Train Miniature magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

115

14ème année
Juin 2012
Prix: € 7,95

Focus sur les **chemins de fer pendant la guerre** 1940-'45

RÉSEAU: Station Tongeren, le 10 mai 1940 (H0)
DIORAMA: 'Marleen 1944' (H0)
RÉSEAU: 'Hospital Gates' en 1944 (0)
RÉSEAU: 'Rowland's Castle' en juin 1944 (00)
DIORAMA: Cherbourg, août 1944 (1/100e)

TEST: • LA SÉRIE 28 SNCB DE MÄRKLIN
PRATIQUE: • LA DÉCORATION DES KITS DE BRIQUES AUHAGEN
• FABRIQUEZ DES ARDOISES EN PLÂTRE
• UN ABRI POUR L'ENTREPOSAGE DE BIDONS D'HUILE À L'ÉCHELLE 1/32E
REPORTAGE: • 'INTERMODELLBAU' 2012
TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

AP 5 414253 300148 11512
P 208597

Train Miniature
magazine
112
LA FOIRE DE NUREMBERG 2012:
LE REPORTAGE COMPLET
2 RÉSEAUX EN PRIMEUR:
Thanasse
Du belge à l'échelle 0
Gasselte
Une gare dans la Drenthe
111
Train Miniature
magazine
Prenez le train
du plus grand magazine belge
de modélisme ferroviaire!
Abonnez-vous
et économisez
€17,50
COMMENT S'ABONNER?
Effectuez un virement de €69,95 (1 an, 11 numéros) ou €133 (2 ans, 22 numéros) sur le compte n° 733-0558399-97. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba., Hekkergemstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.
Pour obtenir un ancien numéro, veuillez verser €9 (frais de port compris) par numéro désiré.
Versez le montant exact sur le compte 733-0558399-97 de Meta Media Groep bvba., avec la mention du numéro TMM désiré.
Train Miniature
110
De Bad Eisbach à Schneeberg
Train Miniature
109
Train Miniature
108
Quibery
1098_D1'03_TMM_Abo

Train Miniature magazine
est une édition de

Meta Media Groep bvba
Hekkergemstraat 31 - 9260 Schellebelle
RPM Dendermonde - TVA BE 0461.968.933

ADMINISTRATION
Hekkergemstraat 31 - B-9260 Schellebelle
www.trainminiaturemagazine.com

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE
IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Dirk Melkebeek
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
Shari Buyle

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

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS
abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
Dirk Melkebeek
info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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.

EDITEUR RESPONSABLE
Dirk Melkebeek, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?
Pour la Belgique: versez 69,95€ (11 n°) ou 133€ (22 n°) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour le reste de l'UE: versez 85€ (11 n°) ou 164€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (11 n°) ou 190€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention:'Abo TMM'.

Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: abo@modelspoormagazine.be

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media Groep bvba., 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.

DATE DE PARUTION:
TMM 116: 29/06

Membre de la Fédération de la Presse Périodique belge

Et voilà les tirailleurs…!

Même si la série télévisée 'Dad's Army' de la BBC (la célèbre télévision britannique) a acquis le statut d'une 'émission-culte' chez nos voisins d'Outre Manche, la guerre n'est jamais une comédie, bien au contraire. Les conflits armés occasionnent toujours des peines innommables : il en a toujours été ainsi par le passé, et çà le restera. Et pourtant, les guerres continuent de fasciner, en particulier la Seconde Guerre mondiale. Si l'on fait abstraction de la misère et des atrocités qui s'y sont déroulées, cette période de notre histoire récente fut en effet captivante : outre les bouleversements d'ordre militaire, ceux d'ordre politique furent très intéressants. Mais pour les modélistes ferroviaires que nous sommes et qui portons un intérêt particulier à tout ce qui roule sur des roues, ce sont surtout les engins militaires sur route, sur l'eau et dans les airs qui nous intéresseront.

De nombreux modélistes sont subjugués par la Seconde Guerre mondiale: pour s'en convaincre, il suffit de voir dans une librairie la longueur des rayonnages des revues et périodiques consacrés à ce sujet; cette offre n'est dépassée que par la littérature féminine et par les magazines automobiles. Contrairement au modéliste ferroviaire moyen, la plupart des modélistes militaires partent toujours de la réalité d'un fait historique précis. Ils essayent alors de le reproduire le plus fidèlement possible en miniature. Et pour ce faire, il faut d'abord effectuer des recherches. Les modélistes militaires sont aussi des maîtres dans les domaines de la peinture et de la patine de kits en plastique à assembler. Des revues spécialisées qui explicitent ces techniques – comme 'L'Art du Modélisme' – sont donc susceptibles d'intéresser le modéliste ferroviaire.

Dans le présent numéro, nous avons rassemblé quelques réseaux et dioramas ayant un lien avec la Seconde Guerre mondiale; nous allons donc nous focaliser sur la période de guerre 1940-'45. Ce n'est peut-être pas votre 'tasse de thé', mais essayez d'y voir plus loin que leur aspect militaire et observez surtout l'art et le savoir-faire qui se dégagent de ces oeuvres. Le réseau le plus surprenant est sans aucun doute 'Tongeren 1940', qui représente la gare de Tongres et ses abords après le bombardement du 10 mai 1940. Pas moins original : 'Hospital Gates', un réseau britannique à l'échelle 0 qui représente une ligne ferrée menant vers un hôpital militaire. Les préparations ayant entouré le 'V-Day' (le Jour le la Victoire) sont restituées sur 'Rowland's Castle', tout comme le plus grand débarquement jamais réalisé par les Alliés, qui a eu lieu dans le port de Cherbourg en août 1944. 'Marleen 1944', qui était encore récemment exposé à 'Railexpo' à Paris, est un diorama portuaire militaire, mais qui pourrait tout aussi bien être considéré comme diorama portuaire 'tout court', les techniques suivies y étant identiques. Et pour terminer, nous vous présenterons un beau diorama militaire réalisé au 1/87e, une échelle pratiquée par une minorité seulement de modélistes militaires. Une nouvelle fois, essayez d'oublier les uniformes, et vous serez étonnés du réalisme et des techniques utilisées…

Bien évidemment, des sujets purement 'civils' sont également présents dans ce numéro, question de maintenir un certain équilibre. L'article d'Arnaud Verlaeken qui traite de la décoration des kits Auhagen en briques constitue une véritable étude en soi et sera sans doute encore souvent consultée dans l'avenir. Et vous trouverez également de plus 'petits' articles pratiques, qui vous inspireront sans doute aussi. Nous vous souhaitons donc beaucoup de plaisir à la lecture de ce numéro: en avant, marche…!

Guy Van Meroye

Photo: GVM

Le modèle pour petits budgets de la série 28 SNCB de Märklin mérite bien une place en couverture de ce numéro de juin!

Editorial ..... page 3
Sommaire ..... page 4
Nouveautés ..... page 7
Nouveautés autos ..... page 17
Test: La série 28 de Märklin ..... page 18
Réseau: Tongeren station, le 10 mai 1940 ..... page 22
Diorama: 'Marleen 1944' ..... page 28
Réseau: 'Hospital Gates' ..... page 38
Réseau: 'Rowland's Castle' ..... page 44
Diorama: 'Cherbourg, août 1944' ..... page 46
Diorama: Les dioramas militaires, des exemples dignes d'inspiration pour le ferroviaire? ..... page 48
Pratique: La décoration des kits en briques Auhagen ..... page 50
Pratique: Un chasse-obstacles pour la première version de la 27 SNCB ..... page 60
Pratique: Fabriquez des ardoises en plâtre ..... page 62
Pratique: Un abri pour l'entreposage de bidons d'huile à l'échelle 1/32e ..... page 64
Pratique: Le vieillissement du matériel roulant, pas à pas (2e partie) ..... page 66
Reportage: 'Intermodellbau' 2012 ..... page 72
Actualité des chemins de fer réels ..... page 76
Pratique: La voie Z, facile en digital ..... page 78
Recensions ..... page 81
Agenda et petites annonces ..... page 82

TEST: La série 28 de Märklin

Grâce au modèle de la série 28 reproduite par Märklin, les adeptes du courant continu disposent maintenant d'une alternative à la série 28 reproduite précédemment par Piko. Märklin a heureusement choisi un autre matricule que Piko, à savoir la 2803, une des trois locos dont le matricule est peint sur le côté droit des faces d'about, au lieu de l'être plus classiquement au centre. Voici le résultat du test de ce modèle pour petits budgets, en page 18.

18

RÉSEAU: 'Tongeren station', un instantané historique en gare de Tongres

Après la construction du réseau 'Bilzen' (voir TMM n° 85), Rudi Nelissen voulut poursuivre la reproduction de la ligne 34 Hasselt – Liège: c'est alors la gare de Tongres qu'il envisagea de reproduire. Ceci étant, le bâtiment actuel n'est pas franchement beau à reproduire. L'ancienne gare par contre, construite au 19e siècle, faisait partie des plus belles gares du réseau belge et Rudi décida très vite de situer son nouveau module à l'époque de cette ancienne gare. Lors de ses recherches, il tomba incidemment sur une photo du bombardement de cette gare, le 10 mai 1940: c'est alors que lui vint l'idée d'un module vraiment hors du commun… Comment Rudi a pu traduire cet 'instantané historique' sur son modèle? Vous le découvrirez en page 22.

22

DIORAMA: 'Marleen 1944'

'Marleen 1944' est un diorama réalisé à l'échelle 1/87e par Raül Valls, le rédacteur en chef de la revue espagnole de modélisme ferroviaire 'Mastren'. Le sujet traité est un chantier naval imaginaire du Troisième Reich, à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Raül Valls a puisé son inspiration dans un diorama au 1/32e construit pour Andrea Miniatures, un fabricant espagnol de figurines miniatures. Raül a repris le thème d'une cale sèche contenant un sous-marin, mais y a ajouté une touche ferroviaire sous la forme d'une voie surélevée, d'un atelier et de quelques voies disposées le long du quai. En outre, il a fait plein usage de toutes sortes d'accessoires issus du domaine ferroviaire, assez pour que nous décidions de consacrer le présent article à ce diorama, pourtant à thème militaire. Le voici détaillé étape par étape, sur base de quelques photos, en page 28.

28

RÉSEAU: 'Hospital Gates', un thème… surprenant

Lors de la dernière expo qui s'est tenue au Casino de Blankenberge, le groupement 'East Riding Fine Scale Group' de Hull y exposa son réseau 'Hospital Gates', réalisé en Scale Seven. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une ligne de chemin de fer qui conduit tout droit… vers un hôpital. 'Hospital Gates' est une interprétation libre du 'Whittingham Hospital Railway' ayant existé au cours des années de guerre 1944-'45, lorsque cet hôpital servit temporairement pour soigner les blessés du 'V-Day', le Jour de la Victoire. A voir en page 38.

38

PRATIQUE: La décoration des kits en briques Auhagen

Depuis quelques années, Auhagen crée le renouveau dans le monde du décor ferroviaire. Rejoignant petit à petit Kibri et Faller dans la cour des grands constructeurs de kits plastiques, la marque fondée par August Hagen développe continuellement un large programme de bâtiments en briques. Etudions aujourd'hui une logique de décoration permettant d'en obtenir de très convaincants bâtiments d'inspiration belge: voici Arnaud Verlaeken à l'œuvre, en page 50.

50

REPORTAGE: 'Intermodellbau' 2012, la plus grande expo de modélisme ferroviaire d'Europe

La plus grande exposition de modélisme d'Europe est encore et toujours 'Intermodellbau', qui se tient dans les Westfalenhallen de Dortmund et qui s'est déroulée cette année du 18 au 22 avril derniers. Comme d'habitude, deux énormes halls étaient occupés par des réseaux modèles et de nombreux participants commerciaux. Cette année, pas moins de 35 réseaux étaient exposés soit par des associations, soit par des participants individuels: une raison suffisante pour faire le déplacement vers cette ville de la Ruhr, avons-nous pensé… En voici le reportage, en page 72.

72

Nouveauté 2012

Locomotives H0 Digital avec Mmés dynamique LokSound 4.0 RailCom/Plus® M4

Class 77 in H0

NEUHEIT 2012

Une idée pour une 3° version?
Voir notre enquête Class77 :
Site Internet www.loksound.be

ESU

ENGINEERING EDITION

ENGINEERING EDITION

NEU 2012

Disponible chez votre détaillant!
Nouveauté ! Version bleu/beige.

Importeur: Train Service Danckaert
tsd@tsdbvba.be
www.modeltrainservice.com

T S D
train service danckaert

Vous surfez avec
votre smartphone?
Scannez ce QR-code.

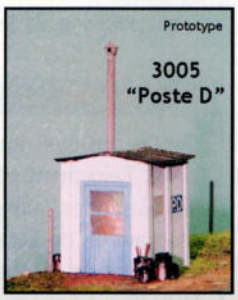
ClassiX by Train Technology

Lasercut

Bâtiments en carton découpé par laser, projet "Trois-Ponts"

3001 - Gare de Trois-Ponts

3002 - Dépôt de marchandises


Prototype
3005 "Poste D"

Prototype
3003 - Poste d'aiguillages "Block 9"

3004 - Poste d'aiguillages "Block 10"

Prototype
3006 - Abri de quai

Les premiers kits seront disponibles en juin 2012.
Visitez www.classix-trains.com pour en savoir plus !

B-MODELS (HO) La 5501 TVM

Une nouveauté chez B-Models: la sortie d'un modèle de la locomotive Diesel 5501 'TVM'. En 1996/'97, six locomotives de la série 55 furent modifiées pour servir de 'locomotives de secours' sur la ligne à grande vitesse entre la Belgique et la France. Extérieurement, on peut les reconnaître à la fine bande rouge et à l'inscription 'TVM' (Transmission Voie-Machine), à savoir le système de signalisation en vigueur sur la LGV 1 en Belgique et en France. De nos jours, ces locomotives sont également utilisées pour remorquer les rames à grande vitesse défectueuses. Le modèle reproduit par B-Models est très bien achevé; le véritable engin est affecté à l'atelier de Schaerbeek. Il est contemporain des époques V et VI. Il est disponible en version analogique DC (réf. 20.102), DCC DC (réf. 20802) et AC digital (réf. 22102).

GOOVER MODELS (HO)
Un wagon de charbon 'Fd'

Des wagons de charbons bruns du type 'Fd' existants chez Goover Models, deux nouvelles variantes sont sorties en livrée verte: ces wagons n'ont porté cette livrée que peu de temps (fin des années '50/début des années '60). Deux variantes sont disponibles, portant chacune des inscriptions différentes; elles sont à chaque fois vendues par set de deux via le site web de GooverModels.be et chez quelques détaillants (réf. 30004 - 30005). Leur prix est de 47,00 euro/set.

ROCO (HO) Un wagon tombereau du type 'E' (EUROP)

Ce modèle de wagon tombereau du type 'E' d'époque III est neuf. En 2006, Roco a sorti ce wagon sur le marché en une version datant de l'époque IV en variantes verte et brune. Cette nouvelle variante d'époque III est facile à reconnaître par son cartouche en blanc reprenant l'inscription 'EUROP' sur ses deux faces (réf. 66287). Ces wagons peuvent parfaitement être utilisés sur un réseau belge d'époque III. Comme l'apposition du matricule UIC à partir de 1964 a pris quelques temps, vous pourrez sans problèmes circuler plusieurs années avec ce modèle. Ces wagons peuvent aussi être utilisés avec des wagons EUROP d'autres administrations ferroviaires et des wagons SNCB. Et pour le prix, il ne faut pas hésiter: ils ne coûtent que 14,95 euro à peine.

LS MODELS (HO)
Une voiture 'ICRm' des NS

Après le succès des voitures-pilotes 'Bs' Benelux en bordeaux et 'BDs' néerlandaise en bleu et jaune, les voitures 'ICRm' sortent à leur tour. Il s'agit de voitures à airco, ce qui se voit aux fenêtres qui sont fixes. Ces mêmes voitures ont déjà été reproduites par le passé, en version sans airco et à fenêtres ouvrantes. Les voitures Benelux sont livrées par set contenant soit une voiture de 1e et de 2e classe, soit deux voitures de 2e classe, pour 116 euro (réf. 44074-75-76). Les voitures néerlandaises en bleu et jaune sont vendues par set de trois unités. Seules les voitures 'Bf' et 'BD' sont disponibles séparément.

Jocadis s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures

Promotion de printemps

sur une grande partie du stock.
Rendez nous visite.

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

Gare d'Enghien, Rue de la Station 86 - 7850 Enghien • www.jocadis.be • e-mail: webmaster@jocadis.be • Tél. 0032 (0)2 395 71 05 - fax. 0032 (0)2 395 61 41

Retrouvez nos destockages sur pierredominique.com

B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84
de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com
Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

www.pierredominique.com

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

C'est :
- Le seul site de France avec 18 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 18 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 4e, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

Echelle HO

FULGUREX
RESTE QUELQUES PIÈCES, SÉRIE SPÉCIALE EN TIRAGE LIMITÉ POUR NOTRE SOCIÉTÉ
Ref 2258/3 Vapeur locotender 042 MIDI sur un châssis de type ENGERTH 1495€

MODELBEX DISPONIBLE

Ref MX002/1 Vapeur 5314 PO grise 599€
Ref MX002/1D Idem Dig sound 709€
Ref MX002/2 Vapeur 141 TA 303 SNCF verte et noir 599€
Ref MX002/2D Idem Dig Sound 709€
Ref MX002/3 Idem TA 434 SNCF noir 599€
Ref MX002/3D Idem Dig Sound 709€
Ref MX002/4 Idem TA 407 SNCF verte filets rouge 599€
Ref MX002/4D Idem Dig Sound 709€
Ref MX002/5 Idem TA 440 SNCF noir 599€
Ref MX002/5D Idem Dig Sound 709€

NETTOYAGE DE PRINTEMPS EPISODE 3

RIVAROSSI

- Ref HR4136 Cof CIWL
- Fleche d'or ~~169€~~ 139€
- Ref HR4090 Voit salon Ostende Vienne Express ~~87€~~ 49€
- Ref HR4102 Voit lits CIWL ~~79€~~ 42€
- Ref 8305 Euroscale : Wag tremie Uapps BRAMBLES FS ~~39€~~ 33€
- Ref 8811 Euroscale : Idem SNCB ~~39€~~ 33€

RIVAROSSI NOUVEAUTÉS

Ref HR2037 Autorail diesel Aln 556.1202 + Aln 556.1216 FS ~~249€~~ 219€
Ref HR2079 Idem Dig Sound ~~349€~~ 299€
Ref HR2211 RH1073 OBB ~~239€~~ 199€
Ref HR2242 E431 027 triphasé FS ~~219€~~ 199€
Ref HR4136 Cof 3 CIWL ~~169€~~ 139€
Ref HR2358 Vapeur 400 N°4017 Big Boy UP Dig Sound ~~429€~~ 389€
Ref HR2356 Vapeur Allegheny 1637 Cheasapek & Ohio Dig Sound 459€
Ref HR2354 Tramway Duewag M8 vers° Essen Scharlachberg ~~129€~~ 109€
Ref HR2347 E633.018 FS ~~169€~~ 149€
Ref HR2346 E632.011 FS ~~169€~~ 149€
Ref HR2352 Elect E646.136 FS 164€
Ref HR2273 E 447.074 FS ~~169€~~ 149€
Ref HR4111 Voit Mixte D °cl 1959's FS 47€
Ref HR4110 Idem 1°cl 47€
Ref HR4112 Idem 2°cl 47€
Ref HR4145 Cof 2 voit restaurant Orient Express CIWL ~~145€~~ 109€
Ref HR2233 E 428.140 serie II FS ~~219€~~ 189€
Ref HR2379 E 428.117 FS ~~239€~~ 189€
Ref HR2330 E428.239 serie III FS ~~219€~~ 189€
Ref HR2331 idem FS Dig Sound ~~299€~~ 259€
Ref HR4154 Voiture lits ex CIWL FS 55€
Ref HR4155 Voiture restaurant FS 55€

NOUS SERONS PRESENTS AU MONDIAL DU MODELISME DU 14 AU 17 JUIN SUR LE STAND B59 PARC DES EXPOSITIONS HALL3 75015 PARIS

VÉHICULES HO

RETRO 87 NOUVEAUTÉS

Ref 3554 Renault Galion 1000Kg marquage RENAULT motoculteur orange 50.25€
Ref 3411 Simca 5 armée française 46.25€
Ref 3495 Simca marly 1958 pompiers 46.50€
Ref 4931 Camion Berliet GLB5 R plateau bleu 61.25€
Ref 4932 Camion Berliet GLB5 R plateau gris 61.25€
Ref 4933 Camion Berliet GLB5 R plateau vert amande 61.25
Ref 4930K Camion Berliet GLB5 R plateau Kit 39.75€

SAI /BREKINA NOUVEAUTÉS

Brekina/SAI
Ref 24501 BMW 502 cabriolet ouvert 1954-1956 rouge 26.5€
Ref 24500 Idem bleu acier 26.5€
Ref 24502 Idem argent 26.5€
Ref 24503 BMW 503 coupé 2 portes 1956-1959 ivoire 26.5€
Ref 24504 Idem bleu pastel 26.5€
Ref 24505 Idem rouge 26.5€

SPECIAL 2CV Brekina

Ref 14141 Citroën 2cv fourgonnette équipe de France Grenoble 1968 12.75€
Ref 2061 Citroën 2cv fourgonnette huile Lesieur 11€ 8€
Ref 2059 Idem Mere Picon 11€ 8€
Ref 2036 Idem 1961 Gris rosé 10€ 8€

Offre spéciale pour les 2 ref ci-dessous:

- Ref 14103 Citroën 2cv fourgonnette 1961
- Michelin ~~12€~~ 7€
- Ref 14113 Idem EDF ~~12€~~ 7€
- Ou par x2 soit 13€, x3 soit 18€, x4 soit 20€

Herpa

Ref 020817 Citroen 2cv Charleston orange et marron ~~7€~~ 5.5€

Prix unique exceptionnel 49€

PIKO AC/3 rails

Ref 95251 BB 67420 logo nouille epV
Ref 95252 BB 567498 logo casquette epV
Ref 95253 BB 167445 Multiserv
Ref 95254 BB 467477 Fret SNCF
Ref 95257.1 BB 467426 Fret SNCF epV
Ref 95261 BB 567554 Multiserv logo nouille
Ref 95262 BB 67525 logo nouille epV
Ref 96200 040 DG 45 bleu roi Toulouse
Ref 96202 BB 66044 SNCf bleu roi
Ref 96206 BB 66083 Bleu diesel logo nouille
Ref 96208 BB 466103 Fret SNCF epV
Ref 96212 BB 66702 livree Chamois epV
Ref 96224 BB 66061 Bleu diesel ep III/IV
Ref 96225 BB 466099 logo casquette
Ref 96230 BB 26076 logo nouille EMT Lens
Ref 96232 BB 26022 Carmillon EMT Villeneuve
Ref 96235 BB 26096 Fret SNCF EMT Lens
Ref 96237 BB 26048 Multiserv EMT Villeneuve
Ref 96260 040 DE 697 epIII
Ref 96262 BB 63698 vert celtique epIII
Ref 96264 BB 63708 vert celtique epIV
Ref 96266 BB 63917 livrée Arzens ep IV
Ref 96269 BB 46021 SNCF
Ref 96276 BB 163912 en voyage logo carmillon Par deux 95€ Par trois 139€
Ref 96238 BB 26164 en voyage carmillon 55€

ELECTROTREN AC/3 rails

Réf 2123 Autorail ABJ 1 EST Dig ~~189€~~ 94€
Ref 2141 ABJ3 2°cl SNCF toit rouge ~~199€~~ 109€
Ref 2203 Autorail X2400 SNCF Dig toit rouge marquages rouge hauts ~~299€~~ 134€

ROCO AC/3 rails

499 € 299 €

Ref 68300 Vapeur Pacific 231 Nord Musée Dig ~~499€~~ 299€
Ref 68301 Idem Dig Sound ~~519€~~ 349€
Ref 68477 2D2 9107 SNCF epIV GRG1 Dig ~~299€~~ 179€
Ref 68902 AIAAIA 68034 SNCF Dig AC ~~229€~~ 159€

299 € 179 €

ARTITEC (HO)

Un fourgon à 4 portes 'D' des NS

Peu avant la clôture de ce numéro, nous avons reçu deux variantes du fourgon métallique à quatre essieux des chemins de fer néerlandais: il s'agit des fourgons ('D') métalliques à quatre portes pour le transport de bagages de la série D 6061 à 6100, mis en service aux NS en 1932. Ces solides véhicules, typiques avec leurs flancs tronqués vers le haut et leur petite vigie pour le chef-garde, furent surtout utilisés en service intérieur et pour le trafic frontalier vers l'Allemagne et la Belgique, mais ont aussi accompagné des trains vers le Danemark, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et la Suisse. Un véhicule polyvalent qui grâce à Artitec, ne peut désormais plus manquer dans aucun convoi au cours des époques II à IV. Ce modèle est livré avec de nombreuses pièces de détail comme des plaques de fin de convoi et d'autres. Nous reviendrons en détails sur ce véhicule marquant dans notre prochaine édition, mais nous pouvons déjà vous dire que nous sommes enthousiasmés à son sujet. Artitec le propose aussi bien en version verte qu'en version bleu de Berlin et ce, en plusieurs variantes. Pour la livrée bleue, vous pouvez même choisir entre deux teintes, pour que le modèle s'harmonise encore mieux avec un de vos modèles existants! Toutes les variantes ne sont pas encore disponibles actuellement; le prix conseillé de ce modèle est de 58,80 euro. (GT)

PIKO (HO)

La 1508 des CFL-Cargo

Début 2011, Piko a sorti les modèles des locos 1583 et 1584 des CFL-Cargo. Ces G1206 de Vossloh portent une livrée noire. Aux CFL, il en existe d'autres du même type, mais portant une livrée soit entièrement rouge, soit bleue et blanche. La 1508 qui vient de sortir sur le marché est en livrée rouge; la version bleue et blanche sortira plus tard. Tout comme les 1583 et 1584, la 1508 fait partie des effectifs des CFL-Cargo. Les locos du type G1206 sont des diesels-hydrauliques à quatre essieux destinées tant aux manœuvres lourdes qu'aux services de ligne. Les CFL ont regroupé ces engins au sein du type 1500, qui compte toutefois deux tranches: 1501 à 1508 et 1581 à 1587. Cette dernière est équipée des dispositifs de signalisation KVB (F), Indusi (D) et Mémor II (L). Ce modèle est remarquablement peint et pourvu de Leds à tons blanc 'chaud' et rouge, qui alternent en fonction du sens de marche; ces Leds s'allument déjà dès la plus petite tension appliquée. Les qualités de roulement de ce modèle sont également remarquables. Pour rappel, vous avez pu lire un test de ce modèle dans notre n°102. Son prix de vente est de 89 euro. (LD)

LS MODELS (HO)

Des 'Yb' de la CIWL

Chez LS Models, deux nouvelles voitures-lits du type 'Yb' viennent de sortir. La 1ère porte le matricule 3875 et est immatriculée à la SNCF, à l'époque III. La 2e est immatriculée à la DB à l'époque IV sous le matricule 71 80 71-41 636-4 (réf. 49153 et 49151). Ces voitures-lits ont été construites en 1950 par Ansaldo, en Italie. Elles ont une longueur de 23,5 m et offrent une capacité maximale de 33 voyageurs, dans 11 compartiments. Ce modèle est particulièrement bien fini, portant des inscriptions soignées, en ce y compris le fameux logo de la CIWL, et un aménagement intérieur complet. Ces modèles sont vendus séparément pour 67,15 euro.

PIKO (HO)

Une BR 185 'Captrain'

Captrain, une filiale de la SNCF, n'est pas seulement active aux Pays-Bas et en Belgique, mais déploie également une partie de ses activités en Allemagne, où elle a entre-temps absorbé une dizaine d'opérateurs privés. Pour tracter ses trains en Allemagne, Captrain utilise ses propres locos (des ex-ITL) dont une BR 185, du type 'Traxx'. La finition de ce modèle est comparable à celle de la version belge de la série 28 reproduite par Piko. Son prix de vente a été maintenu très bas: on peut en trouver pour 69,99 euro.

MARKLIN / TRIX (HO)

La 5600 des CFL

Märklin sort une série spéciale de la locomotive à vapeur luxembourgeoise 5600 à tender 'baignoire' et à écrans pare-fumées. Il s'agit d'une ex-BR 52 qui a été cédée au Luxembourg après la Seconde Guerre mondiale. A noter que cet engin a été construit en Belgique par Tubize, des locos identiques ayant été utilisées par ailleurs en Belgique, comme type 26. La variante produite par Märklin utilise son modèle déjà existant qui pour la circonstance, a été modifié selon les caractéristiques propres à l'engin luxembourgeois (réf. 37154). Ce modèle est entièrement noir, avec inscriptions jaunes. Sur l'abri du machiniste, on peut voir la plaque du constructeur Tubize. Ce modèle est livré avec un décodeur mfx et un module 'sons' étendu à onze fonctions, qui peut être commandé par une Central Station. Ce modèle est également disponible en version 2-rails chez Trix, équipé d'un décodeur DCC. Pour le modèle Märklin, vous devrez débourser 379,95 euro.

TREINSHOP OLAERTS

vous propose

Prototype Type 29

La loco à vapeur du type 29 Entièrement en métal + pièces en laiton

Différentes versions

Livraison prévue lors de la 6e Grande Expo de modélisme en octobre 2012

La Break 'new look'

Livrable en mai 2012

Les voitures 'K' du Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij

Disponibles dès maintenant

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

TMM114-0020-Olaerts

PIKO (HO)

Un 'Eaos' des CFF

Si vous êtes à la recherche d'une version bon marché d'un wagon 'Eaos' pour le transport de marchandises en vrac, vous la trouverez chez Piko. Pour 16,99 euro à peine, vous en obtiendrez une version suisse, qui est peinte dans la livrée gris clair d'époque V des CFF. Le type de construction de ce wagon diffère des versions classiques des 'Eaos' telles que nous les connaissons en Europe, et donc en Belgique.

FLEISCHMANN (HO)

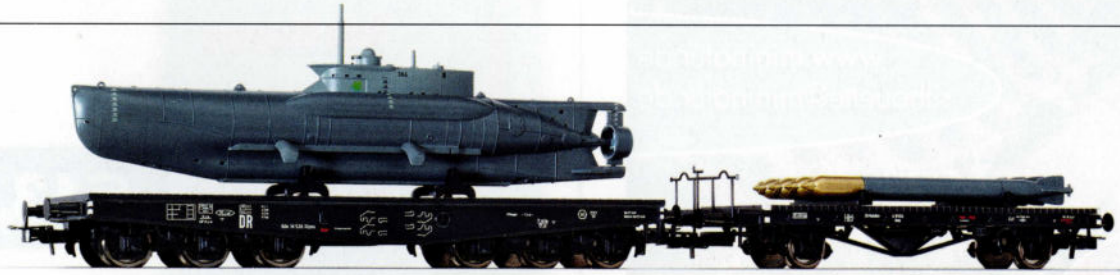
Une 'Silberling' des SVG

Fleischmann fête ses 125 ans, et cela s'est su… L'année 2012 fut également celle de la réalisation de modèles spéciaux qui ont tous un rapport avec ce jubilé. Cette voiture 'Silberling' de l'opérateur privé SVG basé à Stuttgart est décoré d'une publicité pour Fleischmann et est proposée en H0 dans l'état où elle circule actuellement, à l'époque VI (réf. 564203). Une pièce pour collectionneurs, à n'en pas douter. Ce modèle est vendu au prix de 49,90 euro.

REE MODÈLES (HO)

Des tombereaux 'OCEM 29'

REE a sorti récemment un modèle de wagon tombereau basé sur le châssis d'un OCEM 29. Ces tombereaux sortent en différentes versions, entre autres avec parois en bois ou métalliques. Différents types de boîtes d'essieux ou de timoneries de frein sont également reproduits. Ces wagons sont superdétaillés et disponibles tant dans les versions des anciennes compagnies françaises (PLM, Midi, Etat) qu'en livrée SNCF d'époque III. Pour cette dernière version aussi, plusieurs versions sont disponibles, comme un wagon en brun foncé à parois en bois (réf. WB 144) ou un set de deux à parois métalliques en livrée brun-rouge datant de l'UIC (réf. WB 142). Ces modèles sont pourvus d'un mécanisme pour attelages courts fonctionnant souplement et sont superbement finis: même l'intérieur du tombereau a fait l'objet d'une finition! Le prix d'un tel wagon se situe aux alentours des 33 euro, un set de deux coûtant 65 euro: ce n'est pas bon marché, mais ils en valent la peine…



LILIPUT (HO)

Un sous-marin de la RDA

Liliput perpétue sa tradition de reproduire du matériel militaire par cette réédition d'une variante de son set contenant un wagon plat 'SSyms Köln' 14 530 chargé d'un sous-marin du type 'Seehund 329' et d'un wagon à ranchers 'Omm Linz' chargé de quatre torpilles (réf. L240068). Le sous-marin en question ne peut être utilisé en époque II à la DR que pendant une très courte période, allant jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale (voyez également le diorama 'Marleen 1944' dans ce numéro). La voiture de 3e classe du type C4i-30 de la DRG d'époque II était utilisée pour le transport des troupes; ce modèle est également une réédition, portant un matricule différent (réf. L328699 pour 41,50 euro).

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' aèrographie, aèrographes,compresseurs, peintures, pigments, cabines de peinture, washes, outils, pièces etc...

ArtoBi
WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE
Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

VOUS ETES LE MACHINISTE!!
"WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

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

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

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

www.obeeliks.com

Agent général pour la Belgique:
Saroulmapoul.be
Vanderborght Jean-Michel
Chaussée romaine, 147
5030 Ernage
info@saroulmapoul.be

Silhouette®

Nous vous mettons sur la **bonne voie**

La boîte de rangement de Train Miniature Magazine

€13,00

En tant qu'abonné, vous payez seulement €10,00

Pour commander: Votre commande sera enregistrée dès réception de votre paiement + € 4,50 de frais de port sur le compte 733-0558399-97 de Meta Media Groep, Hekkergemstraat 31, 9260 Schellebelle.
N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box'

REE MODÈLES (N)

Des citernes OCEM 29

Les wagons-citernes OCEM 29 vous ont déjà été présentés. REE Modèles a sorti maintenant une nouvelle série de wagons-citernes qui raviront sûrement les modélistes francophiles adeptes de l'échelle N. Il s'agit d'un set de quatre wagons-citernes pour le transport de vin et de spiritueux (réf. NW 0-10). Tant le détaillage de ces wagons que leur marquage est particulièrement bien réussi. Un tel set coûte environ 90 euro.

ROCKY RAIL (N)

Des porte-conteneurs Sgrss '80

Les wagons porte-conteneurs sont indissociables du trafic ferroviaire contemporain: sur un réseau moderne, ils ne sont en fait jamais suffisamment présents. Rocky Rail sort quelques nouvelles variantes du porte-conteneurs Sgrss '80 bien connu. Le modéliste d'inspiration belge sera intéressé par le modèle 'Touaix Rail' portant le matricule 33 88 4975 009 en brun/rouge, chargé de deux conteneurs Hapag-Lloyd (réf. 60201). Plus international, le modèle immatriculé à la DB 31 80 4950 316 2 est quant à lui chargé de deux conteneurs APL (réf 60202).

TRIX (N)

Une BR 144 de la DB

La locomotive électrique allemande du type BR 144 a été construite à partir de 1930 par Siemens: au total, plus de 200 unités en ont été produites. Après la Seconde Guerre mondiale, 45 de ces locos ont été cédées à la Russie; elles sont toutefois revenues ensuite en Allemagne de l'Est. Trix sort un modèle à l'échelle N de cette loco en livrée d'époque IV, comme BR 144 de la DB. Ce modèle peut être utilisé tant en voyageurs qu'en marchandises. Les quatre essieux du modèle sont entraînés par un moteur disposé centralement (réf. 12353/ 179,95 euro).

HOBBYTRAIN (N)

Une BR 193 'Vectron'

Les adeptes de l'échelle N peuvent espérer un nouveau modèle belge, qui serait basé sur la BR 193 reproduite par Hobbytrain et qui pourrait servir de base pour transformation en une série 18 de la SNCB. Cette loco construite par Siemens en Allemagne fait partie de la plus récente génération de locomotives européennes et en est service dans plusieurs pays d'Europe. Il n'est toutefois pas établi qu'Hobbytrain tienne compte des caractéristiques propres à la loco belge. Espérons que la réalisation ne tourne pas court, à l'instar de ce qui s'est passé récemment pour le modèle de la série 54 Diesel, sortie en type 204...

TRIX (N)

Des 'Rens' AAE Cargo AG

Trix a sorti une série unique à l'échelle N d'un set de quatre wagons plats à ranchers du type 'Rens'. Tous les modèles sont chargés de sept bacs. Datant de l'époque IV, ces wagons sont la propriété de la firme AAE Cargo AG; ils sont loués à l'opérateur Awilog Transport Gmbh. Chacun de ces modèles porte un matricule distinct. Ce set est proposé au prix de 99,95 euro.

LGB (IIM)

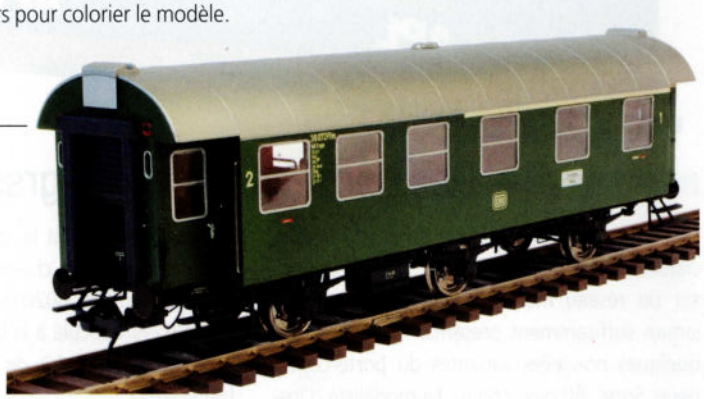
Une Ge 2/4 des RhB

Nous parlons rarement de la voie étroite LGB à l'échelle 1/22,5. Et pourtant, cette échelle, qui permet la circulation en plein air, compte de nombreux et fidèles partisans. La Ge 2/4 des Chemins de fer Rhétiques suisses portant le matricule 202 est une nouvelle version d'un modèle existant, dont la caisse a été modifiée (réf. 23450/ 549,95 euro). Cette loco a été construite en 1923 et constitua longtemps la locomotive 'standard' de cette compagnie ferroviaire suisse. LGB sort son modèle dans sa livrée verte d'origine, avec inscriptions d'époque I et sans porte sur les faces d'about. Plus tard, ces engins seront peints dans la livrée brun chocolat bien connue. La caisse est en plastique solide et renferme un puissant moteur Bühler. Pour garantir une bonne prise de courant, LGB a prévu des frotteurs supplémentaires qui prennent directement le courant des rails.

MÄRKLIN (H0)

Un wagon conteneurs pour les enfants

Spécialement destiné aux enfants, Märklin sort un wagon conteneurs qui est destiné à être colorié. Le conteneur est blanc et porte un dessin de locos Diesel. Ce wagon peut être acquis séparément à un prix intéressant (réf. 94384), mais vous pouvez aussi l'acquérir avec des feutres de couleurs pour colorier le modèle. Ceci nous parait également une alternative intéressante pour permettre à des modélistes adultes d'acquérir un wagon à conteneur à un prix intéressant. Moyennant une petite mise en peinture et l'application de décalques, vous pouvez en obtenir un ensemble assez réaliste.



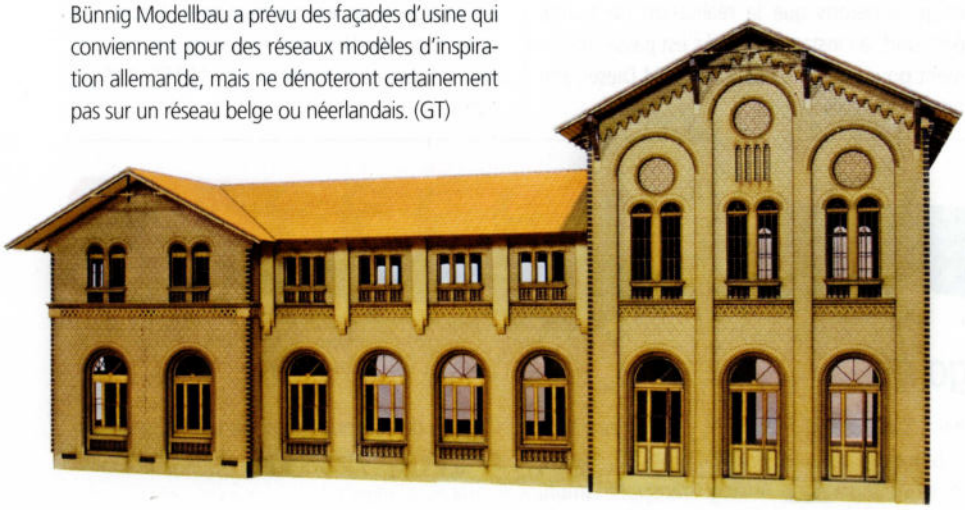
LENZ (0)

Une voiture 'BD3yg' de la DB

Rien ne pourrait nous faire croire que Lenz est à la recherche d'un repreneur pour son système digital et sa production de modèles en 0 et en H0: de nombreux projets sont actuellement en préparation comme des modèles des BR 94, 38 et 91, qui ont servi en Belgique respectivement comme types 98, 64 et 93! En outre, il est prévu pour 2012 la sortie de plusieurs nouveaux modèles de voitures et de wagons allemands. Le modèle de la voiture mixte 2e classe/fourgon du type BD3yg d'époque III à l'échelle 0 date de l'année passée, mais est depuis peu disponible couramment en Belgique (réf. 41242). Ce modèle est en plastique et pourvu d'un aménagement intérieur détaillé et d'un éclairage digital; il est équipé d'un dispositif d'attelage court Lenz et d'un type d'attelage communément admis comme étant l'attelage standard de l'échelle N. Prix: 195,00 euro.

BÜNNIG MODELLBAU

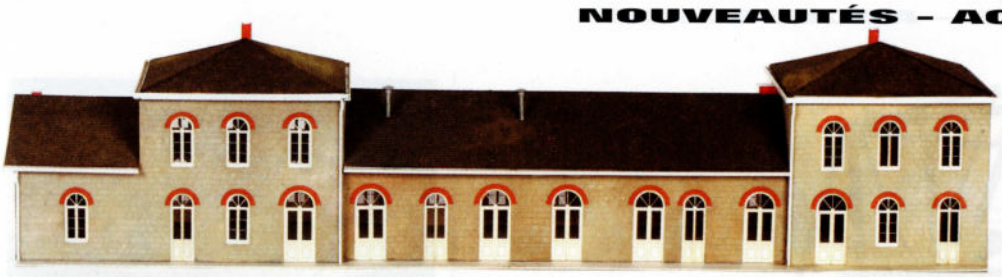
Bünnig Modellbau (www.Buennig-Modellbau.de) est une marque spécialisée dans la technologie laser. A Dortmund, nous avons découvert l'une de ses nouveautés: la gare Bohmte, qui se trouve au nord-ouest d'Osnabrück, sur la ligne Brême – Osnabrück. Il s'agit d'un bâtiment en briques fait à partir de MDF stabilisé et traité au laser, dont la finalité est d'agrémenter un réseau modèle à l'échelle 0 et 1. Le travail consiste simplement à assembler les pièces par collage et de les peindre ensuite. Pour les amateurs de grandes échelles, Bünnig Modellbau a prévu des façades d'usine qui conviennent pour des réseaux modèles d'inspiration allemande, mais ne dénoteront certainement pas sur un réseau belge ou néerlandais. (GT)



HORNBY

Un attelage Scharfenberg

Pour la première fois, vous pouvez acquérir chez Hornby un set de coupleurs d'attelages Scharfenberg fonctionnels et réalistes à l'échelle H0 qui s'ajustent dans les boîtiers NEM (réf. HC8040). Ces attelages se désolidarisent en poussant une pine de bas vers le haut. Ils sont vendus par quatre, pour moins de dix euros.



GOOVER MODELS (H0)

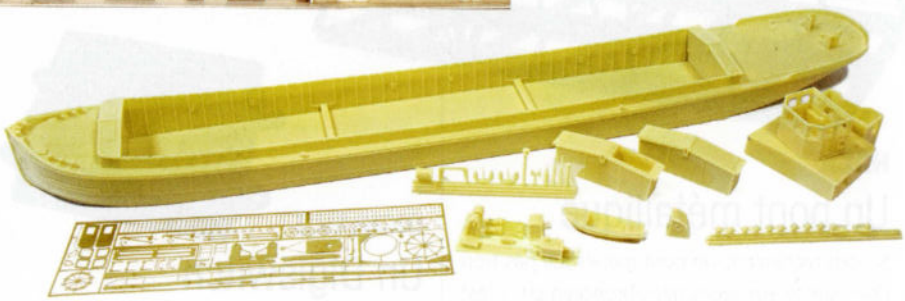
La gare d'Athus

Goover Models vient de sortir comme nouveauté un kit de la gare d'Athus. Les murs de la gare ont été réalisés en polystyrène, travaillé et gravé au laser à l'aide d'une machine CNC en 3D pilotée par ordinateur. Son toit consiste en une plaque de styrène avec un revêtement d'ardoises. Les gouttières et les descentes d'eau sont en matière synthétique. Ce kit s'accompagne d'une notice explicative détaillée (réf. GM50010). Il est possible de se procurer la version assemblée en passant commande via le site de la marque www.goovermodels.be. Pour la version kit à assembler, il ne vous en coûtera que 65€.

JOWI Des bâtiments découpés au laser

JoWi a présenté ses nouveaux produits lors de l'expo 'Intermodellbau' à Dortmund. Parmi ceux-ci figurent des DVD permettant d'imprimer des arrière-plans ayant pour sujet des bâtiments. Comme ceux-ci apparaissent en semi- relief, l'ensemble est assez saisissant de réalisme. Sur ces DVD, on trouve des fichiers de données pour les échelles H0, TT, N et Z, tant en format PDF que .jpg. Sur l'un de ces DVD figure une gare avec ses annexes et ses quais. Le DVD permet aussi de construire des quais et des remises pour locos. En outre, il comporte un arrière-plan de ville se caractérisant par beaucoup d'espaces verts. Pour constituer l'ensemble de l'arrière-plan, on procède par éléments séparés, chacun au format A4, que l'on colle ensuite par simple juxtaposition. Sur un autre DVD, on trouve des bâtiments industriels. Il comporte lui aussi un arrière-plan ayant comme thématique une mine de charbon. Ces deux DVD ont en commun un ciel bleu parsemé de quelques nuages. Si vous disposez sur votre PC d'un logiciel pour retoucher vos photos, vous pouvez l'utiliser sans crainte pour affiner les fichiers au format .jpg. Ainsi, vous pourrez les réaménager en les agrandissant ou en les réduisant, et même en modifier les couleurs. Notez que la notice accompagnant les DVD n'est rédigée qu'en allemand et en néerlandais.

En plus de ses arrière-plans, JoWi propose aussi des bâtiments découpés au laser. Son offre comporte non seulement des bâtiments en semi- relief, mais aussi des bâtiments complets, compatibles pour des réseaux en voie 0 et 1. Parmi les premiers éléments de scène à sortir, voici déjà la cabine de signalisation et la station-service des années '50/'60. (GT)



ARTITEC (H0) Un bateau rhénan 'Kempenaar'

Un 'Kempenaar' est un chaland d'une longueur moyenne de 50 mètres, d'une largeur de 6,6 m, d'une profondeur de 2,5 m et d'une capacité de charge de 600 tonnes. Ce type de bateau a été spécialement conçu pour naviguer sur les canaux de Campine. Les 'Kempenaars' étaient dévolus au transport du charbon. Artitec en propose un modèle réduit joliment rendu, sous la forme d'un kit d'assemblage de pièces en résine et d'éléments en laiton. Le niveau de détails est exemplaire et le kit ne comporte pas trop de pièces. Le bateau une fois assemblé conviendra tant en époque II qu'en époques III et IV. Prix du kit (réf.50133): 119 euro. On peut se le procurer facilement dans le commerce spécialisé.

HACK

Un pont métallique

Si vous recherchez un pont métallique pas trop cher, surfez sur www.hack-bruecken.eu. C'est le site web de Hack et cette marque allemande a quelques nouveaux produits à son actif, comme des ponts, par exemple. Ils sont métalliques et destinés à des réseaux en Z, N, TT et H0. Ils sont livrés prêt à l'emploi, dans un coloris gris. Le pont que vous voyez ici est une nouveauté 2012 et est parfait pour une double voie en H0 (réf. K21S-2). Son prix est de 14,5 euro.

DIGIRAILS

Un Digiswitch

Ce décodeur Digiswitch DR4018 à 16 sorties multi-protocole permet de commander 16 lampes ou 8 aiguillages. Il est muni de plusieurs présélections qui permettent la commande de signaux belges, allemands ou néerlandais, au choix. La notice est en néerlandais, mais il est possible de la télécharger entièrement sur le site web de la marque.

CLASSIX (H0)

Un éclairage intérieur pour M6

Voici un set d'éclairage intérieur pour les M6 de ClassiX. Il est prévu pour équiper une série de cinq voitures et comporte à cet effet quatre plaquettes Led longues et six courtes. On en utilise deux courtes pour la voiture-pilote. Comme les bogies sont déjà préalablement équipés d'une prise de courant, le montage de l'éclairage intérieur est relativement simple à réaliser. Ce set coûte 194,95 euro (réf. 6099). La marque prévoit la sortie ultérieure d'un set pour une seule voiture.

ESU (H0 ET 0)

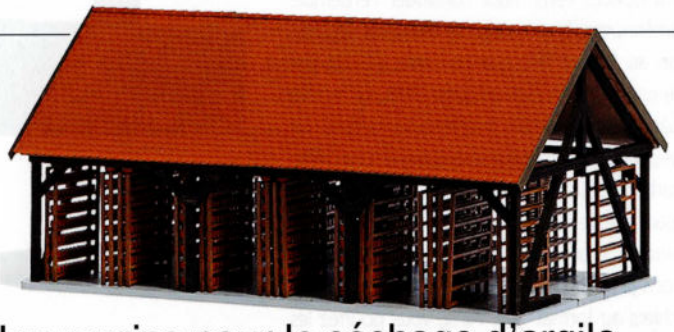
Un LokSound 4.0 M4 Quad

Les décodeurs LokSound de la nouvelle génération 4.0 arrivent! Ils se démarquent de la précédente (la 3.5) par des enceintes audio de 4 et 8 Ohm et non plus les 100 Ohm d'autrefois. Ce décodeur ESU se décline en une version de base, en des versions 'micro' et 'XL', ainsi qu'en un 'Protocole LokSound Quad': ce décodeur est compatible avec DCC et Selectrix, M4 (mfx) et Motorola. Il convient aux échelles H0 et 0 et existe en cinq variantes: à huit pôles, à six pôles, en 21 MTC, en PluX 12 et comme 16 M4. Ces décodeurs génèrent un son à huit canaux avec ampli terminal de 1,8 watt. Ils sont munis de six sorties pour leurs fonctions, parmi lesquelles un désaccouplement automatique...

WEINERT-MODELLBAU (H0)

Un aiguillage super-élancé

Weinert propose comme nouveauté un aiguillage très élancé présentant un angle de déviation d'à peine 6,3 degrés. Cet aiguillage fait partie du nouveau programme 'Mein Gleis' de Weinert (réf. 4902). Son profil de rail étant de 1,9 mm en code 75, il convient à merveille aux roues NEM, RP25/110 et RP25/88. Les aiguillages et les rails 'Mein Gleis' sont faits sur le modèle de la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft de l'année 1934. Le prix d'un tel aiguillage est de 34,92 euro.



BUSCH (H0)

Une remise pour le séchage d'argile

Ce set de Busch est la réplique exacte d'une remise existant réellement, où l'on fait sécher l'argile (réf. 1551) avant de le mettre dans un four. La remise est parfaitement adaptée au four, ainsi qu'à la longue cheminée que Busch sort également (réf. 1550). Tant la remise que le four ont été réalisés à l'aide de pièces en bois véritable, combinées à de la matière synthétique. Avec ces éléments, il est possible de mettre en place toute une briqueterie le long d'une voie étroite. Ces modèles à l'état fini ne sont pas bon marché: comptez 69,99 euro pour le four et 55,99 euro pour la remise.

Coordination et photos: GVM / fabricants
Remerciements à Het Spoor et Modelbouw Herman verschooten

NEO SCALE MODELS

La Jeep 'Grand Wagoneer'

Au catalogue de la marque néerlandaise Neo Scale Models, on trouve de bien jolis modèles réduits en résine agrémentés de gravures. Les miniatures sélectionnées n'ont rien de 'déjà vu' et côtoieront parfaitement les modèles plus convenus venant des 'grands' fabricants. Nous accordons une mention spéciale au Jeep 'Grand Wagoneer' pour son côté fun (réf. 87575). De plus, c'est une voiture nettement en avance sur son temps – elle est sortie en 1963 – puisqu'elle offrait déjà à son époque un luxe sans précédent sur un 4x4. Il est bon à savoir aussi que tout au long de sa carrière – le véhicule est resté en production jusqu'en 1991 – il n'a quasi pas connu de modifications. Le rendu du modèle réduit est tout en finesses, avec un niveau de détails allant jusqu'au porte-bagages filigrane et à la finition bois sur les flancs.

NEO SCALE MODELS

Des Pickup Ford F-Series

Aux Etats-Unis, c'est sans conteste le type de véhicule le plus vendu, toutes époques confondues. La première série de ces Ford F Pickup est née en 1948. Celui que Neo Models propose ici est de la 4e génération, qui a été construite de 1961 à 1966. Voilà bien un modèle réduit qui agrémentera à merveille tout réseau modèle à thématique 'américaine' (réf. 87565).

HERPA Une BMW série 3

La nouvelle version de la série 3 de BMW est sortie il y a quelques mois. Elle constitue sans nul doute une avancée par rapport à la série 3 de la génération précédente. Elle présente aussi les mêmes dimensions que le premier modèle de la série 5 (réf. 24976).

BREKINA/RESINA

Des BMW 502 Bauer Cabriolet et BMW 503 coupé

Il en va de même pour les voitures miniatures que pour les modèles réels: certaines sont moins connues et n'intéressent qu'un public fort limité. Fabriquer un moule à injection pour de tels modèles est certes peu rentable. En revanche, un modèle en matière synthétique ne requiert pas de matrice hors de prix et convient donc parfaitement pour une édition à tirage limité. Dans cet ordre d'idée, Brekina avait lancé une nouvelle gamme de modèles exclusifs réalisés en résine, sous le nom de Resina. Cette gamme comporte à présent également une série de modèles réduits de voitures exclusives et moins connues. Seul bémol: leur prix. Comptez le double du prix d'un modèle standard de Brekina, étant entendu que leur tirage est limité.

Pour inaugurer cette nouvelle série, Brekina a porté son choix sur deux 'classiques' parmi les BMW exclusives. Tout d'abord, la BMW 502 cabriolet, qui était sortie au compte-gouttes des chaînes du carrossier allemand Bauer de 1954 à '56. C'est un modèle dérivé de la grande BMW 502 avec moteur V8, la première voiture allemande de la période d'après-guerre équipée d'un tel moteur. Il faut savoir que la BMW 502 est la version de luxe du modèle 501 à six cylindres qui l'avait précédé. En dépit du succès qu'avait connu ce dernier, la 502 n'arriva pas à conquérir son public-cible, au point que chaque voiture sortie des chaînes faisait plutôt augmenter… le déficit, menant même la marque vers de sérieux problèmes financiers vers la fin des années '50 (réf. 24502).

Le deuxième 'classique' exclusif sortant chez Brekina est la BMW 503 coupé. Il s'agissait d'une sportive à quatre places dérivée de la BMW 502 dont le moteur V8 avait une cylindrée de pas moins 3.200 CC, lui conférant une puissance de 140 ch. C'est sous l'instigation de l'importateur américain de BMW –qui prédisait un avenir prometteur à ce type de coupé de luxe – que ce modèle a vu le jour. Pour lui donner une nouvelle ligne qui pouvait plaire à la fois à la clientèle allemande et américaine, il a été fait appel au designer comte Albrecht von Goertz. Hélas: l'entreprise échoua elle aussi; il ne s'en vendit qu'à peine 271 unités (réf. 24504).

BREKINA

Des camions Berliet

La gamme des camions Berliet connaît un grand succès. Rien d'étonnant donc à ce que son modèle le plus caractéristique, le Berliet GLR 8, soit décliné tantôt en camion-citerne BP (réf. 85315), tantôt en camion avec benne de chargement fermée, à l'enseigne de 'La Vache qui Rit' (réf. 85313). Le Berliet GLR 8 a été construit de 1950 à '59 et convient parfaitement pour les époques III et IV.

Coordination et photos: GVM/les fabricants • Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.

La série 28 de Märklin

Grâce au modèle de la série 28 reproduite par Märklin, les adeptes du courant continu disposent maintenant d'une alternative à la série 28 reproduite précédemment par Piko. Märklin a heureusement choisi un autre matricule que Piko, à savoir la 2803, une des trois locos dont le matricule est peint sur le côté droit des faces d'about au lieu de l'être plus classiquement au centre.

Avec les 2801 et 2802, la 2803 fait partie des premières locos qui ont été louées à Angel Trains, en 2007. A l'origine, elles étaient destinées à assurer le service des navettes voyageurs entre Anvers-Central et Noorderkempen, mais elles n'y ont jamais été utilisées, suite à des problèmes de compatibilité de systèmes de signalisation. En 2008, cette première mini-série fut complétée par 40 locomotives supplémentaires, également du type 'Traxx F140 MS2'. Ces dernières furent numérotées 2804 à 2843 par la SNCB. La série 28 est également utilisée depuis 2009 sur la relation voyageurs Bruxelles – Amsterdam, tandis qu'en trafic marchandises, elle assure du trafic d'interpénétration sur le réseau néerlandais et allemand.

Le modèle Märklin de la série 28 fait partie des références '3600' de la marque, une gamme de modèles bon marché, un peu moins détaillés que les modèles Märklin classiques, mais également pourvus d'une motorisation différente. Ce modèle de la série 28 est toutefois une 'vraie' Märklin, avec une caisse en métal fixée par une seule vis au châssis.

Ce modèle de la série 28 est beau à voir, ses teintes et formes étant bien restituées. Sur le modèle Märklin, les orifices de remplissage manquent en milieu de caisse, car pour maintenir le modèle dans une gamme de prix accessible à tous, c'est la caisse d'une BR 185 qui a été utilisée, alors qu'en fait, la série 28 est une BR 186. Ceci dit, Märklin aurait facilement pu camoufler ce manque en imprimant ces orifices sur la caisse, car à une certaine distance, on ne se serait de toute façon pas aperçu du subterfuge…

Les mensurations du modèle sont correctes. Le détaillage de la caisse de la loco est convenable, surtout sur les faces d'about, avec leurs jolis essuie-glaces, très réussis. Il manque bien l'un ou l'autre marquage, comme les petits triangles jaunes d'attention au-dessus des baies vitrées. Cette 28 Märklin n'est pas seulement un beau modèle, elle est également solide et ne présente aucune pièce saillante ni séparée. Les mains courantes à côté des portes sont moulées, tout comme sur le modèle Piko: ce modèle convient donc pour des petites mains d'enfants…

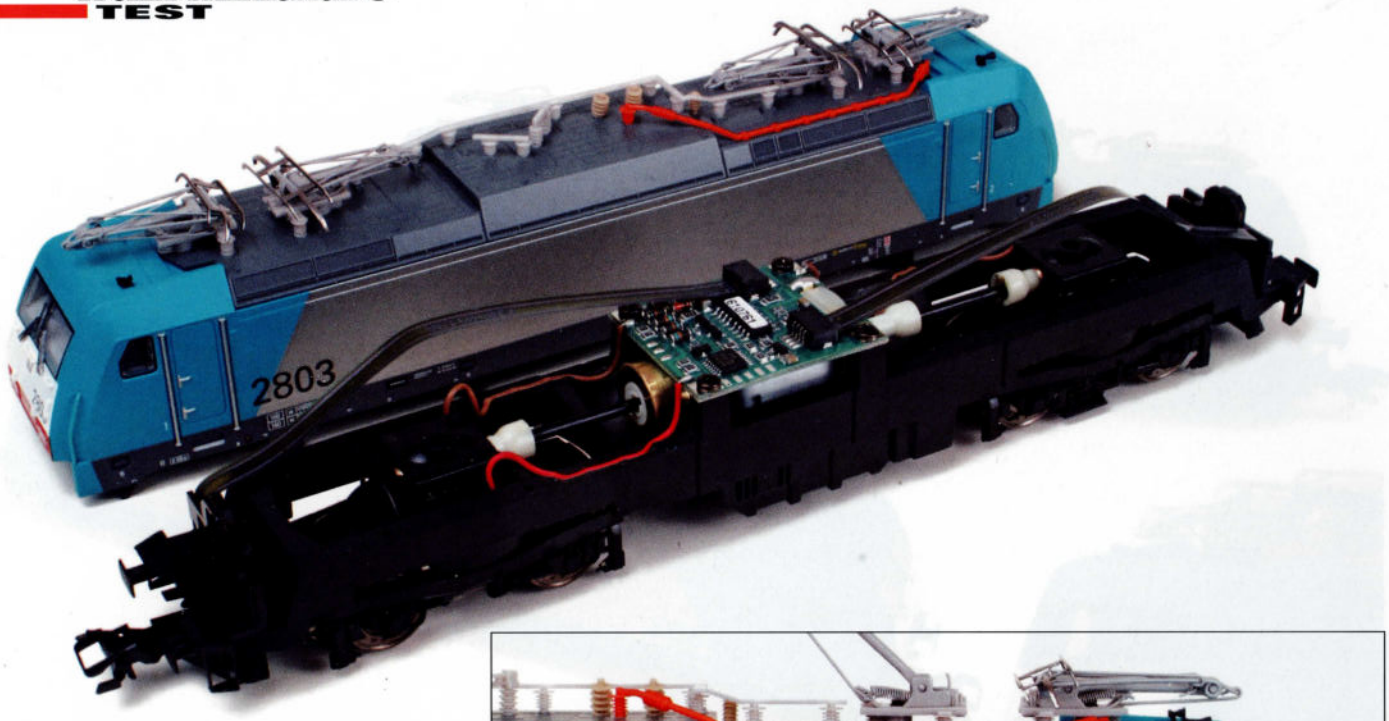
La peinture du modèle Märklin est belle, avec de séparations nettes entre les différentes teintes. Ce modèle est peint dans la livrée désormais typique d'Angel Trains: vert et argenté. Le marquage est également lisible à la loupe et complet. Sur le cartouche des vitesses maximales autorisées, nous avons toutefois relevé une petite erreur, car la série

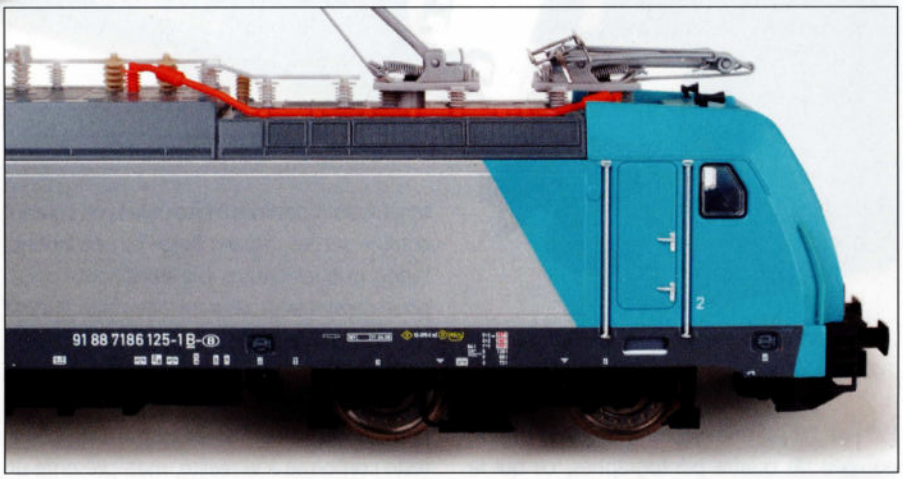
28 est homologuée pour 160 km/h (et non 140) en Allemagne.

La série 28 est une locomotive quadritension équipée de quatre pantographes, ce qui la rend apte à circuler en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas. Les pantographes intérieurs sont destinés à être utilisés en courant continu sur les réseaux belge et néerlandais, tandis que les pantos extrêmes sont conçus pour circuler sous courant alternatif. Il s'agit de modèles relativement solides, mais dont l'aspect n'est aucunement gênant. Ils sont peints en gris clair, mais ne sont pas fonctionnels. La disposition de la toiture est pour le reste conforme à la réalité, mais présente un aspect un peu lourd: une petite patine sera de nature à atténuer le brillant du plastique.

Selon une bonne habitude, la caisse est fixée au châssis au moyen d'une seule vis. En déposant la caisse, on ne retrouve pas la disposition propre à Märklin, mais une solution technique quasi identique à celle de la série 28 Piko (et de nombreux autres modèles). Le châssis est en métal avec au centre le moteur et son volant d'inertie, qui entraîne les deux essieux de chaque bogie au moyen de deux arbres à cardans. Pour augmenter l'adhérence du modèle, deux essieux sont pourvus de bandages favorisant l'adhérence. La prise de courant se réalise au moyen du frotteur central et par les quatre essieux.

La 2803 en tête d'un train de conteneurs entre Muizen et Montzen passe à Zichem, le 23 avril 2008. Photo: Willy Peyskens.





Tout comme pour le modèle Piko, on ne trouve pas de grande platine dans ce modèle Märklin, mais ici, les fils vers les phares sont bien regroupés dans un câble de liaison plat. Un décodeur digital (non mfx) est monté de série. Les qualités de roulement sont très bonnes, la loco présentant une allure souple. La vitesse maximale, les accélérations et décélérations sont réglables via les CV (Continu Variables).

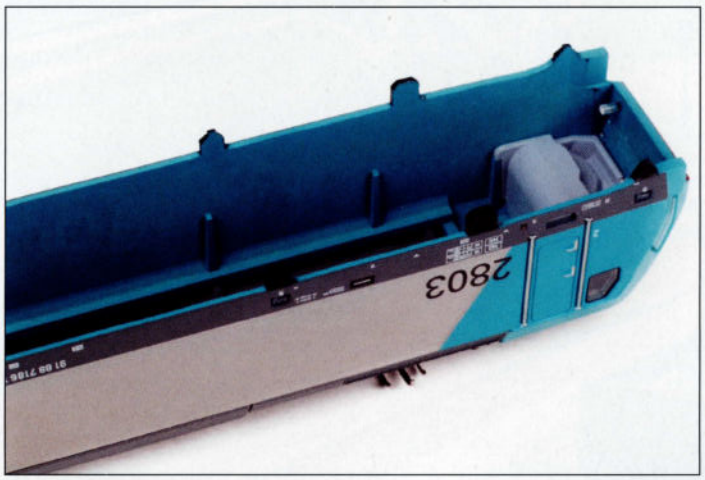
Comme il s'agit d'un modèle 'budget', seuls des phares frontaux sont prévus, qui s'allument en fonction du sens de marche. Ces phares sont constitués de petites Leds SMD jaunes; seuls les phares extérieurs brûlent, le troisième phare n'étant pas raccordé. Ce modèle ne dispose pas de mécanismes pour circuler à tampons joints, mais bien de boîtiers pour attelages normalisés, dans lesquels des attelages courts Märklin sont montés.

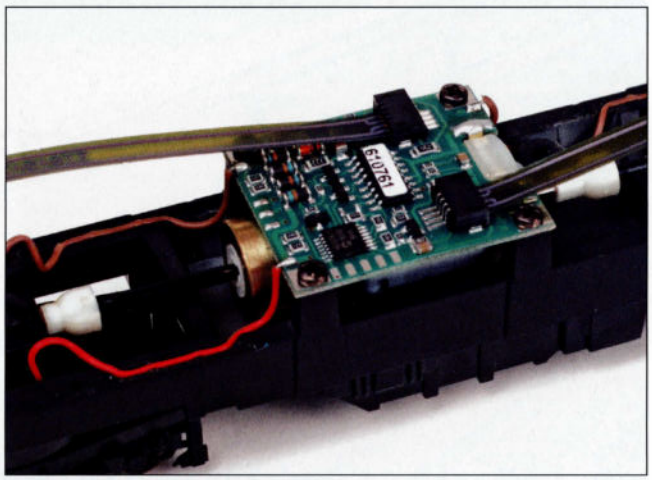
En testant ce modèle Märklin, nous n'avons pu nous empêcher de faire une petite comparaison avec la série 28 de Piko (en version courant alternatif). Techniquement, ces modèles sont quasi identiques, même pour leurs qualités de roulement. Selon nous, la Piko est un peu mieux détaillée, son marquage étant également un peu plus complet. Le matricule sur les faces d'about est par contre mieux reproduit sur le modèle Märklin. Ces deux modèles se valent aussi du point de vue prix; ils ont les mêmes mensurations et du point de vue teintes, sont quasi identiques. La Märklin est vendue au prix conseillé de 129 euro, ce qui est un

A gauche, la Piko; à droite, le modèle Märklin. Les inscriptions sur les faces d'about sont en tout cas mieux réussies chez Märklin que chez Piko.

- Bon rapport qualité/prix
- Bonnes qualités de roulement
- Assemblage solide
- Peinture fine et inscriptions nettes
- Caisse facile à déposer

- Pas d'orifices de remplissage dans les flancs
- Absence de marchepieds sous les cabines
- Détaillage grossier des isolateurs et des câbles en toiture.





A l'avant-plan, la 2803 de Märklin; à l'arrière-plan, la 2813 de Piko. Cette dernière est un peu plus détaillée, ce qui se remarque à la présence des marchepieds sous les portes des cabines, les petites inscriptions au-dessus des pare-brises, l'encadrement noir autour des fenêtres des cabines et les câbles plus fins en toiture. La caisse de la Piko est celle d'une BR 186, tandis que Märklin utilise celle de la BR 185.

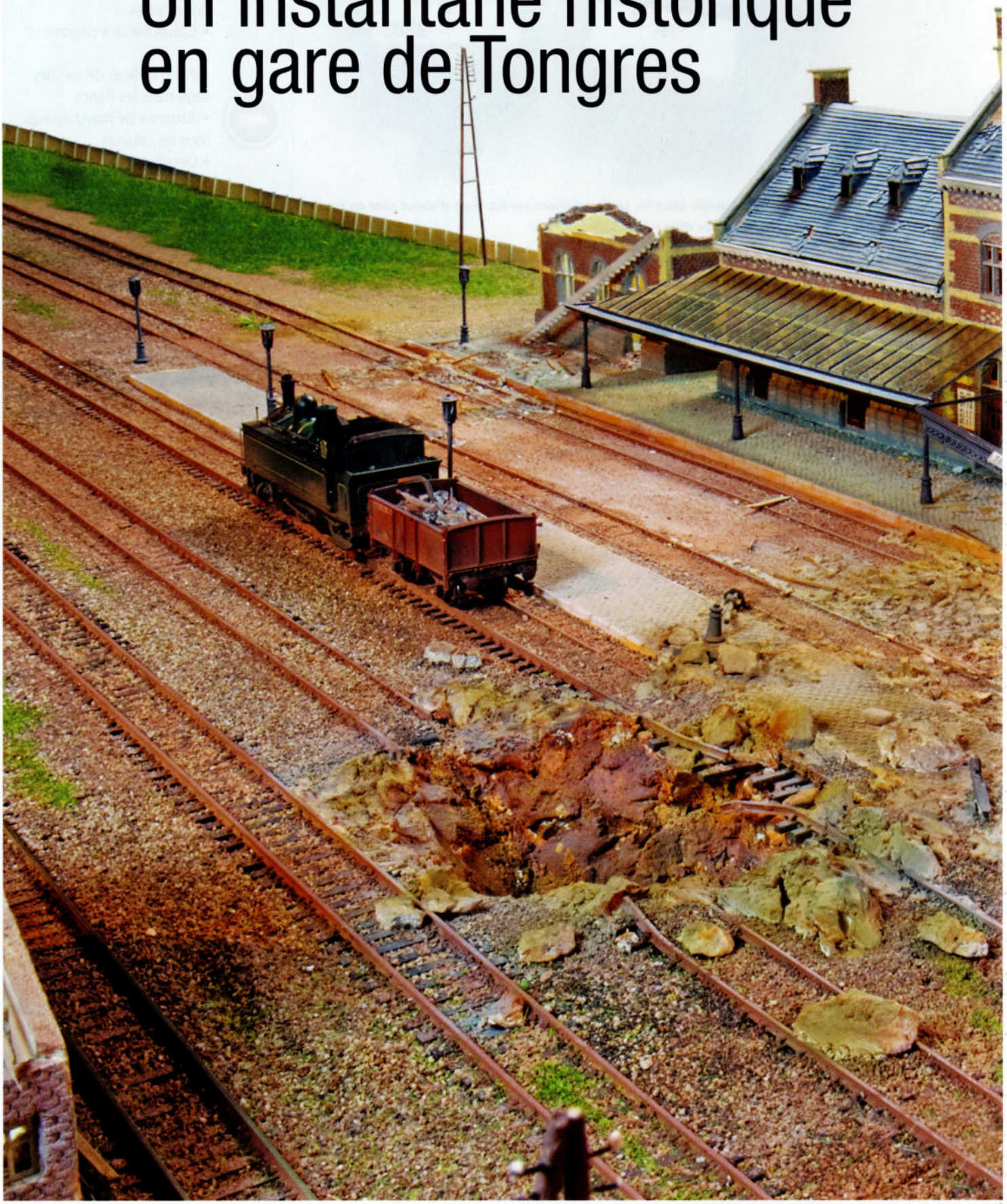
prix plus qu'honnête pour un tel modèle. Il n'existe toutefois pas de modèle équivalent en version continu chez Trix.

En optant pour une variante avec le matricule disposé à un autre endroit, les adeptes du courant alternatif peuvent utiliser aussi bien le modèle Piko que celui de Märklin sur leur modèle d'époque V/VI. Si vous voulez quand même renuméroter votre modèle Märklin, il vous est possible d'acquérir un set de décalques avec un autre matricule, à choisir parmi ceux-ci: 2801, 2807, 2816, 2828 ou 2833, dans la limite du stock. Ces décalques sont confectionnés par Reel-Cees bv; vous pouvez les commander par mail à l'adresse info@modelspoormagazine.com. Un tel set coûte 5 euro, à majorer d'un euro pour frais d'expédition. Vous pouvez obtenir encore plus d'infos à ce sujet sur le site web www.modelspoormagazine.com.

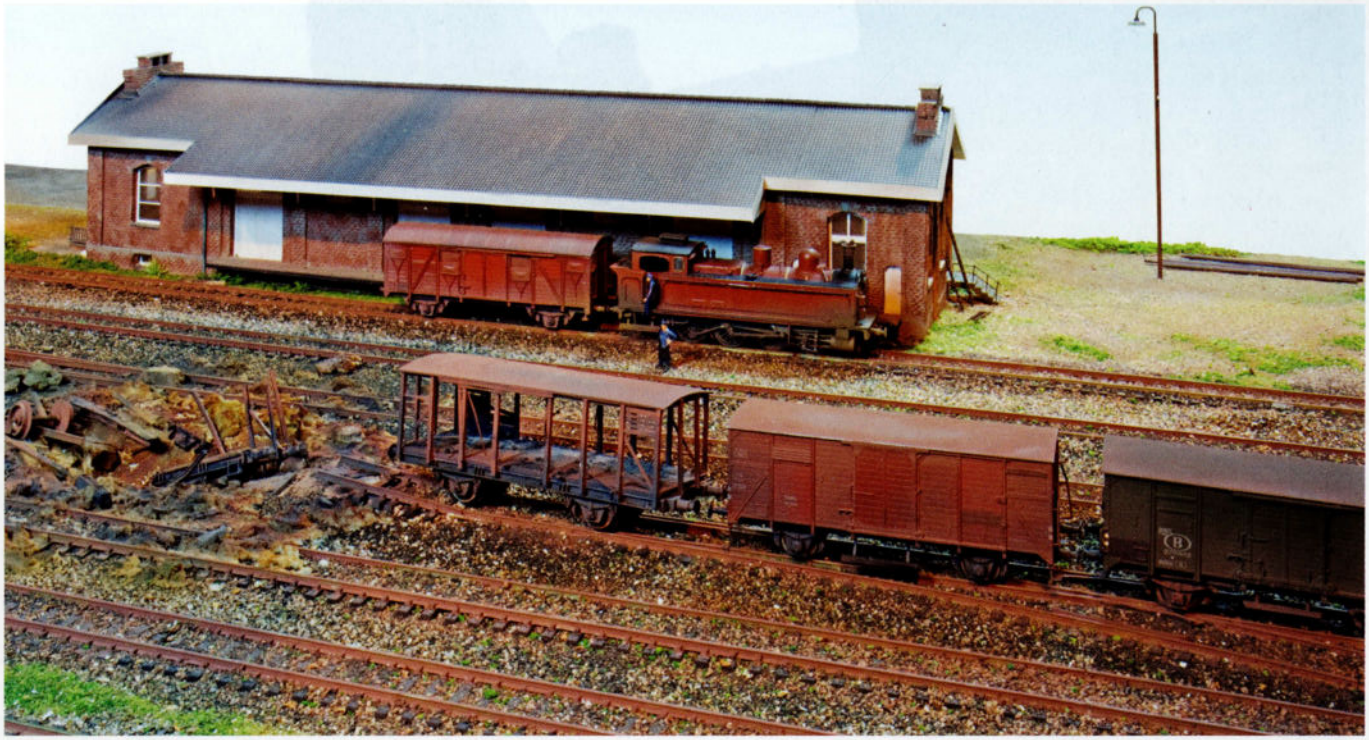
Texte & photos (du modèle): GVM

Tongeren station

Un instantané historique en gare de Tongres



Après la construction du réseau 'Bilzen' (voir TMM n° 85), Rudi Nelissen voulut poursuivre la reproduction de la ligne 34 Hasselt – Liège: c'est alors la gare de Tongres qu'il envisagea de reproduire. Ceci étant, le bâtiment actuel n'est pas franchement beau à reproduire. L'ancienne gare par contre, construite au 19e siècle, faisait partie des plus belles gares du réseau belge et Rudi décida très vite de situer son nouveau module à l'époque de cette ancienne gare. Lors de ses recherches, il tomba incidemment sur une photo du bombardement de cette gare, le 10 mai 1940: c'est alors que lui vint l'idée d'un module vraiment hors du commun...



Un peu d'histoire

Le 25 mai 1856, le Gouvernement de l'époque décidait finalement d'adjudiquer les travaux de construction d'une ligne ferrée entre Bilzen, Tongres et Liège, mais aucun entrepreneur ne se montra intéressé. Ce n'est qu'en 1860 qu'un entrepreneur fut trouvé, la concession étant octroyée à la nouvelle société dénommée 'Compagnie du Chemin de fer de Tongres à Bilsen' (sic). Mais en juin 1863, tout le monde attendait encore vainement la mise en service des 14 kilomètres de voie ferrée entre Bilzen et Tongres... Ce fut finalement une réalité en date du 9 novembre de la même année: un premier train circula entre Bilzen et Tongres et en mars de l'année suivante, de Tongres à Glons. La liaison Tongres – Bilzen fut absorbée par la nouvelle 'Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois et ses prolongements'. Lors de l'ouverture de cette ligne, des bâtiments de gare furent érigés à Tongres, Hoeselt et Bilzen. Suite à l'ouverture de la ligne Saint-Trond – Tongres en 1879, la gare originelle de Tongres ne suffit plus et fut remplacée en 1888 par un nouvel édifice, construit dans le style néo-renaissance flamand. Lors de la Première Guerre mondiale, cette gare dût déjà subir

quelques dégradations, mais les bâtiments restèrent pratiquement intacts, le tout étant réparé après la guerre.

Au début de la Seconde Guerre mondiale par contre, plusieurs villes belges et néerlandaises furent bombardées: ce fut le cas de Tongres. Sa gare fut considérée comme étant un nœud stratégique au centre du triangle formé par Liège, Saint-Trond et Hasselt. Les 10 et 11 mai 1940, la gare et ses alentours furent ainsi sérieusement bombardés par des avions Stuka allemands. Un train bondé en route vers Liège fut également mitraillé. Le 11 mai, l'armée allemande entrait dans la ville de Tongres: les dégâts infligés tant au bâtiment de la gare qu'aux voies étaient impressionnants. Après la guerre, il fut décidé de démolir le bâtiment de la gare et de le remplacer par l'actuel édifice. Quant à la ligne vers Saint-Trond, elle ne fut plus remise en service et disparut définitivement des inventaires.

La maquette

De la décision prise de s'inspirer des bombardements des 10 et 11 mai 1940 pour réaliser une maquette, il en est résulté un réseau vraiment particulier, reproduisant un moment précis de l'Histoire sous

la forme d'un module essentiellement statique. A titre de compromis, il fut décidé de laisser la voie 1 parcourable, afin de quand même permettre un trafic ferroviaire... Rudi voulait réaliser un réseau qui reproduise de la façon la plus réaliste possible les événements des 10 et 11 mai 1940: cela a nécessité d'importantes recherches, ces événements s'étant déroulés à une époque où peu de gens encore prenaient des photos. Les archives de la ville de Tongres (Centre administratif Praetorium) offrirent une solution: grâce aux quelques photos retrouvées, la maquette put être conçue.

Tout a été construit au moyen de matériaux simples, comme du carton, du plastique, des cure-dents, etc. Les bâtiments ont été construits selon les méthodes habituelles telles que décrites à plusieurs reprises dans nos colonnes. Les lanternes, les charrettes et autres éléments décoratifs ont été confectionnés sur base des modèles ayant existé pendant les années quarante du siècle dernier. Le matériel roulant se devait aussi d'être d'époque: quelques 'type' 53 de Treinshop Olaerts assurent le trafic. Et logiquement, l'une d'entre-elles a dû être sacrifiée pour représenter une loco

bombardée! Toutes les locos et les wagons ont ensuite été patinés au moyen d'un aérographe.

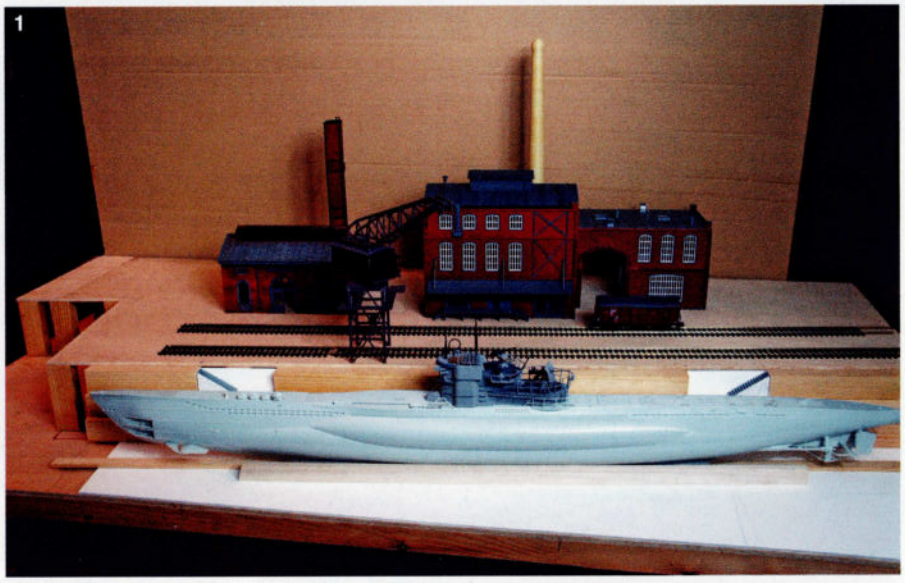
Actuellement, cette maquette est constituée de deux modules de 1,4 m chacun. Les photos recherchées ont cependant livré d'autres informations intéressantes. Le but est donc d'étendre encore cette maquette d'un ou de deux modules supplémentaires. On y verra notamment le pont bombardé en direction de Liège, sous lequel se trouvait le dépôt de charbon d'un négociant qui était approvisionné par le rail, tout ceci constituant suffisamment de matière pour une reproduction. Patience, donc!...

A noter que 'Tongeren station' sera exposé lors de notre 6e Grande Expo de modélisme ferroviaire de Malines, qui se tiendra les 27 et 28 octobre prochains.

Texte: Rudi Nelissen
Photos: Gerard Tombroek

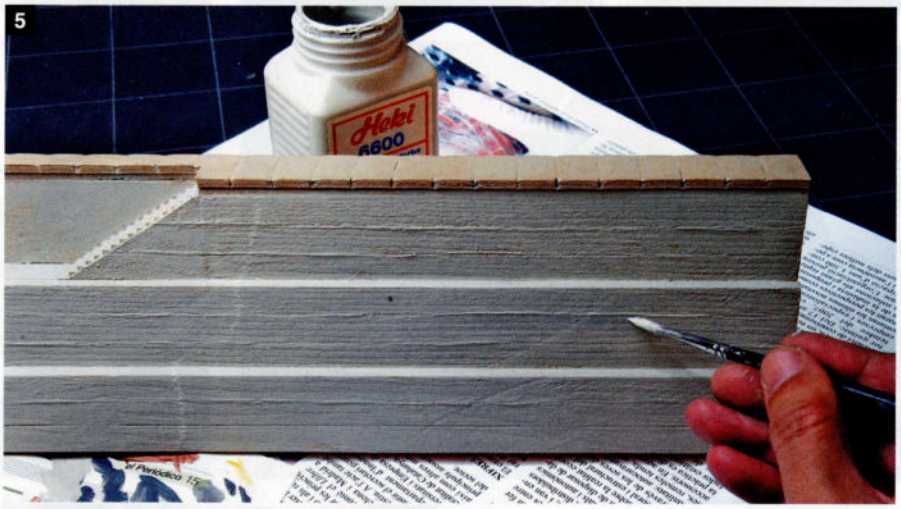
MARLEEN 1944

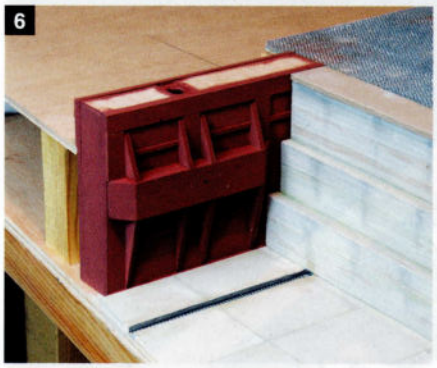
'Marleen 1944' est un diorama réalisé à l'échelle 1/87e par Raül Valls, le rédacteur en chef de la revue espagnole de modélisme ferroviaire 'Mastren'. Le sujet traité est un chantier naval imaginaire du Troisième Reich, à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Il ne constitue pas une reconstitution historique, mais une interprétation libre d'un moment de l'histoire de cette guerre. Raül Valls a puisé son inspiration dans un diorama au 1/32e construit pour Andrea Miniatures, un fabricant espagnol de figurines miniatures. Raül a repris le thème d'une cale sèche contenant un sous-marin, mais y a ajouté une touche ferroviaire sous la forme d'une voie surélevée, d'un atelier et de quelques voies disposées le long du quai. En outre, il a fait plein usage de toutes sortes d'accessoires issus du domaine ferroviaire, assez pour que nous décidions de consacrer le présent article à ce diorama pourtant à thème militaire. Le voici détaillé étape par étape, sur base de quelques photos.

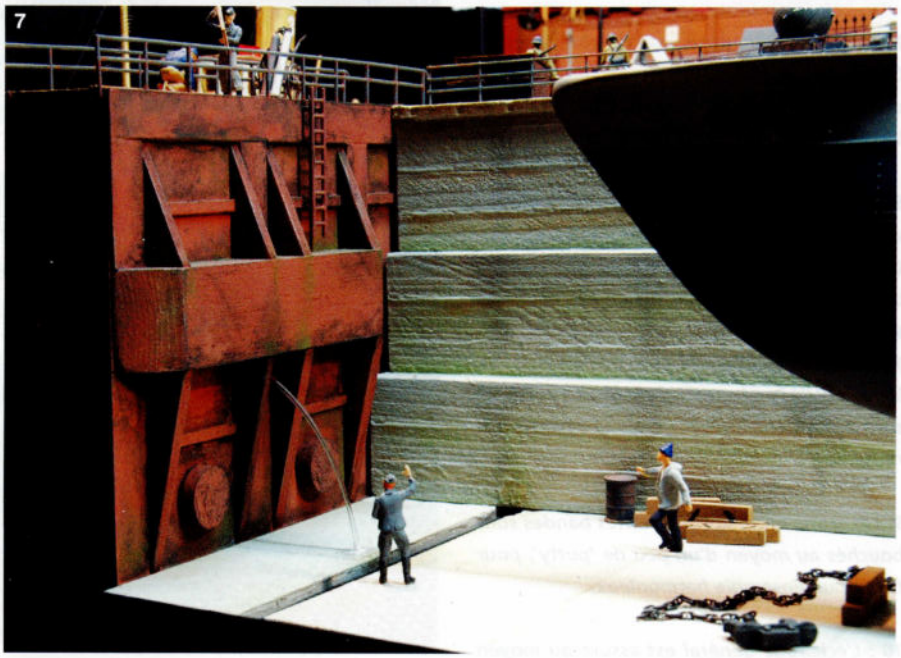


1 : Ce diorama a comme dimensions 130 cm de longueur sur 80 de profondeur. Son thème est un long quai longeant une cale sèche où un sous-marin est en réparation. Le nom de ce diorama fait référence à la chanson 'Lily Marlène', une rengaine pour soldats qui fut très populaire au cours de la Seconde Guerre mondiale. En travaillant sur plusieurs niveaux, ce diorama a gagné en profondeur. A l'arrière-plan, on reconnait un bâtiment d'usine de Piko, la grue portuaire de Faller et la cheminée d'usine d'Artitec.

2 : Le sous-marin allemand est un U-Boot VIIC/41, assemblé sur base d'un kit Revell à l'échelle 1/72e (réf. 05045), d'une longueur de 84 cm.







3 : La base du diorama est en bois. La paroi de la cale sèche est constituée de lattes de sapin de 3 cm sur 2 qui ont été collées graduellement les unes sur les autres. En disposant le mur du quai quelque peu en oblique sur la plaque de base, ce diorama gagne en dynamique.

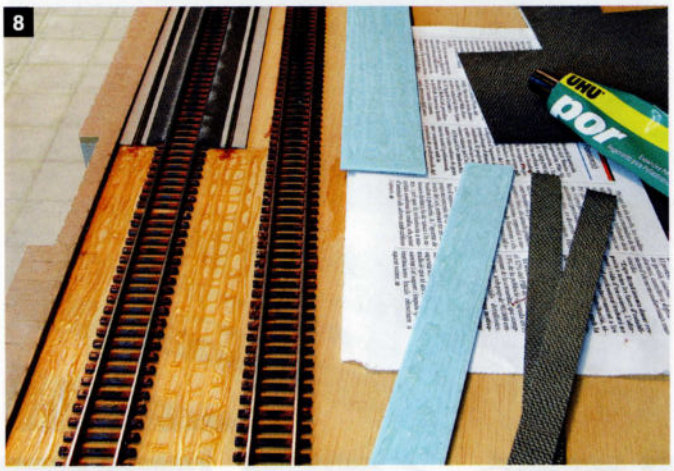
4 : La cale sèche commence à prendre forme. Le mur du quai de la cale sèche est assemblé petit à petit. Le fond est constitué de plaques de béton, qui sont réalisées en carton-plume peint en gris et divisé en cases. Les escaliers du quai proviennent de Faller (réf. 180519).

5 : Pour donner à la cale sèche l'aspect du ciment, le bois a été recouvert d'une peinture 'béton' de la marque Heki (réf. 6600). Il s'agit d'une peinture gris clair épaisse, appliquée par couches horizontales et qui constitue une belle imitation pour cette cale sèche en béton.

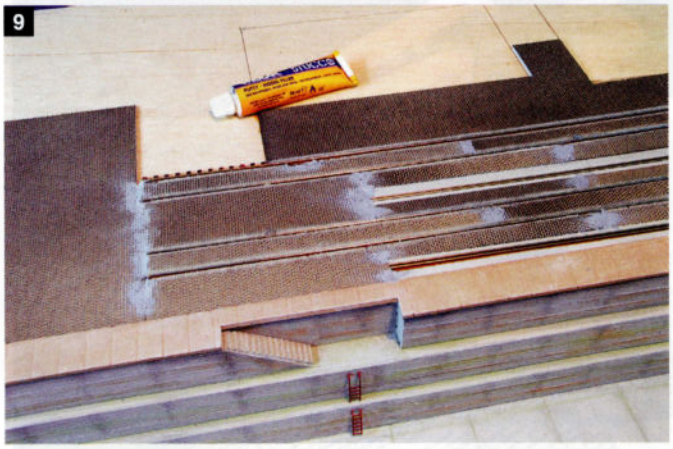
6: La porte d'écluse qui donne accès à la cale sèche n'est reproduite que partiellement. Elle est constituée de carton-plume de 3 mm d'épaisseur et de bois de balsa. Cette porte a été peinte en brun/rouge, après quoi elle a été patinée pour lui donner un aspect rouillé.

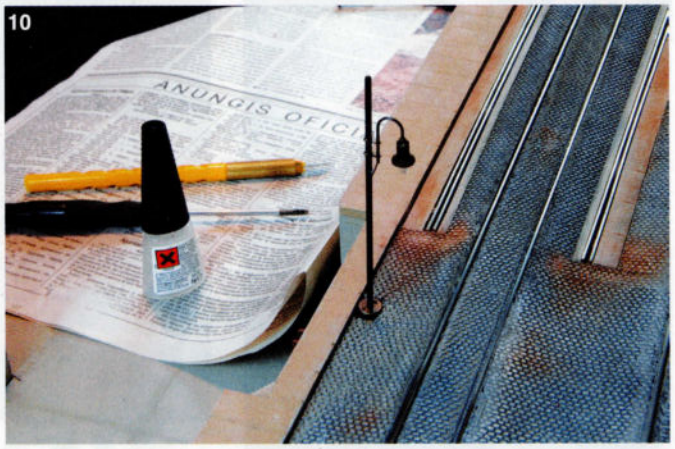
7: La porte d'écluse terminée, côté 'cale sèche'. Un petit jet d'eau jaillit à l'intérieur via une petite fente, de quoi inquiéter quelque peu les ouvriers et les soldats présents...

7bis



8


9



10

11

7bis : La porte d'écluse, vue du côté 'bassin'. Des ouvriers ont ouvert la passerelle de la porte pour rechercher l'endroit de la fuite et la réparer.

8: Sur le quai le long de la cale sèche, quelques voies parallèles ont été posées (Peco code 75). Ces voies sont encastrées dans des bandes de pavés, ces dernières ayant été réalisées au moyen de plaques de pavés Faller (réf. 170825) et collées sur la base en bois avec de la colle UHU Por. Les rails de la grue à portique sont également intégrés dans le revêtement routier.

9: Les joints entre les différentes bandes sont bouchés au moyen d'un peu de 'putty', pour former un ensemble harmonieux.

10 : L'éclairage général est assuré au moyen de luminaires Brawa (5273 en H0).

11 : Une vue de détail du quai, partiellement achevé. Les bandes de pavés s'intègrent bien les unes aux autres. La lettre de voiture d'une charrette amenant l'approvisionnement du sous-marin est examinée avec attention par les militaires du poste de garde, avant d'autoriser la charrette à pénétrer sur le site.

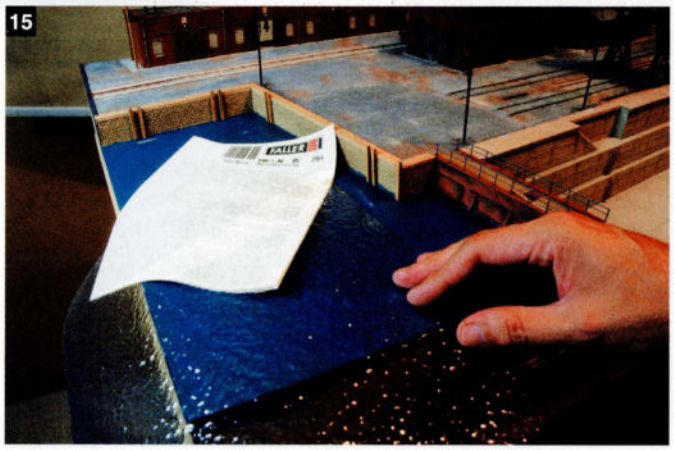
12 : Quelques bateaux sont amarrés au port, dont un petit remorqueur de port (réf. 50120) et un voilier (réf. 50129) d'Artitec.

13 : Le kit Artitec est relativement facile à assembler, le résultat final étant surtout déterminé par sa mise en peinture.

14 : Afin d'imiter l'eau du bassin portuaire, la base de bois a été d'abord peinte en bleu azur avec de la peinture acrylique.

15 : L'effet de l'eau est obtenu en collant sur la base en bleu une feuille de plastique ondulé transparent de Faller (réf. 791).

16 : Afin d'imiter les 'vagues' dans l'eau qui clapotent contre le bord du bassin, du remor-



queur et de la porte d'écluse, nous appliquons de la 'Foam snow' de Vallejo au pinceau.

17 : Une belle petite scénette peut être réalisée avec les plongeurs au 1/87e d'Artmaster. Ces figurines ont été adaptées à la scénette dans laquelle elles ont été intégrées.

18 : Un plongeur saute du remorqueur afin d'aller examiner la porte d'écluse: son collègue le surveille depuis le pont. Remarquez la bouteille flottante à côté du remorqueur.

19 : Une vue d'ensemble des activités du bassin portuaire. A l'avant-plan, on voit un petit canot

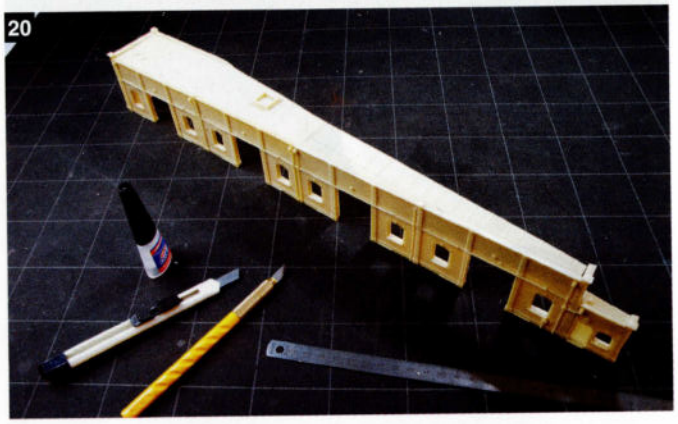
avec des pêcheurs (Preiser), suivi du remorqueur et du quai, avec ses entrepôts. Tout à fait à l'arrière, on remarque la voie en surplomb.

20 : Les entrepôts situés le long de la voie en surplomb résultent de l'assemblage de kits Artitec (réf. 10112).

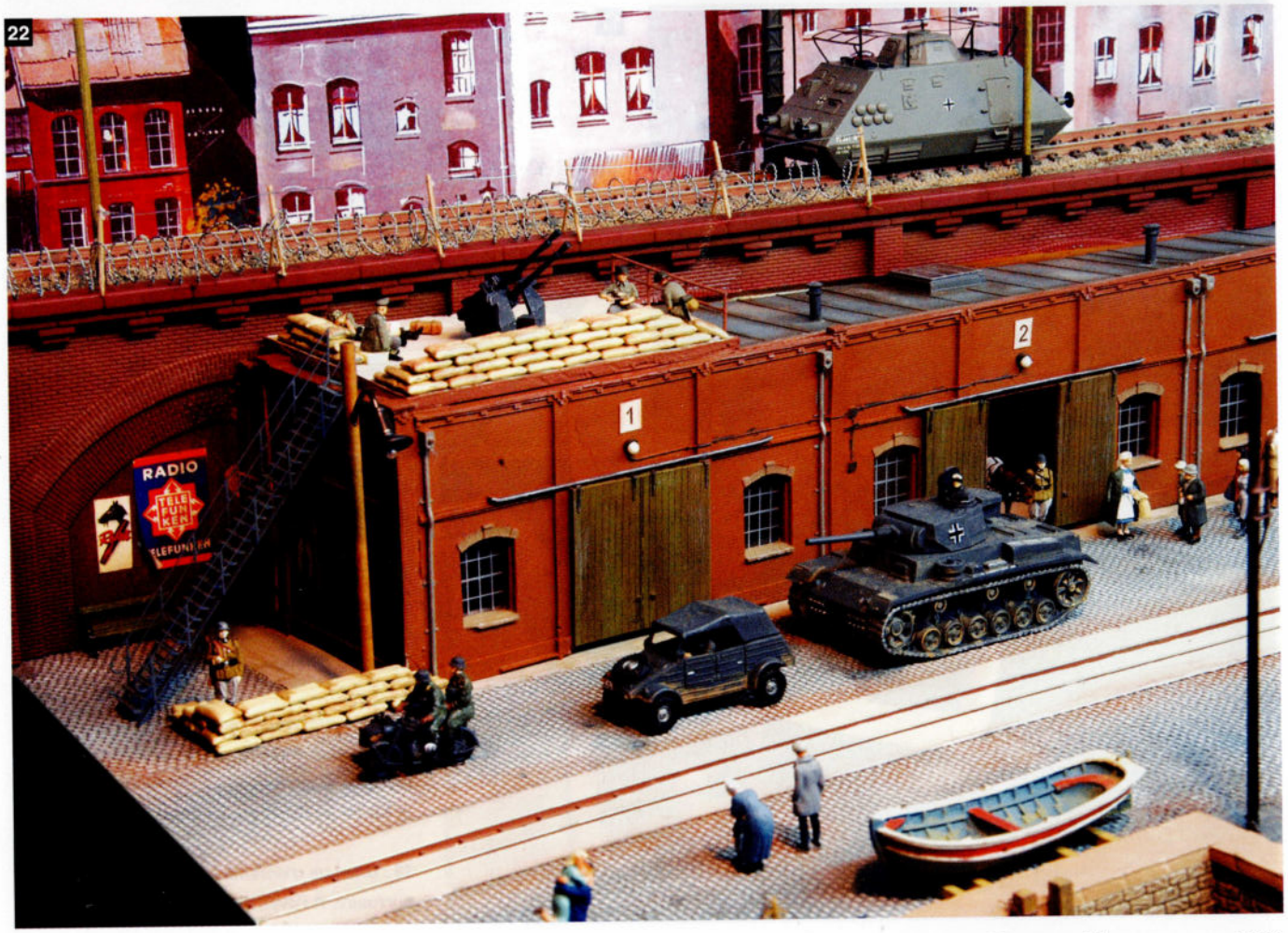
21 : Pour ces kits Artitec également, il est possible de peindre ces bâtiments de façon réaliste. Un fignolage au moyen de poudres à pigments terminera le tout.

22 : A l'intérieur comme à l'extérieur des entrepôts, l'activité militaire bat son plein. Une mi-

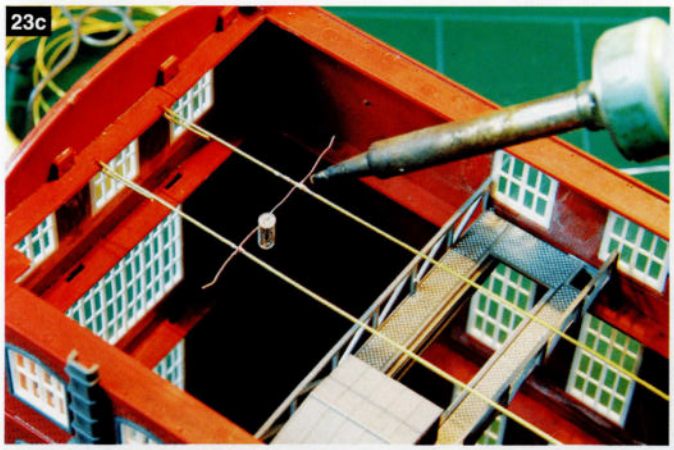
19

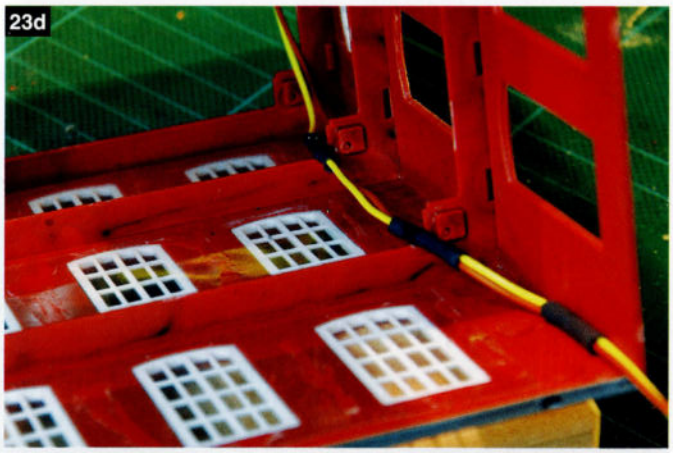

20

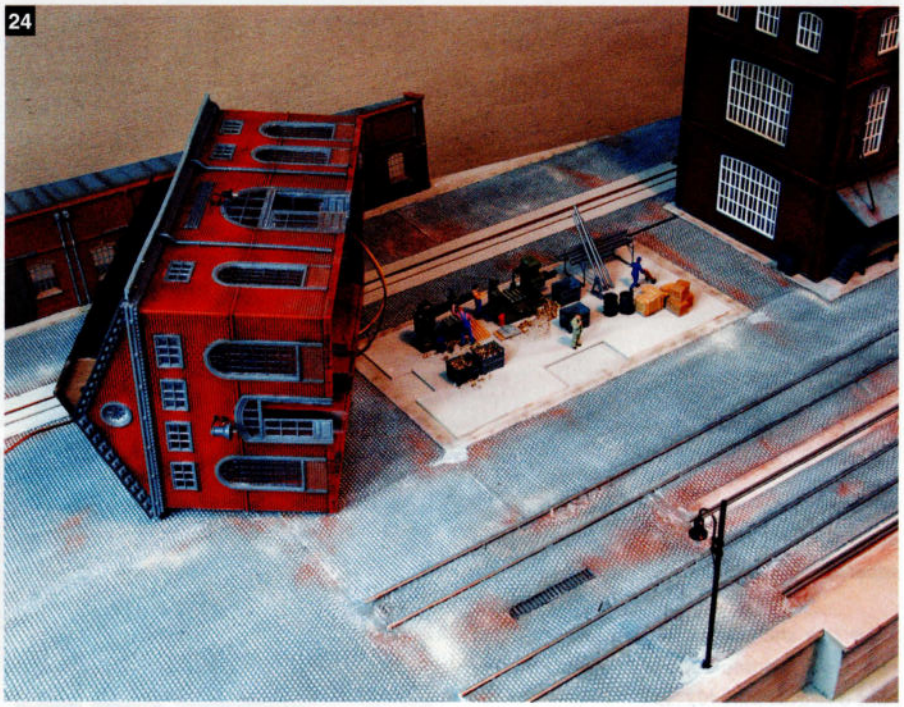
21



22







trailleuse a été disposée sur le toit. Sur le talus ferroviaire, on peut également voir un wagon blindé, chargé d'une mitrailleuse (Liliput). Les engins militaires la VW 'kubelwagen' et le char) sont issus de la gamme 'MiniTanks' de Roco, tandis que le side-car Zündapp KS 750 est de Preiser.

23a : Pour le grand hall d'usine, c'est un kit Pola (réf. 856) qui a été utilisé, ainsi qu'un kit Piko (réf. 61144).

23b : Les bâtiments de ce diorama sont également pourvus d'un éclairage intérieur. Deux conducteurs électriques en métal ont été installés dans le bâtiment principal, l'un pour le '+', l'autre pour le '–'.

23c : Des petites ampoules sont soudées aux deux conducteurs.

23d : Dans un coin du bâtiment, les fils d'alimentation sont placés vers le haut, afin de les dissimuler.

23e : L'éclairage est également monté sur la façade extérieure du hall de l'usine. Il provient de petits pylônes dont seule la partie 'lampe' a été conservée.

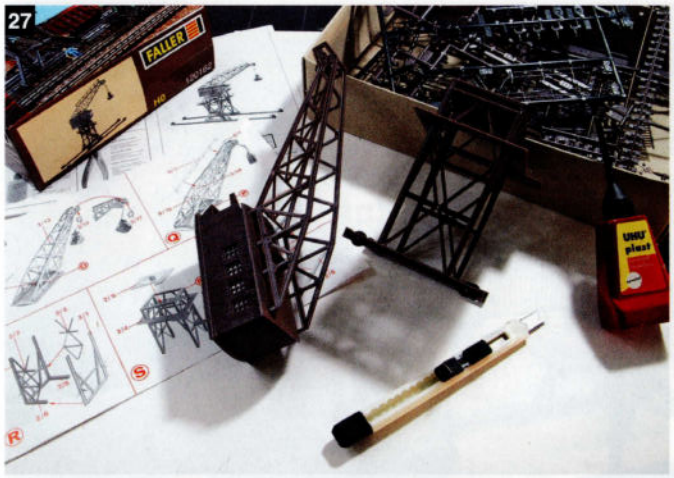
24 : Le petit bâtiment d'usine a également été pourvu d'un aménagement intérieur.

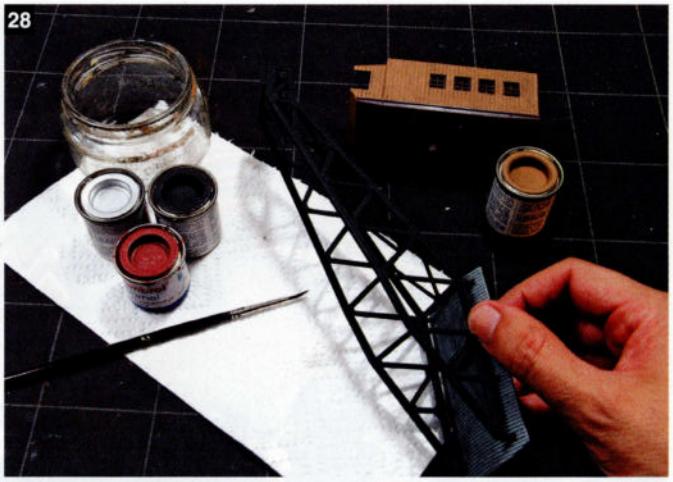
25 : Ces bâtiments d'usine sont maintenant disposés sur le diorama. Tout doit encore être superdétaillé.

25bis : La cheminée d'origine de Piko a été remplacée par une autre plus grande, provenant d'Artitec (réf. 10249).

26 : Un coin achevé du diorama: beaucoup d'attention a été portée aux petits détails.

26bis : Dans une des arches du mur de soutènement de la voie en surplomb, un café a trouvé demeure. Des soldats y font une pause en jouant aux cartes ou en jouant de la musique.



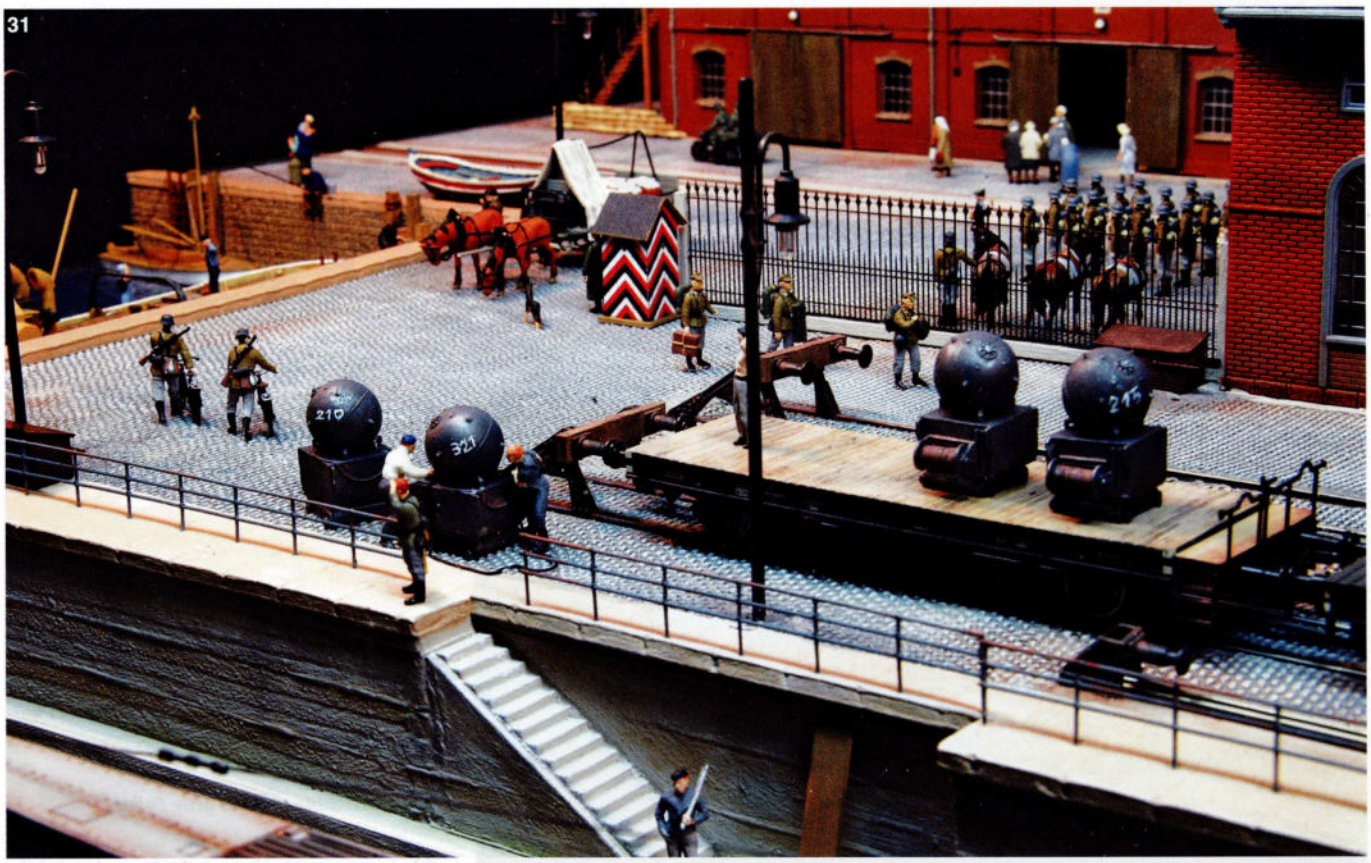


27 : L'auteur a choisi la grue portuaire de Faller (réf. 120162). Pour la rendre plus réaliste, toutes ses pièces ont été recouvertes de peinture Humbrol.

28 : L'assemblage de la grue Faller.

29 : La grue portuaire est placée sur le module.

30 : Une grande animation règne sur le quai: une loco à vapeur du type BR75 de Liliput manœuvre un wagon couvert du type 'Oppeln' de la Deutsche Reichsbahn. Les provisions sont chargées à bord du sous-marin via la passerelle.

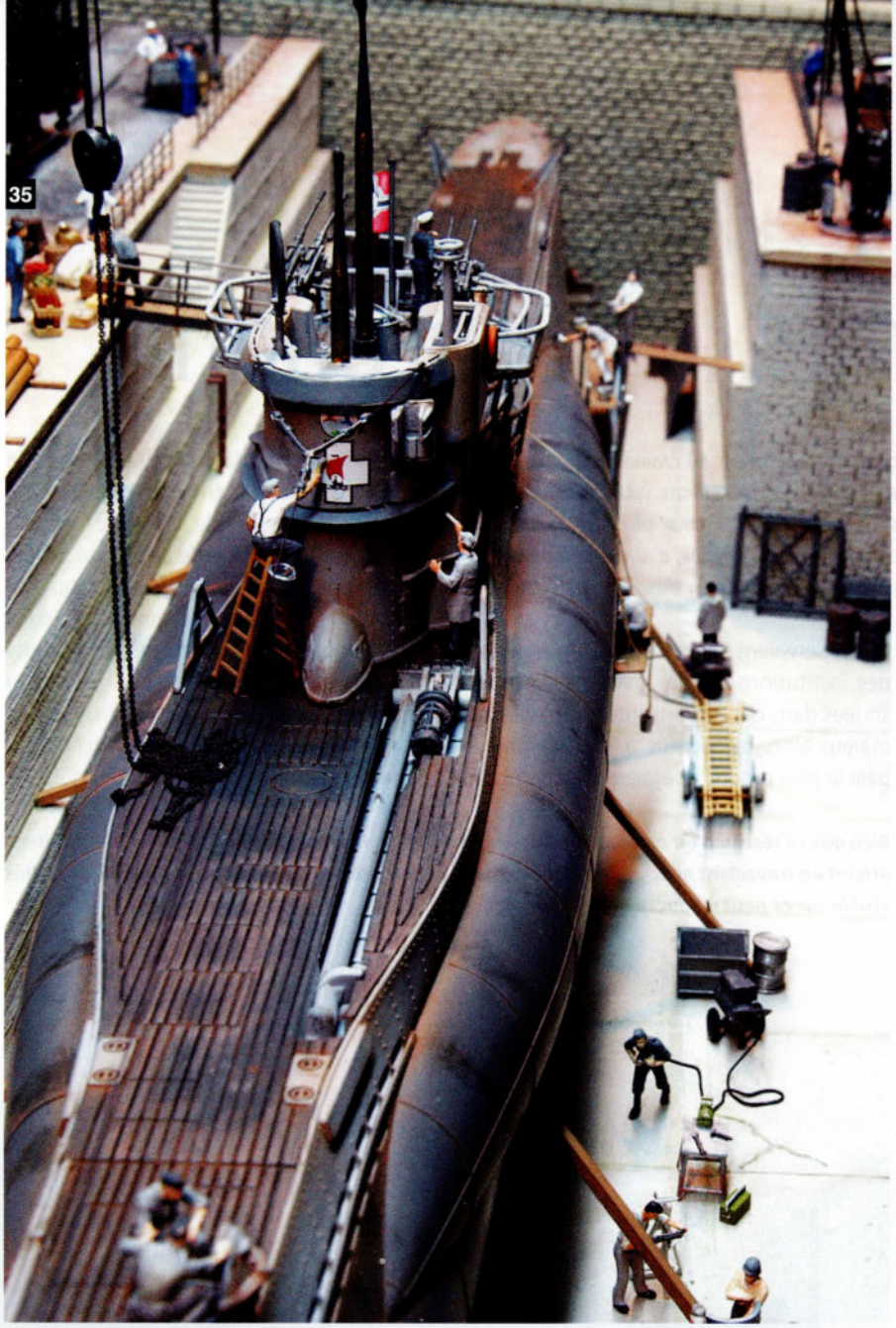


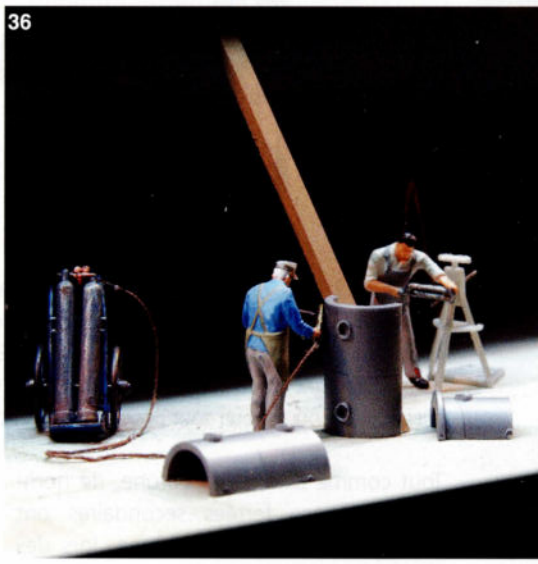
31 : Autre type d'approvisionnement devant être chargé avec précaution à bord du sous-marin: des bombes sous-marines, qui ont été acheminées sur place par chemin de fer. Ces bombes sont reproduites en résine par le fabricant allemand Artmaster. Grâce à une mise en peinture soignée, leur aspect a été rendu métallique.

32 : Les torpilles sont également acheminées par chemin de fer. Ces wagons plats sont issus de la gamme Liliput.

33 : Même un mini sous-marin (Liliput) a été amené par rail!

34 : Trafic ferroviaire intense sur la voie en surplomb; les bâtiments à l'arrière-plan sont issus de l'assortiment MZZ. Ils sont placés à 5 cm du véritable arrière-plan, ce dernier étant





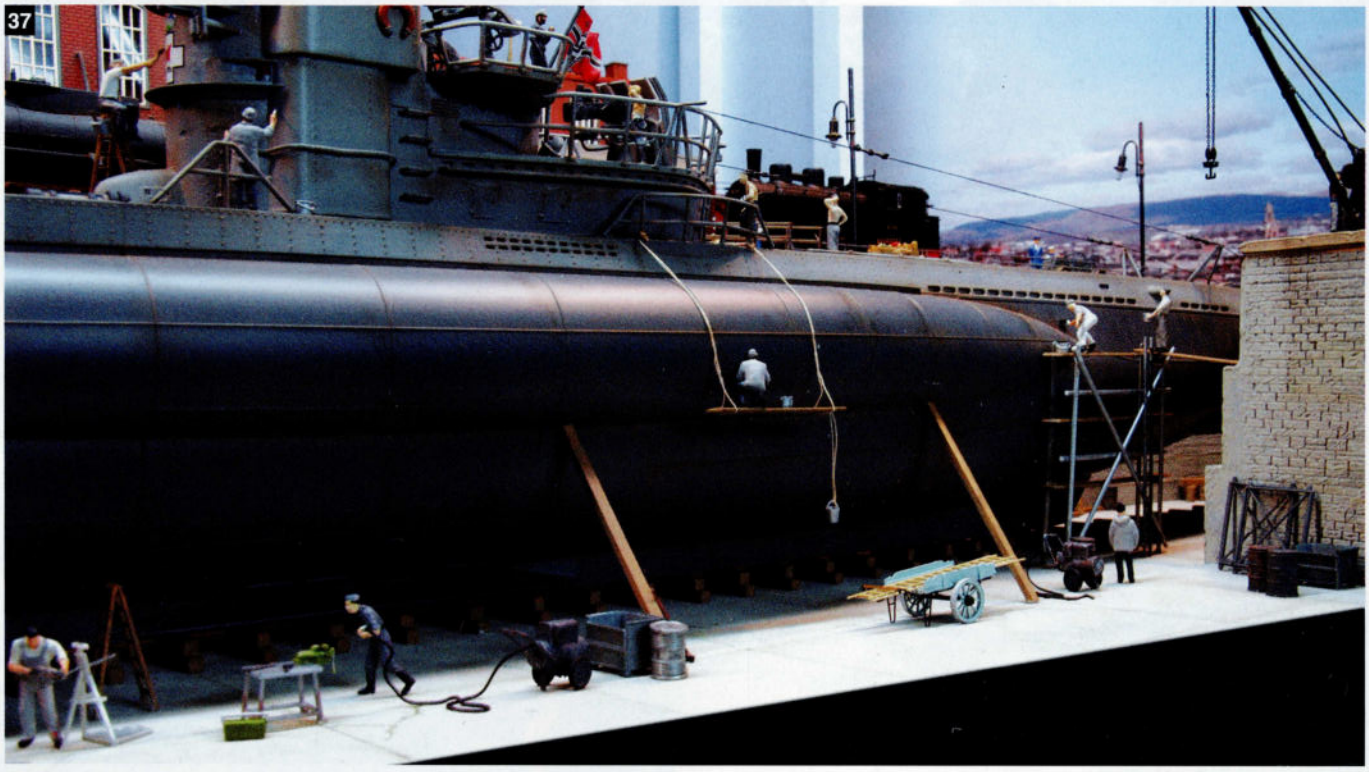
constitué de la photo panoramique d'une ville allemande.

35 : Les opérations d'entretien au sous-marin, menées dans la cale sèche. Les peintres civils et les ouvriers d'entretien ont été pourvus d'un uniforme militaire.

36 : Une vue de détail de quelques ouvriers. Ces figurines proviennent également de la gamme Preiser.

37 : Une vue d'ensemble des travaux d'entretien menés sur le sous-marin.

Texte: GVM
Photos: Raül Valls (Mastren)



Hospital Gates
Un thème… surprenant

Hélas! La (toujours plaisante) expo de modélisme qui se tenait au casino de Blankenberge n'aura plus lieu : il ne nous en reste plus que des photos et leurs récits… Lors de la dernière expo qui s'y est tenue, Neil Ripley et le 'East Riding Fine Scale Group' de Hull y exposa son réseau 'Hospital Gates', réalisé en Scale Seven. Comme son nom l'indique, il s'agit d'une ligne de chemin de fer qui conduit tout droit… vers un hôpital, ce qui constitue un thème assez surprenant.

Tout comme ailleurs en Europe, de nombreuses lignes ferrées secondaires ont vu le jour en Grande-Bretagne, lors des débuts du chemin de fer. La plupart du temps, ils étaient réalisés avec de faibles capitaux. Leur trafic était constitué d'à peine quelques trains par jour et souvent, le service y était assuré par du matériel 'fait maison'. Certaines de ces lignes secondaires servaient parfois de raccordement à des institutions ou des maisons de repos situées dans des régions rurales. Ces lignes étaient alors raccordées à la ligne principale la plus proche et étaient utilisées pour l'acheminement des marchandises, un service voyageurs étant également assuré pendant les heures de visite des institutions concernées. Une de ces lignes fut exploitée par le 'Whittingham Hospital Railway' dans le Comté du Lancashire (dans le nord-ouest de l'Angleterre). Le County Mental Hospital de Whittingham ouvrit ses portes en 1893 en tant qu'institution psychiatrique. Après le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en 1939,

Bien que ce réseau n'ait même pas 80 cm de profondeur, il paraît bien plus profond. Cet effet est atteint en travaillant avec des échappées et des différences de niveau. L'effet obtenu est le plus visible sur ce petit viaduc, à l'extrémité du quai.

l'armée l'utilisa comme hôpital de fortune pour ses militaires, ainsi que pour les victimes civiles du conflit.

La ligne du 'Whittingham Hospital Railway' – qui n'atteignait même pas les deux milles de longueur – fut ouverte en juin 1888 afin de raccorder l'hôpital à la ligne principale Preston – Longridge du LNW/L & Y à Grimsargh. La raison principale de l'existence de cette ligne était l'acheminement du charbon destiné à la chaufferie de l'hôpital, mais comme c'était l'usage pour ce genre d'institutions psychiatriques à l'époque victorienne, elle fut également utilisée pour le transport 'gratuit' des patients, du personnel et des visiteurs, de et vers l'hôpital. Le quai se situait en courbe, le long de la voie unique. Elément très curieux pour une petite gare de ce genre: elle était équipée d'une marquise: cette dernière était constituée d'une construction métallique avec un toit de verre et des écrans en bois disposés contre le quai.

La remise pour locomotives du County Mental Hospital à Whittingham a servi d'exemple pour celle de 'Hospital Gates'. La véritable remise s'y trouve encore et est utilisée comme garage.

Plus curieux encore: cette marquise d'environ 100 pieds (soit 30 m) était disposée au-dessus de la voie et non au-dessus du quai, qui n'était ainsi protégé que très partiellement! Cette partie comptait un mur de pierres en trois parties et formait ainsi une salle d'attente. La marquise conserva sa verrière au fil des ans et même au cours

Nous ne saurons jamais pourquoi cet homme près du rouleau à vapeur a l'air si tracassé: même les constructeurs d'Hospital Gate n'en savent rien. Tout ce qu'ils savent, c'est que cet homme regarde ainsi depuis qu'il est là, à côté de sa machine…

Une idée de scénette: d'anciens wagons servant de porcheries!

de la guerre, alors qu'ailleurs, les vitres avaient été déposées pour des raisons de sécurité: elles constituaient un risque important lors des explosions de bombes. La seule modification que la gare n'ait jamais subie fut le remplacement du quai d'origine en bois par un quai plus court, en pierres. Au-delà de ce quai, on trouvait un petit site ferroviaire assez complet, avec un dépôt et une remise pour locomotives.

Sur le site de Whittingham, aucune possibilité de remise en tête n'existait, ce qui impliquait que les trains étaient tractés dans un sens et poussés dans l'autre. Une collision avec une vache en liberté vers 1950 mit fin à cette forme particulière d'exploitation: pour éviter d'autres accidents, les trains allaient devoir être remorqués dans les deux sens de circulation. Pour remettre en tête la loco à Whittingham, les voitures étaient tractées par un câble sur une voie parallèle à celle de la loco. Plus tard, un pousseur de wagons motorisé fut disponible pour cette fonction.

Après la guerre, les lignes secondaires furent fermées les unes après les autres. Le 19 juin 1957, la ligne fut officiellement fermée par un dernier parcours à 19h20 de Grimsargh vers Whittingham, avec le machiniste G. Wright aux commandes. Au cours de ses 68 années d'existence, la société ferroviaire n'avait compté que quatre locomotives et la légende veut que lors de la fermeture en 1957, une de ces locos aurait été enterrée... Quant à l'hôpital, il a été fermé en 1995. Tout ceci, et bien d'autres choses encore, est consigné dans

Suspect: on dirait qu'un commerce de marché noir d'essence va voir le jour, mais la loco faite 'maison' et la curieuse marquise vous intéresseront sans doute plus...

un livre intitulé 'The History of the Whittingham Hospital Railway 1884-1957', écrit et édité pour compte d'auteur par Mark Cornwell.

L'activité

A l'instar de bien d'autres petites lignes semblables, la ligne de Whittingham peut constituer une source importante d'idées pour les modélistes, grâce à son concept assez inhabituel. Un réseau inspiré du 'Whittingham Hospital Railway' se trouve dans l'ouvrage 'Model Railway Planning and Design Handbook' de Paul A. Lunn, Neil Ripley, Ken Gibbons, Jack Burnard et Steve Flint (ISBN 0 9538448 5-4). Le réseau 'Hospital Gates' construit et exploité par Neil Ripley – coauteur de l'ouvrage – en collaboration avec l'East Riding Fine Scale Group en a été inspiré. Il s'agit d'une interprétation libre et pourtant, on reconnait bien la gare de Whittingham Hospital. La marquise aux courbes caractéristiques y contribue, ainsi que le terrain situé tout autour de la remise pour locomotives. Outre la ligne de Whittingham, nombre d'autres lignes semblables ont également servi de sources d'inspiration.

Pour créer de l'activité supplémentaire, une époque spécifique a été reproduite, à savoir les années 1944-'45, c'est-à-dire la fin de la Seconde Guerre mondiale. L'hôpital servait à l'époque aux victimes du 'V-Day' (le Jour de la Victoire): ceci entraîna une activité supplémentaire. Outre les trains spéciaux circulant pour des raisons impérieuses, d'autres trains circulaient pour assurer l'approvisionnement, le tout sous contrôle militaire.

Bien que 'Hospital Gates' soit surtout un réseau pour manœuvres, le groupement 'East Riding Fine Scale Group' trouva trop compliqué de travailler avec un câble pour faire passer la loco d'un bout à l'autre de la rame. Les constructeurs du réseau 'Hospital Gates' ont pour cette raison prévu une boucle de retournement pour permettre les remises en tête. 'Hospital Gates' dispose en outre d'un second raccordement avec le 'reste du monde', constitué par le fiddle yard.

Cette seconde voie – disposée en partie arrière, entre la gare et l'hôpital – est située quelque peu en contrebas. Cette différence de niveau produit l'effet nécessaire pour rompre la symétrie. La rue disposée en contrebas à l'avant-plan contribue également à cet effet. Après que la rue soit passée sous le viaduc à l'extrémité de la gare, elle court vers l'arrière en s'élevant, de façon à ce que la voie à l'arrière croise la route à niveau. La route se termine à hauteur de l'église qui était bien entendu présente sur le site du complexe hospitalier, à l'époque. A droite de cela – tout à fait dans le coin – se trouve l'hôpital proprement dit. Y jeter un coup d'œil à travers les vitres de l'hôpital (avec l'appareil photos) n'a hélas pas réussi, sinon nous aurions pu vous faire voir l'aménagement intérieur des salles de malades…

Ces infirmières – que l'on devait encore appeler 'sœurs' dans les années '40 – sont en train de commérer au point qu'elles ne voient pas la loco entrer en gare!

Les voies sont recouvertes d'herbes folles dans un but stratégique: le complexe est ainsi moins visible par les aviateurs ennemis.

7 mm to 1 foot

Ce réseau est constitué de deux segments de 4,5 foot (pied) et d'un autre de 5 foot, plus un fiddle yard de 5 ft, ce qui fait au total une longueur de 19 ft, soit 579,12 cm. Sa profondeur est de 2,5 ft (soit 76,2 cm). Ce réseau est construit selon les

Cette petite photo réalisée de l'arrière montre la longue verrière en courbe d'une longueur inhabituelle de 100 pieds, qui surplombe la voie.

règles de la 'Scale Seven' ('S7'), une série de normes de fine scale pour la voie et les roues. 'S7' veut dire '7 mm to the foot' (7 mm/ft), mieux connu chez nous comme étant la voie 0, à savoir l'échelle 1/43,5. Pour de la voie normale (britannique) de 4 foot et 8 ½ inch (1.435 mm), cela correspond à un écartement de rails de 32 mm. La plaque tournante sur le fiddle yard est suffisamment longue pour pouvoir virer un train complet. Tout le fiddle yard est construit de façon à ce qu'il puisse être raccordé tant en longueur que transversalement au réseau.

Elément frappant: une grande partie des voies est recouverte de mauvaises herbes. Beaucoup de lignes secondaires avaient l'air abandonnées, mais l'époque où se déroule le réseau (1944/'45), les mauvaises herbes étaient bien vues des militaires, grâce à quoi les lignes ferroviaires étaient plus difficiles à repérer par les aviateurs ennemis…

Entre les mauvaises herbes, pleines de choses traînent; cela n'a pas été fait par hasard. Les constructeurs se sont laissé inspirer par de nombreuses photos d'exemples de lignes secondaires abandonnées.

Derrière la remise aménagée, la voie disparaît vers un court fiddle yard équipé de cassettes et via un aiguillage, donne également accès au fiddle yard de droite.

Au milieu des années quarante, les voies sur le site de Whittingham étaient particulièrement mal posées, la moitié des tra-

Ce garage avec ses pompes à essence se trouve dans un coin à l'avant-droit, à un niveau plus bas.

Tandis que le motocycliste attend qu'on lui fasse le plein, profitons-en pour jeter un coup d'œil au-dessus de son épaule, dans l'atelier...

verses étant même pourries. Pour lui donner un peu de consistance, une partie du terrain fut comblée par des scories. Sur le réseau, le revêtement pour véhicules routiers donne une surface pratique et lisse, qui relie les différents bâtiments.

Le bourrage est constitué de colle pour carrelages. Pour le rendre plus sombre, de la peinture noire y a été mélangée. De la colle blanche pour bois y a également été mélangée pour rendre la substance plus onctueuse. Pour l'application de ce mélange, la surface de base a été enduite d'une petite couche de colle blanche pour bois, servant de 'coating'.

Le mélange a été étalé jusqu'à la tête des rails, au moyen d'une spatule. Lors du séchage, le tout rétrécit légèrement, pour affleurer juste sous la tête des rails; ces derniers sont ainsi libres pour les roues et sont faciles à nettoyer. Après séchage, le tout est poncé et là où c'est nécessaire, les taches sont traitées, ce qui produit un bel effet. En mélangeant au préalable la peinture à la colle pour carrelages, la teinte est uniforme; en cas de dommage, aucune tache claire n'est ainsi visible.

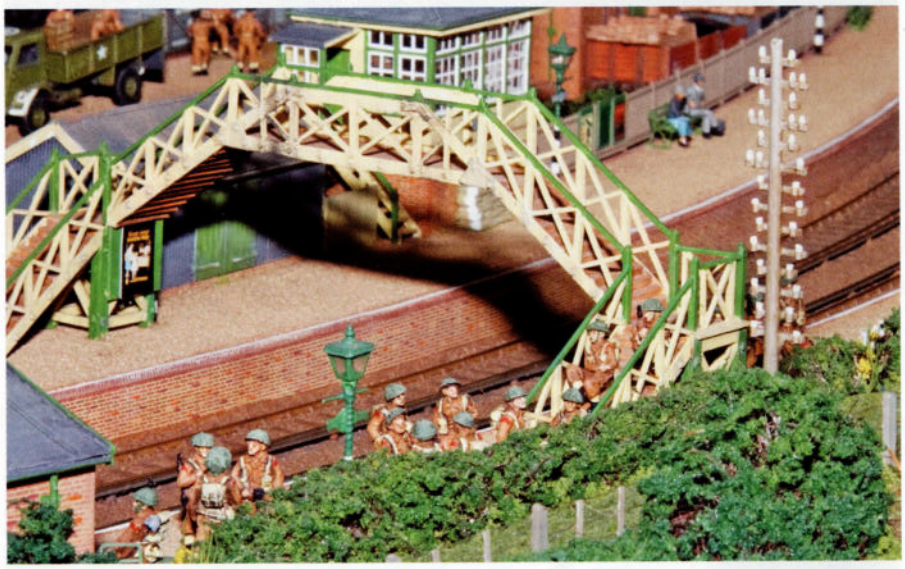
Une ligne secondaire comme celle d'Hospital Gates offre l'avantage que l'on peut y circuler avec du matériel de seconde main ou même du 'fait maison'. La seule condition à respecter est qu'il doit s'intégrer à l'époque choisie. Du matériel provenant de grandes lignes est aussi concevable, même si ce n'est pas aussi évident. Le 'East Riding Fine Scale Group' ne s'est pas laissé séduire et ne circule qu'avec des locos-tenders à deux ou à trois essieux et des wagons à deux essieux. Le matériel roulant a été principalement été réalisé sur base de boîtes à assembler et a été modifié si nécessaire. Tout a été patiné avec soin au moyen de techniques spéciales, même à l'intérieur des véhicules!

Neil Ripley et le 'East Riding Fine Scale Group' ont relevé le défi d'un thème peu évident: ils y ont travaillé pendant quatre ans. Outre l'expérience acquise à l'échelle zéro, ils voulaient également dépasser leurs limites dans le domaine du modélisme. L'essai est réussi, à en juger par le fait que 'Hospital Gates' a remporté la 2e place du concours 'British Railway Modelling Awards 2012'. Félicitations!

Texte & photos: Gerard Tombroek
(Remerciements à Neil Ripley)

ROWLAND'S CASTLE

Un des réseaux les mieux documentés et historiquement les plus corrects du circuit des expositions de modélisme est sans aucun doute 'Rowland's Castle', oeuvre du britannique Peter Goss. L'auteur a situé son réseau au printemps 1944. Rowland's Castle est un paisible petit village situé à 12 km environ de Portsmouth, le long de la ligne principale Portsmouth – London Waterloo, dans le sud de l'Angleterre. En 1944, ce village a été choisi comme camp retranché par les troupes alliées en vue du débarquement en Normandie, le 6 juin 1944. Le Comté du Hampshire et les villes portuaires de Southampton et de Portsmouth furent les lieux d'où l'invasion de l'Europe occupée fut lancée. La région entière était alors devenue une zone militaire, dont faisait partie Rowland's Castle. Cinq camps de transit pour l'infanterie furent créés dans les environs, dans l'attente du début des opérations du Débarquement. Le village était alors dirigé par les



Les quais le long de la ligne sont reliés l'un à l'autre par une passerelle. Les petites figurines militaires sont en métal et portent l'uniforme du 1st King's Own Scottish Borderer's, qui campait dans la Denmead Forest toute proche. Tout l'éclairage dans la gare et des environs a été enlevé, pour ne pas devenir une cible des bombardiers ennemis.

La gare de Rowland's Castle est située dans un large arc de cercle le long de la ligne Portsmouth – London Waterloo. Toute cette zone a méticuleusement été reproduite d'après la réalité. A l'avant, on trouve un 'poste de section', sorte de bunker dans lequel les militaires pouvaient se retrancher lors des raids aériens ennemis. La rame en gare est une 2BIL (bi lavatory), une automotrice électrique du Southern Railway. L'alimentation en courant électrique s'effectue par 3e rail. La plaque signalétique de la gare est masquée pour qu'en cas d'atterrissage des forces allemandes, celles-ci ne puissent pas savoir où elles se trouvent. Tous les panneaux de signalisation et les noms de lieux de la région ont par ailleurs été retirés pendant la Seconde Guerre mondiale. Sur la place devant la gare, nous voyons des transporteurs de troupes Bedford 'QL'.

Dans le Hampshire, beaucoup d'habitations sont construites à partir d'une combinaison de briques et de petits cailloux, qui sont liés par du ciment pour former la façade extérieure. Les bâtiments sont le résultat d'une fabrication 'maison'. Notez également un half-track américain.

militaires, qui étaient acheminés par trains et transportés ensuite par camions vers les camps de transit. Tous les bâtiments du réseau sont construits suivant des modèles existants à Rowland's Castle, tel qu'ils existaient en 1944. Les compositions de trains sont authentiques, tout comme les unités militaires qui sont stationnées à Rowland's Castle. Enfin, ce réseau modèle est construit à l'échelle 00.

Texte: GVM
Photos: Gerard Tombroek

Une vue sur la place du village de Rowland's Castle. Ici, nous trouvons une 'boîte à pilules', un bunker octogonal en béton du même type que ceux placés tout le long du réseau ferroviaire du Southern Railway pendant la guerre. Les beaux bâtiments du réseau sont l'œuvre de Peter Goss.

Cherbourg
Août 1944

Que se soit à Euromodelbouw à Genk ou à Intermodellbau à Dortmund, les membres du MBV (Modelbouwvrienden) furent à chaque fois présents avec leurs imposants dioramas ayant pour thème l'invasion alliée de 1944. A Intermodellbau 2012, ils exposaient le port de Cherbourg, qui fut un des plus importants ports lors du Débarquement des Alliés. Comme ce numéro de Train Miniature Magazine met l'accent sur les années de guerre 1940-'45, il nous a semblé qu'un petit reportage concernant ce diorama y trouvait sa place.

Cherbourg

Portant comme nom de code 'Overlord', l'invasion de l'Europe de l'Ouest occupée par l'Allemagne nazie débuta le 6 juin 1944. A 5h30, les unités d'attaque, dirigées par le Général Dwight D. Eisenhower, furent envoyées vers la côte normande. Les Américains débarquèrent à Utah et Omaha, les Britanniques à Gold, Juno et Sword. Au soir de cette même journée, pas moins de 150.000 soldats alliés avaient débarqué. Aussi rapidement que la logistique le permit, Eisenhower passa alors à la seconde phase de son plan : celle-ci prévoyait la reconquête de Cherbourg sur la presqu'île du Cotentin, pour y permettre le rassemblement des troupes et du matériel en vue d'entamer la marche vers l'Allemagne. La chute intacte du port de Cherbourg était déterminante pour cette opération. Le 22 juin, le Général 'Lightning Joe' Collings donna le feu vert pour cette attaque. Malgré une forte résistance de la part des Allemands commandés par le Général Karl-Wilhelm von Schlieben, le 'Fort du Roule' qui dominait la ville et ses défenses tombèrent le 26 juin, suivi par le port quelques jours plus tard. Mais les sérieux combats avaient fortement endommagé les installations portuaires: les bâtiments, murs de quai, grues et chemins de fer étaient devenus inutilisables et en outre, des mines et des navires sabordés bloquaient l'accès au port. Mais après deux semaines à peine, la remise en état des installations permit à nouveau sa desserte par des bateaux, l'ensemble du port étant entièrement accessible trois mois plus tard.

Le diorama

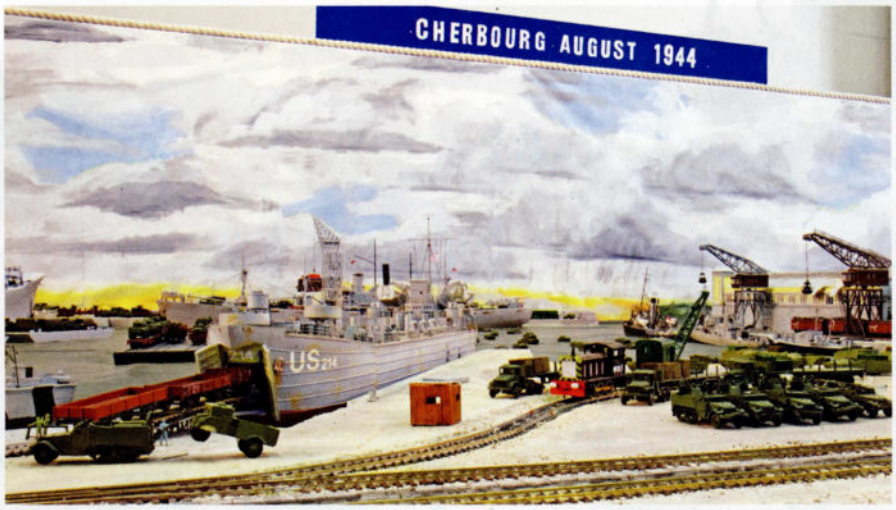
Le diorama 'Cherbourg, août 1944' illustre ce port après la bataille de Cherbourg. En août 1944, une grande partie des quais avait déjà été réparée par les troupes du Génie de l'armée américaine, de façon à pouvoir y faire amarrer les célèbres 'Liberty ships' (les 'bateaux de la Libération'). Les voies furent également reposées à titre provisoire, afin de pouvoir rapidement acheminer les nombreuses tonnes de marchandises nécessaires vers le Front : en septembre 1944, la capacité du port était de 20.000 tonnes par jour.

Ce diorama s'étend sur une superficie de 7 m sur 4 et est constitué de douze segments. Le niveau de l'eau se situe à 120 cm au-dessus du plancher, ce qui procure une vue parfaite sur les bateaux. Les enfants n'ont toutefois pas été oubliés : le MBV a prévu quelques marchepieds à leur intention.

Une grande toile servant d'arrière-plan repro-

duisant un ciel menaçant contribue à accentuer le caractère dramatique de la Seconde Guerre mondiale, une atmosphère encore alourdie par une bande sonore d'époque…
L'échelle de réduction pratiquée est le 1/100', mais interprétée assez librement, ci et là. Une partie des navires et des figurines est au 1/72e, tandis que les trains vont du 1/76e (00) au 1/87e (H0). Les connaisseurs ferroviaires parmi nous découvriront également quelques interprétations assez 'libres' concernant le matériel roulant : on y voit ainsi une rame de wagons fermés du type 'Gmhs', qui n'ont été mis en service… qu'au cours des années cinquante. A la pose des voies, on peut également remarquer que les constructeurs du diorama sont manifestement plus doués pour assembler des bateaux, ce qui est finalement le thème principal de ce diorama. A part les 'Liberty ships', tous les autres navires sont à l'eau : des corvettes, remorqueurs, chasseurs de mines, barges de débarquement et même un bateau-hôpital. A proximité de ce diorama, un écran procure des infos concernant les bateaux reproduits, ainsi qu'un plan de situation de ces derniers, histoire d'informer les spectateurs sur ce qu'ils voient. Grâce à ceci, le MBV maintient vivante la mémoire d'une page de notre Histoire, qui contribua de façon cruciale à la liberté… que nous éprouvons encore de nos jours !

Texte & photos: Gerard Tombroek



Les dioramas militaires

Des exemples dignes d'inspiration pour le modélisme ferroviaire?

Lors de la Foire de Nuremberg de cette année, nous avons vu sur le stand de la firme autrichienne Trident Modelle un petit diorama militaire à l'échelle 1/87e. Il avait été réalisé par Erik Trauner et Christian Hahn, deux artistes qui nous apprennent à découvrir ce qu'est le modélisme parfait...

Bien que le modélisme militaire ne plaira pas à tout le monde, eu égard à son thème, nous avons quand même voulu vous montrer ce diorama, car par son approche du modélisme, il y a beaucoup à y apprendre pour la réalisation d'un beau diorama à thème ferroviaire. Comme le dit lui-même Erik Trauner: "Il n'existe pas d'école du modélisme: il vous faut apprendre en le pratiquant. Aucun modéliste ne peut vraiment dire qu'il est autodidacte, car il a appris grâce aux contacts avec d'autres collègues, en regardant comment ils s'y prennent".

Ce qui frappe surtout lorsque l'on examine des dioramas militaires, c'est le fait qu'ils racontent une histoire. A cet égard, ils

constituent de véritables peintures tridimensionnelles. Erik Trauner dit à ce sujet: "La principale préparation avant de débuter la réalisation d'un diorama est l'étude approfondie du passé historique du sujet". Et la consultation de la littérature spécialisée prend beaucoup de temps et constitue même parfois la phase la plus coûteuse de ce hobby.

Le diorama qui était exposé à Nuremberg illustrait le séjour d'une unité de l'armée allemande à proximité d'un pont détruit lors de leur retraite de Russie. Tandis que des troupes du Génie s'activaient à réparer provisoirement le pont, d'autres militaires profitaient de cette pause pour se restaurer. Un groupe d'officiers semble mettre au point la future tactique à suivre si l'ennemi venait à les rattraper, tandis que sur la colline, un mécanicien est occupé à réparer le moteur d'un char.

De la cohérence

En illustrant de cette manière un récit, le diorama va prendre vie. Il s'agit de plein de petites scènes individuelles, mais qui forment un tout grâce à la cohérence entre ces différentes scénettes: une pause obligée pendant la réparation d'un pont, quelque part en Russie lors de la retraite des troupes. Chaque figurine est justifiée par le fait qu'elle y a une fonction à remplir. Outre la disposition de ces figurines, leur attitude est également frappante. Les attitudes souvent figées des figurines 'standard' sont ici modifiées en changeant ou en invertissant leurs visages, leurs bras, leurs mains, etc. Les visages ont été repeints avec de la peinture à l'huile Humbrol et ont ensuite été brossés à sec, de façon à paraître bien mates.

La base du paysage est constituée de mousse de polystyrène expansé qui a été grossièrement mis en forme et parachevé au moyen d'une couche d'argile pour modélisme. Pour la végétation, il a été fait appel le plus possible à des matériaux issus de la nature. Les arbres, par exemple, sont constitués de fines carottes collées les unes aux autres, parachevés au moyen d'une couche de peinture. Après la mise en peinture du tronc, du feuillage Heki Foliage a été apposé sur les branches. L'eau trouble de la rivière a été obtenue au moyen d'une couche d'environ 7 mm de résine époxy. Ces résines sont déjà troubles de nature et foncent au cours du temps, car elles ne résistent pas aux rayons UV. L'ajout d'une peinture polyester verte et brune leur fait obtenir la bonne teinte. Le camion Opel et la VW Kübelwagen proviennent de Roco. Tous les autres véhicules sont de la marque Trident.

Texte et photos: Gerard Tombroek

Vous obtiendrez plus d'infos concernant les produits Trident sur le site http://www.trident-miniatures.co.at/index.html.

La décoration des kits en briques de Auhagen

Depuis quelques années, Auhagen crée le renouveau dans le monde du décor ferroviaire. Rejoignant petit à petit Kibri et Faller dans la cour des grands constructeurs de kits plastiques, la marque fondée par August Hagen développe continuellement un large programme de bâtiments en brique. Etudions aujourd'hui une logique de décoration permettant d'en obtenir de très convaincants bâtiments d'inspiration belge.

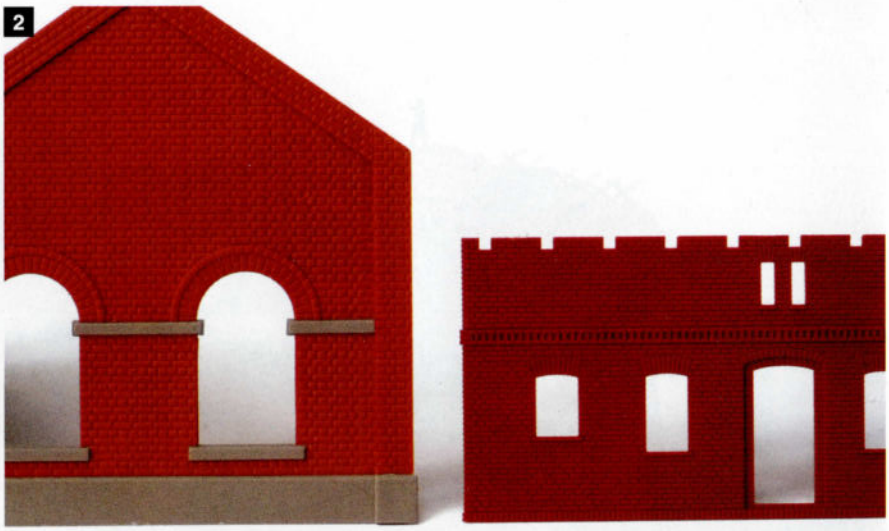
Région de plaine argileuse comme l'est une grande partie de la Belgique, l'Allemagne de l'Est est aussi un pays de brique. Il n'est dès lors pas étonnant que la gamme Auhagen, marque initialement Est-Allemande, propose des produits pouvant fort bien convenir à nos réseaux belges. Une de leurs grandes – énormes – qualités tient justement à la reproduction des briques à l'échelle HO reproduisant certaines spécificités constructives réelles. Nous pensons ici, principalement, à la manière dont la maçonnerie s'organise sur le bord des fenêtres et des murs. De plus, les dernières productions proposent l'appareil en croix traditionnel dans notre pays. Ces produits sont très prometteurs et c'est avec grand plaisir que nous entamons la rédaction de cet article, voulant en explorer les possibilités décoratives **(PHOTO 1 ET 2).**

Cette étude-découverte sera organisée en deux volets. Afin de ne pas nous disperser dans le vaste sujet qu'est le domaine de la brique en Belgique (revoir à ce titre les articles de Jacques le Plat dans les TMM 75 et 77) nous avons choisi une optique tout à fait appliquée, partant d'un objectif précis. Nous chercherons à reproduire un mur de brique que nous pourrions qualifier de « ferroviaire époque III et IV ». A savoir, un type d'aspect

1

Dans la grande famille des produits Auhagen évoquant la brique, tout est bon pour réaliser de l'architecture belge! Aujourd'hui, nous développons une méthode de décoration particulièrement adaptée à la marque.

2



Le plus incontestable vient de la finesse de représentation des briques. Observez- y surtout le détail réaliste, des angles et des bords de fenêtre. Les briques, à l'échelle exacte, s'y présentent en longueur de deux-tiers. A gauche, pourtant encore très méritoire, un mur de la gare classique de Kibri permet la comparaison.

a

La gare de Haaltert présente aujourd'hui encore nombre de détails d'origine. Ses menuiseries valent le coup d'œil et, ce qui nous occupe aujourd'hui, elle présente un aspect de la brique digne d'une maçonnerie en époque III.

de maçonnerie que les gares ont présenté à cette époque, soit avant les grandes campagnes de remise en peinture ou de rejointoyage des années 1990 et 2000. Nous appliquerons nos observations à la réalisation d'une maison de garde barrière, et y développerons une technique de décoration, par jointoyage, totalement applicable à l'ensemble des productions « brique » de Auhagen.

Le second volet explorera le domaine des halles marchandises, reprenant différents exemples réels, combinés entre eux pour obtenir, sur base des productions modulaires de la marque, un bâtiment d'inspiration belge.

La gare de Haaltert

La première démarche que nous entreprenons, quel que soit le type de décoration que nous voulons obtenir, est de trouver un exemple parlant. Ici, il s'agira de la gare de Haaltert, située sur la ligne 89. La **PHOTO A** en montre l'aspect actuel: il s'agit bien ici de briques d'origine, non, non sablée, et couverte de la salissure terne issue en droite ligne du charbon des locomotives à vapeur. Visible encore en 2012, voilà donc un exemple représentatif aussi de l'époque vapeur. Ce bâtiment aux briques fort brunies et au mortier clair, nous servira ci après de clé d'analyse.

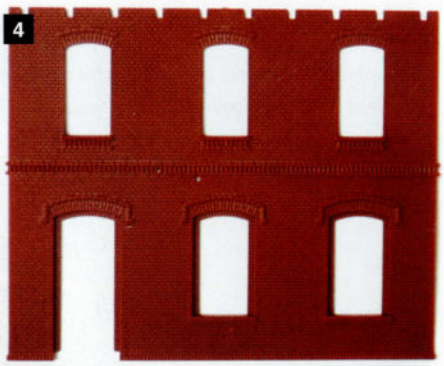
Une maison de garde-barrière

Comme maquette cobaye pour la mise en peinture, nous avons réalisé un petit bâtiment inspiré librement d'une maison de garde-barrière belge du type courant. Pour ce faire, nous sommes partis du kit Auhagen HO 11389 doublé du même élément pioché dans l'avantageuse boîte 15103 **(PHOTO 3)**. Sa façade principale est en effet très intéressante, du fait de sa symétrie, et de ses larges portions de mur entre deux fenêtres **(PHOTO 4)**. En superposant deux rez-de-chaussée identiques, mais dont l'étage a été recoupé, l'on peut obtenir une silhouette d'une maison de garde-barrière classique du réseau belge **(PHOTO B)**, sans pour autant en avoir l'exact

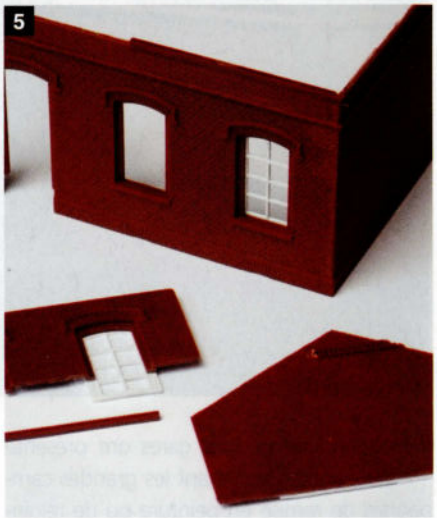
b

Cet exemple nous rapproche fort du thème du jour: une ancienne maison de garde- barrière, au plan classique. Nous y observerons le jeu des briques rouges des arcs de fenêtre, restées plus propres car vernissées, contrastant avec la teinte brune, plus sale et couverte de suie, du reste des murs.

Un kit intéressant proposé par la marque, référence HO15103 (ou 11389), offre directement une silhouette de bâtiment belge.



La pièce maîtresse en est le pan de mur principal, aux trois fenêtres bien disposées.



Le reconditionnement de cet élément suit cette logique: un rez est récupéré, surmonté d'un second identique, mais réduit en hauteur. Des bandeaux de briques viendront compléter les lacunes et masquer la jointure.

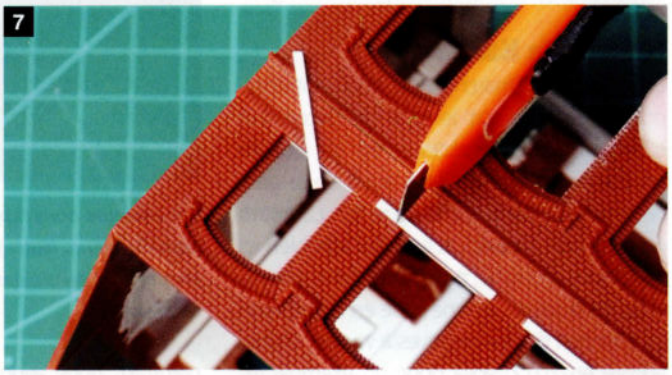
dessin, dans une optique de kitbashing et non de reproduction précise. La **PHOTO 5** expose le détail de cette opération, montrant la logique de découpe de l'étage, basée sur une diminution de la hauteur des fenêtres, en respectant la position du petit bois inférieur, ainsi que l'intercalement de deux bandeaux de brique, dans une logique très similaire à celle rencontrée sur la gare de Haaltert: un bandeau entre les étages, et un cordon joignant les appuis de fenêtre de l'étage.

La **PHOTO 6** montre le bâtiment, muni d'un élément de toiture de la marque, et les élégants « sourcils » de brique au dessus des fenêtres. La fonction réelle de ces éléments en est similaire: ils sont destinés à intercepter et évaporer la pluie qui, ruisselant sur la façade, se dirige vers le vitrage. Nous verrons que ce fait en implique une décoration spécifiquement plus terne. Des appuis de fenêtres seront classiquement ajoutés à notre kitbashing **(PHOTO 7)**. La **PHOTO 8** vous montre le pignon principal, orné de deux jolis détails: un sourcil de fenêtre aveugle, pratique décorative courante pour l'époque (fin du 19ième siècle), et un petit œil de bœuf. L'aviez vous remarqué à la **PHOTO B**, cette petite fenêtre ronde souvent destinée à éclairer un évier de cuisine? Enfin, la **PHOTO 9** vous expose la façade principale, surmontée de sa toiture déjà peinte.

Plus brun que rouge

Nous voila prêts à entamer la mise en couleur

Comparons le modèle obtenu, avec celui de base: c'est principalement l'étage et la toiture qui ont bénéficié des modifications.



*Immanquable: la pose d'appuis de fenêtre en pierre bleue. Ils sont obtenus en contrecollant un fin profilé Evergreen (ref 103; 1,5mm*0,25mm) sur le bandeau de brique. Nous procédons comme suit: le profilé légèrement collé à la colle fluide de Tamiya, est bien aligné sur la gauche, aplani, et ensuite tronçonné sur la droite, en veillant à un dépassement constant d'environ deux tiers de mm de part et d'autre de la fenêtre.*

8

Le pignon reçoit deux petites améliorations ludiques: un faux linteau décoratif, au niveau d'une fenêtre aveugle et une petite fenêtre ronde, second détail qui captera l'attention.

9

Vue frontale de la maison de garde-barrière, fin prête pour la phase de peinture! La toiture vient de recevoir sa couleur (noire ? nous y reviendrons...).

c

La belle élévation de la façade: tout y est à voir: les multiples reliefs des maçonneries d'abord, le bandeau séparant les étages, le cordon continu de pierre bleue, matériau ici rare, liaisonnant les appuis de fenêtres; tentez aussi d'y discerner les différentes teintes des briques, ainsi que les tendances générales de la patine...

10

Un trio de couleurs représentatif des nuances des briques anciennes et patinées, trouvé dans la gamme Humbrol. Appliquées et mélangées sur un modèle, ces trois couleurs, littéralement, « donnent le ton ». Pour l'essai, nous avons d'abord peint la face arrière du bâtiment.

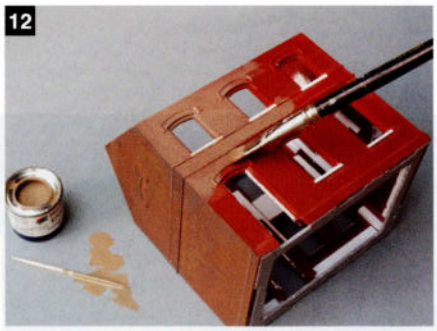
du modèle. Revenons à l'observation plus précise de la gare de Haaltert **(PHOTO C).** Sa maçonnerie toute de brique présente l'archétype de ce que le matériau permet: de petits blocs uniformes, que le maçon disposera à sa guise pour créer des motifs spécifiques, un relief, un jeu donnant une certaine vie au bâtiment. Question patine, voyons y déjà un détail qui aura une grande importance: il y a une tendance à ce que les éléments plus soumis aux pluies prennent une patine foncée: typiquement, le cordon en saillie marquant la limite entre les étages présente cette caractéristique. Secondairement, nous observons, sous ce même cordon, une accumulation de poussière, ainsi qu'à tous les endroits protégés des pluies directes. Un effet double donc, résumable ainsi: ternissement du plus humide, empoussièrement du plus sec.

Les briques présentent différentes nuances de teintes. L'on observe sur le mur une dominante, très brune, relativement claire, assortie ça et là d'éléments plus rouges, plus vifs, côtoyant d'autres briques plus foncées. Le premier point est de retrouver la dominante, la couleur majoritaire des briques. Celle-ci, étonnamment, rompt avec l'habituel rouge fort utilisé en modélisme - pour montrer un brun assez clair. La seconde couleur concerne le rouge plus vif, la troisième, les éléments plus foncés. Avec ce trio: couleur de base et deux nuances, nous composons une sorte de triptyque, un triangle de couleur qui donnera, visuellement, une étendue chromatique au bâtiment. Aujourd'hui, nous nous baserons sur des teintes de la marque Humbrol, donnant une couche de base résistante à l'opération de jointoyage. La **PHOTO 10** montre les références choisies: Matt 186 (dominante), 62 (rehausses orangées) et 98 (nuance foncée). Cette même photo montre la façade secondaire du bâtiment – basé sur les éléments à quatre travées – déjà mise en peinture avec ce trio. A ce stade, avant toute patine, la couleur moyenne est déjà très convaincante. Elle a, ceci dit, fait l'objet d'une logique de mise en peinture que nous vous proposons de suivre maintenant.

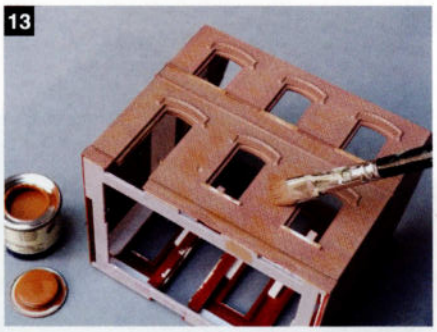
Mise en peinture, pas à pas

Les **PHOTOS 12 À 20** vous exposent, en détail, le principe de la mise en peinture. Nous y avons cependant choisi de partir d'une autre teinte de base que le brun rouge 186, avec la volonté, après réobservation du premier essai de la façade arrière, d'obtenir un rendu le plus clair et le plus terne possible, brunâtre et non rougeâtre. Ceci est basé sur l'observation

L'habitude de la gamme Tamiya nous renseigne ici un équivalent Humbrol (MATT 119), que nous allons tester comme teinte de base pour les faces principales.

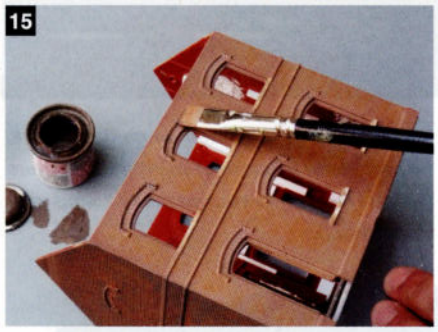


L'on commence par apposer, uniformément, la teinte brun clair qui sera la dominante du modèle.



Suivi, directement, par l'ajout de nuances plus vives...

...aussi concentrées sous les cordons et autres saillies, soit aux endroits où les briques tendent à apparaître moins ternies.



Nous continuons, toujours en frais sur frais, par le foncement de tous les reliefs.

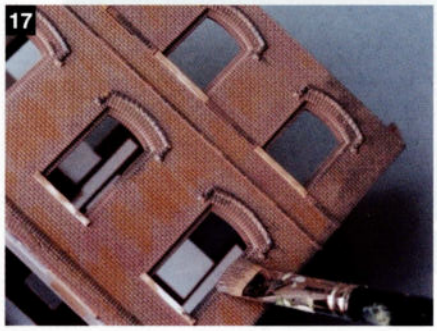
Les bandeaux horizontaux sont les principaux concernés.

d'une similitude avec la couleur Flat Earth – terre mate - de Tamiya, gamme de couleurs qui nous est plus connue. Une teinte logique et plausible aussi, eu égard à la matière argileuse constituant n'importe quelle brique (**PHOTO 11).**

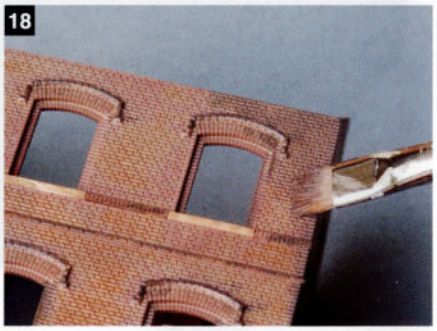
Le principe que vous pouvez suivre ici est une méthode générique qui s'adapte à toutes les productions Auhagen HO disponibles, que vous choisissiez de les monter suivant le plan de base, ou que vous leur ayez fait bénéficier de transformations plus ou moins poussées.

Foncer les angles

La première opération consiste à peindre l'entièreté du modèle avec ce que l'on a choisi comme teinte de base, maintenant du Humbrol 119 **(PHOTO 12)**. Ensuite, des nuances sont directement apportées, avec la teinte plus vive et orangée (MATT 62): nous les concentrerons dans les zones relativement protégées, comme le dessous des cordons **(PHOTOS 13 ET 14)**. Vient alors l'opération la plus importante de la méthode, effectuée avec la teinte brune, foncée et terne, chocolat 98. Nous appliquons cette couleur, systématiquement, sur l'ensemble des quatre zones suivantes: les cordons au dessus des fenêtres, les bandeaux horizontaux (entre les



Mais aussi, plus étonnamment, les angles sortants.



Cette même logique de foncement des zones plus humides peut s'appliquer à une fraction de mur déterminée.

étages et au niveau du soubassement), les angles extérieurs du bâtiment et les angles rentrants des battées. Ces zones seront atteintes au pinceau tenu relativement plat, de manière à n'intéresser que un ou deux mm de la surface **(PHOTOS 15, 16 ET 17).** Enfin, la photo 18 montre cette même teinte appliquée dans une zone d'angle, d'une manière assez aléatoire, dissymétrique, pour évoquer une large zone plus humide.

Ces opérations, apparemment compliquées, sont en fait assez simples et rapides, pour peu qu'on les effectue systématiquement. Des **PHOTOS 12 À 18**, seule une demi-heure nous a été nécessaire, prises de vue comprises.

Après quelques heures de séchage, quelques retouches pourront encore intervenir, il s'agira principalement de compléter les quelques zones oubliées, au chocolat 98, et d'apposer à nouveau de petits contrastes au MATT 82, sur les zones précédemment foncées, afin d'un peu déshomogénéiser le tout **(PHOTOS 19 ET 20).**

Pierre bleue gris beige clair

Le modèle demande maintenant au moins 24h de séchage, voire plusieurs jours si l'on en a la possibilité. Ce temps de repos est mis à profit pour continuer le détaillage de la toiture, et aussi pour peindre, lorsque la couleur Humbrol a un peu séché, les appuis de fe-

Une fois la première couche sèche, des retouches interviennent au pinceau fin. La couleur foncée masquera les défauts, atténuera les contrastes.

La nuance orangée, elle, fera « vivre » l'une ou l'autre brique.

Une recette pour constituer la couleur des pierres bleues patinées: un mélange de trois parts de blanc TAMIYA, deux de Sky Grey et une de Buff, préparé une fois pour toutes.

nêtre et l'escalier. Ce seront les seuls éléments de pierre bleue de ce modèle de bâtiment assez humble. Une méthode efficace consiste à se constituer une teinte ad hoc, un mélange 3, 2, 1: 3 parts de blanc, 2 de Sky grey, 1 de Buff. Vous pourrez opportunément réutiliser ce mélange dans les myriades d'applications où la pierre bleue est, en termes de teinte, d'une présence secondaire dans le bâtiment. L'on gagnera à légèrement poncer les appuis de fenêtre avant leur mise en peinture, afin de les débarrasser des barbes de teintes brunes de la peinture Humbrol **(PHOTO 21).**

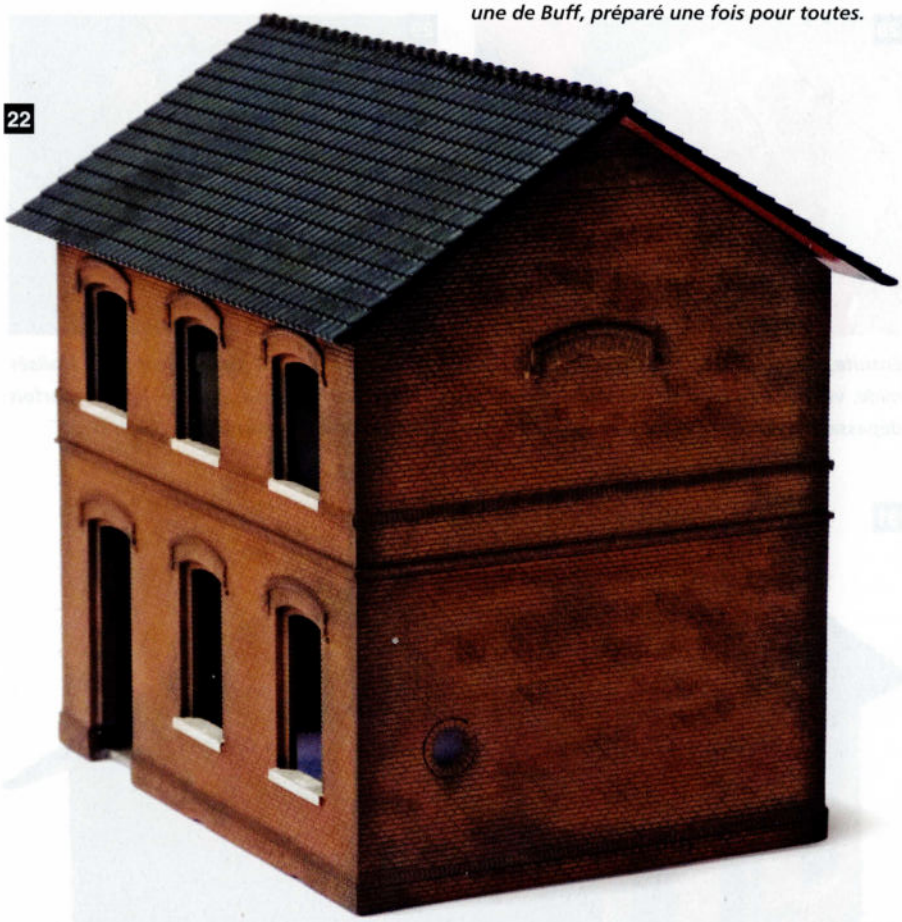
Remarquons que, si les photos 12 à 18 montrent une peinture encore humide, affectée d'une certaine brillance, la photo 22, prise le lendemain montre le résultat une fois sec, avec la toiture posée et les appuis de fenêtre peints. A ce stade l'évocation est déjà intéressante, la teinte générale est là, mais il manque encore le contraste révélateur avec les joints de ciment: attelons nous maintenant à cette tâche principale.

Jointoyage à l'enduit pour mur

C'est une méthode que nous vous avons déjà présentée dans différents articles, et qui offrira une superbe efficacité: le jointoyage au produit de rebouchage universel (de marque Brico, Polyfilla, etc.). Les reliefs des briques Auhagen montrent ici toute leur superbe: la netteté de gravure des joints et leurs angles vifs permettront en effet une bonne maitrise de la répartition du produit reboucheur.

La **PHOTO 23** illustre le matériel nécessaire: rien de bien compliqué: du reboucheur universel (ici la marque Brico, partout disponible en Belgique), du Buff Tamiya, un petit couteau de peintre, quelques découpes de papier fort, une éponge.

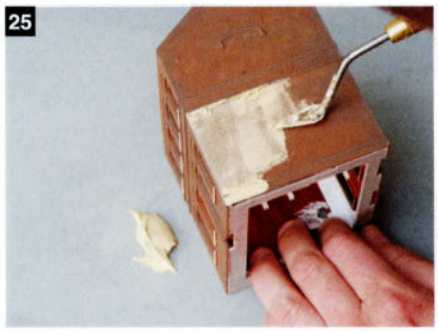
Nous commençons par teinter notre joint, en constituant une sorte de dame blanche,



Vue du modèle qui a ici, reçu l'ensemble de ses teintes de base. L'aspect général se profile déjà, mais nous ne sommes ici qu'au tiers de la décoration: place maintenant au jointoyage.

Le matériel nécessaire, fait uniquement de produits aisément disponibles.

Le Buff de Tamiya est impeccable pour teindre la pâte de jointoiement: nous obtiendrons alors une évocation du traditionnel mortier à la chaux.



Première phase: poussage franc de l'enduit...

...dont l'excès est raclé le plus rapidement possible.

L'on veillera à enlever tous les amas se nichant dans les angles, avant le début de leur séchage.

Ensuite, des passages répétés d'éponge humide, viendront à bout de l'excédent de joint dépassant la surface des briques.

Ces estompements mécaniques - ici réalisés partout sauf en bas à gauche - laissent parfois d'innombrables amas indésirables.

Ils pourront éventuellement être dissous et chassés mécaniquement, sous un filet d'eau courante.

La maisonnette, aux briques maintenant parées de ses joints clairs.

largement nappée du beige XF-57 (**PHOTO 24**); n'hésitez pas à y aller franchement; au final un joint trop clair, trop blanc, serait plus dommageable qu'un joint bien teinté. Après mélange, nous entamons le jointoiement: il se fait au couteau de peintre, en poussant bien la matière dans les joints. L'excès est directement raclé, avec les chutes de papier en guise de palette. Notons qu'ici la peinture glycérophtalique Humbrol ne bénéficiait que de 24 heures de séchage, mais a pourtant très bien résisté aux attaques chimiques de l'enduit et mécanique du raclage **(PHOTOS 25 ET 26)**.

Une phase importante est montrée à la **PHOTO 27**: tous les excès doivent impérativement être traqués, et vous verrez qu'il y en aura!, car, en effet, en réalité, il n'apparaît jamais qu'un maçon appose plus de joint que nécessaire, et en aucun cas des amoncellements de plusieurs cm, même dans les angles rentrants. Le décapage partiel des joints, à l'éponge humide, montré par la **PHOTO 28**, peut dès lors commencer. Son but sera d'enlever l'enduit encore présent sur la surface des briques. La dilution par l'eau du joint frais permet tout à fait cette démarche. Cette opération est par ailleurs très flatteuse, car apparaît sous vos yeux un aspect de plus en plus réel de mur, où les briques et les joints commencent à jouer mutuellement.

Cette photo montre le principe de l'accentuation du Lavis. Ici, la teinte Light Mud 315 de Vallejo est réappliquée - pure - avec un fin pinceau, sur le mur préalablement enduit d'un lavis traditionnel (donc fort dilué) de cette même teinte.

Vue supplémentaire de la gare de Haaltert. La tendance à l'agglomération de poussières sous les parties en saillie y est explicite: observez bien les briques en retrait de l'angle à gauche! Nous y voyons aussi le ternissement assez marqué de certains éléments d'angles.

Pour une première réalisation, il sera naturel de chercher à donner l'aspect le plus homogène à notre mur, mais cela n'est pas indispensable. Des lacunes de jointoiement, obtenues en HO par erreur, ou volontairement, en recommençant localement l'estompement à l'éponge, sont en réalité très courantes sur une maçonnerie ancienne. Il est par ailleurs ici beaucoup plus important de bien enlever l'excès d'enduit que d'éventuellement en retirer trop. A défaut, ce sont des amas séchés difficiles à supprimer qui subsisteront; il faudra alors les attaquer mécaniquement, au risque d'abîmer la couleur de base.
La première face étant jointoyée et nettoyée, nous poursuivons le travail sur la face arrière. Là, il nous apparaît plus délicat de bien couvrir toutes les surfaces, en raison des nombreux décrochements et reliefs. Ce n'est qu'une question de patience, en privilégiant un travail petit à petit, zone par zone. Il sera ceci dit possible de nettoyer directement sous une eau courante la multitude de petit amas subsistant après le passage de l'éponge (photo 30). A nouveau, la couche de base effectuée à la peinture HUMBROL, résiste totalement au solvant aqueux.
La **PHOTO 31** vous montre le résultat, comparons la avec la photo jumelle numéro 22.

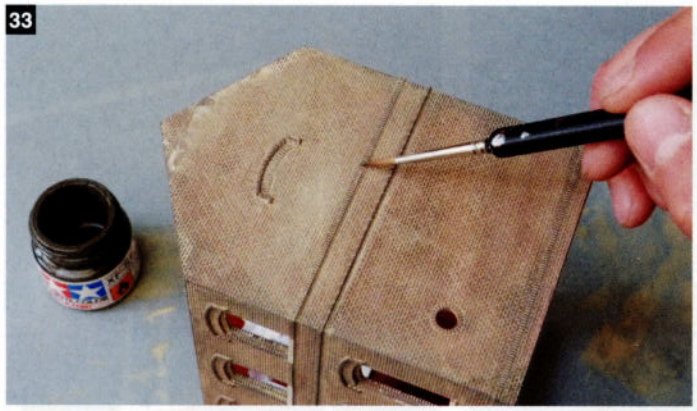
A ce stade, si le jointoiement a été mené d'une manière très homogène, notre mur peut montrer un aspect assez neuf, et l'amateur d'époque V s'arrêtera là, s'il désire évoquer une gare fraîchement rejointoyée, ou une usine réhabilitée en loft. Dans notre cas, cependant, une patine s'impose: nous voulons représenter un bâtiment saturé de suie et de poussière. Suie et poussière disons-nous? Deux teintes seraient donc nécessaires et suffisantes? C'est ce que l'expérience nous a montré, et nous restons fidèle à nos favoris. Il s'agit du Khaki Drab XF-51 de Tamiya (pour rappel, une teinte plus neutre, terne, invisible que le traditionnel noir pur utilisé en lavis) et du Light Mud 315 de Vallejo Panzer Aces, impeccable pour évoquer la poussière.

Lavis accentué

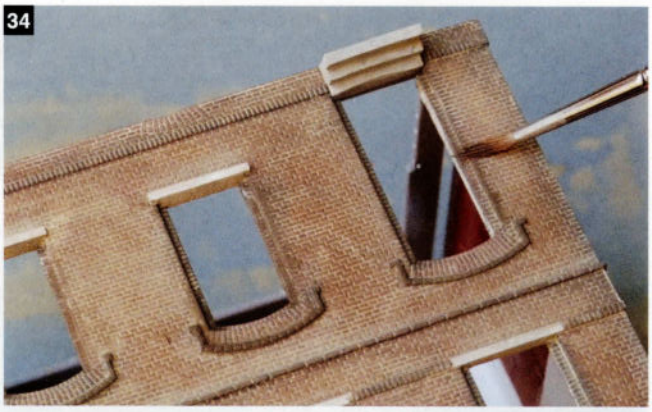
Cette patine s'effectue selon un principe que nous pouvons appeler « lavis accentué ». Explicitons: l'on applique d'abord un lavis de base au Light Mud 315, une teinte grise beige claire parfaite pour estomper la couleur des joints. Cette couleur est apposée, fort diluée d'eau, sur l'ensemble d'une face du modèle. Ensuite, et directement, intervient la phase d'accentuation, le « secret » de la méthode. La **PHOTO 32** vous montre cette phase importante: il s'agit de réapposer de la teinte Light Mud 315 – mais pure cette fois - en des endroits particuliers: ce sera sous tous les cordons et toutes les saillies. Comme évoqué en phase d'introduction, c'est en effet là que la poussière reste agglomérée sur le mur (analysez précisément la **PHOTO D).**

Nous poursuivons l'accentuation, toujours sur le premier lavis humide, à l'aide du Khaki Drab. Cette fois, les endroits choisis seront tous ceux subissant un excès d'humidité: les cordons horizontaux, le bas des murs, mais aussi, et c'est un des points que nous avons observé et qui tranche avec une certaine habitude modélistique: les angles des murs et le bord des fenêtres (photos 33 et 34). Pourquoi ? Les briques de coin reçoivent la pluie à partir de deux faces: ces briques d'angle sont donc relativement plus humides et partant, relativement plus foncées que leur voisines. Identiquement c'est aussi les angles et les sommets des édifices qui tendent, en règle générale, probablement par des effets locaux du vent, à être plus humides que le reste du bâtiment. Ce point est, quand on y porte attention, largement observable.

Attention, cette accentuation s'effectuera toujours sur une base encore humide: c'est cela qui permettra aux peintures de se mélanger graduellement, sans générer de franges trop nettes. L'on gardera en faisant cela un oeil attentif sur l'ouvrage, en cherchant une légèreté de geste. Le but est qu'en final les traces du pinceau ne soient pas visibles, avec des teintes bien fondues entre elles.



L'accentuation se poursuit avec une seconde teinte, notre fidèle Khaki Drab. Cette teinte sera apposée, légèrement, sur les saillies en tous genres: les cordons, et, plus étonnant...



...les briques d'angles. Pourquoi ? Une hypothèse est dans le texte...

Ici, il s'agit d'un Drybrushing: un pinceau très peu pigmenté est passé légèrement et en surface. Les teintes brun beige et cuir de Vallejo rehaussent parfaitement la base Humbrol déjà appliquée. La partie gauche, au voile poussiéreux provenant de l'enduit pour mur, attend encore l'opération.

Voici maintenant réaffirmé le contraste entre les briques et les joints! Notons aussi la zone poussiéreuse sous l'appui de fenêtre en bas à droite, le soubassement plus terne, l'évocation d'une tache d'humidité diffusant sur l'angle gauche.

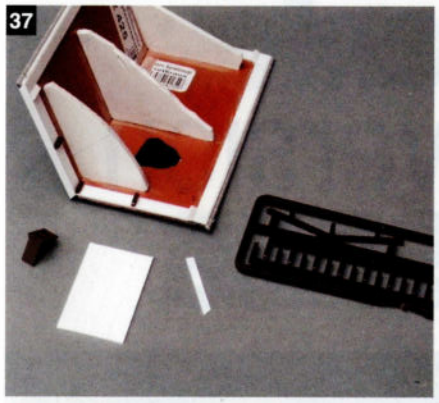
L'opportun avantage de ce ternissement est aussi, sans en être le but premier, de masquer les petites imperfections souvent présentes aux jointures d'angles. L'on en profitera aussi pour déposer une couche légère de Khaki Drab sur toutes les battées (l'épaisseur transversale de mur joignant la façade à la fenêtre), faisant par là de ces zones des cônes d'ombres, où les imperfections (ou l'absence) des joints ne sautera pas aux yeux. Notre XF-51 sera aussi exploité, éventuellement, pour ternir tous les replats horizontaux (sommets des cordons, appuis de fenêtres, etc.). Voila aussi ici poursuivi le foncement adopté dès la pose de la peinture Humbrol chocolat 98 **(PHOTOS 15 À 18).**

A ce stade, les bâtiments ont déjà pris un aspect probant, sans pour autant que le modus operandi, appliqué avec méthode, soit particulièrement compliqué.

Ravivement des teintes

La dernière phase de peinture, que nous appellerons phase de ravivement, va compléter – et éventuellement corriger – toutes les phases précédentes. Elle intervient en faisant maintenant appel aux teintes Vallejo, par exemple du Brun Cuir 871 et du Brun Beige 875. Nous les appliquerons, d'une manière légère et tangentielle, sur la surface des briques uniquement. Cela s'obtiendra sans crainte en utilisant des pinceaux plats, aux poils synthétiques (de la marque JR Product, par exemple). Nous utiliserons ces deux nuances dans la même logique que le duo Humbrol 119 et 98, l'une étant la teinte dominante, et l'autre la variante foncée **(PHOTO 35)**. Cette phase de peinture est le moment le plus artistique du travail: ce sont les retouches que l'on donne au tableau, jusqu'à obtenir un résultat qui, d'une certaine manière « apaise l'oeil ». Nous gardons ici le geste très léger, tout en surface, en veillant à ne pas souiller les joints. Soyez surtout attentif à ne pas les couvrir de la nuance claire, qui marquerait disgracieusement. Il s'agit bien d'un passage superficiel, favorisé tant par le type dur du pinceau que par la netteté des angles de la gravure Auhagen, et non d'un lavis, qui aurait alors coulé dans les joints.

LA PHOTO 36 montre le bâtiment presque terminé, muni de sa toiture. C'est par l'agréable détaillage de cette dernière que nous clôturons, le principe technique étant explicité par la légende de la photo 37. Nous nous sommes inspirés, pour ce faire, du détail de la toiture visible à la photo b. Nous y discernons trois gîtes, dépassantes et sculptées, ainsi que deux poutres dites sablières:



37

*Changement de thème, retour au scratch-building de la toiture. La plaque Evergreen V-Groove 4060 construit le bardage en bois en forme de berceau, adapté au sommet des murs. Des gîtes sont récupérées du kit Auhagen. Les planches de rive sont des profilés 116 de 3,2*0,4mm. Les tuiles ont été peintes d'un mélange de deux tiers de noir Tamiya X-18 bruni par un tiers de rouge. Il s'agit de la variante semi-gloss, dont le satiné évoque le vernissement de ce type de tuile.*

38

La face arrière du bâtiment, décorée d'une manière beaucoup plus terne. Elle évoque un bâtiment annexe très délabré. Quelques menuiseries déglinguées devront un jour la détailler, mais, en attendant....

ce sont celles qui sont d'un simple profil rectangulaire, surplombant les façades.

Maçonnerie altérée par les pluies

Si un jour vous désirez réaliser des immeubles plus altérés, très charbonneux, l'usage plus prononcé du Khaki Drab, en phase de lavis et de ravivement, apposé sur une base majoritairement chocolat 98, permettra d'obtenir un aspect totalement terne. Nous rencontrons encore ce genre d'immeuble par exemple en aval de Charleroi Sud, sur la ligne 124 (photo e). C'est ce type de décoration que nous avons tenté, pour l'expérience, sur la face arrière de notre bâtiment. Nous vous en montrons la face vide, lugubre presque, à la photo 38. Elle attend encore une source d'inspiration: nous y verrions bien quelques volets délabrés, une porte forcée par des gamins voulant y improviser quelques bêtises. Toute une ambiance époque IV nous rappelant ces mercredi d'escapades dont nous ramenions les prises de vues par rouleaux entiers, les « Fuji 200 ASA 24 ou 36 vues », que, vingt années plus tard, nous pouvons vous proposer au fil de nos articles. Tiens tiens, le numéro de la dernière photo est 39? Justement, et totalement par hasard, l'âge actuel de l'auteur de ces lignes...

Au plaisir de nous retrouver d'ici peu pour la seconde partie de cette étude exploitant les beaux produits Auhagen. Ami lecteur, A bientôt!

Texte et photos: Arnaud Verlaeken

39

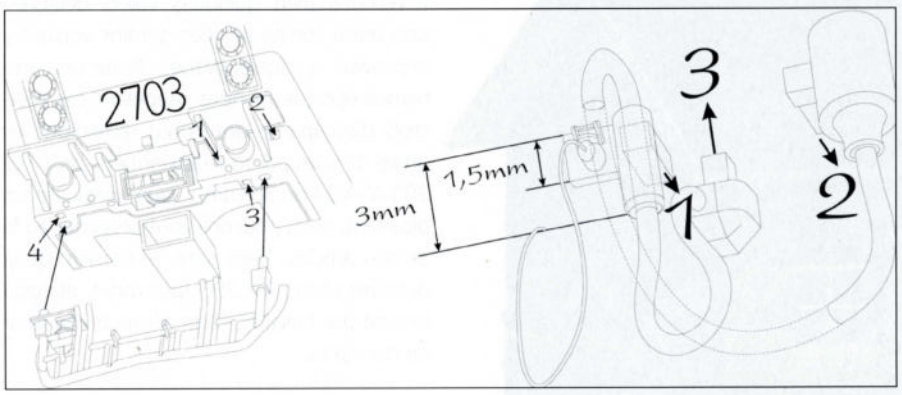
...voici terminée la façade principale. Une brique très brune, des joints marqués, une patine franche... c'était bel et bien l'objectif du jour!

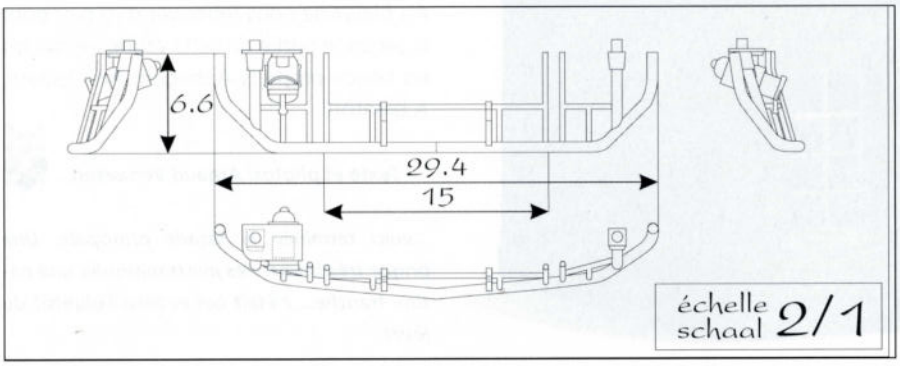
Un chasse-obstacles pour la première version de la 27 SNCB

Comme beaucoup d'autres adeptes de l'époque IV, nous avons aussi acheté le modèle de la série 27 reproduit par LS Models. Dans notre n°79, nous avons décrit ce modèle comme étant très réussi et pratiquement exempt d'erreurs. Nous avons toutefois trouvé plus intéressant de faire circuler ce modèle comme la véritable loco devait ressembler en réalité lorsqu'elle est sortie d'usine, en 1981. Raison pour laquelle nous avons décidé de remonter ses traverses de tête selon leur aspect d'origine, pour faire ressembler ce modèle le plus possible à son aspect originel. Dans l'emballage, nous avons trouvé quelques pièces destinées à superdétailler ce modèle, dont deux chasse-obstacles réalistes, mais ceux-ci sont du type ayant été monté sur les séries 21 et ensuite seulement sur les 27...

C'est donc le premier élément que nous voulions modifier à ce modèle, ainsi que l'ajout du 3e câble pour la marche en unités multiples. Les traverses de tête devaient également subir quelques modifications de détails. Enfin, nous désirions éviter le plus possible de devoir coller des pièces sur la caisse du modèle, afin de pouvoir le remettre éventuellement dans son aspect d'origine.

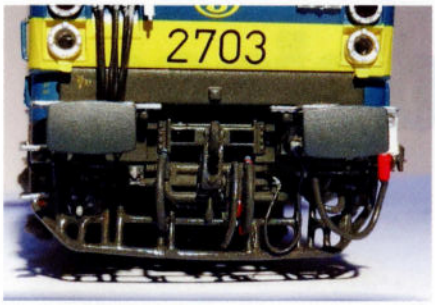
Mais comparons d'abord une 27 avec la version d'origine. Comme dit ci-dessus, les chasse-obstacles étaient différents. L'ancien modèle était beaucoup plus complexe que l'actuel et malheureusement, le chasse-obstacles livré conjointement par LS Models ne peut pas servir de base pour une transformation. Il ne reste plus qu'à s'armer de courage et de s'y mettre soi-même. Le laiton n'étant pas notre tasse de thé, nous avons donc décidé de façonner le nouveau chasse-obstacle en plastique. Nous avons utilisé des profilés ronds de 1 et de 0,5 mm et une plaque de plasticard de 0,25 mm, tous disponibles chez les meilleurs détaillants. Nous aurons besoin en outre d'une colle pour plastique typique: nous avons choisi de la UHU Plast.





Avant de décrire comment nous nous y sommes pris, il nous faut bien reconnaître que cela n'a pas été de soi et que nous avons dû recommencer à plusieurs reprises. La faute à la prise pour le câblot à haute tension qui doit trouver place dans une ouverture sous la caisse (n°4 sur le schéma 1), ce qui n'est plus possible à cause des mensurations du 'nouveau' chasse-obstacles. Nous avons donc décidé de coller cette prise sur le chasse-obstacles proprement dit, au moyen d'un bout de plasticard (voir les schémas). Suite à cela, la prise à haute tension d'origine n'a plus pu être récupérée.

La première étape a consisté à plier le profilé d'un mm. Pour ce faire, point n'est besoin d'un outillage spécialisé: ceci peut se faire à la main. Ensuite, les profilés de 0,5 mm sont collés sur celui d'un mm, comme indiqué sur le schéma. Les profilés des deux épaisseurs



sont poncés et limés pour les amincir à respectivement 0,75 et 0,4 mm. La colle pour plastique a pour propriété de faire fondre les pièces et de les souder l'une à l'autre, ce qui augmente énormément la résistance du chasse-obstacles.

L'étape suivante est la confection du câblot à haute tension. Celui fourni par LS Models est beau, certes, mais n'aurait pas pu être transformé de façon réaliste, car ceci nous aurait mené trop loin. En réalité, la prise est disposée sur un support central qui est fixé sur la traverse de tête, juste à côté d'un des deux tampons (n°3 sur le schéma 1). Pour le reproduire, nous avons utilisé un fil électrique de 0,5 mm et une mèche de même diamètre (vous en trouvez chez Brico…), ainsi qu'un bout de profilé d'un mm de diamètre et de 3 mm de longueur. Dans ce profilé, un petit trou de 0,5 mm est foré à la main, afin de pouvoir y enficher le câble. L'ensemble est fixé sur un bout de plasticard de 1,5 sur 1,5 mm. Une tigette est collée par-dessus afin de fixer la plaquette sur le modèle, à l'endroit où se trouve normalement la conduite du frein électropneumatique.

La tête du câble est également constituée d'un profilé de 1 mm et est recouverte par la prise de l'autre côté de la face avant, servant ainsi de capuchon au câblot du chauffage, lorsque celui-ci enfiché. La fiche du câblot à haute tension a également dû être fabriquée. Pour ce faire, nous en avons pris une du câble d'origine de LS Models et l'avons modifiée selon le même principe que pour le support central. Un bout de profilé d'un mm et de 2 mm de longueur a été limé et poncé jusqu'à obtenir une forme trapézoïdale et a été collée sur la prise. Cette pièce a ensuite été peinte en rouge.

La seule erreur entachant le modèle – qu'il s'agisse d'une 27 ou d'une 21 – est l'absence du troisième câblot pour la marche en unités multiples. Nous avons résolu ce problème au moyen d'un profilé de 0,5 mm. Il a été courbé à bonne forme et pourvu ensuite d'une fiche faite d'un bout de profilé de 1 mm d'une longueur de 1,5 mm qui à son tour, a été percé avec une mèche de 0,5 mm.

Nous fabriquons maintenant un petit robinet au moyen d'un fil de fer pour sac poubelle. Ce boyau est collé sur une plaquette de 2 mm sur 2 sur laquelle un bout de profilé de 0,5 mm et de 3 mm de longueur est fixé. Nous forons ensuite un petit trou dans le châssis de la LS Models, auquel les deux autres boyaux sont fixés (voir photo). Dans la foulée, nous pouvons encore améliorer l'aspect visuel des deux mains courantes sous les tampons, ainsi que celui de l'attelage à vis, que nous n'avons pas trouvé très réussi…

Nous allons maintenant peindre le chasse-obstacles. Nous n'avons pas trouvé une peinture prête à l'emploi pour ce faire et avons donc réalisé un mélange de peintures Humbrol 33 (noir mat), 64 (gris) et 110 (brun) pour approcher la teinte portée par une véritable 27. Il a bien fallu travailler 'au jugé' avec les proportions. Le support du câblot à haute tension a été peint en blanc et décoré d'une flèche rouge 'Attention! Haute tension'. La tête du câblot a été peinte en rouge. Sur le support du câblot, un capuchon mobile a été fixé: il ferme l'ouverture de la prise lorsque le câblot n'y est pas enfiché: il a été peint en gris.

La prise du câble pour la commande du frein électropneumatique et la partie inférieure du support central pour le câblot à haute tension ont reçu une petite touche de satin 129 Humbrol. Les boyaux de frein furent en fait les plus difficiles – car très 'techniques' – à reproduire. La base des deux plus gros a été peinte en bleu avec un mélange de mat 65 et de 109 Humbrol. Sur le boyau de gauche – en regardant la loco de face – nous avons peint une fine ligne de noir et sur le droit, une fine ligne de rouge. L'autre extrémité a également été peinte en rouge. Le 3e boyau est de nos jours violet, mais à l'époque, il était noir, avec un robinet rouge. Après mise en peinture, nous avons encore appliqué une couche de vernis (Humbrol 43) par-dessus, pour protéger la peinture. Par après, nous avons constaté que nous aurions dû utiliser un autre produit, car le vernis utilisé paraît un peu trop brillant.

Ce qui suit maintenant a peu à voir avec les faces avant, mais puisque nous étions bien lancés dans la mise en peinture, nous en avons profité pour peindre les petits robinets disposés à côté des sablières: celui tourné vers le bas est peint en rouge et l'autre l'est en noir.

Nous avons maintenant un modèle qui porte un chasse-obstacles plus réaliste sur une de ses faces d'about: génial, nous direz-vous, mais cela implique que ce modèle ne pourra plus circuler que dans un sens précis. Nous désirons alors reproduire les robinets en position ouverte, sur la face d'about qui sera normalement accouplée à une voiture. Nous limons le robinet existant et le remplaçons alors par un profilé de 0,5 mm. Nous aurions préféré qu'il soit constitué de métal percé de trous afin qu'il puisse figurer aussi bien un robinet ouvert que fermé, mais pour ce faire, l'espace manquait (voir photo du robinet de frein). Lorsque la loco roule seule, ceci n'est pas très réaliste, mais ceci dit, l'attelage en réduction visible à l'arrière ne l'est pas davantage… Enfin, nous avons encore traité les essuie-glaces pour leur donner un aspect le plus fin possible.

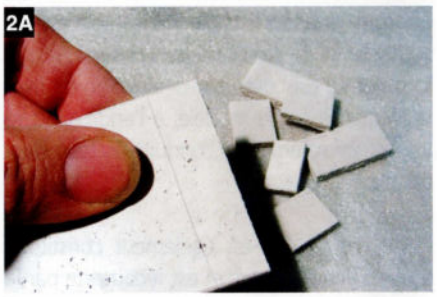
Notre 27 'sortant d'usine' est ainsi prête à être utilisée. Autour des orifices de remplissage des sablières, les bords devront encore être éliminés et nous devrons encore inverser le sens de montage des amortisseurs antilacets sur les bogies, bien qu'à leur livraison, ces locos en étaient dépourvus… Les fixations de ces amortisseurs existaient toutefois déjà. Mais avant d'entamer toute autre transformation dans notre atelier central, nous allons d'abord devoir en tester la façon de nous y prendre…

Texte & photos: Nicolas Moreau

Fabriquez des ardoises en plâtre

Guillaume Veenhuis a comme nouveau projet de réseau un musée miniature de l'ardoise, en miniature. Photo : Gerard Tombroek

Pour réaliser le projet de réseau à l'échelle 1/43 qui occupe régulièrement Guillaume Veenhuis, il faut des bâtiments. En réalité, ils sont faits de blocs d'ardoise sciés. Des tentatives pour les constituer d'ardoise véritable ou de bandes de plastique ont échoué, pour diverses raisons. Finalement, Guillaume a décidé qu'il valait mieux faire soi-même des petits blocs d'ardoise et de les maçonner ensuite. Cela demande beaucoup de travail, mais le résultat est très satisfaisant! Dans le reportage-photos qui suit, Guillaume nous montre comment il a travaillé.



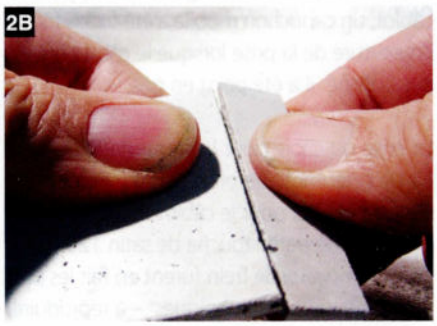


Photo 1 : Faites un moule avec des plaques et des tiges de plastique. Utilisez différentes épaisseurs de tiges afin d'obtenir des plaques d'épaisseurs différentes. Pour les bâtiments, j'ai fait des moules pour des bandes de la largeur exacte des murs. Cela permet d'économiser beaucoup de travail. Faites-en de tous types: des épais, des fins, des larges et des étroits. Utilisez une bonne qualité de plâtre et mélangez-le avec de l'eau 'sale' pour en éliminer la blancheur de la poudre. A ce stade, n'ajoutez pas de peinture : cela rendrait le plâtre instable et fragile. Versez le plâtre dans les moules.

Photo 2a et 2b : Après séchage et détachement des petites plaques de plâtre et des bandes de plâtre, vous pouvez les découper à mesure. Après les avoir rayées, elles sont faciles à briser. Pour les parois rugueuses, faites des blocs aux formes aléatoires; pour des murs bien nets, vous pouvez prendre des tailles fixes.

Photo 2c: Pour obtenir des côtés bien nets, il vous faut poncer légèrement (en cassant, cela produit toujours des côtés rugueux). Faites aussi des côtés taillés en biseau, mais surtout tranchants, une caractéristique de l'ardoise. Ou imitez des traces de scie avec une vieille lame ou des bords rugueux stratifiés, avec une petite brosse métallique. Portez un cache-poussière de protection pendant le travail; la poussière de plâtre peut provoquer des irritations!

Photo 3a : Faites différents bains de peinture diluée à l'eau afin d'obtenir une variation de cou-

3A

3B

3C

4

5

6

7

8

leurs (violet, vert, bleu, brun et de nombreuses variantes de gris).

Photo 3b: Trempez les blocs de plâtre dans les bains de teinture et laissez-les jusqu'à ce qu'ils soient imprégnés de peinture diluée.

Photo 3c : Laissez sécher les blocs sur un morceau d'essuie-tout.

Photo 4 : De cette façon, vous obtenez une série de petits blocs variés imitant l'ardoise. Si vous gardez l'ensemble dans une boîte que vous ouvrirez de temps à autre, l'intensité des couleurs diminuera.

Photo 5 et 6 : Utilisez de la colle à bois pour 'maçonner'. Lors de la construction, vous pouvez toujours scier si nécessaire, casser et poncer. Ne jetez rien : les petites chutes peuvent également être utilisées. Ensuite, tout doit être peint, même les côtés devenus trop clairs (portant des traces de scie).

Photo 7: Etalez éventuellement encore une petite couche de colle à bois à l'arrière (renforcement). Vous pouvez plâtrer en blanc l'intérieur des petits bâtiments avec une pâte argileuse de la marque Das.

Photo 8-9-10: Une belle collection de petits édifices a ainsi vu le jour, tous pourvus d'un aménagement intérieur et d'un éclairage. Il ne reste plus maintenant qu'à construire le réseau tout autour... Si vous voulez en savoir plus, rendez-vous sur le blog de Guillaume Veenhuis: http://smalspoorcompagnie.blogspot.com/

Texte et photos : Guillaume Veenhuis

9

10

A proximité de l'atelier, un petit abri sert à entreposer quelques bidons d'huile et de carburant. Ces bidons sont disposés en hauteur afin de pouvoir les vider par gravité, sans installation de pompage. Ils sont entreposés sous un petit abri afin de les protéger de la chaleur et des intempéries.

Petits trucs pour accessoires au 1/32e:

Un abri pour l'entreposage de bidons d'huile

L'échelle I (1/32e) se prête comme aucune autre à la reproduction de toutes sortes de petites constructions ou assemblages. Patrick Dalemans a choisi de réaliser un petit abri pour l'entreposage de bidons d'huile, comme on en voit souvent à proximité d'un atelier. Avec des matériaux simples comme du bois ou du carton, il a assemblé un tel accessoire en un avant-midi. Voici comment procéder pas à pas, sur base d'un reportage-photos. Nous vous souhaitons plein succès !

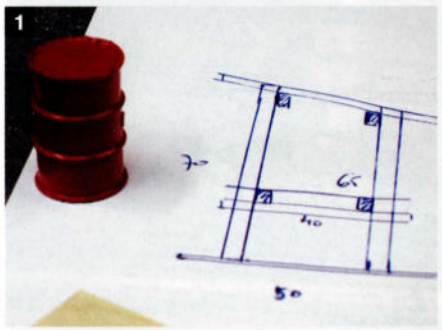
1: Au préalable, un petit croquis est établi, afin de déterminer les bonnes mesures. Pour interpréter ces dernières, nous allons utiliser un bidon d'huile à l'échelle 1/32e. Ce croquis est dessiné en vraie grandeur.

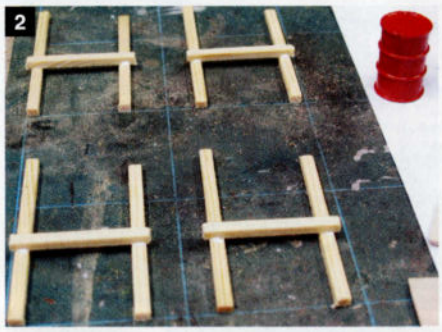
2: Les poutres transversales en sapin de 4 x 10 mm sont découpées à bonne mesure; ceci peut se réaliser au moyen d'une découpeuse Proxxon ou d'un Chopper III. Veillez à ce que tout le bois soit découpé de la même taille, sinon vous éprouverez des problèmes lors du collage de votre construction! Les faces latérales sont collées selon le modèle illustré sur cette photo.

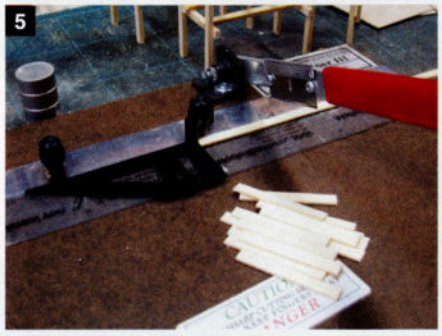
3: Après quelques minutes, les poutres transversales (de 4 x 10 mm) sont collées. Utilisez de préférence de la colle blanche pour bois (qui durcit entre 5 et 10 min) et soyez parcimonieux avec cette colle: des traces de colle sur le bois seront difficiles à teinter par après, même avec de la teinture pour bois! Pour ce modèle, nous avons constitué le petit plancher au moyen d'un fin triplex (d'un mm d'épaisseur). Si ce petit abri doit être placé directement sur le réseau, ce plancher peut être omis.

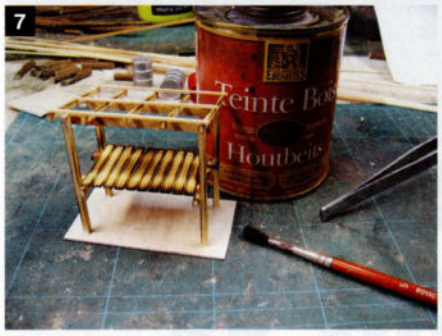
De quoi avons-nous besoin?

- Du bois de sapin de 4 x 10 mm (pour les poutres transversales)
- Des lattes de sapin de 4 x 6 ou 8 mm (pour les chevrons du toit)
- Des lattes de sapin de 1 x 8 mm (pour le plancher surélevé)
- Du carton faiblement ondulé (de récupération d'emballage)
- De la colle blanche pour bois
- Un décapeur thermique pour peinture
- De la teinture chimique Noten (ne brille pas après séchage!)
- Un cutter ou un couteau pour découpe
- Un Chopper II ou III (un cutter sur planche à découper)
- De la peinture Humbrol (teinte 'alu')
- De la peinture blanche acrylique
- Quelques fins pinceaux pour brossage à sec
- Des pigments rouille
- De l'essence
- Quelques bidons d'huile à l'échelle (en métal ou en plastique).









4: Sur la poutre transversale supérieure, les chevrons du toit (de 4 x 6 et de 4 x 8 mm) sont placés à égale distance les uns des autres, tout comme le recouvrement final du toit (de la tôle ondulée).

5: Pour l'assemblage du plancher surélevé, des planchettes (de 1 x 8 mm) sont prévues, sur lesquelles les bidons d'huile seront placés. Les lattes sont découpées à égale longueur au moyen d'un cutter ou d'un Chopper II ou III.

6: Les petites lattes sont collées à la colle blanche sur les poutres transversales. Entre les planchettes, un petit espace est prévu, ce qui est plus réaliste. Lors de la coloration, ceci donnera encore un meilleur effet.

7: Pour reproduire l'effet du bois vieilli, la pièce est traitée au décapeur thermique. Soyez attentif, car en insistant, il n'en resterait plus rien! Les traces de brûlure produisent une profondeur supplémentaire et colorent les fibres du bois. Ensuite, la pièce est entièrement teintée à la teinture chimique, dont le temps de séchage est d'environ trente minutes. Pour encore accentuer la patine, le tout est traité par un brossage à sec d'une peinture acrylique blanche. Un bois exposé aux intempéries aura tendance à s'éclaircir (se décolorer et devenir grisâtre).

8: Le recouvrement de toiture est formé de plaques métalliques ondulées: son imitation sera constituée de carton ondulé. Ce dernier peut facilement être découpé dans du carton faiblement ondulé. Le carton d'emballage présente plusieurs longueurs d'ondulation: après un peu de recherche, vous trouverez certainement le carton adéquat. Il est parfois possible d'enlever la couche supérieure: ceci peut se faire en humectant à plusieurs reprises cette couche supérieure au moyen d'une éponge, jusqu'au moment où la couche supérieure de papier se détache. Ensuite, laissez bien sécher le carton ondulé. Vous pouvez aussi trouver ce dernier dans les meilleurs magasins de modélisme ou de matériel de dessin.

9: Les bandelettes de carton ondulé sont découpées à mesure; leur longueur est un rien plus grande que celle des chevrons du toit,

afin qu'elles dépassent un peu. Le carton ondulé est peint avec de la peinture Humbrol (teinte alu). Après séchage, quelques taches de rouille peuvent être appliquées sur la toiture (poudre à pigments diluée à l'essence, afin de faciliter son application).

10 : La petite pièce est terminée. Les bidons d'huile peuvent être disposés sur le plancher surélevé. Un tuyau en caoutchouc peut être facilement imité au moyen d'un bout de fil électrique: plus fin ce dernier sera, plus il sera facile de le plier dans une forme naturelle.

Texte et photos: Patrick Dalemans

Le vieillissement du matériel roulant pas à pas

2e partie: La pratique, étape suivante...

Dans une édition précédente (voir TMM n°111), nous vous avons expliqué quelles étaient les différentes sortes de salissures qui existent et les traces qu'elles laissent sur les locos et les wagons. Nous vous avions signalé à cette occasion qu'il était nécessaire, avant d'entamer le vieillissement de votre matériel roulant, de d'abord bien l'examiner et point tout aussi important, de bien observer. Nous allons poursuivre maintenant en nous risquant avec précaution de mettre en pratique ce que nous avons appris.

Qu'avez-vous besoin pour le vieillissement?

Si vous voulez vous adonner au vieillissement, vous aurez besoin – outre une solide dose de patience – de pas mal d'outillage. Si vous vous limiterez au brossage à sec et au travail avec de la craie, quelques brosses et pinceaux suffiront (relisez l'article paru dans le TMM n°96, traitant de la patine sans aérographe).

Si vous poursuivez dans le domaine de la patine, l'aérographe constituera un outil de choix pour le vieillissement, grâce auquel des résultats très spéciaux pourront être obtenus et qui ne peuvent pratiquement pas être obtenus au moyen de pinceaux.

De quoi avons-nous besoin?

- De petits pinceaux ronds 0, 00 et 000 pour l'application des petits détails;
- D'un pinceau plat de 8 à 13 mm de largeur pour le brossage à sec ou l'application d'un lavis;
- Des diluants comme de l'eau, du thinner, de l'essence ou de l'alcool. Choisissez le diluant en fonction du type de peinture que vous allez utiliser;
- Du nettoyant pour acrylique;
- Des cotons-tiges;
- Des petites coupelles pour mélanger ou diluer la peinture;
- De l'adhésif de masquage (Tamiya, par exemple) ou une alternative meilleure marché;
- Un couteau pour hobby;
- Du papier de recouvrement;
- Des chiffons ou du tissu.

Grosso modo, il n'existe que quelques sortes de peinture qui soient utilisables pour ce qui nous intéresse, à savoir:

- de la peinture pour modélisme à base d'eau (peinture acrylique Tamiya, Vallejo, etc.);

- les peintures Enamel (la peinture classique Humbrol);
- les tubes de peinture à l'huile.

Il y a quelques années, la peinture à base d'eau (peinture acrylique) a commencé à se développer de plus en plus, pour devenir un produit facilement utilisable. Au début, nous étions aussi septiques par rapport aux peintures à base d'eau, mais depuis lors, nous sommes devenus très positifs par rapport aux possibilités offertes par ce type de peinture. Avantage supplémentaire de la peinture acrylique: son temps de séchage rapide. Après son application, il est possible de passer rapidement à l'étape suivante et de voir ainsi plus vite si un beau résultat final sera obtenu ou non.

Autre matériel nécessaire:
- un aérographe;
- une bouteille d'air comprimé ou un compresseur d'air;
- un fer à souder;
- un Dremel ou une mini-foreuse;
- des photos, des revues ou des livres illustrant des engins réels;
- une bonne dose… de calme et de patience.

Opérations préliminaires

Veillez toujours à ce que la surface de votre modèle soit la plus dégraissée possible, car la peinture n'adhère pas bien sur une surface graisseuse. Il est aussi important que le modèle soit exempt de poussières: un modèle qui n'aurait pas été dépoussiéré et lavé au préalable ne donnera jamais de résultat probant.

Quid concernant l'utilisation des couleurs?

Pour le vieillissement, utilisez principalement des teintes naturelles comme de la terre, du brun, de l'ocre, du 'burnt umber' (ombre brûlée), de la Terre de Sienne, du kaki, du gris et du noir comme teintes de rouille. Les teintes que vous aurez choisies pourront éventuellement être rendues plus foncées ou plus claires en fonction de vos goûts et de l'objet à vieillir. Veillez à ce que les teintes à utiliser s'ajustent bien les unes aux autres et ne provoqueront pas de contrastes trop forts sur le modèle.

Faites attention si vous débutez avec des peintures, que vous travaillerez du foncé vers le clair. Commencez avec les parties les plus sombres et les taches ombrées. Poursuivez ensuite avec des teintes plus claires. Ceci s'appelle aussi parfois les 'teintes négatives'. Commencez donc avec la teinte de base et rendez cette dernière toujours de plus en plus claire en mélangeant la peinture avec du blanc ou du beige, par exemple.

La définition d'une teinte 'rouille' est un concept large: examinez des photos de véritables engins. De la rouille récente peut présenter une teinte quasi orange, alors que plus la rouille sera ancienne, plus sa teinte sera foncée. Toutes les variations de teintes sont donc possibles du jaune/orange au brun foncé tirant sur le noir. Le choix de la teinte sera une question de goût. Le plus joli sera sans doute une combinaison de couleurs qui s'intégreront harmonieusement.

Les taches de rouille et de peinture peuvent être imitées en ajoutant un peu de poudre de talc à la peinture. Grâce à cette opération, vous obtenez l'impression que la peinture se détache de son support. Un effet quasi identique peut être obtenu lorsque vous utilisez de la peinture épaisse ou provenant d'un tube, ce qui donnera l'impression que la peinture est prête à tomber de son support.

Les lavis

Le lavis n'est rien d'autre que d'appliquer au modèle une couche de peinture noire, fortement diluée. Le surplus éventuel de peinture peut simplement être éliminé au moyen d'un chiffon ou d'un coton-tige. Un lavis est généralement appliqué pour créer une profondeur ou des effets d'ombres sur une surface. Concernant le vieillissement, l'application d'un lavis est une des opérations les plus déterminantes. Vous pouvez par exemple peindre votre modèle dans une teinte 'sale': vous constaterez alors qu'en effectuant cette opération, la surface de votre modèle paraîtra plane. Les détails apposés avec soin par le fabricant du modèle resteront invisibles, vus d'une certaine distance. En appliquant d'abord un lavis, vous serez étonnés de voir les détails qui apparaîtront.

Si vous avez appliqué un lavis et que vous avez ensuite partiellement nettoyé le modèle, il restera toutefois toujours un peu de peinture sur les surfaces planes, ce qui en fera un modèle sali, mais d'une manière subtile. Le nettoyage s'opère simplement en trempant un coton-tige dans un diluant et en frottant par exemple les flancs d'une voiture voyageurs selon un mouvement vertical (en suivant la direction de l'eau qui coule le long des flancs). Par ce mouvement, un peu de peinture restera adhérer au flanc – même de façon très atténuée – ce qui donnera un aspect sali au modèle.
Le lavis est une technique très facile à appliquer sur les planchers en bois des wagons tombereaux par exemple, ou sur les flancs des wagons fermés, ou pour souligner les joints et les fentes, les toitures, les joints de maçonnerie, bref: partout où vous désirez apposer des détails supplémentaires et plus de profondeur ou d'ombre. Cette méthode

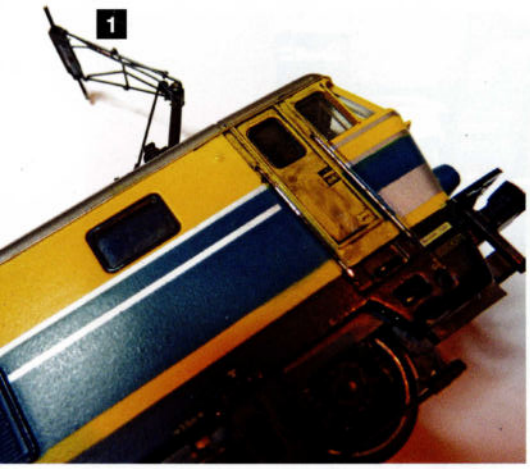


Photo 1: Un lavis – qui doit encore être nettoyé – a été appliqué sur la loco.

Photo 2: Un lavis nettoyé donne une impression de profondeur à la toiture de cette loco.

convient ainsi très bien pour apposer des taches de rouille sur des bogies, par exemple. Diluez fortement la peinture; appliquez-la ensuite au pinceau sur les parties que vous voulez souligner. Vous ne devez pas appliquer une quelconque force sur le pinceau: comme la peinture est fortement liquide, la nature fera d'elle-même son travail et la peinture ira se nicher dans les joints et le long des bords. Le surplus de peinture sera éliminé ensuite au moyen d'un chiffon ou d'un coton-tige. Avec cette méthode, la profondeur et l'intensité de la couleur sera très dépendante du degré de dilution de la peinture utilisée.

Lors de l'utilisation de peinture à l'huile provenant d'un tube, vous ne devez pas craindre que la couche de peinture d'origine du modèle soit attaquée par la peinture que vous appliquerez, car cette dernière aura été diluée avec de l'essence (par exemple) qui ne constitue pas un diluant agressif, à condition que cette peinture ne contienne pas elle-même de solvant agressif, évidemment. L'élimination du surplus de peinture peut ici aussi se réaliser au moyen d'un coton-tige trempée dans de l'essence. Grâce à cette méthode, la peinture coulera sur les parties non traitées, sans qu'elle ne rétracte sur les parties planes. La peinture acrylique convient moins pour une opération de lavis, car lorsque cette peinture a durci, il n'est plus possible de l'éliminer qu'au moyen de solvants plus agressifs.

Vous pouvez aussi réaliser un lavis d'une autre manière; voyez plutôt. Le lavis peut être réalisé au moyen d'une peinture Enamel, qui est plus fluide et qui se contracte moins sur une surface plane qu'une peinture acrylique. Le modèle est d'abord recouvert d'un vernis brillant à base d'eau; après séchage, le lavis à la peinture Enamel y est appliqué. Grâce à l'application au préalable de la couche de vernis brillant, la surface est rendue très lisse et la peinture Enamel glissera d'autant mieux vers les parties basses. Ici aussi, le nettoyage du modèle avec de l'essence par exemple ne dissoudra pas la sous-couche (en acrylique), ce qui fait que les inscriptions ne seront pas endommagées. Cette opération sera clôturée par l'application sur le modèle d'une couche de vernis acrylique mat, après quoi une nouvelle application de peinture à base d'eau peut même être envisagée.

L'application d'ombres

Une autre méthode que nous allons souvent utiliser est la 'peinture en négatif', à savoir du foncé vers le clair. Nous appliquons donc d'abord un lavis foncé (ce qui permet aussi de faire disparaître l'aspect brillant du plastique) avec une teinte 'ombre': c'est la teinte du wagon à laquelle une touche de peinture noire aura été ajoutée. Après séchage, le traitement de ce modèle peut alors être poursuivi au moyen de la technique du brossage à sec, au moyen de couleurs plus claires. Ce type d'opération constitue en réalité l'application d'ombres ou d'ombrages. Cette opération peut également être réalisée au moyen d'un aérographe: vous aspergez complètement le modèle d'une teinte plus sombre, après quoi vous le traitez au brossage à sec ou lui appliquez une autre couche de peinture. Si vous

Photo 3 et 4 Des effets d'ombre obtenus uniquement au moyen de lavis avec de différentes intensités de couleurs.

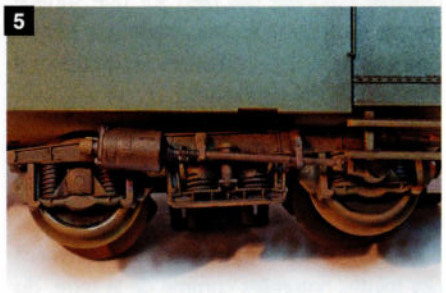


Photo 5: Le bogie d'une voiture.

appliquez cette dernière de façon non entièrement couvrante et que vous laissez transparaître de façon subtile la teinte foncée le long des bords et des parties plus profondes, vous obtiendrez un joli effet de profondeur.

Le brossage à sec

Le brossage à sec ('dry brushing' en anglais) est l'opération qui consiste à accentuer les parties saillantes des wagons, des maisonnettes, etc. Le truc à suivre avec le brossage à sec est que vous devez essuyer d'abord votre pinceau plat sur un chiffon ou un essuie-tout jusqu'au moment où il ne s'en détache plus de peinture. Ensuite seulement, vous pouvez traiter le modèle et vous verrez… que votre pinceau contient encore suffisamment de peinture pour obtenir le résultat souhaité!
Grâce au brossage à sec, les parties saillantes de votre modèle sont rendues plus visibles et les détails saillants deviennent plus apparents. Si vous travaillez convenablement, peu de traits apparaîtront et vous obtiendrez quasi l'effet d'un aérographe. Au début surtout, n'effectuez pas de pression sur le pinceau, à défaut de quoi vous pourriez voir apparaître des traits. Si vous voulez travailler trop rapidement et que votre pinceau contient encore trop de peinture, cette dernière sera appliquée de façon trop couvrante et vous n'obtiendrez pas le résultat recherché. Elément au moins aussi important: le pinceau lui-même, qui doit être suffisamment raide pour pouvoir brosser à sec, mais qui ne peut pas l'être trop, sinon il laissera des marques. Vous pouvez un peu raccourcir les poils d'un nouveau pinceau, jusqu'au moment où vous trouvez qu'il vous donne pleine satisfaction.

La peinture à l'aérographe

L'avantage de l'aérographe (ou du pistolet de peinture) est que la peinture est très finement appliquée, grâce à quoi lors d'une opération de vieillissement, il est facile de doser la peinture sans obtenir des concentrations de peinture sur les surfaces traitées. La peinture devra être appliquée si finement qu'il doit être possible de continuer à pouvoir lire les marquages apposés par le fabricant du modèle, après son traitement. Avec un aérographe, vous obtiendrez des résultats quasi impossibles à obtenir au moyen de pinceaux. Avec une seule couleur, vous pouvez aussi obtenir de nombreuses nuances de teintes sur le wagon ou la loco que vous traitez, grâce au fait que vous appliquez finalement de fines couches transparentes qui se chevauchent les unes sur les autres. Si vous êtes un peu habitués à travailler avec l'aérographe, il ne faudra même pas procéder au masquage de l'objet à peindre. Le travail à

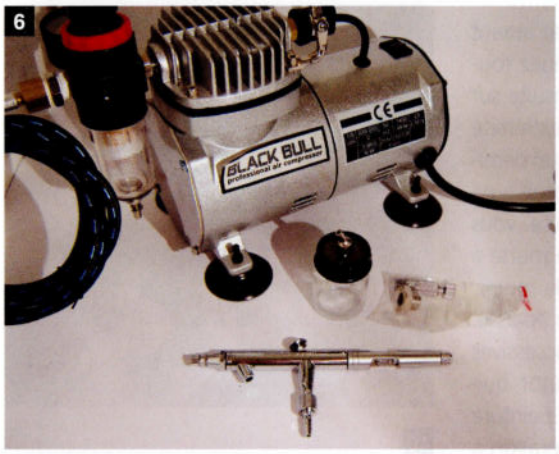


Photo 6: Un compresseur avec différents accessoires pour aérographe. Sous le régulateur de pression, on voit le déshumidificateur (la partie transparente).

Photo 7: Le régulateur de pression sur un aérographe.

l'aérographe devrait idéalement se faire 'à la chaîne', car après chaque opération de mise en peinture ou de changement de peinture, l'appareil doit à chaque fois être nettoyé. Avec de la peinture acrylique, ceci est relativement simple à réaliser, mais avec de la peinture à l'huile, c'est moins marrant…

Comment pratiquer maintenant avec votre aérographe? Comme base, vous pouvez suivre l'opération suivante. La mise en peinture d'une loco ou d'un wagon sera réalisée au moyen d'un mouvement continu et ininterrompu, en déplaçant l'aérographe de la gauche vers la droite et vice-versa.
La distance entre l'appareil et la pièce à peindre ne peut pas être ni trop courte, ni trop grande: de 15 à 25 cm sont suffisants, avec une pression maximale de 1,5 à 2 bar.
Outre le réglage de la pression, le taux de dilution de la peinture a une grande influence sur le genre de brouillard de peinture qui sera obtenu. En bref, il arrive souvent que de la peinture trop épaisse provoque des éclaboussures lors de l'aspersion, tandis qu'une peinture trop fluide aura tendance à s'évaporer. En ce qui nous concerne, nous diluons généralement la peinture d'environ 50% (pour une couche transparente destinée à la patine, ou lorsque l'application a pour but d'appliquer une couche couvrante moins diluée), après quoi nous réglons la pression jusqu'à obtenir un beau nuage de peinture bien homogène. Concernant le rapport de dilution, il s'agit également de tester au préalable. On en fait souvent un plat, mais finalement, ce n'est pas si compliqué que cela: point n'est besoin d'utiliser une graduation ou des dosettes, car un peu trop ou un peu trop peu ne fera pas la différence…

Si vous tenez votre aérographe à une trop grande distance de votre modèle, vous courez le risque que le diluant (de l'eau, du thinner ou de la térébenthine, selon le cas) ne soit déjà évaporé avant qu'elle ne parvienne au modèle. Vous le remarquerez très vite grâce au fait que la couche de peinture présentera un aspect granuleux sur la surface peinte. Nous conseillons en outre de ne pas utiliser de l'essence si vous avez recours à des peintures Enamel: l'essence est beaucoup plus grasse que la térébenthine, ce qui accroît le risque de taches brillantes lors de l'utilisation d'un vernis mat.

Si par contre, vous tenez votre aérographe à une distance trop rapprochée de votre modèle, vous courez alors le risque que la peinture va couler. N'arrêtez pas brusquement le

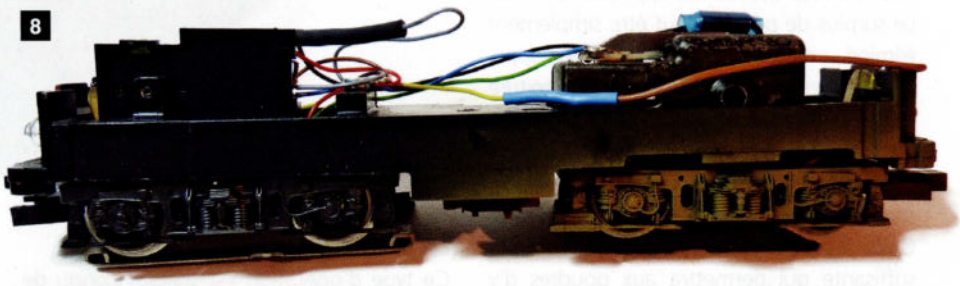


Photo 8: La partie de la loco ayant été traitée à l'aérographe est nettement visible.

jet de l'aérographe lorsque vous avez atteint l'extrémité du modèle, mais continuez toujours un peu au-delà et revenez ensuite sur le modèle. Si vous arrêtez pile à l'extrémité du modèle et que vous y faites faire un demi-tour avec votre aérographe, cet endroit aura bénéficié de deux passes de peinture: vous risquez alors que la peinture ne se mette à couler à cet endroit ou qu'à tout le moins, elle y soit appliquée de façon trop épaisse. Appliquez plutôt dix passes successives (voire plus) sur votre modèle, plutôt que d'essayer de réaliser votre mise en peinture en une seule fois! Autre type d'opération à éviter: ne bougez pas trop rapidement votre pistolet de peinture, mais ne soyez pas trop lent pour autant: un mouvement souple (comme le balancier d'une ancienne horloge, par exemple) est un bon tempo pour votre mouvement. Essayez de faire bouger votre bras en même temps, afin de maintenir une distance plus ou moins constante entre l'appareil et le modèle.

A la craie ou au pigment

En travaillant avec de la craie ou des pigments, vous obtiendrez d'autres effets que le recours au brossage à sec ou l'utilisation d'un aérographe ne vous permettront pas d'obtenir. Nous allons surtout utiliser les pigments sur les toits, mais aussi sur les passerelles d'about des wagons, par exemple. Comme vous utilisez effectivement de la poussière sèche, l'aspect a l'air très réaliste. Comment par ailleurs mieux obtenir l'aspect de la poussière qu'en utilisant… de la poussière?

Vous pouvez utiliser de véritables poudres à pigments, mais vous pouvez tout aussi bien utiliser des craies pastel. Le but n'est évidemment pas de salir la surface avec de la craie: vous allez devoir d'abord fabriquer de la poudre fine en brossant une craie sur du papier abrasif. La poudre que vous aurez ainsi obtenue conviendra très bien pour donner à votre modèle 'la' touche finale. Au moyen d'un fin pinceau ou avec une brosse un peu plus grosse chargé de cette poudre, vous tamponnerez alors votre modèle à l'endroit où vous désirez voir appliquer la teinte. Le surplus de poudre peut être simplement éliminé… en soufflant dessus. Si vous appliquez les poudres à pigments sur une toiture d'une loco ou d'un wagon par exemple, il est conseillé de d'abord recouvrir la surface concernée au moyen d'un vernis mat (à l'aérographe ou plus simplement, au pinceau). Grâce à cela, le toit présentera une rugosité suffisante qui permettra aux poudres d'y adhérer.

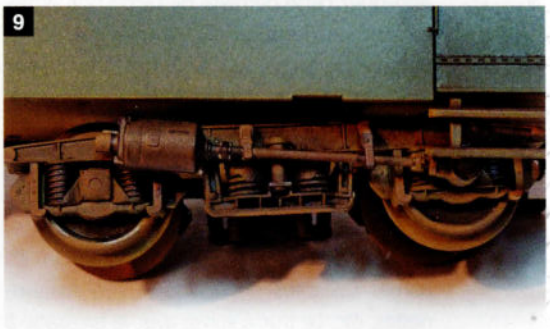


Photo 9: L'application des poudres à pigment au moyen d'un pinceau.

Photo 10: Des poudres à pigment non fixées.

Le travail à l'encre

Ce type d'opération est surtout connu de ceux qui pratiquent le modélisme militaire ou qui peignent des figurines. Vous pouvez utiliser de l'encre pour par exemple accen-

12

Photo 12: Un wagon-citerne remarquablement patiné.

tuer de très petites fentes ou des bords sur des objets qui ne peuvent pas être traités au moyen d'un lavis, ou sur des modèles qui sont quasi achevés. L'encre est très liquide et peut donc être très finement dosée. Sur une église (photo 11), nous avons utilisé de l'encre pour accentuer les contours autour des portes et des fenêtres.

La protection de votre modèle par un vernis mat

Après avoir traité un modèle au moyen de pigments, il ne faudra plus traiter les parties que vous ne touchez pas régulièrement; aux endroits par contre qui font régulièrement l'objet d'une manipulation et qui pourraient pour cette raison perdre leur coloration, il faudra appliquer un vernis mat (obligatoirement à l'aérographe). Les locomotives ayant été traitées à l'aérographe peuvent également être recouvertes d'un vernis mat, afin de protéger la fine couche de peinture.

Si vous avez traité un modèle au moyen de plusieurs techniques différentes, la couche finale constituée du vernis mat aura pour effet d'encore mieux intégrer les différentes teintes les unes avec les autres et l'ensemble n'en sera que plus joli. Faites attention: il n'existe pas beaucoup de sortes de véritables vernis mats dans le commerce et un essai préalable est toujours à recommander.

Le comment et le pourquoi des différentes techniques de vieillissement et leur mise en pratique de façon simultanée ou complémentaire, ainsi que la patine des locos, wagons et autres maisonnettes, n'est donc rien d'autre que le résultat des méthodes de base que nous venons de décrire dans les lignes qui précèdent.

Un ensemble de techniques différentes

Il y aura toujours des wagons, des locos ou des maisonnettes pour lesquels un résultat optimal ne pourra être obtenu en n'ayant recours uniquement qu'au brossage à sec, ou au lavis à la peinture diluée, ou encore aux poudres à pigment. Prenez par exemple un wagon-citerne: il est généralement cylindrique et décoré à ses extrémités ou sous son châssis de plein de petites pièces comme des grilles, des robinets, etc. Afin d'obtenir un résultat réaliste par un brossage à sec, vous ne pouvez pas laisser apparaître trop de coups de pinceau, mais parallèlement, tout doit être bien à très bien accessible: rien n'est plus gênant que des pièces que vous n'avez pas pu traiter parce qu'elles n'étaient pas accessibles... Essayer cependant de tout vouloir atteindre au moyen d'un pinceau donne souvent un piètre résultat. Un wagon-silo ou auto-déchargeant est souvent aussi plein de petites pièces distinctes: sur ces types de wagons également, un détaillage poussé est très visible, tout en n'étant pas facilement accessible au pinceau. Ce serait alors un péché que de dégrader ce modèle par de mauvaises opérations de vieillissement. L'aérographe est donc souvent un outil indispensable pour ce type de patine. Lorsque vous serez satisfaits du résultat, vous pourrez – après application des poudres à pigment – recouvrir le modèle d'une couche de vernis mat, pour fixer définitivement les couches de peinture et les poudres à pigment.

Ce que vous ne pouvez surtout pas faire

- Utiliser du noir pur pour obtenir les ombres (avec un lavis); vous pouvez par contre mélanger à la teinte de base beaucoup de noir (teinte anthracite);
- Utiliser des peintures satin ou brillantes pour la patine, sauf pour des traces de coulures sur des wagons-citernes ou de graisse sur les tampons;
- Mélanger des peintures acryliques et Enamel;
- Être impatient si cela ne réussit pas immédiatement: laissez reposer le tout et réessayez ultérieurement;
- Brosser à sec sur une couche de peinture non encore bien sèche;
- Appliquer un lavis comme ultime opération, ce qui aurait pour effet d'annuler l'effet des précédentes;
- Mettre le plastique ou la peinture directement en contact avec des produits chimiques non dilués comme du thinner par exemple, avant que vous n'ayez au préalable testé cette opération sur une partie non visible du modèle, afin de voir si la peinture ou le plastique n'est pas attaqué;
- Réemballer votre modèle avant que la peinture ne soit totalement sèche;
- Utiliser des solvants ou des diluants chimiques dans un local non ventilé.

Dans un prochain article, nous nous pencherons cette fois sur les wagons transportant des marchandises en vrac.

Texte et photos : Bert Kelder

Intermodellbau 2012

La plus grande expo de modélisme d'Europe

La place Lamartine, sur le réseau plein d'atmosphère de 'La Baraque' d'Hans Louvet, est maintenant à l'ombre d'arbres. L'échelle de réduction est de 1:64e et l'écartement des rails de 16,5 mm: c'est donc de la voie 'Sm', ce qui implique que quasi tout y a fait l'objet d'une fabrication 'maison'.

La plus grande exposition de modélisme d'Europe est encore et toujours 'Intermodellbau', qui se tient dans les Westfalenhallen de Dortmund et qui s'est déroulée cette année du 18 au 22 avril derniers. Comme d'habitude, deux énormes halles étaient occupées par des réseaux modèles et de nombreux participants commerciaux. Cette année, pas moins de 35 réseaux étaient exposés soit par des associations, soit par des participants individuels: une raison suffisante pour faire le déplacement vers cette ville de la Ruhr, avons-nous pensé...

Karl-Friedrich Ebe du 'Modellbahnverband in Deutschland e.V.' (MOBA) avait veillé à faire exposer des réseaux provenant des pays suivants: Belgique, France, Grande-Bretagne, Italie, Pays-Bas, Autriche, Pologne, Turquie et... Allemagne, bien entendu. Nombre de ces réseaux étaient pour la première fois exposés en Allemagne. Pour les visiteurs réguliers de ce type d'expositions, peu de véritables nouveautés étaient à découvrir: c'est dire si les organisateurs de pareilles expos en Belgique et aux Pays-Bas sont prompts sur la balle... Nous y avons donc revu 'Beautiful British Columbia' d'Evan Daes, 'De Blauwe Tram' en N de Loek Bronkhorst, 'Braeggels Baenke' de Ger Lurken, 'Hadley-station' de Paul Baekelmans, 'Consoldated Nickel Mines' du club italien Club Modellismo Pavese, 'Ephesus–Selçuk' de Turquie, le réseau en TT 'Hüttenrode' du MEC Oranienburg,

Sur une longueur de six mètres, il doit quand même être possible de reproduire un imposant site, pensera plus d'un modéliste adepte du H0. Patrick Dalemans, du PAJ Modelsbouw, a toutefois donné la priorité à la reine des échelles: le 1 (1/32e). Le château d'eau (et les autres édifices) que l'on peut voir sur le diorama 'Landesweit' – qui représente une ligne secondaire allemande aux alentours de 1970 – sont tous de fabrication 'maison'.

'La Bosse' est un réseau achevé dans les moindres détails. Le club français de modélisme ferroviaire de Franche-Comté a reproduit les abords de la petite gare de Mesnay-Arbois, située dans la partie centrale de la ligne Paris – Lausanne.

'Landesweit' du P.A.J, 'La Baraque' de Hans Louvet, 'Lewin Leski' de Pologne, 'The Mill' de Jacq Damen, 'Schiffsbrücke Speyer' construit par Pierre Orbons (†), 'The Sunrise Fruit Company' d'Axel Peter et le 'VEB Fleischerei Kombinat' de Kees-Jan van Vessem.
Tous ces réseaux ont déjà fait l'objet d'une description ou d'un reportage dans un de nos TMM. Ceci ne veut pas dire pour autant qu'ils ne valaient pas la peine d'être revus, bien au contraire. En revoyant une 2e ou une 3e fois un même réseau, on y découvre à chaque fois de nouveaux détails. Et souvent, leur(s) constructeur(s) y a apporté entretemps de nouveaux détails ou des améliorations. A titre d'exemple, toute une série d'arbres Anita Decor a été plantée sur la place Lamartine du réseau 'La Baraque', ce qui lui donne un aspect totalement différent de celui que nous avons illustré dans notre n°104…

Les 'tops'

Un des 'tops' qu'il nous a été donné de voir fut le superbe réseau français en H0 'La Bosse' du club de modélisme ferroviaire de Franche-Comté, mais ceux d'entre vous qui ont visité l'expo de Sedan le connaissent sans doute déjà. 'La Bosse' est une sorte de 'réseau de parade' équipé de caténaires de 0,1 (!) et 0,2 mm de diamètre et pourtant, les engins moteurs électriques y circulent pantos levés! Sur 'Beautiful British Colombia' d'Evan Daes circulent de très longues rames, mais nos collègues français savent aussi y faire: que pensez-vous d'une unité multiple de deux rames TGV accouplées, chacune d'elles étant composée de dix caisses…?

Autre réseau qui fut une découverte: la gare de Fladungen en H0, à savoir la gare-terminus située le plus au nord du 'Königlich Bayerische Staatseisenbahn', devenue maintenant la gare-terminus de la ligne-musée de 18 km entre Mellrichstadt et Fladungen et du musée à ciel ouvert de Franconie, en Bavière allemande (voir www.freilandmuseum-fladungen.de).

Le diorama que Kurt Nesselhauf a construit au 1/87e du village de Rockenfeld en Forêt Noire, représenté vers 1900, peut également être qualifié de musée à ciel ouvert. Le village de naissance des Rockenfellers américains n'existe plus: il n'a d'ailleurs jamais compté beaucoup d'habitants. L'année 1846 fut son l'apogée, avec onze familles. Suite au nombre d'habitants en constant déclin, il fut décidé en 1965 de ne plus maintenir le village en activité et de le détruire. Une seule habitation a survécu jusqu'au décès de son occupant; cette dernière habitation a été démolie en 1995. Ce qui fut un jour un village est devenu depuis lors une pâture et un bois. Et malgré qu'il soit totalement dépourvu du moindre rail, ce beau diorama est de ceux qui retiennent l'attention…

Par contre, la découverte du réseau nocturne – annoncé avec beaucoup de tapage – fut décevante. Les modules de ce réseau provenant de Pologne étaient simplement exposés dans une certaine pénombre. Rien n'y manquait du point de vue qualité: il s'agit de superbes modules, dont le réseau 'Lewin Leski' (voir TMM n°105). Et pourtant,

Le réseau allemand 'Fladungen' à l'échelle H0 est éclairé par des tubes TL violets, ce qui crée une atmosphère dramatique, comme si une grosse averse de pluie était annoncée. Les nombreux cultivateurs qui rentrent le foin accentuent encore cette impression.

Sur le stand du Moba, on pouvait voir le diorama très détaillé de l'ancien village de Rockenfeld. Tout ce qui rappelle encore de nos jours ce village sont ses fondations cachées sous la végétation, ainsi qu'un monument aux morts.

ces modules furent gratifiés de bien moins d'intérêt de la part du public que ce que l'organisation et les participants avaient espéré. Rien d'étonnant à cela, pourtant: d'une part, les détails de ces beaux réseaux n'étaient pas visibles à cause de la pénombre et de la distance à laquelle ces modules étaient disposés. D'autre part, un éclairage suffisant et étudié manquait à l'appel. Tout comme pour un paysage enneigé, une présentation nocturne doit également être conçue avec un plan d'éclairage, pour être au mieux de son avantage. Une belle occasion manquée, à notre avis.

Rien ne manquait par contre aux réseaux modulaires plus accessibles: ils étaient présents en nombre, aux échelles allant du N au 0e. Parmi eux, on pouvait y découvrir de véritables perles, où les convois accomplissaient leurs 'petits tours' de façon régulière. Hélas! Pas un de ces modules ne disposait d'un arrière-plan, ce qui constituait une absence difficile à supporter… Le fait que nous n'en n'ayons pas fait de photos n'a donc rien à voir avec leur niveau de qualité. Comme nous l'avons écrit dans la partie 5 de notre série ' Les règles à suivre pour un plan de voies', veillez toujours à disposer un arrière-plan et évitez la présence de toutes sortes de détails qui puissent distraire l'attention. Rien n'est plus gênant pour l'illusion que doit créer un paysage que la présence d'une fenêtre, de grosses tentures ou d'un papier peint disposé à l'arrière d'un réseau; ajoutons-y le présence de gens ou d'une publicité… Pourquoi aurions-nous fait des photos de tels réseaux, alors que par ailleurs, nous n'avions que l'embarras du choix parmi ceux qui étaient bien décorés d'un arrière-plan?...

Une foule plaisante dans le hall 4, qui constituait la 'Mecque' des modélistes, lors de l'expo Intermodellbau 2012…

Pierre Orbons (†) de la Limburgse Modelspoorvereniging Roermond eut l'idée de reproduire le pont 'Schiffsbrücke Speyer' en H0, après avoir vu un des films de la série 'Eisenbahn Romantik' à la télévision. Le ponton Speyer fut en service de 1866 à 1938, tant pour le trafic routier que ferroviaire. Ce réseau de sept mètres de longueur restitue la situation telle qu'elle existait vers 1930.

La bourse

Outre l'exposition proprement dite, Intermodellbau est surtout une bourse. Le nombre de participants commerciaux dépasse celui des modélistes et des associations. A côté des grandes firmes qui débarquent avec leur collection et leurs nouveautés de Nuremberg, pratiquement tous les petits et moyens producteurs allemands y tiennent un stand. C'est l'occasion par excellence de pouvoir examiner leurs produits qui par ailleurs, ne sont souvent plus disponibles que par internet. Où trouver par ailleurs l'ensemble de l'assortiment des marques Auhagen, Brawa, KM1, Langmesser, Lenz, MicroMetalkit ou Weinert, pour ne parler que de celles-ci?

Dortmund ne se compare pas avec une exposition ou une bourse organisée en Belgique ou aux Pays-Bas: elle dure cinq jours et occupe une superficie de 52.000 mètres carrés, étendue sur huit halls. Si vous voulez jeter un coup d'œil dans les autres halls qui ne traitent pas du modélisme ferroviaire, il n'est pas possible de faire le tout en une journée. Or, aller fureter dans les autres halls n'est pas seulement instructif ou amusant: ce sont d'autres participants commerciaux qui présentent du matériel et de l'outillage que vous ne trouverez pas dans les halls réservés au modélisme ferroviaire. Qu'il s'agisse d'une petite pince ou d'un tour à usiner, vous pouvez tout y acheter. Et c'est ce que de nombreux visiteurs ont fait, par ailleurs: presque 90% d'entre eux y ont fait un achat, le chiffre d'affaires atteignant les 22 millions d'euros! Ceux qui craignent que le hobby du modélisme soit en voie de disparition peuvent donc être rassurés. Avec 88.000 visiteurs comptabilisés en 2012, cela en fait trois mille de plus qu'au cours de l'année précédente…

Si vous n'êtes encore jamais allé à Intermodellbau, allez-y et faites ce que beaucoup de modélistes constructeurs y font: prenez votre liste d'objets et d'outils que vous ne pouvez pas acquérir autour de chez vous, ou allez-y voir ce que vous désireriez acquérir, de façon à pouvoir ensuite le commander chez votre détaillant près de chez vous…

Texte & photos:
Gerard Tombroek

La 29.013 en action

1. Avec la sortie d'un modèle de la locomotive à vapeur du type 29 chez Treinshop Olaerts, un beau rêve en H0 devient désormais possible. La plus connue de cette série de locos est sans conteste la 29.013, qui a été préservée par la SNCB-Holding et qui assure l'un ou l'autre train à caractère historique. Ce modèle n'est donc pas seulement intéressant pour les adaptes de l'époque III, mais peut aussi circuler sur un réseau contemporain. Avant le début de la saison, la 29.013 a réalisé un petit parcours d'essai, le 28 mars 2012. L'itinéraire suivi au départ de Schaerbeek a transité successivement par Bruxelles-Nord, Lierre, Aarschot, Louvain et retour vers Schaerbeek. La loco remorquait une courte rame de voitures M2 historiques. Voici la sortie de la gare de Lierre, sous un beau panache... Photo: Max Delie

2. Comme la 12.004 – préservée à l'abri-musée de Louvain – n'est plus en état de marche, c'est la 29.013 qui a assuré un train-charter organisé pour les éditions Casterman à l'occasion de la présentation à Louvain de la bande dessinée 'La Douce' de François Schuiten, le 28 avril 2012. Prête au départ, la 29.013 pose fièrement à côté de la rame Thalys 4532 à Bruxelles-Midi. Photo: Max Delie

Infrabel

3. Puisque le réseau ferroviaire belge va graduellement être équipé du nouveau système européen de signalisation ferroviaire ETCS, Infrabel a fait construire par Geismar en Italie un autorail de mesures, équipé en vue de contrôler le bon fonctionnement des installations et des balises ETCS qui seront installées sur le réseau. Cet autorail sera utilisé en outre pour d'autres missions de contrôle sur tout le réseau ferré belge. Termonde, le 17 avril 2012. Photo: Max Delie

Les 5501 et 5512 en action

4. Le 25 avril 2012, la rame Thalys 4301 gravement endommagée par un incendie a été acheminée de l'atelier TGV de Forest à l'atelier central de Salzinnes. Les 5501 et 5512 'TVM' couplées en unités multiples se sont chargées de ce transfert. La 5501 est reproduite en modèle par B-Models, tandis que la rame Thalys est disponible dans la gamme Märklin.

5

La série 18 à la Côte

5. Au cours du week-end des 5 et 6 mai derniers, les nouvelles locos de la série 18 ont fait leur apparition à Blankenberge: depuis le 7 mai en effet, elles remplacent partiellement les locos de la série 27 'AA' sur la relation IC Blankenberge – Tongres. Blankenberge, le 10 mai 2012. Photo: Stephan Gelaude.

C'est la fin pour les 23...

Le 1er avril 2012, toutes les locomotives subsistantes de la série 23 ont été mises hors service, à l'exception des 2309, 2311, 2315 et 2334 qui servent encore régulièrement pour assurer les pousses de trains de voyageurs sur les plans inclinés de Liège et qui sont entretenues à l'atelier de Kinkempois. Au cours des semaines précédant leur mise hors service, les 23 ont encore assuré l'un ou l'autre train, par ci par là...

6

6. Suite à l'avarie de la série 20 titulaire, les 2370 et 2365 couplées en unités multiples ont été appelées à la rescousse pour remorquer le train 52904 Anvers-Nord – Zeebruges, le 23 mars dernier. Voici ce convoi photographié à Ekeren, par Max Delie.

7

7. Une tâche subalterne typique d'une fin de carrière: les 2365 et 2370 remorquent un lourd train chargé de ballast vers Anvers-Nord, tous pantos levés! Ekeren, le 23 mars 2012. Photo: Max Delie

La voie Z: facile en digital

Au cours de la décennie écoulée, les réseaux digitaux sont entrés dans nos mœurs. De nos jours, tous les nouveaux modèles de locomotives reproduites à l'échelle 1 par exemple sortent en version digitale. Quant aux modèles en H0, ils sont la plupart du temps équipés d'un décodeur digital ou à tout le moins préparés pour faciliter le montage d'un tel décodeur à bord. Les échelles TT et en N ne sont pas en reste dans le domaine du digital et enfin, nous avons vu apparaître il y a quelques années le digital à l'échelle... Z!

L'adaptation de tels modèles n'alla toutefois pas de soi: les décodeurs étaient encore trop grands que pour pouvoir être installés à bord des modèles. Cela impliquait d'office des opérations de fraisage et de meulage, uniquement réalisables par des spécialistes. Entre-temps, des modèles reproduits à l'échelle Z sont disponibles chez des fabricants en petites séries comme Micro-Trains Line, American Z Line et Freudenreich Feinwerktechnik, qui prévoient un logement dans le châssis pour y intégrer un décodeur miniature moderne. Chez le fabricant de petites séries Bahls, certains modèles peuvent même être commandés directement en version digitale.

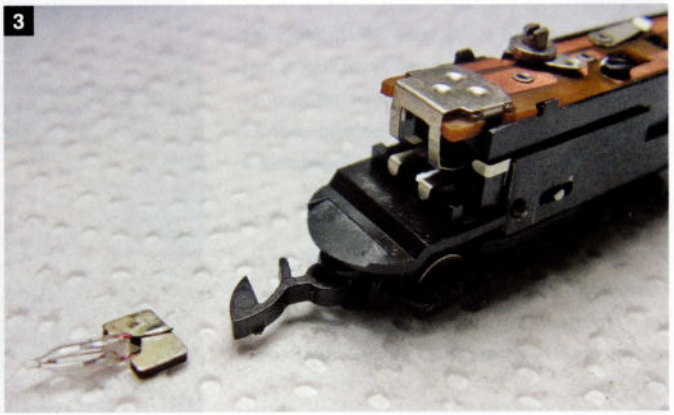
Pour l'installation d'un décodeur dans une loco Märklin à l'échelle Z, une opération de fraisage est pratiquement toujours nécessaire. Conséquence fâcheuse – mais typique – d'une telle modification : le ponçage par inadvertance de 'lignes de courant' tracées sur une platine électronique. Suite à cela, ces modèles ne sont plus opérationnels dans leur état d'origine, à moins de ponter par soudure les 'lignes' ainsi interrompues. Mais ceci aura évidemment un impact (négatif) sur le prix de revente de ce modèle...

1

Pour résoudre ce type de problème, quelques fabricants proposent des sets de transformation 'prêts à l'emploi' qui

2

3



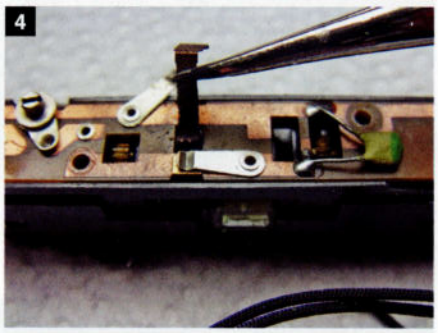
entraînent le remplacement de la platine électronique d'origine et du décodeur. Le point intéressant de ce type d'opération est le fait que la loco peut ainsi toujours être remise dans son état d'origine, en permutant à nouveau les platines concernées. Un des fabricants qui conçoit et fournit ce type de nouvelles platines est la firme allemande Velmo (www.velmo.de). Velmo a commencé par la production de platines compatibles avec le système DCC. Depuis cette année, cette firme propose également des platines avec décodeurs multi-protocoles aptes pour Selectrix et DCC. Entre-temps, des décodeurs Velmo sont disponibles pour presque toutes les locos Märklin équipées d'une platine : il s'agit de (presque) toutes les locos Diesel et électriques à bogies. Pour les locos à vapeur, ces platines interchangeables ne sont toutefois pas disponibles. La firme JSS-Elektronik fournit quant à elle des sets de transformation pour Motorola I et II (voir www.jss-elektronik.de).

Nous nous sommes lancés dans la transformation d'une BR 151 avec le set LD 26220 de Velmo (réf. 8858). La référence utilisée par Velmo correspond au numéro repris sur la platine d'origine de Märklin, soit dans le cas présent: 26220. Nous avons commandé directement sur le site internet de Velmo; après paiement préalable, la marchandise nous a été livrée à domicile. Voici l'expérience que nous avons vécue, relatée sur le mode d'un reportage-photos.

1. Les décodeurs sont emballés dans une petite boîte bien solide. La platine est emballée dans un sachet en plastique antistatique. Lors de la commande, nous avions opté pour un mode d'emploi en anglais: ce dernier était bien livré conjointement. Ce mode d'emploi est bien entendu également disponible en allemand; il est très complet et décrit la transformation de la locomotive et la configuration du décodeur avec toutes les valeurs possibles des CV.

2. Le démontage de la loco est décrit dans le mode d'emploi de Märklin: cette opération se réalisera au mieux au moyen de quelques cure-dents. Lors du démontage du modèle, on aperçoit immédiatement la platine qu'il va falloir permuter. Avant d'entamer cette transformation, nous devons d'abord être sûrs que la loco roule parfaitement et un petit entretien complémentaire ne fait jamais de tort. Car si le modèle ne roule pas bien en mode analogique, il ne roulera pas mieux en mode digital...

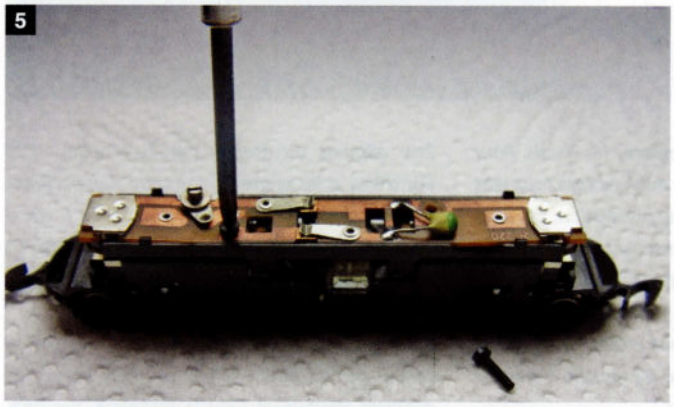
3. Afin d'enlever la platine, deux petites ampoules doivent d'abord être déposées: celles-ci peuvent être retirées de leur socle. Ces ampoules ne sont plus nécessaires: des Leds sont en effet intégrées dans la nouvelle platine de Velmo. Nous conserverons toutefois ces ampoules, ce qui est indispensable si vous voulez un jour remettre votre modèle dans son état d'origine. Rangez-les donc dans votre 'boîte à brol'.

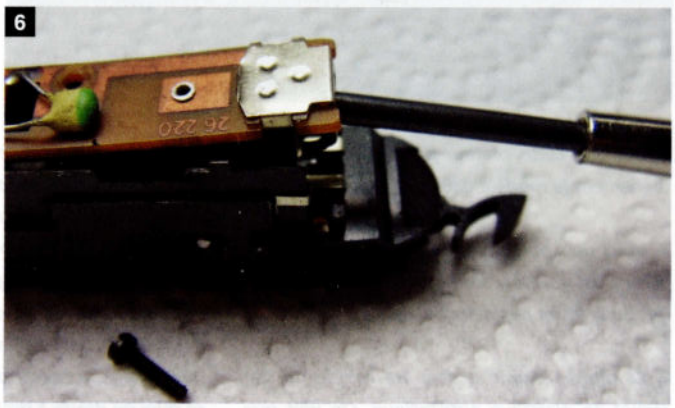

4

4. Ensuite, nous retirons les balais du moteur. Pour ce faire, nous tournons les petites pattes de façon à extraire les balais, au moyen d'une petite pince. Ces balais aussi seront conservés précieusement car ils seront réutilisés lorsque la nouvelle platine sera en place. C'est aussi une bonne occasion pour les nettoyer...

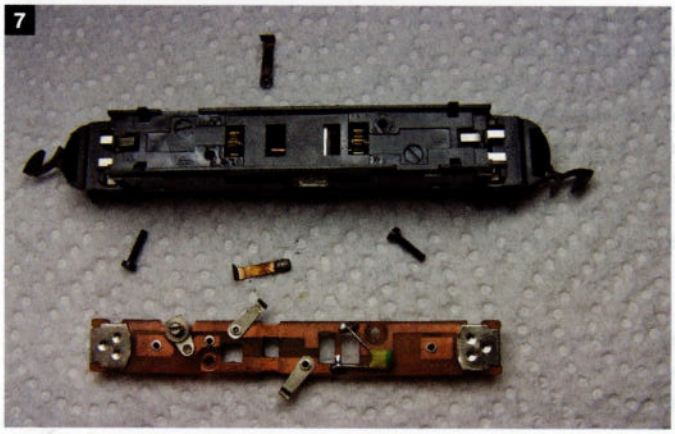
5. Comme dernière étape, nous dévissons les vis qui maintiennent la platine au châssis. Ces vis seront aussi conservées, car réutilisées plus tard.

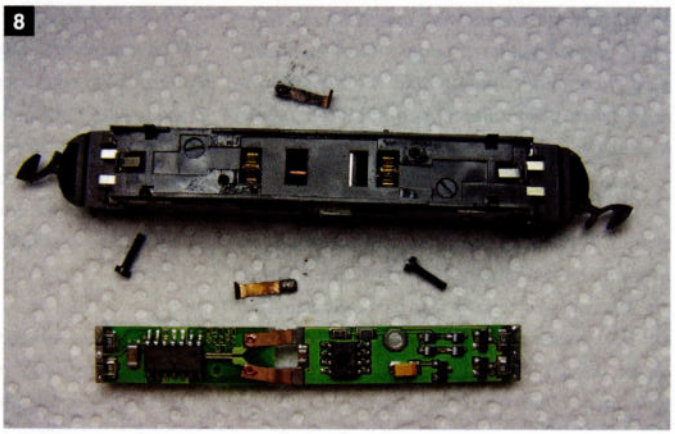
6. Nous pouvons maintenant retirer la platine d'origine, avec soin: elle est fixée au châssis au moyen de quatre pinces. En soulevant légèrement la plaquette de la platine au moyen d'un tournevis, cette dernière se détache. Conservez

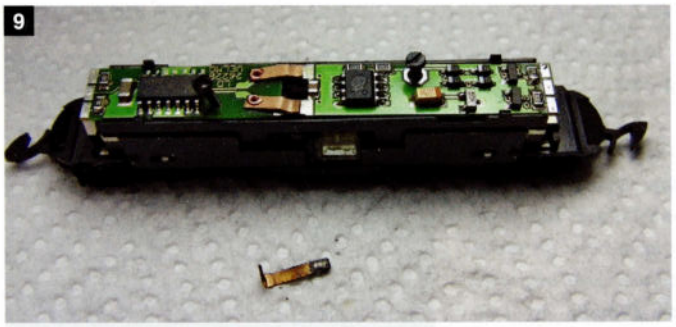

5

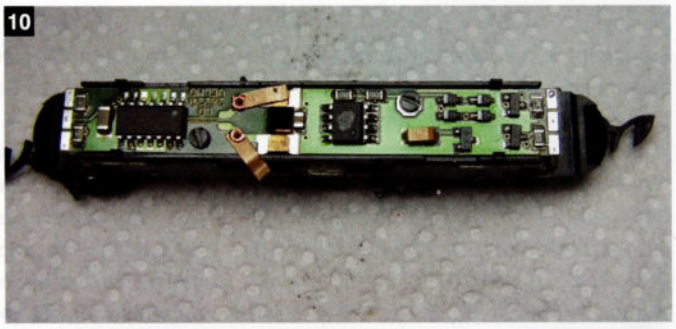


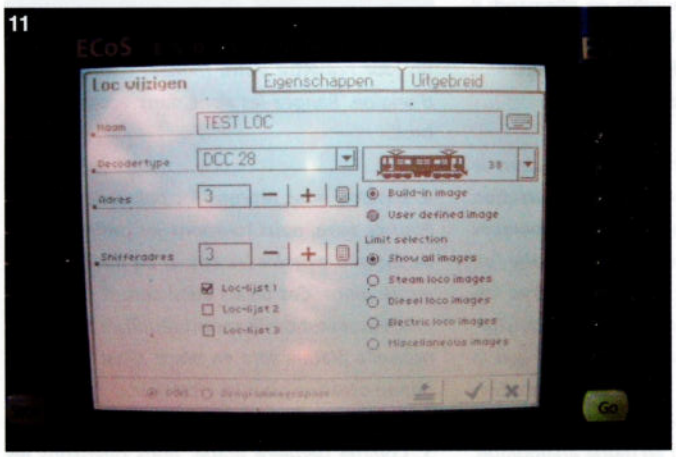
6

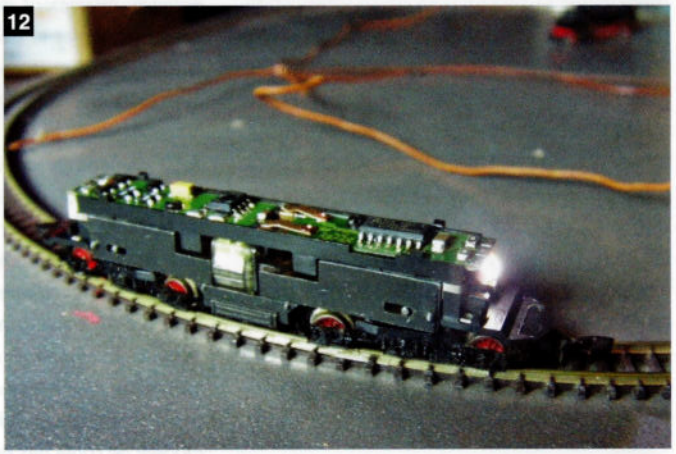

7

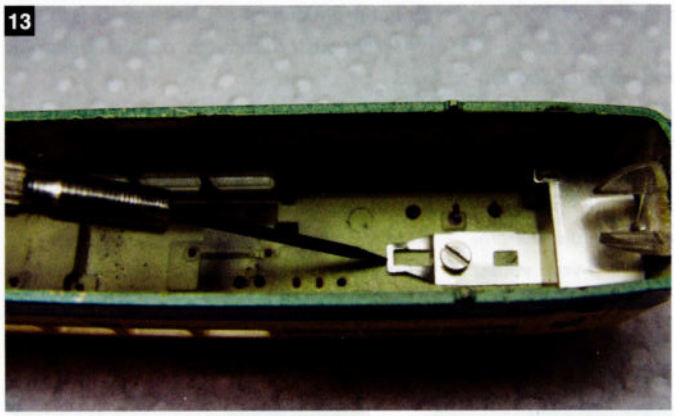

8











également cette platine pour remettre éventuellement le modèle dans son état d'origine.

7. Voici un aperçu: l'ancienne plaquette de la platine est enlevée. Nous aurons encore besoin des deux vis et des deux balais.

8. La platine Velmo a déjà été retirée de son sachet en plastique antistatique. On voit que ses formes présentent des ressemblances avec celles de la platine d'origine Märklin. Cette platine contient toutefois tous les composants nécessaires pour piloter le modèle en mode digital.

9. Nous encliquons la nouvelle platine sur le châssis. Faites bien attention à l'endroit où les balais du moteur doivent venir se loger, à savoir au-dessus de ce dernier. Les deux vis peuvent ensuite être revissées. Il est toutefois important de ne pas les visser à fond, car cela pourrait déformer le châssis situé en-dessous.

10. C'est le moment de replacer les balais. Pour ce faire, les petites pattes doivent être tournées sur la platine. Opérez avec précaution, car elles se détachent facilement. Insérez le premier balai et retournez la petite patte, de façon à coincer le balai. Faites de même pour le second balai. Disposez les balais au même endroit qu'avant le démontage, à savoir celui de gauche à gauche et celui de droite à droite!

11. Vous pouvez maintenant tester le modèle. Pour ce faire, nous avons utilisé une ECoS de la marque ESU. Cette centrale présente l'avantage que la tension d'alimentation peut être réglée. Pour l'écartement Z, nous avons réglé cette tension au minimum. Pour ce premier test, nous avons utilisé l'adresse standard '3' configurée en usine.

12. Lors de ce premier test, nous examinons si la loco roule aussi bien en marche avant qu'en marche arrière. Les phares peuvent également être allumés ou éteints par la fonction 'F0'. Contrôlez si les phares s'allument bien en fonction du sens de marche. On voit bien à cette occasion que la lumière des phares est émise par des Leds disposées sur la platine.

13. La dernière opération est de replacer la caisse du modèle. Avant de faire ceci, les contacts électriques pour la caténaire, présents dans la caisse, doivent être écrasés. Procédez avec précaution, car ces contacts devront pouvoir être réactivés ultérieurement. Cette opération est nécessaire afin d'éviter un court-circuit avec la nouvelle platine.

14. La caisse du modèle est replacée. Remarquez que l'éclairement des phares par Leds est meilleur que celui d'auparavant. Le décodeur peut maintenant être configuré à votre choix au moyen d'une centrale DCC classique.

Texte & photos: Pieter Willems

DVD

'Realistic Color for Railroad Modeling'

Durée: 59 min. Prix: 24,00 euro. Langue parlée: anglais.
Commande et infos: miloco@home.nl ou http://www.no13.se/coastline/shop.html.

Cela dure pratiquement une heure pendant laquelle Kirk Troels nous explique 'le fin du fin' dans les domaines de la peinture et de la patine des paysages, des bâtiments et du matériel roulant. Ce DVD est divisé en six chapitres, au cours desquels l'auteur explique calmement (peut-être trop calmement, d'ailleurs...) et clairement comme faire et l'illustre simultanément de façon pratique. Le fait qu'il s'agisse de films constitue un grand avantage à ce point de vue. La qualité des images et du son est par ailleurs excellente.

Le chapitre 1 traite de la peinture acrylique 'medium' utilisée par Troels. Il parle de sa peinture et de ses pinceaux, de ce qu'il utilise pour la diluer, ce qui peut servir de palette et comment il fait pour garder sa peinture prête à l'emploi.

Dans le chapitre 2, Troels détaille ce qu'est une teinte naturelle et comment il s'en approche. La parole est alors donnée à l'artiste au moyen d'un récit très compréhensible sur ce qui est possible de réaliser, sur ce que veut dire par exemple la perspective des couleurs et que finalement, le plus important est d'apprendre à regarder les couleurs dans le monde qui nous entoure.

La partie suivante traite de l'application pratique de la peinture et de celles à utiliser pour obtenir des teintes les plus naturelles possible. S'ensuit une explication claire avec images à l'appui, grâce auxquelles on peut voit comment les teintes réagissent les unes aux autres, comment obtenir des teintes chaudes à plusieurs nuances et comment utiliser une palette de couleurs très réduite. En outre, de nombreuses applications pratiques comme la peinture du bois patiné sont également passées en revue.

Le chapitre 4 traite de l'application pratique de ses techniques de peinture dans le modélisme. Troels montre comment il peint ses planches et comment il les patine ensuite au moyen d'un pinceau, suivi par un brossage à sec. Il montre aussi comment il obtient des couleurs rouille et ce qu'il utilise à cet effet. Les applications pratiques sont la peinture du bois, de toits et de panneaux publicitaires, ainsi que l'utilisation de briques imprimées qui sont ensuite patinées au pinceau. On peut également voir des applications sur du matériel roulant et sur des figurines.

Le chapitre suivant traite de l'utilisation des couleurs sur un paysage, comment créer de la profondeur sur un réseau en jouant avec les ombres, par ex. Vient ensuite la peinture des rochers, suivie de la peinture de l'eau.

Le dernier chapitre est consacré aux petits détails et à la manière d'attirer l'attention sur ces derniers, en leur ajoutant des couleurs plus vives.

Ce DVD est à conseiller à tout qui est en train de peindre son réseau. Il s'agit bien d'un regard artistique et d'un DVD spécial consacré à la peinture. Ne vous attendez pas à des explications de modélisme: la couleur est le thème central de ce DVD, ce qui le rend justement si intéressant pour nous, modélistes, au point que nous l'avons visionné entièrement d'un seul trait! (LD)

LIVRE

La Douce

'La Douce 12' par François Schuiten, éditions Casterman, bande dessinée en noir & blanc, couverture rigide, 88 pages, en français ou en néerlandais, 18 euro, en vente en librairie (ISBN978-90-303-6568-6).

Le machiniste vapeur Léon Van Bel, un quinquagénaire qui approche de la pension, est un vrai cheminot. Il conduit la 12.004, qu'il surnomme affectueusement 'La Douce'. Mais les temps changent et la traction vapeur doit faire place aux technologies modernes. Les voies ferrées vont bientôt devoir s'effacer pour des téléphériques électriques... Tout comme sa machine, Van Bel est mis sur une voie de garage. Pour éviter que 'La Douce' ne soit ferraillée, le vieil homme révolté tente sans succès de subtiliser sa machine. Van Bel est alors mis en prison, mais reste persuadé que sa 'Douce' a échappé aux chalumeaux et qu'il lui est possible de la retrouver. Il monte clandestinement à bord du téléphérique avec Elya, une jeune femme qu'il a sauvé précédemment, lors de circonstances dramatiques. De concert avec le mystérieux collectionneur Edgar, leur recherche se poursuit alors...

Dans cette bande dessinée en noir et blanc, la locomotive à vapeur du type 12 – et plus particulièrement la 12.004 – joue un rôle central. L'auteur a fait connaissance il y a quelques années avec cette locomotive-musée et en est littéralement tombé sous le charme. Il en a également acheté un modèle en miniature pour en reproduire au mieux les formes sur papier, une tâche dont il s'est par ailleurs parfaitement acquitté. Il a puisé l'inspiration pour son récit dans la légende qui veut que le dernier exemplaire de la type 12 aurait été sauvé des démolisseurs par des cheminots qui aurait désobéi aux ordres de leurs supérieurs en cachant l'engin dans une remise. 'La Douce' est donc un récit de science-fiction qui a été construit sur base de faits historiques. Dans cette bande dessinée, l'arrivée de la traction électrique est toutefois symbolisée par un téléphérique.

François Schuiten est un dessinateur belge de bandes dessinées bien connu, qui s'est fait un nom dans le milieu avec son album 'Les Cités obscures', dont les dessins sont l'œuvre de François Schuiten et le scénario de son comparse Benoît Peeters. 'La Douce' est le premier album dont le scénario a été écrit par Schuiten lui-même. Le dessin est sublime: le noir et blanc le rend encore plus fort et dramatique. Le récit est palpitant, même s'il attache plus d'importance aux machines qu'à l'histoire et à l'émotion, selon nous. L'album se termine par quelques pages d'informations consacrées au type 12 et à la 12.004 en particulier. Cet album permet aussi une première mondiale: si vous orientez sa page de garde intérieure devant une webcam, tout en étant connecté à un site web dédié, vous verrez s'animer la 12.004 en 3D sur votre écran d'ordinateur!

Avec ce premier album réalisé en solo, François Schuiten a produit une œuvre de grande classe, qui ravira autant les bédéphiles que les amateurs de chemin de fer (GVM).

Depuis la naissance de 'Train Miniature Magazine' mi-1999, sa rédaction a toujours tenté d'offrir aux clubs de modélisme ferroviaire la possibilité d'annoncer leurs expositions et leurs bourses d'échange via la rubrique 'Agenda' dans le journal et sur son site web. La rédaction est bien convaincue que ces organisations constituent une forme importante de promotion et de rentrées de fonds pour les clubs organisateurs. Nous nous faisons donc un point d'honneur pour tenir cet agenda le mieux possible à jour. Et pourtant, il nous arrive de temps à autre un mail ou une lettre incendiaire provenant d'un club, fâché que son expo ou sa bourse d'échange n'ait pas fait l'objet d'une mention dans la revue. Lors de la survenance de tels faits, nous nous plongeons immédiatement dans nos archives. Tous les mails concernant les expositions et les bourses d'échange sont conservés à la fois sur PC et sous forme imprimée. Et souvent, nous devons constater que l'un ou l'autre mail ne nous est pas parvenu... Mais quel en est la cause?

Depuis quatre ans, il a clairement été écrit que toute annonce de manifestation doit être envoyée à une seule et même adresse mail. Et pourtant, nous recevons encore toutes les semaines l'un ou l'autre mail via un autre canal que celui prévu. Le but était cependant de trouver un système pour éviter toute lacune dans notre agenda. La rédaction ne recherche pas ces annonces en furetant sur les sites web des clubs: quelques annonces fautives publiées par le passé nous en ont dissuadés.

Actuellement, nous travaillons comme suit. Chaque annonce est immédiatement placée sur le site, tandis que l'annonceur reçoit un mail lui confirmant que son annonce est en ligne. Un peu plus tard, elle paraît à son tour dans le magazine: l'agenda publié dans le magazine reprend toutes les annonces valables à partir de la date de parution jusqu'au moins celle du numéro suivant.

Comme Train Miniature Magazine peut être considéré comme étant le plus important magazine de modélisme ferroviaire du Benelux, nous voulons tout faire pour informer correctement nos lecteurs des expos et des bourses d'échange prévues. Mais pour ce faire, nous avons besoin de votre aide. Pouvons-nous dès lors vous demander avec insistance d'envoyer toutes vos annonces en temps utile à la seule et unique adresse suivante: guy.holbrecht@belgacom.net? Nous vous en remercions déjà!

La rédaction

03/06/2012
Bourse d'échange, organisation vriendenkring MSL. Ontmoetingscentrum Hofstade, Zemstsesteenweg 15, 1981 Hofstade. De 09.00 à 13.00. Infos: www.treinbeurs.be ou info@treinbeurs.be.

03/06/2012
Bourse ferroviaire, organisation RMM (Rail Miniature Mosan). Institut Technique Henri Maus, 4, Place Ecole des Cadets, Namur. De 09.00 à 13.00. Infos : D. Delfosse, 0477/656 486 ou lobetjp@yahoo.fr.

03/06/2012
Bourse d'échange de trains miniatures et d'accessoires, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum Ter Kommen, Europalaan 2, 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscriptions: Lindekapelstraat 7, 3730 Hoeselt tel 089/514 644, fax 089/622 940, info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be.

09-10/06/2012
Chatham Show, organisation The Chatham & District Model Railway Club. Historic Dockyard, Chatham (GB). Infos: www.chatham-mrc.com/show/

10/06/2012
18e bourse d'échange de trains et d'accessoires, organisation TMC (Trains Miniatures de Charleroi). Rue Circulaire 27, 6060 Gilly (Charleroi). De 09.00 à 13.00. Infos: Souply Yves, tél 0032(0)71/39 15 96.

21/07/2012
Fête des membres et amis du PTVF, organisation PTVF (petit train à vapeur de Forest). Chaussée de Neerstalle, 323b, 1190 Forest (Bruxelles). Circulation de 14.00 à 18.00. Infos: pfvf.infos@gmail.com ou www.ptvf.be.

04-05/08/2012
Week-end du Modélisme à Enghien : réseaux de trains et bourse d'échange ferroviaire-bateaux-hélicoptères-autos et camions. Organisation: Service animations de la ville d'Enghien, en collaboration aven le CFME. Parc d'Enghien, Avenue Elisabeth 5, 7850 Enghien. De 10.00 à 18.00. Infos www.cfme.eu ou 02/397.10.20 ou +32 2 397 10 20.

15/08/2012
Fête des membres et amis du PTVF, organisation PTVF (petit train à vapeur de Forest). Chaussée de Neerstalle, 323b, 1190 Forest (Bruxelles). Circulation de 14.00 à 18.00. Infos : pfvf.infos@gmail.com ou www.ptvf.be.

25-26/08/2012
Journées portes ouvertes, organisation AMFB asbl 67, rue Fosse au Sable, 1420 Braine l'Alleud. De 10.00 à 18.00. Démonstrations de réseaux H0 alternatif, H0 continu, N, LGB et un grand réseau H0e. Infos: Van Wageningen Claude 02/384 46 07 ou 0479/08 31 20, Vandervorst André 02/385 11 74 ou 0473/56 04 05.

02/09/2012
Bourse d'échange de trains miniatures et d'accessoires, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum Ter Kommen, Europalaan 2, 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscriptions Lindekapelstraat 7, 3730 Hoeselt tel 089/514 644, fax 089/622 940, info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be.

07-08-09/12/2012
Exposition de modélisme ferroviaire, organisation MSC Het Spoor vzw. Noordlaan 32, 9100 Saint-Nicolas. Dernière expo avant déménagement! Infos: www.msc-hetspoor.be.

Petites annonces

A vendre

- Loco électrique Lima 1802 (80 €), tram articulé de Gand Lima (80 €) type 81 vapeur Piko (70 €), tout en version DC analogique, état neuf. Tél: 0491/22.88.52, joma.gogolden@telenet.be.
- Voitures et wagons Märklin H0, bien entretenus, prix à convenir. Tél 02/356.63.63 ou 0474/43.90.64.
- Magazines MIBA, plusieurs exemplaires, 2 € pièce, tél ou SMS 0496/70.70.15.
- Big-Boy Rivarossi, 2-rails analogique + 18 wagons US : 500 €. Fosses-La-Ville 0476/788 372.

Recherché

- Remorques intercalaires de 2e classe IC3 Piko n° 57651 et Thalys Simplex. Infos: 0491/22.88.52 ou joma.gogolden@telenet.be.
- Switchboard Märklin réf 6041, tél 0473/603 192, jean-mathieu26@hotmail.com.

PETITE ANNONCE

GRATUITE POUR LES ABONNÉS, RÉSERVÉE EXCLUSIVEMENT AUX PARTICULIERS.

Retournez cette grille complétée, accompagnée de votre paiement (chèque barré ou billet de banque; pas de monnaie) à Train Miniature Magazine, Leonarduslaan 10, B-2960 Brecht.

€ 5 par publication

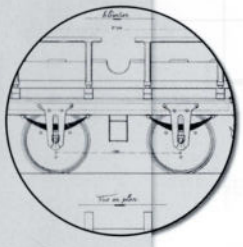
gratuit pour abonnés

❑ A vendre ❑ Mat. Roul. ❑ Divers ❑ Voies ❑ Cherche

NOM:.....RUE N°: .....

CODE POSTAL:.....LOCALITÉ: .....ABONNÉ:OUI/NON

(Les petites annonces doivent parvenir à la rédaction au plus tard le 1er de chaque mois impair)



6ème Grande EXPO Train Miniature 2012

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

AVEC ENTRE AUTRES:

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

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

Modelspoor magazine · Train Miniature magazine · Spoorweg JOURNAAL · JOURNAL du Chemin de Fer

Locomotive polyvalente Série 25 (SNCB/NMBS)

37230 Locomotive électrique.

Modèle réel : locomotive polyvalente, Série 25, des Chemins de fer belges (SNCB/NMBS) en coloration de base jaune/bleu. Réalisation avec 2 lanternes doubles en bas. État opérationnel de l'Époque IV.

Modèle réduit : avec décodeur numérique mfx et avertisseur sonore à sons multiples. Propulsion haute performance régulée. 2 essieux moteur. Bandages d'adhérence.

Par convention, double feux avant alternant et 2 feux rouges arrière, dépendant du sens de la marche, allumés, commutables numériquement. Éclairage avec des diodes électroluminescentes blanches chaudes (DELs). Postes de conduite avec aménagements intérieurs.

Barres de maintien métalliques et autres éléments rapportés. Attelages échangeables contre des tabliers avant.

Longueur hors tampons 21 cm.

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Feux de fin de convoi	x	x	x	x
Trompe	x	x	x	x
Commande directe	x	x	x	x

Série unique.

€ 279,95 *

Nouveauté 2012

Kit train de banlieue (SNCB/NMBS)

43541 Kit train de banlieue.

Modèle réel : 4 wagons de train de banlieue de la série M2 de la société ferroviaire belge (SNCB/NMBS).
1 wagon de train de banlieue M2 A5B5, 1e/2e catégorie.
2 wagons de train de banlieue M2 B11, 2e catégorie.
1 wagon de train de banlieue avec système de commande et compartiment pour bagages M2 B8DS, 2e catégorie. Couleur verte, avec signalisation pour les rames réversibles.

Nouveauté 2012

Modèle réduit : Châssis gradués séparés. Tous les wagons sont compatibles avec des embrayages conducteurs 7319 ou 72020/72021. Différents numéros de service. Postes de commande du wagon doté d'équipements intérieurs. Wagon à poste de conduite équipé d'un signal changeant en fonction du sens, LED blanche et rouge sans entretien. Tous les wagons sont emballés séparément, avec suremballage de protection supplémentaire.

Longueur totale hors tampons 110,6 cm.
Essieux pour courant continu par wagon 4 x 700580.

Locomotive compatible : locomotive électrique série 25, disponible dans la gamme H0 de Märklin sous la référence 37230.

Série unique.

€ 249,95 *

* Prix de vente donné à titre indicatif et sans engagement. Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve.