous voulons tendre le plus possible vers la réalité. Et cette réalité implique des traces de patine et de vieillissement. Les sentiments que vous éprouvez ainsi à l'extérieur doi-

vent également être vécus sur votre réseau. C'est la raison de notre quête vers la saleté, afin de faire paraître notre réseau le plus réaliste possible. Nous allons vous montrer que ceci ne doit pas forcément être difficile ou coûteux à réaliser, et que cela reste à la portée de chacun d'entre nous.

Nous n'allons pas rester cloîtrés à l'intérieur, mais nous irons voir et vivre des choses à l'extérieur. Le sujet de cet article n'est pas de traiter la saleté régnant dans les rues ou le traitement des immondices, mais c'est une étude de toutes les sortes de pollutions qui touchent le matériel roulant ou encore le résultat de l'usure du temps.

Le but est que nous puissions mettre l'expérience que nous avons acquise sur notre parc de véhicules à profit, pour rendre le vôtre le plus réaliste possible.

Tout comme les modèles réduits des nouveaux wagons, des voitures et des locomotives que nous allons acheter chez notre détaillant spécialisé, les véritables engins sortant d'usine sont d'une propreté exem-



le plus possible de photos que vous utiliserez plus tard lors de vos opérations de vieillissement, à la maison. Outre le fait qu'il s'agisse d'un passe-temps agréable et d'un intérêt réel pour notre hobby, cette action est particulièrement nécessaire pour voir à quoi ressemblent les engins réels ayant servi de modèles pour leur reproduction en miniature. L'observation correcte du véritable matériel roulant est la meilleure méthode pour trouver les exemples nécessaires à 'salir' vos petits modèles. Quand vous les aurez examinés, vous serez étonnés de voir le nombre de différences existant en matière de salissures, mais aussi de teintes...

plaire. Nous voyons parfois circuler ces derniers sans la moindre trace de crasse ni de rayures. Hélas – mais heureusement pour tous les adeptes de la patine (désormais, nous ne parlerons plus de patine, mais de 'vieillissement') – cela change très vite. L'influence des conditions atmosphériques, les chargements, les traces d'utilisation, ainsi que l'action de ces soi-disant 'artistes' modernes qui y vont de leurs bombes de peinture, tout ceci modifie l'aspect extérieur du matériel. En très peu de temps, une voiture ou une locomotive peut ainsi changer d'aspect, en passant d'un aspect de véhicule neuf à celui d'un engin usagé. Et chaque véhicule acquiert son propre aspect, rompant ainsi l'unité et l'homogénéité de la série.

Avant de passer au vieillissement de notre parc, nous allons d'abord rassembler le plus possible d'informations sur l'aspect extérieur du matériel, en réalité. Nous voulons en effet vieillir notre parc roulant d'une façon réaliste, sans toutefois commettre des erreurs de style. Et ce rassemblement de documentation peut se faire grâce à la lecture de livres et de périodiques, à des recherches sur internet et à la vision de films ferroviaires. Examiner la réalité par soi-même est toutefois aussi plaisant. Profitant d'un jour de congé, partez vous-mêmes à la découverte d'une gare et tandis que vous profiterez de l'ambiance et des activités ferroviaires sur et aux alentours du site, vous verrez passer une variété de matériel roulant. Faites-en

Les paysages traversés par les convois ont également une influence sur les nuances de teintes qui vont apparaître sur le matériel. Dans les régions montagneuses où par exemple du granit ou de la pierre bleue est présente, la poussière sera principalement grisâtre. On trouve aussi dans certaines régions avoisinantes des roches où la couleur rouge est présente, comme par exemple dans les Vosges, dans l'est de la France. Cette poussière va voler dans les airs et finira par se déposer partiellement sur les véhicules qui traversent cette région. L'amateur ferroviaire attentif remarquera certainement que ces teintes apparaîtront différemment selon les conditions climatiques. Les dépôts de saleté sèche sur un



véhicule présentent en outre une teinte beaucoup plus claire que lors de la présence d'humidité. La rouille par exemple peut être noirâtre si elle est mouillée, tandis que lorsqu'il fait sec, elle présentera une belle teinte rouge brunâtre.

On peut même le voir sur des wagons auto-déchargeant ou de minerai lorsqu'ils sont vides, car après avoir transporté du minerai, ils ont été remplis de charbon (ou l'inverse). Examinez des photos d'un site de transbordement de minerai ou d'un transbordement de toutes sortes de matières premières et minérales. On pourrait dire que du minerai, c'est du minerai, mais rien n'est moins vrai. Vous serez étonnés de constater la diversité en teintes lorsque vous examinerez les tas de minerais ou de matériaux sur un tel lieu: ces teintes peuvent varier du rouge quasi pur au brun

foncé, tirant sur le noir. Tout ceci assure une belle palette de couleurs, que nous pourrions utiliser pour vieillir notre parc de matériel roulant.

Ces nuances de rouille sont parfois visibles sur des lignes-musées ferroviaires, où le matériel est souvent exposé à l'influence des conditions climatiques.

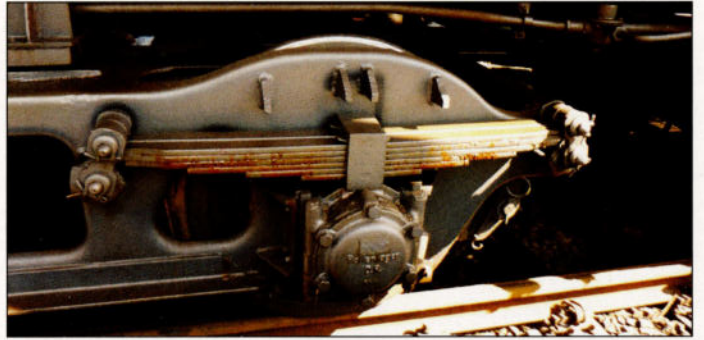
Tous les véhicules n'ont pas la même apparence: cette dernière est fonction de la durée de leur utilisation, tandis que leur situation d'entretien joue également un grand rôle. Vous ne devez pas vous étonner de rencontrer un wagon sur lequel de la mousse ou d'autres petites plantes tentent de survivre... Il existe même des cas où l'on peut penser qu'un lierre a pris possession d'un wagon! Ce sont des exceptions bien sûr, et notre but n'est pas de 'décorer' l'ensemble

de notre parc, mais un tel wagon garé sur une voie accessoire constituera certainement un 'accroche-regard', qui vous vaudra sans doute quelques louanges...

Cela ne vous étonnera pas que la plus grande intensité et diversité de salissures se rencontre sur les wagons de marchandises, qui constituent ainsi pour le débutant en patine les objets les plus intéressants à vieillir. Outre le fait que ces wagons sont disponibles dans toutes les gammes de prix (donc accessibles financièrement parlant par les jeunes et les modélistes débutants), vous pouvez aussi vous essayer sur un modèle bon marché que vous avez aperçu en chemin de fer réel. Si l'opération n'a pas réussi, ce ne sera pas très grave, car les coûts n'en seront pas élevés.

Tout comme dans l'exploitation réelle, la





présence de wagons de marchandises sur nos réseaux est indispensable: ces véhicules se chargent encore et toujours du transport de marchandises de valeur. On pourrait dès lors penser que les transporteurs soient très attentifs à leurs wagons et pourtant, rien n'est moins vrai. L'entretien veillant à les maintenir dans un état irréprochable est souvent réduit à un minimum. D'un point de vue technique, ils sont bien entendu en bon état, mais pour le reste, ce n'est que le strict nécessaire qui est effectué afin de maintenir ces wagons en état de marche. Il peut arriver par exemple que des planches usées aient été remplacées en atelier. Mais seule la partie rénovée est alors repeinte, tandis que le reste du wagon reste dans l'état qu'il présentait avant d'entrer en atelier! Les wagons de marchandises n'ont pas de fonction représentative et sont simplement conçus dans un seul but: transporter des marchandises d'un endroit à un autre...

Où et comment trouver sur ces wagons la crasse la plus importante et quel schéma pouvez-vous en déduire? Sur le sommet du wagon, la saleté sera un peu moins importante que sur les parties basses. Grosso modo, les dépôts de crasse sur les wagons les plus courants sont à classer comme suit: - Les dépôts de saletés sur le toit, qui se détachent partiellement par temps pluvieux. Ceci provoque sur les flancs du wagon un schéma de salissures tout à fait irrégulier. Si vous pouvez observer le toit d'en haut (observez-le depuis un pont ou de tout autre objet en hauteur), vous verrez aussi que la crasse descend du point le plus élevé vers les côtés. Le schéma des salissures

s'étend donc en suivant la largeur du toit, mais jamais en direction de la longueur. La teinte des toits diffère aussi énormément d'un wagon à un autre, allant d'une saleté légère à un aspect quasi noir. Les poussières provoquées par l'usure des caténaires et l'influence des gaz d'échappement des locomotives Diesel font aussi leur œuvre. L'influence de ces gaz est quasi identique à ce qu'une locomotive à vapeur pouvait réaliser. Autres éléments à relever: les endroits où les réparations ont eu lieu. Des différences de teintes sont nettement visibles entre les parties récemment réparées et les parties réparées précédemment. - La saleté en parties basses, provoquée par les éclaboussures en cours de route. Sur les bogies, la saleté va à nouveau se mélanger avec la graisse nécessaire au graissage des boîtes d'essieux. Sur les ressorts, de nombreux détails sont visibles où les anciennes et les nouvelles taches de rouille se disputent la place. Ceci provient du fait que les ressorts sont en mouvement constant, l'influence de l'humidité provoquant en permanence l'apparition de rouille.

- Tout comme sur les toits, vous rencontrez sur les flancs des wagons des endroits partiellement réparés. Ces plaques sont de nouveau à répartir entre les réparations récentes et celles effectuées plus anciennement, ce qui provoque également de nouvelles variations de teintes.

C'est tout ceci justement qui rendra les wagons de marchandises si attractifs sur votre réseau. Il n'y en a pas deux identiques, ceci contrairement aux voitures voyageurs. Le



degré de salissure est aussi fonction de la nature du chargement transporté. Si vous faites bien attention aux chemins de fer réels, vous verrez souvent différentes sortes de crasses mélangées sur un même wagon. Et même sur des wagons, on trouve aussi des graffitis. En fonction de l'époque suivie, vous pouvez également reprendre ces 'décorations' sur votre matériel. Aux époques II et III, lorsque les 'artistes' (ou les vandales, selon le cas) n'utilisaient pas encore de bombes aérosol, on pouvait quand même voir sur ces wagons certaines formes d'inscriptions, souvent appliquées par le personnel des chemins de fer à la craie ou au pinceau blanc.

Sur les wagons-citernes destinés au transport de matières liquides, on voit en fonction du chargement des traces d'écoulement d'huile et/ou de produits chimiques sur les flancs, qui peuvent varier de quasi noir à blanc. Sur les wagons-citernes pour le transport de produits pétroliers, si les traces de coulure sont encore brillantes; on peut alors en déduire que le wagon vient d'être chargé.

La citerne est souvent salie de façon inégale, mais si vous faites bien attention, vous verrez que la partie supérieure (jusqu'à la brisure dans l'arrondi) du wagon est celle qui est la



plus sale, ainsi que sur les faces d'about du wagon. De nos jours, on voit aussi souvent de nombreux wagons (comme des porte-coils) dont le chargement est protégé par une sorte de bâche. C'est alors dans les plis de cette bâche que la saleté va alors se nicher, tandis que les autres parties paraîtront neuves.

Un wagon-silo pour le transport de diverses matières sèches en poudre est rempli par au-dessus et une partie du chargement déborde parfois à côté de l'orifice de remplissage. Le vent et la pluie feront le reste et étaleront les taches, ce qui donnera un beau schéma de salissure sur ces wagons. La partie inférieure oblique du silo est généralement lignée en foncé: ceci provoque l'écoulement de la crasse de haut en bas, qui se mêle alors avec la saleté occasionnée pendant la marche. La partie inférieure est aussi la plus salie à cause de la poussière des freins, au contraire de la partie supérieure, qui ne présente qu'un schéma légèrement ligné.

Il est presque impossible de décrire tous les types de salissures pour chaque type de wagon. Le but de cet article sera alors rapidement dépassé. Si vous vous postez le long d'une voie ferrée, vous apprendrez rapidement à reconnaître toutes les sortes différentes de salissures concernant un même type de wagon, pour en tirer la conclusion... qu'une crasse n'est pas l'autre. Apprendre à les reconnaître est important pour éviter de commettre des erreurs lors du vieillissement. Dans un stade ultérieur, nous traiterons d'un type de wagon bien précis, en mettant l'accent sur ses détails spécifiques.

Quant aux voitures voyageurs, c'est une autre histoire. Elles présentent rarement un aspect délabré et passent régulièrement au 'car-wash' pour trains. Entre deux passages, la saleté va sans doute réapparaître, mais jamais aussi fortement que pour les wagons marchandises. De nos jours, de nombreuses voitures voyageurs ne sont plus nettoyées que mécaniquement. Sur ce type de voiture, la saleté va se nicher aux endroits inaccessibles aux brosses du car-



wash: les châssis et le toit restent ainsi souvent sales. Un détail intéressant: une petite partie de l'arrondi de toiture est simplement effleuré par les brosses, au contraire des parties hautes du toit, hors de portée de ces mêmes brosses.

Avant de vieillir nos modèles, il est donc très important de savoir où et comment la saleté se dépose sur nos locomotives et nos wagons. Examinez par exemple quelques photos de la série 52 SNCB, par exemple. Vous y remarquerez une grande concentration de saleté sur le toit, sur les parties frontales obliques, sur les bogies et sur d'autres parties du châssis. Sur les flancs, on voit en plusieurs endroits que la saleté s'est nettement mélangée avec la pluie, qui s'écoule vers le bas.

Le récit deviendrait trop fastidieux si tous les schémas possibles de salissures étaient traités pour les locomotives, car presque chaque type ou série d'engin a ses propres schémas de salissures sur ses faces avant et sur ses flancs.

Pour les locomotives à vapeur, c'est à nouveau toute une autre histoire, car en chemins de fer réels, vous ne rencontrerez plus de nos jours de traces de calcaire ou de saleté sur de tels engins. Ce que nous voyons de nos jours en Europe de l'Ouest, ce sont principalement des locomotives maintenues en état de marche sur des lignes-musées. Ces engins sont souvent chouchoutés et paraissent quasi neufs. Après un ou

deux jours de circulation, de la poussière apparaîtra inévitablement, tandis que la graisse et la saleté vont s'accumuler. Mais négligées comme elles étaient au cours des derniers jours de la traction vapeur (comme dans les années '70 en Allemagne), vous ne les verrez sans doute plus jamais...

Au début du siècle dernier et jusqu'à la fin des années '40, une locomotive était souvent conduite par un même personnel, qui se chargeait également de son nettoyage: cela faisait partie des tâches du machiniste et du chauffeur. Souvent, le personnel se voyait attribuer l'entretien d'une locomotive en particulier, car locomotive et personnel de conduite ne faisaient qu'un. Vers la fin de l'époque vapeur, les locomotives furent alors envoyées là où elles étaient les plus utiles; l'entretien et le nettoyage étant négligés, suite à quoi ces locos ont paru de plus en plus sales. A la fin de leur carrière, lorsque l'on savait qu'elles seraient mises au rancart quelques années plus tard, les opérations de nettoyage ne furent alors carrément plus assurées.

Ce que l'on voit encore de nos jours sur les locomotives à vapeur:

- sur le toit et sur les parties horizontales restantes: des parties rouillées allant du gris au brun foncé;
- la graisse se mélange à l'eau sur les parties mobiles, ce qui les fait varier du brun au noir;
- de légères traces de calcaire;
- des poussières de teintes différentes.



En outre sur les locomotives à vapeur, on pouvait voir des dépôts de calcaire. Si nous vieillirons plus tard une de ces machines, cela ressortira très bien sur un fond foncé. Ces dépôts de calcaire se logeaient la plupart du temps aux endroits suivants:

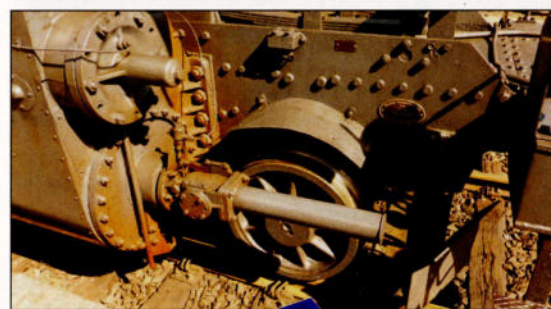
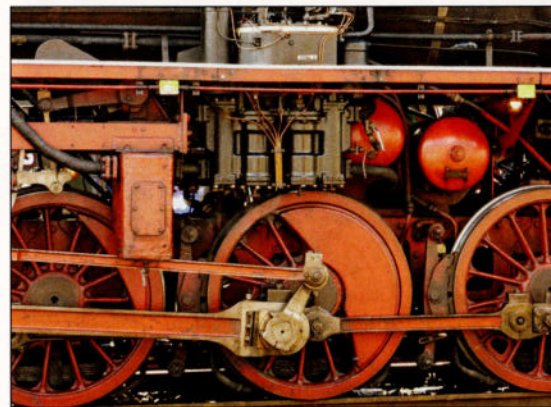
- le sifflet;
- les vannes, les robinets et les orifices de remplissage;
- près de fuites sur les conduites;
- à la pompe à air;
- aux trappes d'inspection sur le corps de la chaudière;
- les cylindres;
- le surchauffeur ou le réchauffeur;
- les soupapes de sécurité;
- le dessous de la porte de chaudière.

La nature et les hommes le font presque sans effort, mais en modélisme, nous allons devoir nous appliquer pour salir notre matériel... Si vous êtes prêt à entamer le vieillissement d'un de vos modèles, nous allons commencer par choisir une teinte ad hoc. L'important concernant ce choix est de

connaître le résultat que cette couleur de saleté va produire au final sur le modèle. Nous allons en effet l'appliquer de manière assez transparente, ce qui implique que le fond déterminera la teinte choisie.

Prenez par ex. un wagon rouge – le rouge est certainement présent à l'époque IV et au-delà, car est une teinte utilisée par de nombreuses sociétés ferroviaires – si vous y appliquez la peinture de saleté, le résultat ira du jaunâtre à l'orange. Un fond verdâtre combiné à une teinte de saleté donnera un résultat gris. Le choix de la teinte est donc important: vous devrez toujours garder à l'esprit ce que la teinte choisie produira comme effet au final sur le modèle en cause.

Les teintes que vous verrez généralement sur les véritables véhicules sont souvent issues de la nature comme les couleurs terre, brun, ocre, kaki, gris, noir et évidemment rouille (cette dernière allant du jaune au rouge jusqu'au brun/noir). Le noir n'est pas



profond, mais plutôt gris/noir: un noir profond ne se rencontre pas beaucoup comme teinte de saleté, en exploitation réelle. Heureusement, les fabricants proposent une vaste gamme de teintes pour le vieillissement, tant sous forme de peinture que sous forme de poudres à pigments. L'offre en peinture est grande: Vallejo, Mig, Revell, Humbrol, Tamiya ou Anita Decor. Le choix vous incombe en fonction de vos goûts et de la disponibilité où vous habitez...

Si cette première approche était un peu dense et théorique, les prochains articles seront plus axés sur la pratique, de façon à ce que vous puissiez entamer une séance de vieillissement et mettre en pratique la théorie. Nous traiterons alors plus en détails des techniques possibles qui devront vous servir de fil de conduite pour le vieillissement. C'est bien d'un fil de conduite qu'il s'agira, car chacun d'entre vous utilisera alors ses propres techniques et particularités qu'il aura acquises lors de son apprentissage, pour vieillir ses modèles.



Les voitures I10 de la SNCB

LES VOITURES I10 DE LA SNCB ONT ÉTÉ CONÇUES POUR LE TRAFIC INTERNATIONAL À COURTE DISTANCE. CELLES ÉQUIPÉES DE LA CLIMATISATION SONT ÉGALEMENT UTILISÉES POUR DES DESTINATIONS PLUS LOINTAINES. DEPUIS QUELQUES ANNÉES, CES VOITURES I10 SONT ÉGALEMENT UTILISÉES EN SERVICE INTÉRIEUR BELGE. VOICI DONC QUELQUES COMPOSITIONS COURANTES, COMPOSÉES DE VOITURES I10. GARDEZ TOUTEFOIS À L'ESPRIT QU'IL S'AGIT D'INSTANTANÉS: LES COMPOSITIONS ILLUSTRÉES N'ÉTAIENT EN VIGUEUR QU'À L'ÉPOQUE DE LA PRISE DES CLICHÉS, CERTAINEMENT EN CE QUI CONCERNE LES TRAINS INTERNATIONAUX, POUR LESQUELLES LES COMPOSITIONS ÉTAIENT SOUVENT CHANGEANTES. MAIS CES PHOTOS DONNENT UNE BONNE IMPRESSION DE L'UTILISATION UNIVERSELLE DES I10 SUR UNE PÉRIODE COUVRANT QUASI 25 ANS. POUR LES TRAINS INTERNATIONAUX, UNE RESTITUTION EXACTE DE LA COMPOSITION EST SOUVENT IMPOSSIBLE EN MODÈLES RÉDUITS, NE SERAIT-CE QUE PARCE QUE LES CONVOIS COMPTAIENT PARFOIS DOUZE VOITURES (ET PLUS): C'EST CARRÉMENT IRRÉALISABLE, À MOINS QUE VOUS NE DISPOSIEZ D'UN HANGAR... MAIS AVEC CINQ OU SIX VOITURES SEULEMENT, IL EST DÉJÀ POSSIBLE DE RECONSTITUER UN BEAU TRAIN INTERNATIONAL, PLUS ADAPTÉ À LA TAILLE DE LA MAJORITÉ DES RÉSEAUX MODÈLES EXISTANTS.



1. Les IC Ostende – Cologne

Les premières voitures I10 sont apparues à partir de 1987 sur la relation IC Ostende – Cologne. Sur cette photo, on voit la 1605 (Märklin/ViTrains) qui vient de franchir le pont métallique sur la Rur, à la sortie de Düren. Le 17 mai 1994, cette rame homogène en livrée 'C1' était composée d'un fourgon Dms (LS Models), de deux I10 A, d'une I4 ABR (LS Models/ Heris) et de cinq I10 B. Photo: Max Delie



2. L'INT 'Grand Ducal'

A partir de 1988, les voitures I10 ont été utilisées sur la relation Bruxelles-Midi – Luxembourg. En 1990, la composition de base de ce train international n'était que de cinq voitures, une 'compo' idéale pour être reproduite sur un réseau modèle.

La 2713 (LS Models) à proximité de Poix-St-Hubert remorque cinq voitures: une I6 A, une I4 A remplaçant une I6 A indisponible et trois I10 climatisées de 2e classe. A partir de 1994, des voitures non climatisées seront également utilisées sur ce train, qui sera supprimé en décembre 2003. (Photo: Michel Hanssens)

3. L'EC 'Memling' Ostende – Cologne – Dortmund

En 1991, la relation EC 'Memling' Ostende – Dortmund bénéficia d'une nouvelle composition, composée d'un mélange de voitures I6 et I10, complétée d'une voiture spéciale 'Bistro' spécialement conçue pour ce train. Le train EC 48 'Memling' était composé d'une loco de la série 18 (LS Models, Lima & Lemaco), suivie de deux voitures I10 B, de deux I6 B, de la voiture Bistro du 'Memling' et de deux I6 A. L'EC 'Memling' a circulé sous cette composition jusqu'à l'été 1997.



4. L'INT 330 Liège – Paris

Le 5 mai 1995, le train international INT 330 Liège – Paris était composé d'une I10 B (Heris) en livrée 'C1', suivie d'une I6 B (Roco) et d'une I6 A (Roco), une paille pour la CC 40100 de la SNCF (Photo: Tryphon).



5. Les IR Liers – Liège-Guillemins – Luxembourg

Après l'électrification de la ligne 42 Rivage – Gouvy, les trains de la relation IR Liers – Liège – Luxembourg furent remorqués par des locomotives du type 3000 des CFL. La 3002 des CFL passant à Martinrive est en tête d'un de ces convois, composé d'un fourgon Dms (LS Models), d'une I10 A et de deux I10 B. Une voiture Wegmann des CFL a été ajoutée en queue, au titre de renfort. Photo: Max Delie



6. L'EC 'Iris' Bruxelles-Midi – Coire

En septembre 2000, une des voitures I10 B climatisées reconstruites en voiture-restaurant 'Resto' a été ajoutée au train EC 97. Les logos et inscriptions n'ont été appliqués qu'en décembre 2000, six mois après la mise en service des premières voitures-restaurants de ce nouveau type. La composition complète de ce train était une loco de la série 27 (LS Models/ Lima), une 'Resto' I10 (Heris), une voiture RIC Z-1 Am des CFF (1e classe Eurofima) (Roco), une Aprm des CFF (Roco), trois Bpm des CFF (Roco) et une I10 de 2e classe climatisée en 'C1' (Heris). La dernière voiture n'est pratiquement pas visible sur cette photo, mais était typique de la composition du train EC 'Iris', à cette époque. Bruxelles-Midi, le 24 septembre 2000. Photo: Bertrand Montjobaques.



7. L'EC 'Iris' Bruxelles-Midi – Coire

On pouvait également rencontrer des voitures I10 loin de nos frontières: le train EC 'Iris' Coire – Bruxelles-Midi passe le 24 mai 2004 à Frick (CH), remorqué par une Re 4/4 II des CFF. Derrière la locomotive, on remorque une I10 B climatisée (Heris), une I6 B avec compartiment-vélos et quatre I11. Suivent alors un certain nombre de voitures CFF qui accompagnait le convoi entre Coire et Bâle. A partir de décembre 2004, le train 'Iris' sera à nouveau composé de matériel des CFF. Photo: Michel Hanssens, le 24 mai 2004.



8. L'EC 'Iris' Bruxelles-Midi - Coire

Le train 'Iris' Bruxelles - Coire passe dans les parages d'Oberstinzel (F), entre Metz et Strasbourg. La BB 15000 de la SNCF (Roco ou LS Models) porte la livrée 'Multiservices'. La composition du train est de deux voitures I11 A (Heris ou LS Models), de deux I11 B (Heris ou LS Models), d'une I6 B modernisée (Roco) et d'une I10 B à airco 'Memling' (Heris). Photo: Michel Hanssens, le 3 juillet 2004.



9. L'EC 'Vauban' Bruxelles-Midi - Milan

Le train 'Vauban' vu entre Mulhouse et Bâle, remorqué par la BB 15063 en livrée 'En voyage'. Derrière la loco, on trouve les trois voitures de la tranche limitée à Bâle. Cette tranche est composée d'une voiture I10 B en livrée 'Memling', d'une I10 B climatisée en livrée 'C1' et de la voiture 'Bistro' ex-Memling. Suit alors la tranche 'Milan', composée d'une I11 A, d'une I10 A, de deux I11 B et d'une I6 B à compartiment-vélos. Photo: Michel Hanssens, mai 2003.

10. Le 'Treski' Ostende-Innsbruck

Le 'Treski' est un train de nuit de la SNCB ayant pour destination l'Autriche; il ne circule que quelques jours lors des vacances de Noël et de carnaval. A une certaine époque, ce train a été remorqué entre Ostende et Aix-la-Chapelle par une série 16. Derrière la loco, on peut voir une I6 B, suivie de quatre I10 B. Hansbeke, le 19 février 2006. Photo: Willy Peyskens



11. Les IC 'Benelux' Bruxelles-Midi – Amsterdam

Afin de compenser une pénurie de voitures Intercity des NS sur la relation IC 'Benelux' Bruxelles – Amsterdam, deux rames de voitures I6/I10 de la SNCB ont été engagées sur ce trafic entre septembre 2009 et décembre 2010.

La 2801 est en route d'Anvers vers Roosendaal en tête d'un tel train, le 27 juin 2010. Derrière la loco, on aperçoit deux I6 A, suivie de cinq I10 B, toutes peintes dans la nouvelle livrée 'new look'. Ces voitures belges ont encore été engagées sporadiquement en 2011, lorsque des voitures ICR ou celles louées aux ÖBB étaient défectueuses. Essen, le 27 juin 2010. Photo: Quintus Vosman



12. Le train de pointe Etterbeek – Poperinge

Le 28 septembre 2000, la 2202 est chargée de la remorque du train de pointe P 8001 Etterbeek – Poperinge, composé de voitures I6 et I10. La voiture I6 en livrée 'Memling' est disponible chez Roco, les I10 sans airco le sont désormais en H0 chez Heris. Pour reproduire ce convoi sur un réseau modèle, cette rame peut être réduite à cinq voitures. Photo: Bertrand Montjobaques.



13. Le train de pointe Schaerbeek – Landen

Les trains de pointe Schaerbeek – Landen et retour Landen - Bruxelles-Midi sont en principe assurés par quelques voitures du type M4, mais en pratique, une rame de voitures I6 ou I10 est souvent utilisée. Derrière la 2117, on reconnaît une I6 B en livrée 'Memling', une I6 B en livrée 'new look', une I10 B à airco, une I10 A sans airco et pour terminer, une I10 B avec airco. Cette composition vue ici à Tirlemont est parfaitement reproductible en modèle réduit. Photo: Bertrand Montjobaques.



Sélection et composition: GVM



La 6^e Convention internationale de l'échelle N

DU 17 AU 20 NOVEMBRE 2011 S'EST TENUE LA 6^E CONVENTION INTERNATIONALE DE L'ÉCHELLE N, ORGANISÉE PAR INGA-NET (POUR 'INTERNATIONAL N-GAUGE ASSOCIATION NETWORK'), L'ORGANE FÉDÉRATEUR DE TOUTES LES ASSOCIATIONS ADEPTES DE L'ÉCHELLE N DANS LE MONDE. PLUSIEURS RÉSEAUX NATIONAUX COMME L'AFAN (ASSOCIATION FRANÇAISE DES AMIS DU N), LE N-CLUB ALLEMAND, LE N-CLUB FINLANDAIS, S^{NS}, N-TRAK, N-GAUGE GUILD AFRICA ET LA NSMA (AUSTRALIE) SONT MEMBRES D'INGA-NET. SEULE LA BELGIQUE NE COMPTE PAS ENCORE POUR L'INSTANT D'ORGANISATION FÉDÉRATRICE CONCERNANT L'ÉCHELLE N, MAIS ELLE SERAIT LA BIENVENUE...



1: La porte menant vers le monde du N.

2: Un bidonville d'Afrique du Sud.

3: Une ferme en Afrique du Sud. Les animaux y étaient mieux traités que la population noire, en Afrique du Sud...



Pour la toute première fois, une association modulaire belge était invitée à cette convention, à savoir 'N160' (qui a réalisé 'Balegem-Dorp' – voir TMM n°105). Outre ce réseau belge, on pouvait également voir des réseaux provenant de France, d'Allemagne, d'Autriche, d'Italie, de Finlande, du Danemark, d'Angleterre, du Canada et d'Afrique du Sud. Sur une superficie de 1.600 m², on pouvait non seulement découvrir ces réseaux, mais aussi des petits et grands fabricants, ainsi que des commerçants spécialisés dans l'échelle N. Chaque année, l'organisateur essaie de faire venir le plus possible de fabricants de petites séries à sa Convention. Pour les amateurs de l'échelle N, c'était un véritable paradis: une bourse qui leur était entièrement dédiée, tournée vers eux, et sans la présence du 'grand frère', l'échelle H0....

Au cours de cette 6^e Convention internationale de l'échelle N, les membres et invités de l'Inga-Net avaient réalisé un long réseau à cette échelle, en raccordant tous les réseaux présents. Pour rendre ceci pos-

sible, les normes telles qu'édictées par le N-Club International (voir www.N-club-international.de) avaient été suivies. L'accès à ce réseau en N était impressionnant: déjà lors de l'édition précédente, une 'porte' menant au petit monde du N avait été construite : elle était constituée de deux spirales à double voie de 2 m de hauteur, qui passaient au-dessus des visiteurs ! Au cours de ces quatre folles journées, les participants ont fait circuler leurs plus belles compositions sur ce réseau très international. Imaginez-vous : un train omnibus belge traversant les Alpes ou un paysage situé quelque part en Afrique du Sud, ou encore un convoi espagnol traversant le plat pays... Lors de cette Convention, tout était possible. Le plus étonnant était que la rame que vous aviez engagée sur ce réseau le matin n'était à nouveau visible que... le soir, moyennant quelques rares passages en cours de journée...

Le but n'était toutefois pas uniquement de faire circuler des petits trains pour le grand



4: Un aperçu des deux modules des 'Amis du N' d'Afrique du Sud.



5: Un autre point de vue du bidonville. Remarquez le désordre et les déchets qui émaillent les alentours de la zone.



6: Astérix et Obélix se sont retrouvés au 21e siècle, grâce à la machine du professeur Barabbas...



7: Un paysage idyllique à Loch Lochy.



8: Un ancien viaduc en Italie.



9: Une composition en voie Ni. Le moteur se situe dans le wagonnet de queue. La voie 'Ni' a un écartement de rails de 3 mm ! Construction : Roy Bergauer (www.roybergauer.de).



10: La Rooigemstraat et Kalle à Balegem, du club N160.



11: Un train de marchandises traverse la vallée du vin sur des modules d'un club N d'Herrenberg.



12: Le stand complet du club N160. Une vue d'ensemble de la plus récente réalisation de N160, une courbe située à Erwetegem. Remarquez le superbe paysage et le talus sur lequel les trains le traversent.

public. Les membres de l'association N160 ont constaté que tous les participants faisaient partie d'une grande et même famille. Après la Convention, un buffet international a eu lieu le jeudi soir : les mets et boissons proposés provenaient de

tous les pays participants. Le samedi soir, le buffet était offert par Inga-Net. Ce furent d'excellents moments pour échanger quelques idées avec d'autres membres, commerçants et même fabricants. Nul besoin de préciser que les participants belges

ont fait de leur mieux pour veiller à ce que les fabricants ne perdent pas de l'œil le marché belge ! Un certain Monsieur Kato était ainsi particulièrement intéressé par le matériel roulant belge...

Les membres de N160 avaient fait le déplacement vers Stuttgart avec leur nouvelle réalisation : une large courbe qui se situe aux alentours d'Erwetegem (sur la ligne



14: La gare d'Orléans, réalisée par André Pinat, le lauréat de l'édition précédente.



15: Un pont de pierres qui enjambe une vallée en Suisse.

13: Des modules urbains avec une grande gare, du N-Club International.

122) et qui se raccorde à la gare de Balegem-Dorp. Sur cette courbe qui s'étend sur cinq modules, le paysage caractéristique des Ardennes flamandes a été reproduit. Ce club a été nommé comme faisant partie des dix plus belles contributions au réseau international. Ces nominations ont été octroyées par un jury composé de fabricants de modélistes, dont entre autres Fleischmann, Kato, Arnold et Märklin. Au cours du buffet international organisé par Inga-Net, tous les participants pouvaient voter pour le plus beau paysage reproduit parmi les dix nominés précédemment. Et c'est à juste titre que le lauréat fut constitué de deux modules venant d'Afrique du Sud : ils avaient comme thème l'apartheid, que l'on devinait aisément sur ces modules...

Après la tenue de l'exposition, les liens unissant les différents participants étaient vraiment sincères. Ce ne furent pas des adieux, mais une invitation à participer à la prochaine 'réunion familiale' au cours de l'année prochaine : la 7e N-Scale Convention se tiendra en effet du 22 au 25 novembre 2012.

Texte & photos :
Jim Van Bockstaele



LES PAYS-BAS CONNAISSENT TROIS GRANDES EXPOS DE MODÉLISME FERROVIAIRE, ASSOCIÉES OU NON AVEC UNE BOURSE DE MATÉRIEL ; DE PLUS PETITS ÉVÉNEMENTS DU MÊME THÈME S'Y TIENNENT AUSSI. LE PLUS IMPORTANT DE CES 'PETITS' ÉVÉNEMENTS ET CERTAINEMENT L'UN DES PLUS AMUSANTS EST CONSTITUÉ PAR LES 'JOURNÉES NÉERLANDAISES DU MODÉLISME FERROVIAIRE', QUI SE TIENNENT TRADITIONNELLEMENT EN DÉCEMBRE DANS LA HALLE 'HAAGLANDEN' À RIJSWIJK.

La 17ème édition de ces journées du modélisme ferroviaire les 10 et 11 décembre derniers était pour la 3e fois l'oeuvre de Natasja Durieux, l'organisatrice de cette expo à Rijswijk. Pour ce faire, elle a été secondée pour la 2e fois en ce qui concerne le modélisme ferroviaire et les démonstrations par Gebrand Haans, qui grâce à ses nombreux contacts dans le petit monde du modélisme, a réussi à réunir une vingtaine d'associations et de constructeurs individuels à Rijswijk.

Parmi ces individuels, on retrouve Ton Janssen qui présentait son 'Bossche tram', un réseau encore peu présenté aux Pays-Bas. René Paul était également présent avec son 'Rusty Pile Railroad', ainsi que Gérard Hendriks avec son 'Gipfelstürmer', un classique de haut niveau. Gérard Hendriks a construit ce spectaculaire et surprenant réseau sur base d'un projet fictif publié par Ivo Cordes dans le magazine allemand Eisenbahn Modellbahn. Gérard a décrit sa construction pas à pas en 1995/96 dans Eisenbahn Magazin et plus tard, dans Journal du Chemin de Fer. Par 'haut niveau', nous voulons parler non seulement de l'énorme différence de niveau présente sur ce réseau, mais aussi de la façon dont Ivo et Gérard montrent ce qui est possible de réaliser sur un petit réseau de 120 cm sur 120, avec un trafic ferré intensif et un paysage extérieur typiquement suisse.

Un autre paysage suisse tout aussi fictif a été créé par le team Valkenswaard, qui était présent avec son réseau 'B.A. Bodil', le lauréat de notre Concours de mini-réseaux de 2010. Vous vous rappelez encore ? Le diorama avec quatre autorails reproduits à différentes échelles et ses bâtiments en perspective, qui donnent une énorme profondeur de champ. A côté de ce dernier, nous trouvons Eddy de Wilde, également un ancien participant de notre concours de mini-réseaux, qui est depuis lors un participant actif dans le circuit des expositions, avec son réseau 'Willburg'.

Les Journées néerlandaises du modélisme ferroviaire importantes et amusantes!



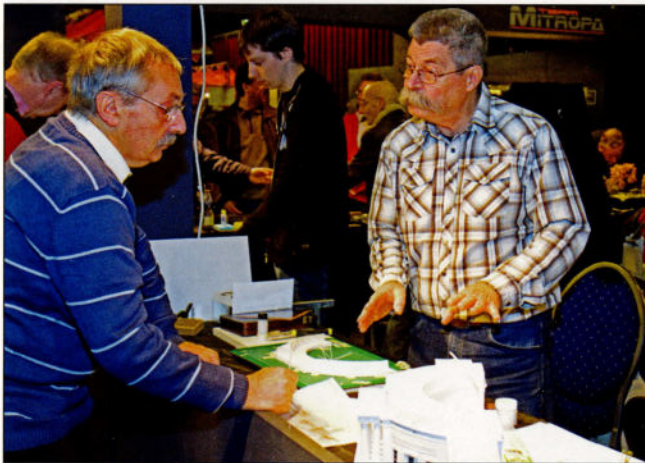
Les croquis d'Ivo Cordes ont constitué le point de départ pour Gérard Hendriks lors de la construction de son réseau 'Gipfelstürmer'. Vu que son thème est suisse, le matériel roulant fait penser d'une certaine façon à celui du célèbre 'Glacier Express', qui traverse la Suisse de part en part.

Gerard van de Weijer participait également à la compétition avec son nouveau mini-réseau 'De oude steenoven' (l'ancien four à pierres) : un réseau ferré transformé en exploitation musée, autour... d'un four à pierres. Cette petite exploitation à voie étroite à l'échelle H0e était une prouesse lors de ces journées néerlandaises du modélisme ferroviaire. Dans la même catégorie, on pouvait y placer 'O.P. Oorgidee' d'Erik Mosterd, qui avait trouvé une petite place sur le stand de la Mitropa. Son matériel et le décor de ce réseau à l'échelle 1/22,5e et à l'écartement de 16,5

mm (du Gn15, donc) étaient toutefois un peu plus imposants. Encore plus grand: le réseau bien connu disposé autour de la sucrerie de Zevenbergen. Cet imposant projet de 'Railcontact Modelspoorgroep Zevenbergen' était à nouveau exposé à Rijswijk, après une année d'absence. Enfin, quelques grands réseaux modulaires étaient également exposés, comme c'est de tradition.

Mitropa

Après quelques années d'absence, le team Mitropa était à nouveau présent derrière son

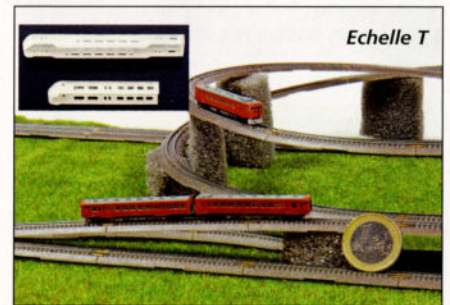


Une des valeurs ajoutées de ces 'Journées du modélisme' : les démonstrations réalisées par des hobbyistes au stand Mitropa.



A la vue de tant de beaux trains anciens, il serait presque possible d'ouvrir un musée ! C'est le côté plaisant du marché de l'occasion : on y voit des anciens, mais également des nouveaux modèles...

stand de démonstrations, ces dernières se déroulant en continu. Les visiteurs pouvaient y apprendre la construction des paysages, la pose du ballast, le travail du styrène, la mise en peinture et la patine, pour ne citer que quelques-uns des thèmes illustrés. Ce team avait emmené avec lui le réseau 'Tuinpad van mijn vader' ('Le long du sentier dans le jardin de mon père'), qui a été décrit dans le n°109 de notre revue.



L'organisatrice de la bourse Natasja Durieux et son conseiller Gerbrand Haans près du réseau 'De oude steenoven', le nouveau projet de Gerard van de Weijer.

Avec une certaine fierté, Natasja et Gerbrand pouvaient annoncer que le team Mitropa comptait également participer aux éditions suivantes des 'Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire'. Pour Natasja, cette organisation est une activité purement professionnelle : de plus, elle n'y connaît rien en petits trains miniatures... Elle reconnaît toutefois éprouver une grande admiration pour tout le travail presté par les participants et de ce qu'ils sont capables de donner pour leur hobby. Elle constate par ailleurs également cet enthousiasme lors d'autres événements qu'elle organise, comme par exemple 'Mineraal Internationaal' ou encore 'Poppenhuizen poppen & Miniatureurs'.



'De Bossche Tram' traverse la Kempenlandstraat. Les bâtiments et le matériel sont à l'échelle 0 sur un écartement de rails de 22,5 mm. Ce réseau a été réalisé par Ton Janssen, sur base d'un exemple existant.

L'espace 'exposition' est occupé pour environ 60% à titre commercial. Au fil des 200 tables présentes, on pouvait y trouver de tout, tant des marques connues ou inconnues que les modèles réduits les plus récents, que d'antiques trains-jouets en fer blanc. En outre, de plus en plus de fournisseurs spécialisés font le déplacement vers Rijswijk. Anita Decor, Artitec et Godfather Models & Supply font partie des fidèles avec leurs décors exclusifs, mais l'on y voit de plus en plus souvent des firmes qui présentent leurs systèmes digitaux et leurs accessoires pour dito.

Damsteeg, qui rompait une lance en faveur du plus petit train miniature du monde de marque 'T Gauge' (T3), à l'échelle du 1/450e. Jusqu'à présent, il n'existe que des modèles japonais – c'est le pays où il est produit – mais cela va certainement changer : grâce à la technique du laser, il est possible de réaliser des tout petits tirages. 'Tgauge.uk' va réaliser pour le marché britannique quelques modèles et... Emanuel nous a montré les prototypes des deux premiers modèles des NS (les 'Virm' et 'Slt' des NS). S'il avait pu disposer des modèles, il en aurait certainement déjà

vendu quelques-uns lors de cette exposition, comme cadeau pour Noël ! Ce sera sans doute pour l'année prochaine...

En effet, ces Journées du modélisme occupent une belle place dans le calendrier des bourses : les visiteurs peuvent faire leurs emplettes juste avant la Noël... Ne laissez pas passer cette chance l'année prochaine : Natasja et Gerbrand vous donnent d'ores et déjà rendez-vous à Rijswijk, fin 2012 !

Texte & photos:
Gerard Tombroek



CE QUI CONSTITUE LA PLUS GRANDE EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE D'ANGLETERRE SE DÉROULE CHAQUE ANNÉE À LA NEC, LA VERSION ANGLAISE DE LA FOIRE COMMERCIALE, SITUÉE À PROXIMITÉ DE L'AÉROPORT DE BIRMINGHAM. SI VOUS VENEZ DE L'UN DES HÔTELS PROCHES DE L'AÉROPORT, CELA COMMENCE DÉJÀ AVEC LE MONORAIL AUTOMATISÉ MENANT À LA GARE DE BIRMINGHAM INTERNATIONAL, D'OÙ VOUS POURSUIVEZ VERS VOTRE BUT À L'ABRI DE LA PLUIE: LA 'WARLEY MODEL RAIL EXHIBITION 2011'. NE VOUS ÉTONNEZ PAS DE LA FOULE QUI S'Y REND: TOUS NE VONT PAS VOIR L'EXPOSITION DE MODÉLISME, CAR D'AUTRES EXPOSITIONS S'Y TIENNENT SIMULTANÉMENT. TOUT COMME L'ANNÉE PRÉCÉDENTE, ON POUVAIT Y TROUVER UNE EXPOSITION DE NOËL; TOUTE LA FAMILLE POUVAIT DONC VOUS ACCOMPAGNER, MADAME Y TROUVANT SANS DOUTE ÉGALEMENT DE QUOI PASSER SON TEMPS...

Cette exposition se déroule en même temps qu'Eurospoor, aux Pays-Bas: un grand hall, de nombreux exposants, présentation et vente de la part de grands et petits fabricants. Le nombre de visiteurs est élevé également: plus de 16.000 modélistes la visitent, dont un certain nombre de Belges et de Néerlandais. Et ce n'est pas si étrange, car cette expo qui se tient pendant deux jours en vaut vraiment la peine: il y a tellement de réseaux exposés que même en deux jours, il n'est pas possible de les examiner tous. La plupart de ces réseaux sont aux échelles O, OO et N, mais certains réseaux britanniques sont à d'autres échelles, parfois très inhabituelles. La qualité de la plupart de ces réseaux est très élevée et il est clair que l'organisation a particulièrement veillé à éviter le plus possible la venue de réseaux qui avaient déjà été exposés l'année passée.

Bien entendu, les thèmes présentés sont

Warley Model Rail Exhibition 2011



Un des grands succès de l'exposition: 'Crumley and Little Wickhill', lauréat de deux prix, dont celui du bourgmestre de Sandwell, un prix remis personnellement par le bourgmestre, lui-même modéliste ferroviaire. Nous y reviendrons dans un prochain numéro.

majoritairement britanniques, mais quelques réseaux 'étrangers' réalisés par des Britanniques y étaient également visibles. Nous y avons ainsi vu un réseau italien, un danois et un suédois et évidemment, les traditionnels réseaux allemands et suisses. Certains

détails pouvaient parfois faire tiquer, mais ce n'est généralement qu'un visiteur du pays en cause qui était capable de le relever... Des modélistes chevronnés venant de l'étranger avaient également été invités, ce qui offrait une occasion unique pour les Britanniques



Peter Cullen et son réseau modulaire, qui constitue une extension imaginative du réseau ferré de l'île de Man. Logiquement, il l'a baptisé du nom espégle de 'Mannin Middle'.



Tous les bâtiments présents sur 'The Gretton ans Wenlock Railway' sont de fabrication 'maison' avec entre autres du carton plume recouvert de plasticard Slaters à motif de briques.

de voir ce qui se réalisait au-delà de leur île... Ronald Halma et sa famille avaient fait le déplacement des Pays-Bas et exposaient trois dioramas désormais connus chez eux: 'The Shop', 'Cornfield Yard' et 'Halte Padjarakan'. A leurs dires, ils recueillirent un grand intérêt auprès de leurs nouveaux visiteurs. Venu également des Pays-Bas, Gerbrand Haans avec son réseau 'Irgendwo' en H0e, qui a déjà été exposé lors d'une 'Grande Expo' de modélisme à Malines. Le club 'N-Spoor' de Nimègue était également présent, avec son imposant réseau de 22 m de longueur 'Weesp-Diemen', qui remporta d'ailleurs le dimanche soir le 'Continental Modeller Trophy' récompensant le plus beau réseau d'origine étrangère.

Non seulement beaucoup de choses étaient à voir pour les admirateurs de beaux réseaux, mais le modéliste 'constructeur' était aussi à la fête. Mieux: on pouvait dire qu'il était au paradis... De nombreux commerçants qui vendent des pièces les plus étonnantes et les plus inattendues en modélisme ferroviaire font chaque année le déplacement vers Birmingham. Le seul problème pour les Continentaux en ce qui concerne les sets à assembler et les pièces détachées est que tout ce matériel est aux échelles pratiquées en Grande-Bretagne. Tout le monde sait désormais que l'échelle 00 (1/76e) n'est pas la même que le H0 (1/87e), bien que les modèles de ces deux échelles circulent... sur le même écartement. L'échelle N est au 1/160e sur le Continent, mais au 1/148e en Grande-Bretagne. La différence pour l'échelle 0 est moindre et on s'en accommodera. Mais au fond, l'échelle a peu d'importance quand il s'agit du matériel pour les décors et l'outillage. Et pour ce dernier, il y a des pièces dont vous ne soupçonniez même pas leur



L'unique réseau italien venait... de Grande-Bretagne et était l'œuvre de Paul Hannant. San Pellegrino est une cité balnéaire située le long de la mer Adriatique, en Italie.



Une présentation bien réalisée d'un réseau à l'échelle 0: 'Western View Engine Shed' de Michael Price.

existence, mais qui pourrait bien se révéler très utiles!

C'est à chaque fois un étonnement de voir combien de clubs et d'organisations peuplent la Grande-Bretagne. Si vous n'êtes in-

téressés que par un train en particulier, une compagnie, un pays, une époque, etc., il existe un club fait pour vous. Ici, on se réunit volontiers en fonction d'intérêts communs. Plusieurs de ces clubs avaient amené à Birmingham des spécialistes qui réalisaient des



Damian Ross est un grand amateur de traction Diesel; cela se voit vite avec 'Diesels in the Duchy'. Pourvus de la sonorisation, ces engins attireraient la foule...



Ambiance hivernale sur l'un des rares réseaux allemands exposés: 'Sparkel'. Il s'agit d'un projet construit en cinq semaines par Norman Raven.



Ce stand de vente de thé présent sur le réseau 'Teesside Steel' à l'échelle 0 et très réaliste a un recouvrement en papier imprimé. Mais cela ne se remarque vraiment qu'après examen approfondi!



L'intérêt de nombreux visiteurs s'est focalisé sur les locomotives à vapeur présentes au dépôt de Western View.

démonstrations d'assemblage de maisonnettes, de patine de modèles, de construction de matériel roulant avec des matériaux divers, etc. Ils étaient en outre ravis de pouvoir répondre aux éventuelles questions posées et de donner un bon conseil. Si vous ne parveniez pas à résoudre un problème technique en particulier, vous y trouviez sans aucun doute la réponse!

Cette année, l'organisation avait fait venir dans la grande halle non pas une, mais deux grandes locomotives à vapeur. Deux beaux exemples illustrant comment la Culture britannique excelle dans la conservation et la rénovation de son patrimoine. Je ne pense toutefois pas qu'ils raisonnent ainsi, car ils veulent en fait que tout ce qui est rouillé soit remis dans son état d'origine, ce qui est un vœu pieux, évidemment... Mais grâce à ce besoin, ils ont réussi entre-temps à constituer une énorme collection de matériel roulant rénovée et répartie dans tout le pays, et dont ils peuvent être fiers à juste titre. La première – et la plus grande des deux locos exposées – était la 1744, une loco-tender 0-6-2 du Great Northern Railway à l'origine, désormais dans les mains du 'Great Central Railway' à Loughborough, dans le Leicestershire. L'autre loco était baptisée Gertude et circule sur une voie de 600 mm.

Si vous pensez aller visiter l'expo 'Warley Model Rail expo' dans le futur, il vaut mieux y passer tout le week-end. Comme le site est bien placé à proximité de l'aéroport et de nombreux hôtels, ce n'est plus qu'une question de temps et d'argent, pas vraiment de quoi se priver...



Les barrières du passage à niveau près de la gare de Ballamodha étaient commandées à distance.



Le givre présent sur 'Portskerra', ainsi que son haut niveau de perfection, a créé un réseau à la fois superbe et particulier. L'atmosphère de ce 'Highland Railway' sur la côte nord de l'Ecosse a exceptionnellement été reconstituée par Tim Tincknell.

Texte & photos: Sven van der Hart



Un wagon de marchandises pourvu d'un plancher en bois

LA TECHNIQUE DU CARTON DÉCOUPÉ AU LASER CONNAÎT UNE ÉVOLUTION CONSTANTE. ELLE EST SOUVENT UTILISÉE POUR LA CONFECTION DE MAISONNETTES, MAIS AUSSI POUR TOUTES SORTES D'ACCESSOIRES. UNE DES APPLICATIONS LES PLUS SIMPLES EST LA CONFECTION D'UN PLANCHER EN BOIS POUR WAGONS. L'INTÉRÊT DE L'AFFAIRE EST QUE LE CARTON PRÉSENTE L'ASPECT DU VÉRITABLE BOIS : C'EST CE QUE DIRK MÖLLER DE LA FIRME MOEBO A TRÈS BIEN RÉUSSI.

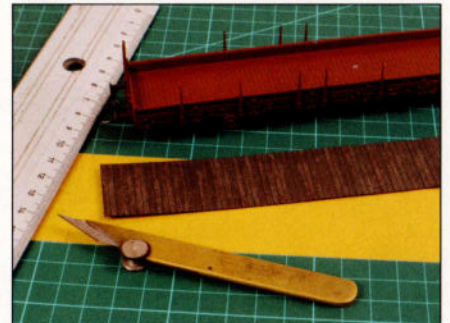
A Euromodelbouw à Genk, nous avons reçu de Dirk Möller un petit set (réf. 4200) de deux planchers pour wagons en carton, découpés à bonnes mesures pour un wagon plats à ranchers (Kbs) de Roco. Ces planchers sont constitués d'un carton d'architecte brun de 0,5 mm d'épaisseur. Il a été découpé à mesure au laser et gravé pour ressembler à du véritable bois.

Nous commençons par détacher les petites pattes qui adhèreraient encore aux bords. Nous avons choisi de fixer le plancher au moyen d'un bout d'adhésif à double face sur le plancher. Nous collons un bout d'adhésif sur la table à découpe et le découpons à bonne mesure. Le bout d'adhésif est alors détaché avec précaution et posé sur le plancher du wagon. Appuyez sur l'adhésif et enlevez ensuite la feuille de protection. Ensuite, déposez par dessus l'imitation de plancher en bois : plus simple que cela est impossible... Et pourtant, notre plancher ressemble désormais à un véritable plancher en bois patiné.

Après avoir muni un premier wagon 'Kbs' d'un tel plancher, nous allons recommencer l'opération, cette fois avec un wagon à ranchers Fleischmann. Pour ce faire, nous devons d'abord découper le plancher à bonne mesure. Dirk Möller présente une gamme étendue de planchers pour wagons, tant en H0 qu'en N : il s'agit de planchers de wagons réalisés pour certains types de wagons issus de marques connues. Pour les récents wagons tombereaux de la marque REE, des planchers de remplacement sont également disponibles. Moebo propose par ailleurs des planchers 'universels', qui doivent encore être découpés à



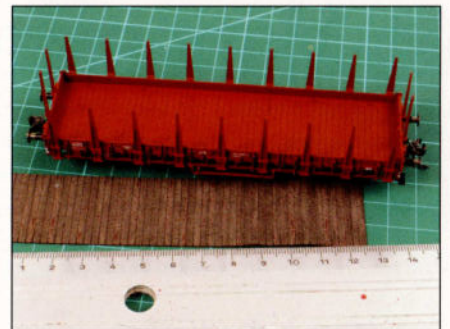
Un des deux planchers du set 4200 et derrière, un modèle du 'Kbs' de Roco pour lequel ce set est destiné.



L'adhésif à double face, utilisé pour la fixation du plancher, est découpé à bonne mesure.



L'adhésif découpé à mesure est collé sur le wagon, après quoi la feuille de protection est enlevée et le plancher peut être posé.

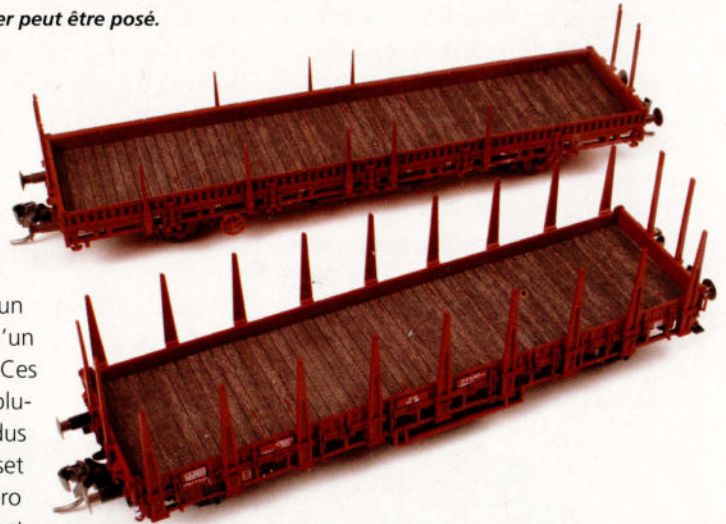


Pour le wagon à ranchers Fleischmann, le plancher doit d'abord être découpé à mesures.

bonnes mesures pour le wagon en question. Ces planchers peuvent être utilisés pour le recouvrement d'un quai de bois ou d'un plancher en bois d'un magasin ancien. Ces planchers sont la plupart du temps vendus par deux, un tel set coûtant 5,60 euro en cas d'achat direct chez le fabricant.

Dirk Möller est un des nombreux exposants qui sera présent à On TraXS ! Vous pouvez obtenir plus d'infos sur www.moebo.de.

Nous avons en tout cas été convaincus du résultat de cette petite intervention cos-



Le résultat de cette petite intervention donne un beau résultat !

métique qui en peu de temps, donnera un tout autre aspect à votre wagon.

Texte & photos: Guy Van Meroye





Un banc à rouleaux Marion Zeller

IL Y A DE CES USTENSILES QUE VOUS VOUS DEVEZ DE POSSÉDER CHEZ VOUS, À DOMICILE. UN BANC D'ESSAI À ROULEAUX, PAR EXEMPLE : SI VOUS NE DISPOSEZ PAS D'UN RÉSEAU, C'EST LE MOYEN IDÉAL POUR QUAND MÊME FAIRE TOURNER VOS LOCOS, OU POUR ADMIRER L'EMBIELLAGE EN MOUVEMENT DE VOS LOCOS À VAPEUR. SI VOUS DISPOSEZ D'UN RÉSEAU, UN TEL BANC À ROULEAUX SERA QUAND MÊME NÉCESSAIRE POUR RODER VOS LOCOS, POUR RÉGLER VOS LOCOS DIGITALES OU CELLES FAITES 'MAISON'. BREF : UN BANC À ROULEAUX DOIT FAIRE PARTIE DE L'ÉQUIPEMENT DE BASE DE NOTRE ATELIER MINIATURE D'ENTRETIEN DU MATÉRIEL ROULANT.

Un des bancs les plus étonnants actuellement disponibles sur le marché est celui de Marion Zeller. Cette dame allemande réalise des bancs spéciaux, constitués de deux supports en plastique auxquels trois barres en métal inoxydable ont été fixées. Les rouleaux viennent se placer transversalement sur ces barres extérieures: ils sont maintenus en place au moyen la fine barre métallique du milieu. Les rouleaux sont de forme conique, de façon à ce que les roues des locos puissent s'y ajuster. Les barres peuvent être alimentées électriquement au moyen de pinces et ainsi, les rouleaux. Ce banc à rouleaux est également compa-

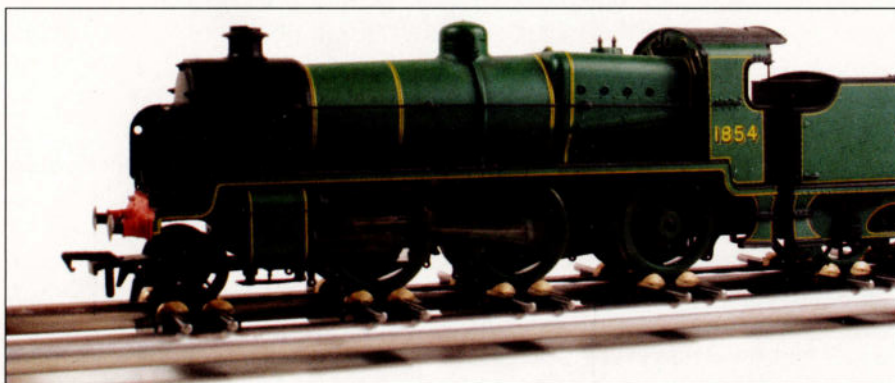
tible pour le matériel à trois rails : il suffit de raccorder une des barres extérieures à une des bornes du transfo et l'autre borne sur la fine barre du milieu. Le frotteur s'ajustera très bien à cette barre médiane. Grâce à la forme conique des rouleaux, le modèle 'roulera' de manière très souple et aucune usure ne sera occasionnée aux bandages. Ce banc à rouleaux de Marion Zeller est solide et simple, typique d'un produit 'Made in Germany'.

Ce banc à rouleaux Marion Zeller est disponible pour les voies Z, N (H0e), TT (H0m), H0/00, 0 et l'échelle 1. Pour les échelles

N, TT et H0, c'est la même base qui est utilisée ; elle est disponible aux longueurs suivantes : 33, 54 ou 100 cm. Toutes trois coûtent 45 euro, y compris deux rouleaux. Des rouleaux supplémentaires peuvent être acquis au prix de 8,50 euro par essieu. Ce banc à rouleaux peut en outre être accouplé à un indicateur de vitesse relié à votre PC ; d'autres accessoires sont également disponibles, pour une caténaire, par exemple.

Nous avons découvert ce banc à rouleaux Marion Zeller lors d'une bourse aux Pays-Bas, régulièrement fréquentée par cette dame allemande. Ce banc peut également être commandé par internet ou par la poste chez Marion Zeller, Hauptstrasse 56, 73054 Eisingen (D), ou encore via l'adresse mail info@marion-zeller.de.

Texte et photos: GVM



DVD

CFL Impressions Archives : Spécial CFL 1800 – Les années '80 et '90

Lors de l'exposition de Walferdange et de la journée 'Portes ouvertes' tenue l'après-midi au club MBM d'Esch-sur-Alzette en novembre dernier, nous avons pu prendre connaissance des plus récentes productions du cinéaste luxembourgeois Nico Birchen.

Dans sa série 'Impressions', nous avons regardé la vidéo 'Archives Spécial CFL 1800 – Les années '80 et '90'. Nico Birchen y rassemble les films tournés par Claude Basting. Sur deux DVD d'une heure environ chacun, la vie quotidienne des locos Diesel du type 1800 est examinée pendant deux décennies. Sur le premier DVD, nous voyons des scènes qui ont été filmées en quatre endroits différents de la ligne Luxembourg – Bettembourg: plus d'une soixantaine de compositions de trains sont visibles, dont au moins cinquante trains de marchandises. L'amateur à la recherche de compositions réalistes de trains tractés par une 1800 des CFL y trouvera certainement son bonheur.

Dans le domaine des trains de voyageurs, le bilan est un peu plus maigre, mais il faut reconnaître que le nombre de trains de ce type remorqué par une 1800 était assez réduit. Exception à cette règle: les trains 'RE' Luxem-

bourg – Trèves (via Fentange) et les trains autos-couchettes de l'axe Benelux – Sud de la France. Nous avons particulièrement apprécié le passage d'un tel train autos-couchettes en provenance du sud de la France et à destination de 's Hertogenbosch, filmé de nuit depuis le poste de signalisation de Luxembourg-Sud: on reconnaît sans peine une 1800 des CFL et une 55 'bleue' de la SNCB en tête d'un long train composé de voitures-couchettes de la SNCF, d'une voiture-restaurant des NS, de voitures-lits, d'une I5 Bc SNCB et de fourgons porte-autos du type 'Less'. On peut également voir un train autos-couchettes en provenance de Schaerbeek, également remorqué par une 1800 des CFL, cette fois filmé de jour à Fentange.

Sur le second DVD de ce coffret, on peut voir des vues filmées en de nombreux endroits du Grand-Duché de Luxembourg et même en Belgique, à Stockem et à Viville. On peut à nouveau y voir une soixantaine de compositions, dont une quarantaine de trains de marchandises. Pour les amateurs belges, on peut voir un intéressant croisement le long des quais de Viville entre un train de marchandises remorqué par une 1800 des CFL en route vers Arlon et une CC 72000 de la SNCF qui se rend à vide à Stockem.



Un autre croisement digne d'intérêt est vu en gare de Dippach: une 1800 en tête d'un train de voyageurs y croise un train de wagons-citernes remorqué par une série 53 de la SNCB. Sur ce second DVD, on peut également voir un train autos-couchettes, venant de 's Hertogenbosch et à destination du Sud de la France: il est remorqué par une 1800 et une 3600 des CFL! Ce convoi a été filmé successivement en fin d'après-midi sur le viaduc de Clausen (près de Luxembourg) et à hauteur du poste de signalisation de Luxembourg-Sud, où ce convoi passe à pleine vitesse, nonobstant sa lourde charge...

Nous pensons que ce coffret de deux DVD n'est pas seulement intéressant pour les amateurs des 1800 des CFL, mais aussi pour tous les modélistes qui voudraient voir circuler des compositions réalistes sur leur réseau. Ces DVD ne sont toutefois pas commentés, mais les sons d'origine sont restitués, ainsi que l'indication de l'endroit où la séquence a été tournée. Ce coffret de deux DVD coûte 20 euro, hors frais d'expédition. Pour plus d'infos ou commande éventuelle, vous pouvez vous rendre sur le site internet de l'association 5519 asbl, à savoir www.5519.lu; cliquez-y sur le lien 'shop' de la page d'accueil. Janghely

LIVRE

De Reeks 51/ La série 51

De reeks 51/ La série 51 – Nos Chemins de fer 5/ Onze spoorwegen 5. Editeur: PFT/TSP. Format A4 allongé, 128 pages, couverture dure. En langue française et néerlandaise. Toutes les photos sont en couleurs. Prix: 28,00 euro.

Il s'agit de la 5e édition du PFT dans sa série 'Nos Chemins de fer'. Cette nouvelle publication est entièrement dédiée aux locomotives de la série 51. L'initiative de décrire cette série de locomotives par l'image est pleinement justifiée: la série 51 est en effet une des séries de locomotives belges les plus appréciées des amateurs ferroviaires. Ce livre compte plus de 120 photos. La plupart de ces

dernières sont en couleurs et ont été réalisées au cours de la période allant de 1980 à 2010. Les photos sont classées selon le matricule des engins; elles ne donnent pas seulement une idée de l'utilisation de ces locomotives en tête de longs trains de marchandises, mais aussi en tête de voitures sur plusieurs lignes en Belgique et à l'étranger. Une attention particulière a été portée à la seconde vie de quelques engins,



après leur radiation par la SNCB. Cet ouvrage donne un aperçu des locomotives préservées en Belgique et de celles qui sont encore actives pour le compte d'opérateurs privés ou sur des réseaux étrangers comme en Italie ou en Algérie. Outre cette multitude de photos, on trouve encore dans ce livre une description technique limitée et la carrière individuelle de chaque locomotive (GVM).

RAIL 2012

AVEC 'RAIL 2012' SE TIENDRA LA PREMIERE GRANDE EXPO NÉERLANDAISE DE MODÉLISME FERROVIAIRE DE CETTE ANNÉE, LES 24, 25 ET 26 FÉVRIER PROCHAINS. 'RAIL' A RAVI CETTE PLACE À ON TRAXS!, D'UNE SEMAINE: L'ANNÉE PASSÉE, C'ÉTAIT ON TRAXS! À OUVRIR LE BAL, TANDIS QUE CETTE ANNÉE, C'EST AU TOUR DE 'RAIL'.

Rail 2012 sera pour la 5e fois organisée dans l'Euretco Expo Center de Houten, son organisateur Alex Fichtinger étant par ailleurs convaincu que le changement de localisation a été profitable à son exposition. 'Rail' est plus que jamais le lieu de rencontre par excellence de tous les modélistes ferroviaires des Pays-Bas, ce qui n'exclut pas que de nombreux modélistes belges se rendent également à 'Rail'...

Ce qui est typique à 'Rail', c'est la large approche du modélisme ferroviaire, visible dans les différentes halles. On y trouve tout aussi bien des réseaux très bien détaillés provenant du Benelux et des pays limitrophes que des réseaux de clubs. Ces derniers sont un phénomène typiquement néerlandais, avec beaucoup de trains en mouvement, de la technique, de la signalisation et des décors typiquement néerlandais. 'Rail' a depuis 1985 la réputation d'être une expo de haut niveau. C'est ainsi qu'on a pu

Copenhagen Fields – Craig Tiley (Railway Modeler)

voir il y a quelques années l'impressionnant pont 'Allendenac' de Richard Chown, une œuvre qui a déjà un long passé en Grande-Bretagne, mais qui n'avait encore jamais été vue aux Pays-Bas. Et l'année passée, on a pu voir 'Hamburg Ericus' du Dr. Prof. Schmitz-Esser. Il n'existe que quelques rares exemples d'histoire ferroviaire reconstituée de ce type qui ont vu le jour sous des mains expertes...

Cette année, c'est le réseau 'Copenhagen Fields' du Model Railway Club qui fera le show. Les fidèles lecteurs de TMM ont déjà pu faire connaissance avec ce réseau, dans notre n° 105. Ce superbe réseau est rarement exposé en tournée : la plus ancienne association de modélistes ferroviaires y travaille depuis vingt ans déjà, et cela continue... par la reconstruction d'une partie du Nord de Londres, anno 1930.

Outre la participation d'associations et de particuliers, on peut voir également à 'Rail' de nombreux détaillants et quelques importateurs. Pour obtenir des éclaircissements concernant le mode digital, la construction en laiton, la patine ou l'électronique d'un



RAIL 2012

OÙ ?

Euretco Expo Center à Houten (NL)

QUAND ?

Du vendredi 24 au dimanche 26 février 2012 compris, de 10 à 17 h.

ENTRÉE :

adultes : 15 euro – Utilisez le bon de réduction et ne payez que 13 euro.

Enfants jusqu'à 12 ans (accompagnés d'un parent): gratuit.

PARKING:

gratuit autour de l'Euretco Expo Center.

COMMENT Y ARRIVER ?

- Par transports en commun : une navette de bus (payante) circule de la gare de Houten vers le site de l'expo.

- Au départ d'Utrecht CS avec le bus de ligne 47 jusqu'à l'arrêt 'Bedrijventerrein Doornkade'.

- En auto : A27, sortie 29 'Houten', suivez les panneaux 'Doornkade bedrijventerrein'.

réseau, vous pourrez participer aux nombreuses démonstrations et aux ateliers qui y sont organisés. Un vaste choix de matériel de seconde main et de collection vous sera proposé et vous pourrez sans aucun doute y faire des achats intéressants. Dans la halle 2, vous trouverez aussi un petit stand de Modelspoormagazine/ Spoorwegjournaal. Vous trouverez les toutes dernières informations concernant 'Rail 2012' sur le site www.rail.nl. Vous pourrez y ouvrir un 'livre' contenant les plus belles photos de ces dernières années, prises par notre photographe Gerard Tombroek. Sur ce site, vous pourrez également télécharger un bon de réduction de 2 euro : de cette façon, vous ne devrez pas découper ce bon dans le présent magazine... Les enfants jusqu'à l'âge de 12 ans ont l'accès gratuit à cette expo : une belle occasion de faire connaître cet hobby par les jeunes et indiscutablement une initiative louable de la part des organisateurs de 'Rail'...

Texte: GVM



ON TRAXS! 2012

DU 2 AU 4 MARS PROCHAIN SE TIENDRA AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS À UTRECHT UN DES PLUS BEAUX ÉVÉNEMENTS DE MODÉLISME FERROVIAIRE DES PAYS-BAS: L'EXPO 'ON TRAXS! 2012'. CE MUSÉE EST INDISPUTABLEMENT UNE DES PLUS BELLES LOCALISATIONS POUR UNE EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET CETTE ANNÉE ÉGALEMENT, SES ORGANISATEURS ONT VEILLÉ À PRÉSENTER UN PANEL EXTRAORDINAIRE DE RÉSEAUX MODÈLES, D'UN NIVEAU TRÈS ÉLEVÉ DE QUALITÉ.

On TraXS! est organisé cette année pour la 4e fois et en si peu de temps, s'est octroyé une solide place dans la liste des événements de modélisme ferroviaire à ne pas manquer. Ses organisateurs, qui sont eux-mêmes de fervents modélistes ferroviaires, ont à nouveau opté cette année pour des réseaux variés, qui proviendront quasi de toute l'Europe. Un des plus étonnants sera sans aucun doute le réseau turc d'Abdurraham Usta, qui fera spécialement le déplacement de la Turquie vers les Pays-Bas. Ce réseau se situe à Selçuk, le long de la ligne ferrée historique Izmir – Aydin, la première ligne de chemin de fer turque. Tous les bâtiments présents sur ce réseau ont été construits sur base de bâtiments existants à Selçuk et aux alentours et sont confectionnés en argile, en bois et en résine. Quelques lieux touristiques connus comme les ruines d'Ephèse et la maison de Mère Marie ont même été reproduits minutieusement, au 1/87e. Le tout baigne dans une ambiance automnale. Ce réseau se situe au début des années '80, à savoir la période de transition entre la traction à vapeur et Diesel. Le ma-

tériel roulant, souvent d'origine allemande, correspond avec ce qui circulait à l'époque dans la région de Selçuk. Lors de l'expo 'On TraXS!', Abdurraham Usta fera circuler ses convois selon l'époque aux chemins de fer turcs. Ce n'est rien de dire que l'équipe d'On TraXS! est particulièrement fière d'être la première organisation à avoir réussi à faire venir le réseau Abdurraham Usta en Europe...

Pour le reste, nous accueillerons à 'On TraXS!' quelques célèbres modélistes néerlandais qui y dévoileront en primeur leur nouveau réseau, comme Gerbrand Haans avec 'Gindsweid', Fokko Feenstra avec 'Gasselte' et Wim Wijnhoud avec son 'Kautenbach' agrandi. Venant de Belgique, les membres du PAJ seront présents avec leur unique diorama à l'échelle 1, tandis que les membres du Modelspoor Atelier Oostkamp débatteront leur 'Thanasse'. Autre réseau attendu avec intérêt: celui réalisé à l'échelle TT datant de l'époque de la RDA (la République Démocratique Allemande), construit par quatre modélistes allemands réputés; chacun

d'entre eux a réalisé une partie à domicile et le résultat final pourra être vu pour la 1e fois à On TraXS! Les ténors en modélisme ferroviaire seront également de la partie, comme Bernard Junk, Christopher Payne, Tony Hill, Didier Mozer en Ronald Halsma. Au total, 28 participants sont attendus, de façon à ce que toutes les échelles existantes et les prototypes seront représentés.

Cette année, les organisateurs ont également réussi à attirer un grand nombre de fabricants et d'importateurs, afin qu'ils présentent au grand public leurs nouveaux produits, venus souvent en droite ligne de la Foire aux Jouets de Nuremberg. On TraXS! n'est toutefois pas une bourse d'échange ou un marché d'occasion: d'autres événements existent à cet effet. Par contre, vous y trouverez des fardes de collection, d'anciens ou de nouveaux exemplaires de Modelspoormagazine et de Spoorwegjournaal, ainsi que la possibilité de contracter des abonnements. La rédaction de MSM/TMM sera également présente.

Une visite à cette expo On TraXS! peut en supplément de prix être combinée avec une visite du Musée des Chemins de fer, qui veut à lui seul la visite. On TraXS! et le Musée des Chemins de fer sont vraiment à conseiller pour une visite en famille!

Texte: GVM



OÙ?

Au Nederlands Spoorwegmuseum, Maliebaanstation, 3581 Utrecht (NL)

QUAND?

Du vendredi 2 au dimanche 4 mars 2012, tous les jours de 10 à 17 heures.

ENTRÉE: (Y COMPRIS AU MUSÉE DES CHEMINS DE FER):

14,50 euro (pour tout qui âgé de plus de 4 ans).

COMMENT Y ACCÉDER?

Par train: départ toutes les heures moins le quart d'un train-navette d'Utrecht CS vers la gare d'Utrecht Maliebaan
En auto: un nombre réduit de places de parking est disponible au Musée des Chemins de fer.



RAIL 2012

24, 25 en 26 februari EXPO HOUTEN

INTERNATIONALE MODELSPOOR EXPOSITIE

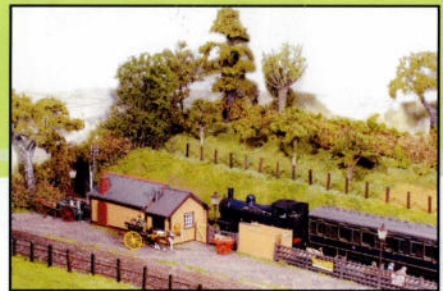
■ BRITSE TOP bezoekt RAIL! ■

Is het niet mooi om Copenhagen Fields eens in het echt te bewonderen? Het is een indrukwekkend werkstuk van de oudste MRC ter wereld die al meer dan 100 jaar nabij het Kings Cross Station is gevestigd. In een grote spoorbaan komt hier in alle concentratie naar voren waar het RAIL om te doen is: sfeer, techniek, historie, scenery, landschap. En ook Spital en Cheddar zijn banen die je maar zelden ziet.



In alle 5 hallen van Expo Houten exposeert RAIL uitgebreider dan ooit.

Verenigingsbanen uit binnen- en buitenland, verkoopstands, informatiestands, workshops en demonstraties, digitaal informatieplein en een lezingenplein.



Dus... Alle redenen om
24, 25 en 26 februari 2012
naar RAIL 2012 te komen!

Buspendel

NS station Houten

Kinderen tot 12 jaar gratis
(onder begeleiding van 1 volwassene)

Normale entree: € 15,00 Parkeren: GRATIS

EXPO HOUTEN

Meidoornkade 24 (langs de A27)

DAGELIJKS 10.00 -17.00 uur

Informatie:

www.rail.nl

Contact: info@rail.nl

076 5932845

0481 353288

KORTINGSBON RAIL 2012

Volwassenen € 2,- korting
op entree van €15,-

Kinderen tot 12 jaar gratis
(onder begeleiding van 1 volwassene)

24, 25 en 26 februari EXPO HOUTEN

Eén bon per volwassene
in te leveren bij de kassa.

Uitsluitend geldig indien volledig ingevuld.
Niet geldig in combinatie met andere acties.
Ik wens informatie over RAIL en sta toe dat
gegevens hiervoor worden gebruikt. ja / nee.

Naam:

E-mail adres:

Bon kopiëren toegestaan

www.rail.nl



digirails®



Set Lumineux DR100 avec figurines

Grâce à ce set d'éclairage, votre voiture sera totalement achevée. Ce set est livré avec frotteurs, condensateurs et pièces de fixation. En outre, vingt figurines sont également fournies, qui rendront vivant l'intérieur de votre voiture. Enfin une possibilité d'éclairer entièrement vos voitures et de les rendre vivantes, grâce au placement de figurines. Ce set contient une **barette Led DR110** de teinte blanche, jaune ou blanche à ton chaud, deux **frotteurs H0 ou N**, deux **condensateurs anti-clignotements**, un bout d'adhésif double face et **20 figurines (H0 ou N)**.

A partir de :

€ 12,50

Montage en 7 étapes seulement

- Montage des frotteurs
- Montage du condensateur
- Mise à longueur de la barette
- Réglage de la barette
- Placement des figurines
- Raccordement de la barette
- Placement de la barette

Rétrosignalisation S88!

Disponibles depuis peu: les modules de rétrosignalisation S88, aptes pour courant continu ou alternatif. Enfin un module de rétrosignalisation bon marché!



A partir de : **€ 29,95**

Set de phares

Convenant particulièrement à la série 62: un set de phares DRC6200 grâce auquel les phares de votre loco auront enfin l'air réalistes!



A partir de : **€ 19,95**

digirails®

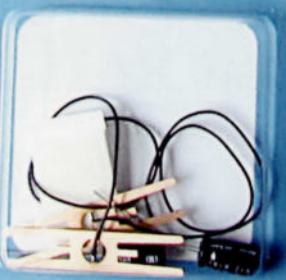
DR100

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

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

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

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



WWW.MODELTRAINLEDBAR.COM

Nouveau dans notre assortiment!

Un interrupteur-décodeur DR4018 à 16 canaux

L'interrupteur-décodeur DR4018 à 16 canaux est un interrupteur-décodeur multiprotocole. Configuré de série pour commander 8 aiguillages et pourvu de plusieurs pré-configurations, il peut commander par ex. 16 interrupteurs permanents, 8 signaux à deux feux ou 4 signaux à trois feux.

- 4 signaux à quatre feux
- 8 signaux pour PN
- Multiprotocole DCC/Motorola
- 8 commandes de moteurs d'aiguillages
- 16 sorties pour éclairage avec ou sans effet TL
- Pré-configuration pour signaux SNCB, NS et DB

MULTIPROTOCOLE

29,95
€ 24,95



En lancement!