

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

117

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

PLEINS FEUX SUR L'INDUSTRIE LOURDE

3

RÉSEAUX • Ainsi fut la région de la Ruhr...

- Un haut-fourneau en Wallonie
- La Cuvelette, un charbonnage en Lorraine française

PRATIQUE:

- UNE INSTALLATION BELGE DE CHARGEMENT DE SABLE POUR LOCOS À VAPEUR EN H0
- UN FOURGON À BAGAGES POUSSIÉREUX
- EMMANUEL NOUAILLIER: PASSAGE DE L'INDUSTRIE (1)
- LE DC-CAR: BIEN PLUS QU'UN 'DÉCOR MOBILE' SUR UN RÉSEAU...

DIORAMA : OAKWOOD FURNACES • **MINI RÉSEAU:** DE OUDE STEENOVEN

CLUB: LE TEAM MITROPA • **TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**

AP 5 414253 300148



11712

P 208597



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., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

Pour obtenir un ancien numéro, veuillez verser €10 (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.





Meta Media Groep bvba
Hekkergerstraat 31 - 9260 Schellebelle

RPM Dendermonde - TVA BE 0461.968.933

ADMINISTRATION

Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle
www.trainminiaturemagazine.com

RÉDACTION

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGQUE
KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

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

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

Vivian Tavernier, 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 118: 28/09

Des frissons d'arrière-saison...

Cette année, l'été a mis le temps à se manifester: ce fut comme si le printemps et ses giboulées de mars avaient immédiatement été suivis de l'automne et de ses coups de vent d'arrière-saison... Heureusement pour ceux qui étaient en congé à ce moment, le temps s'est remis en août et tout le monde a enfin pu profiter de quelques beaux jours ensoleillés. Mais le beau temps ne dure pas, tout comme les belles histoires d'amour... Pas de regrets, toutefois: le mauvais temps se prête idéalement au modélisme et l'arrière-saison est aussi la période idéale pour se lancer dans de nouveaux projets ou pour se replonger dans ceux en cours.

C'est aussi le cas à 'Train Miniature Magazine', où en préambule de notre 'Grande Expo' d'octobre, nous nous sommes penchés sur notre patrimoine industriel. Cette année, les quatre sites miniers les plus importants de Wallonie (Le Grand Hornu près de Mons, Le Bois du Casier à Marcinelle, Bois du Luc près de La Louvière et Blégny-Mine, près de Liège) ont été reconnus par l'Unesco comme patrimoine culturel mondial. Les anciennes usines sidérurgiques et les charbonnages de la région allemande de la Ruhr étaient déjà depuis longtemps considérés comme patrimoine industriel: certaines de ces installations ont été radicalement reconstruites, tout en conservant leur aspect extérieur. D'autres, quasi maintenues en état d'origine, ont été converties en musée. Ce qui fut un temps considéré comme une industrie lourde et polluante semble donc valoir la peine d'être préservé pour la postérité en temps que vestige de la Révolution industrielle.

Reproduire l'industrie lourde sur un réseau n'est pas chose aisée: suite à la taille souvent gigantesque de ces complexes, ils sont rarement reproduits dans leur intégralité. On se contente alors de quelques bâtiments fortement réduits en taille pour suggérer ce type d'industrie. Mais du changement est survenu au cours de ces dernières années, notamment sous l'impulsion de Märklin/Trix, qui a sorti dans sa gamme de maquettes découpées au laser des bâtiments de mine et de hauts-fourneaux à l'échelle H0, ainsi que le matériel roulant qui y est associé. D'autres fabricants ont à leur tour sauté dans le train en marche et de nos jours, presque tous les bâtiments industriels (allemands) sont désormais disponibles en miniature.

Le numéro que vous tenez en mains vous démontrera par ailleurs qu'il ne faut pas nécessairement disposer d'une salle de bal pour y installer un réseau reproduisant un fragment d'industrie lourde. Vous y trouverez d'abord un reportage concernant le réseau de Wolfgang Langmesser qui, sur 5 m² à peine, parvient à évoquer de façon convaincante la région de la Ruhr des années soixante. Ensuite, nous nous pencherons sur le réseau modulaire du 'Modelbaan Vereniging Zuid-Limburg', qui a reproduit un énorme complexe représentant un haut-fourneau. Nous parlerons ensuite de la mine de charbon 'La Cuvette' située en Alsace-Lorraine et magnifiquement reproduite par le Cercle ferroviaire de Sarre et de Moselle. Nous n'avons cité que ces trois réseaux réalisés à l'échelle H0, mais d'autres du même thème seront également mis en avant dans ce numéro, tandis que d'autres encore vous seront présentés ultérieurement.

Nous nous projeterons également dans deux mois, lorsque notre 6e 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire se tiendra dans la Nekkerhal à Malines, les 27 et 28 octobre prochains. Il s'agira de la plus grande expo de modélisme ferroviaire jamais organisée: sur pas moins de 12.000 mètres carrés de superficie, vous y trouverez 45 réseaux en activité et 25 minis réseaux exposés, une cinquantaine de stands commerciaux et une grande bourse d'échange. Si vous voulez en éprouver un avant-goût, rendez-vous sur notre site web qui lui est dédié: www.modelspoorexpo.com.

Le droit d'entrée à cette expo sera de 12 euro; les abonnés à TMM ne payeront que 10 euro sur présentation à la caisse de la feuille portant leur adresse et qui accompagnera l'envoi du TMM n°118. Des cartes en prévente sont également disponibles chez certains détaillants en modélisme, au prix de 10 euro; vous trouverez la liste de ces détaillants dans notre rubrique 'Nouveautés'. Les enfants jusqu'à 12 ans auront accès gratuitement à notre Grande Expo, à condition d'être accompagnés par un adulte payant. Nous espérons ainsi que de nombreux papas et grands-papas feront usage de cette faculté pour permettre à leurs enfants ou petits-enfants de faire connaissance avec ce fascinant hobby...

A bientôt, donc!

Guy Van Meroye



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge



Photo: Wolfgang Langmesser

Wolfgang Langmesser, qui est né et a grandi dans la région de la Ruhr, a su reproduire de façon magistrale cette région industrielle telle qu'elle existait lorsqu'il était jeune, sur un réseau d'à peine 4,5 mètres carrés!

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 18
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	PAGE 19
RÉSEAU: AINSI FUT LA RÉGION DE LA RUHR	PAGE 20
RÉSEAU: LA CUVELETTE, UN CHARBONNAGE EN LORRAINE FRANÇAISE	PAGE 28
RÉSEAU: UN HAUT-FOURNEAU EN WALLONIE	PAGE 32
PRATIQUE: UN FOURGON À BAGAGES POUSSIÉREUX	PAGE 40
COMPOSITIONS: LE TRAIN 297 MAASTRICHT – GÈNES	PAGE 48
PRATIQUE: L'ASSEMBLAGE D'UNE INSTALLATION BELGE DE CHARGEMENT DE SABLE ...	PAGE 50
PRATIQUE: UNE CABINE DE PEINTURE POUR MODÉLISME	PAGE 56
PRATIQUE: PASSAGE DE L'INDUSTRIE (1): L'IMMEUBLE 'BOIS-CHARBONS'	PAGE 58
PRATIQUE: L'ASSEMBLAGE D'UN ARBRE JOEFIX	PAGE 63
MINI RÉSEAU: 'DE OUDE STEENOVEN'	PAGE 64
LA PAROLE AUX LECTEURS: UNE RAME POUR LA FERRAILLE	PAGE 67
PRATIQUE: LE DC-CAR: BIEN PLUS QU'UN 'DÉCOR MOBILE' SUR UN RÉSEAU...	PAGE 68
REPORTAGE: TROIS GÉNÉRATIONS DE MODÉLISTES FERROVIAIRES	PAGE 73
DIORAMA: 'OAKWOOD FURNACES'	PAGE 74
CLUB: LE TEAM MITROPA	PAGE 76
REPORTAGE: LE MAGASIN 'HET SPOOR' A 15 ANS	PAGE 79
TRUC DE BOURSE: LES JOURNÉES DU MODÉLISME À VOIE ÉTROITE	PAGE 80
RECENSION	PAGE 81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	PAGE 82

RÉSEAU: Ainsi fut la région de la Ruhr...

Lorsque l'on évoque la région de la Ruhr, la plupart des gens pensent directement à l'industrie lourde et polluante et aux charbonnages. Ces dernières années, cette région a pourtant entrepris une véritable métamorphose et est passée d'une zone industrielle grisâtre à une métropole culturelle dans le vent. En 2010, la ville d'Essen et toute la métropole de la Ruhr ont même été élues 'Capitale culturelle de l'Europe'. Pour Wolfgang Langmesser, natif de la ville d'Essen, ce fut le point de départ pour réaliser un réseau ayant la région de la Ruhr comme inspiration, à savoir la 'vraie', telle qu'il l'a connue lorsqu'il était jeune. Un retour dans le temps, en page 20.

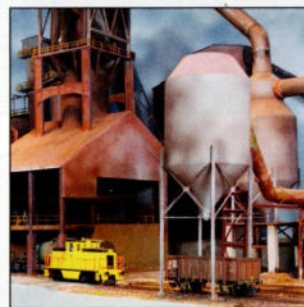
20



RÉSEAU: Un haut-fourneau en Wallonie

Quelques membres de l'association 'Modelbaan Vereniging Zuid-Limburg' sont très intéressés par les chemins de fer belges et par le matériel à marchandises en rapport avec l'industrie sidérurgique. Ces membres constituèrent les 'forces vives' du projet 'haut-fourneau'. Dans le cas présent, pas question de reproduire Corus à Ilmuiden et ses nombreux sites, mais une petite usine sidérurgique démodée comme on en trouvait encore beaucoup en Wallonie et en Alsace-Lorraine, au début des années '70. Découvrez le complexe du haut-fourneau, à partir de la page 32.

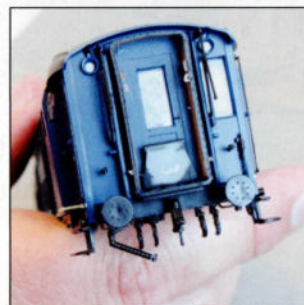
32



PRATIQUE: Sale, mais beau à voir: un fourgon à bagages poussiéreux

La patine d'un modèle est une opération que tout le monde voudrait bien pratiquer un jour, mais il nous manque souvent le courage de s'attaquer un modèle neuf. Dans le présent article, nous allons passer en revue quelques techniques pour rendre votre modèle encore plus réaliste et surtout, pour vous motiver à acquérir les connaissances nécessaires et vous faire connaître les différentes possibilités. Comme cobaye, nous avons choisi le récent fourgon à bagages 'Stalen D' reproduit par Artitec. Si vous suivez les conseils prodigués dans cet article en page 40, vous obtiendrez un résultat surprenant!

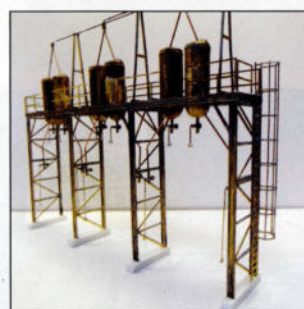
40



PRATIQUE: L'assemblage d'une installation belge de chargement de sable pour locos à vapeur en H0

Si vous soudez et travaillez le laiton avec plaisir, vous trouverez votre bonheur avec ce nouveau kit de pb Messing Modelbouw. Ce kit cadre dans un plus grand projet d'une remise pour locomotives à vapeur disposant notamment d'une grande installation de chargement de charbon pour locomotives à vapeur et qui peut facilement être adaptée à vos propres besoins. A lire en page 50.

50



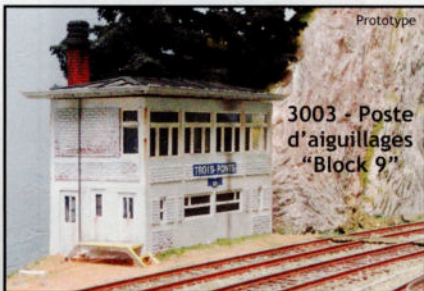
PRATIQUE: Passage de l'industrie (1): L'immeuble 'Bois-Charbons'

C'est à la faveur des dernières nouveautés proposées par Zébulon Décor qu'Emmanuel Nouaillier a entrepris ce projet de 'passage' mariant certaines façades, pour recréer une partie de quartier industriel. A la différence de tout ce qu'il a réalisé jusqu'alors (quasiement en constructions intégrales), il a décidé de mener ses travaux en utilisant un maximum de pièces disponibles chez cet artisan, mais en y apportant sa touche personnelle. A voir en page 58.

58



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



Ces kits sortiront pendant l'automne 2012.
Visitez www.classix-trains.com pour en savoir plus !

Nouveauté 2012

Available in different sizes, including a special 1:100 scale kit



Class 77 in H0



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



ENGINEERING EDITION

ENGINEERING EDITION



Disponible chez votre détaillant!



Modellbau Kai Bennis

Boulangerie + coiffeur
(87761)

Librairie + Bistro (87763)

Epicierie + charcuterie
(87762)



Kit en H0

Importateur: www.modeltrainservice.com



MÄRKLIN

La 5510 SNCB (H0)

Au début des vacances, Märklin a sorti une nouvelle variante de son modèle connu de la locomotive Diesel de la série 55 SNCB. Cette fois, Märklin a choisi de reproduire la 5510 en livrée bleue et jaune: les matricules portés sur les flancs sont d'un bleu foncé surprenant, ce qui en fait une livrée différente de la norme. Le bleu choisi est en outre plutôt pâle et pourtant, ceci correspond bien avec la teinte que l'on peut voir sur certaines photos de la véritable locomotive. Cette loco fut utilisée à l'époque IV pour remorquer entre autres le train international 1139/1138 Amsterdam – Luxembourg (via Gouvy). Ce modèle n'est disponible qu'en version 'courant alternatif', sous la référence 37678. Particularité: sur la boîte d'emballage figure le matricule 5515, mais le modèle porte bien le matricule 5510! Prix: environ 249 euro.



MTE DECOR LINE

Des locomotives à vapeur belges (H0)

S'il y eut beaucoup de locomotives à vapeur belges d'origine allemande, beaucoup de fabricants se bornent souvent à repeindre un modèle allemand existant en version belge, sans se préoccuper des éléments typiques qui distinguaient ces locos de leurs sœurs allemandes. Le magasin MTE de Blankenberge sort (en très petites séries) quelques modèles de locomotives modifiées, réalisées sur base de modèles existants. Le point de départ est très souvent un modèle de seconde main, car les modèles d'origine ne sont tout simplement plus en vente. Le choix du modèle 'donneur' a été réalisé avec beaucoup de soin: seules des pièces dites 'de collection' ont été retenues, à savoir des locomotives qui ont très peu été extraites

de leur boîte ou qui n'ont figuré qu'en vitrine d'exposition. Ces modèles ont alors été modifiés sur base de photos d'époque, repeints et pourvus de nouveaux matricules. Le tout a très bien été réalisé. On n'obtient toutefois pas un 'fini d'usine': cela reste du 'fait main'. Il s'agit en tous cas d'une solution élégante pour ceux qui veulent étendre leur collection de locomotives à vapeur belges au moyen de modèles corrects et qui n'ont pas l'habileté nécessaire pour modifier eux-mêmes des modèles de grande production. Les premiers modèles proposés par MTE sont les 97.012 (prix: 295 euro) et 96.025 avec rehausse de tender modifiée (prix: 275 euro). D'autres types de locos sont actuellement en cours de transformation.

LSM (H0) La 1309

La série 13 de la SNCB fut le premier modèle que LS Models sortit pour le marché belge: cela fait maintenant huit ans, déjà. Pour contenter les adeptes de l'époque VI, une série spéciale de ce modèle, portant le matricule UIC, vient de sortir. Ce matricule est présent sur les faces latérales du modèle et est indispensable depuis quelques temps pour pouvoir circuler à l'étran-

ger. LS Models sort des modèles portant les matricules 1309 et 1310, les véritables engins étant affectés à l'atelier SNCB d'Anvers-Nord. La réalisation de ce modèle est inchangée; il est pourvu de petites ampoules et d'une interface pour décodeur à huit pôles (réf. 12015 et 12016). Le prix de ce modèle a été 'adapté' et se monte désormais à 239,20 euro.

PIKO (H0)

Une 'tête de chien' Benelux

Après la version néerlandaise de l'automotrice Benelux 'tête de chien', c'est le tour de la version SNCB à sortir, en version d'époque III et portant le matricule 220.902 (réf. 57372). Quatre automotrices de ce type ont fait partie des effectifs de la SNCB. La seule différence avec la version des NS est la bande jaune foncée présente sur toute la longueur de l'engin. Une description détaillée de ce modèle a été publiée dans notre n° 108. Le prix de départ de ce modèle est fixé à 179,99 euro.





EUROSPoor 2012

19, 20 & 21 oktober
Jaarbeurs Utrecht

20 jaar! Dit jaar weer supergroot op 23.000 vierkante meter!



Details van deelnemende modelbanen op:
www.eurospoor.nl/highlights.html



Grootste modelspoor evenement van Europa in de Jaarbeurs te Utrecht, NL

• Meer dan 50 modelbanen van wereldklasse uit binnen- en buitenland: o.a. uit Frankrijk, Duitsland, Engeland, Luxemburg België, en Nederland • Demonstraties en een helpdesk door ervaren hobbyisten • Meer dan 1 kilometer verkoopmarkt voor gebruikte en nieuwe treinen en toebehoren • Bekende winkeliers met aanbiedingen tegen interessante prijzen! • Modelbanen zelf te leggen en te bedienen door kinderen • Alles over treinen en modeltreinen! • Topbeurs op een toplocatie!

Openingstijden:

Vrijdag 19 oktober : 10.00- 18.00
Zaterdag 20 oktober: 09.30-17.30
Zondag 21 oktober : 09.30-17.00

Locatie:

Jaarbeurs Utrecht
(7 minuten lopen v. h. station)
Jaarbeursplein 6
3521 AL Utrecht, NL

Toegangsprijs:

Volwassenen € 15,00
Kinderen 2 t/m 11 jaar € 7,50
10 Kassa's geopend, dus
geen of nauwelijks wachtrijen

Informatie:

Telefoon: (0299) 640354
Fax : (0299) 646197
E-mail : info@eurospoor.nl
Website : www.eurospoor.nl

Kaartjes ook online verkrijgbaar

Details op www.eurospoor.nl

Gratis posterkalender 2013 en magazine

RETROUVEZ NOS PROMOS DE LA RENTRÉE



B.P 49 - F 93602 Aubray 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 4^e, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

FULGUREX HO

DISPO



- 2227 Electrique E 401 - La Hongroise - PO grise 1549€
- 2227/1 Idem verte 1349€

FULGUREX ECHELLE O

Offre spéciale Les dernières 4499€ 3379€
Ref 2267/2 Vapeur 141 TB 460 SNCF
Ref 2267/3 Vapeur 141 TB 407 SNCF
Ref 2267/5 Vapeur 141 TB 443 SNCF



MAKETTE / NPE

Ref 4616 Wag c'éralier CTC SNCF epIII + Citroën bache U23 + figurine meunier 52€
Ref 4604 Cof 4 wag Tremie Transcereales CTC, SHGT, MRO, STEMI SNCF 96€
Ref 4614 Idem CTC, UNCAC, MRO, STEMI SNCF 96€
Ref 4620 Wag trémie Sanders SNCF 27€
Ref 4621 Idem Storione SNCF 27€
Ref 4609 Idem TMF CITA SNCF 27€
Ref 4606/1 Idem Storione SNCF 27€
Toujours en stock, la fin...
Ref 4520 Coffret wag citerne transp de vin C.F.W.R LE PUY SNCF + Citroën Traction + personnage 57€
Ref 4520X Wag citerne transp de vin C.F.W.R LE PUY SNCF 29€
Ref 4521Wag citerne Villebon SNCF (spécial Rail Expo 2011) 29€
Ref 4552 Wagon citerne TP Service du materiel de traction de Miramas SNCF 36€
Ref 4552/1 Idem "reservoir a huile" 29€
Ref 4553 Wagon citerne TP MT division des combustibles depot d'Argentan 29€
Ref 4563 Wagon citerne TP alcool & Ether PLM 29€
Ref 22011 Y 9127 SNCF 179€ 139€ **PROMO**

REE MODELES

A RESERVER, LIVRABLE FIN AOUT

Serie 1
Ref WB163 Wag citerne courte ANF Adams epIV SNCF 39€
Ref WB164 Idem SGTI epV 39€
Ref WB165 Idem Algeco-Total epIV 39€
Ref WB166 Idem Algeco epIV 39€
Serie 2
Ref WB167 Wag citerne longue ANF VTG epV SNCF 39€
Ref WB168 Idem VTG 39€
Ref WB169 Idem Simotra 39€
Ref WB170 Idem Simotra 39€

A RESERVER, LIVRABLE SEPTEMBRE

Ref WB155 Cof 2 wagons citernes OCEM 19 epIII Azur / Olazure SNCF 59€
Ref WB156 Wagon citerne OCEM 19 epIII Bernaphalte PLM 32€
Ref WB157 Cof 2 wagons citernes OCEM 19 epIII Shell SNCF 59€
Ref WB158 Wagon citerne OCEM 19 epIII Raphinerie de Berre SNCF 32€
Ref WB159 Idem Solania 32€
Ref WB160 Idem Felix Potin 32€
Ref WB161 Idem epIV Martini & Rossi 32€
Ref WB162 Idem La Ruche Moderne 32€



Ref WB113 Wagon trémies ex T1 epIV Denain Nord-Est 39€
Ref WB114 Idem Arbel Rail 39€
Ref WB115 Idem EpIV-V Ets Jules Roy et fils 39€
Ref WB116 Idem Ets Roy et fils 39€
Ref WB117 Idem Sogewag (flex fin de convoi) 49€
Ref WB118 Idem Ep V (sans flex fin de convoi) 39€
Ref WB119 Idem EpIV-V Simotra 39€
Ref WB120 Idem Ep V Roy 39€
Ref WB121 Cof 3 wag trémies Ex T1 EpIV Arbel (flex fin de convoi) 119€
Ref WB122 Idem EpV Simotra (flex fin de convoi) 119€
Fougaard OCEM 30 Ep III et Ep IV - Reste quelques ref

SAI /BREKINA

Nouveautés

Ref 2501 Peugeot 203 vert menthe 11€
Ref 2502 Idem rouge grenat 11€
Ref 2503 Idem gris toncé 11€
Ref 2504 Idem beige 11€
Ref 2505 Idem gris perle 11€
Ref 2506 Idem vert amande 11€
Ref 34358 Dodge A 100 bleu -Pan Am- 16.5€
Ref 13561 MB L319 bache "Circus Krone" 18.5€
Ref 2624 Berlet GLR8 bache pompier 20€

RETRO 87

nouveautés

Ref 4948 Berlet GLB5 bache SNCF 67€
Ref 4951 Berlet GLB5 tête bleu 67€
Ref 4952 Idem gris 67€
Ref 4953 Idem jaune paille 67€
Ref 4950K Idem Kit 43.5€
Ref 4956 Berlet GLB5 tête Pompier 69.5€
Ref 3592 Renault 2.5T cit. Azur 55.75€
Ref 3412 Simca 5 Armée Français « camouflage » 47.25€

MAKETTE

Ref 8044 Citroën U23 cabine semi avancé bache 1958 avec meunier 42€
Ref 8010 Citroën TPV projet CV 1930 28€
Ref 8008 Citroën CX Tissier «bagagerie» + remorque (Hollander) 36€
Ref 8001 Citroën DS Présidentielle "Chapron" 29€
Ref 8005 Citroën XM ambulance 32€
Ref 8007 Citroën DS 21 rallye TAP 33 €
Ref 8002 Citroën BX4tc Evolution 32€
Ref 8004 Citroën traction 22cv coupé 23€

JOUEF spécial 2D2 promo la fin!

Ref HJ2037 2D2 5515 SNCF version Musée de Mulhouse 209€ 139€
Ref HJ2039 2D2 5504 SNCF 209€ 139€
Ref HJ2065 2D2 5541 Femme enceinte SNCF 249€ 139€
Ref HJ2067 2D2 E526 Nez de cochon PO 209€ 139€
Ref HJ2068 2D2 5507 Nez de cochon 209€ 139€

PIKO AC/3 rails

Prix unique exceptionnel 49€

Ref 95252 BB 567498 logo casquette epV
Ref 95253 BB 167445 Multiserv
Ref 96202 BB 66044 SNCF/Flou roi
Ref 96208 BB 466103 Fret SNCF epV
Ref 96212 BB 66702 livree Chamais epV
Ref 96224 BB 66061 Bleu diesel ep III/IV
Ref 96230 BB 26078 logo nouvelle EMT Lens
Ref 96232 BB 26022 Camillon EMT Villeneuve
Ref 96235 BB 26096 Fret SNCF EMT Lens
Ref 96237 BB 26048 Multiserv EMT Villeneuve
Ref 96260 Diesel 040 DE 697 epIII
Ref 96262 Diesel 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 camillon Par deux 96€ Par trois 139€
Ref 96238 BB 26164 en voyage camillon 55€
Vous pouvez inclure cette ref dans le lot de 2 ou 3 pièces ci-dessus en ajoutant 6€ par exemple 95€+6€ soit 101€ pour deux pièces

ELECTROTREN AC/3 rails

Ref 2141 ABJ3 2'cl SNCF toit rouge 199€ 109€
Ref 2203 Autorail X2400 SNCF Dig toit rouge marquages rouge hauts 209€ 134€

ROCO AC/3 rails

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 68802 AIAAIA 68034 SNCF Dig AC 229€ 159€

ELECTROTREN

Ref 2804 CC 65505 jaune ETF 215€ 158€
Ref 2812 CC 65510 "DROUARD F." 215€ 158€
Ref 2804+2812 Les deux loco 329€ 309€

RIVAROSSI

Special CIWL
Ref HR4136 Cof 3 CIWL fleche d'or 169€ 139€
Ref HR4144 Cof 2 couchettes CIWL 109€
Ref HR4145 Cof 2 Pullman/restaurant 145€ 129€
Ref HR4154 Voiture lits ex CIWL FS 55€
Ref HR4155 Voiture restaurant FS 55€



LS MODELS (H0)

Des voitures CIWL

Un set de trois voitures du type 'S' de la CIWL est disponible; on y trouve une voiture SNCB, une SNCF et une ÖBB (réf. 49135). La voiture gérée par la SNCB était du type WL S1T à châssis long et portait le matricule 3458. Les deux autres voitures étaient du type à châssis court du type WL S2T et inscrites à la SNCF (matricule 2908) et du type WL StU des chemins de fer autrichiens (matricule 2947). Les trois voitures ont un intérieur détaillé et sont décorées du blason de la CIWL sur leurs flancs. Vous pourrez acquérir ce set pour la somme de 169,95 euro.



ESU Enquête concernant la 'Class' 77!

La sortie du modèle de la 'Class' 77 chez ESU est prévue pour le dernier trimestre de cette année. Lors de notre prochaine 'Grande Expo' qui se tiendra à Malines en octobre prochain, l'importateur 'Train Service Danckaert' présentera officiellement ce modèle au public. D'ici là, vous pouvez faire savoir via le site web www.loksound.be/class77 dans quelle version ('Class' 66 ou 77) vous désiriez acquérir ce modèle. Vous pouvez également

et télécharger votre photo du modèle réel désiré. Notre préférence va bien entendu à une version qui circule actuellement sur le réseau ferré belge. Dès que ce modèle sera disponible, nous y consacrerons toute l'attention voulue. Si vous lisez entre les lignes, vous aurez donc compris que la firme ESU travaille également à la réalisation d'un modèle d'une 'Class' 66, la version d'origine de cette impressionnante locomotive Diesel.



MTE

Un 'rode tram' anversois (H0m)

MTE se profile de plus en plus comme spécialiste du modélisme 'trams'. Dans sa série de modèles réalisés en laiton, MTE annonce un modèle à l'échelle H0m des trams anversois de la série 379 à 387, mieux connus comme le 'rode tram' (le 'tram rouge'). La 'Compagnie Générale des Tramways d'Anvers' construisit de 1907 à 1909 dans ses ateliers d'Anvers vingt motrices à bogies pour 'Les Vicinaux Anversois', l'exploitant des lignes vicinales électriques vers Brasschaat et Schoten. Ces motrices portaient une livrée rouge carmin avec filets de décoration et inscriptions en jaune, raison pour la-

quelle elles furent surnommées 'le tram rouge' dans le langage populaire. En 1920, 'Les Vicinaux Anversois' furent repris par la SNCV, qui conserva dix de ces motrices. Les autres furent vendues à la 'Algemene Maatschappij der Tramwegen van Antwerpen', où elles furent repeintes et reconstruites. Elles restèrent en service jusqu'en 1975, la motrice 7386 ayant été conservée et faisant partie de la collection du ViaTAM (le Musée flamand des Trams et autobus). Ce modèle est disponible sur commande, la série reproduite étant limitée à cinq pièces.



TREINSHOP OLAERTS (H0)

Des K1 de la ZLSM

Après avoir achevé leur carrière à la SNCB, quelques voitures du type K1 ont entamé une nouvelle carrière. Neuf d'entre elles – dont sept de 1ère classe, une mixte BD (2e classe/fourgon) et une mixte AD (1ère classe/fourgon) ont émigré au ZLSM (Zuid Limburgse Stoommaatschappij) à Simpelveld (NL). Quelques-unes de ces voitures ont été repeintes dans une livrée crème et rouge. Treinshop Olaerts est le seul magasin qui propose ces voitures en modèle à l'échelle H0, depuis quelques années déjà. Sur demande de plusieurs clients, il vient de sortir deux sets de K1 en livrée ZLSM: la première version porte le blason de la ZLSM sur les flancs, tandis que la seconde porte l'impression du sigle de la ZLSM.

TREINSHOP OLAERTS

vous propose

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



Prototype Type 29



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



ACME (H0) Les voitures IC Bpmbkz et Bpmz de la DB

ACME propose un set composé de deux voitures IC allemandes contemporaines de 2e classe des types 'Bpmbkz 291.8' (avec coin 'snack') et 'Bpmz 294.3' (réf.55045). Ces deux voitures peuvent être engagées sur un réseau d'inspiration allemande. Ces modèles sont pourvus d'un aménagement intérieur et d'un mécanisme pour circuler à tampons joints, fonctionnant correctement. Ils sont peints dans la livrée ICE actuelle. Vous payerez ce set 119,00 euro.

ACME (H0)

Des 'Xdi' de 2^e classe des FS

Pour les adeptes du matériel italien, ACME sort deux voitures du type 'Xdi' d'époque IV. Ces voitures ont été construites à partir de 1964 et répondent aux standards UIC de l'époque. ACME prévoit un modèle de 1^{ère} classe et un autre de 2^e classe, pourvus d'un aménagement intérieur (réf. 50784 et 50782). Prix: 59,90 euro.



HOBBYTRADE (H0)

Un wagon 'Laaeilprs 061'

Les produits Hobbytrade ont été temporairement difficiles à obtenir en Belgique: selon certaines rumeurs, cette firme danoise battait de l'aile. La réalité infirme toutefois cette impression, ne serait-ce que par la sortie de ce tout nouveau modèle de wagon double pour le transport de pièces automobiles du type 'Laaeilprs' d'époque VI, tel qu'il est utilisé par plusieurs firmes. Voici la variante propriété de la firme ALG Autolink et immatriculé aux chemins de fer suédois. Ce même modèle sort également en version 'Nordwaggon' (réf. 35013). Ces wagons sont toujours accouplés par deux et sont utilisés pour le transport de pièces d'autos, de rouleaux de papier, de meubles et de produits semi-finis en bois. Par set, vous débourserez 69,00 euro.

HERPA - DE KLEINE (H0)

Samskip

À l'initiative de la firme néerlandaise 'De Kleine Benelux' et pour le compte de Samskip, sort un set en H0 composé d'un wagon porte-conteneurs du type 'Sgns' portant un conteneur 'flatrack' et son chargement, ainsi qu'un Man Tgx également avec conteneur flatrack et chargement.



Samskip est une des leaders dans le domaine du transport de conteneurs en Europe. Outre le transport par eau et par route, Samskip transporte également beaucoup par le rail. Les conteneurs et le tracteur Man sont de marque Herpa. Le wagon est fourni par

Rocky Rail: il ne sera produit que 100 unités de ce modèle (réf. 1790)..



MÄRKLIN / TRIX (H0) Un train de marchandises bavarois

Märklin sort un set unique composé de trois wagons et d'une loco à vapeur de la série D XIII de la Königlich Bayerische Staatsbahn à l'époque I, vers 1908 (réf. 26731). Ces wagons

sont la propriété de différentes entreprises privées et sont tous immatriculés aux chemins de fer royaux de Bavière (la K.Bay.Sts.B). Le modèle de la loco est pourvu d'un décodeur sans

module sons. Le même modèle est également disponible en version '2-rails' chez Trix (réf. 21731). Vous devrez déboursier 349,95 euro pour un tel set.

Artitec® A commander via votre détaillant | Echelle 1:87



Des '4 portes'

Fourgons 'Stalen D' à 4 portes: € 58,80 | Wagons tombereaux GTU à 4 portes: € 29,90

CONSULTEZ NOTRE PROGRAMME COMPLET SUR WWW.ARTITEC.NL

Artitec | Papaverweg 29b | 1032 KE Amsterdam | Tel +31 (0)20 435 00 50 | info@artitec.nl

INTERNATIONAL COLLECTORS FAIR BOURSE DE COLLECTIONS

TRAINS - AUTO - JOUETS ANCIENS
POUPEES - OURS - MACHINES A VAPEUR
AVIONS - HELICOPTERES - BATEAUX
MODELISME - LITERATURE -



DIMANCHE
10-16 H

14 OCT 2012

**CENTRE LOGISTIQUE FRANS BEVERS
LIERSELEI 177 - MALLE - BELGIQUE
WWW.LESCOLLECTIONNEURS.NET**

En collaboration avec: Westdeutscher Antikspielzeugmarkt
Classic Remise, Harffstr. 110 a, 40591 Düsseldorf
13/10/2012 - 10-16 h - Info Tel: +49 (0)2104 948485

28^{ième} EXPOSITION DE TRAINS MINIATURES à OSTENDE

Organisée par
Modelspoorklub van de kust



Lieu:

Duin en Zee

Fortstraat 128 - 8400 Oostende

Samedi 6 octobre 2012 de 9h30 à 19h

Dimanche 7 octobre 2012 de 9h30 à 18h

en collaboration avec:



www.mskk.be - E-mail : contact@mskk.be

Exclusif pour TMM

Bon de réduction de 1,50 EUR sur le prix normal de 6,00 EUR
1 bon par personne, non cumulable avec d'autres réductions.

Copie acceptée



LGB (G)

Une 'Gea 2/4' des RhB

Depuis 1968, LGB reproduit du matériel à voie étroite à l'échelle G (1 : 22,5e), dont les voies peuvent sans problèmes être posées à l'extérieur, dans un jardin. En 2007, LGB a été repris par Märklin et cela a duré quelques temps avant que la production ne reprenne. Dernièrement, LGB a sorti un modèle de la locomotive électrique du type 'Gea 2/4' en livrée brune des Chemins de fer Rhétiques, comme celles qui manœuvrent dans les gares de Coire et de Landquart, en Suisse (réf. 24440). Ce modèle est la fidèle reproduction de l'authentique loco; il est pourvu d'un puissant moteur Bühler, d'un décodeur MZS de LGB et de pantographes fonctionnels. Original: les deux frotteurs supplémentaires servant à améliorer la prise de courant sur les rails. Pour ce modèle, vous devrez déboursier 599,95 euro.



LGB (G) Un ICE 3 de la DBAG

Afin de rendre notre hobby plus accessible aux enfants, LGB vient de sortir le modèle d'une rame ICE 3 de la série 406 de la DBAG, en version à trois caisses. Cette rame baptisée 'Forbach - Lorraine' circule normalement sur la relation Francfort - Paris. Ce modèle est une reproduction simplifiée qui, à part les formes typiques des faces d'about, n'a que peu à voir

avec la rame réelle. Les portes et les fenêtres sont imprimées sur les flancs. La motorisation est assurée au moyen d'un moteur fiable de marque Bühler. Les trois voitures ont une longueur totale de 163 cm et sont faciles à découpler. Le prix de départ de ce modèle - sans accessoires - est de 199,95 euro.



MÄRKLIN (HO) La 5603 des CFL patinée

Il y a quelques mois, Märklin a sorti un modèle de la locomotive à vapeur luxembourgeoise 5603. Voici maintenant le même modèle, mais patiné; même s'il porte le même matricule, il

est vendu sous une autre référence (n° 37560). Pour ce modèle patiné, vous payerez 50 euro de supplément, ce qui fait un total de 429,25 euro.

MÄRKLIN / TRIX (HO)

Le train-expo 'Muis' (souris)

Dans une série unique, Märklin et Trix sortent le train-expo 'Muis' très populaire, datant de 1996. Tant la locomotive que le set de trois voitures sont proposés séparément à la vente. La loco portant une décoration adaptée est une variante d'une série 110.3 de la Deutsche Bahn avec grilles de ventilateurs rectangulaires. Ce modèle est fourni avec une interface digitale de 21 pôles, mais sans décodeur ni bruitage (Märklin réf. 22667, Trix réf. 3869). Les trois voitures allemandes portent chacune une livrée adaptée 'Muis' (souris), 'Olifant' (éléphant) et 'Eend' (canard) (Märklin réf. 43869, Trix réf. 23486). Ces voitures sont préparées pour le placement d'attelages conducteurs de courant et de l'éclairage intérieur. La loco vous coûtera 229,95 euro, les voitures 169,95 euro.

KM1 (1)

Un wagon 'Ommr33 Villach'

La firme allemande KM1 est un des rares acteurs actifs sur le marché de l'échelle 1 (1/32e). Elle réalise des modèles de locomotives et de wagons en laiton, dotés d'exceptionnelles qualités de roulement. Eu égard à ce niveau de qualité, les prix sont élevés. Il s'agit toujours de productions uniques, qui ne sont disponibles que par souscription. Ceci vaut également pour le modèle de ce wagon ouvert 'Ommr33' de type 'Villach' de la DB à l'époque III, dont plus de 41.000 unités ont été construites entre



1939 et 1943. Quelques wagons de ce type ont été cédés à la Belgique, après la Seconde Guerre mondiale. Ce modèle pèse environ 1 kg et est entièrement réalisé en laiton. Le châssis avec les conduites de frein est entièrement reproduit. Les essieux sont suspendus et pourvus de boîtes à rouleaux. Ce modèle coûte 319 euro. Avec un peu de chance, il devrait encore être en vente dans quelques magasins hors de Belgique...



MODELBOUW HET SPOOR

PARKSTRAAT 90 • 3053 HAASRODE

OPEN DEUR

18-19-20-21
OKTOBER
2012

15 JAAR HET SPOOR

TEL 016.40.70.42 • WWW.HETSPOOR.COM • INFO.SPOOR@TELENET.BE

0108_0102_TMM_Jocadis

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

Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborcht Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

 Silhouette®

Le lien à la nature

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

VOUS ETES LE MACHINISTE!!

"WIBO RAIL VIDEO" est de retour ...

WIBO Rail

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

Distributeur de documentaires ferroviaires dvd, en Europe et mondial.

NOUVEAU!!! Occasions de qualité: Trains miniatures et accessoires!

Visitez notre site Web: www.wiborail.eu

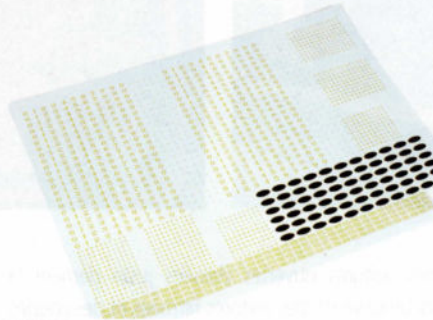
0125_TMM_Wiborail



ROCO (HO)

Un wagon 'Habins' type 2233 H1

Un nouvelle variante d'un wagon B-Cargo vient de sortir chez Roco: il s'agit du modèle d'un wagon à parois coulissantes 'Habins' du 2233 H1 de Nordwaggon, datant de l'époque V (réf. 66299). Ce même wagon est déjà sorti en modèle l'année passée vers la même époque, en portant un autre matricule. Ces wagons sont utilisés pour le transport de pièces automobiles; ils sont toujours actifs de nos jours sur le réseau ferré belge. Ce modèle coûte 37,90 euro.



MTE

Des décalques pour locos à vapeur

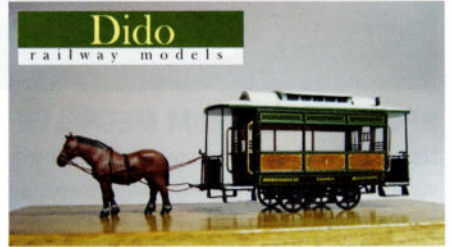
A l'intention des nombreux modélistes constructeurs, MTE de Blankenberge sort une petite feuille de décalques pour décorer les vapeurs belges. Outre les grands matricules sur les portes de boîtes à fumée et sur la face d'about du tender, on trouve également des ovales pour les faces latérales et les indications rectangulaires des remises. Tous les chiffres sont séparés, ce qui permet de constituer n'importe quel matricule. Une feuille suffit pour décorer une dizaine de locos et coûte 25 euro. Ces feuilles sont vendues en exclusivité chez MTE.



GOOVERMODELS (Z À HO)

Des réverbères de rue

Goover Models présente comme nouveauté une nouvelle série de six réverbères de rue compatibles aux échelles allant de Z à H. La hauteur des poteaux varie de 30 à 85 mm. Le même modèle est aussi disponible dans une variante de lanterne murale. Chaque modèle est équipé d'une Led et d'une résistance alimentée en 12 volts. Début octobre sortira une nouvelle série de wagons GCI, dont les nouvelles formes sont résolument superbes. Quelques détails en ont aussi été améliorés (réf. 42032 et 42033).



DIDO RAILWAY MODELS.(HO)

Dido Geluk, l'homme qui se 'cache' derrière la dénomination 'Dido Railway Models', nous a fait savoir qu'il a réalisé un kit d'une locomotive-tender pour manœuvres de la série 8601 à 8606 des NS. Les 8600 ont été mises en service en 1912/13 aux Staatspoorwegen de l'époque. Elles y reçurent le sobriquet de 'de Turken' (les Turcs). L'usine Hohenzollern avait en effet construit ces locomotives pour une société ferroviaire turque qui n'en prit pas possession, suite à quoi les Staatspoorwegen purent les acheter en seconde main. Ces locos furent utilisées dans tous les Pays-Bas, les 8602 et 8603 étant les dernières de leur série à avoir circulé, jusqu'en 1952.

Suite à leur grande ressemblance avec le type prussien T3, le modèle de la T3 de Fleischmann a servi d'excellente base pour ce modèle; vous êtes en outre assuré qu'il s'agit d'un modèle roulant parfaitement. C'est également ce qu'a pensé Dido Railway Models. Ce kit coûte 97,50 euro (sans la loco T3 'donneuse' de Fleischmann, évidemment). Ce kit est constitué pour une grande partie de pièces moulées en résine, d'un tablier en laiton et de quelques autres pièces en laiton et en maillechort. Des décalques sont livrés également pour les filets de peinture.

Ces sets de transformation sont confectionnés en série et livrés en fonction de la commande: il vous faudra donc peut-être avoir un peu de patience avant d'obtenir ce kit, mais le risque que le kit soit épuisé n'existe donc pas. Simultanément avec ce set de la 8600 des NS, un autre set d'un tram à cheval portant différentes inscriptions néerlandaises est également disponible. Le modèle est en laiton, le toit en plastique, ainsi que la figurine du cheval. Vu qu'il s'agit d'un modèle statique, il aurait toutefois mieux valu que les jambes du cheval soient représentées droites, comme s'il était à l'arrêt et non comme s'il était en train de marcher, comme c'est le cas... (GT)



DYNIMO (1) Un poste de signalisation DB

DyniMo est un nouveau fabricant belge de bâtiments et d'accessoires pour voie 1 et 0. Il est le concepteur de tous ses modèles, lesquels s'inspirent de bâtiments existants. Ceux-ci sont disponibles en kit d'assemblage ou comme produit fini, de grande qualité. Le premier modèle mis sur le marché est un poste de signalisation d'inspiration allemande. Les matériaux utilisés sont le MDF, le carton, les plaques synthétiques Forex, le polycarbonate, le laiton et le cuivre. Ces kits de construction sont réalisés en tirage limité et vendus au prix de 95 euro. Un modèle entièrement fini coûte 275 euro. Pour plus d'infos, rendez-vous sur dyniMo@telenet.be.



SPEELGOEDMUSEUM MECHELEN

Les pièces les plus intéressantes du Musée ferroviaire 'De Mijlpaal' sont désormais exposées au Musée du Jouet de Malines.

Jusqu'en 2011, le musée ferroviaire (privé) 'De Mijlpaal' était installé dans un des plus anciens bâtiments industriels existant encore en Belgique, sur le site de l'atelier central SNCB de Malines. Pour aménager deux voies supplémentaires en gare de Malines tout en préservant ce patrimoine industriel de la démolition, il a été décidé de déplacer ce bâtiment d'une seule pièce. Certaines pièces rares de la collection ont donc été hébergées temporairement au Musée du Jouet de Malines, dont notamment la superbe reproduction (à l'échelle 1/10e) de la locomotive L'Eléphant et les trois maquettes de la ville de Malines, reproduisant la situation en 1835, en 1885 et en 1935. De concert avec 'La Flèche' et la 'Stephenson', l'Eléphant fut l'une des trois locomotives qui remorquèrent le 5 mai 1835 un total de 28 voitures de Bruxelles à Malines. A l'époque, il existait plusieurs classes:

des voitures ouvertes classées juste derrière la locomotive (!), des voitures fermées et des coupés de luxe. Détail piquant: au retour, c'est l'Eléphant qui fut chargé de remorquer seule les 28 voitures jusque Bruxelles, mais à Vilvorde, elle tomba sans eau: le premier retard de l'Histoire des chemins de fer belges venait de survenir...

Les trois maquettes illustrent quant à elles les importants changements survenus dans l'aménagement de la ville de Malines, sous l'influence du réseau ferroviaire et de l'implantation des Ateliers Centraux. C'est ainsi que la petite ville moyenne devint rapidement une ville moderne avec un quartier de la gare bien aménagé, les Ateliers Centraux (aussi appelés l'Arsenal) constituant un établissement industriel de premier plan. En 1835, Malines présente encore l'aspect d'une ville du Moyen-âge, avec sa halle aux draps, son ancien palais, ses nombreux cloîtres et églises. Elle est entièrement entourée d'un mur d'enceinte, qui compte douze portes de ville. Cinquante

ans plus tard (en 1885), nous remarquons que le chemin de fer s'est étendu, qu'il existe désormais un majestueux accès du quartier de la gare vers le centre de la ville et que l'Arsenal occupe désormais une place préminente en périphérie de la ville, de concert avec son quartier ouvrier. En 1935 – l'année du premier train électrique entre Bruxelles et Anvers – on peut voir la grande gare datant de 1888, l'extension de la ville au moyen de nouveaux quartiers, ainsi que la croissance de l'Arsenal. Ces trois maquettes et celle de l'Eléphant forment maintenant l'accès vers la belle partie 'Trains jouets' du Musée du Jouet. Vous y trouverez de nombreux réseaux, des 'petits trains' de marques connues comme Märklin et Fleischmann, ainsi que des trains-jouets Lego et Playmobil. Même le train 'Thomas' y a conquis une petite place, de façon à ce que cette partie de musée soit susceptible de ravir les amateurs de trains de 3... à 103 ans! (MW).

WIBO RAIL

Wibo Rail, le commerçant connu pour ses DVD à caractère ferroviaire, vient de lancer un département de matériel de seconde main. Ce matériel roulant a été acheté par Wibo Rail, révisé, graissé et si nécessaire réparé et est ensuite revendu sur des bourses ou par internet. L'offre de Wibo Rail peut être consultée sur son site web, tandis que vous pouvez lui envoyer un mail à l'adresse wiborail@gmail.com. Ce matériel est emballé avec soin, afin d'éviter toute dégradation pendant le transport. Les frais de port sont gratuits à partir de 175 euro et l'expédition est recommandée, en fonction de la valeur de l'envoi.



LANGMESSER

Des formes en argile pour trottoirs

En complément des formes en argile pour rues, Wolfgang Langmesser sort maintenant aussi plusieurs moules en silicone pour le moulage de trottoirs. Il existe un moule pour trottoirs droits (Silfo 470), courbes (Silfo 471) et pour trottoirs avec croisement et bords de trottoir



en pierres bleues (Silfo 473). Ces trottoirs ont une largeur de 25 mm. Un moule coûte 19,90 euro. Tous ces moules peuvent en outre être emballés dans un paquet pratique (Silfo 479) en vente au prix de 55 euro.



Un calendrier mensuel

Chaque mois, vous pouvez télécharger sur notre adresse web www.modelspoor magazine.com un beau calendrier mensuel qui est lié à l'un des reportages parus dans l'édition du mois concerné. Ce calendrier vous est proposé en version droite ou couchée et peut aussi servir de screensaver (économiseur d'écran).

Notre site web et sa lettre d'actualités

Pour toutes infos concernant notre 6e Grande Expo de modélisme ferroviaire, rendez-vous sur notre site web www.modelspoor expo.com. Vous pourrez vous y inscrire à la lettre d'actualités qui vous tiendra au courant des dernières nouveautés concernant notre Expo.

Prévente de cartes pour l'Expo

Si vous voulez gagner 2 euro sur le prix d'entrée de notre Expo d'octobre ou si en tant qu'abonné, vous ne voulez pas faire la file à la caisse, vous pouvez acquérir des cartes d'accès en prévente chez certains revendeurs, à partir du 10 septembre prochain. Ces cartes y coûteront 10 euro, au lieu de 12 à la caisse à Malines. Quant aux abonnés, ils payeront 10 euro à la caisse, sur présentation de la feuille de garde portant leur adresse et qui accompagnera le TMM n°118.

A la date de clôture de ce présent magazine, les détaillants cités ci-dessous allaient faire partie de cette opération. Consultez éventuellement notre site web pour voir une actualisation de cette liste. Les commerçants désireux de participer à cette opération de prévente – qui court jusqu'à l'ouverture de l'Expo – sont priés d'envoyer un petit mail à l'adresse suivante: info@modelspoor magazine.com.

Points de prévente:

Treinshop Guido Laerts, Diepenbeek
Van Biervliet, Ingelmunster
MTE, Blankenberge
Dream Collection, Bruxelles
Jocadis, Enghien
Modelbouw Herman verschooten, Anvers
Het Spoor, Haasrode
Minitair, Gand
Marnan.eu, Breda (NL).

Domiciliation

Pour des raisons d'organisation, il n'est désormais plus possible de payer votre abonnement à la revue par domiciliation. Ce paiement doit désormais se réaliser uniquement par virement de la somme due au compte en banque de Meta Media Groep portant les codes IBAN: BE 54 7330 5583 9997 et BIC: KREDBEBB, au nom de:

Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle.



WALTHERS CORNER STONE (HO) City Station

La firme américaine Walthers, en charge de la distribution des produits Corner Stone, présente un superbe kit d'assemblage de gare. Moyennant quelques adaptations, cette gare ressemble à s'y méprendre à celles que l'on

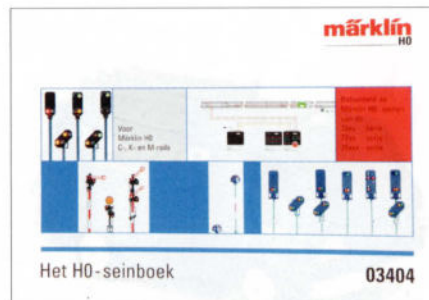
trouve sur la Côte belge... Ce kit comporte des pièces en matière synthétique de cinq couleurs différentes. Dimensions: 40 x 15 cm. Prix: 54,95 euro (réf. 933-2904).



TAMIYA

Du papier de verre

Une bonne finition de vos projets implique que la surface soit rendue bien lisse par ponçage. On a dès lors besoin de papier de verre étanche à grain fin. Avec un peu de chance, vous trouverez dans un magasin de bricolage un grain au-dessus de 600. Tamiya vous en propose quatre à grains différents: 800, 1000, 1200 et 2000. Chaque set comporte trois feuillets de 23 x 9 cm.



MÄRKLIN (HO)

Le livre des signaux

Ce livre traitant de la signalisation que Märklin vient de rééditer a pour sujet la technique des signaux, traitée de manière exhaustive tant en réel qu'en miniature, mais focalisée surtout sur l'exemple allemand. Exemples à l'appui, l'ouvrage explique comment raccorder les signaux mécaniques à palettes et les nouveaux signaux lumineux, étant entendu que seuls des appareils Märklin, digital ou analogique soient utilisés. Ce livre s'attache à développer en particulier l'exploitation par bloc-système, la commande d'une gare fantôme et les branchements (raccords électriques). Il compte 100 pages (réf. 03404). Prix: 17,99 euro.

Remerciements à Het Spoor et Modelbouw Herman verschooten





RIETZE

Un Mercedes-Benz 'Citaro'

Le Citaro (type O530) est un bus de ligne que l'on voit beaucoup. Il est produit depuis 1997. Son plancher est bas pour faciliter l'accès au bus des handicapés et des usagers avec landau. Ce type de bus figure déjà depuis pas mal de temps au catalogue de Rietze, mais chaque mois sort une nouvelle variante. Pour les amateurs luxembourgeois, la sortie d'un bus ayant cette fois la livrée des cars Demy est une bonne nouvelle. Il s'agit du modèle réduit du bus qui dessert la ligne '248 Eischen' (réf. 68802, 24,50 €) reliant le centre-ville de Luxembourg à Eischen, pas loin d'Arlon. La société des cars Demy (le nom complet est: Demy Schandeler) a été fondée en 1949 et possède aujourd'hui 120 véhicules. (LD)



STARMADA

Une Jaguar XJ6 Mark 1 et une BMW 2500-2800

Comme Starmada a déjà repris tous les modèles sortis chez Mercedes, il ne lui restait plus qu'à se tourner vers ses concurrents, à commencer par la Jaguar XJ 6 Mark 1. Voilà bien une berline de toute beauté qui a été présentée au public en 1968 et a conservé ce look jusqu'en 1972. Pour répondre aux normes de sécurité américaines – les Etats-Unis étaient alors un marché très important pour Jaguar – la

marque a adapté la hauteur des garde-boue du véhicule et réduit les dimensions de la calandre (réf. 13650-51-52). L'autre concurrent de Mercedes est sans conteste BMW. La 'grande' BMW 2500-2800 de 1968 – elle fut produite jusqu'en 1977 – était en quelque sorte l'alter-ego de la Mercedes 250S de la même période. Starmada a choisi la version qui a eu cours de 1968 à 1972 (réf. 13600-601-602). (GVM)



HERPA

Un MB Actros1 SZ de DHL et de Walter Koops

Herpa propose quelques nouvelles variantes du fameux tracteur Mercedes Actros avec une semi-remorque aux couleurs de DHL (réf.

159760) et du transporteur Walter Koops (des Pays-Bas). (GVM)



BREKINA

Des Dodge A100 'Van' et 'Camper'

Le pendant américain de VW a lui aussi de nouvelles variantes. Si le Van tout simple aux couleurs de la Pan Am (réf. 34358) faisait partie de l'environnement de l'aéroport de Bruxelles-Airport pendant les décennies '60 et '70, on ne voyait par contre pas souvent sa variante 'Caravan', qui était destinée aux campeurs (réf. 34307). (GVM)



BREKINA Un VW Transporter

Le fameux VW Transporter a été décliné en de multiples variantes, presque à l'infini. La nouvelle version qui vient de rejoindre la gamme

Brekina est le VW T1b de la Sabena (réf. 31542) et d'Unox (réf. 32592). (GVM)

Remerciements à Modélisme Herman Verschooten, pour la mise à disposition de certains modèles.





Les 5708 et 5709

La 5708, qui a circulé tout un temps sans numéros apparents, a reçu ses matricules le 22 juin 2012, le même jour que la 5709. Le fait qu'une G2000 de Vossloh supplé-

mentaire soit louée par la SNCB-Logistics prouve incidemment que ses affaires progressent bien... en France. Un nouveau modèle en H0 de cette loco en version

'SNCB-Logistics' peut être attendu en 2013. Atelier d'Anvers-Nord, le 22 juin 2012. Photo : Max Delie.

La 08505 'Desiro'

Sur l'axe de l'Athus-Meuse, des nouvelles automotrices bitension 'Desiro' (série 08500) sont désormais régulièrement engagées à partir de Dinant, en remplacement des autorails de la série 41. Si cette ligne est électrifiée au départ de Dinant en 3.000 V, la tension passe au 25.000 V un peu au sud de Dinant en direction de Bertrix, d'où l'utilisation d'automotrices bitension.

La 08505 venant de Libramont entre en gare de Dinant, le 25 juillet 2012. Photo : Max Delie.



La série 19

Le vendredi 3 août 2012, une loco de la nouvelle série 19 a été engagée pour la première fois en service commercial: cet 'honneur' a échu à la 1908, vue ici en tête d'un train de la relation IC 'A' Eupen - Ostende, lors de son entrée en gare de Bruxelles-Nord. La série 19 n'est pas seulement reconnaissable à son numéro, mais aussi à la présence sur une de ses faces d'about d'un coupleur d'attelage automatique de marque 'GF'. Photo : Max Delie.



Texte et photos: Max Delie



1. A l'extrême gauche, la voie disparaît dans un tunnel sous la colline 'Burgberg', vers l'arrière-plan. Un bel échantillon de paysage et de décors de la région de la Ruhr!

1



Ainsi fut la région de la **Ruhr**...



LORSQUE L'ON ÉVOQUE LA RÉGION DE LA RUHR, LA PLUPART DES GENS PENSENT DIRECTEMENT À L'INDUSTRIE LOURDE ET POLLUANTE ET AUX CHARBONNAGES. CES DERNIÈRES ANNÉES, CETTE RÉGION A POURTANT ENTREPRIS UNE VÉRITABLE MÉTAMORPHOSE ET EST PASSÉE D'UNE ZONE INDUSTRIELLE GRISÂTRE À UNE MÉTROPOLE CULTURELLE DANS LE VENT. EN 2010, LA VILLE D'ESSEN ET TOUTE LA MÉTROPOLE DE LA RUHR ONT MÊME ÉTÉ ÉLUES 'CAPITALE CULTURELLE DE L'EUROPE'.

Pour Wolfgang Langmesser, natif de la ville d'Essen, ce fut le point de départ pour réaliser un réseau ayant la région de la Ruhr comme inspiration, à savoir la 'vraie', telle qu'il l'a connue lorsqu'il était jeune. Le père de Wolfgang a encore travaillé comme mineur de fond en extrayant l'or noir des profondeurs de la terre et il n'aurait jamais imaginé qu'un jour, sa mine fermerait, tout comme les hauts-fourneaux – qui produisirent un temps la meilleure fonte au monde – viendraient à s'éteindre...

La région de la Ruhr se situe à l'ouest de l'Allemagne, dans le Land de Rhénanie du Nord-Westphalie, et est entourée de trois rivières: la Ruhr au sud, le Rhin à l'ouest et la Lippe au nord. Mais même à son apogée industrielle (époque III), la Ruhr n'était pas qu'une région sale, noire et sans relief: à côté des poussières et des suies qui flottaient dans l'air, la région située entre la Ruhr et la Lippe recelait de jolis endroits, faits de collines boisées et de régions arbo-



3. Une certaine animation règne sur le site de la gare. Le long du quai stationne un autorail, qui attend les mineurs ayant terminé leur prestation. Un locotracteur Köf manœuvre quelques tombereaux, tandis qu'une vapeur de la société minière amène des trémies chargées sur la voie d'échange. A l'arrière-plan, on remarque les tours de refroidissement en bois, typiques de la Ruhr.

rées, qui s'enfonçaient parfois loin dans la région industrielle. Les mauvaises langues à l'époque expliquaient que même les hauts-fourneaux avaient besoin d'oxygène...

Wolfgang voulait traduire tous ses souvenirs de jeunesse sur un réseau: le charbonnage, une évocation de l'industrie sidérurgique, un quai de chargement le long d'un canal, mais aussi les habitations typiques pour les familles de mineurs, leur jardin et enfin, le paysage ondulant et verdoyant. Il a su composer harmonieusement tous ces éléments sur une superficie de 5 m sur 0,9 m, à savoir un aperçu de la région de la Ruhr des années soixante, sur 4,5 mètres carrés.

Du côté gauche de ce réseau, une voie ferrée en large boucle surgit d'une colline, surmontée d'un château; la ligne croise immédiatement une chaussée avant

2. Un aperçu de la partie gauche du réseau, avec à l'arrière-plan les maisonnettes de mineurs. A l'avant-plan, la voie menant au port et un peu plus loin, la petite gare.



d'atteindre une petite gare minière. On n'y forme pas seulement des trains chargés de charbon, car un petit quai sert au trafic voyageurs, à savoir les mineurs. Au-dessus de la colline, des fouilles archéologiques sont en cours: dans cette région, le charbon affleurant à même le sol fut récolté dès le 12e siècle.

Au pied du 'Burgberg' (la 'colline du château'), on aperçoit l'entrée d'un ancien boyau de mine, à côté d'une route asphaltée. Un peu plus loin, les typiques habitations ouvrières sont visibles, comme celles que l'on pouvait voir en nombre dans la Ruhr, à l'époque. La plupart de ces maison-

4. Sur la partie de droite du réseau, l'accès à la gare fantôme située derrière le réseau est habillément dissimulé sous le quai surélevé de la salle des machines. Remarquez également les petites différences de hauteur qui procurent une certaine dynamique au réseau.





5

5. Wolfgang Langmesser a opté pour de la voie 'C' de Märklin qui, moyennant un petit traitement, est d'aspect réaliste. Sur la photo, les plots de contact centraux se remarquent hélas plus qu'en réalité. A droite, le parc à mi-traitilles, avec sa grue.

6. Tout à fait à l'avant-plan se trouve le port et son quai de chargement. Les godets des wagons Kübel sont vidés dans des barges.

nettes disposaient d'un potager, où toutes sortes de légumes étaient cultivées. On y trouvait aussi des pommiers et des poiriers. C'était toujours bien le jour de la lessive chez l'un ou l'autre: cet élément typique du paysage urbain ne manque donc pas sur le réseau. L'auteur se rappelle encore des éternelles plaintes des ménagères, car le linge était plus rapidement sali que sec. Sur le toit des maisons, on remarque les 'rènes du mineur', résultat des pigeons qui faisaient de préférence leurs besoins sur les toits du voisin; beaucoup de ces volatiles ont d'ailleurs fini dans une casserole... A l'avant, à proximité du passage à niveau, on trouve l'endroit où ont lieu les transbordements; une vieille grue à bras y est en réparation. Pour la plupart des ouvriers à l'époque, une voiture individuelle n'était qu'un rêve: tout le monde roulait en vélo pour se rendre à l'usine ou au bureau. Le cheminot a même pris son vélo jusqu'au bâti-

6





7. Une vue aérienne de l'ensemble du site minier et des voies de chargement. A gauche, la chaufferie et la salle des machines: à droite, une partie du lavoir et du calibrage.

ment de service. Son travail s'est allégé ces derniers temps car bientôt, les signaux mécaniques vont devenir électriques. Le personnel est prêt pour un rude hiver et a déjà disposé une belle provision de bois à côté de la cabine de signalisation, pour la chauffer pendant la mauvaise saison. Ce bâtiment se trouve en effet à proximité des tours de refroidissement en bois et souffre de l'humidité produite par la vapeur d'eau qui s'en dégage.

A droite de ces deux tours de refroidissement, une voie court entre deux collines boisées vers l'arrière-plan, ce qui camoufle habilement l'accès vers la gare fantôme. Les locomotives à tender séparé peuvent y être retournées afin de toujours remarquer les lourds trains de charbon 'cheminée en avant'. A côté de cette voie, on retrouve un élément typique de la région de la Ruhr: un terril. Tout ce qui extrait de la terre n'était pas constitué de charbon: des pierres y étaient mêlées. Ces déchets étaient entreposés sur un énorme tas, appelé terril. Après quelques années, la nature y reprenait toutefois ses droits et des peupliers y avaient déjà élu domicile.

Là où la voie principale vient sur le devant du réseau, on peut voir ce qui constitue finalement le thème central de ce réseau: la mine (ou la fosse, comme l'appellent les mineurs). Tous les principaux bâtiments y sont reproduits, certains complètement, certains en demi-relief. Ils sont toujours limités en volume: une reproduction exacte aura excédé l'espace disponible sur le réseau. Ce n'est qu'à proximité de l'installation de chargement du charbon que l'échelle de réduction est respectée, de manière à ce que les wagons puissent réellement pénétrer dans le bâtiment. Le lecteur aura sans doute été frappé du fait qu'aucune figurine ni véhicule n'a été disposé sur le site de la mine: la taille des camions aurait en effet gêné l'effet d'optique provoqué par la plus petite échelle de réduction des bâtiments...

Le site de la mine est entouré d'un vieux mur d'enceinte en béton, qui n'a pas été réparé après la repose des voies à proxi-



8. On aperçoit à gauche la chaufferie; à droite, la rampe vers la salle des machines. L'arrière-plan (de marque Jowi) procure de la profondeur à l'ensemble.

9. Une vue d'ensemble du site minier.



mité de l'entrée, suite aux dommages de la guerre. À côté, on trouve l'inévitable parc à ferrailles, véritable endroit de jeux pour les enfants de la région de la Ruhr. Quelques chutes de métal ont rapidement été subtilisées et revendues chez un ferrailleur voisin: grâce à ces recettes, des petites images de footballeurs ont pu être acquises et échangées entre copains...

À côté de ce parc de ferrailles se trouve le magasin du bois de mine. Même en ces temps modernes d'excavation du charbon, le bois de mine était encore utilisé pour soutenir les galeries. Les chutes de bois étaient récupérées par les mineurs et ramenées chez eux, pour en faire du bois de chauffage. Où est-ce peut-être pour cette raison que le bois de chauffage a été aussi longtemps utilisé? Le bois était entreposé par différentes longueurs.

À l'arrière-plan, on trouve l'installation de lavage du charbon: c'est là où le charbon était séparé des pierres et de la terre. Les



10. Au sein du complexe minier, les wagons sont poussés sous l'installation de lavage et de criblage. Après chargement, ils sont remorqués vers la voie d'échange par une locomotive Diesel moderne de la mine, de fabrication Henschel.

gros morceaux étaient triés à la main, les morceaux plus petits étant séparés des

pierres au moyen d'une grande quantité d'eau. Le charbon est en effet plus léger

Un panorama de l'ensemble du réseau. En réalité, le réseau forme un grand ovale, avec des voies de garage derrière l'arrière-plan.





11. A droite, le complexe de la mine domine les voies.

que la pierre et pouvait ainsi être séparé. Le charbon allait ensuite au criblage, où les différents calibres étaient triés. Enfin, le charbon était directement soit versé dans

les wagons, soit stocké dans des silos à cet effet.

Plus à l'avant, on trouve le traditionnel haut chevalet, un élément typique d'une

mine à charbon. Les wagonnets chargés de charbon en provenance du fond étaient ramenés à la surface via le puits, les wagons vides retournant dans le fond via le même chemin. Depuis le chevalet, des gros câbles vont vers la salle des machines, où de puissants moteurs électriques font monter ou descendre les cages. A côté de la salle des machines, on trouve un autre bâtiment caractéristique, qui ne peut manquer sur aucun carreau de mine, à savoir la chaufferie et sa grande cheminée. Une chaudière y produit de la vapeur, car beaucoup d'engins étaient mus par ce moyen sur le site de la mine, suite au danger d'explosion. La vapeur était conduite vers les autres parties de la mine au moyen de conduites. Les autres bâtiments du complexe n'ont pas été reproduits; une voie en cul-de-sac mène vers un atelier imaginaire.

Outre le thème de la mine, un autre thème occasionne beaucoup de manœuvres: le petit port sur le canal. On y achemine du coke provenant d'une cokerie imaginaire, qui y est acheminé dans des 'Kübelwagens', transbordés à leur tour dans des péniches. De longues voies de garage disposées des deux côtés du port permettent des manœuvres réalistes. Ces deux voies pourront servir éventuellement plus tard pour l'extension du réseau.

Une évocation de l'industrie lourde pleine d'atmosphère et de nostalgie, sur une superficie réduite? C'est possible, comme le prouve ce beau réseau de Wolfgang Langmesser. Nous reviendrons en détails sur les différentes phases de construction de ce réseau, au fil de nos prochaines éditions.

Texte et photos:

Wolfgang Langmesser,

www.langmesser-modellwelt.de

Adaptation: GVM



Cuvelette

Un charbonnage en Lorraine française



DANS UN NUMÉRO CONSACRÉ AUX CHARBONNAGES ET À L'INDUSTRIE LOURDE, LE RÉSEAU 'CARREAU CUVELETTE', RÉALISÉ PAR LES MEMBRES DU CERCLE FERROVIAIRE DE SARRE ET MOSELLE, NE RISQUE PAS DE DÉPAREILLER. OUTRE LA SUPERBE RESTITUTION DE L'ASPECT DES BÂTIMENTS DE MINE, LES ABORDS REMPLIS DE VERDURE FRAPPENT AUSSI : L'INDUSTRIE LOURDE ET LE DÉCOR Y SONT EN PARFAITE HARMONIE.

Les réalisateurs de ce réseau ont puisé leur inspiration à la mine 'Cuvelette' à Merlebach, un complexe industriel qui n'a fermé ses portes qu'en 2003. Le but poursuivi était de perpétuer le souvenir de ces mines qui furent si nombreuses en Lorraine française et de le traduire sur un réseau. Ce dernier se situe au cours des années soixante, alors que l'installation du

lavoir de Cuvelette était encore en pleine activité.

C'est donc ce lavoir qui domine le réseau: c'est l'endroit où les wagons étaient chargés de charbon destiné aux cokeries, aux centrales thermiques ou à la vente au détail, selon la qualité des charbons. Derrière ce lavoir, on remarque deux chevalets de mine,

1. Du côté gauche de ce réseau modulaire se trouvent les bâtiments administratifs de la mine 'La Cuvelette'. Les deux chevalets de mine dominent le paysage; la décoration de fin de saison procure littéralement des couleurs à la végétation.

les puits d'aération et plusieurs bâtiments annexes, comme les douches pour les mineurs, le bâtiment administratif, l'atelier de réparation, l'entrepôt du bois de mine, etc.

Tous ces bâtiments sont le résultat d'une fabrication 'maison' et sont bien à l'échelle: la plupart des bâtiments disponibles dans

2



2. Un bel aperçu général du complexe industriel. Une bande transbordeuse couverte convoie les pierres sur le terril.
A l'avant-plan, les voies de la SNCF; au milieu, le faisceau d'échange entre la compagnie minière et la SNCF.

3



3. La compagnie minière dispose de son propre parc de wagons qui portent l'inscription HBL (Houillères du Bassin de Lorraine).



4. Dans le bâtiment du lavoir, le charbon est séparé des roches et des pierres extraites.
Le charbon est ensuite trié et versé dans les wagons tombereaux.



5. Une longue rame de wagons-trémies chargés est acheminée par une double traction de deux BB Diesel Alstom
(des modèles Holland Rail) vers le faisceau d'échange.



6. Pour le transport du bois de mine au sein du complexe minier, un vaste réseau ferré à voie étroite était disponible. En réalité, il était établi à l'écartement de rails de 60 cm; sur le modèle, des châssis à l'échelle N (écartement de 9 mm) ont été utilisés, sur lesquels des caisses de fabrication 'maison' ont été posées.

7. Les wagons auto-déchargeants sont remplis de façon automatisée sous l'installation de lavage et de tri. Remarquez les lumières infrarouge qui enregistrent la bonne position des wagons, afin de permettre le fonctionnement du mécanisme de chargement. Lorsque le wagon est chargé, la rame avance d'un wagon et le suivant peut être chargé à son tour.



8. Une autre belle vue sur le lavoir et sur le chevalet, réalisé de façon filigrane. A l'avant-plan, on voit la caténaire SNCF faite 'maison', non fonctionnelle.

le commerce sont trop petits par rapport au matériel roulant. Les membres du CFRM ont quant à eux opté pour des bâtiments à l'échelle, ce qui était par ailleurs nécessaire afin de pouvoir charger les wagons de véritable charbon au lavoir! Un automate sophistiqué veille à ce que les wagons de charbon soient chargés un par un: le convoi avance lentement, de façon continue. A l'arrière de ce réseau modulaire, ces mêmes wagons sont automatiquement vidés dans un récipient en plastique, la charge récupérée étant ensuite réutilisée pour l'alimentation du lavoir.



Sur le site minier, les manœuvres sont effectuées par des locomotives de la HBL (les Houillères du Bassin de Lorraine): elles utilisent pour ce faire des locomotives BB de fabrication Alsthom. Sur le réseau, ce sont des séries 2200 des NS de la marque Holland Rail ou de Roco qui ont été utilisées et repeintes. Elles sont utilisées la plupart du temps couplées en double traction, afin d'amener les lourds trains de charbon sur le faisceau d'échange, où une CC 14100 ou deux BB 13000 en double traction prendront le relais. Lors d'expositions, le Cercle Ferroviaire de Sarre et Moselle organise un véritable show, où la SNCF amène des wagons tombereaux vides, repris par une loco des HBL. Ces wagons sont ensuite remplis sous le lavoir; chargés, ils sont recédés à la SNCF. Grâce à ce trafic réaliste, le passé minier de la Lorraine est parfaitement gardé en mémoire...

Photos: Gerard Tombroek
Texte: GVM



Rust roest

Un haut-fourneau en Wallonie

RUST ROEST' (LA ROUILLE, EN ANGLAIS ET EN NÉERLANDAIS) DIT BIEN CE QUE CELA VEUT DIRE... LORS DE LA RÉUNION HEBDOMADAIRE DU MODELBAAN VERENIGING ZUID-LIMBURG À SITTARD (NL), ON PARLE, ON CIRCULE ET PARFOIS... ON TRAVAILLE. CECI ÉTANT, UNE CERTAINE DYNAMIQUE EST NÉCESSAIRE À UN MOMENT DONNÉ. APRÈS QUELQUES PALABRES, IL FUT DÉCIDÉ VERS 2000 D'Étudier LE PROJET DE LA REPRODUCTION D'UN HAUT-FOURNEAU, HISTOIRE DE LANCER UN NOUVEAU DÉFI AUX MEMBRES DU CLUB.

Quelques membres de notre association sont très intéressés par les chemins de fer belges et par le matériel à marchandises en rapport avec l'industrie sidérurgique. Ces membres constituèrent les 'forces vives' du projet 'haut-fourneau'. Dans le cas présent, pas question de reproduire Corus à Ilm-

den et ses nombreux sites, mais une petite usine sidérurgique démodée comme on en trouvait encore beaucoup en Wallonie et en Alsace-Lorraine, au début des années '70. Le but était de reproduire une usine sidérurgique réaliste qui ferait partie d'un vaste réseau modulaire. Par manque de place, il fut

décidé d'établir le complexe du haut-fourneau au-dessus du réseau existant, avec une voie de raccord qui donnerait à l'arrière sur un site pour manœuvres (voyez à cet effet la flèche mentionnée sur le plan des voies). Grâce à cette voie, des trains de coke, de minerai et d'autres marchandises peuvent être dirigés vers le complexe sidérurgique.

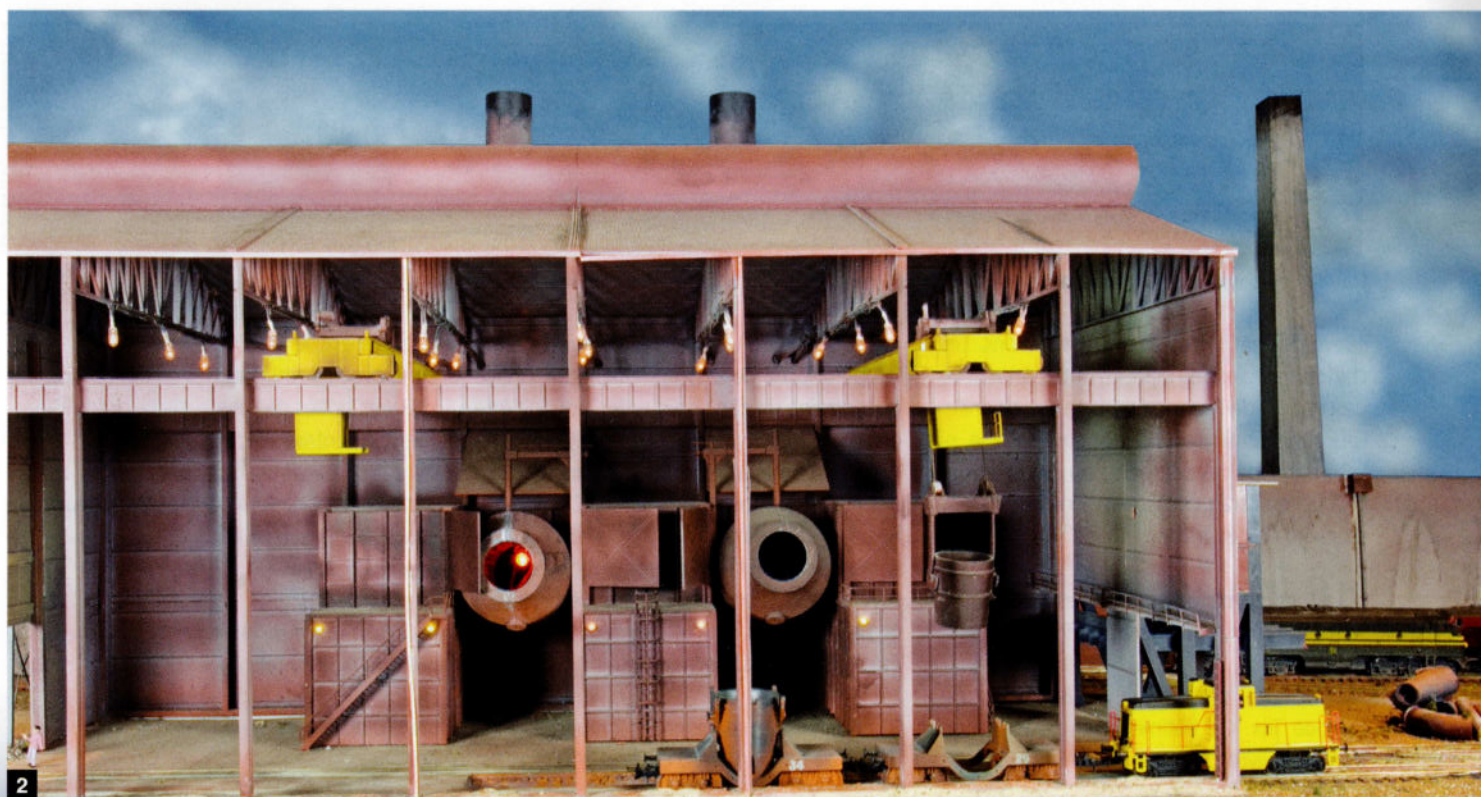
La préparation

Vu l'espace réduit (un module d'à peine 60 cm de profondeur), le choix a été fait de disposer un minimum de bâtiments et d'ins-

1. La tour de refroidissement (1)

1





2. Une vue à l'intérieur de l'aciérie (2)

tallations pour rendre possible une exploitation ferroviaire. On a opté pour un haut-fourneau avec tout ce qui s'y rapporte: des lieux de stockage pour le minerai, la dolomie et le coke, l'aciérie, le creuset de coulée, le transformateur, le bâtiment de bureaux, le bâtiment de la turbine, le laminoir et la tour de refroidissement. Le tout est bien entendu équipé des installations annexes nécessaires et des conduites ad hoc. Ce choix étant fait, nous nous sommes mis à la recherche des bâtiments existant dans le commerce. Des kits à assembler existaient-ils ou tout devait-il faire l'œuvre d'une fabrication 'maison' ou de transformation? Comme il existe au sein du club quelques modélistes chevronnés, le fait de ne pas pouvoir disposer de certains bâtiments ou installations ne constituait qu'un défi supplémentaire, et donc une raison pour chercher plus loin.

Après détermination des bâtiments, un plan des voies réaliste a été conçu, afin que la logistique de l'usine se déroule comme sur des roulettes. Après que le concept soit entièrement réalisé, une 'liste de courses' a été établie: elle va du bois et des voies aux kits à assembler...

Les modules – ou faudrait-il dire les segments – ont une dimension standard de 120 cm sur 60. Après le montage des plaques de base, le tracé des voies y est dessiné et les voies y sont posées. Il aura fallu 'chipoter' quelque peu,

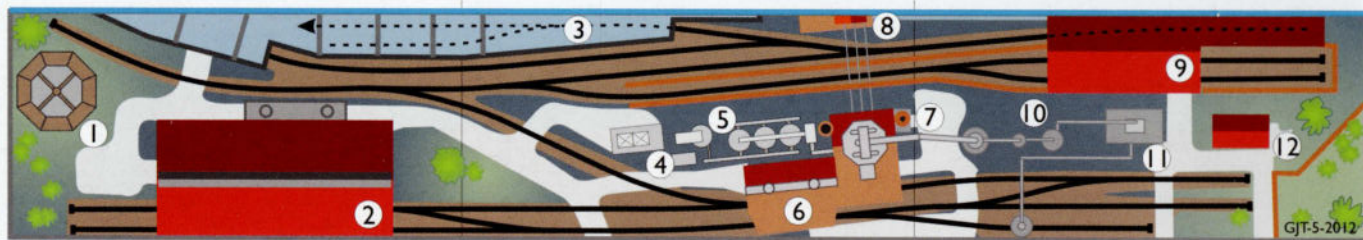
car la séparation entre les segments tombait parfois à un endroit inadéquat. Grâce au plan des voies bien défini qui fut réexaminé lors de l'aménagement des installations, les séparations sont malheureusement 'tombées' en plein milieu de grilles de gare. C'est la raison pour laquelle les voies ont complètement été redessinées et ressoudées, là où nécessaire. Ce n'est qu'après que tout a bien été posé que les rails ont été découpés au moyen d'une scie fine. Comme matériau de voies, ce sont des voies flexibles Roco avec des aiguillages standard qui ont été utilisées. Ces aiguillages ont été pourvus d'une motorisation disposée sous la planche du réseau. Pour le dispositif de dételage, des dételeurs standard ont été utilisés.

Les bâtiments

Quelques bâtiments ont été construits sur base de kits à assembler. Une autre partie a été modifiée en fonction de la situation locale, soit parce que le bâtiment ne correspondait pas à la réalité, soit parce que ses mensurations n'étaient pas correctes. Enfin, quelques bâtiments sont le résultat d'une totale 'fabrication maison'; leurs mensurations sont issues de la littérature spécialisée, de photos ou de dessins. Certains membres du club travaillent dans l'industrie lourde, où de telles installations existent: ceci a simplifié le concept et l'adaptation des installations.

Dans le texte qui suit, nous vous donnons un





Un plan du complexe, selon un dessin de Peter v.d. Welle. Pour l'explication des chiffres, reportez-vous au texte principal.

relevé des bâtiments et des installations. Les chiffres renvoient au plan. En outre, une brève description de leur assemblage est donnée. Leur fonctionnement n'a pas été examiné, ni le but final de ces bâtiments ou installations : cela nécessiterait des explications qui sortent du cadre de cet article.

1. La tour de refroidissement: résultat de l'assemblage d'un kit à construire Trix.

2. L'aciérie: une boîte à assembler de marque Trix. Ce bâtiment est pourvu d'un éclairage (livré conjointement) et de diodes

rouges, qui imitent l'acier rougi. Chaque lampe dispose de sa propre alimentation, ce qui entraîne un câblage d'enfer, qui doit être dissimulé... Les pièces séparées comme les moules, l'aménagement intérieur, etc. ont des mensurations très correctes. On ne peut hélas en dire autant des parois et de la toiture du bâtiment: ces pièces ont dû être décorées de descentes d'eau supplémentaires et de corniches. Après montage, le tout a été repeint et patiné.

3. Le laminoir: ce bâtiment immense, long de 1.500 mm et haut d'environ 300 mm, est

entièrement le résultat de fabrication 'maison', avec des murs et des profilés provenant d'autres boîtes de construction, dont notamment la centrale électrique de Trix. Les arbres

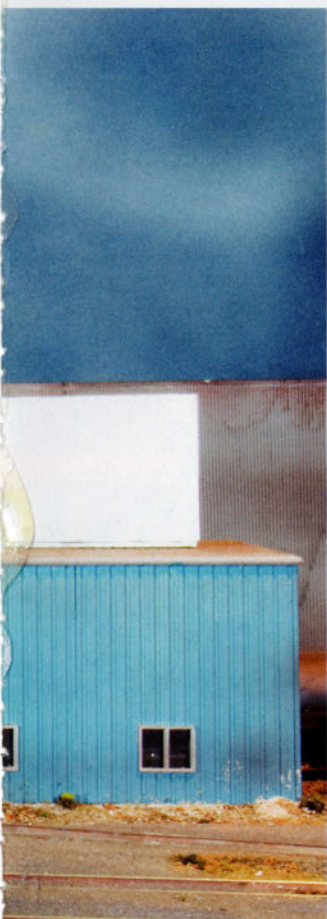
3. Démolition du laminoir (3), dont la partie de gauche est encore visible. A droite, les vannes de régulation du gaz.

4. Le haut-fourneau (6) et son installation de préchauffage du vent (5).

5. L'installation d'aspiration du haut-fourneau (7).

3





de moulage bien droits de l'aciérie ont servi comme descentes d'eau et de camouflage pour les raccords. Le toit est constitué d'une fine plaque de MDF, figolée avec un papier abrasif noir à grains fins.

4. La centrale au gaz avec 'blower': la base vient de Pikestuff, avec plusieurs ajouts de pièces Evergreen.

5. L'installation de préchauffage du vent. Il s'agit d'une boîte à assembler Walters, complétée par des conduites, des escaliers et des plates-formes, ces compléments étant consti-

tués de chutes de matériel. Les rambardes sont de Pola.

6. Le haut-fourneau, dont la base provient de Walters et de Trix. Il a été complété et modifié selon les humeurs de son constructeur. Le plancher du hall de coulée a complètement été rénové, suite aux deux voies passantes. En outre, une horloge a été ajoutée et la construction a été rehaussée. Le détaillage du module a également été entrepris avec une installation de forage, des conduites de refroidissement, des plates-formes supplémentaires, etc.

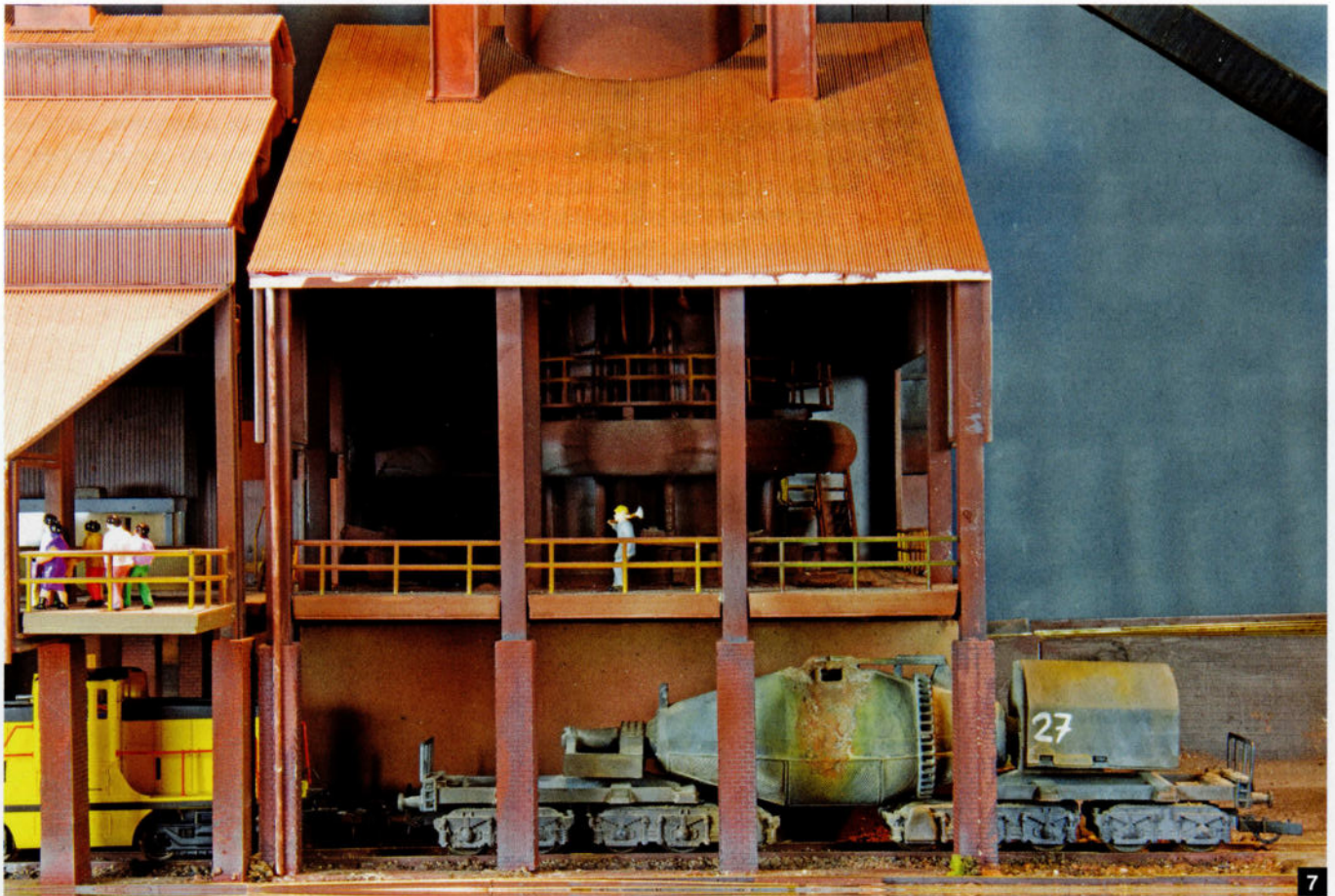
7. L'installation d'aspiration: elle est le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale réalisée grâce à différentes pièces issues d'une 'boîte à brol'.

8. Le bunker: une fabrication 'maison' avec des pièces de la cokerie de Trix.

9. Les silos d'entreposage du coke et du minerai. La bande transbordeuse est de 'fabrication maison'. La cour de chargement et la toiture proviennent du laminoir Walters. L'une ou l'autre chose a été adaptée en fonction de l'emplacement des voies.



6. Le haut-fourneau (6).



7. L'installation de dépoussiérage et de lavage des gaz (10).

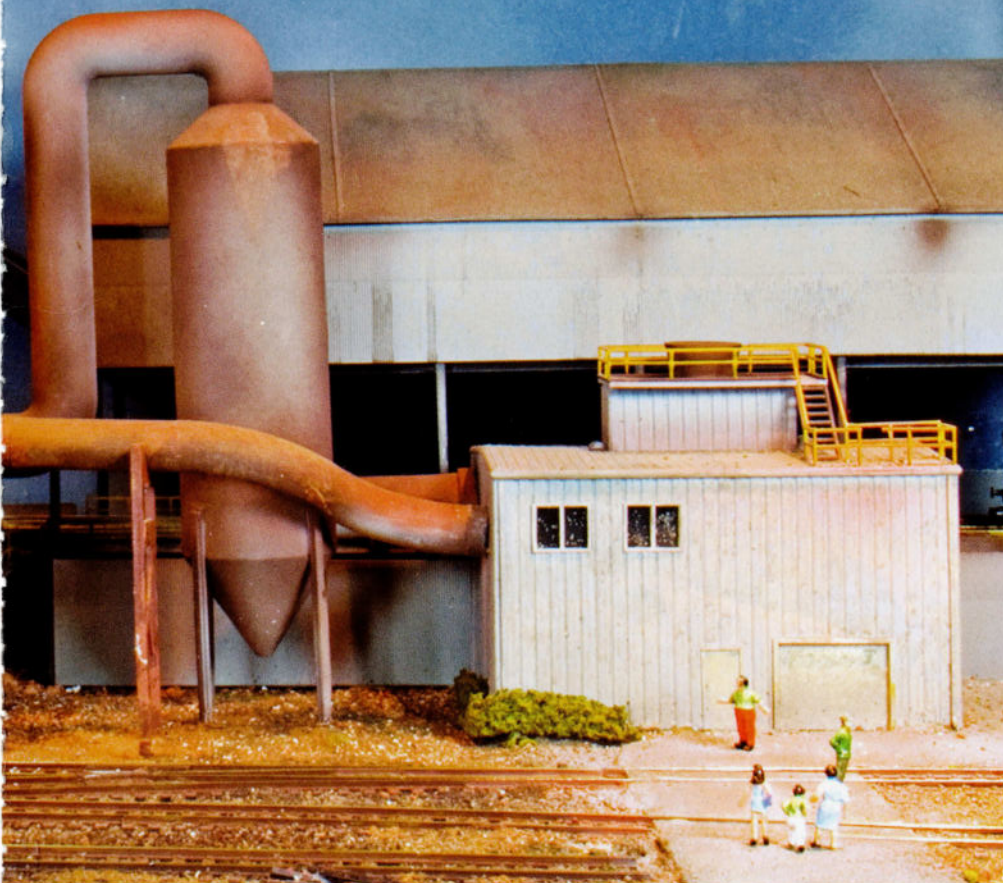
Le côté latéral a été maintenu ouvert pour permettre au public d'apercevoir l'intérieur.

10. L'installation de dépoussiérage et d'épuration des gaz: elle provient de boîtes à assembler Walters et Trix. Les différentes pièces ont été assemblées entre elles pour en faire une unité. Le montage a été adapté et le kit étendu au moyen de détails comme des conduites, des plates-formes, etc.

11. Le local de la turbine: il s'agit d'un modèle Pikestuff. Les conduites d'alimentation et d'évacuation sont de fabrication 'maison'. Quelques autres modifications ont également été réalisées.

12. Le vestiaire: il est constitué de deux kits à assembler modifiés, de marque Pola. Le matériau de construction est la brique, façon 'années 1950'. Les mensurations sont de 200 mm sur 125, sur deux étages.

Vu le nombre de bâtiments présents, nous avons pu mettre simultanément un grand nombre de membres simultanément à l'œuvre sur ce projet. Grâce à ceci, les spé-



cialités et les intérêts de chacun ont pu être pris en compte. L'un préfère construire selon un plan, alors qu'un autre jette le mode d'emploi à la poubelle et préfère travailler selon sa propre vision. Enfin, tous les bâtiments doivent être entièrement ou partiellement peints et patinés à l'aérographe ou à la technique du pinceau.

La finition

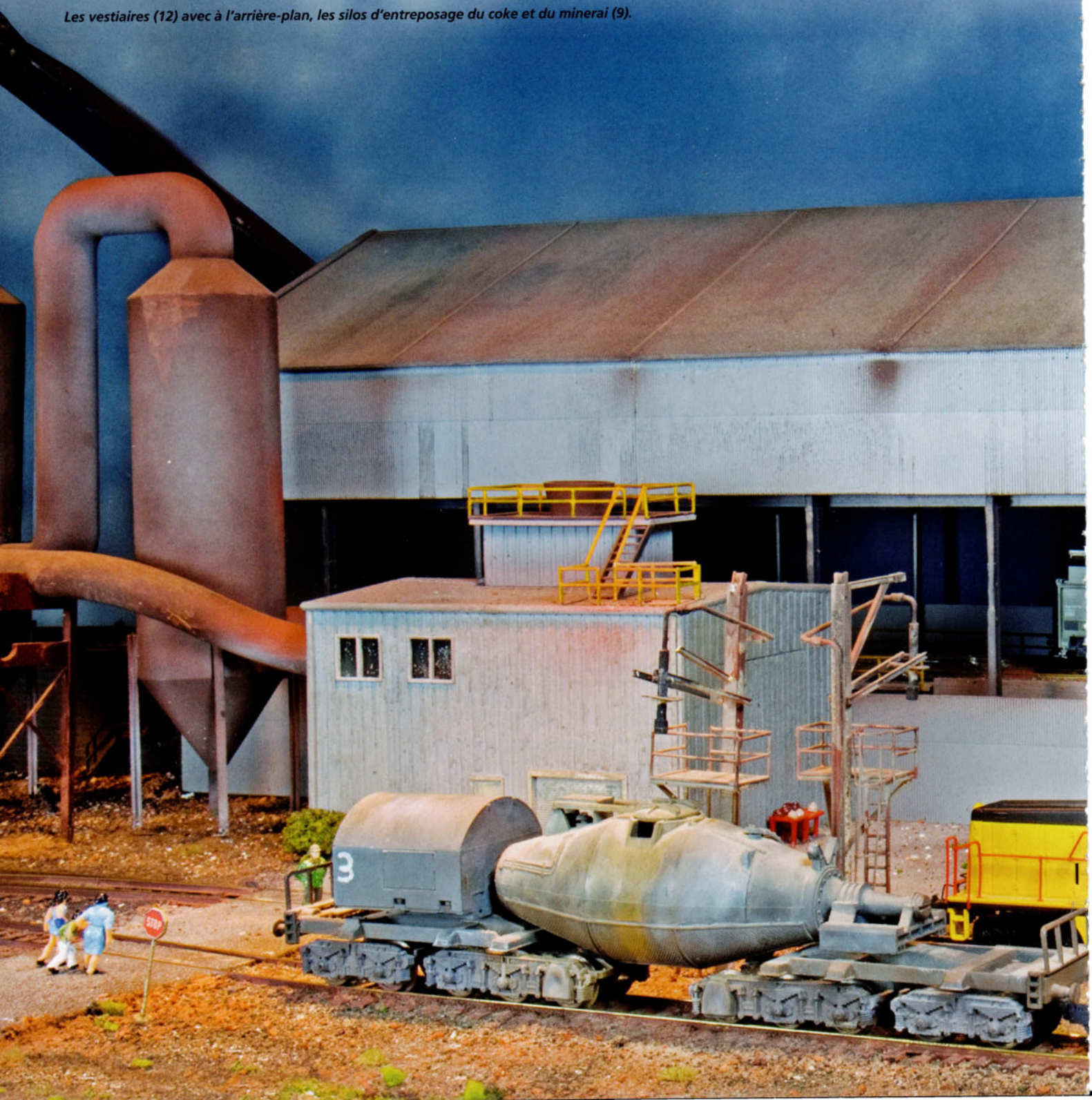
Suite à la présence d'oxyde de fer et à l'uti-

lisation de coke, ce sont surtout des teintes brunes et noires qui doivent être utilisées pour la finition. Vu l'environnement insalubre, la végétation doit être limitée au strict minimum. La plupart des voies sont 'noyées', c'est-à-dire que leurs traverses ne sont que peu ou pas visibles sous une couche de minerai, de charbon ou de déchets. Cet enfoncement des voies a été réalisé au moyen de bandelettes de polystyrène et de ballast Woodland.

Ce complexe est pourvu de plusieurs traversées et routes. Ces dernières ont été confectionnées au moyen de plusieurs couches de 1 mm de plaque de polystyrène. Les traversées ont également été confectionnées à l'aide du même matériau. Les routes peintes en gris ont été bien entendu patinées en noir mat.

Le polystyrène en plaques est un matériau agréable à travailler: il est facile à découper,

Les vestiaires (12) avec à l'arrière-plan, les silos d'entreposage du coke et du minerai (9).



à poncer et à peindre. Il peut aussi être collé facilement, tant sur du bois que sur des modèles issus d'un kit de construction.

Pour rappel, ce complexe était d'abord destiné à servir d'extension pour un réseau analogue existant. Suite toutefois à une série de déménagements obligés et de problèmes de transport du grand réseau modulaire survenus il y a quelques années, il fut décidé d'aménager le réseau du haut-fourneau

séparément, sous forme d'un réseau modulaire. Il a également été décidé de circuler en mode digital. Par suite de sa simplicité, la commande des aiguillages a été maintenue de façon centrale au départ d'un panneau placé devant le complexe industriel.

Bien que les premiers plans de ce projet 'haut-fourneau' datent déjà de l'an 2000, ce réseau n'a pu être exposé au public sous sa forme actuelle – y compris donc le complexe

sidérurgique – qu'en 2012. La modification du réseau modulaire d'origine, la répartition des coûts (qui ne connaît pas ce genre de contrainte?) et un retard de plus d'un an suite à de lourds dégâts des eaux au cours de l'été 2010 sont les causes de ce retard...

*Texte: Henk Boterenbrood
(président du MVZL)*

Adaptation du texte et illustrations : Gerard Tombroek





Sale, mais beau à voir... Un fourgon à bagages poussiéreux

LA PATINE D'UN MODÈLE EST UNE OPÉRATION QUE TOUT LE MONDE VOUDRAIT BIEN PRATIQUER UN JOUR, MAIS IL NOUS MANQUE SOUVENT LE COURAGE DE S'ATTAQUER UN MODÈLE NEUF. DANS LE PRÉSENT ARTICLE, NOUS ALLONS PASSER EN REVUE QUELQUES TECHNIQUES POUR RENDRE VOTRE MODÈLE ENCORE PLUS RÉALISTE ET SURTOUT, POUR VOUS MOTIVER À ACQUÉRIR LES CONNAISSANCES NÉCESSAIRES ET VOUS FAIRE CONNAÎTRE LES DIFFÉRENTES POSSIBILITÉS. COMME COBAYE, NOUS AVONS CHOISI LE RÉCENT FOURGON À BAGAGES 'STALEN D' REPRODUIT PAR ARTITEC.

L'intensité d'une patine est strictement personnelle et dépend évidemment de chaque situation que vous voulez représenter: une voiture voyageurs juste après son passage au nettoyage, une autre en fin de vie, ou encore une autre en route vers la démolition. Un outil pratique pour effectuer des patines est l'aérographe, mais dans cet article, nous vous expliquerons également comment obtenir de beaux résultats sans cet outil...

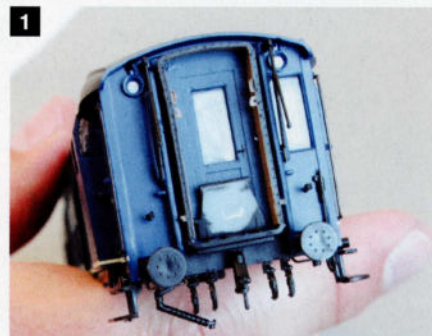
Il est conseillé de rassembler du matériel photographique avant de vous mettre à la tâche. Sur internet, vous trouverez par exemple quantité de photos de voitures 'Plan E' et de

fourgons 'Stalen D' sous diverses formes et états d'entretien.

La subtilité est la condition essentielle pour une patine: prenez le temps de le faire, laissez le modèle bien sécher et n'appliquez les couches de 'craque' que par fines couches. Les étapes suivantes peuvent toujours être répétées pour accentuer l'effet, mais revenir en arrière est souvent beaucoup plus difficile!

Étape n°1: Le démontage

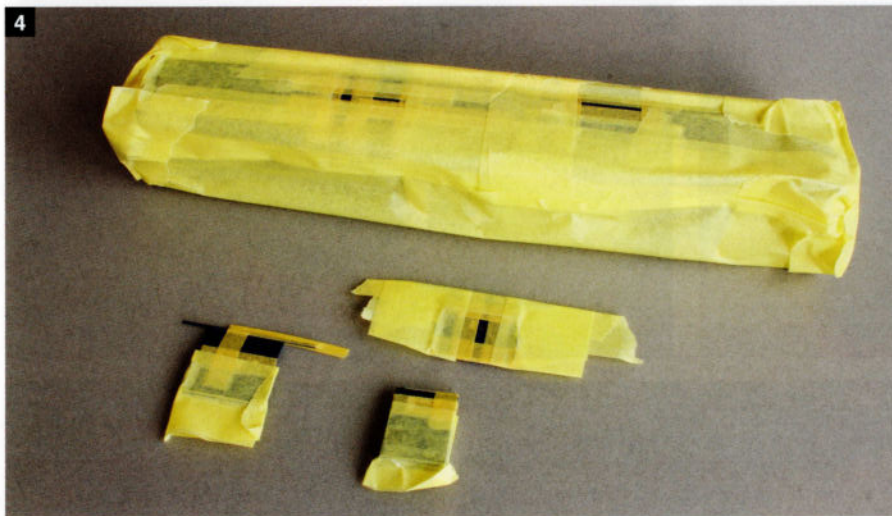
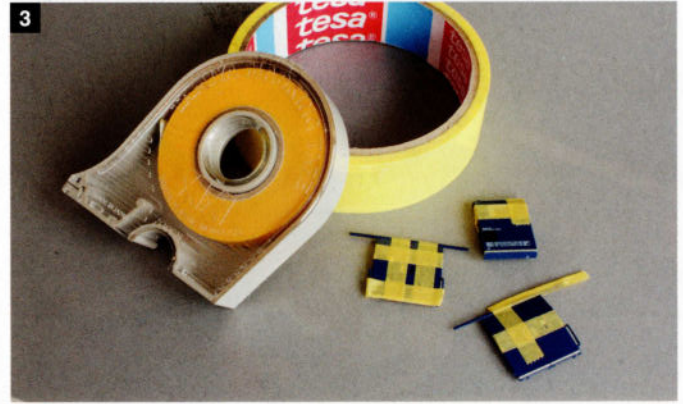
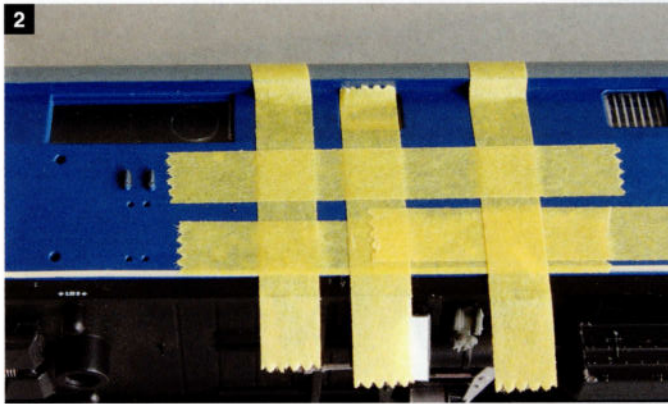
Le fourgon 'Stalen D' servant de cobaye pour cet article sera toujours classé en queue de rame. Pour cette raison, un coupleur attelage



sera enlevé à une de ses extrémités et toutes les pièces pour le décorer (comme les boyaux) y seront montées. L'autre attelage restera fonctionnel, avec son boîtier normalisé. Les portes et la vigie du chef de train seront déposées pour être entreposées à part, mais aussi parce que le modèle est ainsi plus facile à saisir pour subir la patine. *Photo 1*

Étape n°2: Les 'timbres-postes'

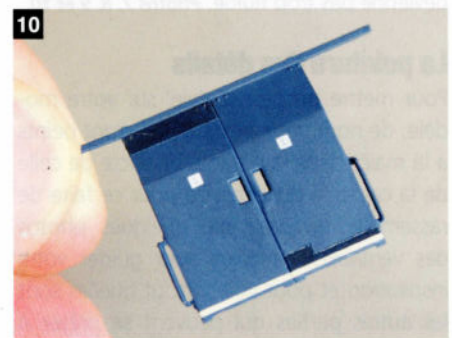
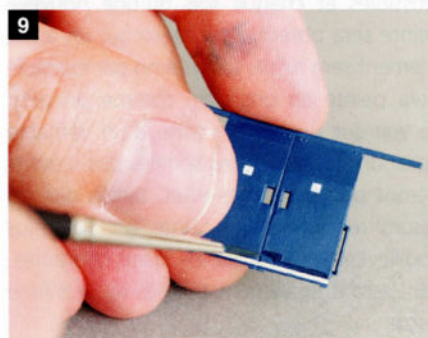
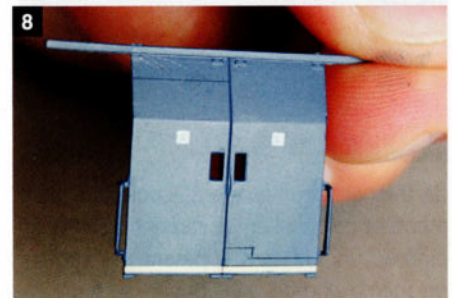
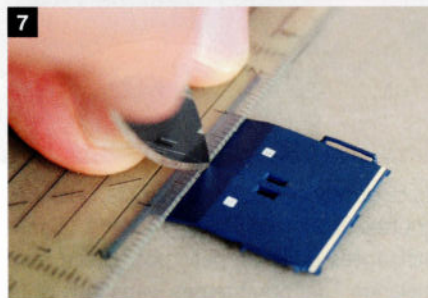
En exploitation réelle aussi, les voitures sont



repeintes uniquement à l'endroit d'une réparation. Ces petites parties carrées ou rectangulaires recouvertes de peinture fraîche sont appelées des 'timbres-postes', dans le langage courant. Ces carrés de peinture peuvent être reproduits avec ou sans aérographe. Il faut délibérément opter pour une teinte de peinture un peu plus foncée et plus brillante que la teinte de base du véhicule en cause, non seulement pour accentuer le fait qu'il s'agisse d'une nouvelle couche, mais aussi parce que ce contraste rend le modèle encore plus vivant.

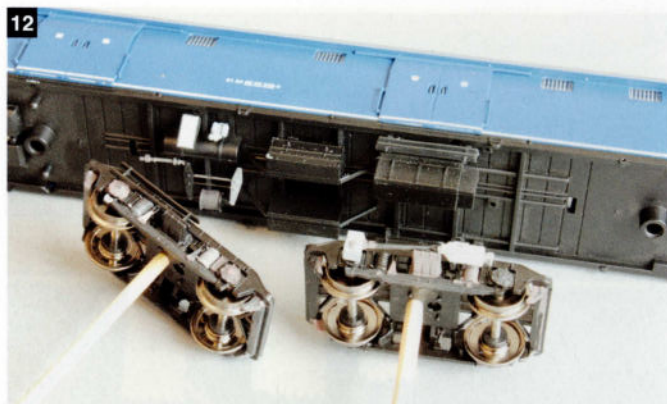
AVEC L'AÉROGRAPHE: Quelques 'timbres-postes' sont délimités par masquage au moyen d'un adhésif collant peu. Le 'Masking Tape' de Tamiya convient très bien, mais aussi le tape 'Kip' et certains adhésifs de la marque Tesa. Essayez d'acquérir la discipline de très bien réaliser les masquages sur votre wagon, pour éviter qu'un nuage de peinture non désiré ne se dépose sur une autre partie de votre véhicule. Pour le bleu de notre modèle, nous avons utilisé de la peinture Humbrol 'Gloss 15 Midnight blue', mélangée à de la 'Matt 49' de la même marque, afin de diminuer un peu la brillance. Sur le toit, les 'timbres-postes' sont réalisés avec les teintes 27 et 67 de la marque Humbrol. *Photos 2, 3 et 4*

Il est conseillé de d'abord réaliser les 'timbres-



postes' sur la toiture et de n'attaquer les flancs que quelques jours plus tard, lorsque la peinture du toit aura bien durci. N'attendez toutefois pas longtemps avant d'enlever le masquage (de préférence dès que la peinture est sèche aux poussières), vu que le surplus de peinture pourrait adhérer et enlever simultanément une partie de la couche de peinture de base. *Photos 5 et 6*

SANS L'AÉROGRAPHE: Le contour du futur 'timbre-poste' est très légèrement 'découpé' sur la peinture du modèle, au moyen d'un triangle ou d'une règle et d'un couteau aiguisé: ceci formera une bonne délimitation du timbre-poste et facilitera plus tard la peinture du 'timbre-poste' à la main. Diluez la peinture (pour les références, voir ci-dessus) au moyen d'une goutte de térébenthine ou



de thinner (pour qu'elle s'écoule plus aisément) et colorez l'emplacement délimité au pinceau fin. Ne vous appesantissez pas sur un même endroit, afin que la peinture ne devienne pas trop fluide. **Photos 7, 8, 9 et 10**

La peinture des détails

Pour mettre un peu de 'vie' sur votre modèle, de nombreux petits détails sont peints à la main, dans une teinte distincte de celle de la caisse. Il est conseillé pour ce faire de rassembler au préalable quelques photos des véritables véhicules pour guider votre inspiration et pour voir surtout quelles sont les autres parties qui peuvent se prêter à être colorées. Ce sont surtout les bogies et des détails sur le châssis qui doivent en faire l'objet. Des photos de véritables voitures font souvent apparaître des dynamos, des ressorts, des coffres de batteries et des triples valves peintes en couleurs différentes. Pour la facilité à ce stade, les essieux seront déposés de leur bogie; ils ne seront replacés qu'après l'opération de vieillissement. **Photos 11 et 12**

En ce qui concerne notre exemple, quelques gouttes de Humbrol 147, 140 et 113 sont mélangées dans un petit pot. Grâce à ce mélange, de nombreuses variations sont possibles et chaque fois qu'une nouvelle teinte sera obtenue par mélange, un autre élément sera peint. La dynamo par exemple sera peinte en gris clair, comme on peut le voir sur une photo prise d'un véritable fourgon 'Stalen D'. Les spirales des ressorts seront peintes en gris-brun, tandis que les lames recevront une teinte un peu plus rouille. Les ventilateurs, les mains courantes, etc. seront également traitées de la même façon.

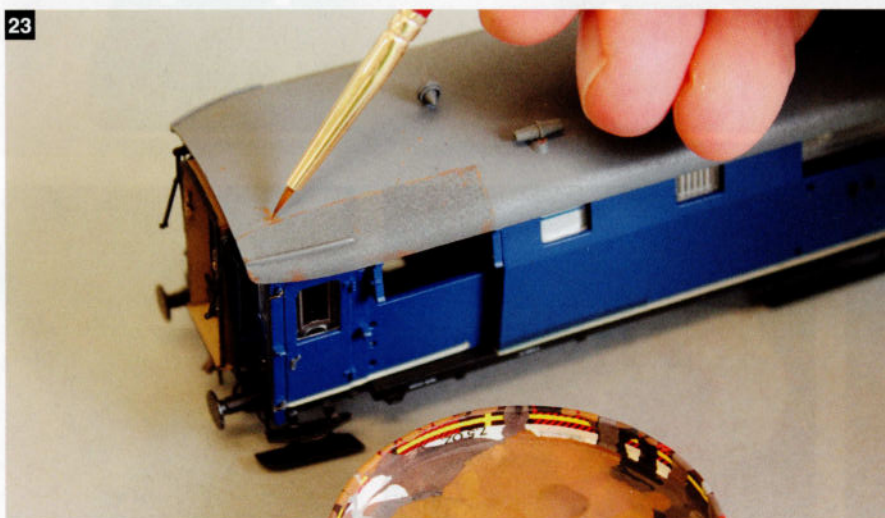
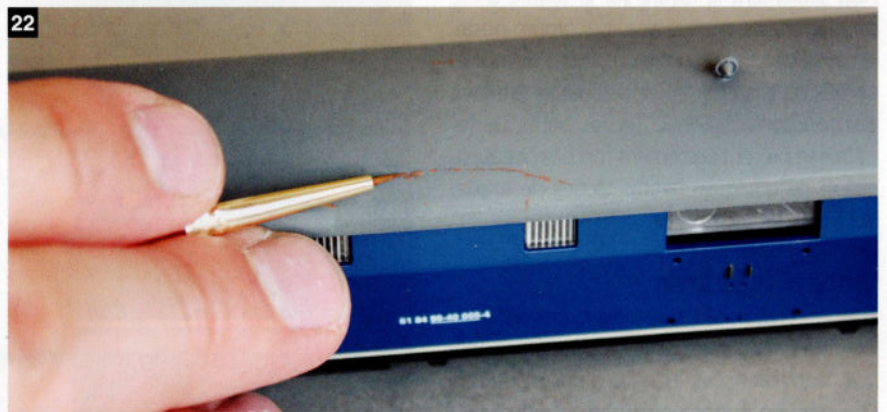
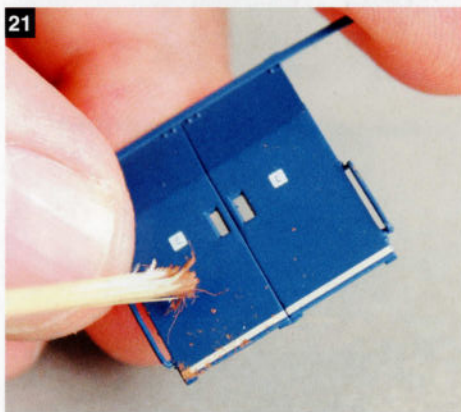
Étape n°3: Le tamponnage

Cette étape ne sera entamée que lorsque les 'timbres-postes' et les petits détails peints séparément auront pu durcir pendant toute une journée. Concernant notre modèle 'cobaye', la caisse a été fixée au moyen de deux cure-dents dans un bout de mousse: ceci permet de manipuler plus facilement le modèle au cours des opérations, sans pour

autant laisser des empreintes de doigts sur la peinture du modèle.

Les toits des véhicules subissent de plein fouet les assauts des intempéries: il faut donc essayer d'imiter ce phénomène au moyen de différentes techniques. Le toit du fourgon 'Stalen D' dans le cas présent a été déclassé suite à la présence de rayures dans la peinture. Lors de l'étape suivante, quelques-unes de ces rayures ont déjà été recouvertes d'un 'timbre-poste', mais pour masquer ces rayures plus avant et rendre le toit encore plus 'attractif', il sera tamponné avec une peinture grise qui diffère légèrement de la teinte de base de la toiture. Diluez un peu de peinture grise au thinner ou à la térébenthine (dans ce cas, c'est de la peinture 140 Humbrol qui a été utilisée) dans un petit pot ou comme pour l'exemple donné, sur la partie inférieure d'un filtre à café en carton (les filtres en plastic se dissolvent sous l'action du thinner). **Photo 13**

Un bout d'éponge est découpé et trempé dans la peinture. L'éponge est plusieurs fois écrasée sur un bout d'essuie-tout pour cuisine,



jusqu'à ce que la plus grosse partie de la peinture en soit sortie. La surface du toit à traiter est maintenant tamponnée avec précaution. Travaillez d'un endroit vers un autre; ne restez pas trop longtemps sur un même endroit. Si la peinture devient (trop) sèche, la surface devient rugueuse: or, nous ne voulons pas d'un look de papier abrasif, mais bien de subtiles nuances de teintes! *Photos 14, 15, 16 et 17*

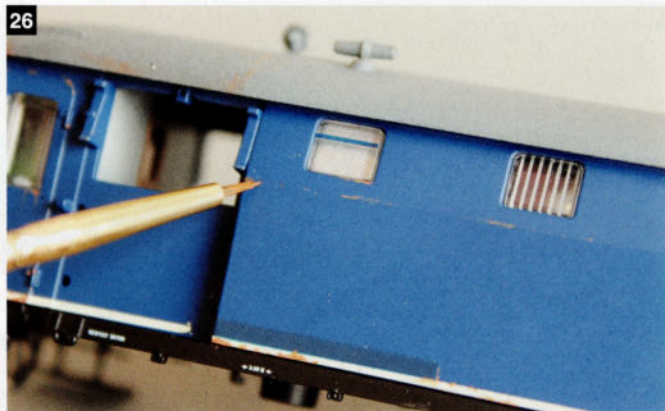
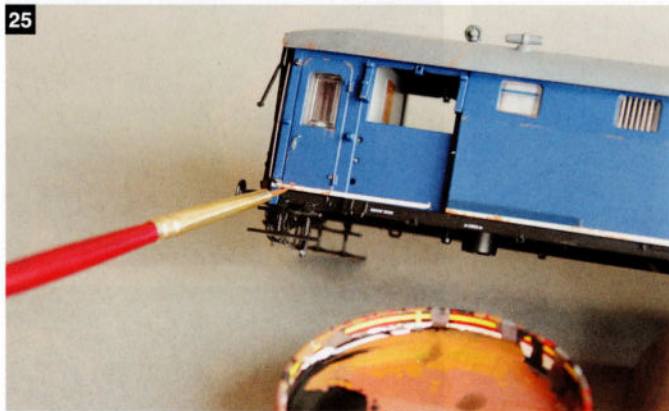
Etape n°4: La peinture de la rouille

Pour réaliser cette étape, un très fin pinceau est nécessaire: 3/0 par exemple convient bien.

Si vous n'en disposez pas, un cure-dents brisé vous sortira aussi d'affaire. Rompez un cure-dents: les brisures trop saillantes sont éliminées de façon à obtenir un 'pinceau' uniforme. Son extrémité est trempée dans un mélange de teinte rouille; la peinture en excès est épongee sur un bout d'essuie-tout et ensuite, l'extrémité est très subtilement appliquée contre la voiture. Le résultat est l'apparition de très petites taches de rouille, imitant parfaitement une surface rouillée. *Photos 18, 19, 20 et 21*

Une des rayures du toit de notre modèle

'cobaye' est très profonde et reste trop visible pour les étapes suivantes. Il est alors décidé d'utiliser cette rayure en lui donnant l'aspect d'une dégradation réaliste. Pour cette étape, de la peinture des numéros 62, 113 et 33 sont mélangées dans un petit récipient et tout comme pour l'étape précédente, une nouvelle teinte est à chaque fois obtenue après chaque mélange avec laquelle une partie différente de la voiture est peinte. Peindre est d'ailleurs un grand mot, car cette étape doit être réalisée de façon très subtile, afin de ne pas interpréter le résultat final comme étant un 'travail de peinture'. Sur le pinceau, seule une quantité minimale de peinture est appliquée, le pinceau étant pratiquement sec. Ce n'est pas



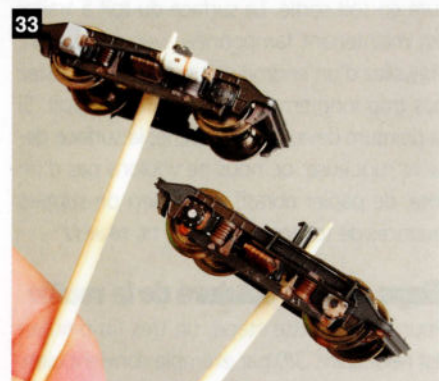
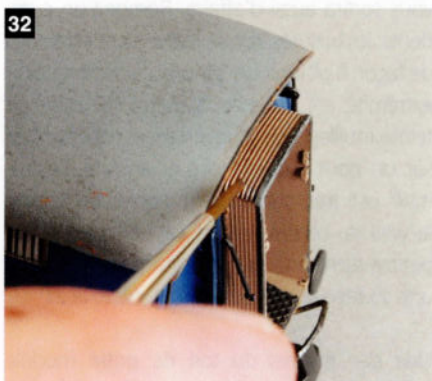
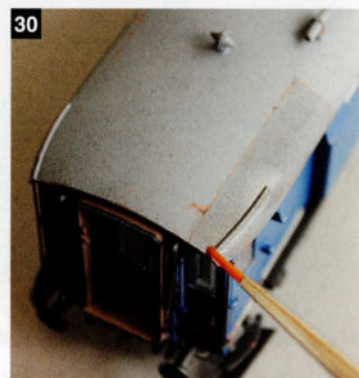
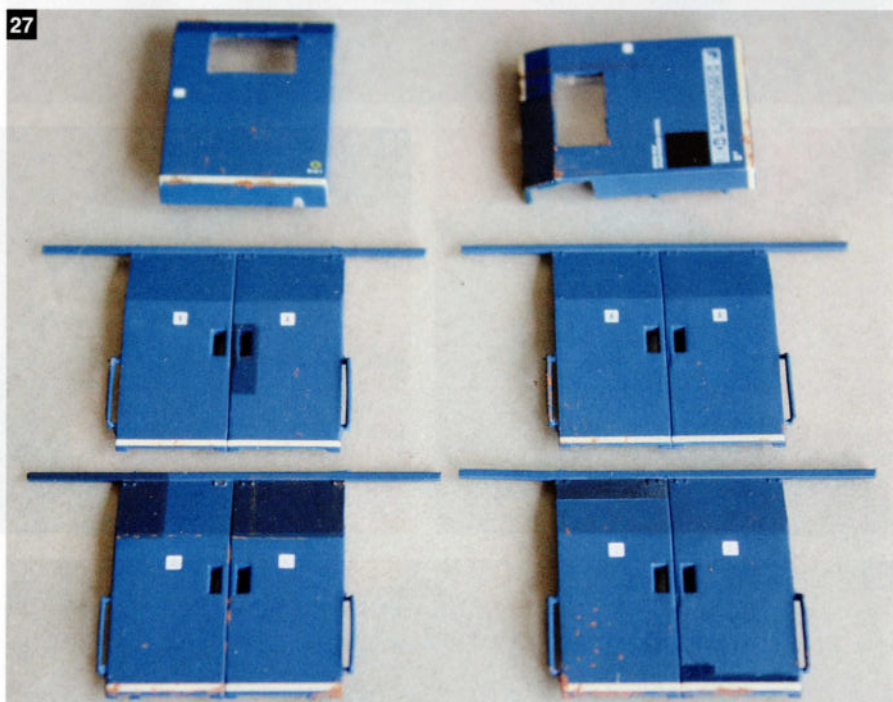
grave: nettoyez-le entretemps et continuez ensuite à appliquer la 'rouille'. **Photo 22**

Non seulement la rayure sur la toiture a été prise en mains, mais le bord du 'timbre-poste' est aussi décoré de subtiles marques de rouille. La brisure caractéristique des parois latérales des fourgons 'Stalen D' et les bords de fenêtres se prêtent également fort bien à l'application de quelques petites taches de rouille.

Photos 23, 24, 25, 26 et 27

Etape n°5: Le lavis

Pour obtenir un peu plus de profondeur dans les différents détails, un lavis peut être appliqué. Dans notre cas, il s'agira d'une peinture à l'huile brune, fortement diluée avec du white spirit et appliquée très localement au pinceau pointu. Au moyen d'un bout d'essie-tout, la surface est ensuite tamponnée. Pour notre cobaye, deux sortes de peinture à l'huile ont été utilisées: de la Terre de Sienne brûlée et du





brun 'Van Dijck'. La première est surtout utilisée pour accentuer les détails dans la rouille, tandis que la seconde servira pour accentuer l'effet de profondeur sur les soufflets, les ventilateurs et les bogies. **Photos 28, 29, 30, 31, 32 et 33**

Etape n°6: Les traces de pluie

Cette étape n'est entreprise que lorsque le traitement appliqué lors de l'étape suivante est entièrement sec, soit environ une jour-

née, ceci pour éviter que les deux techniques ne se 'salissent' mutuellement. Lorsqu'un véhicule recouvert de poussières traverse une averse, les poussières entraînées par l'eau de pluie vont laisser des traces sur les longs pans. La technique pour imiter ces traces est très simple, mais comme pour toutes les techniques, le truc est de ne pas exagérer. Il vaut mieux 'remettre une couche' plusieurs jours plus tard qu'en mettre trop la première fois. Sur l'exemple qui nous occupe, de la peinture brun foncé a été utilisée sur la toiture pour rendre cette dernière plus réaliste et pour surtout reproduire la saleté et l'oxydation provenant des caténaires. La teinte 98 Humbrol convient très bien. Pour les longs pans et le châssis, une teinte gris clair ou beige a été utilisée; en ce qui nous concerne, il s'agit de Revell 75 et de Humbrol 72. **Photo 34**

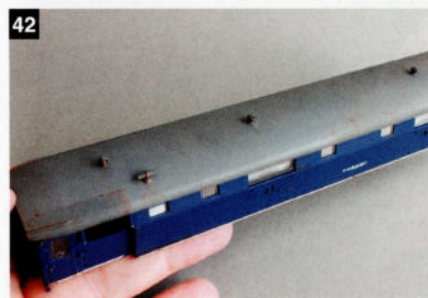
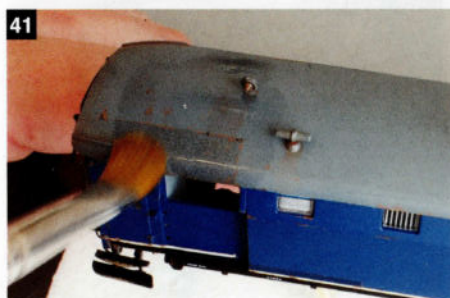
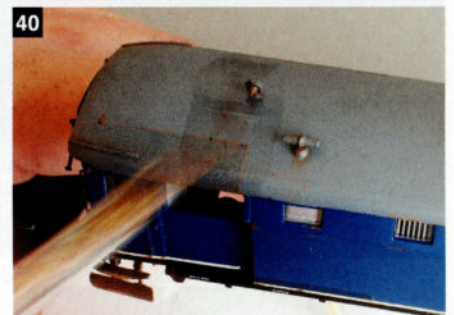
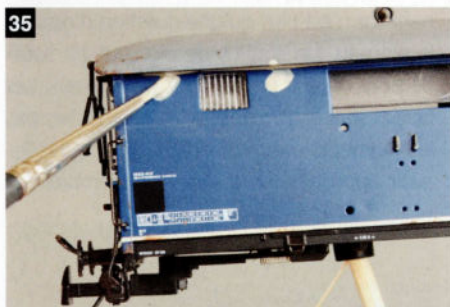
Au pinceau, une ligne est tracée au début de l'endroit où viendra se placer l'écoulement de l'eau. Un pinceau plat est humidifié avec du white spirit et directement utilisé ensuite pour tirer les lignes de peinture dans la direction de la pluie. Le white spirit est le meilleur produit pour cet usage, vu qu'il laisse le moins de traces non désirées. (Si vous n'en disposez

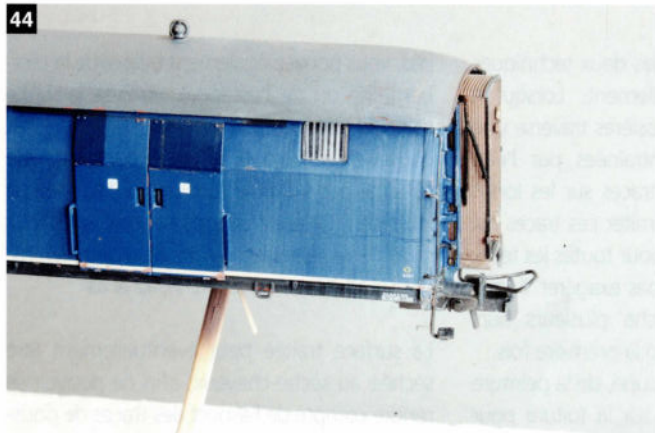
pas, vous pouvez également utiliser de la térébenthine ou de l'essence). Vu que le white spirit se répand sur toute la surface, il est conseillé de toujours travailler sur toute une surface, par exemple tout un toit ou tout un long-pan. Retenez que les contours des feux d'un véhicule sont toujours plus poussiéreux.

Photos 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42 et 43

La surface traitée peut éventuellement être séchée au sèche-cheveux, afin de pouvoir se rendre compte de l'aspect des traces de poussières. Epongez les éventuelles gouttes au moyen d'un bout d'essuie-tout (ces gouttes peuvent laisser des traces). Si les traces de poussières sont exagérées, ajoutez-y de nouveau un peu de white spirit pour corriger l'aspect. Travailler plusieurs fois d'affilée avec du white spirit propre et essuyer avec un bout d'essuie-tout fera enlever le surplus de poussières. Mais pas de panique: il restera toujours une trace. En fait, il est également possible grâce à cette technique d'appliquer un voile de poussières sur une surface. Des petites taches peuvent être corrigées au fin pinceau avec un peu de white spirit.

Des rayures peuvent être réalisées selon vos





goûts au couteau ou avec un cure-dents, ou encore sur les mains courantes et les vitres. Lorsque la peinture n'est pas encore totalement sèche, il est également possible d'utiliser un peu de white spirit pour 'laver' un endroit précis. *Photo 44*

Étape n°7: La poussière sous la voiture

AVEC L'AÉROGRAPHE Pour reproduire les traces de pluie dans une couche de poussières et d'empoussiérer les faces d'about, un voile est simplement aspergé sur les parties basses du modèle. Pour notre modèle, c'est de la peinture 98 Humbrol qui a été utilisée. Les bogies ont également été traités. *Photos 45 et 46*

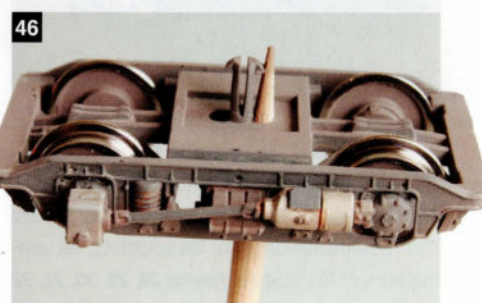
SANS AÉROGRAPHE:

Les poussières peuvent être imitées au moyen d'un brossage à sec et de poudres à pigments.

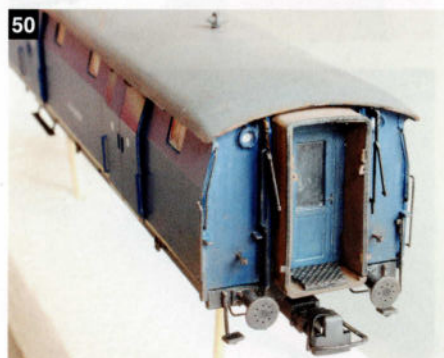
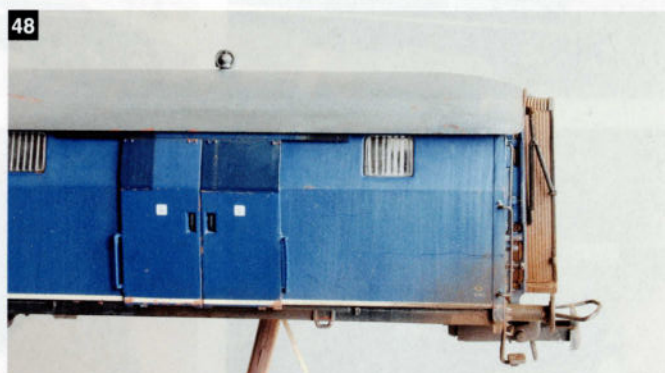
Sur un pinceau plat, un peu de peinture Hum-

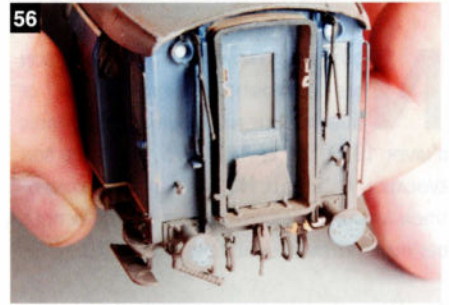
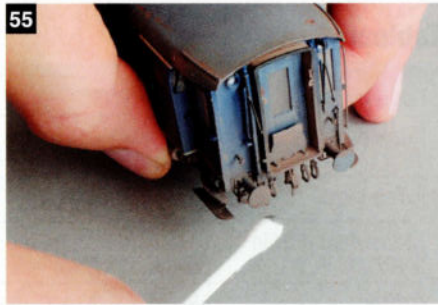
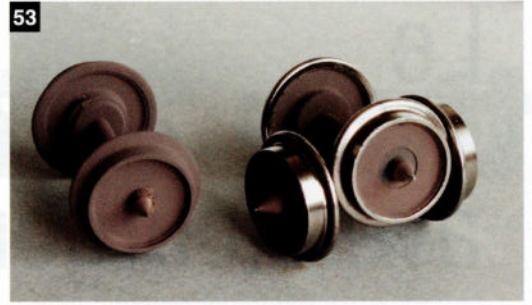
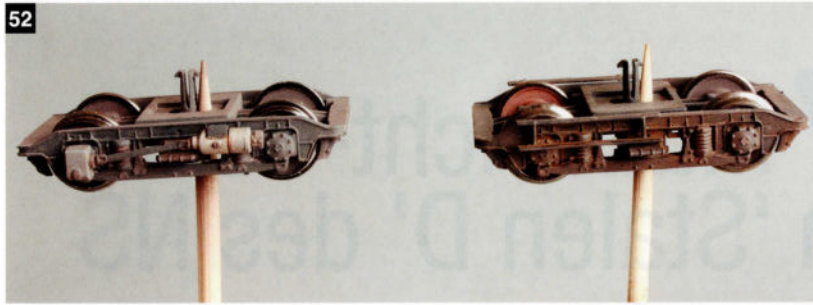
brol 98 est appliquée. Ce pinceau est ensuite essuyé quasi complètement sur un bout d'essuie-tout. Lorsque le pinceau est pratiquement sec, un mouvement d'aller et de retour est pratiqué sur la surface à traiter. Cette technique sera encore utilisée plus tard pour faire sortir les petits détails, mais dans le cas présent, nous imiterons la poussière et la saleté. Comme les photos l'illustrent, on obtient un résultat comparable à celui obtenu avec un voile de peinture appliqué à l'aérographe. *Photos 47 et 48*

Les feux d'about sont plus difficiles à traiter. Avec la technique des traces de pluie, trop de poussières viendra se placer, mais appliquer de la peinture par brossage à sec n'est pas simple, vu la quantité de détails. C'est pourquoi les parois d'about se prêtent très bien à l'utilisation de pigments. Et l'application de ces pigments est relativement facile. Pour ce qui nous concerne, Artitec produit les réfé-



rences suivantes: 70.008 (terre brune), 70.009 (terre brune, autre variante) et 70.010 (terre brune verdâtre). Avec un vieux pinceau, un peu de pigment est pris dans le potiquet et directement appliqué sur le modèle. Maintenant, ce n'est plus qu'une question d'essuyer le pinceau. Un surplus de pigment est soufflé pour obtenir un bel effet poussiéreux. Les bogies sont également traités. Ne touchez pas les pigments avec vos doigts gras, après les avoir appliqués: on y verrait vos empreintes





digitales... Il est toujours possible d'appliquer par après une nouvelle couche de pigments.

Photos 49, 50, 51 et 52

Etape n°8: Les roues

Les roues doivent être traitées à la main ou à l'aérographe et recouvertes d'un voile de Humbrol 98. Lorsque la peinture est sèche, la table de roulement des roues est nettoyée avec un chiffon trempé dans du thinner. Les

essieux sont ensuite remontés sur les bogies, ces derniers étant à leur tour remontés sous la caisse. Photo 53

Etape n°9: La finition

La graisse sur les tampons est reproduite en appliquant du gris brunâtre sur un essuie-tout ou sur un coton-tige. En ce qui nous concerne, de la peinture Humbrol 27 (Matt) a été mélangée à de la Gloss 21 de la même

marque pour reproduire l'aspect brillant et satiné de la graisse.

Photos 54, 55, 56, 57 et 58

Il ne reste plus qu'à remonter les bogies et de profiter de l'aspect obtenu! Photo 59

Texte & photos:
Alex van de Wetering



Le train 297 Maastricht-Gênes avec fourgon 'Stalen D' des NS

NOUS VOUS PROPOSONS UNE DESCRIPTION DES COMPOSITIONS THÉORIQUES DE CE TRAIN TEL QUE PRÉVU DURANT LES SERVICES D'HIVER 1973/'74 ET 1974/'75, AINSI QUE SON ÉVOCACTION À L'ÉCHELLE H0. IL S'AGIT D'UNE COMPOSITION À TRANCHES MULTIPLES, FORT CARACTÉRISTIQUE DES TRAINS INTERNATIONAUX DES ANNÉES '70.

Au début de son parcours entre Maastricht et Liège-Guillemins, la composition du train 297 Maastricht – Bâle – Gênes était limitée à la portion congrue, soit à peine trois voitures, remorquées en principe par une locomotive Diesel série 60 de la SNCB. **Tableau 1**

En gare de Liège-Guillemins, le train 297 changeait de sens. Après décrochage de la série 60, au moins deux voitures étaient ajoutées à la voiture UIC-X mixte 1e 2e classe des FS: une voiture-couchettes et une voiture de 2e classe, deux voitures du type UIC-X fournies par les FS. Une seconde voiture de 2e classe des FS (en principe aussi du type UIC-X) était prévue durant les mois les plus chargés du service d'hiver.

A l'autre extrémité de la rame, une locomotive Diesel du type 1800 des CFL équipée d'une chaudière à vapeur était alors attelée au fourgon des NS.

Passage du train 297 en mai 1974 à Cruchten (entre Ettelbruck et Mersch). Derrière la locomotive 1817 des CFL, on reconnaît successivement deux voitures des NS en livrée bleue Maastricht – Bâle, le fourgon à l'allure typique et une voiture de 2e classe, la voiture UIC-X mixte 1e/2e classe des FS Maastricht-Gênes, la voiture-couchettes UIC-X des FS Liège – Gênes et enfin, la voiture UIC-X des FS de 2e classe Liège – Milan (que l'on aperçoit à peine). Photo: Guy Pettinger.

Tableau 1

Fourgon NS 'Stalen D'	Voiture NS 2e classe à 9 compartiments	Voiture FS UIC-X 1e/2e classe	Loco Diesel SNCB série 60
livrée bleue	livrée bleue	livrée grise	livrée verte
Maastricht – Bâle SNCF	Maastricht – Bâle SNCF	Maastricht – Gênes	Maastricht – Liège Guillemins
Artitec	Roco	Roco	Van Biervliet/Klein Modellbahn

Tableau 2

Voiture FS UIC-X 2e classe	Voiture FS UIC-X cou- chettes 2e classe	Voiture FS UIC-X 1e/2e classe	Voiture NS 2e classe à 9 comparti- ments	Fourgon NS 'Stalen D'	Loco Diesel CFL type 1800
livrée grise	livrée grise	livrée grise	livrée bleue	livrée bleue	
Liège Guille- mins - Milan	Liège Guille- mins -Gênes	Maastricht -Gênes	Maastricht -Bâle SNCF	Maastricht - Bâle SNCF	Liège Guil- lemins - Luxembourg
Roco	Roco(1)	Roco	Roco	Artitec	Märklin

La composition théorique du train 297 au départ de Liège-Guillemins vers Luxembourg (pendant les périodes creuses du service d'hiver), était alors de cinq voitures.

Tableau 2

Relevons que les samedis, une voiture 'B' du type K3 de la SNCB (ou plus rarement, une voiture 'B' du type K1 de la SNCB) renforçait



Tableau 3

Voiture FS	Voiture FS	Voiture FS	Voiture NS	Fourgon NS	Voiture SNCF	Loco électrique SNCF
UIC-X 2e classe	UIC-X couchettes 2e classe	UIC-X 1e/2e classe	2e classe à 9 compartiments	'Stalen D'	1e/2e classe type Est ou DEV	BB 16000
livrée grise	livrée grise	livrée grise	livrée bleue	livrée bleue	livrée verte	livrée verte
Liège Guillemins - Milan	Liège Guillemins - Gênes	Maastricht - Gênes	Maastricht - Bâle SNCF	Maastricht - Bâle SNCF	Luxembourg - Bâle SNCF	Luxembourg - Bâle SNCF
Roco	Roco(1)	Roco	Roco	Artitec	Roco (voiture Est) Lima (voiture DEV)	Roco



Le train 297 quitte Luxembourg vers Bâle, remorqué par une BB 16000 de la SNCF. On remarquera la voiture mixte 1e/2e classe 'Est' de la SNCF Luxembourg – Bâle insérée entre la BB 16000 de la SNCF et le fourgon des NS. A défaut de ce type de voiture, vous pouvez utiliser une mixte 1e/2e classe DEV de la SNCF, type de matériel également utilisé pour former la tranche Luxembourg – Bâle. Photo: Guy Pettinger, le 28 mai 1975.

la composition de ce train entre Liège-Guillemins et Luxembourg. Cette voiture était classée entre la locomotive Diesel des CFL et le fourgon NS. Malheureusement, la voiture K3 'B' de la SNCB n'a pas encore fait l'objet d'une reproduction à l'échelle H0, raison pour laquelle nous ne l'avons pas indiquée dans notre tableau.

Après l'arrivée à Luxembourg, la locomotive type 1800 des CFL était décrochée et remplacée par une locomotive électrique BB 16000 de la SNCF, qui acheminait alors ce train jusqu'à Bâle SNCF. De plus, la com-

position était renforcée par une voiture mixte 1e/2e classe fournie par la SNCF sur le parcours Luxembourg – Bâle SNCF et classée entre la locomotive de la SNCF et le fourgon NS.

La composition théorique du train 297 entre Luxembourg et Bâle comportait ainsi six voitures. **Tableau 3**

A l'arrivée à Bâle SNCF, les voitures des FS étaient transférées moyennant de savantes manœuvres vers la partie suisse de la gare, pour y être accrochées à d'autres voitures

et poursuivre ainsi leur voyage en direction de l'Italie, via la ligne du Saint-Gothard.

Texte: Bertrand Montjojaques



(1) Notons que toutes les voitures UIC-X des FS en livrée grise incorporées à cette époque dans le train 297 étaient démunies de jupes de bas de caisse. Une voiture-couchettes UIC-X des FS sans jupes de bas de caisse n'a jusqu'à présent pas encore fait l'objet d'une reproduction à l'échelle H0. Nous vous conseillons de la remplacer par une voiture de 2e classe de type UIC-X des FS, sans jupes. Notons qu'il existe au catalogue ACME une reproduction d'une voiture-couchettes UIC-X des FS en livrée grise avec jupes de bas de caisse, mais ce type de voiture qui commençait à être livré au milieu des années '70 n'était pas équipé du chauffage vapeur, ce qui excluait sa présence dans le train 297 en période d'hiver.

L'assemblage d'une installation belge de chargement de sable pour locos à vapeur en H0



S I VOUS SOUDEZ ET TRAVAILLEZ LE LAITON AVEC PLAISIR, VOUS TROUVEREZ VOTRE BONHEUR AVEC CE NOUVEAU KIT DE PB MESSING MODELBOUW. CE KIT CADRE DANS UN PLUS GRAND PROJET D'UNE REMISE POUR LOCOMOTIVES À VAPEUR DISPOSANT NOTAMMENT D'UNE GRANDE INSTALLATION DE CHARGEMENT DE CHARBON POUR LOCOMOTIVES À VAPEUR ET QUI PEUT FACILEMENT ÊTRE ADAPTÉE À VOS PROPRES BESOINS. LES GRUES HYDRAULIQUES ET LE CHÂTEAU D'EAU VOUS SONT DÉJÀ ENTRE-TEMPS CONNUS.

On y trouve une feuille de laiton gravé constituant le portique qui doit supporter les réservoirs de sable, les supports, les rambardes et l'échelle. Pour ceux qui ne sont pas trop habitués avec la soudure, voici quelques règles à suivre. Un bon travail débute toujours avec de bons outils. Utilisez un fin fer à souder, éventuellement réglable, de la soudure classique avec âme en résine, de la soudure liquide et de la purine (de la

graisse de soudure). Pour certaines applications, un brûleur au butane (Proxxon) peut également être nécessaire. Il faut toujours travailler avec du matériel propre. Nettoyez éventuellement au préalable avec un crayon à fibres de verre ou une lime à ongles, avant de commencer à étamer ou souder. L'étamage est l'application au préalable d'une très fine couche de soudure sur les parties à souder. Donc, toujours d'abord nettoyer,

appliquer ensuite de la graisse à souder et ensuite, étamer. Ensuite, les deux pièces peuvent être assemblées et adhéreront parfaitement l'une à l'autre, après chauffage. Il s'agit de la seule et unique façon d'obtenir une bonne soudure. Un truc: une bonne soudure vire à l'aspect brillant, après son refroidissement.

Avant de commencer le travail, nous vous conseillons de bien étudier la 'feuille' de laiton, de manière à vous faire une idée des différentes pièces disponibles. Nous allons commencer par les traverses longitudinales et latérales qui constitueront l'ossature de la passerelle. Les profilés en 'I' doivent être assemblés et soudés entre eux. Leur sépara-



L'installation de chargement de sable et de charbon de Schaerbeek. La 29.018 vient d'être approvisionnée en sable et reçoit maintenant sa cargaison de charbon (photo: collection Walter Moers).

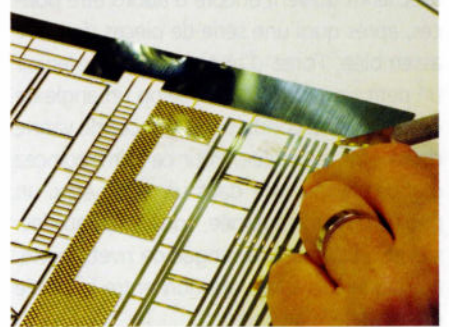
tion de la 'feuille' des pièces en laiton doit se dérouler au moyen d'un couteau X-Acto sur une surface dure, afin d'éviter toute déformation. Certaines pièces peuvent aussi être découpées avec une petite pince (Xuron). Poncez ensuite les éventuelles ébarbures au moyen d'un disque abrasif ou d'une petite lime à ongles. Faites ceci avec beaucoup de soin, car les pièces sont très fines et fragiles. La pine et le trou s'ajustent parfaitement et ne doivent même pas être étamés au préalable. Pour éviter le gauchissement du laiton (qui n'a que 0,4 mm d'épaisseur), le profilé est fixé avec des petits blocs métalliques lors de la soudure. La passerelle du portique est fixée au moyen de colle instantanée, pour préserver les soudures existantes du châssis. Le montage de l'échelle et de sa cage de sécurité n'est pas difficile: il s'agit d'un travail

minutieux. Après la découpe des pines des étriers, poncez-les légèrement de façon à ce qu'ils puissent facilement être soudés dans les trous prévus dans l'échelle. Travaillez avec soin, car le tout est très fragile. Insérez ensuite du fil de laiton de 0,4 mm dans les différents étriers et soudez le tout.

Vient ensuite le tour des supports (4) qui doivent supporter le portique. Chaque support est constitué de trois pièces qui s'ajustent parfaitement l'une à l'autre, au moyen de pines et de trous. Ici, nous donnons la préférence au soudage par brûleur au gaz. Soudez d'abord les 'I' (des profilés en 'I') à un des cadres et ensuite au second cadre. Il est important qu'ils soient disposés parfaitement perpendiculairement, à défaut de quoi la liaison pine/trou ne sera pas pos-



1. Etudiez bien la plaque gravée et ses pièces constitutives avant de vous mettre au boulot.



2. Séparez les différentes pièces par découpe, avec précaution.

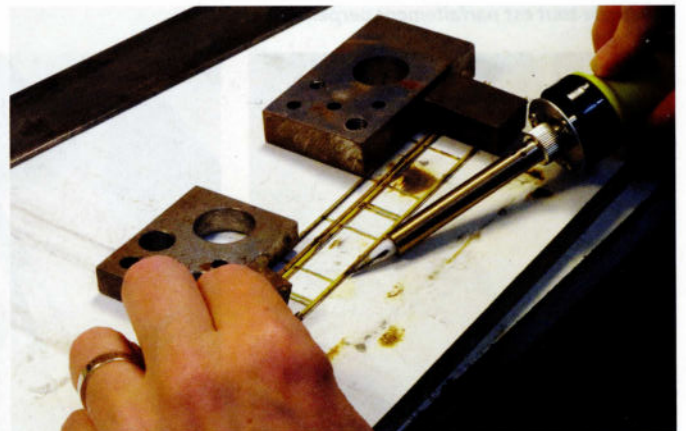


3. Les éventuelles ébarbures sont poncées au moyen d'un minidisque abrasif ou d'une lime à ongles.

sible. Comme moyen d'aide, un bloc en métal perpendiculaire a été utilisé. Pour finir, les lattes qui formeront les profilés transversaux



4. Travaillez avec un fer à souder à bout fin.



5. Soudage du cadre du portique; veillez à ce que tout soit parfaitement perpendiculaire, au moyen d'une équerre ou de blocs métalliques.

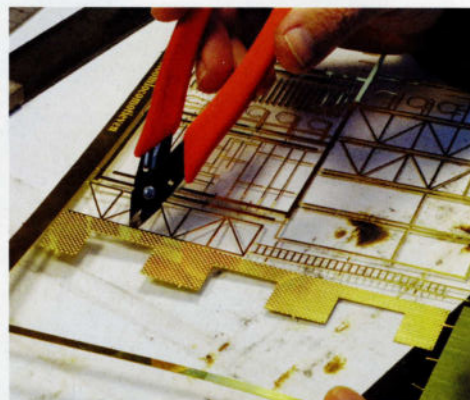
en 'L' (28) doivent être soudés : un travail de finition, mais qui s'effectue rapidement. Les supports doivent maintenant être soudés parfaitement perpendiculairement au portique. Si cela ne réussit pas du premier coup, il faut persévérer jusqu'au moment où ce sera bien le cas : des blocs métalliques ou une petite équerre vous aideront à cet effet. Enfin, les profilés en 'L' (8 pièces de 20 mm x 1 x 1) servant de renforts sont assemblés.

Les réservoirs de sable fournis conjointement avec le kit doivent encore d'abord être ponçés, après quoi une série de pièces doit être assemblée. Forez d'abord sous le réservoir un petit trou (de 0,7 mm) selon un angle de 45°, auquel la conduite de la seconde vanne devra être raccordée. Pour ce faire, coinciez d'abord le réservoir dans un étau. Avec un peu de colle instantanée, vous collez au-dessus et en dessous la rangée de rivets jointe, à chaque fois à la transition entre la partie droite et celle arrondie.

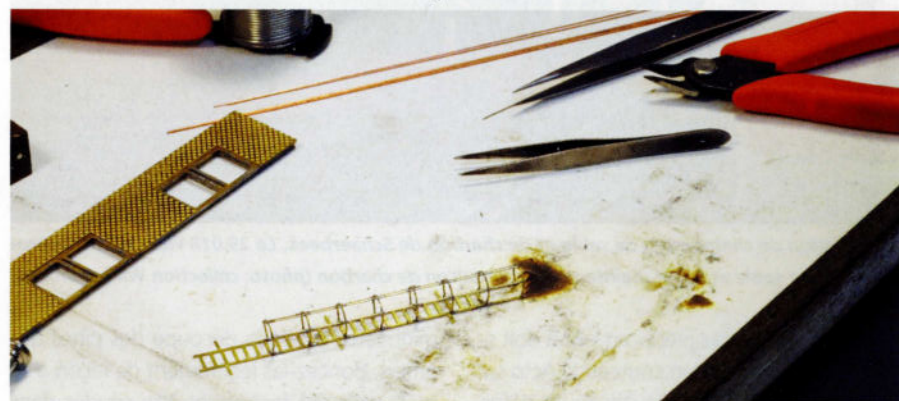
La vanne (douze exemplaires au total) est constituée de trois pièces : le corps (une busette de 1,3 x 6 mm), le bras (8 mm) et son contrepoids (2,5 mm de diamètre) et le levier, au-dessus. Pour une bonne fixation du bras sur le corps, un trou de 0,5 mm est



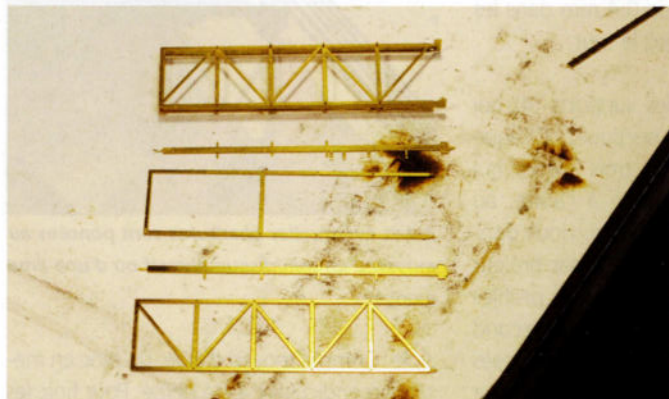
6. Le cadre du portique est prêt.



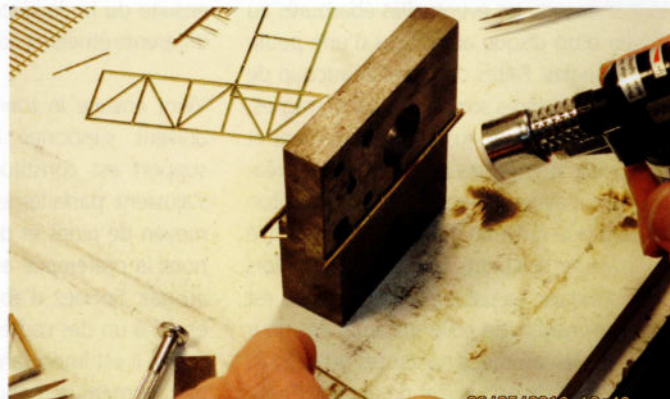
7. Découpe de la passerelle au moyen d'une petite pince Xuron.



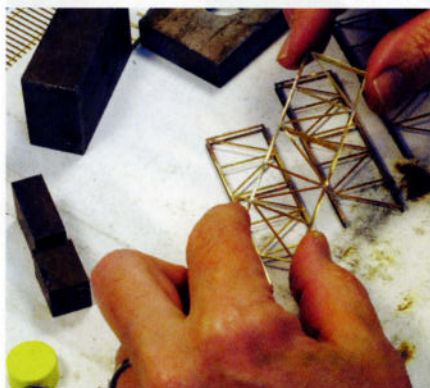
8. Montage de l'échelle avec sa cage de sécurité: travaillez avec précaution, car le tout est très fragile.



9. Les quatre pièces devant constituer un support : la pine et le trou doivent parfaitement correspondre. La soudure est seulement autorisée lorsque le tout est parfaitement perpendiculaire.



10. L'utilisation d'un brûleur au butane est préférable pour la soudure de longues pièces. Fixez l'ossature sous un bloc métallique pour éviter le gauchissement des pièces par la chaleur.



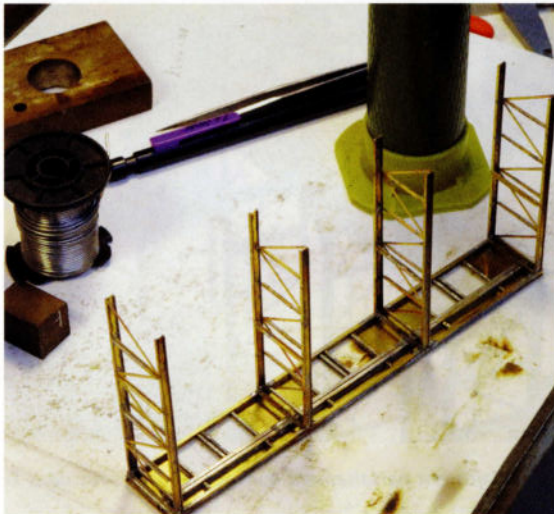
11. Travaillez avec soin et tout s'ajustera comme il faut.



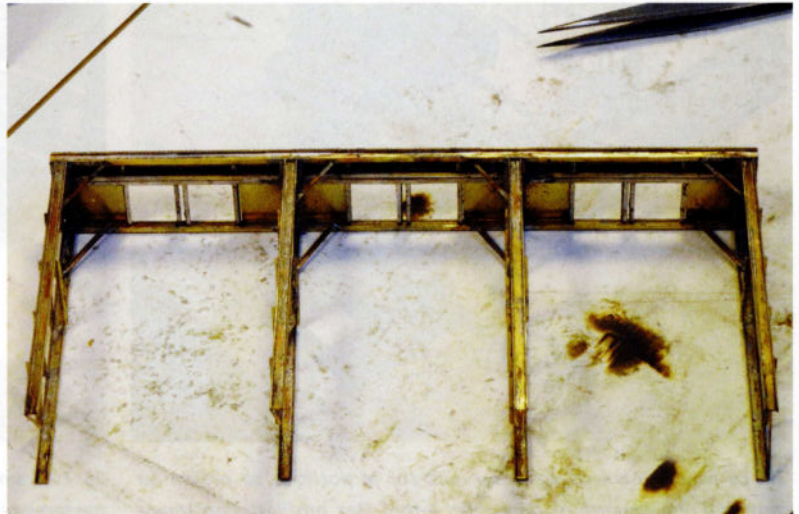
12. L'élimination des ébarbures sur les profilés.



13. La pose des profilés en 'L' : un travail de précision, mais qui va vite.



14. Il faut absolument que les supports soient parfaitement perpendiculaires par rapport au portique. Au besoin, recommencez, à défaut de quoi votre modèle risque de chuter !



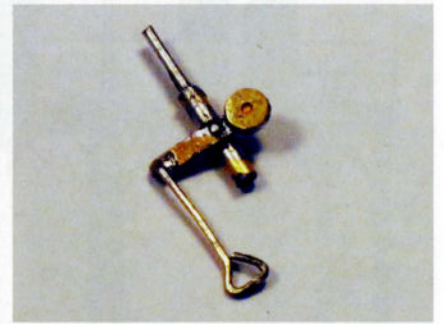
15. Les supports obliques sont constitués de profilés en 'L'.



16. Les réservoirs de sable sont en laiton massif et doivent encore être quelque peu ponçés.



17. Des leviers courts au-dessus, des longs par-dessous : pliez-les dans du fil de 0,4 mm au moyen d'une fine pince.



18. Les vannes sont constituées de trois pièces : le corps, le contrepoids et le levier.



19. La pose des bandes de rivets sur les réservoirs, au moyen de colle instantanée.



20. Le forage d'un trou supplémentaire (de 0,7 mm) pour un raccord ultérieur de la conduite inférieure. Il vaut mieux fixer le tout dans un étau.



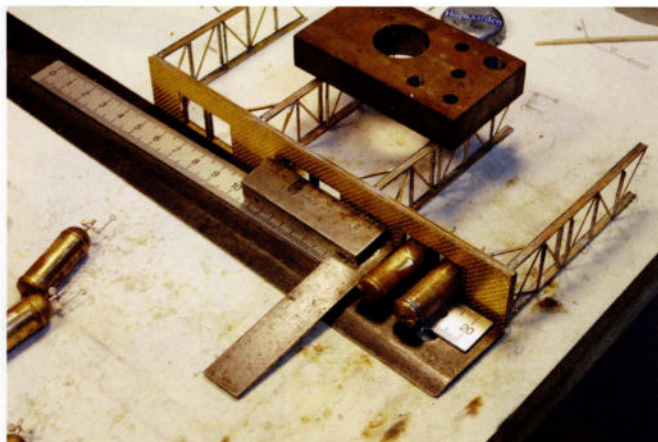
21. Les vannes sont fixées sous les réservoirs au moyen d'un petit bout de fil de 0,5 mm.

foré à hauteur du milieu de la busette, à travers quoi une pince de 0,5 mm est enfilée et soudée. Un peu à l'extérieur du bras et du côté du contrepoids, un autre trou est foré, de façon à ce que la pince s'ajuste dans le corps. Soudez et découpez la pince jusqu'à hauteur du bras. A l'extrémité du bras se trouve également un trou de 0,5 mm pour le levier. Pour obtenir une bonne fixation, un petit bout de fil de 0,5 mm est soudé dans le corps, fil qui s'ajustera bien en partie

inférieure dans le réservoir et qui sera fixé au moyen de colle instantanée. Les leviers court (6 x 8 mm) et long (6 x 30 mm) sont constitués de fil de 0,4 mm. Les poignées des leviers sont pliées au moyen d'une fine pince.

Lorsque les vannes auront été montées, les réservoirs peuvent être suspendus dans les ouvertures prévues à cet effet dans le portique. La bande inférieure de rivets sur le

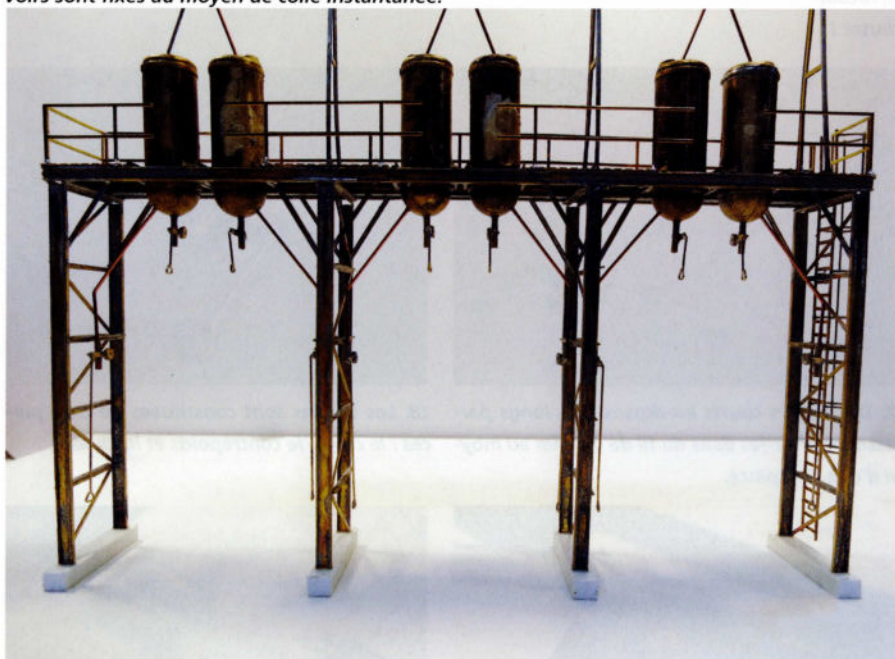
réservoir doit toucher la partie inférieure du portique (à 25 mm de la partie supérieure du réservoir). Pour bien positionner les réservoirs au centre, deux lattes de respectivement 2 mm et 1 mm serviront de support inférieur. Les réservoirs sont fixés à la colle instantanée et au moyen de deux profilés en 'L' supplémentaires de 1 mm x 1 x 16,5 qui servent de renforts, au-dessus du portique. Maintenant que les réservoirs sont placés, les conduites des vannes inférieures peuvent



22. Le positionnement des réservoirs sur le portique se réalise au moyen d'une équerre et de petites lattes. Des profilés supplémentaires en 'L' servent de renfort et de liaison avec le portique. Les réservoirs sont fixés au moyen de colle instantanée.



23. Les rambardes s'ajustent parfaitement dans les trous prévus dans la passerelle.



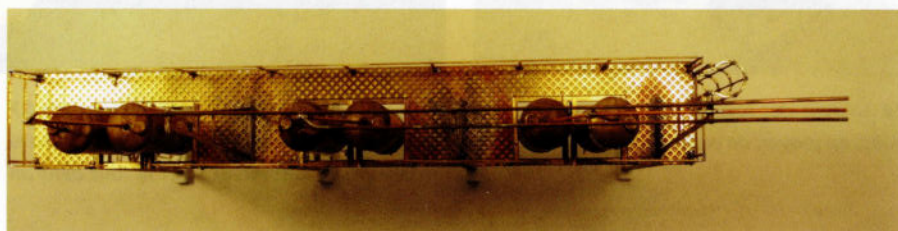
24. Une vue en élévation.



25. Une vue latérale avec l'échelle assemblée, et sa cage de sécurité.

être placées. Un fil de 0,7 mm et de 40 mm de longueur est plié selon un angle de 45°, après quoi la vanne y est raccordée. En partie inférieure des vannes viennent se placer des tuyaux flexibles sous la forme d'un fin fil électrique noir de 0,5 mm (Brawa), que nous ne placerons que lorsque le montage sera complet et peint. Les pieds en béton (4 mm x 5 x 30) sont portés à bonne longueur au moyen de profilés découpés (Konstrukt).

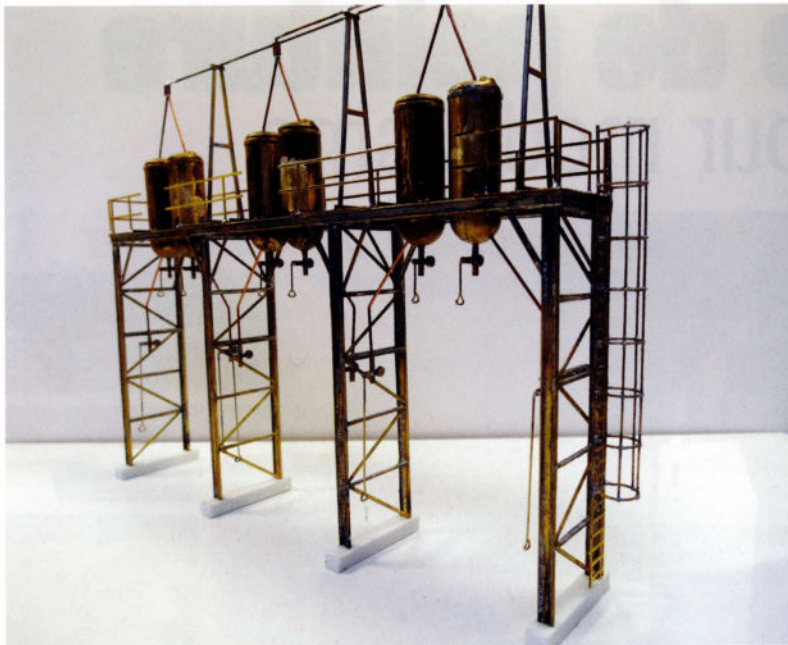
Il est temps maintenant de monter les supports des conduites d'alimentation. Un support est à chaque fois constitué de deux moitiés qui doivent être soudées l'une à l'autre par leur face plane. Pour leur positionnement correct, un petit trou a été prévu dans la passerelle. Pour souder, utilisez aussi de préférence le brûleur au butane. Les



26. Une vue du haut, avec les conduites d'alimentation.

conduites d'alimentation en fil de 0,7 mm se rejoignent au-dessus dans une boîte de distribution: cette boîte est constituée d'un profilé en 'U' découpé à mesure de 2 x 1 x 3,5 mm. Deux conduites de 0,7 mm d'épaisseur et de 23 mm de longueur y aboutissent. Les extrémités sont légèrement poncées pour qu'elles s'ajustent parfaitement dans la boîte de distribution et sont fixées

avec beaucoup de soudure (par exception à la règle). Après quoi elles sont courbées selon le petit dessin repris sur du papier quadrillé, servant de patron. Les deux conduites d'alimentation de 0,7 mm supérieures sont assemblées sur les supports en direction des boîtes de distribution. Enfin, les rambardes sont fixées et soudées, ainsi que l'échelle et sa cage de sécurité. Les rambardes s'ajustent



27. Détail de la vanne inférieure, avec sa conduite.



28. Détail des supports des conduites d'alimentation.



29. Conduite d'alimentation divisée au départ de la boîte de distribution.

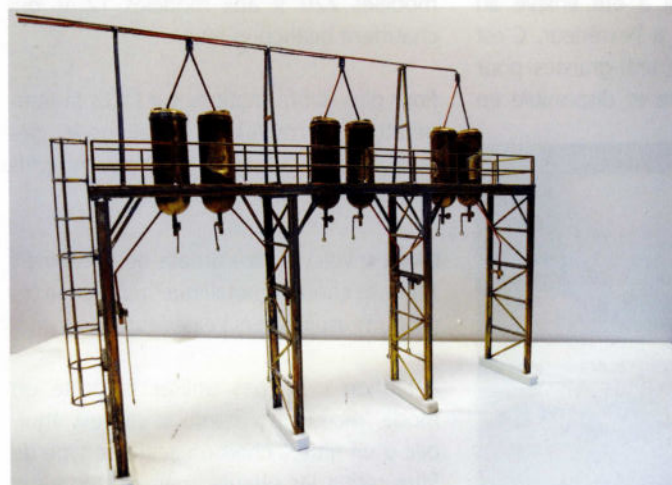


30. Les bandes de rivets sur les réservoirs affleurent à la partie inférieure du portique.

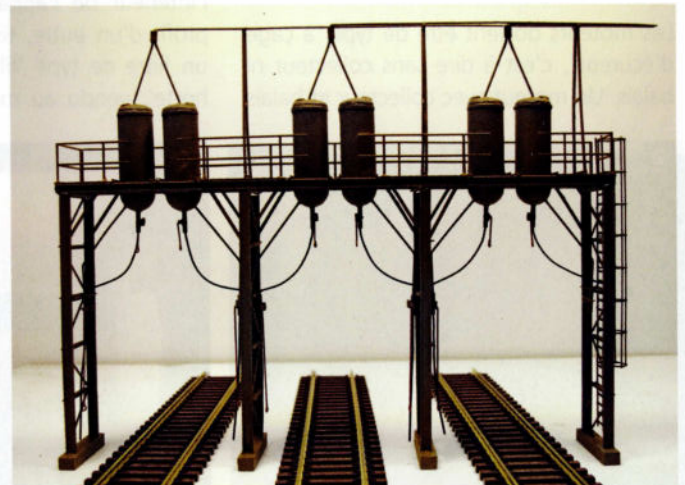
parfaitement dans les retraits présents sur la passerelle.

Après un lavage approfondi au détergent et sous une douche à eau chaude, toutes les traces de graisse et de soudure disparaîtront. Laissez bien sécher, après quoi l'installation pourra être peinte en gris, à l'aérographe. Les leviers seront peints en rouge et les tuyaux pourront ensuite être placés. Enfin, appliquez une patine faite de tons rouille, après quoi ce petit bijou pourra finalement être disposé sur votre réseau d'inspiration belge: il constituera un 'must' pour tout adepte de la traction vapeur. Ce set est en vente chez pb Messing Modelbouw pour environ 80 euro. Nous vous souhaitons plein succès lors de son assemblage !

Texte et photos: Walter Moers



31. L'ensemble est maintenant prêt pour être peint.



32. L'installation de chargement de sable a été peinte en gris ; elle peut maintenant être disposée près de la remise.

Une cabine de peinture pour modélisme

POUR ÉVITER LE DANGER PROVOQUÉ PAR LES SOLVANTS UTILISÉS AVEC UN AÉROGRAPHE OU EN AÉROSOL AINSI QUE LES 'RETOMBÉES' DE PEINTURE AUX ENDROITS INDÉSIRABLES, VOICI UNE CABINE DE PEINTURE AVEC ASPIRATION ET ÉCLAIRAGE INTÉGRÉ. ELLE EST AUSSI TRÈS UTILE LORS DES NETTOYAGES AVEC DES SOLVANTS, DES COLLAGES ODORANTS, LA RÉALISATION DES CIRCUITS IMPRIMÉS, ETC.

IMAGE 1: Cette cabine est réalisée en contreplaqué de 15 mm à partir d'une hotte pour cuisine, installée verticalement.

Dimensions de la hotte:

Hauteur: 525 mm
Largeur: 600 mm
Profondeur: 200 mm

Dimensions extérieures de la cabine:

Hauteur: 540 mm
Largeur: 630 mm
Profondeur: 600 mm

Le panneau supérieur comporte un bandeau 'cache-lumière' de 600 x 80 mm. Ces dimensions seront bien sûr adaptées aux dimensions de votre hotte. Le tout est assemblé par vissage et collage.

IMAGE 2: Choisissez de préférence une hotte équipée de deux moteurs : le débit d'aspiration en sera bien meilleur.

Les moteurs doivent être de type 'à cage d'écureuil', c'est à dire sans collecteur ni balais. Un moteur avec collecteur et balais



provoque des étincelles et, comme vous vous en doutez, les solvants et les étincelles... ne font pas bon ménage.

Comment savoir ?

Dans le cas d'une hotte récupérée, ouvrez l'appareil et vérifiez que le moteur ne soit pas équipé de collecteur ni de balais. Dans le cas d'un appareil neuf, pas de soucis: les hottes actuelles sont toutes équipées de moteurs sans balais.

IMAGE 3: Dans le but de protéger la hotte des dépôts de peinture et de faciliter ainsi son entretien, le filtre d'origine prévu à l'intérieur de l'appareil a été enlevé au profit d'un autre, fixé à l'extérieur. C'est un filtre de type 'filtre anti-graisses pour hotte', vendu au mètre et disponible en

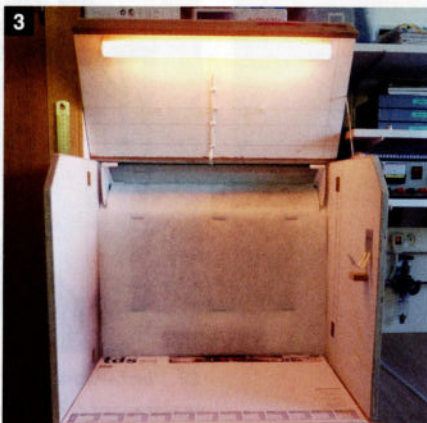
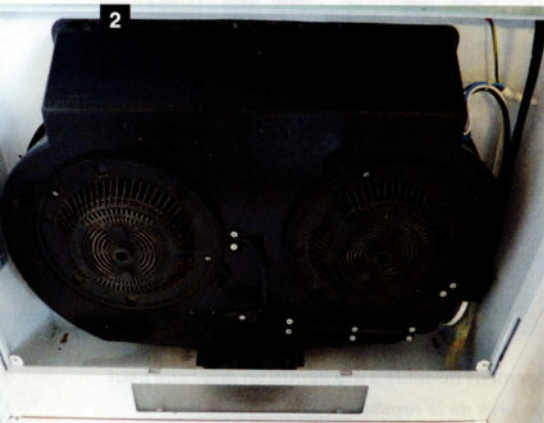
magasin de bricolage. Il est fixé à l'aide de 9 agrafes réalisées en fil galvanisé de 1 mm de diamètre.

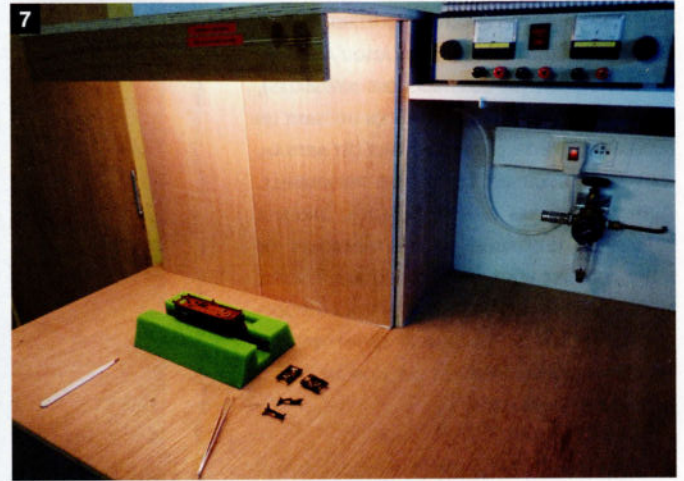
Le système d'éclairage original a été démonté et remplacé par un éclairage du type 'tube à incandescence'. Ce type de lampe est préférable au TL, car son IRC (Indice de Rendu des Couleurs) et sa température de couleur sont plus proches de la lumière du jour. Évitez les halogènes qui ont une bonne t° de couleur, mais chauffent beaucoup trop pour cet usage confiné. Si vous décidez toutefois d'utiliser des ampoules halogènes, préférez les modèles 220 V aux modèles 12 V, qui chauffent beaucoup plus.

Pour plus d'informations sur l'IRC, la température de couleur et l'éclairage en général, visitez la page http://www.ho-ptit-train.be/html/cablage_08.html.

IMAGE 4: Voici la face arrière de la cabine : notez le conduit métallique qui évacue les produits aspirés vers l'extérieur.

Attention : ne pas utiliser la hotte en mode 'recyclage', même si elle est équipée d'un filtre à charbon actif : ce type de filtre réduit les odeurs, mais ne supprime en rien l'inflammabilité des solvants. Il est impératif d'évacuer les solvants vers l'exté-





rieur, sous peine d'intoxication et de risque d'incendie!

IMAGE 5: Ce petit support réalisé en aluminium de 1,5 mm est bien pratique pour suspendre l'aérographe entre deux usages.

IMAGE 6: Les panneaux latéraux (profondeur : 600 mm x hauteur : 525 mm) sont coupés à 300 mm du bord avant et sont équipés de charnières.

Le panneau supérieur (profondeur 530 x largeur 630 mm) est coupé à 330 mm du

bord avant et est équipé de charnières. Ces charnières permettent de replier la cabine et ainsi réduire fortement son encombrement, lorsque celle-ci n'est pas utilisée.

IMAGE 7: En outre, ce système offre un plan de travail bien éclairé! Notez à droite de la cabine le régulateur de pression pour l'air comprimé de l'aérographe, avec son indispensable récupérateur d'humidité.

IMAGE 8: Voici la cabine prête à l'usage. Notez le support des pièces en cours de pein-

ture: c'est un plateau rotatif en bois vendu comme plateau à fromages. Il est recouvert de papier kraft pour le protéger des dépôts de peinture. Notez aussi le papier de protection collé sur le plan de travail.

IMAGE 9: Durant la séance de peinture, pas de brouillard hors de la cabine ni (non visible sur la photo) d'odeurs désagréables...

Texte et photos: Daniel Moreau
(<http://www.ho-ptit-train.be>)



Passage de l'industrie

Volet n°1: L'immeuble 'Bois-Charbons'

C'EST À LA FAVEUR DES DERNIÈRES NOUVEAUTÉS PROPOSÉES PAR ZEBDEC (ZÉBULON DÉCOR) QUE J'AI ENTREPRIS CE PROJET DE 'PASSAGE' MARIANT CERTAINES FAÇADES, POUR RECRÉER UNE PARTIE DE QUARTIER INDUSTRIEL. À LA DIFFÉRENCE DE TOUT CE QUE J'AVAIS JUSQU'ALORS RÉALISÉ (QUASIMENT EN CONSTRUCTIONS INTÉGRALES), J'AI DÉCIDÉ DE MENER MES TRAVAUX EN UTILISANT UN MAXIMUM DE PIÈCES DISPONIBLES CHEZ CET ARTISAN, MAIS EN Y APPORTANT MA TOUCHE PERSONNELLE. AINSI DE MULTIPLES ÉLÉMENTS VONT SE TROUVER 'KITBASHÉS', REDÉTAILLÉS ET LES TECHNIQUES DE PATINE POUSSÉES VONT Y ÊTRE APPLIQUÉES. L'AUTRE MOTIF DE LA DÉMARCHE EST DE MONTRER AU MODÉLISTE QU'UN SIMPLE MODÈLE PEUT OFFRIR TOUT UN TAS DE POSSIBILITÉS, POUR PEU QUE L'ON AIT UN PEU DE TEMPS À Y CONSACRER.

Ce sera l'occasion d'amener le modéliste à aller plus loin dans le détail en se faisant plaisir et en évitant d'emprunter les sentiers battus (bien souvent, on retrouve les kits reproduits avec plus ou moins de bonheur tels qu'ils sont présentés sur leurs boîtes...)

Pour ma part, ce projet s'inscrit dans la continuation du diorama 'Rue de l'usine' réalisé il y a maintenant plusieurs années, avec à terme une exposition en public. À la différence de ce que j'avais réalisé à l'époque, la présentation en show-case se fera avec une 'fenêtre' extrêmement basse et réduite, n'offrant qu'une vision de face de la scène (pas de vue plongeante possible): on s'approche donc le plus possible de la vision 'réelle' des édifices et cela évite parfois le travail sur des parties de bâtiments non visibles, au final (un peu comme un décor de cinéma). C'est cette approche que j'ai déjà développée pour la série de mini saynètes 'Impressions urbaines'. Mais avant de pouvoir observer le résultat, il nous faut nous retrousser les manches et attaquer les travaux pratiques... Nous allons entamer ceux-ci avec un premier kit de bâtiment en briques, sur lequel je vais pratiquer d'emblée quelques transformations. Voyons cela en images, très précisément.

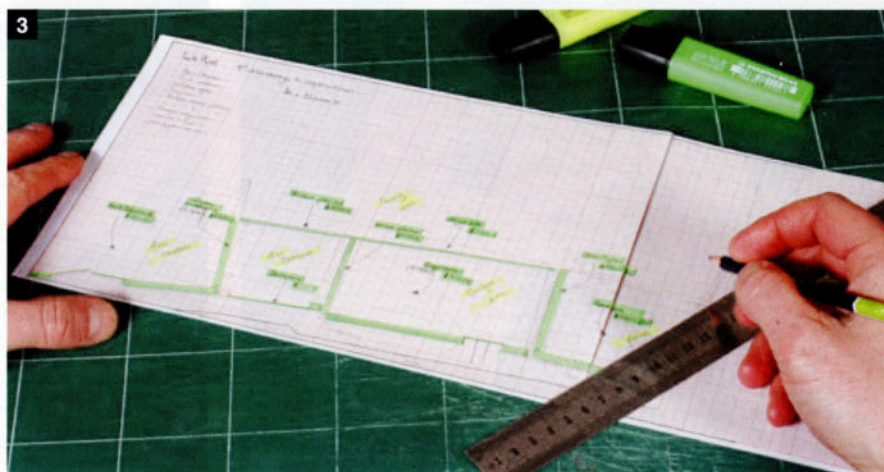
3. À la faveur des multiples kits proposés par Zébulon, un plan est dressé succinctement sur une grande feuille de papier blanc, puis repris



plus précisément sur du papier millimétré. Un des objectifs de la démarche est d'utiliser, voire de détourner complètement des modèles de façades pour obtenir une certaine dynamique dans la disposition des bâtiments, ceci sur une très faible profondeur. Ici, une première partie de ce passage (avec cinq bâtiments imbriqués les uns dans les autres) est matérialisée en y incluant l'épaisseur des murs, la forme des trottoirs, etc.

4. La maquette 'Bois Charbons' 87410 de Zébulon Décor sera un des premiers éléments à être traité pour figurer sur la saynète. Même si sa vocation initiale restera inchangée, je vais lui faire revêtir une allure assez différente de celle proposée ici, en pratiquant quelques transformations et en l'affublant de multiples détails.

5. Voici la maquette telle qu'elle se présente à la sortie de boîte. Ici, je me la suis procuré non pas en pierre synthétique, mais en résine. Certes, c'est une option plus coûteuse, mais les travaux de tronçonnage éventuels sont beaucoup plus agréables et aisés à pratiquer sur ce matériau.

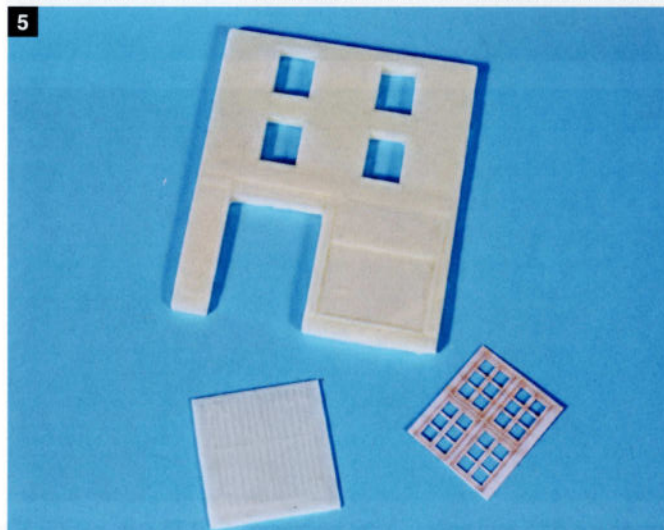
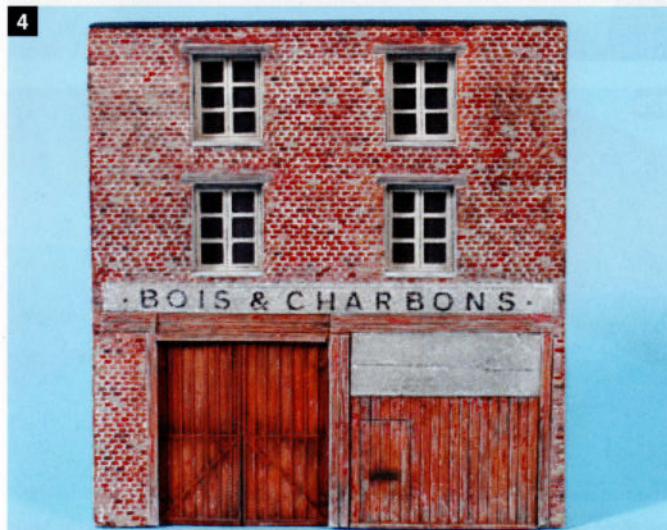


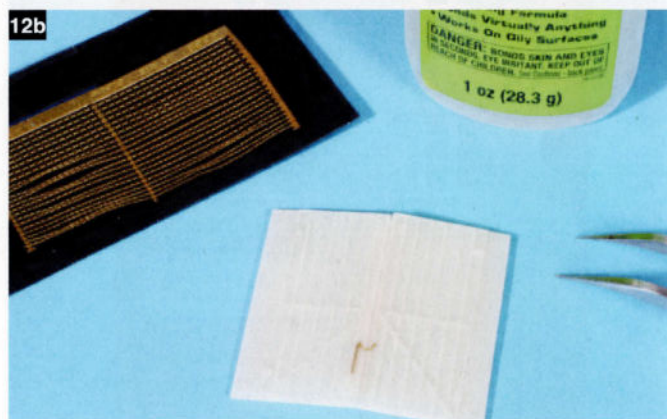
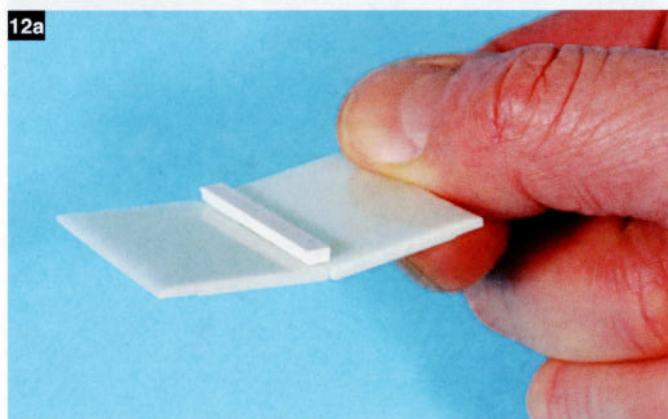
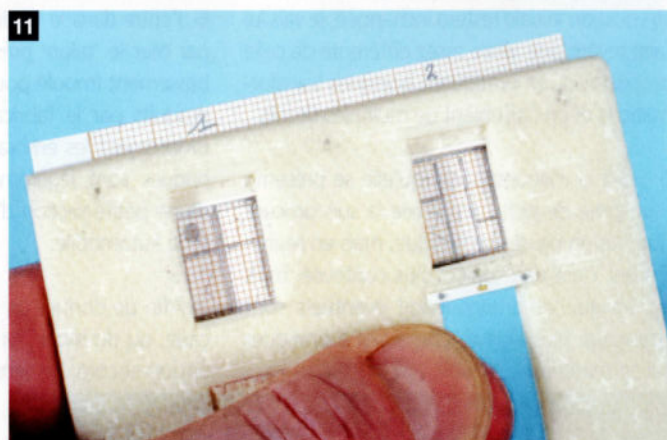
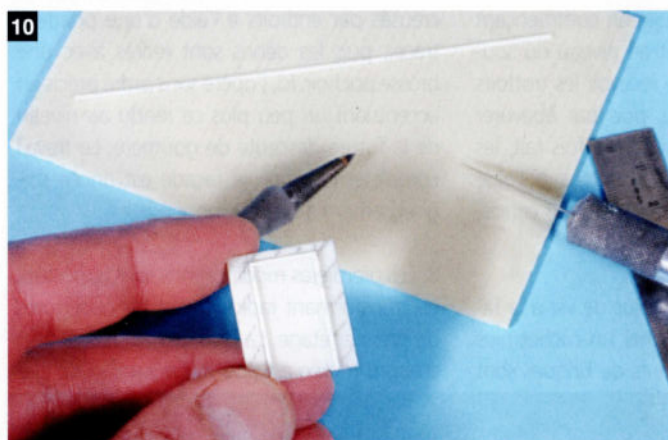
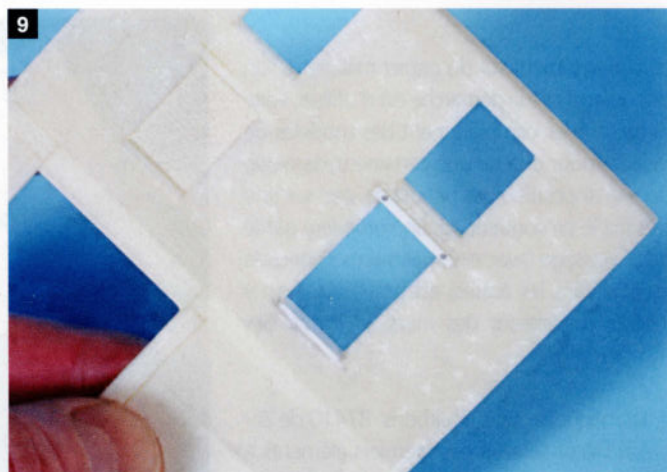
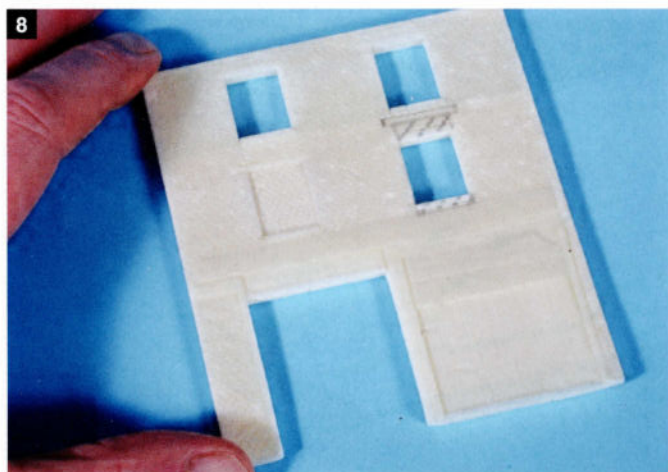
6. J'entre dans le vif du sujet en commençant par ôter le 'talon' présent au niveau du sous-bassement (moulé pour y recevoir les trottoirs produits par le fabricant), puis par ébavurer proprement les embrasures. Une fois fait, les briques sont légèrement apprêtées à l'aide d'une petite section d'abrasif fin pour carrosserie automobile.

7. Afin de donner un peu plus de vie à la façade, ou du moins lui donner un cachet plus ancien encore, certains joints de briques sont

creusés par endroits à l'aide d'une pointe à tracer, puis les débris sont retirés avec une brosse pochoir. Ici, j'opère sans ordre précis en accentuant un peu plus ce rendu au niveau de la future descente de gouttière. Le travail complètement fini, la façade est rincée soigneusement à l'eau savonneuse.

8. Les premières modifications sont apportées en transformant radicalement les ouvertures du premier étage. La baie de gauche est tout d'abord murée à l'aide d'une section de car-





ton-plume de 5 mm pour y imiter les briques (technique déjà maintes fois décrite dans TMM). Quant à l'autre ouverture, elle va être agrandie (en hachuré au crayon noir)...

9 ...pour y être ensuite affublée d'un appui en Forex de 1 mm d'épaisseur (longueur: 14 mm/ largeur: 7 mm) et d'un linteau métallique réalisé à l'aide d'une section d'Evergreen en L 291, sur laquelle j'ai positionné deux gros boulons Grandt-Line.

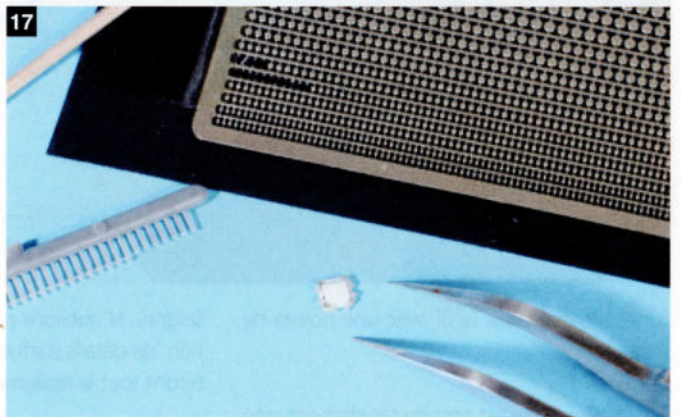
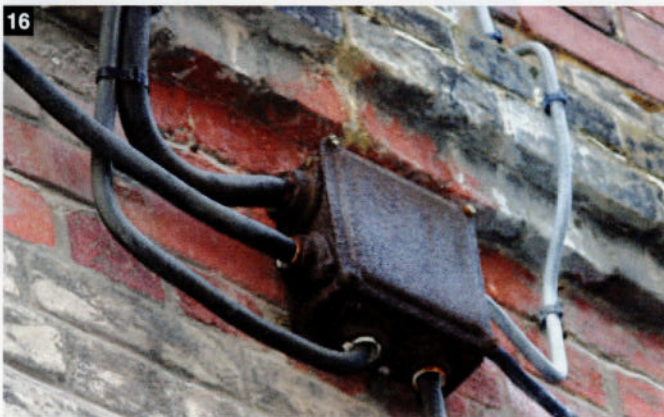
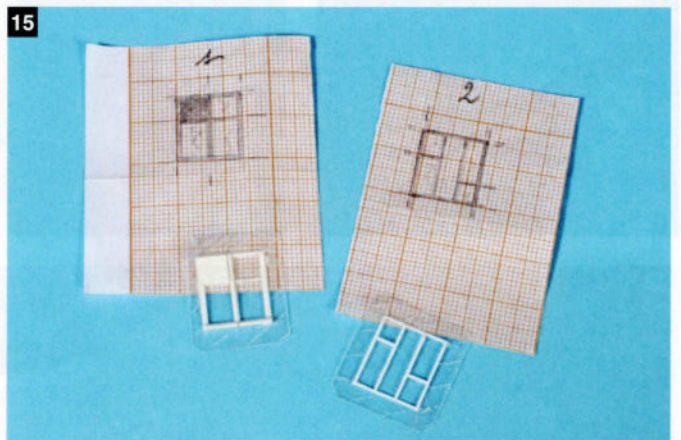
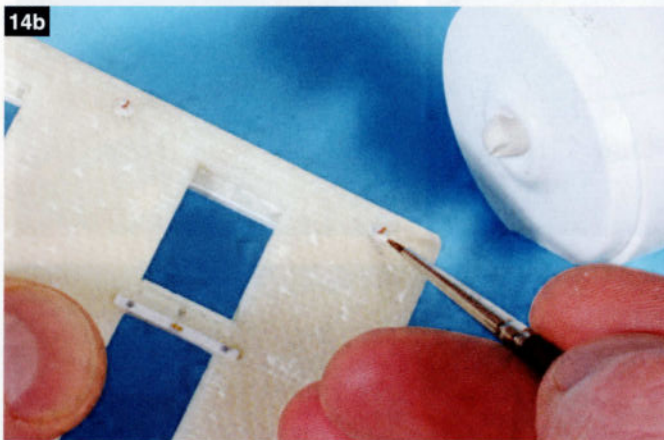
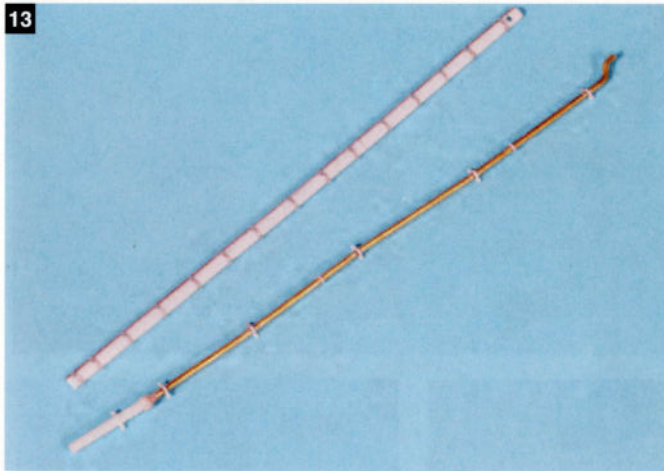
10. Afin de clore cette grande ouverture, une porte en bois est ensuite confectionnée dans une plaque de 'voliges' en résine Zebdec, le bâti étant quant à lui rapporté à l'aide de tronçons de bandelettes Evergreen 131 (carré de

0,75 mm x 0,75). Ces dernières sont préalablement travaillées à la pointe à graver pour imiter les veines du bois sur les faces visibles, avant mise en place à la colle cyanoacrylate.

11. Les baies au deuxième étage ne sont pas en reste, non plus. Elles sont toutes deux abaissées de quelques millimètres à l'aide d'une rangée de petites briques plâtrières, extraite d'une plaque Zebdec 87805 sur laquelle est plaqué un linteau très fin, réalisé avec de l'Evergreen 125 (0,5 mm x 2). Une fois fait, de nouvelles huisseries (différentes de celles proposées) sont dessinées sur une feuille de papier millimétré, en respectant les nouvelles cotes imposées par cette modification...

12a/12b. Le portail d'accès est à son tour pris en main, si j'ose dire! Après l'avoir scindé en deux, celui-ci est ressoudé en y apportant une légère dynamique, comme pour le simuler un peu plus fatigué. Ici, le positionnement est maintenu grâce à une chute de Forex collée à la glue. Sur la face visible, le seul plus apporté sera cette section de chaînette très fine, tirée d'une planche Aber 35A16 et mise en place à l'aide de brucelles...

13. Au terme de ces quelques opérations, je poursuis plus en avant avec l'apport de détails non présents dans le kit, mais qui vont accentuer le réalisme de la façade. Je commencerai donc par la partie supérieure



de l'édifice, pour descendre progressivement et atteindre le rez-de-chaussée. En tout premier lieu donc, la gouttière et descente d'eau pluviale réalisée à l'aide d'Evergreen, de fil de laiton de 1 mm, sections de carte plastique, aluminium... J'ai déjà longuement décrit le procédé pour reproduire ce type d'éléments avec une grande finesse dans de précédents TMM: je ne reviendrai donc pas dessus, ici...

14a/14b. Juste au dessous de la gouttière, des crochets d'échafaudage sont ensuite rapidement réalisés à l'aide de fil de cuivre récupéré sur un vieux bobinage électrique. Ceux-ci sont ensuite disposés dans des trous pratiqués préalablement, avec une

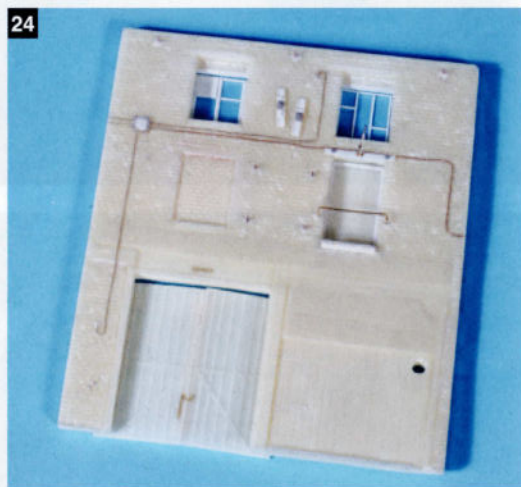
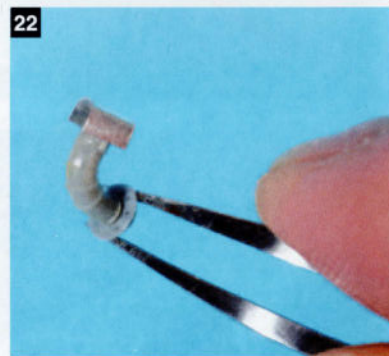
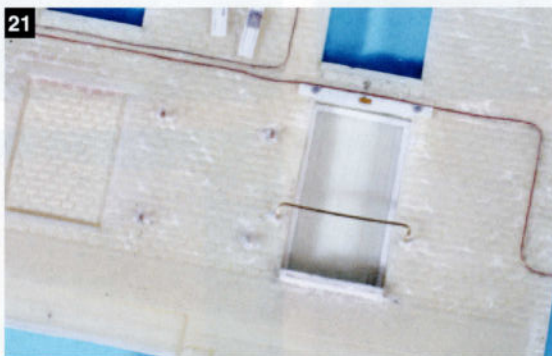
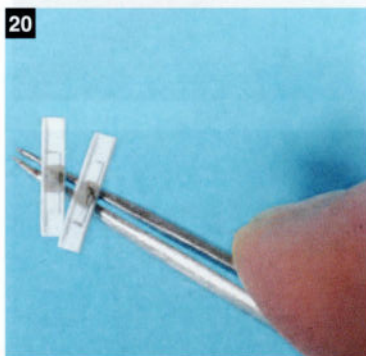
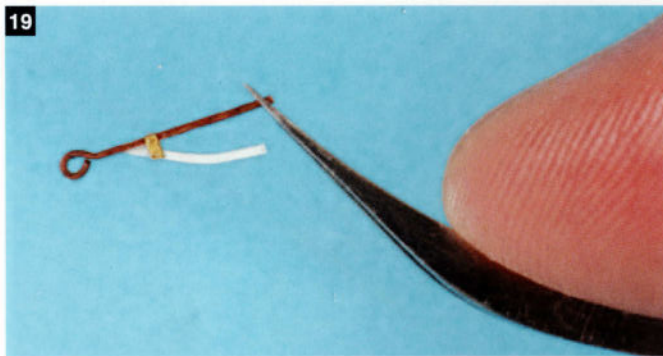
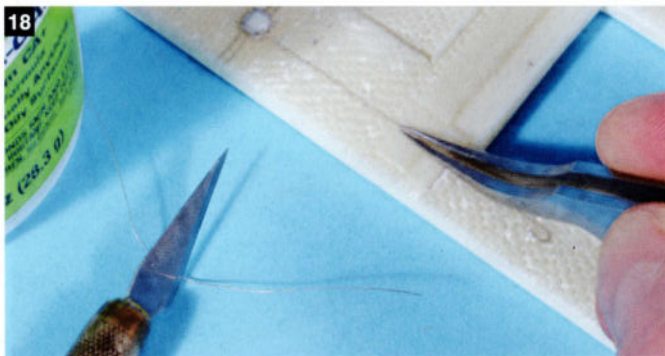
pointe d'aiguille. La mise en place se fera avec un peu de colle cyanoacrylate, puis le ciment sur le pourtour est simulé à l'aide d'enduit à l'eau, appliqué au pinceau fin.

15. Je poursuis dans l'élaboration des éléments en scratch. Ici, les huisseries dessinées précédemment sont patiemment fabriquées en utilisant de l'Altuglass 'Clear' Evergreen de 0,12 mm et différentes bandelettes Evergreen. Remarquez les modèles complètement différents...

16. Ce type de vieux boîtier de dérivation électrique est tout-à-fait typique d'une époque et fait partie des petits détails que j'ai cru bon d'apporter à la façade.

17. Avec un peu de patience (et une bonne dose de dextérité), cet élément est reconstitué en miniature grâce à un assemblage de carte plastique de 0,8 et 0,12 mm, sur lequel j'ai apposé des boulons Grandt-Line et quatre têtes de vis Aber, tirées de la planche 35A101.

18. Une fois l'élément construit, celui-ci est mis en place sur la façade, puis les câbles électriques arrivant et partant de celui-ci sont rapportés à l'aide de fil de cuivre ou équivalent. Afin de bien positionner ceux-ci, une légère marque au crayon noir est préalablement effectuée pour me servir de guide lors de la mise en place définitive. Celle-ci se fera en employant de la colle cyano, appliquée au



fur et à mesure sur le fil avec une pointe de scalpel.

19. Un treuil fixe est ensuite rapidement créé de toutes pièces pour y figurer au dessus de l'ouverture la plus importante. Il m'a été inspiré par un équipement réel ancien, dépourvu de poulie.

20. Autres éléments caractéristiques pour renforcer la connotation industrielle de la bâtisse: les ancres de maçonnerie massives. Celles-ci sont fabriquées en utilisant des sections d'Evergreen 272 et 102, sur lesquelles j'ai positionné des plaques boulonnées Grandt-Line en leur centre.

21. Dans la foulée, différents petits artifices métalliques sont créés pour apporter encore un peu plus de détails au niveau du premier étage (rambarde, anciens supports d'en-

seigne). N'oublions pas que c'est l'accumulation de détails parfois insignifiants qui apporteront tout le réalisme à l'ensemble, au final.

22. Au rez-de-chaussée, un vieux conduit coudé est ensuite réalisé à partir – là encore – de pièces Grandt-Line améliorées avec de la carte plastique très fine et une section de feuille d'aluminium, mise en forme. Cet élément sera mis en place ultérieurement sur la partie bois du bâtiment.

23. Pour terminer, un numéro de porte en relief est apposé au-dessus de l'entrée. Ici, j'ai utilisé une référence en photo-découpe Aber référence R03. Pour la mise en place, j'utilise un cure-dents imprégné de salive pour la préhension des pièces. Après avoir apporté un point de cyano à l'endroit souhaité, la pièce en photo-découpe est simplement pressée dessus à l'aide du bout de

bois, en veillant à rester dans l'alignement!

24. La façade vue une fois les différentes transformations faites. Les nombreux détails apposés en sus contribueront à personnaliser un peu plus le modèle. Cette vue est à comparer avec la photo 04 montrant la maquette originelle. Dans le prochain numéro, nous verrons comment accentuer encore un peu plus ce contraste par le biais d'une patine poussée.

Texte et Photos: Emmanuel Nouaillier



Je tiens à remercier Jean Michel Husson (Zébulon) ainsi que Nico Monnoye (Minitair/ Add-On) pour la fourniture des pièces Aber, sans oublier Cletus Waldman, pour les pièces Grandt-Line.



L'assemblage d'un arbre Joefix

JOEFIX, L'UN DES RARES FABRICANTS BELGES DE MATÉRIEL DE DÉCORS, A SORTI RÉCEMMENT UN NOUVEAU SET DE TROIS SAPINS À ASSEMBLER (RÉF. 180.072). CE SET CONVIENT AUX ÉCHELLES H0 ET TT. CHAQUE SET CONTIENT TROIS TRONCS JOLIMENT DÉTAILLÉS FAITS EN RÉSINE, D'UNE LONGUEUR MOYENNE DE 13 CM, D'UN SACHET DE BRANCHES VERTES (DU FEUILLAGE D'ASPARAGUS TRAVAILLÉ) ET D'UN PETIT PAQUET DE MOUSSE, COMPARABLE AU 'FINE TURF' DE WOODLAND SCENICS.

L'assemblage de ces sapins est aisé. Nous commençons par forer un petit trou dans la partie inférieure du tronc, de façon à pouvoir y insérer un cure-dents et de pouvoir plus facilement saisir l'arbre lors des étapes ultérieures.

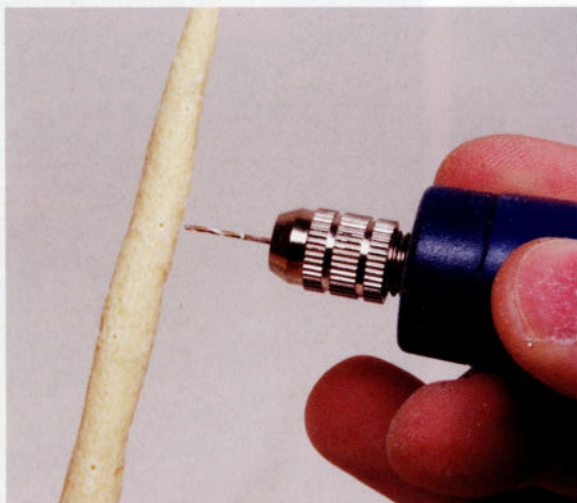
Ensuite, nous forons au moyen d'une fine mèche (d'environ 0,5 mm) des trous dans le tronc, aux endroits indiqués. Nous pei-

gnons ensuite le tronc en brun; la peinture doit être appliquée au pinceau ou à l'aérographe. Le tronc est alors passé au lavis de teinte brun foncé; cette peinture est immédiatement enlevée ensuite, de façon à ce qu'elle ne subsiste plus que dans les sillons.

Nous découpons maintenant les branches vertes à bonnes mesures et les fixons une

par une au moyen de colle blanche, dans les trous forés à cet effet. Les branches vertes peuvent être colorés selon vos propres goûts, car au sortir de l'emballage, elles sont d'un vert trop vif. Sous le tronc, nous fixons quelques branches mortes et dénudées. Sur le tronc, nous appliquons un mélange de colle pour bois diluée, sur lequel nous saupoudrons un peu de mousse verte pour reproduire... la mousse sur les arbres. Lorsque l'arbre est prêt, il peut être planté dans le paysage avec son cure-dents, ou fixé dans un trou préforé à cet effet.

Texte et photos: Joefix/ adaptation: GVM



Le musée de céramiques

'De Oude Steenoven'

LE RÉCIT QUI SUIVIT FORME LE THÈME DU NOUVEAU RÉSEAU DE GERARD VAN DE WEIJER. NOUS LE CONNAISSONS DÉJÀ DE SON RÉSEAU 'HALTE WEIJERWEG' (VOIR TMM N° 113). C'ÉTAIT DÉJÀ UN MINI-RÉSEAU CAPABLE D'ÊTRE TRANSPORTÉ.... SUR LA BANQUETTE ARRIÈRE D'UNE AUTO. ET SON NOUVEAU RÉSEAU EST ENCORE BIEN PLUS PETIT...!

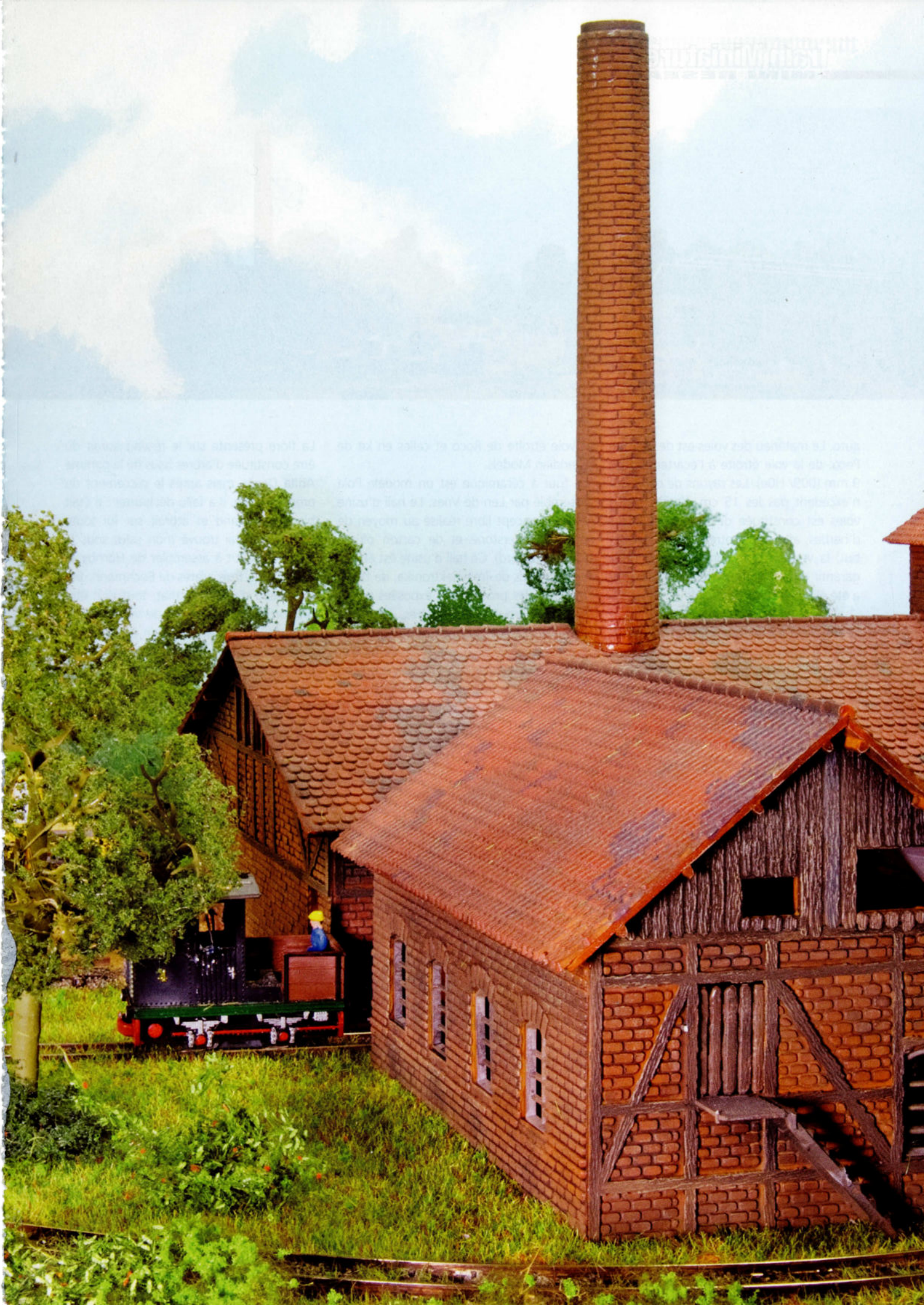
Quelque part aux Pays-Bas se trouve un ancien four à céramique, qui a été arrêté au début des années '90. Sur le terrain, la direction a déjà délocalisé la production vers un nouveau hall de fabrication. Le four a été cédé pour un montant symbolique à une association récemment créée: 'De Oude Steenoven'. Ce groupe de bénévoles s'est fixé comme but de préserver ce patrimoine industriel des démolisseurs. L'ensemble est aménagé en musée, où la production de céramiques est exposée au public. Les anciennes voies étroites ont déjà été restaurées par les bénévoles et sont utilisées pour proposer un petit tour aux visiteurs, afin de les mener à l'ancienne carrière d'argile et de pouvoir visiter le nouvel hall d'usine. Pour ce faire, il est fait usage d'un matériel roulant qui a été repris d'un musée ferroviaire en Grande-Bretagne. Quant aux engins de traction, ils ont été acquis dans toute l'Europe.

J'ai eu l'inspiration au cours de vacances lors d'une visite au 'Eisenbahnfreunde Ser-

rig'. Ce groupe exploite une ligne à voie étroite qui dessert une ferme gérée par des handicapés légers. En outre, ce groupe expose une collection d'engins à voie étroite comme ceux en activité dans un vignoble. Quelques jours plus tard, nous avons rendu visite à l'Eifelzoo dans les environs de Losheim. On y trouve un réseau à voie étroite circulant au milieu de cerfs, de sangliers et d'autres gibiers, comme on peut le rencontrer dans le massif de l'Eifel. Il m'a semblé intéressant de reproduire cette situation quotidienne sur un réseau. Alors que mon plan de voies était déjà établi, Gerbrand Haans vint avec l'idée d'une briqueterie et me demanda si elle pouvait être utilisée sur le réseau. L'idée des parcours circulaires fut alors modifiée, le motif central devenant la briqueterie.

Ce réseau a les dimensions de 90 cm sur 80 et est constitué d'une partie visible de 90 cm sur 50 et d'une gare fantôme de 90 cm sur 30. Avec de telles mensurations, le tout est facilement déplaçable dans une







auto. Le matériau des voies est de marque Peco: de la voie étroite à l'écartement de 9 mm (009/ H0e). Les rayons de courbure n'excèdent pas les 15 cm. L'assiette des voies est constituée de ballast recouvert d'herbes, afin de montrer l'usure. Au début, la verdure était surabondante: pour garantir une exploitation correcte, l'herbe a été éliminée le plus possible.

Le matériel roulant a été construit sur base de diverses marques: de nombreux wagons ont été construits sur base de kits à assembler, principalement acquis en Grande-Bretagne. Le but est d'utiliser le plus possible des locomotives à voie étroite : pour une partie, les petites locos

à voie étroite de Roco et celles en kit de Meridian Models.

Le four à céramique est un modèle Pola assemblé par Len de Vries. Le hall d'usine est un concept libre réalisé au moyen de parois Cornerstone et de carton plume (du foamboard). Ce hall d'usine est éclairé par des Leds de Treinelektronika, de façon à ce que les productions exposées soient visibles à travers les fenêtres. La petite baraque est une production de Bemo. Le bulldozer est un kit à assembler de Kibri et la pelle excavatrice provient de Woodland Scenics. Les autres engins de l'exposition statique sont des petites locos Diesel Jenbach de M+D, les lorries venant du kit à assembler du four à céramique.

La flore présente sur le réseau aurait dû être constituée d'arbres issus de la gamme Anita Decor, mais après le placement du premier arbre, il a fallu déchanter : il était bien trop grand et attirait sur lui toute l'attention. J'ai trouvé mon salut sous la forme d'un kit à assembler de Hornby et d'un set de trois arbres de Bachmann. Sur un réseau d'un tel format, tout doit être proportionné d'un point de vue optique. Ceci dit, ce fut un plaisir de concevoir et de réaliser un réseau fonctionnel en H0 d'à peine 0,72 mètres carrés de superficie...

Réalisation du réseau et texte:
Gerard van de Weijer
Photos: Gerard Tombroek





Une rame pour la ferraille...

ALORS QU'IL CONTEMPLAIT QUELQUES LOCOMOTIVES DE LA SÉRIE 60 'PROTOTYPE' DESTINÉES À LA FERRAILLE, DANNY DEBUSSERE (UN DE NOS LECTEURS) EUT L'IDÉE DE REPRODUIRE CETTE SCÈNE EN MODÈLE. CES LOCOS AURAIENT ALORS PU ÊTRE ACCOUPLES ENTRE ELLES ET PRENDRE LA DIRECTION D'UN CHANTIER DE FERRAILLAGE.

Pour le modèle de la série 60 'prototype', Danny utilisa la 6003 'dummy' (non motorisée) de cette série de modèles reproduite par Van Biervliet. Outre cette 60 'proto', Danny a transformé quelques autres modèles, comme une ancienne série 60 de Klein Modellbahn (au châssis déformé) et une série 59 de Roco, qu'il a pu acquérir à un prix intéressant lors d'une bourse d'échange.

En tous cas, nous trouvons l'idée géniale de donner ainsi une 'seconde vie' à des modèles dont l'état technique et/ou esthétique n'est plus vraiment à la hauteur. C'est en outre une belle occasion pour s'adonner à la patine et à l'application de graffitis en miniature...

Du côté du fabricant du 'dummy', la question est posée de savoir si les modélistes seraient intéressés par un modèle 'prêt à rouler' comme illustré sur la photo du modèle réel. Vous pouvez envoyer vos réactions à l'adresse mail redactie@modelspoormagazine.com.



Photos et modèles: Danny Debussere

Texte: GVM



Le DC-Car

Bien plus qu'un 'décor mobile' sur un réseau...

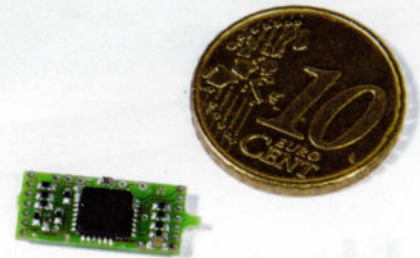
AU COURS D'EUROSPOR 2011, VOTRE REPORTER SE VIT REFLER UN DÉPLIANT DE 'MINIATURA' PORTANT LA MENTION: "POURQUOI NE VOUS INTÉRESSERIEZ-VOUS PAS AU DC-CAR? DES AUTOS MINIATURES PILOTÉES EN DIGITAL POURRAIENT INTÉRESSER VOS LECTEURS!" APRÈS AVOIR REÇU UN MAIL DE LA PART DE JAN HEIMENSEN, UN DES ACTIFS S'OCCUPANT DE MINIATURA ET APRÈS FORCE TASSES DE CAFÉ ET QUELQUES TRANCHES DE CAKE AU BEURRE, ME VOICI PLONGÉ DANS LE MONDE DU DC-CAR. ET, IL FAUT LE DIRE: POURQUOI DONC N'AVONS-NOUS PAS FAIT CONNAISSANCE PLUS TÔT AVEC CE SYSTÈME, PARTICULIÈREMENT INTELLIGENT...?

Lorsque l'on évoque des autos miniatures sur un réseau modèle, on pense immédiatement au système 'Faller-car', que son fabricant de la Forêt Noire défend depuis 1987. Brièvement résumé, ce système revient à une auto miniature pourvue d'un moteur électrique, d'un mécanisme de conduite et d'un accu. Ces autos roulent donc de façon autonome, leur direction étant assurée par un petit aimant qui suit un fil métallique intégré dans le revêtement de la route. Pour arrêter l'auto, un contact magnétique est inséré entre l'accu et le moteur. A certains endroits prévus, un électroaimant est intégré dans le revêtement de la route. Si l'électroaimant est alimenté, le contact magnétique est ouvert lors du passage de l'auto miniature et celle-ci s'arrêtera. Après disparition de la tension d'alimentation de l'électroaimant, l'auto repart. Il s'agit d'un système simple et plaisant pour faire circuler des autos miniatures sur les routes d'un

réseau miniature: il suffisait d'y penser... Et pourtant, il y a toujours des gens pour penser plus loin: serait-ce possible de rendre ce système encore plus intelligent, encore plus réaliste? Serait-ce possible de...? Une de ces personnes est Claus Ilchmann, un pensionné de la firme IBM. Monsieur Ilchmann imagina en particulier que ces petites autos puissent ralentir et accélérer progressivement, ce qui n'est pas le cas des petites autos Faller. En outre, la vitesse de ces autos devrait pouvoir être réglable. Claus pensa directement aux systèmes digitaux conçus pour piloter les convois ferroviaires sur un réseau modèle, ce qui déboucha sur la conception du système 'DC-Car'.

Autonome

Le système DC-Car a été conçu pour une auto miniature roulante et au moyen de décodeurs DC-Car. Ces décodeurs sont prépro-



Les dimensions du plus petit décodeur pour auto DC-Car sont d'à peine 7 mm sur 15. Il est si petit qu'il peut tenir dans une auto à l'échelle H0 ou des véhicules à l'échelle N. Les décodeurs DC-Car sont pourvus de série de récepteurs infrarouge, du dispositif anti-crash et de sorties de fonction, grâce auxquelles un servo peut être commandé, par exemple.

grammés pour faire circuler les autos qui en sont équipées selon 28 allures d'accélération, de marche et de décélération différentes. La commande des fonctions du système DC-Car – comme les variations des paliers de vitesse, l'arrêt, l'allumage et l'extinction des phares avant, des feux arrière et des feux clignotants – se réalise par signaux infrarouges similaires à ceux d'une télécommande de télévision. Pour la réception de ces signaux infrarouges, les autos miniatures sont donc équipées d'une cellule photoélectrique à hauteur de leur pare-chocs, généralement camouflée sous la forme de phares antibrouillard.

La commande peut se réaliser soit au moyen d'un régulateur à main, soit d'une centrale digitale. Ces éléments ne sont toutefois vraiment nécessaires que lorsque les autos sont pilotées à la main. Pour une exploitation normale, ils ne sont pas nécessaires. Ces autos circulent selon le principe du 'standalone' (en 'autonome') selon une vitesse programmée au préalable et sont pourvues d'un cruise-control.

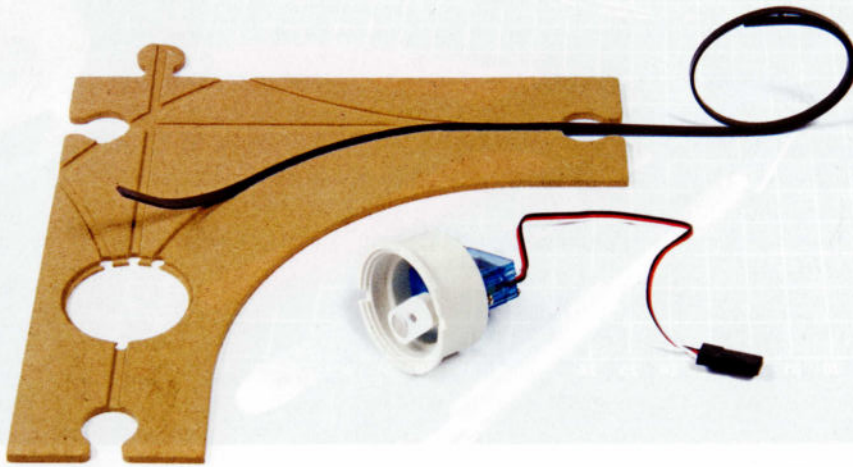
Des dispositifs fonctionnels émettant les signaux infrarouges sont toutefois nécessaires, afin de faire agir les fonctions dont question ci-dessus. Ces Leds à infrarouge sont montées le long de la route, par exemple à proximité d'un feu rouge, pour y faire arrêter les



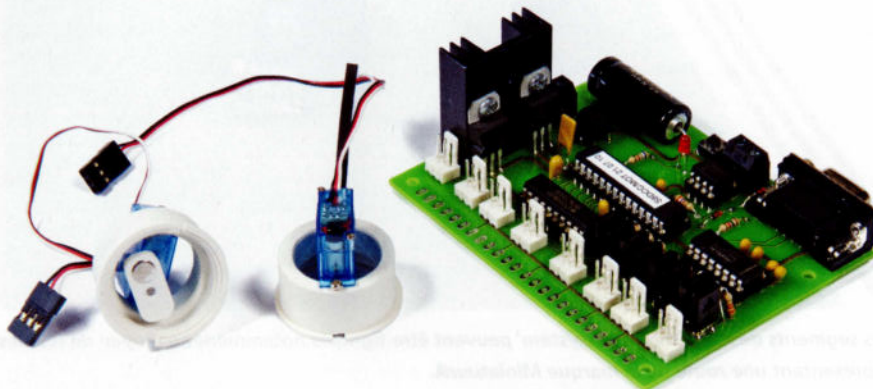
Pour une auto miniature, il faudra parfois 'chipoter' pour y faire rentrer toutes les pièces: le câblage du moteur, le récepteur infrarouge et les Leds pour les feux 'stop' et les clignotants prennent le plus de place.



Les autos peuvent également être commandées par infrarouge. Cette commande est indépendante de toute adresse et fonctionne donc avec n'importe quelle auto DC-Car; son rayon d'action est d'environ 50 cm. La commande par infrarouge est aussi très pratique pour tester un décodeur après son installation, par exemple pour contrôler si les phares ou les clignotants fonctionnent.



Outre des segments droits et courbes, le 'Streetsystem' propose également des croisements, des carrefours en 'T' et des ronds-points à 3 ou 4 branches. En outre, des segments spéciaux pour bifurcation (vers un arrêt de bus, par exemple) sont disponibles. Sur cette photo, on voit un carrefour avec bande magnétique partiellement intégrée. Dans le grand trou rond viendra se placer le servo de direction, qui se trouve à côté.



Le décodeur pour servo S8DCC/MOT sert au raccordement de huit servos qui peuvent présenter chacun deux états. Des aiguillages et des croisements peuvent être commandés par les servos, qui sont plus silencieux que les électroaimants de bien des motorisations d'aiguillage. Le décodeur fonctionne selon le protocole DCC ou Motorola et peut donc être raccordé sur n'importe quelle centrale digitale.

autos. Ici aussi, le système a été pensé au départ de l'auto. Grâce à une commande à deux positions, l'auto freine progressivement, tandis que ses feux 'stop' s'allument, comme cela se passe en réalité. Lorsque le feu routier passe au vert, l'auto redémarrera de façon progressive. Il n'existe donc pas de bobinages d'arrêt comme pour le système Faller Car. C'est toutefois également possible avec de tels bobinages, mais vous n'aurez pas d'accélération ou de décélération progressives dans ce cas.

Un dispositif anti-crash

L'élément le plus étonnant de ce nouveau système 'DC-Car' est le dispositif anti-crash monté de série. Outre les cellules photoélectriques présentes sur les autos, ces dernières sont également pourvues d'au moins une Led infrarouge, et plus souvent de deux. Lorsqu'une auto approche d'une voiture (en marche ou à l'arrêt) de moins de quinze cm, elle captera grâce à sa cellule photoélectrique le signal émis par l'auto qui la précède et se rendra compte de la vitesse à laquelle elle se déplace. Sans la moindre intervention d'un ordinateur ou d'un régulateur quelconque, l'auto suiveuse va réduire sa vitesse (ses feux 'stop' vont s'allumer) et l'adapter à la vitesse de l'auto qui la précède. Il est donc possible de circuler en file, sans aucun danger de collision. C'est l'auto la plus lente qui détermine la vitesse des autres. Si l'auto de tête accélère, cela durera encore une seconde avant que la suivante ne se mette lentement à accélérer à son tour.

Aux feux, carrefours, passages à niveau et autres endroits d'arrêt, la même technique veille à créer une véritable file de voitures. Lorsque la première de la file ralentit progressivement et s'arrête (les feux 'stop' s'allument quelques secondes), les autos suivantes viennent s'arrêter à leur tour, à distance suffisante. Après libération du carrefour, toutes les autos redémarrent pour rouler lentement en file indienne, comme en réalité.

Une bande magnétique

Tout comme pour les petites autos dans le Faller Car System, les autos suivent un fil métallique intégré dans le revêtement routier, dans le système 'DC-Car'. Elles peuvent donc circuler sur une route existante. Au lieu du fil métallique Faller, MiniaturA conseille toutefois d'utiliser une bande magnétique: il s'agit d'un matériau flexible et magnétique de 3 mm de largeur et d'un mm d'épaisseur. Le grand avantage de la bande magnétique est que le capteur peut être monté sur l'essieu



Lors des workshops tenus chez MiniaturA, vous apprendrez à installer un décodeur, avec le matériel et l'outillage nécessaires. Le plus grand investissement sera la station de soudage grâce à laquelle des températures allant de 100 à 450° devront pouvoir être obtenues. Indispensable également, du fil de cuivre verni (en sept couleurs), une chignole à main avec couronne dentée, des petites pinces, une pince coupante et un multi-testeur universel. Autre outillage extrêmement utile: une petite scie à scalper, une paire de ciseaux et... du Blu tack (une '3e main' pétrissable...)



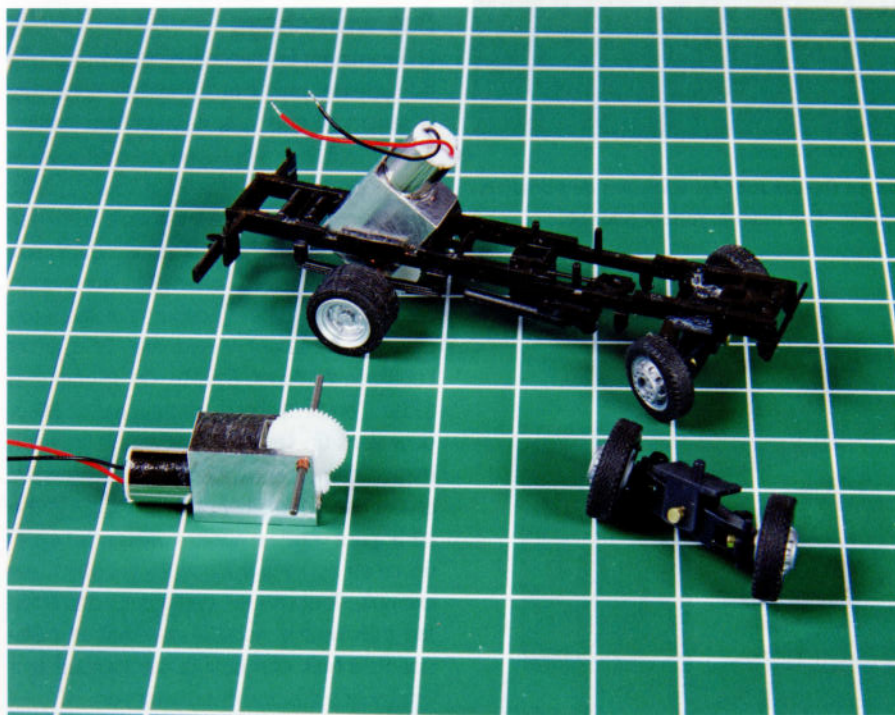
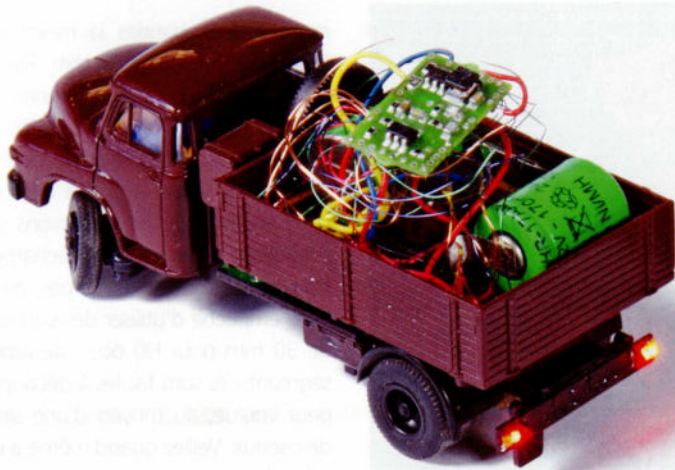
Les segments de route du 'Streetsystem' peuvent être figolés notamment au moyen de feuilles représentant une route de la marque MiniaturA.

avant de l'auto de manière 'flottante' au-dessus du revêtement routier, ce qui n'occasionne aucune trace d'usure sur la route. En outre, la bande magnétique – parce qu'elle est plus solide – assurera un meilleur guidage de l'auto, tandis que le frotteur ne s'usera pas et qu'il ne ralentira pas la marche de l'auto, qui roulera ainsi de façon plus souple.

Les changements de direction

Pour les bifurcations et les carrefours, MiniaturA fournit des servomoteurs destinés à diriger les petites autos miniatures. La commande de ces servos de direction s'effectue

au moyen de décodeurs pour servos. Bien que ces décodeurs puissent être pilotés au moyen d'un PC ou d'une centrale DCC ou Motorola, ces dispositifs n'en sont pas indis-



Différents modèles de moteurs, de jantes, de pneus et d'essieux avant sont disponibles pour transformer n'importe quel modèle d'auto issu de l'assortiment Falier. MiniaturA fournit par ailleurs deux sets de motorisation de son cru.

pensables pour autant. Grâce à l'intervention d'un 'imputprint', ces servos peuvent en effet aussi être commandés par des boutons-poussoirs, des contacts magnétiques, des sources lumineuses, etc.

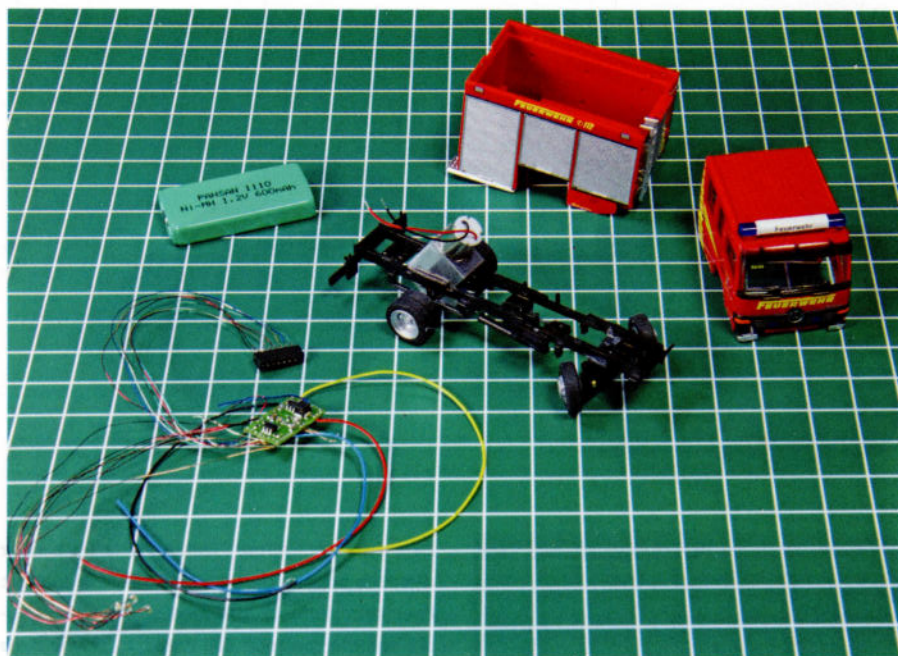
Il est également possible de diriger une auto en particulier en plaçant un petit aimant sous le modèle en cause. Grâce à cet aimant, le servo de direction sera activé, via un palpeur Hall placé dans le revêtement. En combinaison avec les deux fonctions de sortie programmées dans les décodeurs (les fonctions 'interrupteur'), ceci offre d'intéressantes possibilités. Les sorties de fonction dans les décodeurs sont pilotées par des petits aimants intégrés dans le revêtement routier et par un senseur Hall (en option) disposé sur le mo-

dèle. Vous pouvez ainsi faire dévier un bus de ligne vers son point d'arrêt et l'y faire arrêter. Ceci se déroule de la manière suivante: lors du passage du 1er aimant, l'indicateur de direction sera disposé vers la droite et l'allure du bus va se réduire; lors du passage du 2e aimant, le bus s'arrêtera, tandis que ses feux 'stop' s'allumeront. Après un certain temps (programmé au moyen d'une CV), le bus redémarrera et rejoindra l'axe de sa bande routière. Un montage similaire existe pour les véhicules de pompiers, ces sorties 'fonction' étant également utilisées pour un taxi s'arrêtant près de la gare et pour toutes autres applications. Vous pouvez aussi commander ces sorties 'fonction' au moyen d'un rayon lumineux.

Déjà dans une - petite - camionnette, il y a assez d'espace pour le décodeur, l'accu et le moteur. Pour cette auto transformée en DC-Car, il faudra compter presque 300 euros: c'est une belle somme, mais lorsque vous aurez soudé vous-même un décodeur et des mini-Leds, vous aurez compris que c'est le salaire-horaire qui détermine ce coût... Suivre un workshop et acquérir l'outillage nécessaire pour vous y mettre vous-même vaut rapidement son investissement.

Le 'Streetsystem'

Un élément important pour ces autos en mouvement est évidemment leur route. Tout comme lors de la pose de voies, vous pouvez opter pour deux techniques de base pour la pose de routes. Si vous désirez installer vos routes selon votre propre inspiration, vous pouvez faire suivre votre route le long du paysage, tout comme vous poseriez une voie flexible. La bande magnétique peut alors facilement être posée avec de l'adhésif double face ou du tape pour masquage de peinture. La route doit ensuite être mise à hauteur, des deux côtés. Vous pouvez aussi fraiser un sillon dans la route pour y enfouir la bande magnétique: c'est un travail de précision, mais qui n'est pas impossible à réaliser. Nous avons reçu comme conseil d'utiliser pour ce faire un Dremel avec une pièce auxiliaire (335) et une petite fraise de 3,2 mm de largeur (650). Une autre méthode encore plus simple - qui est toutefois plus chère et moins flexible - est l'utilisation de segments de routes. MiniaturA propose pour ce faire le 'Streetsystem'. Il est constitué de segments standardisés de MDF de 3 mm d'épaisseur présentant un sillon destiné à y insérer la bande magnétique. Les segments sont alors assemblés les uns aux autres comme pour un puzzle. Après la pose de la bande magnétique dans le sillon, un parcours d'essai peut immédiatement être réalisé sur un revêtement lisse et régulier. Si les autos circulent correctement selon vos



Des modèles qui se prêtent bien à la transformation en DC-Car sont les véhicules de pompiers. Outre les feux clignotants bleus, ils peuvent être équipés d'un module sonore bitonal.



Pour les tracteurs avec remorque, un décodeur spécial pour la remorque – avec son propre accu – est nécessaire, à défaut de quoi le faisceau de fils entre le tracteur et la remorque serait trop massif. Deux petits fils suffisent ici pour transmettre les signaux électroniques du tracteur vers sa remorque.

souhaits, vous pouvez alors achever le revêtement de la route avec une feuille représentant un revêtement routier ou de la peinture imitant l'asphalte.

Il existe des segments standards pour H0 de 52 ou de 44 mm de largeur, avec cinq courbes successives, de façon à pouvoir poser des routes de deux ou de plusieurs bandes. Pour la voie N, il existe des segments de 30 mm de largeur, avec six rayons de courbure différents. Selon le tracé désiré, des courbes de 15 ou de 30 degrés peuvent être utilisées, les rayons de courbure différents pouvant être combinés entre eux. Les possibilités sont

nombreuses, surtout avec les différents carrefours, les ronds-points et les bifurcations disponibles (pour un arrêt de bus, par exemple). Un point mineur est constitué toutefois par la largeur de ces segments. Sur un réseau, un espace suffisant est rarement réservé aux routes: la largeur de la chaussée d'une route secondaire (à deux bandes) est en réalité de 7 m et de 6 m pour une route de moindre importance. En H0, cela correspond respectivement à 80 et 69 mm et à l'échelle N, à 44 et 38 mm.

Les segments disponibles pour l'échelle H0 sont donc un peu étroits en proportion: la

route à deux bandes la moins large pour H0 est de $2 \times 44 = 88$ mm. Par contre en N, elle est de $2 \times 30 = 60$ mm, ce qui est beaucoup trop large! Ceci dit, on peut bien comprendre qu'il a été opté pour des sections de route larges, à défaut de quoi deux autobus ou deux camions se croisant pourraient se prendre en écharpe. Si vous trouvez ces routes trop larges, personne ne vous empêche d'utiliser des parties de route de 30 mm pour H0 ou... de rapetisser ces segments: ils sont faciles à découper à la largeur voulue, au moyen d'une simple paire de ciseaux. Veillez quand même à ce que vos véhicules ne se cognent pas en courbe...

Des workshops

En examinant les décodeurs et autres pièces du système, plus d'un modéliste éprouvera le sentiment que 'cela ne marchera jamais'. Et pourtant, avec l'outillage adéquat et de la patience, vous y arriverez. Pour vous y mener, Jan Heimensen (de MiniaturA) organise régulièrement des 'workshops' dans son chouette atelier de Putten (NL). La plupart du temps, le workshop débute par de l'information concernant le système 'DC-Car' et l'outillage à utiliser. Ensuite, on se met à la tâche. Cela peut aller du montage d'un décodeur dans une auto Faller Car à la transformation complète de n'importe quel modèle en petite auto fonctionnelle. Il se peut que le participant veuille d'abord acquérir de l'expérience en apprenant à souder finement, par exemple. Tout ceci fait partie des possibilités. Jan maintient le nombre maximal de participants à huit, afin qu'il puisse toujours leur prodiguer suffisamment d'attention.

En décrivant les fonctions disponibles dans cet article, une partie à peine des possibilités offertes par le DC-Car vous ont été expliquées. Ce système est bien plus qu'un simple gadget sur un réseau. Etes-vous intéressé? Rendez une petite visite au site bien conçu de MiniaturA (www.miniatuura.nl/) et rendez visite à son stand à Houten, ou encore inscrivez-vous à un 'workshop'.

N.B. Faller aussi fait évoluer son système: en collaboration avec la firme Uhlenbrock, le Car System digital a vu le jour en 2011. Ses petites autos aussi démarrent et freinent désormais progressivement, ont des phares à l'avant et des feux à l'arrière, dont des feux 'stop'. Par contre, ils ne sont pas équipés du fameux dispositif anti-crash du système DC-Car...

Texte et photos: Gerard Tombroek





Portrait de trois générations de modélistes ferroviaires

L FUT UN TEMPS OÙ PRESQUE CHAQUE JEUNE GARÇON RECEVAIT TÔT OU TARD UN TRAIN MINIATURE DU BON SAINT-NICOLAS. CE TEMPS EST HÉLAS RÉVOLU: LE RÉSEAU MODÈLE A TROP SOUVENT DÛ S'EFFACER AU PROFIT D'UNE NINTENDO, D'UNE PLAYSTATION DE SONY OU D'AUTRES JEUX ÉLECTRONIQUES. BEAUCOUP D'ANCIENS MODÉLISTES RÉALISENT PARFOIS AVEC CONSTERNATION QU'ILS N'AURONT PAS DE SUCCESSEUR AU SEIN DE LEUR FAMILLE; LE FILS OU LA FILLE CHÉRI(E) A SOUVENT GRANDI AVEC LE TRAIN MINIATURE DE SON PÈRE, MAIS C'EST LOIN D'ÊTRE UNE GARANTIE POUR QUE L'ÉTINCELLE JAILLISSE. PARFOIS, IL FAUT COMPTER SUR LES PETITS-ENFANTS QUI SONT ENCORE FASCINÉS PAR LES TRAINS DU GRAND-PÈRE, MAIS CELA AUSSI DURE RAREMENT LONGTEMPS...

Ce n'est toutefois pas le cas dans la famille Wathelet, à Verviers: on y compte trois générations de passionnés de modélisme ferroviaire. Ils ont comme particularités de porter tous les trois le même nom – Melchior Wathelet – et que les deux aînés exercent de hautes fonctions politiques. Melchior Wathelet senior est actuellement avocat général à la Cour européenne de Justice à Luxembourg, mais fut aussi auparavant ministre-président de la Région wallonne et vice-Premier ministre et ministre de la Justice et de la Défense au gouvernement fédéral. Après ses études, le fils Melchior Wathelet junior s'est engagé dans les pas de son père et siège depuis 2008 au gouvernement fédéral, en tant que secrétaire d'Etat. Dans ce jeune gouvernement, il est responsable de la Réforme de l'Etat, de l'Environnement, de l'Energie et de la Mobilité, cette dernière lui allant comme un gant. On ne sait pas encore si le plus jeune des Melchior – qui a maintenant 8 ans – fera un jour de la politique, mais c'est sûr qu'il est déjà un fervent passionné de trains...

Melchior Wathelet senior a reçu son premier

train miniature en 1962: un Märklin, évidemment. Il n'a cependant pas reçu que cette seule locomotive: le jeune Melchior se constitua toute une collection de 'petits trains' et construisit un énorme réseau dans son grenier. Le fils Melchior junior a hérité du gène du chemin de fer de son père, même s'il faut dire qu'il éprouve aussi un solide intérêt pour les véhicules motorisés non ferroviaires. Le réseau dont question a été agrandi et modernisé, mais il tomba toutefois quelque peu en désuétude lors de l'adolescence du fils. Jusqu'à ce que Melchior 'junior' devienne 'senior' à son tour et que le plus jeune Melchior (le 8e du nom dans la famille, selon une tradition bien établie) en ait clairement hérité. Le réseau du grand-père au grenier est ainsi un terrain de jeux pour le jeune Melchior et son petit frère: l'ancien autorail Märklin classique est désormais complété par un magnifique TGV! Le petit Melchior possède en outre son propre réseau, mais rien n'est plus agréable que de 'jouer au petit train' dans le grenier avec son papa et son grand-papa... Melchior senior et junior en éprouvent tout autant de plaisir, non seulement parce qu'il s'agit d'une activité commune, mais aussi par

la fascination produite de ce qui n'est pourtant qu'un 'simple' jouet mécanique...

C'est dire si nous avons donc particulièrement apprécié le fait que des gens de la stature des Wathelet aient bien voulu partager avec nos lecteurs de Train Miniature Magazine leur passion pour les chemins de fer et leur fascination pour les trains miniatures. Le modélisme ferroviaire est souvent catalogué comme étant ou bien 'un jeu avec des petits trains', avec comme arrière-pensée que c'est infantile... Ou bien il est considéré comme 'une collection de modèles' et l'on pense alors à un coûteux hobby... C'est oublier que ce hobby s'est développé avec le temps pour devenir un loisir moderne, technique, qui laisse la place à l'imagination et à la contribution personnelle. Mais reconnaissons-le aussi: c'est aussi parfois 'jouer au petit train', ce dont nous pouvons également être fiers, tout comme le sont les trois Melchior...

C'est ainsi que nous pouvons déjà vous annoncer avec fierté que ce sera le secrétaire d'Etat à la Mobilité Melchior Wathelet en personne qui ouvrira officiellement les portes de notre 6e Grande Expo de Modélisme ferroviaire à Malines, le samedi 27 octobre prochain!

(Remerciements à Isabel Castelyn, porte-parole du Secrétaire d'Etat, ainsi qu'à la famille Wathelet, pour son chaleureux accueil à Petit-Rechain).

Texte et photos: Guy Van Meroye



Oakwood Furnaces

Un diorama en Scale 7

VOUS RAPPELEZ-VOUS ENCORE DU RÉSEAU 'ALLENDENAC' DE RICHARD CHOWN, QUE NOUS AVIONS DÉCRIT DANS NOTRE N°93? LE CONSTRUCTEUR DE CET IMPOSANT RÉSEAU SE RÉFÈRE TOUJOURS À UN EXEMPLE HISTORIQUE, POUR SES CRÉATIONS. C'EST DONC ÉGALEMENT LE CAS POUR LE DIORAMA INDUSTRIEL 'OAKWOOD FURNACES'.

Les tours des hauts-fourneaux ont été façonnées au moyen de plaques de styrène 'Slaters' décorées de rivets imprimés. Comme base, c'est un étui en carton qui a été utilisé et pour la partie maçonnée, une plaque en relief de Faller.



Pour l'exemple réel d'Oakwood Furnaces (le haut-fourneau d'Oakwood), nous devons retourner au début du 19^e siècle. A cette époque, de nombreuses usines métallurgiques et des hauts-fourneaux existaient dans la vallée d'Afan, en périphérie 'est' de la région des charbonnages du Sud du Pays de Galles, dont Cwmavon au Nord et Oakwood au Sud. Ces deux usines disposaient de leur propre réseau de chemin de fer menant au port maritime situé près d'Aberavon. L'écartement des rails était à l'origine de 4 pieds et 4 pouces, les wagons étant tractés par des chevaux. Cwmavon disposait en outre d'un raccordement ferré avec la mine de charbon de Bryn et qui croisait l'Oakwood Railway et la rivière Afan. Cette ligne sera exploitée plus tard par le Port Talbot Railway. Les hauts-fourneaux de Cwmavon et d'Oakwood furent définitivement éteints vers 1870. Après 1898, le Port Talbot Railway reprit de l'Oakwood Railway la ligne secondaire qui menait au South Wales Mineral Railway. Les extrémités de cette ligne furent encore maintenues en service pour le désenclavement de plusieurs usines, dont les entreprises de réparation de matériel ferroviaire H. Hudson à Maesmelyn et Marcroft à Margam Forge. Les derniers chemins de fer dans la partie la plus basse de la vallée furent finalement fermés en 1963. Cymmer fut encore desservi jusqu'en 1970.

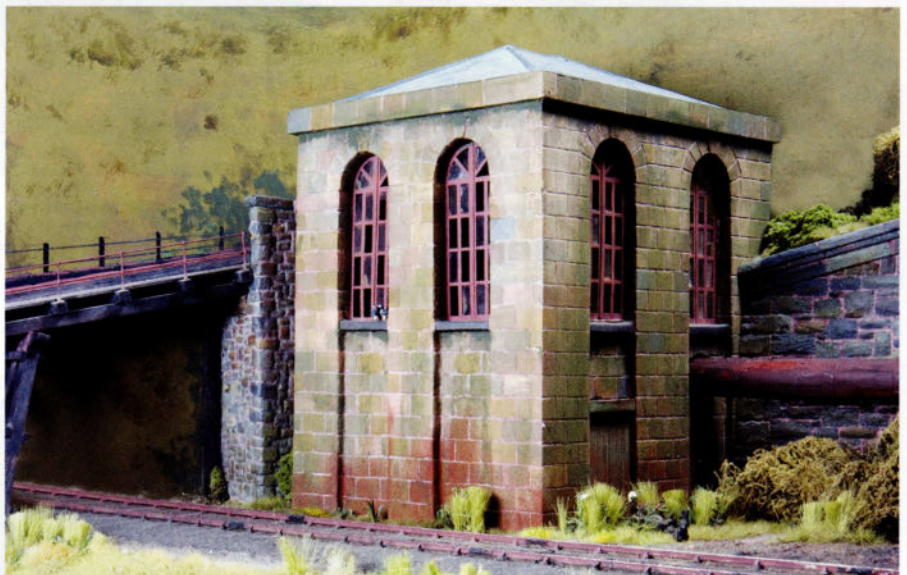
Jusqu'à nos jours, le paysage dans la région de ces anciennes mines de charbon et industries métallurgiques près de Pontrhydyfen (la ville natale de l'acteur Richard Burton!) sont restés marqués par un grand viaduc ferroviaire datant du 19^e siècle et un aqueduc qui traversent la vallée. Cet aqueduc – connu au Pays de Galles sous le nom de 'Y Bont Fawr' ('le grand pont') – a été construit par John Reynolds et achevé en 1825. Il est long de 459 pieds (140 m) et haut de 75 pieds (23 m) et assure l'acheminement de l'eau nécessaire à l'entraînement d'une roue à eau qui à son tour, entraîne des turbines grâce auxquelles de l'air était soufflé dans les hauts-fourneaux, afin d'attiser le feu...

Pugsy

Lorsque la 'Gauge 0 Guild' organisa un concours de dioramas en 2007, Richard Chown ne disposait que de très peu de temps pour décider d'y participer ou non. Il créa une scène imaginaire faite d'éléments issus de l'environnement tel que décrit ci-dessus, dont le bâtiment des turbines et le haut-fourneau de l'usine sidérurgique d'Oakwood. L'époque décrite par son diorama date d'environ 1910. Les hauts-fourneaux sont déjà éteints depuis longtemps et sur le terrain de l'usine sidérurgique, une entreprise de réparation ferroviaire s'est installée et y répare des wagons et les peint:



Les ouvriers de l'atelier – à droite – font une pause, tandis qu'un wagon à rénovier est acheminé à l'intérieur du bâtiment. Le mur contre lequel ils s'appuient était avant la façade d'une tréfilerie. Sur ce diorama, cette façade occulte le passage vers le fiddle yard.



Tout à fait à gauche du diorama, on trouve le bâtiment de la turbine, où la force hydraulique est convertie en un puissant souffle d'air, afin d'attiser le feu. Les pierres de façade ont été gravées une par une dans une couche d'argile Das.

ceci explique pourquoi on peut voir de temps à autre un matériel roulant fraîchement peint dans cet environnement assez désolé...

En donnant des coins arrondis à ce diorama de 60 sur 137 cm, Richard a réussi à se maintenir à l'intérieur des limites de superficie édictées par la Gauge 0 Guild, à savoir une superficie maximale de 900 square inches (environ 5.800 cm²).

Pour les rails, c'est du code 100 qui a été utilisé: ils sont exactement à l'échelle 1:43e, comme les normes 'Scale seven' le prescrivent. La manœuvre des aiguillages se réalise mécaniquement au moyen de petits câbles (pour freins de vélos). La locomotive porte le nom de 'Pugsy'; elle a été construite sur base d'une vue latérale issue d'un annuaire de Boulton's

Siding, une entreprise de location de locomotives de seconde main. Vu les courbes serrées de l'aiguillage triple (225 mm de rayon à peine), cette loco est pourvue de plateaux de tampons surdimensionnés, de façon à éviter tout 'mariage de butoirs' avec les wagons qui suivent.

Quant au diorama proprement dit, il n'est sûrement pas... surdimensionné: Richard Chown démontre par là qu'il est possible de construire un réseau modèle fonctionnel à l'échelle 1:43,5e sur une superficie assez réduite. C'est ce que nous avons déjà constaté par ailleurs sur le réseau 'Courcelle Part', paru dans notre n°72.

Texte et photos: Gerard Tombroek





TEAM MITROPA

DEPUIS QUELQUES ANNÉES DÉJÀ, LE LABEL 'TEAM MITROPA' APPARAÎT DE TEMPS À AUTRE LORS D'UN ÉVÉNEMENT, DANS UN MAGAZINE OU SUR DIVERS FORUMS. RAREMENT, ON PRÉCISE À CETTE OCCASION CE QUE CETTE APPELLATION VEUT DIRE, RAISON POUR LAQUELLE LES MEMBRES DU TEAM MITROPA SE VOIENT RÉGULIÈREMENT POSER CETTE QUESTION: "QUI EST TEAM MITROPA ET QUE FAIT-IL?"

Cette année, le Team a été invité à participer à la 6e Grande Expo de modélisme ferroviaire de Malines. Comme l'invitation a été acceptée avec grand plaisir, c'est la première fois que ce club franchira physiquement la frontière: il était donc devenu grand temps de le présenter plus avant.

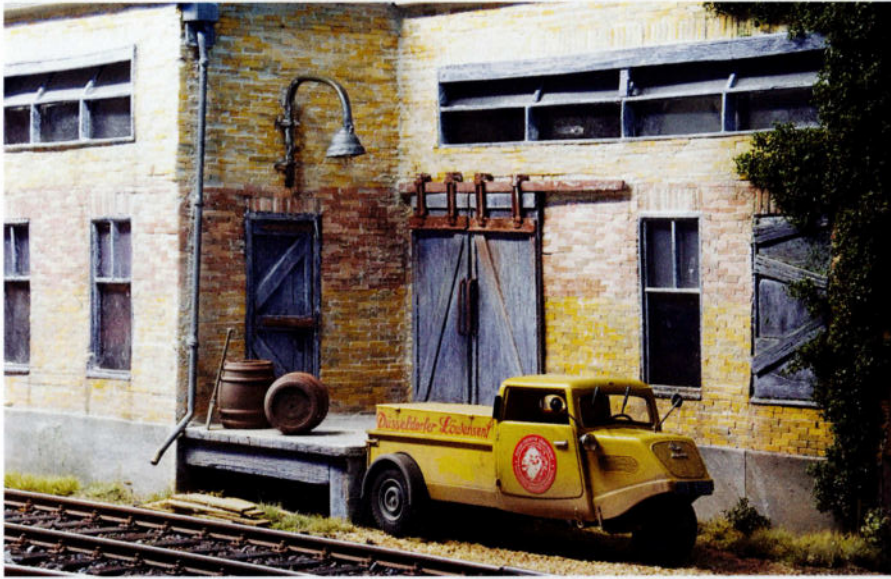
De la viande brûlée et des chants faux...

Je dois réfléchir pour me rappeler comment Mitropa a vu le jour, mais son origine se trouve dans le forum 'Beneluxrail', qui est passé plus tard dans Beneluxspoor.net. Ce forum était régulièrement sur Eurospoor et c'est ainsi qu'un club d'amis a vu le jour, qui allait organiser régulièrement l'une ou l'autre sortie, souvent sans rapport avec le rail. Pour discuter de tout cela et pour simplement



discuter avec tout le monde, il n'existait pas de local de club, car les membres habitent dans le pays. Pour quand même pouvoir communiquer, nous avons conçu un forum 'fermé', parce que d'abord, un forum fonctionne plus rapidement que des mails, des SMS ou des fax. A la blague, quelqu'un avait baptisé ce forum de 'Mitropa', par référence aux couleurs du forum qui correspondaient à cette société: rouge foncé et jaune. Le point d'orgue de l'année fut le BBQ tenu dans le

jardin d'un des membres. Une excellente viande en quantité, quelques amuse-gueules légèrement alcoolisés, des radios pour le cas où la viande cramerait... Lorsqu'au fil de la soirée, la viande devint de plus en plus noire et que les participants commencèrent à entonner des chants, nous savions alors que la nuit serait longue, mais plaisante. A ce BBQ, l'idée fut lancée de réaliser une sorte de démo-faites-quelque-chose lors d'une bourse, mais comme souvent, cela resta à l'idée de



liter leur visite. Ces derniers doivent en avoir pour leur argent. Vous êtes participant, donc vous faites partie du produit 'Evénement de modélisme X'. Vous êtes à la disposition des visiteurs et pas l'inverse, comme on le pense hélas encore au sein de certains grands clubs, avec cette mentalité : "Les visiteurs devraient déjà être contents de pouvoir voir nos petits trains...!". C'est en tous cas une mentalité qui ne nous plaît pas. Evidemment que nous aimons expliquer comment les réseaux sont assemblés, mais pour bien montrer que nous ne faisons pas des 'math sup', nous avons pensé à une démo. Faire voir aux gens comment nous nous y prenons – en live – est la meilleure solution. Et leurs réactions du style "C'est tout...?" ou "C'est aussi simple que ça?" prouvent que nous sommes capables d'expliquer comme il faut...

De 'Mitropa' au 'Team Mitropa'

Avec le temps, deux courants se sont créés dans le groupe. Une partie était partisane de l'extension à tout crin, l'autre trouvant que les idées manifestées étaient trop en avance sur leur temps. Les idées étaient émises en nombre, mais comme les deux tendances s'affrontaient... plus rien ne se concrétisait. C'est ainsi que certains se mirent à organiser pour leur propre compte et que deux groupes virent le jour: l'un actif, l'autre un peu moins, mais qui garda le nom de Mitropa et qui se consacra plus particulièrement aux 'sorties'. L'autre partie allait plus se consacrer à des événements et essayer de donner forme à de nouvelles idées. Mais pour montrer que le groupe 'actif' était issu de la mouvance Mitropa, nous l'avons simplement baptisé 'Team Mitropa'.

OK! Admettons que cette introduction était un peu longue, mais vous savez maintenant ce qu'est le Team Mitropa. En fait, c'est très simple: il existe un groupe de gens qui pensent de la même manière au sujet de notre hobby. Pas seulement pour construire un réseau modulaire, mais aussi pour le présenter. Nous n'avons pas peur de placer la barre très haute et d'exiger de chacun des efforts pour nous hisser à un plus haut niveau dans le modélisme ferroviaire. Mais toujours en gardant à

projet. Sauf une fois, lorsque nous avons décidé de le faire, mais pas sur une petite table et sur un strapontin, mais bien d'une façon... convenable. Nous avons alors mis nos bottes de sept lieues et avons pris contact avec l'organisation de 'Rail', qui était encore à Den Bosch. Nous voulions un beau stand avec des parois et une frise et nous allions animer une section 'démo' avec quelques beaux réseaux. Un peu d'hésitation d'abord, car nous étions un groupe d'inconnus qui n'avait encore jamais fait parler de lui et qui n'avait aucune photo à montrer, mais ils prirent le pari et... nous aussi.

Vite saouler quelques amis et leur extorquer la promesse de venir à 'Rail' avec leur réseau modulaire... Mais nous devons d'abord inventer un nom. Par manque d'inspiration, nous avons alors gardé le nom du forum – Mitropa – et utilisé le logo d'origine de cette firme. C'est ainsi que ce club a vu le jour, et que le malentendu est né simultanément que Mitropa était un forum, ce qu'il n'est pas:

c'est le média le plus simple pour se dire peu avec beaucoup de lettres...

'Rail' fut très bien apprécié et inscription fut prise simultanément pour Rijswijk, où nous avons un stand encore plus grand et d'autres réseaux modulaires en exposition. Pendant deux jours, nous y avons donné plusieurs démos contre paiement 'pour la bonne cause' à la Villa Pardoes, rebaptisée en Villa Mitropa... Nous y avons réalisé que toutes les organisations ne désiraient pas installer un beau grand stand et nous sommes mis à penser au sujet de notre propre stand. Nous pouvions entreprendre quelque chose avec l'argent reçu par l'organisation, et même en retranchant les frais de bouche et de découcher, il nous en restait encore quelque chose: après quelques travaux de menuiserie et de peinture, le 'château' Mitropa fut prêt à l'emploi et à être testé à l'occasion d'une petite bourse locale. Nous sommes d'avis que lorsque vous participez à un événement où les visiteurs doivent payer, votre devoir est de faci-

l'esprit que nous ne devons pas vraiment prendre au sérieux. Nous n'aimons pas la 'réunionite' et les règles qui nous contraignent, et c'est la raison pour laquelle il ne s'agit pas officiellement d'une association et que nous n'avons pas de président. La seule chose que nous organisons est une réunion tous les deux mois au siège de mon entreprise, pour nous voir de visu, indépendamment des événements, des bourses et des sorties.

Une solidarité de jumeaux...

Il s'agit donc d'un groupe d'individualités d'environ 40 personnes, mais en pratique, cela ne se déroule pas trop mal. Si quelqu'un a une idée à concrétiser, il la soumet au groupe. Si elle agrée au plus grand nombre, l'idée est alors traduite en projet, et cela peut être de toutes sortes. Plusieurs réseaux modulaires à toutes échelles sont assemblés. Nous organisons un atelier (workshop) pour en apprendre plus dans le domaine de la technique. Une fois par an, nous tenons notre propre bourse à On TraXS. Ou nous fournissons du personnel supplémentaire lorsqu'un réseau modulaire est invité à l'étranger. Il y a toujours quelqu'un qui prend en charge l'organisation et avec le moins de démocratie possible, ce qui veut dire que ce n'est pas trop irrégulier. Beaucoup veulent être membres d'une association locale, mais ne savent pas comment cela se déroule dans la majorité des associations de modélistes dirigées par de vieux bonzes pour lesquels le mot 'renouvellement' sonne aussi faux que 'Heineken' en Belgique (sic)... C'est aussi la raison pour laquelle nous ne travaillons pas à un seul réseau à demeure, mais à plusieurs réseaux: pour l'instant, à une quinzaine de réseaux modulaires différents!

Le groupe est grosso modo séparé en deux parties. L'une est plus intéressée par des thèmes et des échelles exotiques: du N à la Première Guerre mondiale jusqu'à des halls d'usine aménagés à l'échelle 1 ou Gn15. Ci et là, on trouve des adeptes du On30 parmi eux, et même quelques adeptes égarés de la voie étroite. Plusieurs modules sont disponibles ou en construction pour de futures expositions. Une autre grande partie du Team ne pratique qu'une seule échelle et un seul thème, à savoir la partie OHMB. Cette étrange abréviation veut dire 'Oud Hollands Module Bouwen concept' (le concept de construction de modules hollandais à l'ancienne), soit les NS (chemins de fer néerlandais) avant la Seconde Guerre mondiale. Un concept qui recèle un léger pourcentage de Fremo dans ses rangs, mais qui suit nos propres règles d'un point de vue hauteur d'établissement et finition.



Chacun peut y prendre la place qu'il veut, du moment que cela cadre dans le thème choisi, et peut être raccordé au voisin au moyen des fameuses 'black box'. C'est ainsi que d'anciens tronçons d'époque peuvent être raccordés les uns aux autres pour former un ensemble. Tant que vous vous soumettez aux règles émises – comme le placement d'une frise et d'un arrière-plan – histoire de ne pas être dérangé par... une belle carrosserie féminine surgissant de derrière un beau bois en Silflor! La plupart des projets ne sont hélas pas d'une taille qui se concrétise en six mois, raison pour laquelle un projet commun a vu récemment le jour. Il a été conçu pour construire quelque chose en commun, un projet qui était déjà prêt précédemment et qui servira de parties intermédiaires entre deux thèmes de gare. Et bien entendu, nous nous devons d'exposer quelque chose de néerlandais à notre propre On TraXS; ça va de soi... A ce projet collaborent même quelques autres membres, qui font du On30. C'est donc excitant d'imaginer les surprenantes associations qui vont apparaître sur ce projet, dans un proche avenir.

A Malines

Comme déjà dit dans notre introduction, nous avons eu l'honneur de recevoir une invi-

tation pour exposer à Malines, ce que nous avons bien volontiers accepté. On ne ressent qu'une seule fois une 'première impression', raison pour laquelle nous allons faire de notre mieux pour notre première sortie à l'étranger. Outre le fait que nous collaborons avec deux autres groupes ('Valkenswaard' et 'Noorderspoor' et Gerbrand Haans), nous emporterons avec nous quatre réseaux de notre cru: 'Tuinpad van mijn vader', 'Nolans Wharf', 'Lake Louisa RR' et en absolue primeur: 'Wolfs Peak'.

Outre ces réseaux, notre 'château' de démonstration sera également présent, où nous assurerons tout au long de l'expo de nombreuses démos et où nous essayerons de montrer que le modélisme ferroviaire n'est pas difficile. Vous trouverez également à notre stand un magasin Anita Decor, avec ses plus beaux articles pour décors. Si vous avez des questions, passez sans hésiter le long de notre 'château' et venez tailler une bavette avec les constructeurs des réseaux exposés: nous espérons vraiment vous rencontrer au cours de la dernière semaine d'octobre!

Texte: Marty van Beek

Photos: René Wolf



Le magasin 'Het Spoor' a 15 ans

SUITE AU NOMBRE TOUJOURS PLUS RÉDUIT DE MAGASINS DE MODÉLISME FERROVIAIRE EXISTANT DANS NOTRE PAYS, NOUS AVONS TROUVÉ QU'IL ÉTAIT JUSTIFIÉ DE METTRE EN AVANT CEUX QUI EXISTENT ENCORE, A FORTIORI LORSQU'ILS ONT UN ÉVÉNEMENT PARTICULIER À FÊTER. LE JUBILAIRE DU MOMENT EST LE MAGASIN 'HET SPOOR' D'HAASRODE, CAR ANN ET HENRI Y FÊTENT SON 15^E ANNIVERSAIRE CETTE ANNÉE.

Henri a à la fois le gène de l'indépendant dans le corps et le virus du modélisme ferroviaire dans le sang: rien d'étonnant donc à ce que Henri, stimulé par son épouse, ouvre un petit magasin de modélisme ferroviaire à Oud-Heverlee au début de l'année 1997, outre sa profession principale d'exploitation de friterie. Après un certain temps, cette association se révéla difficile à mener de front et le magasin de trains miniatures devint son occupation principale, assisté de son épouse Ann. Très rapidement, le magasin devint trop petit et migra vers un immeuble plus vaste, toujours à Oud-Heverlee.

Là aussi toutefois, le magasin se révéla trop étroit. Ann et Henri décidèrent alors de rechercher un endroit où ils auraient pu faire bâtir à la fois leur magasin et leur habitation familiale. Finalement, ils aboutirent à la périphérie d'Haasrode, à quelques kilomètres de Louvain, mais à proximité de la sortie 'Haasrode' de l'autoroute E40 et avec des possibilités de parking devant la porte, un avantage à ne pas sous-estimer. La frontière linguistique étant à deux pas, pas mal d'amateurs de Wallonie ont depuis lors également trouvé le chemin pour se rendre au magasin 'Het Spoor'.



Ann et Henri ont aménagé dans leur magasin la formule du 'Shop-in-Shop' de Märklin, premier du genre en Belgique. Bien que Märklin soit déjà largement présent dans le magasin, l'offre en produits de cette marque est encore bien plus étendue chez 'Het Spoor'. Outre les autres marques connues, vous pouvez y trouver des centaines de produits moins connus: l'équipe 'Het Spoor' en fait un véritable jeu de dénicher sur internet des articles originaux susceptibles d'intéresser les modélistes d'inspiration belge! C'est ainsi que 'Het Spoor' est agent de la marque MTH pour la Belgique et distributeur principal pour LocoHDL, les composants de la commande digitale Loconet de Hans de Loof. Grâce à ses connaissances

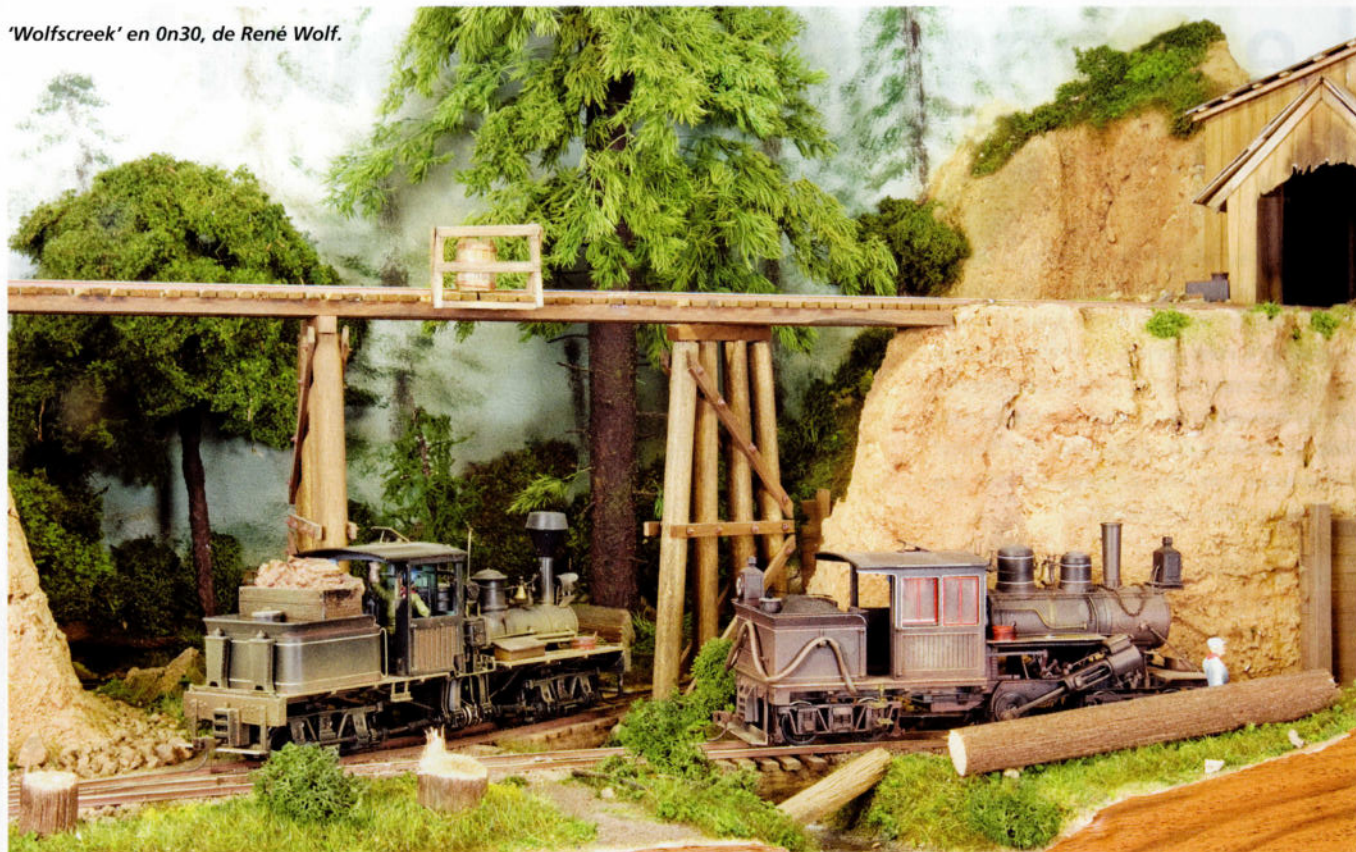
techniques, Henri est capable en outre de prodiguer ses conseils lors de n'importe quel problème d'ordre technique et/ou numérique; pour toute transformation ou montage de decodeurs, 'Het Spoor' est également une bonne adresse.

Ann et Henri ont désiré fêter les quinze ans d'existence de leur magasin avec éclat et organisent des journées 'Portes ouvertes' du 18 au 21 octobre prochains: ils proposeront à cette occasion 'quelque chose' de particulier à leurs clients. D'ores et déjà, félicitations à Ann et à Henri pour leur jubilé et... bonne continuation!

Texte & photos : GVM



'Wolfsreek' en 0n30, de René Wolf.



Les Journées du modélisme à voie étroite

Les 29 et 30 septembre 2012 au Nationaal Smalspoormuseum

C'EST LA 14^E FOIS QUE LE MUSÉE À VOIE ÉTROITE DE VALKENBURG (PRÈS DE LEIDEN, EN HOLLANDE MÉRIDIONALE) ORGANISE LES AGRÉABLES 'JOURNÉES DU MODÉLISME FERROVIAIRE À VOIE ÉTROITE'. AU FIL DES ANNÉES ÉCOULÉES, LES MAÎTRES EN MODÉLISME NÉERLANDAIS – ET PARFOIS AUSSI BRITANNIQUES – ONT PU Y EXPOSER LEURS CRÉATIONS À VOIE ÉTROITE, TOUTES ÉCHELLES CONFONDUES. LE 'MUSÉE NATIONAL DES CHEMINS DE FER À VOIE ÉTROITE' PEUT D'ORES ET DÉJÀ S'ATTENDRE À L'AFFLUENCE, LORS DE CES DEUX JOURNÉES. ET C'EST TRÈS BIEN AINSI, CAR CE MUSÉE NE PEUT COMPTER QUE SUR SES RECETTES POUR ASSURER UNE EXPLOITATION DIGNE DE CE NOM...

Au cours des années précédentes, les réseaux modèles furent exposés entre les véritables locos à vapeur et Diesel du musée, ainsi qu'au milieu des petits wagons à benne qui étaient indissociables du paysage lors de la construction de routes, de digues et de canaux jusque dans les années cinquante, ainsi que dans les exploitations tourbières et horticoles et enfin, au sein des nombreuses briqueteries qui existaient aux Pays-Bas. En quarante ans à peine, les bénévoles de ce musée ont réussi à rassembler la plus grande collection de matériel ferroviaire à voie étroite d'Europe! Les 'engins-phares' sont les deux trams à vapeur 'Silvolde' et 'Vrijland' de la 'Gelderse Tramwegmaatschappij'.

Ce qui rend ces journées du modélisme

ferroviaire à voie étroite si uniques est le fait que pendant l'expo, vos sens seront en outre sens dessus dessous lorsque l'un de ces petits convois à vapeur entrera en gare et qu'il fait aller son petit sifflet... Lors de cette exposition, vous trouverez exposées au musée et dans la remise pour voitures les sommités dans le domaine du modélisme à voie étroite, tandis qu'à l'extérieur, un service renforcé sera exploité au moyen de matériels historiques, à force coups de vapeur!

Pour les participants et les fidèles visiteurs, ce week-end est une réunion annuelle destinée à exposer leurs nouvelles réalisations ou pour tout simplement discuter un coup entre eux. Le Musée à voie étroite a déjà reçu les inscriptions de Gerbrand

Haans avec 'Gindsweid' (H0m); Lucien Eijdemans avec 'Yurze Ore Mine' (009/H0e); ModelSpoorGroep Valkenswaard avec 'B.A.Bodil' (1:25, 1:100, 1:200, 1:400); René Wolf avec 'Wolfsreek' (0n30); Gerard van de Weijer avec 'De Oude Steenvoven'(H0e); Johannes Hamers et C.K. van der Wildt avec 'Spoor 4 Bunkeren' (IIm) et enfin, Dick van Beek et Bert van Rhijn avec l'ancienne petite ville de 'Vroonen' (1:87). Hans van den Hoeven y exposera des modules à voie étroite en H0e et l'association néerlandaise des modélistes constructeurs sera présente aussi avec son vaste stand d'infos.

Bref: vous ne pouvez manquer en aucun cas cette perle du calendrier des expositions de modélisme ferroviaire. Pour plus d'infos, consultez le site web: www.smalspoormuseum.nl.

Texte: Peter Soonius
(du Nationaal Smalspoormuseum)
Photo: Gerard Tombroek



LIVRE

Un siècle de vapeur/ Een Eeuw Stoom (5)

Avec la sortie de ce livre, le PFT en est à la 5e édition de cette série d'ouvrages. Tout comme pour les quatre précédents, une sélection d'environ 115 photos a été faite, répartie sur trois époques. La première court de 1835 à 1930. La 2e partie traite de la période entre 1931 et 1945, avec l'introduction de la livrée verte et de cercles de chaudière noirs (1930) et la classification des effectifs en types, avec une numérotation à quatre chiffres. La 3e partie illustre la période s'étalant de 1946 à 1960: c'est l'époque de la numérotation à cinq chiffres.

Outre ces nombreuses photos noir et blanc, ce livre contient également huit photos uniques en couleurs. De nombreuses photos n'ont jamais été publiées auparavant. La qualité de reproduction va d'excellente à... mauvaise, mais chaque document mérite l'intérêt, car il s'agit souvent d'une vue rare, d'une locomotive donnée. Beaucoup de soin a été consacré à la rédaction des textes en français et en néerlandais: c'était nécessaire, car pour de nombreuses photos, la date, le lieu ou le nom du photographe sont inconnus. La photothèque du PFT s'est entre-temps en-

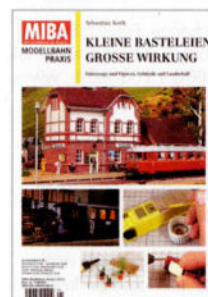


core enrichie de milliers de clichés de trains à vapeur en Belgique. Dernièrement, deux collections sont venues s'ajouter à cette photothèque: assez de matériel photographique pour des dizaines de publications...
Editeur: PFT (Mons). Format: 260 x 210 mm (couché). 136 photos dont 8 en couleurs. Bilingue français/ néerlandais. Prix: 32,00 euro.

MIBA-Modellbahn-Praxis 1/2012 Kleine Basteleien, grosse Wirkung Fahrzeuge und Figuren, Gebäude und Landschaft

Dans ce numéro de MIBA (série Modellbahn-Praxis), l'auteur Sebastian Koch se penche sur une série intéressante de trucs destinés à embellir un réseau. Pas question de grosses transformations de matériel roulant ou de paysages impressionnants, mais des 'petites choses' pour embellir des véhicules, des figurines, des bâtiments ou le paysage.

Il s'agit de pleins de petits détails, mais ce sont eux qui font la différence. Au total, une vingtaine de sujets sont abordés, tous bien illustrés pas à pas. Une connaissance de la langue allemande n'est donc pas vraiment requise: de nombreux cas parlent d'eux-mêmes. De plus, l'auteur a recherché quelques trucs qui ne coûtent rien, à part un peu d'ingéniosité. Cette



nouvelle édition de Miba-Modellbahn-Praxis plaira autant aux modélistes débutants qu'aux chevronnés. Elle comporte 84 pages au format A4, coûte 10 euro et est à commander sous la référence ISBN 978-3-89610-285-0 chez VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH.

MIBA Spezial 93 Güter auf die Bahn

Cet autre numéro spécial de MIBA se penche sur un thème bien précis du modélisme ferroviaire: le transport de marchandises par rail. Il n'est pas étonnant que les auteurs retournent dans le passé, lorsque chaque sorte de marchandises était transportée dans un wagon adapté à cet effet et lorsque le trafic local de marchandises existait encore. Le premier chapitre traite de considérations générales concernant le trafic de marchandises par rail. Cette théorie est mise en pratique sur deux projets de réseaux, dont l'un du célèbre Ivo Cordes, qui présente de nombreuses possibilités de manœuvres. En outre, ce numéro spécial se penche également sur les possibi-

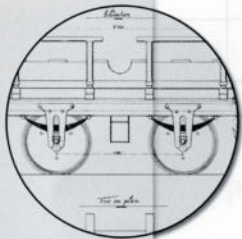


lités de transbordement et sur le chargement de betteraves. Les différents chargements sont explicités en détails, tout comme l'utilisation de trucks pour voie étroite. Ce numéro constitue un beau complément à l'édition classique du MIBA – ou à Train Miniature Magazine – et procurera au nostalgique des trains de marchandises pas mal d'exemples et d'inspiration. Cette brochure rédigée uniquement en langue allemande compte 106 pages au format A4 et coûte 11,60 euro en Belgique. Ce numéro spécial peut être commandé sous la référence ISSN 0938-1774.



MIBA Spezial 92 Modellbahn Beleuchtung

Le thème de l'éclairage sur un réseau est à ce point étendu qu'il justifie tout un numéro spécial chez MIBA. Nous y avons découvert quelques réseaux avec éclairages nocturnes et de belles ambiances, outre de nombreux trucs concernant l'éclairage des bâtiments et du matériel roulant. Cette édition compte 108 pages et est disponible dans le commerce ou directement chez l'éditeur VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH.



6^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2012

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



AVEC ENTRE AUTRES:

- **12 000 m² d'espace d'exposition**
- **Plus de 45 réseaux en activité**
- **La finale du Concours de mini-réseaux**
- **Près de 5000m² de stands commerciaux**
et grasse bourse d'échange pour particuliers
- **Navettes d'autobus gratuites**
entre la gare de Malines et la Nekkerhal

Samedi de 10 à 18 h • Dimanche de 9 à 17 h

Droit d'entrée : adultes 12€ • Enfants jusque 12 ans : gratuit

www.modelspoormagazine.com • info@modelspoormagazine.be

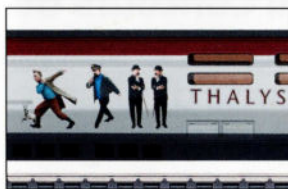
Train spécial THALYS Tintin et Milou



Thalys International, dont le siège est à Bruxelles, représentait le partenaire officiel idéal pour le nouveau film de Steven Spielberg et pour la première des « Aventures de Tintin et Milou – le secret de la Licorne », la société imagina un évènement publicitaire spectaculaire :

Le 22 octobre 2011 le film de Spielberg sortait en avant-première à Bruxelles et à Paris. Le film mondialement tant attendu fut donc lancé à Bruxelles. A peine quelques heures plus tard, il était présenté à Paris et ce grâce à un Thalys PBKA reliant les deux métropoles à grande vitesse. Mais ce jour là, le voyage d'une heure et 22 minutes se fit à bord d'un Thalys spécial „Tintin et Milou“.

- **Édition strictement limitée à 2499 unités dans le monde.**
- **Avec certificat d'authenticité numéroté.**
- **Emballage spécial exclusif.**
- **Échelle de reproduction : 1/87.**
- **Les deux éléments moteurs sont motorisés.**
- **Nombreuses fonctions sonores.**
- **Voitures intermédiaires et centrales avec éclairage intérieur intégré de série.**
- **Longueur de la rame de 10 éléments : 230 cm.**



37795 Train à grande vitesse.

Modèle réel : Train à grande vitesse THALYS PBKA de la Thalys International, Bruxelles, dans la version polycourant pour le trafic entre Paris, Bruxelles, Cologne et Amsterdam. 2 éléments moteurs (TK1 et TK2), 1 voiture intermédiaire (R1) 1re classe, 1 voiture intermédiaire (R8) 2nde classe, 2 voitures centrales (R2 et R3) 1re classe, 1 voiture-bar (R4) 2nde classe, 3 voitures centrales (R5, R6, R7) 2nde classe. Version spéciale pour la première du film „Les aventures de Tintin et Milou - Le secret de la licorne“. État de service pour le voyage spécial du 22.10.2011 entre Bruxelles et Paris.

Modèle réduit : Train complet à 10 éléments. Les deux éléments moteurs (TK1 et TK2) sont motorisés. Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance dans les deux éléments moteurs, position centrale. Respectivement 4 essieux moteurs entraînés par arbre cardans. Bandages d'adhérence. Voitures intermédiaires et centrales avec éclairage intérieur intégré de série. Fonction permanente du fanal à trois feux - inversion en fonction du sens de marche-, des 2 feux rouges de fin de convoi et de l'éclairage intérieur en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Possibilité d'éteindre le troisième feu frontal séparément en mode numérique pour l'inversion des feux selon réglementation française. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Mains montoires en métal et essuie-glaces rapportés sur les éléments moteurs. Cabines de conduite des éléments moteurs avec aménagement intérieur. Attelages fixes entre éléments moteurs, voitures intermédiaires et voitures centrales, avec attelages courts spéciaux et guide de coulisse. Guide de coulisse supplémentaire sans le bogie Jakob. Alimentation en courant via l'élément moteur en tête de rame selon le sens de marche. L'éclairage intérieur est alimenté via la liaison électrique continue du train entier. Chaque élément moteur est équipé de 2 pantographes unijambistes version SNCF. Les pantographes ne sont que mécaniquement fonctionnels et n'assurent pas l'alimentation électrique. Reproduction à l'échelle, d'où rayon minimal d'inscription en courbe de 360 mm pour un gabarit de libre passage dégagé.

Série unique. Livraison prévue au cours du premier trimestre 2013.

€ 999,95 *

