

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

RÉSEAU:

- 'DE PUSEMUCKEL VERS JOTWÉDÉ',
- DU TRAFIC FRONTALIER SUR VOIE ÉTROITE EN Oe

TEST:

- UN 'FAS' B-MODELS
- UN 'EAOS' ROCO
- L'EURO 4000 SUDEXPRESS
- UN 'DG' PHILOTRAIN

PRATIQUE:

- LA CURE D'EMBLEM
- EMMANUEL NOUAILLIER
- WOLFGANG LANGMESSER

DIORAMA:

- A LA FRONTIÈRE FRANCO-BELGE AVEC KIT NORD

REPORTAGE:

- EUROSPOOR 2012

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

120

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

**6^E GRANDE
EXPO DE MODÉLISME
FERROVIAIRE**

Reportage
Nouveautés et
Concours de
mini-réseaux



Locomotive polyvalente Série 25 (SNCB/NMBS)



37230 Locomotive électrique.

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

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

Par convention, double feux avant alternant et

2 feux rouges arrière, dépendant du sens de la marche, allumés, commutables numériquement. Éclairage avec des diodes électroluminescentes blanches chaudes (DELS). Postes de conduite avec aménagements intérieurs.

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

Longueur hors tampons 21 cm.

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

Série unique.

€ 279,95 *

Nouveauté 2012



43541 Kit train de banlieue.

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

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

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

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

Série unique.

€ 249,95 *

Nouveauté 2012

Maintenant chez votre détaillant !



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

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

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.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@modelspoomagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoomagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoomagazine.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@modelspoomagazine.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 121: 28/12

Le DCC à bord!

Alors que le numérique pour trains miniatures gagne en popularité, il est surprenant de constater que la plupart des marques qui produisent des modèles pour courant continu ne proposent généralement que soit des modèles analogiques, soit des modèles digitaux sonorisés. Si vous voulez rouler en mode digital, mais que vous trouvez le surcoût de la sonorisation ou d'autres gadgets numériques exagéré, vous devrez installer vous-mêmes un décodeur à bord de votre modèle. Ce n'est pas grave en soi, car ainsi, chacun reste maître de son choix. Mais en pratique, ceci n'est pas toujours facile: il vous faudra vous mettre à la recherche d'un décodeur aux caractéristiques voulues et en rapport avec la consommation électrique de votre modèle et d'une prise pour décodeur. Ensuite, il vous faudra encore installer ce décodeur à bord du modèle. Le gros problème de certains modèles réside justement dans... le démontage de la caisse. La toute nouvelle Euro 4000 Vossloh de Sudexpress – que nous testons par ailleurs dans ce numéro – en est un tout bel exemple: sa caisse ne peut être séparée de son châssis qu'au prix de difficultés extrêmes et le mode d'emploi du modèle ne donne par ailleurs aucune info quant au type de décodeur qui peut y être placé...

Les adeptes du '3-rails' n'éprouvent pas cette problématique: aussi bien les modèles Märklin que ceux 'faits maison' sont prévus d'origine d'un décodeur digital. Je suppose dès lors que beaucoup plus de Märklinistes ont franchi le pas de la digitalisation que ne l'ont fait les adeptes du courant continu.

Dans le domaine du digital justement, les Britanniques ont longtemps adopté une attitude réservée. Hornby et Bachmann, les plus grands fabricants britanniques, ne proposaient uniquement que des modèles analogiques, jusqu'il y a quelques années encore. Mais avec la sortie de leur propre centrale digitale, ces marques ont alors résolument opté pour la digitalisation. Tous leurs nouveaux modèles sont soit 'DCC ready' (ce qui veut seulement dire qu'une prise pour décodeur y est présente), soit 'DCC fitted'. Dans ce dernier cas, le modèle est pourvu de série d'un décodeur. Ensuite, on trouve encore des modèles sonorisés ('DCC Sound'), mais l'offre est plutôt réduite.

L'aspect intéressant de cette affaire est que pour un modèle 'DCC fitted', la différence de prix entre un tel modèle et un modèle analogique n'est que de 12 à 15 livres britanniques (soit de 15 à 18 euro), et il est même souvent possible d'acquérir un modèle digital au prix d'un analogique, via les grands sites de vente par internet. Le prix est plus avantageux lorsque le décodeur est monté de série par le fabricant lui-même, ce qui explique le moindre surcoût. Un décodeur acquis séparément coûte quand même au minimum 25 euro (voire plus), en fonction de ses possibilités.

Il faut toutefois le reconnaître: le décodeur monté de série à bord des modèles britanniques est loin de présenter les possibilités d'un LokPilot 4 de la marque ESU, par exemple. La question est évidemment de savoir si tout le monde a bien l'usage de ces possibilités et les mettra toutes à profit... Pour la plupart d'entre-nous, il suffit de pouvoir configurer l'adresse d'une loco et de régler les paramètres de roulement (vitesse maximale, accélération, freinage); les fonctions lumineuses et sonores étant généralement moins utilisées...

C'est la raison pour laquelle je lance ici un appel à 'nos' fabricants comme LS Models, B-Models, Van Biervliet et Jocadis afin qu'à l'avenir, ils fassent équiper de série leurs modèles d'un 'simple' décodeur. Pour ceux qui désirent plus de possibilités digitales, ils pourront toujours le remplacer par un exemplaire plus sophistiqué. Par contre, je pense que la majorité d'entre-nous se contentera d'un 'simple' décodeur de série...

Guy Van Meroye

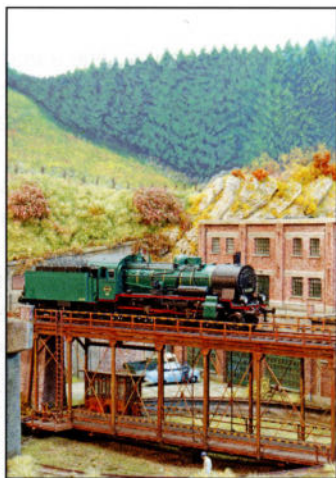


Photo: Gerard Tombroek.

'Val-Rikard', le mini-réseau de Rik Martens, lauréat de notre 3e Concours de mini-réseaux.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 15
REPORTAGE: VU LORS DE LA 'GRANDE EXPO' DE MALINES	PAGE 16
TEST: LE 'FAS' DE B-MODELS	PAGE 21
TEST ÉCLAIR: L'EURO 4000 VOSSLOH DE SUDEXPRESS	PAGE 24
TEST ÉCLAIR: UN 'EAOS' IFB CHEZ ROCO	PAGE 26
TEST ÉCLAIR: UN FOURGON 'DG' CHEZ PHILOTRAIN	PAGE 27
RÉSEAU: 'DE PUSEMUCKEL VERS JOTWÉDÉ'	PAGE 28
PRATIQUE: LA CURE D'EMBLEM CHEZ GOOVER MODELS	PAGE 38
PRATIQUE: AINSI FUT LA RÉGION DE LA RUHR (2)	PAGE 42
REPORTAGE: LA FINALE DE NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX	PAGE 48
REPORTAGE: NOTRE 6E 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE	PAGE 50
PRATIQUE: RUE DE L'INDUSTRIE (3)	PAGE 59
DIORAMA: A LA FRONTIÈRE FRANCO-BELGE AVEC KIT NORD	PAGE 66
REPORTAGE: JOHN HEDDINGER	PAGE 70
REPORTAGE: EUROSPOOR 2012	PAGE 72
REPORTAGE: TREINSHOP OLAERTS A 25 ANS	PAGE 78
ACTUALITÉ DES CHEMINS DE FER RÉELS	PAGE 80
RECENSIONS	PAGE 81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	PAGE 82

REPORTAGE: Vu lors de la 'Grande Expo'

Lors de notre 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de Malines, le visiteur a pu découvrir quantité de nouveautés, présentées pour la première fois en public. Nombreuses de ces primeurs n'étaient d'ailleurs pas encore mises en vente, car elles n'arriveront en magasins qu'à la fin de cette année, ou au début de l'année prochaine. Tout le monde n'a toutefois pas eu l'occasion d'examiner ces nouveautés en détails, raison pour laquelle nous avons établi une liste des plus importantes. A lire en page 16.

16



TEST: Les wagons 'Fas' du type 1415 G5 de B-Models

Il y a quatre ans, Van Biervliet se lançait dans la production de modèles réduits de locomotives et de wagons belges, sous le label 'B-Models'. Depuis lors, cette firme a acquis une large expérience et les défauts de jeunesse frappant ses premiers modèles ont été résolus. Le succès rencontré par les wagons porte-conteneurs 'Sgnss' et les wagons de minerai 'Fals' a débouché sur plusieurs nouvelles initiatives: voici le tour maintenant du wagon tombereau 'Fas'. A lire en page 21.

21



Réseau: 'De Pusemuckel vers Jotwédé', du trafic frontalier sur voie étroite en Oe

Vous n'avez sans doute jamais entendu parler des villages de 'Pusemuckel' et de 'Jotwédé' et encore moins de la ligne à voie étroite qui relie ces deux localités. Et pourtant, selon Wolfgang Jung, Harald Günter et Michael Krämer qui font partie des 'Amis du Oe de Dortmund', une telle liaison ferrée aurait vraiment existé entre la ville française de Jotwédé et l'allemande Pusemuckel... Ils ne manquent pas de fantaisie, mais le résultat est là. A lire en page 28.

28



Pratique: Ainsi fut la région de la Ruhr (2)

Après la description du réseau 'Ainsi fut la région de la Ruhr' dans notre n° 117, nous revenons sur ce sujet passionnant pour traiter la confection de sa base et de la pose des voies. L'idée de reproduire la région de la Ruhr des années '60 sur à peine 4,5 mètres carrés fut jugée irréalisable par tous ceux qui en entendirent parler... La plupart d'entre vous, chers lecteurs, sont confrontés d'ailleurs à ce problème: plus le projet est petit, plus le défi est grand, lors de sa conception. Comment Wolfgang Langmesser s'y prend-t-il? A lire en page 42.

42



A LIRE BIENTÔT DANS TMM N° 121 (sauf circonstances imprévues):

- Réseau: 'La dernière minute', un réseau français d'exposition en H0
- Mini-réseau: 'Val-Rikard', lauréat de notre 3e Concours de mini-réseaux
- Test: La locomotive à vapeur type 29 de Treinshop Olaerts
- Test: La centrale digitale Z21 de Roco
- Pratique: Une planche pour la découpe du plastocard
- Pratique: Un feu de camp en modèle réduit!

TEST:
La centrale digitale Z21 de Roco



ALIGNEMENTS DE MAISONS BELGES OU DU NORD DE LA FRANCE



Alignement de 5 Maisons du Nord
BQNO-001

79 €

Alignement de 4 Maisons du Nord
BQNO-002

79 €

Alignement de 4 Maisons du Nord avec angle à droite
BQNO-003

79 €



Alignement de 4 Maisons du Nord avec angle à gauche
BQNO-004

79 €

Alignement de 4 Maisons du Nord avec courée
BQNO-005

79 €

LONGUEUR TOTALE

135 cm

AVEC 5 RÉFÉRENCES

DE **27 cm**

1/87^e (H0)

REGIONS &
COMPAGNIES

www.regionsetcompagnies.fr

Maquettes en carton pré-découées et découpées au laser



26093 / 26098

Plasser & Theurer bourreuse Infrabel (B)

Modèle fonctionnel avec bourreuse opérationnelle. Avec moteurs électriques, différentes fonctions d'éclairage et sonorisation, équipé d'un décodeur numérique RailCom (DCC / Motorola). Fonctionne aussi sur des réseaux conventionnels ! Lht: 265 mm. Boîte d'attelage NEM. 26093: pour système 2- rails (déc 2012) / 26098: pour système 3- rails (jan 2013)



Découvrez cette machine en action !

Scannez le code QR avec votre smartphone et regardez le vidéo en ligne.



26091 / 26096

Plasser & Theurer "Stopfexpress" 09-3X

Techniquement identique au modèle ci-dessus. 26091: pour système 2-rails / 26096: pour système 3-rails (les deux livrables)



26095 / 26099

Plasser & Theurer onderstopmachine Strukton (NL)

Techniquement identique au modèle ci-dessus. 26095: pour système 2-rails (livrable) / 26099: pour système 3-rails (jan 2013)

eMotion
Bewegte Welt

Viessmann

Importation & distribution:
Train
Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

Technik und Preis
- einfach genial!

Ceci n'est qu'une sélection de nos nouveautés. Plus d'infos sur notre site internet. Vous trouvez les produits Viessmann chez votre détaillant spécialisé.

www.viessmann-modell.de
Viessmann Modellspielwaren GmbH, Am Bahnhof 1, 35116 Hatzfeld



ELOTRAINS (HO)

Une voiture-pilote 'Benelux' des NS

Une nouveauté chez le fabricant néerlandais ELO-Trains: la voiture-pilote 'Benelux' d'époque IV. Il s'agit du seul modèle qui manquait encore pour pouvoir former une ancienne rame complète 'Benelux'. Il s'agit en outre de la première fois qu'un modèle est proposé 'prêt à rouler'. Derrière le poste de conduite, on trouve dans cette voiture un compartiment-fourgon et une salle de

restaurant. Ces modèles sont en plastique et pré-câblés pour l'installation d'un décodeur à fonctions. Deux versions sont disponibles: avec le toit de la cabine gris (jusqu'en 1977) ou blanc (réf. NL10081 et NL10080). Les premiers modèles sont attendus pour le début 2013. Leur prix sera de 88 euro. Nous reviendrons en détails sur ce modèle dans un de nos prochains numéros.



MTE (HO)

Un 'petit' Brossel

Il n'est toujours pas venu à l'idée du moindre fabricant de sortir un modèle 'prêt à rouler' d'un autorail Brossel type 551 de la SNCB. Le modèle proposé par MTE (Blankenberge) pourrait constituer une alternative. Ce modèle a été réalisé en résine et placé sur un châssis de marque Roco. Depuis peu, MTE a recours à une résine à deux composants de haute qualité, grâce à laquelle les vitres sont claires et transparentes, de façon à bien pouvoir apercevoir l'aménagement intérieur. Cette caisse est en vente séparément au prix de 50 euro. Si vous êtes intéressé par un modèle terminé, rendez-vous sur le site web www.minitrainexpo.be.



MTE (TT) Des 'Gros nez'

Il y a quelques années, Tillig a sorti un modèle à l'échelle TT d'un Diesel série 52 SNCB d'époque III. C'est ce modèle qui a servi comme base pour la conception de nouvelles variantes des séries 52 et 54, aux livrées

adéquates. MTE a tenu compte des différences spécifiques, comme un toit modifié et des doubles phares. Pour plus d'infos, rendez-vous sur www.minitrainexpo.be.



B-MODELS (HO)

Un wagon Infrabel 'fun'

Dans sa série de wagons 'fun', B-Models sort un modèle fantaisiste portant les inscriptions Infrabel, sur fond bleu, réalisé sur base du modèle B-Models du wagon fermé type 'Glms' à parois d'about renforcées. Outre ce wagon Infrabel, d'autres wagons 'fun' sont également disponibles, avec entre-autres les logos 'B-Cargo' ou ABX Logistics. On peut également trouver différents wagons à bière, portant le logo de bières bien connues.

VISSMANN (HO)

Une bourreuse Infrabel

Le modèle Kibri bien connu d'une bourreuse de voies a complètement été revu et modernisé techniquement, pourvu d'un décodeur et sonorisé. Ce modèle est désormais proposé dans la version Infrabel, tant en version 2-rails que

3-rails et apte à circuler en mode analogique ou digital. Ce modèle portant le logo Infrabel est pour l'instant uniquement en vente chez Van Biervliet ; il coûte 339 euro (réf. 26098AC et 26093DC).

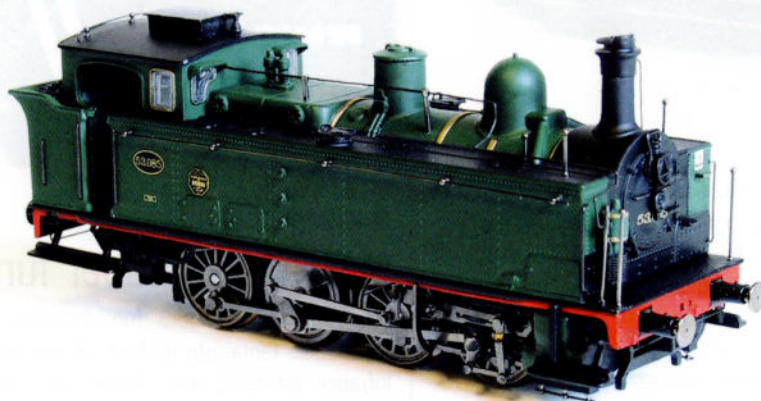


TREINSHOP OLAERTS

Portes Ouvertes 2012-2013

Du jeudi 20 décembre 2012 au dimanche 6 janvier 2013

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



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 |
|------------------------------|--|--|

**Les voitures 'K' du Zuid Limburgse
Stoomtrein Maatschappij**



La Break 'new look'
Livable en 2012



Nouveauté!
Tirage unique de
2 x 500 sets Märklin,
réalisés exclusivement
pour Treinshop Olaerts
Prix: 198 euro par set.

Märklin 46561

Set de 5 wagons à parois latérales rabattables
en livrée brune de la 'NV Intercom'.



Märklin 46562

Set de 5 wagons à parois latérales
rabattables en livrée grise de la 'NV Intercom'.

Chaque modèle porte un matricule différent et
est emballé individuellement dans un authentique
boîte Märklin 'vintage'.
Tirage limité à 500 pièces par set!

+ De nombreuses offres exceptionnelles

Lors des Journées Portes ouvertes :

Ouvert tous les jours de 10 à 18h

Fermé uniquement les mardis 25 décembre et 1er janvier

Les lundis 24 et 31 décembre, fermé à 16h

Nouvelles heures d'ouverture à partir du 7 janvier 2013 :

Lundis : de 13 à 18h • Mardis : fermé

Mercredis, jeudis et vendredis : de 10 à 12h et de 13 à 18h

Samedis : de 10 à 18h • Dimanches (seulement le 1er de chaque mois) : de 10 à 13h.

Treinshop Olaerts

Nieuwstraat 192/1 • 3590 Diepenbeek

T +32 11 42 33 94 • F +32 11 42 89 15

info@treinshopolaerts.be • www.treinshopolaerts.be



Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborght Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

Silhouette



Le lien à la nature

miniatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Détails
d'après nature

Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

Aéroggraphie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

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

Modeltrein Paradise

Trains aux bons prix, service, garantie

Artitec, Airfix, Auhagen, AWM, B-models, Bicyc-led, Brawa,
Brekina, Busch, Digirails, Evergreen, ESU, Falter,
Fleischmann, Hack, Henckens, Heris, Herpa, Hobbytrade,
Jouef, Kibri, KombiModell, Liliput, Märklin, Peco, Piko,
Preiser, Roco, Schuco, Sommerfeldt, SudExpress,
Tamiya, Tillig, Trix, Uhlenbröck, Vollmer, Walthers,
Woodland Scenics.

Visitez chaque jour notre webshop sur:
WWW.MODELTRAIN-PARADISE.BE

Heures d'ouverture:

Lu & ma: fermé • Me & je: 14 à 18h • Ve: 14 à 17
ou sur rendez-vous

Actions spéciales durant le mois de décembre,

**Tombola de fin d'année avec prix formidables à partir du 15/12/2012.
Un petit quelque chose à manger et à boire offert du 15/12/2012 au 06/01/2013.**

Nous disposons d'un grand stock, et aux bons prix.

En 2013, Modeltrein Paradise aura 8 ans d'existence.

**Le magasin déménagera et s'agrandira à Sint-Niklaas en 2013
pour mieux répondre aux besoins des modélistes.**

Grote Baan 122, 9100 St. Niklaas • Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELTRAIN-PARADISE.COM



AÉROGRAPHES + PIÈCES DÉTACHÉES
PEINTURE pour AÉROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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

obeeliks

www.obeeliks.com



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



Différentes versions du wagon CHD des NS à assembler au moyen des plaques Tagh"O"train.



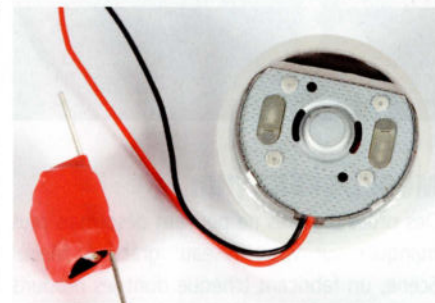
Un wagon-citerne en 0 de Lenz, recouvert du marquage Tagh"O"train.

TAGH"O"TRAIN (0)

Si vous désirez quelque chose qui n'est pas en vente, vous n'avez qu'à le faire vous-même... Et tant qu'à faire, si vous investissez en temps et en moyens, pourquoi ne pas rendre ce 'quelque chose' accessible à tous les autres modélistes? C'est ce qu'a pensé avec obstination Willem Damhaar, en lançant son atelier 'Tagh"O"train'... Il a présenté ses premières productions lors des 'Journées du 0' à Zutphen, les 13 et 14 octobre derniers. Il s'agit de plaques gravées à l'échelle 0 d'un modèle de wagon fermé du type CHD, proposé en différentes variantes. Ce wagon a été mis en service en 1879 à la HSM et transformé au cours des années trente par les NS. Outre ces plaques gravées, des pièces moulées

en laiton sont également nécessaires: elles seront bientôt livrées également par Tagh"O"train. Il a volontairement été opté pour livrer ces pièces en laiton de façon séparée, afin que les modélistes puissent faire leur choix parmi d'autres fabricants: Philotrains, MK, Petau, Moog ou encore Schnellenkamp.

Intéressant également pour les modélistes d'inspiration néerlandaise: une série de décalques afin de recouvrir les modèles en 0 de Lenz et de Brawa des inscriptions NS correctes. La fourniture de ces décalques ouvre aussi des perspectives pour la transformation de wagons en version belge. Un producteur à tenir à l'œil!... (voir: www.taghotrain.nl).



MODEL TORQUE (H0)

Un moteur MLF-54

ModelTorque réalise depuis maintenant dix ans déjà le moteur MLF-20, destiné à remplacer les moteurs Lima. Il a été suivi ces dernières années par les moteurs MLF 52, 53 et 54, destinés à remplacer les moteurs Fleischmann. Il vous suffit de déterminer le moteur de remplacement ad hoc, sur base du type du moteur d'origine et de la configuration technique du bogie. Le moteur MLF-54 illustré ici est à trois orifices pour vis disposés symétriquement et est destiné à des bogies à trois essieux et aux locomotives à vapeur Fleischmann. Chaque kit comporte en outre un bloc de diodes servant à réduire la tension en mode analogique. En mode digital, la vitesse est configurée via le décodeur. Pour plus d'infos quant au bon moteur à choisir, rendez-vous sur le site www.modeltorque.eu.



REE (H0)

Un wagon-citerne SNCF

Chez REE, un nouveau wagon-citerne a été présenté en différentes variantes; nous avons pu en voir les premières en gris clair et foncé, propriétés de la firme VTG (réf. WB-167 et WB-169). Ces wagons datent de l'époque IV: leur citerne est rectiligne. Sous leur châssis, on trouve des bogies classiques Y25 et un dispositif à tampons joints fonctionnant correctement.



ROCO (H0) Un 'Fas' SNCF

Une nouveauté dans le programme Roco: un wagon tombereau E71 'Fas' français en livrée grise de la firme privée 'France Wagons'. Ce

wagon contemporain porte le matricule 313 87 F-FW 673 5 269 7(P). Il est disponible sous la référence R66995.



MODEL SCENE (H0)

Des orties réalistes ne peuvent désormais plus manquer sur votre réseau: grâce à Model Scène, un fabricant tchèque dont les produits sont distribués par Langmesser Modellwelt. Chaque plaquette gravée présente dix plants pré-peints: une attention particulière a été portée à la coloration des feuilles, dont les faces inférieure et supérieure sont de teintes différentes. Une telle plaque gravée coûte 5,20 euro (réf. VG7-227).



AUMO (H0) Un paysan et sa charrette

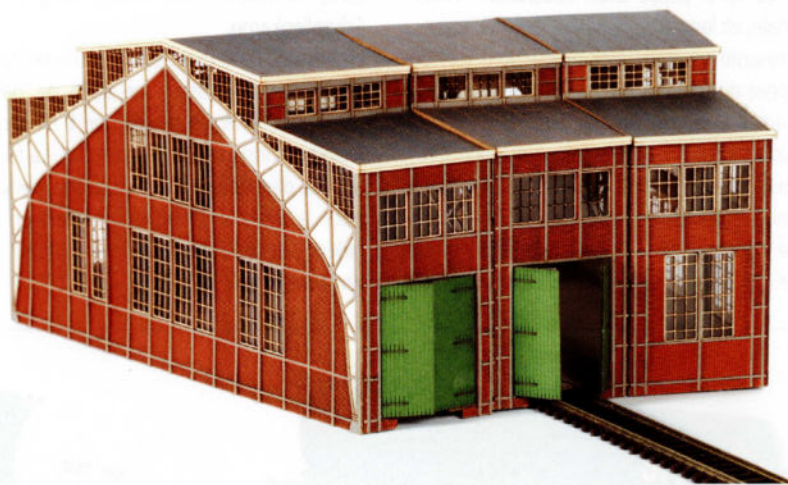
Cette charrette de paysan est la copie d'une situation existante. Sur base de photos, Aumo a en effet reproduit ces figurines en H0, criantes de réalisme. Ces figurines ont été moulées en étain et peintes ensuite. Le cheval est éga-

lement en étain et forme avec la charrette et son paysan un beau tableau champêtre. Si vous désirez une ambiance personnelle sur votre réseau, prenez contact avec Hugo Valcke, via le site www.aumo.be.

MARKENBURG (H0 - N)

Une rotonde

Cette remise en forme de rotonde est une réalisation de la firme néerlandaise Markenburg: il s'agit d'une copie de la remise polygonale de Roosendaal. Markenburg produit des maquettes de bâtiments découpées au laser; une grande attention est portée à leur réalisme et aux détails. Cette remise polygonale est disponible aux échelles H0 ou N. Il existe une version pour plaque tournante au rayon de 9 ou de 7,5 degrés, au choix. Markenburg utilise du carton coloré de grosse épaisseur, qui ne laisse pas passer la lumière. Cette remise peut être agrandie au moyen de segments intercalaires. Le modèle de base coûte 68,99 euro en H0 (réf. 02BSS03). Pour plus d'infos, rendez-vous sur le site web www.markenburg.nl.



ARTITEC (H0)

Artitec a annoncé un nouveau retraitage de certains de ses kits épuisés. Parmi ceux-ci, le kit de la remise à marchandises est particulièrement intéressant: il sera disponible tant en version double (réf. 10.112) que simple (réf. 10.307). La maison du garde-barrières 'Wachtpost 13' est également à nouveau disponible (réf. 10.174).





WOODLAND SCENICS (pour toutes échelles)

Un 'Tidy Track' Track painter

Si vous désirez patiner vos rails sans trop de chichis, vous trouverez maintenant chez Woodland Scenics de quoi le faire, dans sa gamme 'Tidy Track'. Il s'agit d'un feutre de peinture, constitué d'un petit réservoir métallique raccordé à une pointe à dessiner, qui peut facilement être passée sur les flancs des rails ou sur des petites pièces métalliques à teindre en couleur rouille (réf. TT4581). Le même type de feutre existe en teinte 'acier' (TT4580) ou encore pour patine brune/noire pour le traitement des traverses (TT4582). Un tel feutre coûte 10 euro pièce.



FAST TRACKX (pour toutes échelles)

Des rayons 'SweepSticks'

'SweepSticks' est un produit canadien de la marque 'Fast Trackx', grâce auquel des voies flexibles peuvent être placées dans la position voulue. Ces 'SweepSticks' sont constitués de bois découpé au laser; ils sont à placer simplement entre deux voies. Après que les voies aient été posées et fixées, ces 'SweepSticks' peuvent alors être enlevés et réuti-

lisés. Il existe des SweepSticks pour les échelles allant de Z à 0 et pour n'importe quel rayon de courbure. A la demande, des pièces à un rayon de courbure précis peuvent même vous être confectionnées. Ces éléments sont toujours vendus par six et ne sont disponibles actuellement que chez MTE à Blankenberge.

Exposition: 'Het station, toen en nu'

Suite à la parution du livre 'Het grote Belgische stationsboek' d'Herman Welter et de Stan Wagemans (voir TMM n° 119), une exposition sera organisée dans les gares suivantes: Gand-St-Pierre (du 29 novembre au 4 décembre), Anvers-Central (du 6 au 16 décembre), Hasselt (du 18 au 20 décembre), Malines (du 22 au 25

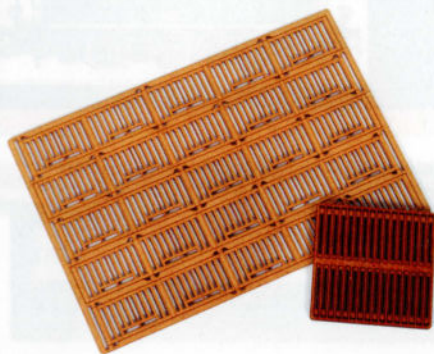
décembre) et Louvain (du 26 au 30 décembre). Cette expo sera ouverte tous les jours de 9 à 18 h. Rappelons que les lecteurs de TMM peuvent acquérir ce livre au prix promotionnel de 30 euro (au lieu de 34,50) en recevant en outre un set de seize cartes postales. Pour plus d'infos: info@uriel.be.

Courrier des lecteurs

Attention! Problème avec la loco à vapeur SNCB 93.006 de Fleischmann!

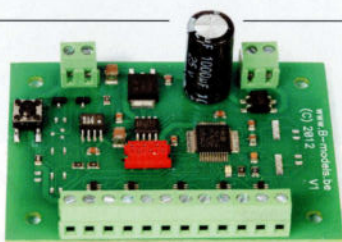
Des problèmes peuvent exister sur le modèle Fleischmann de la loco à vapeur 93.006 (réf. 403202): les fils noir et gris peuvent avoir été raccordés fautivement au moteur électrique, lors de l'assemblage du modèle! Le fil gris est parfois relié au rail de gauche et le noir au côté gauche du moteur: il en résulte alors un court-circuit dans le décodeur, lorsque celui-ci est installé.

Fleischmann nous a confirmé ce problème lors de la 'Grande Expo' de Malines. Normalement, chaque revendeur officiel devrait être au courant de ce problème et attirer l'attention du client. Mais par expérience, nous savons que ce n'est pas le cas et nous avons déjà vu à deux reprises un décodeur qui était en court-circuit sur ces modèles. Or, aucune indemnisation pour dégâts éventuels n'est prévue. Fleischmann veut uniquement réparer les fils éventuellement mal soudés, mais la garantie ne porte pas sur le décodeur. Mais alors que j'éprouvais le désagréable sentiment de ne pas avoir été aidé, Train Service Danckaert a immédiatement résolu mon problème! Lorsque vous espérez acheter ce modèle et que vous éprouvez ce type de problème lors d'une expo, c'est rien de dire que vous appréciez ce geste...



C-TRACCS (0) Une clôture SNCB du type 2

C-traccs est une jeune firme belge qui se spécialise dans la conception de produits réalisés au moyen de carton découpé au laser, pour différentes échelles. Une de ses nouveautés est la clôture SNCB du type 2, reproduite à l'échelle 0. Un set contient 20 clôtures et les piquets associés dans lesquels les panneaux de clôture doivent être enfilés. Vous payerez pour un tel set la somme de 24 euro. Plus tard, d'autres types de clôture devraient suivre. Les produits C-traccs ne sont disponibles à la vente que via le commerce spécialisé. Plus d'infos sur www.c-traccs.be.



B-MODELS

Un décodeur pour signaux

B-Models vend depuis quelques années déjà des signaux lumineux belges, capables de présenter toutes les combinaisons existantes de feux. Jusqu'à présent toutefois, il manquait encore un décodeur capable de commander ce type de signal de façon digitale. Sur un tel décodeur, trois signaux peuvent être raccordés au maximum. Pour un panneau de signal complet à cinq positions (avec chevron de contre-voie et chiffre lumineux de vitesse), toutes les sorties de fonction d'un seul décodeur seront toutefois nécessaires. Le prix d'un tel décodeur n'est pas encore connu, mais ne devrait pas dépasser 50 euro.

Texte et photos: GVM

Remerciements à Het Spoor et Modelbouw Herman verschooten.



Rik Martens,
Ghent Railroad Association

Bientôt, nous vous
présenterons
d'autres belles
choses... de ESU.

HO



Nouveauté: BR 218 105 TEE. Edition limitée

ENGINEERING EDITION



catalogues gratuit sur
www.loksound.be !

BR 365 683	mai 2013
Reeks 8040 SNCB	juin 2013
BR V60 815	mai 2013
BR 360 160	mai 2013

Class 66/77

Class 66 HGK DE 671

mai 2013



Class 77 HHPI 29002

mai 2013



BR 247 048 ECR

disponible



Class 77 Crossrail DE 6311

mai 2013



Class 66 Ascendos DE 67

octobre 2013



MRCE 653-05 Rurtalbahn / Transport

disponible



Class 66 Captrain 6602

Foto: Frans Hooyberghs

octobre 2013



Class 66 SNCF Fret 6601

Foto: Max Della

octobre 2013

Et... quelle sera la prochaine?



Votez sur www.loksound.be --> enquête



HERPA (HO) Une Fiat Panda 45

Ce modèle réduit de la petite Fiat Panda vient compléter la gamme de miniatures de voitures italiennes déjà nombreuses chez Herpa. Le modèle véritable date de 1980 et avait vocation de voiture urbaine simple et fonctionnelle. Son dessin avait été confié au grand styliste italien Giugiaro. Pour souligner son côté pratique, un pare-chocs tout en matière synthétique ceinturait le bas du véhicule. Il était doté de vitrages lisses et son habitacle se laissait démonter: on pouvait même le laver... Il s'agit ici de la Panda de première génération, produite pendant les années 1980-'86 (réf. 27335, prix conseillé: 10 euro).



RIETZE (HO) Une Citroën C3 de la police

Voici une variante 'voiture de police de Bruxelles' de la petite Citroën C3, avec comme il se doit un gyrophare et des marquages dans les deux langues (réf. 51169, prix conseillé: 14,50 euro).



HERPA (HO) Une Porsche 911 'Targa'

Il vous est désormais déjà possible de vous procurer en modèle réduit la nouvelle Porsche 911 dans sa version 'Targa'. Il faut savoir qu'il s'agit en fait d'une Carrera 4 coupé, équipée d'un toit entièrement vitré qui se prolonge par un vitrage arrière imposant. Ce toit peut être escamoté en le couvrant pour convertir le véhicule en cabriolet. Le modèle a véritablement très belle allure dans son habillage noir mat, agrémenté de jantes chromées (réf. 38218, prix conseillé: 16 euro).



RIETZE (HO) Un bus Mercedes-Benz Citaro G6 de la STIB

La gamme Rietze s'enrichit d'une nouveauté agrémentée de bien jolis marquages: le bus Mercedes 0530 G 'Citaro Evo' de la STIB, la société de transport en commun bruxelloise. Ce modèle réduit est proposé dans la livrée actuelle de la STIB, c'est à dire une combinaison gris métallisé et rouge cui-

vré. Il s'agit d'un autobus articulé à quatre portes de la ligne 71 Delta. Le rendu de la miniature est parfaitement conforme jusque dans les plus petits détails: il porte même des plaques d'immatriculation! (réf. 66695, prix conseillé: 14,50 euro).

NEO SCALE MODELS (HO) Une Glas Isar T700

Avec cet Isar T700, Neo Scale Models ressort des oubliettes le constructeur allemand Glas. Pour la petite histoire, ce dernier était implanté dans le Dingolfing en Bavière et avait déjà construit des machines agricoles avant de se lancer en 1951 dans la production de scooters (les premiers à voir le jour en Allemagne), puis en 1955, dans la construction d'une mini-auto qu'il dénomma 'Gogomobil' (!). Plus tard en 1958 suivit la déclinaison T600 de cette Gogomobil. C'était une voiture à quatre places montée sur un châssis indépendant et agrémentée d'un élégant pare-brise panoramique, avec sous le capot un petit moteur 'boxer' à deux cylindres de 700 cc, d'une puissance de 30



cv. L'année suivante (en 1959), cette voiture fut rebaptisée Glas Isar T700. Ce modèle fut produit jusqu'en 1965. Un an plus tard, Glas fut repris par BMW et en 1969, cette marque avait totalement disparu du marché. Comme c'est le cas de tous les modèles réduits proposés par Neo Scale Models, cette miniature est en résine. Son rendu des détails est d'un niveau particulièrement soigné: essuie-glaces et pourtours des vitres argentés (réf. 87290, prix: 28,95 euro).

NEO SCALE MODELS (HO) Une ISO RIVOLTA GT 1961

Le fabricant italien de scooters ISO passa en 1953 à la construction d'une mini-voiture tricycle à porte frontale, appelée Isetta. Celle-ci fut produite jusqu'en 1955, puis BMW en poursuivit la construction sous licence. En 1961, on assista toutefois à un come-back d'ISO sur le marché automobile, cette fois avec un tout autre véhicule, en l'occurrence une ISO Rivolta GT, en fait un coupé sport de Bertone, motorisé par le V8 venant du Chevrolet Corvette. Ce modèle exclusif fut produit jusqu'en 1970, mais il faut savoir que sur une du-



rée de 8 ans, à peine 800 unités sortirent d'usine. On ne peut qu'applaudir Neo Scale Model d'avoir exhumé une fois de plus un constructeur pour ainsi dire oublié. Ce modèle réduit est en résine, avec des pourtours de vitres argentés et fourmillant de détails d'une très belle finesse. Rien à redire sur la qualité de peinture par pulvérisation. Seul petit bémol: la finition des roues à rayon, qui laisse un peu à désirer (réf. 87420, prix: 28,95 euro).

NEO SCALE MODELS (HO) Une VOLVO 244 DL 1974

Neo Scale Models n'a cependant pas que des miniatures à caractère 'exotique' à vous présenter: il reprend aussi à son catalogue les voitures de 'monsieur tout le monde', avec cette fois comme nouveauté la Volvo 244 DL de 1974. Le type 244 avait pris le relais de la 144, dont la production avait été lancée en 1966. Son châssis était en grande partie dérivé de celui de son prédécesseur. Parmi les modifications les plus significatives, citons les maxi pare-chocs à l'avant et à l'arrière, qui donnaient d'emblée une toute autre person-



nalité au modèle. La Volvo 244 DL fut produite sous cette forme jusqu'en 1982 (réf. 87290, prix: 28,95 euro).

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



Vu lors de la 'Grande Expo' de Malines

LORS DE NOTRE 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE DE MALINES, LE VISITEUR A PU DÉCOUVRIR QUANTITÉ DE NOUVEAUTÉS, PRÉSENTÉES POUR LA PREMIÈRE FOIS EN PUBLIC. NOMBRE DE CES PRIMEURS N'ÉTAIENT D'AILLEURS PAS ENCORE EN VENTE, CAR ELLES N'ARRIVERONT EN MAGASINS QU'À LA FIN DE CETTE ANNÉE OU AU DÉBUT DE L'ANNÉE PROCHAINE. TOUT LE MONDE N'A TOUTEFOIS PAS EU L'OCCASION D'EXAMINER CES NOUVEAUTÉS EN DÉTAILS, RAISON POUR LAQUELLE NOUS EN AVONS ÉTABLI UNE LISTE DES PLUS IMPORTANTES.



B-MODELS (H0) La G2000 BB de Vossloh - Série 57

Lors de l'expo de Malines, B-Models exposait sur le stand de Rocky Rail un modèle prototype de la nouvelle loco Diesel G2000BB de Vossloh, telle qu'elle assure du service comme série 57 pour B-Logistics. Cette livrée belge présente une toiture modifiée, conforme à la réalité. Ce modèle devra encore être équipé d'un solide dispositif pour circulation à tampons joints.

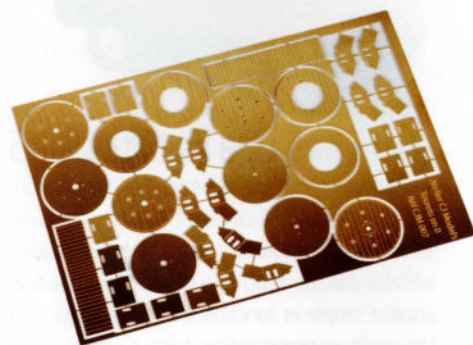
Sous la caisse, un logement sera prévu pour une platine et des composants digitaux, dont une interface pour décodeur à 21 pôles. Outre les matricules belges, ce modèle sera également proposé dans les livrées de nos pays limitrophes. Sa commercialisation est attendue pour la fin 2012/ début 2013.



B-MODELS (H0) Un 'Zans'

Avant la fin de cette année encore, B-Models sortira un wagon-citerne du type 'Zans' sur le marché. Peu de wagons de ce type particulier – reconnaissable à leur citerne 'brisée' – sont immatriculés en Belgique, la plupart étant la propriété de firmes privées, comme Ermewa. Ces wagons sont principalement utilisés pour le transport de dérivés de produits pétroliers au

départ des ports maritimes d'Anvers, de Gand et de Zeebruges. C'est la raison pour laquelle B-Models mise aussi sur la vente de ce modèle à l'étranger. Ce nouveau modèle présente une petite brisure marquée dans la passerelle. Cette variante de wagon-citerne contemporain n'aurait encore jamais été reproduite par un autre fabricant à ce jour.



CJ MODEL'S (0 ET H0)

Des dévidoirs de câbles

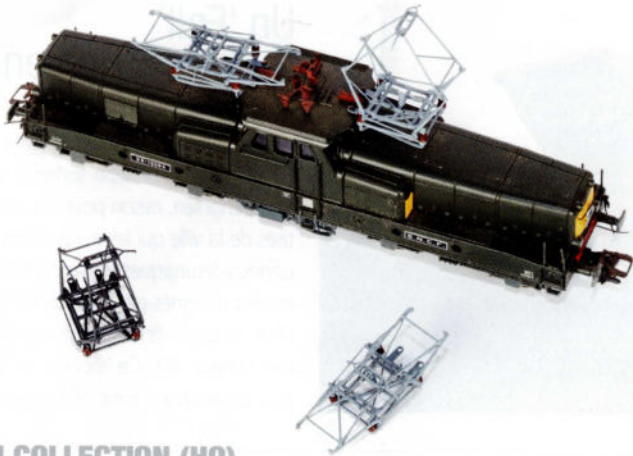
Atelier CJ Model's est une petite entreprise française qui voue une passion au laiton. Elle propose quelques intéressants articles pour embellir des modèles. Ce kit contient deux plaques en laiton au moyen desquelles il est possible de réaliser quatre dévidoirs de diamètres différents à l'échelle 0 (réf. CJM 007). En H0, vous obtenez une seule plaque en laiton pour six dévidoirs. Atelier CJ Model's fournit également des décalques pour décorer ces dévidoirs. Ces plaques sont en vente chez Dreamcollection à Bruxelles.



AUMO (H0)

Des corniches en zinc

Aumo réalise d'authentiques modèles en carton découpé au laser. Comme toutes les pièces en carton ne peuvent cependant pas être découpées au moyen de cette technique, Aumo collabore avec un petit entrepreneur artisanal allemand qui coule des pièces en étain. Pour les modélistes, l'étain est un matériau assez inhabituel, que l'on peut comparer à du métal blanc. Il est souple et facilement malléable, car son point de fusion est peu élevé. Ces corniches sont très fines et sont simplement à peindre et à fixer au bord d'une toiture. Quant à la descente d'eau de pluie, elle est en laiton.



BOUTTUEN COLLECTION (H0)

Des pantographes SNCF

La marque française Bouttuen Collection était présente et tenait un petit stand. Cette firme réalise des produits exclusifs pour le marché français, comme l'automotrice Z 7100 de la SNCF. Cette année, nous avons pu voir un nou-

veau pantographe destiné aux locomotives BB 12000 de la SNCF, vendu en livrée gris clair ou gris foncé. Pour plus d'infos, consultez le site bouttuen@aol.com.



C-TRACCS (N À 1)

Des constructions découpées au laser et leurs accessoires

Il y a un an à peine, C-Traccs disposait encore de son propre magasin. Actuellement, cette firme se consacre à ses propres réalisations et sa production est seulement vendue dans les magasins de modélisme. Nous avons pu voir sur son stand quelques nouveaux produits qui seront bientôt disponibles, comme une maisonnette de jardin et des euro-palettes, en vente pour les échelles allant de Z à 1. Ces pièces sont réalisées en carton découpé au laser. Elles sont vendues en sets et sont faciles à assembler. Si vous avez une idée pour un nouveau projet, vous pouvez toujours prendre contact avec cette firme, via son site web www.c-traccs.be. Son chargé d'affaires Paul Colson est par ailleurs le concepteur et réalisateur du trophée 'Dirk Melbeek'.



B-MODELS (H0) Un 'Tads'

Cette firme de Flandre occidentale qui travaille sous la direction de Van Biervliet annonce pour 2013 la sortie d'un wagon belge du type 'Tads'. Pour autant que nous sachions, c'est la première fois que B-Models se consacre à la réalisation d'un tout nouveau modèle de wagon belge, qui n'a encore jamais été reproduit auparavant par un autre fabricant. Le wagon 'Tads' est normalement utilisé pour le transport de chaux, mais aussi de dolomie ou de toute autre marchandise en vrac devant être protégée des intempéries. B-Models a déjà donné le feu vert pour la réalisation des moules. A l'heure actuelle, il ne nous est donc possible que de vous montrer une photo d'un véritable wagon de ce type.

DINGLER (1)

La V60 268 de la DB

Cela sera passé inaperçu aux yeux de beaucoup, mais on a pu découvrir une véritable primeur pour la Belgique, à notre 'Grande Expo': sur le stand de Lokladen figurait une V60 de Dinger à l'échelle 1 avec capot-moteur ouvert, qui laissait entrevoir la réplique exacte d'un moteur Maybach! La motorisation de ce modèle est assurée par un puissant micro-



moteur qui entraîne les quatre essieux, ces derniers tournant dans des roulements à billes. Pour le reste, un éclairage est présent dans la cabine de conduite, sur la planche de bord, dans le capot-moteur et sur l'embellage. Un total de 120 pièces à peine sera réalisé de ce modèle, qui sortira en trois livrées de trois époques différentes. Prix de vente: 4.350,00 euro...



ELOTRAINS (H0)

Un 'Fall' du type 'Enghien'

EloTrains annonçait la sortie d'un modèle belge du wagon auto-déchargeant de type 'Fall'. En 1958, 93 wagons de ce type sortirent de l'usine Saint-Eloi à Enghien, raison pour laquelle ils furent baptisés de la ville qui les a vus naître. Utilisés par les usines sidérurgiques Hainaut-Sambre, ces wagons étaient désignés par le code-lettres 'F' à la SNCB ('Fall' ensuite). Ils furent retirés du service à la fin des années '80. Ce modèle en H0 est attendu pour la seconde moitié de l'année 2013.

ELOTRAINS (H0)

Une voiture-pilote MW des NS

Après que la voiture-pilote Benelux ait été reproduite par EloTrains, ce sera bientôt le tour de la voiture de mesures néerlandaise réalisée sur base de la voiture-pilote dont question.



Nous avons pu voir sur le stand EloTrains le modèle de cette voiture de mesures, ainsi que de la voiture 'Plan E' qui lui sert de voiture d'accompagnement. Ces voitures sont remorquées

par une Diesel du type 6500. Pour cette réalisation, EloTrains travaille en collaboration avec Rail-Kees.



ESU (H0)

Une 'Class' 77 Crossrail

L'année prochaine sortira une 'Class' 77 en livrée Crossrail. Cette version diffère par plusieurs détails de la 'Class' 66. A Malines, on a pu voir un prototype qui avait été amené en toute hâte d'Allemagne. Ce modèle présentera une caisse et une toiture en métal, qui seront complétées de pièces en laiton et en plastique. Il sera bien entendu équipé de tous les dispositifs digitaux imaginables que l'on peut attendre de la marque ESU, comme un générateur de fumées émettant en fonction de la charge, ainsi que de roues crissant lors du franchissement d'aiguillages ou de courbes serrées (réf. 31055).

GOOVER MODELS (H0)

Un DH1 des NS

Sur le stand Goover Models, on a pu voir le prototype du modèle d'un autorail DH1 (ou 'Wadloper') des NS. La production de ces modèles devrait commencer sous peu en Chine. Quelques détails manquaient encore, comme le chasse-obstacles, l'attelage Scharfenberg et quelques pièces en toiture. La livrée sera éga-



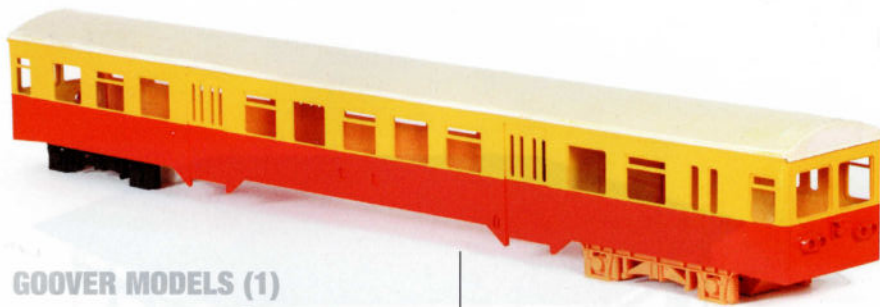
lement correcte. Ce modèle sera équipé d'un moteur central et d'un cardan agissant sur deux essieux. Outre des phares s'allumant en fonction du sens de marche et quelques options supplémentaires, ce modèle est préparé pour recevoir un décodeur et un haut-parleur.



GOOVER MODELS (0) Une voiture GCI

Avec sa voiture GCI reproduite à l'échelle 0, Goover Models veut conquérir un nouveau marché. C'est que cette échelle fait de plus en plus d'adeptes, raison pour laquelle il s'avère intéressant de faire un effort supplémentaire. Le modèle exposé était imprimé en 3D, l'essieu médian manquant encore. En outre, une solution devait

encore être trouvée pour les marchepieds courant sur toute la longueur du modèle. Si un intérêt suffisant devait se manifester, Goover Models fera réaliser une série limitée de ce type de voitures en plastique ABS. Le prix de vente d'un tel modèle – portant un marquage correct – n'était pas encore connu lors de la tenue de l'expo.



GOOVER MODELS (1)

Un autorail série 45

Pour l'instant, Goover Models travaille aussi d'arrache-pied à la réalisation d'un autorail de la série 45 à l'échelle 1. La production de ce modèle ne débutera toutefois qu'en cas d'intérêt suffisant. Un timing précis de production n'existe pas encore. Le moteur sera intégré dans les deux bogies. L'intérieur sera entièrement aménagé, y compris le WC, en 3D! Il faudra juste que vous vous chargiez des figurines de voyageurs...



JOCADIS (HO) Une automotrice AM70TCR 'City Rail'

Chez Jocadis, nous avons pu voir le prototype d'une automotrice double 'City Rail'. Ce modèle de rame est réalisé en collaboration avec LS Models. La 'City Rail' est une version modernisée des automotrices 'AM74' et a reçu la dénomination technique 'AM70TCR'. Pour réaliser ce modèle, Jocadis s'est basé sur son

modèle de l'AM74, dont non seulement la caisse et le châssis, mais également l'aménagement intérieur ont été modifiés. La production de cette 'City Rail' est pour l'instant le dernier modèle que Jocadis mettra sur le marché. Ce modèle est attendu dans le courant de l'année 2013.



MTE (0)

Un autorail de la SNCV

Sur le stand de Mini Train Expo, nous avons pu voir la caisse d'un autorail vicinal de la SNCV, à l'échelle 0. Ce tram a été dessiné en 3D par un jeune modéliste qui a mis en pratique les cours qu'il a suivis à l'école. L'aménagement intérieur, le toit et le châssis doivent encore être dessinés. Plus tard, un modèle complet sera proposé, comprenant un aménagement intérieur et plein d'options. Si vous éprouvez un intérêt pour ce modèle, prenez contact avec Jean Herckens, du MTE de Blankenberge.



ROCKY RAIL (HO ET N) Un wagon 'Sdggmrs'

Sur le stand de Rocky Rail, nous avons pu prendre en mains un prototype d'un tout nouveau modèle de wagon double articulé pour le transport de conteneurs (un 'Sdggmrs'). Ces wagons sont la propriété de la firme AAE et sont utilisés pour le transport de remorques

routières dans toute l'Europe, donc également en Belgique. Ce modèle sera proposé étant chargé de deux remorques. De nombreuses variantes seront reproduites. Le même wagon devrait être reproduit également à l'échelle N.

MTE (HO)

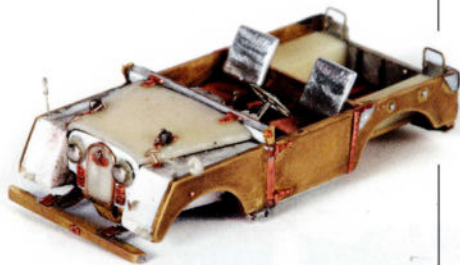
Un autorail série 46

Le projet de l'autorail de la série 46 conçu par MTE semble être comme la procession d'Echternach: trois pas en avant, suivis de deux pas en



arrière... Après un faux départ avec une firme autrichienne et des problèmes touchant les vitrages, le coup d'envoi semble enfin avoir été

donné. Lorsque tous les problèmes seront résolus, MTE espère pouvoir proposer un modèle terminé dans le courant de l'année 2013.



SV MODÈLES (H0)

Une Jeep Minerva 1952

SV Models est une petite entreprise artisanale gérée par Sébastien Vangeebergen, qui éprouve une véritable passion pour les authentiques modèles d'automobiles reproduits en H0. Pour ses productions, il fait appel à des pièces en laiton, en métal blanc ou en plastique. Il ne laisse rien au hasard, car aucun détail ne manque sur ses modèles; ceci est également valable pour cette Jeep Minerva de 1952. Ce prototype n'est pas encore en vente, mais sortira dans le courant de 2013. D'autres de ses réalisations sont la Peugeot 202 en plusieurs variantes. Vous pouvez trouver des infos sur le site web www.vgf-ceramique.eu.

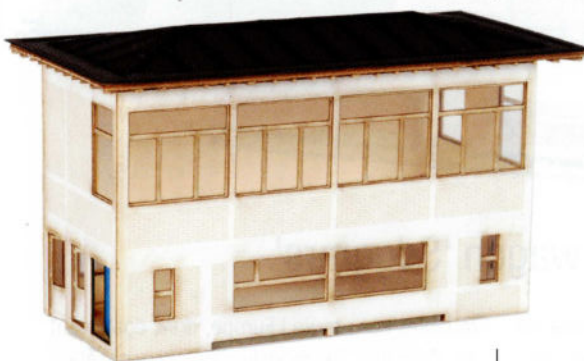


TRAIN TECHNOLOGY (H0)

Une gare NS

Ce petit édifice à six pans est un 'sextant' néerlandais: il s'agit d'un petit bâtiment de halte aux Nederlandse Spoorwegen (NS), qui en fit établir seize exemplaires au cours des années '70, en différents endroits des Pays-Bas. Actuellement, il en reste encore sept. Ils sont généralement considérés comme la manifestation concrète du 'creux de la vague' dans le domaine du service au public de la part des NS et ont acquis

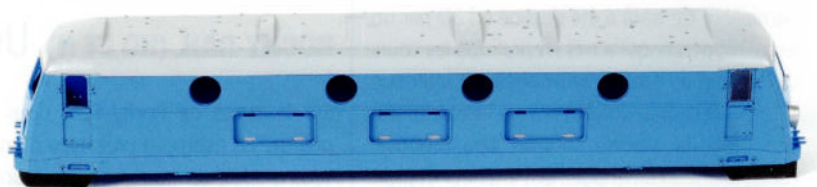
pour cette raison une certaine réputation... Si tout se déroule comme prévu, le premier kit à assembler d'un tel 'sextant' était déjà attendu dans les magasins spécialisés à la fin du mois de novembre de cette année. Le modèle illustré est toutefois un premier prototype, non encore entièrement achevé. Nous reviendrons plus tard dans TMM sur ce set à assembler.



TRAIN TECHNOLOGY (H0)

La cabine de Trois Ponts

Il y a deux ans, nous avons pu voir sur le stand de Train Technology un modèle 'fait main' de la cabine de signalisation de Trois-Ponts. Cette année, nous avons cette fois pu admirer le modèle en carton découpé au laser, en phase terminale. Cette cabine sera proposée en kit à assembler, pourvue d'un aménagement intérieur. Les autres modèles déjà annoncés, comme le banc couvert et quelques bâtiments annexes, seront terminés ensuite.



VAN BIERVLIET (H0)

Une série 23

Van Biervliet n'ose désormais plus avancer une date précise pour la sortie de son modèle d'une série 23. Il est dépendant du fabricant Modern Gala et de LS Models, avec lesquels il collabore étroitement. Sur son stand, nous avons pu voir deux modèles prototypes montrés au public; ces prototypes devaient encore être vérifiés pour voir si tous les détails avaient correctement été reproduits. Sur le modèle peint en bleu, une ouverture permettra d'y placer

différentes sortes de grilles. En toiture, toute une série d'orifices permettra le placement de conduites et de dispositifs divers. Sur l'autre modèle, nous avons remarqué les bogies, très détaillés. Quoiqu'il en soit, notre attente sera certainement récompensée...

Texte et photos: Peter Embrechts



Les wagons 'Fas' du type 1415 G5 de B-Models



IL Y A QUATRE ANS, VAN BIERVLIET SE LANÇAIT DANS LA PRODUCTION DE MODÈLES RÉDUITS DE LOCOMOTIVES ET DE WAGONS BELGES, SOUS LE LABEL 'B-MODELS'. DEPUIS LORS, CETTE FIRME A ACQUIS UNE LARGE EXPÉRIENCE ET LES DÉFAUTS DE JEUNESSE FRAPPANT SES PREMIERS MODÈLES ONT ÉTÉ RÉTÉSOLUS. LE SUCCÈS RENCONTRÉ PAR LES WAGONS PORTE-CONTENEURS 'SGNSS' ET LES WAGONS DE MINÉRAI 'FALS' A DÉBOUCHÉ SUR PLUSIEURS NOUVELLES INITIATIVES: VOICI LE TOUR MAINTENANT DU WAGON TOMBÉREAU 'Fas'.

Le type 'Fas' à la SNCB

Le wagon au code-lettres 'Fas' à la SNCB est un wagon ouvert ('F') d'un type spécial, monté sur bogies ('a') d'une vitesse maximale autorisée sous charge de 100 km/h ('s'). Ces wagons 'Fas' sont gérés par B-Cargo (actuellement: B-Logistics) et sont principalement utilisés en Belgique pour le transport de ferraille. Au total, cinq séries de ce type de wagon ont été construites; les trois premières ont été construites en 1998. Ceci s'est réalisé en prenant le châssis de wagons des types 'Eaos' 1415 A2 et 1415 A3, dont un grand nombre avait déjà été mis hors service. Sur ce châssis, une nouvelle caisse à flancs renforcés fut placée. Le plancher en bois fut remplacé par un nouveau, métallique. Ces wagons modifiés furent désignés par les types SNCB 1415 G5 (31.88.673.4.000 à 249), 1415 G6 (31.88.673.4.300 à 389) et 1415 G7 (31.88.673.4.400 à 499). Outre leurs flancs renforcés et leur plancher métallique, ces wagons présentent une double porte sur leur



Un 'Fas' du type 1415 G5 de B-Cargo sortant du laminoir de Chertal situé sur l'île Monsin, le 7 septembre 2004.



Les faces intérieures sont peintes avec de la peinture brun rouille pour rails.



Ce chargement de mitraille est constitué de chutes de métal blanc, venant de kits à assembler.

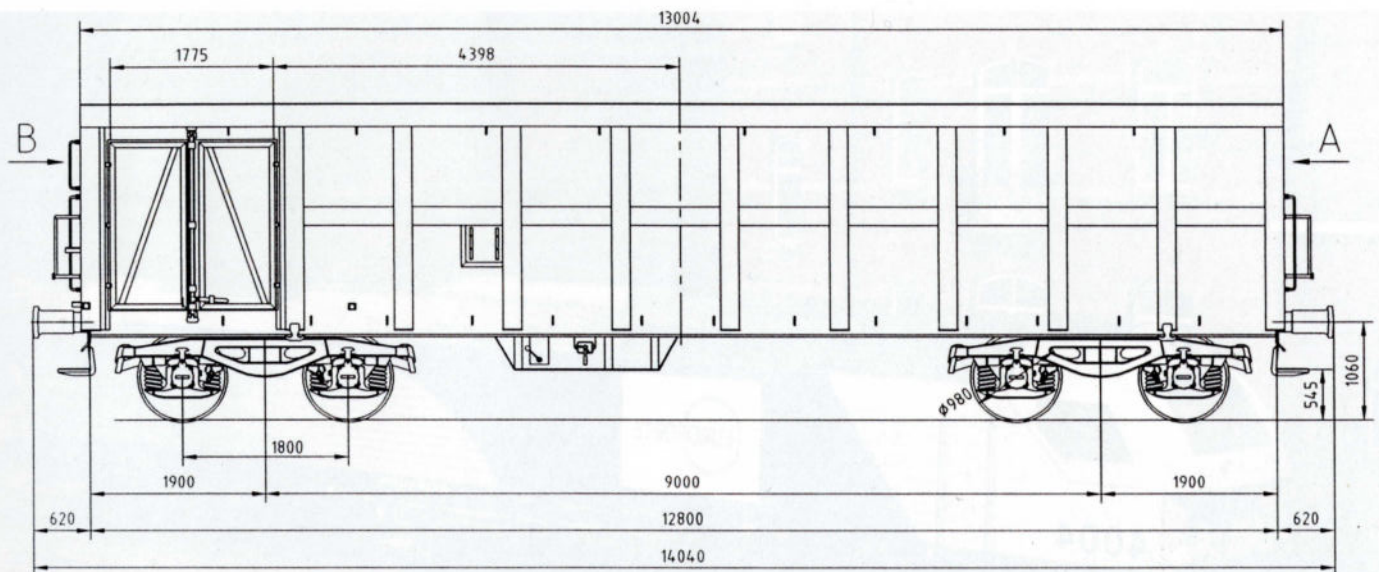
flanc gauche. Ils offrent un volume maximal de transport de 77,9 m³ et une surface de chargement de 35,3 m². A vide, ils pèsent 26,7 tonnes. Leur charge maximale autorisée est de 27 t et leur masse totale atteint alors 53,7 t. Leurs bogies sont du type Y25 Cs. La troisième série de ces wagons (1415 G7) est pourvue d'une étroite plate-forme à une de

leur extrémité, avec un garde-corps au-dessus des tampons. Ces wagons 'Fas' ont été peints en vert opale et décorés du logo de B-Cargo. Une centaine de ces wagons ont été loués en Suède. Au cours des récentes années écoulées, on pouvait rencontrer des wagons de ce type en de nombreux endroits en Belgique, comme à Genk ou dans la ré-

gion liégeoise, à proximité des sites d'ArcelorMittal. On peut également voir de façon régulière de tels wagons à Gand-Maritime ou dans le port d'Anvers. En 2005, deux séries complémentaires de ce type de wagons à parois latérales renforcées virent encore le jour: elles seront désignées type 1415 G8 (avec plate-forme) et 1415 G9. Ces nouvelles séries n'ont plus de portes doubles latérales à gauche, mais une porte étroite sur les deux côtés. Ces wagons ont été assemblés sur un châssis provenant de wagons 'Eaos' du type 1415 A3. De nos jours, les wagons du type 'Fas' vivent leurs derniers jours: quelques-uns sont encore utilisés par OSR (une filiale de la SNCB-Logistics) pour le transport de pierre calcaire entre la carrière Lhoist à Marche-les-Dames et les fours à chaux de Namêche.

Le modèle réduit 'B-Models'

Le modèle reproduit par B-Models fait partie de la première série construite (1415 G5, ex 1415 A2). Ce modèle est entièrement réalisé en plastique, à l'exception de la plaquette



métallique intégrée de façon invisible dans la caisse et qui sert de lest supplémentaire. Sur base des inscriptions portées, on peut en déduire que cette série date de l'époque V. Les dimensions du modèle sont correctes, à l'échelle: elles approchent du modèle réel. Le marquage est clairement lisible et correctement appliqué. La qualité de la tampographie pourrait toutefois être meilleure. Dans le plancher, des traits obliques ont été tirés pour imiter le bois. En réalité, ce plancher est entièrement métallique. Le châssis est reproduit de façon sommaire. Les cylindres de frein et les conduites sont moulés dans le plastique; c'est la même chose pour les mains courantes sur les faces d'about. Chaque wagon est livré avec deux mains courantes séparées, qui peuvent être fixées aux angles du wagon.

Ce modèle est pourvu d'un mécanisme pour circuler à tampons joints au fonctionnement correct et est livré de série avec des coupleurs d'attelage à boucle, enfilés dans un boîtier aux normes NEM. Ces coupleurs peuvent être disposés selon deux positions, de façon à ce que des courbes de faible rayon peuvent également être parcourues sans risque de 'mariage de tampons'. Avec un attelage court Fleischmann, l'espace entre deux tampons est réduite à 5 mm. Avec un attelage à boucle, cet écart passe à 10 mm. B-Models a réutilisé des bogies Y25 déjà réalisés pour d'autres modèles de wagons. Leurs formes diffèrent légèrement de celles des bogies Y25 Cs, que l'on trouve normalement sous les wagons 'Fas'. Ils sont de teinte noire et constitués d'un plastique à la fois très solide et très souple. Les roues tournent librement dans leur boîte d'essieu.

B-Models compte reproduire plus tard un 'Eaos', au moyen du même châssis. Le 'Fas'



Un 'Fas' du type 1415 A5 sur un châssis de wagon 'Eaos', vu à Gand-Maritime, le 1er avril 2006.

Mensurations

	RÉEL	AU 1/87	LE MODÈLE
Longueur de caisse	13.004 mm	149,47 mm	149,50 mm
Largeur extérieure	3.082 mm	35,42 mm	34,40 mm
Largeur intérieure	2.770 mm	31,83 mm	30,10 mm
Longueur entre tampons	14.040 mm	161,4 mm	159,10 mm
Empattement des bogies	1.800 mm	20,68 mm	20,52 mm
Empattement entre bogies	9.000 mm	103,44 mm	103,75 mm

du type 1415 G9 datant de 2005 (avec sa porte étroite) est également prévu au programme. Par contre, un modèle avec plateforme sur les tampons n'est pas prévu, car pour ce faire, l'attelage devrait être modifié. Le prix d'un tel modèle de 'Fas' a été maintenu au plancher: 49 euro pour un set de deux modèles.

La réalisation d'un modèle de cette version belge d'un wagon 'Fas' constitue un apport important pour tout modéliste intéressé par

le matériel belge, mais moyennant un (petit) effort supplémentaire, B-Models aurait pu procurer une importante plus-value à ce nouveau modèle: c'est une remarque avec laquelle cette firme tiendra compte lors des futures productions annoncées des modèles d'un wagon-citerne du type 'Zans' et d'un wagon auto-déchargeant à toit basculant (très prometteur) du type 'Tads'.

Texte et photos : Peter Embrechts





L'Euro 4000 de Vossloh chez Sudexpress

SUDEXPRESS EST ENCORE UN JEUNE FABRICANT PORTUGAIS DE MODÉLISME FERROVIAIRE QUI AVEC L'EURO 4000 DE VOSSLOH, SIGNE SON PREMIER MODÈLE REPRODUIT À L'ÉCHELLE H0. GRÂCE À SON IMPORTATEUR BELGE ROCKY RAIL, NOUS AVONS REÇU DEUX DE CES MODÈLES EN VERSION ANALOGIQUE, POUR UNE PREMIÈRE PRISE DE CONTACT: UNE EN LIVRÉE 'ANGEL TRAINS' ET L'AUTRE EN LIVRÉE EUROPORTE. MAIS AVANT DE NOUS PENCHER SUR SES MODÈLES, VOICI QUELQUES DONNÉES CONCERNANT LES VÉRITABLES LOCOS 'EURO 4000'.

L'Euro 4000 de Vossloh: la loco diesel-électrique la plus puissante d'Europe

Suite à la libéralisation du marché européen du transport des marchandises, les nouveaux opérateurs qui se firent connaître au début de notre siècle avaient besoin de locomotives aptes à assurer ces nouveaux trafics. Pour concurrencer les célèbres locomotives 'Class' 66 d'origine américaine ou encore des locos révisées de seconde main, Alstom conçut le projet 'Prima' d'une nouvelle locomotive Diesel puissante, adaptée aux normes

européennes. En 2004, l'usine Alstom située à Valence (en Espagne) fut reprise par Vossloh, qui hérita du même coup des projets qui y étaient en cours. L'un de ceux-ci était une locomotive diesel-électrique 'Euro 4000', qui d'un point de vue technique, présentait de fortes similitudes avec la 'Class' 66 de GM-EMD. L'Euro 4000 fut conçue pour le service marchandises et développe une puissance de 4.324 ch. Cette loco fut présentée pour la première fois à l'expo InnoTrans de 2006 et depuis lors, onze sociétés ou opérateurs ont acquis une ou plusieurs locomotives de

ce type, dont les chemins de fer israéliens, mais aussi des entreprises de location comme Angel Trains (devenu Alpha Trains) et Beacon Rail. Cette dernière loue quatre locos du type 'Euro 4000' à l'opérateur Europorte, une filiale d'Eurotunnel. Europorte est par ailleurs visible sur le réseau belge avec ses Euro 4000, puisque ces engins assurent un trafic de granulats entre les carrières de Lessines et La Baraque (en Auvergne française). L'Euro 4000 de Vossloh est en outre homologuée pour circuler en France et en Allemagne.

Le premier-né de Sudexpress...

Avec ce premier modèle de locomotive, Sudexpress a fait de l'excellent travail. Ce modèle est solidement emballé dans une boîte, très stylée. Cette loco moderne séduit au premier regard. Ce qui frappe d'emblée est la

Ce modèle porte la livrée et le matricule du véritable engin qui est venu réaliser des essais sur notre réseau, en août 2009.





Des faces d'about aux formes correctes et bien détaillées, avec des grilles filigranes.



Remarquez les jolis ventilateurs.



Une vue latérale du modèle.

longueur de ce modèle: 26,60 cm entre tampons, exactement à l'échelle. Tant la gravure, que le détaillage et la peinture sont parfaitement réalisés. Élément frappant: les superbes grilles métalliques ajourées qui sont situées en partie supérieure de la caisse et sur les ventilateurs de toiture. Tous les détails sont très bien reproduits; le marquage est complet et lisible à la loupe. Seul l'essuie-glace livré conjointement devra encore être posé par l'acheteur de ce modèle.

La caisse est constituée de plastique et est fixée sur un châssis métallique. D'après le mode d'emploi (extrêmement sommaire...), cette caisse peut être déposée en écartant quelque peu les flancs de la caisse à hauteur des tenons d'arrimage, selon le schéma fourni. Mais cette opération est difficile à réaliser et le risque existe d'endommager la caisse ou les bogies. Pour une première prise de contact, nous avons préféré laisser gentiment la caisse sur son châssis, d'autant plus que le plastique utilisé pour les tampons, les marchepieds et les bogies nous a paru fragile. Mais il faudra bien 'y passer' si vous voulez installer un décodeur digital dans la prise à 21 pôles, prévue à cet effet...

L'architecture de ce modèle est très classique: un châssis lourd en métal supportant en son milieu un moteur fermé hermétiquement, avec deux volants d'inertie qui entraînent les deux bogies par l'intermédiaire d'arbres à cardans. Tous les essieux sont moteurs, les essieux extrêmes étant pourvus d'un ban-



Une vue de détail du marquage présent sur les flancs de la caisse.

dage favorisant l'adhérence. Sur chaque modèle, deux essieux sont donc dépourvus de tels bandages, mais suite au poids élevé de ce modèle (près de 600 g), ces bandages ne nous paraissent pas indispensables. Comme il fallait s'y attendre, les qualités de roulement de ce modèle sont excellentes. Le modèle démarre doucement et sa vitesse maximale est également réaliste. Et après un certain temps de rodage (qui est à conseiller), ce modèle devrait circuler de manière encore plus souple.

Le modèle Sudexpress de l'Euro 4000 est équipé de feux (par Leds) s'allumant en fonction du sens de marche et d'un éclairage des cabines de conduite. Lorsque ce dernier est allumé, l'intérieur paraît assez dépouillé; une petite touche de peinture et le placement d'une figurine de conducteur amélioreront cette impression. Un chasse-obstacles est pla-

cé de série à l'une des extrémités du modèle; ce dispositif est fixé astucieusement au boîtier NEM. Un mécanisme pour circuler à tampons joints est présent aux deux extrémités; un coupleur d'attelage à boucle y est enfilé.

Pour faire court, Sudexpress a réussi un coup magistral avec son premier modèle. Seule la dépose de la caisse et la fragilité de certaines pièces en plastique pourraient encore être améliorées. La version en livrée 'Angel Trains' est disponible sous la référence SUA4001 12DC, tandis que la version Europorte – celle qui est visible en Belgique – l'est sous la référence SUE400412DC. Le prix conseillé pour un modèle en version DC analogique est de 245 euro, tandis que vous devrez déboursier 275 euro pour une version AC digitale.

Texte et photos:
GVM





Les wagons 'Eaos' Inter Ferry Boats en H0 de Roco

COMME ROCO POSSÈDE LES MOULES DE LA MARQUE KLEIN MODELBAHN DISPARUE, ELLE RESSORT RÉGULIÈREMENT DES MODÈLES DE CETTE ANCIENNE MARQUE SOUS LE LABEL ROCO. RIEN N'EST À REDIRE CONCERNANT LA FINESSE DE LA GRAVURE, LE RESPECT DES MENSURATIONS ET LE NIVEAU DE DÉTAILS DE CES MODÈLES; LE SEUL PROBLÈME AFFECTANT CERTAINS MODÈLES KLEIN MODELBAHN ÉTAIT LE FAIT QUE L'OSSATURE MÉTALLIQUE PRÉSENTE DANS LA CAISSE EN PLASTIQUE SE DILATAIT OU SE RECROQUEVILLAIT. CE PROBLÈME EST DÉSORMAIS RÉSOLU, CAR ROCO A REMPLACÉ CES CHÂSSIS MÉTALLIQUES PAR DES EXEMPLAIRES EN PLASTIQUE.

Le modèle qui vient de sortir est une variante du wagon tombereau 'Eaos' bien connu, mais reproduit cette fois dans la version utilisée par Inter Ferry Boats (IFB) pour le transport de conteneurs. Inter Ferry Boats est une filiale de la SNCB et opère notamment le transport de conteneurs entre Zeebruges et Anvers. A partir de 1994, près de 260 wagons 'Eaos' du type 6506 B0 furent cédés par la SNCB et transformés pour le transport de conteneurs. La transformation la plus visible fut la dépose des portes latérales, de façon à ce que le personnel puisse lire les inscriptions portées par les conteneurs. Sur le plancher, quelques traverses en bois furent posées afin d'empêcher le déplacement des conteneurs. Un wagon 'Eaos' permettait le chargement d'un conteneur de 40 pieds ou de deux de 20 pieds. A l'origine, ces wagons Eaos gardèrent leur livrée brune, mais dès 1999, ils furent repeints en gris pour être utilisés en rames complètes entre Rotterdam



La 2306 remorquant une rame de wagons conteneurs 'Eaos' passe à Mortsel, le 18 mai 2005. Photo: Max Delie

et Anvers. A partir d'avril 2000, ces wagons 'Eaos' furent repeints en bleu clair, à la faveur d'une opération d'entretien. C'est cette dernière version – portant le matricule UIC 33 88 533 0 320-8 – qui a récemment été reproduite en H0 par Roco. Les derniers wagons 'Eaos' ont été mis hors service par IFB en 2006, après qu'ils aient été remplacés par des wagons porte-conteneurs modernes.

Le niveau de détails de ce modèle est remarquable; au contraire du modèle Klein Modellbahn, les mains courantes sont déjà montées. L'acheteur doit encore monter lui-même deux petits marchepieds, contenus dans un petit sachet fourni conjointement. Les inscriptions sont complètes et lisibles à la loupe; seul le

logo IFB aurait pu être appliqué sur une plaque distincte, au lieu d'avoir été imprimé sur la caisse du wagon. Roco a hélas opté pour le même matricule que celui porté par le wagon reproduit en son temps par Klein Modellbahn: dommage pour ceux qui possèdent encore ce modèle...

Ce nouveau modèle est désormais disponible dans le commerce sous la référence 66996. Roco sortira peut-être ce modèle dans une autre variante de teintes, ce qui permettra de constituer une rame complète de ce type, mais avec des modèles portant des livrées différentes.

Texte: GVM



Un 'Dg' des NS en O chez Philotrain



On trouve en toiture deux ventilateurs Torpedo, comme les appelle J. J. Karskens dans sa description des wagons parue dans 'Spoor en Tramwegen' n° 16 de 1954.

Un modèle en O

Un 'Dg' reproduit à l'échelle 1/43,5 est sorti en septembre dernier chez Philotrain: il s'agit du 6e wagon reproduit par cette firme à cette échelle. Ce modèle est évidemment constitué entièrement de laiton. Les essieux sont suspendus et les boîtes d'essieux ont des roulements à billes. Les tampons sont à ressorts, ainsi que les attelages et un aménagement intérieur est présent.

Ont été reproduites la version verte avec double main courante, la version brune portant les trois traits de marquage du frein (deux matricules au choix), la version brune datant des années '60 à inscriptions classiques et deux traits de marquage du frein, ferrures de porte fanal absentes, faces d'about fermées et enfin, une version du 'Dg' portant un matricule informatisé et des boîtes d'essieu à paliers.

Comme d'habitude chez Philotrain, ce modèle devait être commandé par souscription. Pour les décideurs tardifs, il existe encore un nombre réduite de modèles en version brune, en vente au prix de 895 euro.

Texte et photos: Gerard Tombroek



JUSQUE DANS LES ANNÉES SOIXANTE, LES TRAINS DE MARCHANDISES – À L'INSTAR DES TRAINS VOYAGEURS – ÉTAIENT ACCOMPAGNÉS PAR UN CHEF-GARDE, DÉNOMMÉ 'HOOFDCONTROLEUR' ('Hc') AUX PAYS-BAS. CE 'Hc' RÉDIGEAIT LES LETTRES DE VOITURE, LA LISTE DES WAGONS ET LE RAPPORT DE TRAIN. IL DEVAIT EN OUTRE GARDER UN ŒIL SUR LA MARCHÉ DU CONVOI. CE CHEF-GARDE ACCOMPAGNAIT LE CONVOI À BORD D'UN WAGON SPÉCIAL, UN FOURGON À BAGAGES POUR TRAINS DE MARCHANDISES, DÉSIGNÉ 'Dg'. AUX PAYS-BAS, CES 'Dg' CIRCULAIENT GÉNÉRALEMENT EN QUEUE DE TRAIN. DANS LES GARES DE CROISEMENT, LE GARDE POUVAIT AINSI FAIRE SIGNE AU CONDUCTEUR LORSQUE LA QUEUE DU TRAIN AVAIT COMPLÈTEMENT DÉGAGÉ LA TRAVERSE D'ÉCARTEMENT. ENTRE DÉCEMBRE 1953 ET 1958, LES NS MIRENT AU TOTAL 280 NOUVEAUX 'Dg' EN SERVICE, EN REMPLACEMENT DES ANCIENS FOURGONS À BAGAGES DATANT D'AVANT LA SECONDE GUERRE MONDIALE.

Ces nouveaux 'Dg' furent construits sur base de châssis existants de wagons de marchandises déclassés. La caisse en acier fut réalisée par la 'Nederlandse Machinefabriek' à Winschoten, tandis que l'assemblage final eut lieu au 'Centrale Wagenwerkplaats' (l'atelier central des wagons) d'Amersfoort. Les 'Dg' disposaient d'un compartiment pour le garde et d'un réduit où se trouvait une toilette, une armoire pour les bouteilles de gaz propane (nécessaire à l'éclairage) et une caisse à charbon. On trouvait encore un boyau de frein de réserve, plusieurs signaux de queue et des drapeaux. Des convoyeurs pouvaient également monter à bord. Le compartiment de garde était en outre équipé de vigies avec

fenêtres donnant vers trois directions. Un siège était placé derrière l'une d'entre elles, tandis que des miroirs disposés dans les deux autres vigies permettaient au garde d'avoir une bonne vue sur les deux côtés du convoi. Le chauffage du compartiment était assuré par un petit poêle au charbon.

Les 70 premiers fourgons 'Dg' furent peints en vert, car ils étaient considérés comme du matériel voyageurs. Les derniers le furent en brun – comme les wagons de marchandises – et la première série en bénéficia ensuite également. Vers le milieu des années soixante, l'utilisation de ces 'Dg' chuta considérablement, mais certains restèrent toutefois en service jusque dans les années '90.



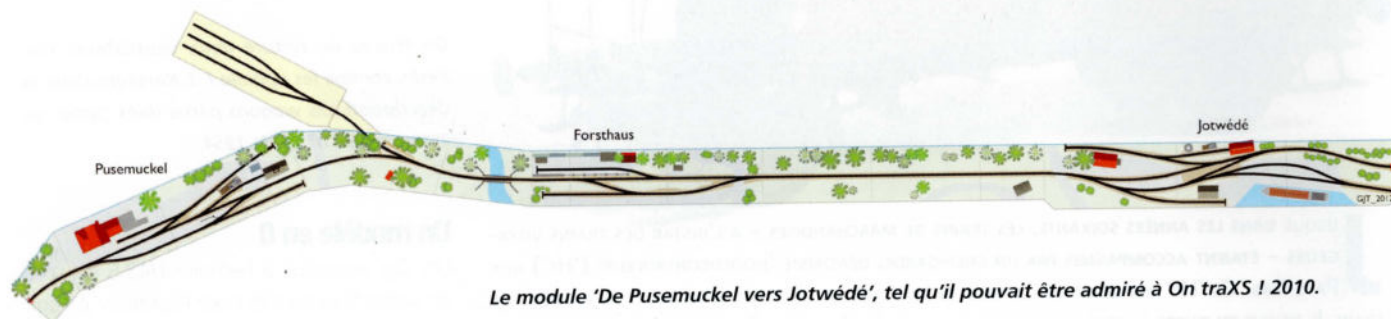
Une timonerie complète, des essieux suspendus et des roulements à billes: des équipements de série chez Philotrain.



Les premiers 'Dg' ont été peints après-guerre en vert. A remarquer la fenêtre dans la porte et les doubles mains courantes. Photo Philotrain.

De Pusemuckel vers Jotwédé

Du trafic frontalier sur voie étroite en 0e



Le module 'De Pusemuckel vers Jotwédé', tel qu'il pouvait être admiré à On traXS ! 2010.

VOUS N'AVEZ SANS DOUTE JAMAIS ENTENDU PARLER DES VILLAGES DE 'PUSEMUCKEL' ET DE 'JOTWÉDÉ' ET ENCORE MOINS DE LA LIGNE À VOIE ÉTROITE QUI RELIE CES DEUX LOCALITÉS. ET POURTANT, SELON WOLFGANG JUNG, HARALD GÜNTER ET MICHAEL KRÄMER QUI FONT PARTIE DES 'AMIS DU 0e DE DORTMUND', UNE TELLE LIAISON FERRÉE AURAIT VRAIMENT EXISTÉE ENTRE LA VILLE FRANÇAISE DE JOTWÉDÉ ET L'ALLEMANDE PUSEMUCKEL...

Pusemuckel (ou Posemuckel) est un petit hameau situé quelque part... dans un trou perdu. Et Jotwédé n'est pas beaucoup mieux loti: résultant de la prononciation de l'abréviation berlinoise de 'Janz weit draussen' (JWD), qui veut dire 'Très loin à l'étranger'. Si

nous nous mettons à croire Harald Günter et Wolfgang Jung, la gare de Jotwédé aurait constitué le terminus d'un réseau français à voie étroite. Ce n'est qu'après la Seconde Guerre mondiale qu'une liaison aurait été réalisée entre ce réseau français et l'allemand,

afin de transporter les matériaux destinés à rembourser les dommages de guerre. Pour la population de Pusemuckel, cette liaison constitua le point de départ d'un développement industriel. Très rapidement, l'usine d'Otto Zackenschmied vit le jour dans le hameau de Forsthaus: on y fabriquait des engrenages. Pour l'exportation, une liaison directe existait désormais avec le port intérieur de Jotwédé. La ligne ferrée fit également prospérer le commerce entre les deux communes séparées par la frontière. Au départ de l'Alle-

1. Un court train de marchandises remorqué par la loco à vapeur 'Röchel-Anton' va entrer en gare de Forsthaus, après être passé sur le pont au-dessus de la rivière Schlammer.





2. Attention! Un train peut brutalement surgir à un passage à niveau non gardé. Le paysan cultivant des pommes de terre le sait d'expérience et a plus d'une fois bloqué les freins de sa DKW...

magne, de nombreuses pièces de machines – dont les engrenages – étaient acheminées de Pusemuckel vers le port de Jotwédé, tandis que dans l'autre sens, il s'agissait surtout de vin et de lavande.

Fremo

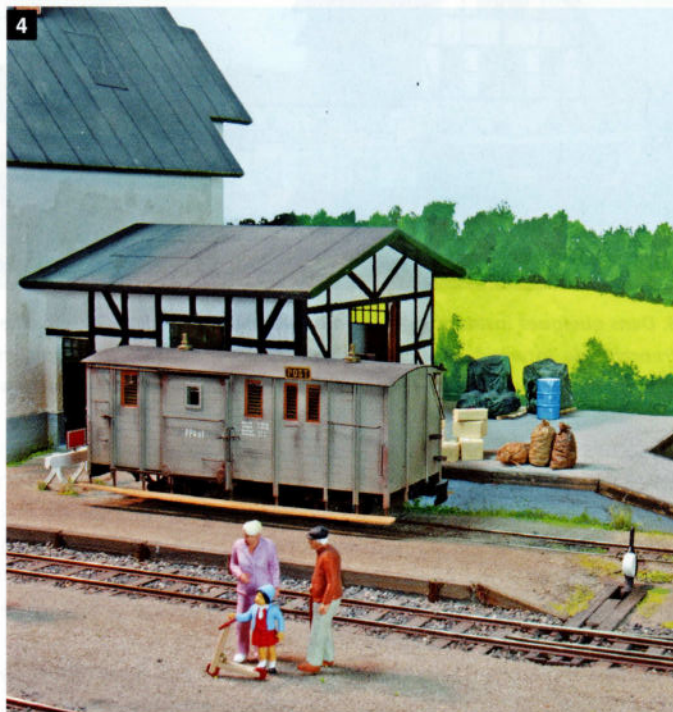
L'idée du réseau débuta avec la gare de Pusemuckel. Wolfgang Jung l'a commencé

il y a environ quinze ans, en tant que pièce constitutive d'un réseau modulaire établi sur base des normes Fremo pour l'échelle 0e. Ce module basé sur un thème allemand était constitué de trois parties dont les longueurs variaient de 100 à 30 cm, toutes ayant une profondeur de 60 cm. Après que Wolfgang Harald Günter ait été convaincu de participer, ce dernier construisit son pre-

mier module, composé de deux segments. Une petite voie de circulation et un raccordement vers l'usine d'engrenages constituèrent alors la gare de Forsthaus. Grâce au respect des normes Fremo, ils purent raccorder sans problèmes leurs modules respectifs et poursuivre l'extension de leur réseau. Lorsque plusieurs modules de paysages furent réalisés, les amis modélistes purent aussi établir une exploitation à voie étroite allemande, hors conventions Fremo. Harald Günter parut toutefois plus attiré par



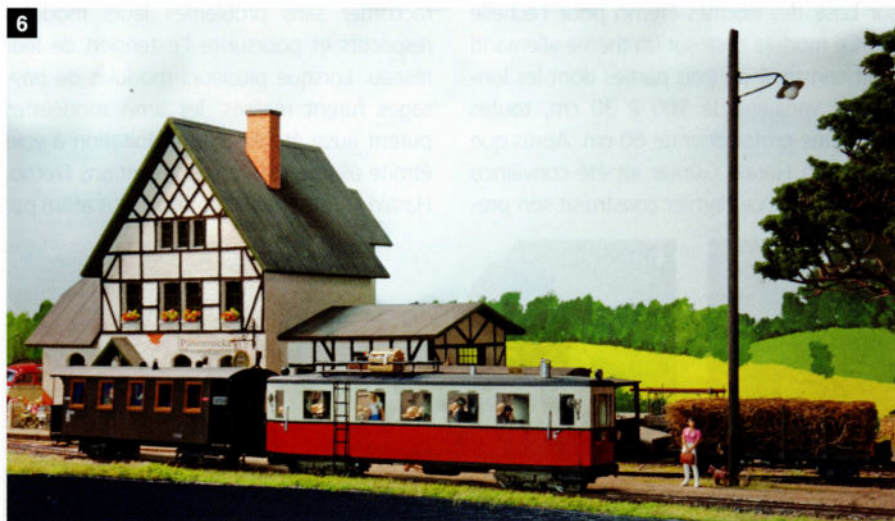
3. Une branche et de l'eau... et un berger allemand s'amuse comme un fou!



4. La trottinette doit être (et sera) du voyage. Et que font papy et mamy? Ils donnent raison à Heidi...



5. La grue hydraulique du dépôt de Pusemuckel.



6. Dans quelques instants, le train 'international' va partir de Pusemuckel en direction de la ville française de Jotwédé. Un douanier a pris place à bord du train pour effectuer le contrôle des passeports: ce n'est qu'une formalité, car il connaît personnellement la plupart des voyageurs...

les scènes françaises et britanniques que par les allemandes. C'est pour cela qu'il décida de donner un aspect français à ses modules ultérieurs et les appela du nom de 'Jotwédé'. Il en résulta une liaison internationale à voie étroite. Elle n'est pas kilométrique, mais longue de 13 m et composée de 15 modules/ segments d'une longueur variant entre 50 et 100 cm. A hauteur des gares de Pusemuckel et de Jotwédé, les modules ont 60 cm de profondeur, tandis que sur les

autres parties, ils n'ont que 50 cm. Et pourtant, le paysage est omniprésent. Une disposition étudiée de maisonnettes et d'arbres, une séparation intelligente au moyen de murets, de clôtures et de collines, entre un paysage à trois dimensions et la présence

7. En voyant cela, Pusemuckel n'a pas toujours été une gare terminus. Ce sont des panneaux en forme de trapèze qui servent de signaux d'entrée, sur ce type de ligne locale.



8

8. Autour de la remise pour locomotives de Pusemüchel, de nombreux détails sont à découvrir. Rien que pour cette raison, les modélistes ferroviaires placent quasi chaque fois une telle remise sur leur réseau!



9

9. L'auberge située dans le bâtiment de gare de Pusemuckel est réputée pour sa cuisine, dans toute la région.



d'un arrière-plan. Une impression encore renforcée par la disposition de ce réseau à hauteur des yeux: avec 130 cm par rapport au sol, il est impossible de tout voir d'un seul coup d'œil, ce qui rend le décor plus profond qu'il ne l'est en réalité.

Du 750 mm

La pose d'une voie étroite à caractère local ne coûtait qu'un quart du prix d'une ligne à écartement normal. Rien d'étonnant que dans les régions où seules de faibles recettes pouvaient être espérées, le choix d'une telle voie étroite soit vite fait. L'écartement des rails de la ligne fictive Pusemuckel – Jotwédé était de 750 mm. Au 1/45e, cela donne un écartement de 16,67 mm, dont le Morop en a fait 16,5 mm dans sa norme NEM 010. Wolfgang a trouvé cela très pratique, car il a pu ainsi

10. Un moment de quiétude sur le quai latéral de chargement de Pusemuckel.



11

11. L'usine d'engrenages d'Otto Zackenschmied.



utiliser des sets de construction d'aiguillages et les rails issus de l'assortiment H0, cloués sur des traverses en bois pour voie étroite. Pour Forsthaus et Jotwédé, Harald Günter a toutefois utilisé du matériel pour voie étroite de Peco, pour l'écartement 0e. La voie sur le quai est de fabrication 'maison'. Des rails en code 100 ont été soudés sur des traverses découpées dans une plaque pour platine électronique. Les contretrails sont constitués de rails en code 83, soudés à l'intérieur de la voie (dans ce cas, il s'agit d'un contretravail, même si en principe, ces derniers ne sont placés qu'aux endroits où un déraillement pourrait avoir des conséquences catastrophiques, comme sur un pont, par exemple). La tête du contretravail se situe donc à un niveau plus bas que le rail sur lequel on circule: ceci facilite le nettoyage des rails. Les aiguillages sont basculés mécaniquement au moyen de tringles commandées à la main. A cet effet, des petits boutons à tirer sont disposés sur le

12



12. L'usine d'engrenages dispose de son propre raccordement à sa remise pour expéditions, située à l'extrémité du terrain de l'usine.

bord de la base du réseau. Un interrupteur avec contact inverseur est fixé par ailleurs sur chaque tringle, grâce à quoi la polarité de la pointe de cœur peut être inversée.

Pas d'horaires...

La gestion des circulations sur ce réseau local est très simple. Les trains navettent entre Pusemuckel et Jotwédé, en marquant l'arrêt

en cours de route à Forsthaus. A Jotwédé, les trains de marchandises peuvent poursuivre vers le port. A Forsthaus, il est possible de remettre une loco en tête; le placement de wagons sur la cour de chargement ou sur le raccordement menant à l'usine d'Otto Zackenschmied est ainsi possible depuis les deux directions. Deux convois peuvent en outre s'y croiser. Pour assurer la variété des compositions, une gare fantôme comptant trois voies est cachée derrière l'arrière-plan. Les trains qui sortent de cette gare fantôme via un tunnel circulent en direction de la halte de Forsthaus, pour poursuivre ensuite vers Jotwédé ou faire 'tête à queue' à Pusemuckel.

Grâce à sa disposition modulaire, ce réseau peut également être monté d'une autre façon. Il est ainsi possible par exemple que vous rencontriez un montage selon lequel la gare de Pusemuckel se trouve au milieu et Forsthaus et l'usine d'engrenages à l'extrémité de gauche. La circulation selon des horaires n'a pas été retenue: les 'agents' font circuler simultanément des trains de voyageurs et de marchandises. Et c'est très bien ainsi: si le réseau devait être exploité selon des horaires stricts, peu de trains seraient visibles des visiteurs, lors des expositions... Sur une telle ligne locale, quelques trains à peine circulent par jour, en réalité. Les amis modélistes de Dortmund éprouvent le plus

14. Près du point d'arrêt de Forsthaus, on trouve encore un chemin servant principalement au transbordement des troncs d'arbres. A Forsthaus, les trains ne sont fréquentés qu'au cours des heures de pointe par les ouvriers de l'usine d'engrenages et par les écoliers. Le monsieur 'bien mis' est un voyageur de commerce qui aura le train pour lui tout seul, après sa visite à l'usine d'engrenages...



13. A Forsthaus, les wagons garés le long de la cour à marchandises peuvent poser problème, lorsque deux trains doivent s'y croiser.

de plaisir lorsqu'ils manœuvrent et peuvent discuter avec les spectateurs.

Le matériel est constitué de modèles 'Magic-Train' de Fleischmann repeints et super-détaillés, de productions en petites séries et de construction 'maison'. La plupart de ce matériel est issu de l'atelier de Michael Krämer. Les trains sont pilotés par une Lokmaus 2 de Roco. Vu que deux trains seulement circulent

simultanément, une seule centrale et deux régulateurs suffisent.

De la construction 'maison'

Wolfgang Jung et Harald Günter sont les constructeurs des modules et du paysage. Tous les bâtiments, ponts et arbres sont de fabrication 'maison'. "Cela procure le plus de plaisir de construire soi-même et par ailleurs, peu d'articles sont disponibles à l'échelle 0", dit Wolfgang. C'était certainement vrai il y a dix ans: ce n'est que maintenant que quelques grandes firmes d'accessoires ont débuté, tandis que des

14





15. Les figurines sont disposées avec soin. Elles sont séparées d'une manière naturelle, mais elles sont clairement dirigées l'une vers l'autre.

bâtiments 'faits maison' et réalisés selon la technique de découpe au laser sont désormais disponibles sur le marché à l'échelle 1/45e. Mais ces maquettes coûtent cher et seule la fabrication 'maison' procure le plus de satisfactions. Différentes techniques sont utilisées. C'est ainsi que les façades du bâtiment de la gare de Jotwédé sont constituées de carton d'architecte, recouvert de papier abrasif. Pour faciliter le dessin des baies de portes et de fenêtres, un dessin est réalisé par ordinateur. Ce dessin est ensuite imprimé sur du papier A4 autocollant. Pour les



16. A Jotwédé, on ne trouve pas d'autos allemandes, mais françaises.

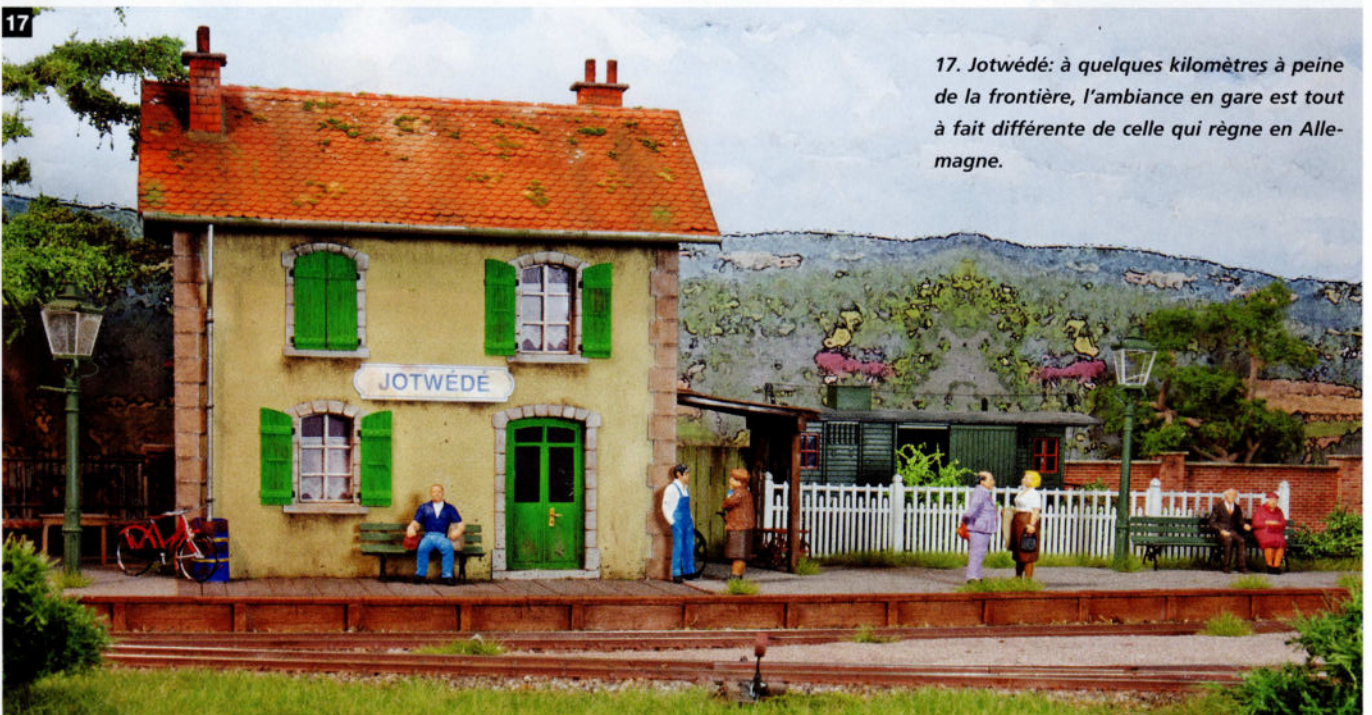
portes et fenêtres, des tiges et des plaques de polystyrène ont été utilisées. Les pierres d'angle sont constituées de bandelettes de papier. Vous voyez ainsi que pour des travaux de construction, il n'est pas nécessaire de disposer de matériaux spéciaux.

Le paysage entre Forsthaus et Jotwédé est constitué d'une base de Styropor et d'une couche d'argile. Un mélange de terre de jardin, de graines pour oiseaux et de colle blanche pour bois est ensuite appliqué par-dessus. Les buissons sont recouverts de véritable feuillage, broyé dans un moulin à café. Pour les arbres, des branchettes issues de la nature ont été rassemblées et décorées

de petits bouts de Heki-Flor découpés sous forme de petits carreaux.

Le revêtement routier du quai est constitué d'une couche d'argile pour modélisme dans laquelle des pierrailles ont été enfoncées une par une, au moyen d'un tampon. En saupoudrant du talc sur l'argile, on évite que cette dernière ne colle au tampon. L'un dans l'autre, Harald a mis une vingtaine d'heures à paver son quai et de le recouvrir ensuite de la teinte authentique.

Le mur de quai est constitué de planchettes d'une largeur de 10 mm et d'un mm d'épais-



17. Jotwédé: à quelques kilomètres à peine de la frontière, l'ambiance en gare est tout à fait différente de celle qui règne en Allemagne.



18. Le château d'eau à Jotwédé a été construit sur base d'un exemple de Gilbert Gribi (<http://www.gilbert-gribi.ch/GGribi/>).



19. Le train transporte tout et n'importe quoi, même des animaux vivants. Généralement, les oies sont transportées dans un panier, mais celles-ci ont voyagé sur le toit.

seur en bois de tilleul, qui est passé à la brosse en acier pour lui donner un aspect patiné.

Un des trois joints du module 'Jotwédé' constitué de trois segments passe à travers le quai et dans l'eau. Le joint dans le mur de quai est camouflé par un pieu d'amarrage. Dans l'eau par contre, ce joint est soustrait pour une grande partie aux regards grâce à la présence d'un bateau, assemblé par Wolfgang. Finalement, on le voit à peine, car le bateau, et surtout les nombreux détails présents sur le quai attirent l'attention des spectateurs. L'eau dans le port est constitué d'une feuille de papier peint, dont le côté structuré a été disposé vers le bas et collé sur la plaque de fond. L'eau dont les teintes sont caractéristiques dans un port intérieur – un vert brunâtre – a été reproduite au moyen de peintures provenant d'un magasin de bricolage.



20. Rien ne semble pouvoir hâter les voyageurs qui attendent à Jotwédé: ils savent bien que le train qui vient d'arriver restera encore quelques longs moments en gare, avant de partir vers Pusemuckel.



21. Ne pas pénétrer! Le garage abandonné est un hommage à Marcel Ackle, qui comme personne d'autre, maîtrise la photographie, mais en trois dimensions...

22



22. Votre photographe est invité par d'amples mouvements du bras à venir jeter un coup d'œil à l'intérieur de la remise à marchandises de Jotwédé...

23



23. Le bateau repose simplement sur l'eau, ce qui ne gêne pas lorsque vous vous trouvez devant le réseau. Mais sur photo, il en va hélas autrement. Pour réaliser cette dernière, nous avons donc mis le bateau dans l'eau, grâce à... Photoshop.

24



24. L'extrémité de la ligne. Bien que... Grâce au concept de Fremo, ce réseau peut être raccordé à d'autres modules Fremo.

Deux couches de vernis pour bateau assurent enfin l'aspect de réverbération de l'eau.

L'arrière-plan de Jotwédé est constitué de photos d'un véritable endroit comme Harald se représentait son hameau français. Ces photos ont été rectifiées avec le programme Photoshop, de façon à ce qu'elles s'ajustent parfaitement l'une à l'autre. Le résultat obtenu est une photo d'arrière-plan de 320 cm, reproduite avec une résolution acceptable. Ensuite, cette photo est passée deux fois par le filtre 'aquarelle' de Photoshop et rendu plus pâle. Après une impression d'essai sur de simples feuilles A4, la photo est transmise au magasin pour en faire une impression d'un seul tenant.

De nombreux détails sont à découvrir sur ce réseau, et même après l'avoir examiné de gauche à droite, de nouveaux détails continuent à apparaître. Les constructeurs ont beaucoup puisé leur inspiration du réseau 'Köstritzer Kleinbahn' d'Helmut Heinert, qui sert souvent d'opérateur sur le réseau Pusemuckel-Jotwédé.

Bien que le concept de modules Fremo peut être étendu à l'infini, un agrandissement de Pusemuckel-Jotwédé n'est plus envisageable, selon Wolfgang Jung. Ce réseau est à peine gérable avec trois ou quatre personnes. Son démontage et son déballage nécessitent déjà quatre à cinq heures, ce que les amis du Oe de Dortmund estiment plus que suffisant: il faut en effet que cela reste un hobby...

Texte et illustrations:
Gerard Tombroek





La cure d'Emblem en H0

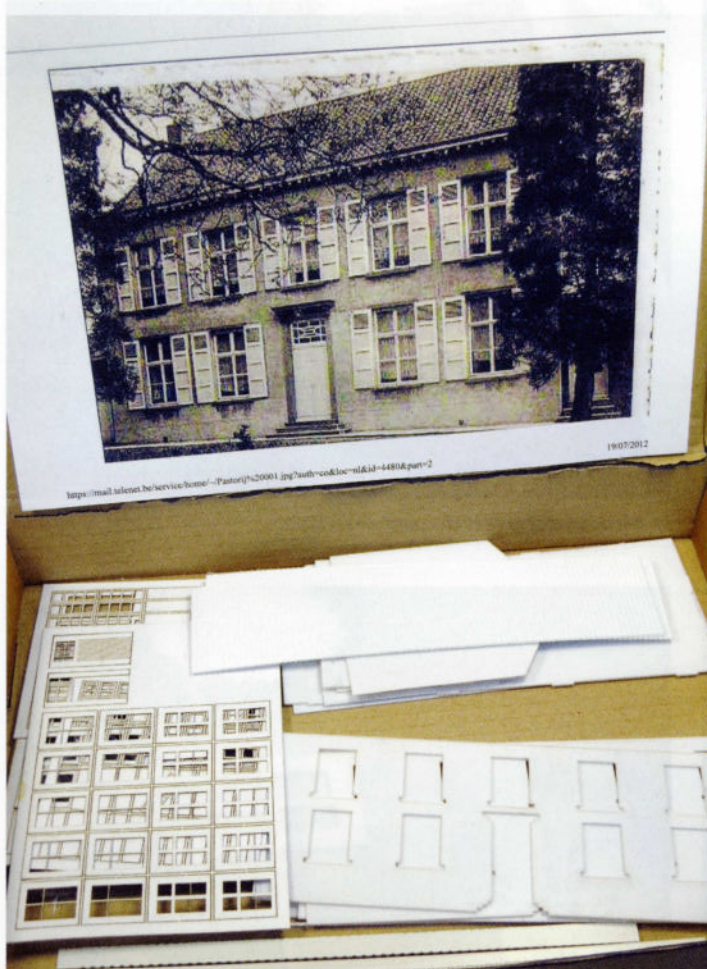
LES FABRICANTS BELGES DE PETITES SÉRIES SE CONSACRENT DE PLUS EN PLUS À LA REPRODUCTION DE BÂTIMENTS BELGES TYPIQUES. GOOVER MODELS PAR EXEMPLE PROPOSE SOUS SA RÉFÉRENCE GM 50002 UN KIT À ASSEMBLER DÉCOUPÉ AU LASER QUI REPRODUIT UNE AUTHENTIQUE CURE (L'HABITATION D'UN CURÉ) TELLE QU'ON PEUT ENCORE EN VOIR DANS DE NOMBREUX VILLAGES. L'EXEMPLE RÉEL AYANT INSPIRÉ GOOVER MODELS ÉTAIT LA CURE D'EMBLEM (PRÈS DE LIÈRE), QUI A DEPUIS LORS ÉTÉ DÉMOLIE. CE KIT CONSTITUE UNE EXCELLENTE ENTRÉE EN MATIÈRE DANS LA TECHNIQUE DE LA DÉCOUPE AU LASER, LE BUT ÉTANT DE VÉRIFIER LA QUALITÉ DU CARTON ET DU STYRÈNE APRÈS DÉCOUPAGE ET D'EXAMINER COMMENT CE MATÉRIEL SE COMPORTE LORS DE SON ASSEMBLAGE ET DE SA MISE EN PEINTURE.

On trouve dans la boîte une liste de pièces avec la description de l'assemblage, les murs extérieurs, les planchers et l'ossature en styrène, les fenêtres, les portes et les volets battants en carton. On y trouve en outre les plaques de toitures avec le faîte du toit, les corniches, les descentes d'eau de pluie, la cheminée, les seuils de portes et de fenêtres, le tout en styrène. Enfin, une petite feuille de plastique transparent est ajoutée pour les fenêtres.

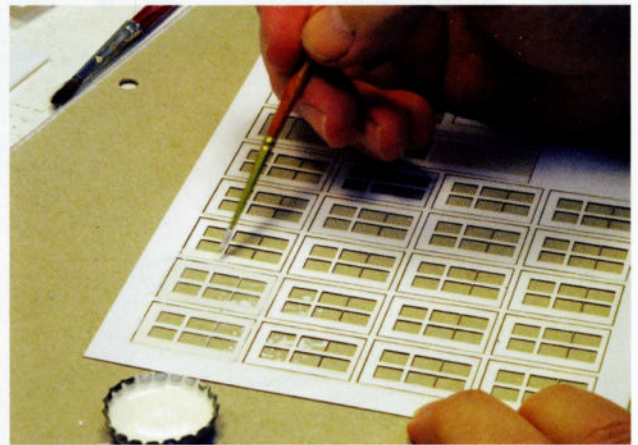
Une photo du bâtiment n'est pas jointe, mais nous a été spontanément fournie, suite à notre demande. Le kit a manifestement été réalisé sur base d'une ancienne photo. En examinant de plus près, il faut reconnaître que le projet est magnifiquement réussi, à savoir une très belle reproduction respectant les dimensions à l'échelle 1/87. Pour la façade arrière, c'est toutefois la même que celle d'avant qui a été utilisée. Bien que la vraisemblance de cette opération ne peut plus être vérifiée – car il n'en existe pas de photo – on

peut toutefois considérer que cette façade arrière n'est pas correcte: à l'arrière de ce bâtiment se trouvait la cuisine et une buanderie, ce qui fait que la disposition de la porte et de la fenêtre devait être différente. Quoiqu'il en soit, ceci ne porte pas ombrage à l'ensemble, très réussi. Une autre porte peut être prévue en prévoyant une baie plus simplifiée.

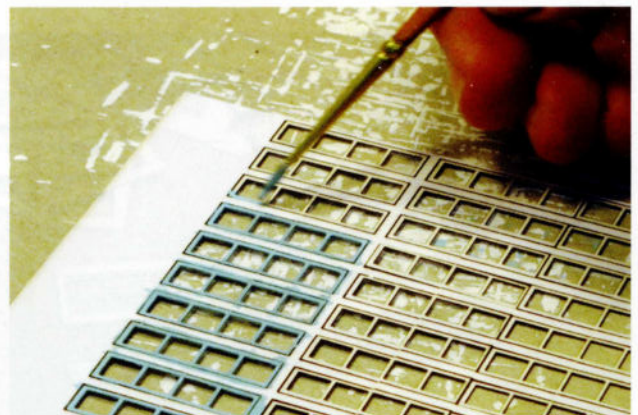
Avant de débiter l'assemblage, les ébarbures occasionnées par la chaleur dégagée lors de la découpe au laser des façades en styrène et de l'ossature sont éliminées. Effectuez de préférence cette opération au moyen d'un petit couteau X-Acto ou d'une lime à ongles. Pour ne pas être confronté ultérieurement à des pièces qui ne s'ajustent pas bien entre elles, cette opération doit être réalisée avec soin. Des traces de brûlure subsistent également sur le carton découpé au laser et si nécessaire, ce carton devra être repeint.



Le kit à assembler est constitué de pièces en styrène et d'autres en carton.



Nous débutons par la mise en peinture des fenêtres.



Nous peignons ensuite les encadrements des volets en bleu.

Nous avons décidé de d'abord peindre toutes les pièces, pour obtenir un résultat agréable à l'œil. Lors de l'assemblage, il faut travailler avec soin. A l'origine, la façade était en gris ciment avec des portes, fenêtres et volets blancs. Pour égayer quelque peu cette grisaille, nous avons plutôt opté pour des teintes pastel douces. Nous avons peint les façades en blanc cassé Humbrol 34, mélangé à un peu de Humbrol 148. Les fenêtres et les volets sont blancs, avec un encadrement bleu clair (du blanc auquel on ajoute un peu de bleu Humbrol 109). Les plaques de toiture sont recouvertes d'une couche de rouge tuile (Humbrol 100). Les tuyaux de décharge d'eau de pluie sont en gris foncé (Humbrol 32) avec un petit trait noir d'un cm en partie basse. Tous les seuils de portes et de fenêtres sont peints en gris clair 'pierre de taille' avec une petite touche de bleu (Humbrol 1 + 25). En outre, nous avons ajouté un bord protégeant des éclaboussures en partie basse de la façade, afin de créer un relief supplémentaire. Pour ce faire, nous avons utilisé une plaque Evergreen de 0,5 mm d'épaisseur et de 6 mm de hauteur sur toute la largeur de

la façade avant, en tenant compte de l'interruption à hauteur de l'escalier de la porte avant. Ce bord en pierre de taille est de la même teinte que celle des seuils de porte. La porte avant est entourée d'un bord en pierre de taille. Nous avons pratiqué une légère incision à 1,5 mm du bord, pour aligner ledit bord. Ceci facilite également la mise en peinture en teinte 'pierre'. Pour la porte arrière, nous avons simplifié et outre l'escalier, seul un bord en pierre est réalisé au-dessus de la porte. Afin de pouvoir placer ultérieurement les mains courantes de la porte avant, nous forons des petits trous de 0,5 mm à la foreuse à main. Ces mains courantes sont constituées de fil en laiton de 0,5 mm d'épaisseur, plié dans les formes désirées au moyen d'une pince plate.

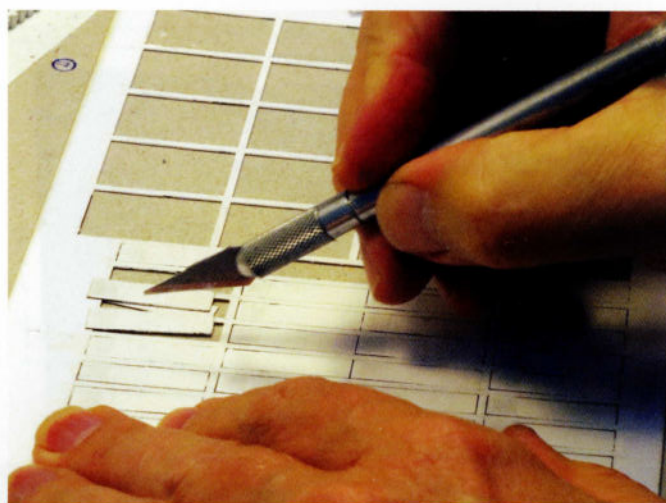
Maintenant que toutes les pièces sont peintes, nous pouvons découper les portes, fenêtres et volets. Les fenêtres sont chaque fois constituées de deux parties qui doivent être collées l'une sur l'autre, de façon à reproduire fidèlement une véritable fenêtre. La fixation se fait à la colle pour bois, que

nous avons légèrement dilué avec de l'eau, de façon à pouvoir l'appliquer facilement au moyen d'un cure-dents. Effectuez cette opération très soigneusement et alignez correctement les parties: la croix doit être parfaitement au centre. Dans la plupart des cas, il suffit de réunir les deux côtés extérieurs. Après quoi nous fixons le plastique transparent découpé au préalable au moyen d'une colle instantanée. Vous pouvez figoler en décorant d'une photo de rideaux que vous aurez découpée d'un magazine d'aménagement intérieur. Traitez les portes de la même façon.

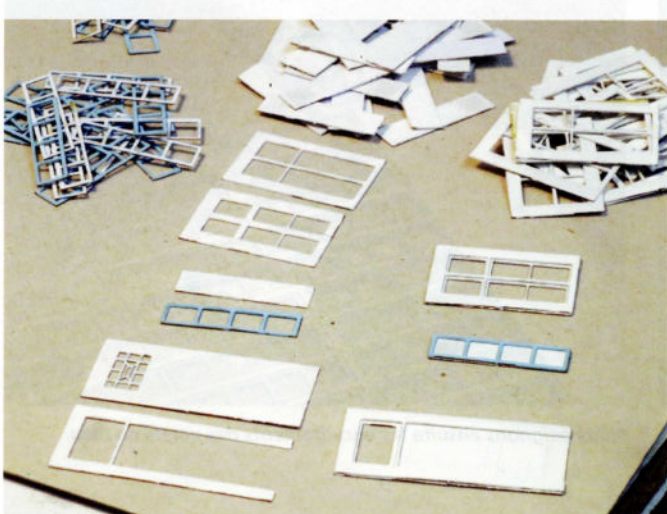
Les volets sont également constitués de deux parties: la base (blanche) et l'encadrement (bleu). Celles-ci doivent être réunies et fixées avec de la colle pour bois. Comme l'encadrement a très finement été découpé au laser, la colle doit être utilisée avec énormément de précautions. Vous bénéficierez directement de l'avantage d'avoir peint les pièces à l'avance. L'encadrement est peint avec soin en bleu, contre la base qui est blanche. Après réunion des deux parties, n'oubliez pas



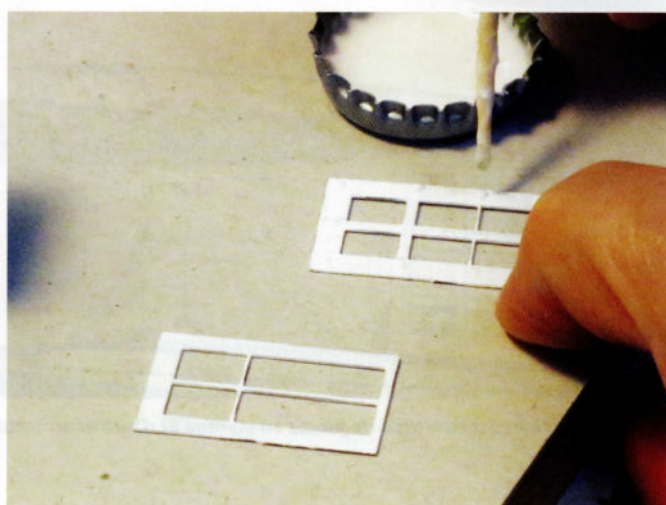
La peinture des seuils en pierre et des pierres de taille.



La découpe des pièces découpées au laser.



L'assemblage des portes.



Nous assemblons les deux parties de fenêtres au moyen de colle pour bois.



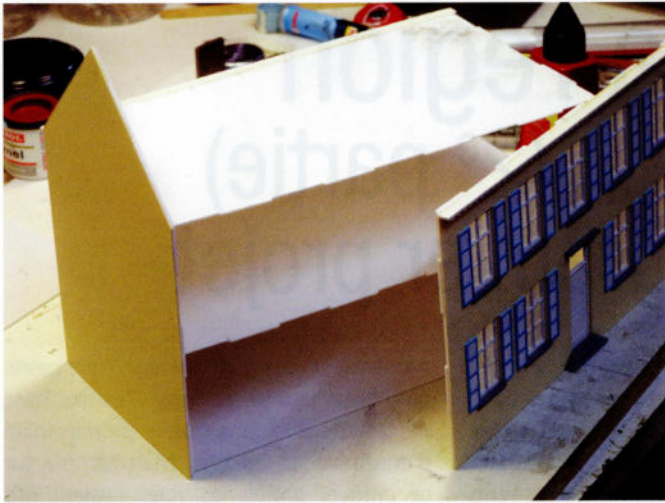
La façade avant terminée.

d'encre peindre en bleu le bord extérieur du volet. Pour finir, placez proprement les volets à côté des fenêtres sur les façades. Veillez à ce que le tout soit bien droit et collé perpendiculairement avec de la colle-tout (de la Pritt Power, par exemple).

L'ossature est posée soigneusement sur les façades respectives, avec de la colle classique pour styrène. Les ouvertures pour les portes et fenêtres sont déjà présentes. Placez ensuite les seuils des fenêtres et des portes. Nous pouvons alors assembler les

façades et les planchers: tout s'ajuste parfaitement. Grâce à la disposition de l'ossature et des trois planchers, l'ensemble acquiert une solidité à toute épreuve. Les plaques de toiture doivent être découpées à mesure et fixées à la colle. Le faite du toit et la corniche suivent. Petite remarque: vu la taille du toit, il aurait été souhaitable de prévoir un soutien en son milieu.

Aucune gouttière n'est livrée: nous la fabriquons au moyen d'une tige Evergreen de 0,25 mm d'épaisseur et d'une largeur de 2 mm. Le côté intérieur de cette gouttière est peint en gris foncé. La cheminée jointe peut être améliorée: elle est beaucoup trop petite et il en faut deux doubles – une de chaque côté – comme sur la véritable maison. Peut-être que Goover Models pourra encore modifier cet élément... La porte d'entrée est achevée maintenant par la rampe d'escalier, ainsi qu'au moyen d'une petite lampe, issue de notre 'boîte à broi'.



L'assemblage de l'ossature et des façades.



Après collage, nous laissons sécher le tout, maintenu par des élastiques.



Vue en élévation de la cure, terminée.



La façade arrière.

Pour terminer, nous appliquons un lavis noir sur la toiture et un autre plus clair sur les parties de pierres. Nous vous renvoyons pour ce faire à notre numéro précédent, dans lequel cette technique a été expliquée, dans le cadre de l'assemblage de la halle aux marchandises d'Aywaille. Les façades bénéficient d'un passage à l'aérographe avec de la teinture pour bois.

La découpe au laser a généralement été réalisée finement, tant pour le styrène (1,2 mm d'épaisseur) que pour le carton (0,3 mm). Ici et là, on peut relever une petite erreur de découpage, qui est sans doute à mettre en rapport avec la qualité du laser: ce point devrait encore être résolu. Les pièces découpées au laser peuvent parfaitement être découpées et collées, sans qu'apparaisse de phénomènes annexes. Globalement, notre impression est très positive et si cette technique permet la production de plus de modèles typiquement belges, nous ne pouvons que nous en réjouir. Plus d'un modéliste d'inspiration belge a dû rester sur sa faim pendant des années et peut désormais acquérir des bâtiments belges typiques, grâce à cette technique. Et d'autres petits producteurs font leur apparition sur ce marché. En règle générale, on peut considérer que ces kits nécessitent un peu plus de travail pour leur assemblage que ceux proposés par les 'grands' fabricants, mais le résultat final en vaut la peine. Et au bout du compte, c'est quand même et toujours du modélisme, ce pour lequel nous vibrons, non..?

Avec ce kit d'une cure, Goover Models propose une merveille de maquette, qui mérite certainement une suite! A noter enfin que le prix de vente de ce kit est fixé à 49 euro.

Texte et photos:
Walter Moers



Ainsi fut la région de la Ruhr... (2^e partie) En partant d'un premier projet

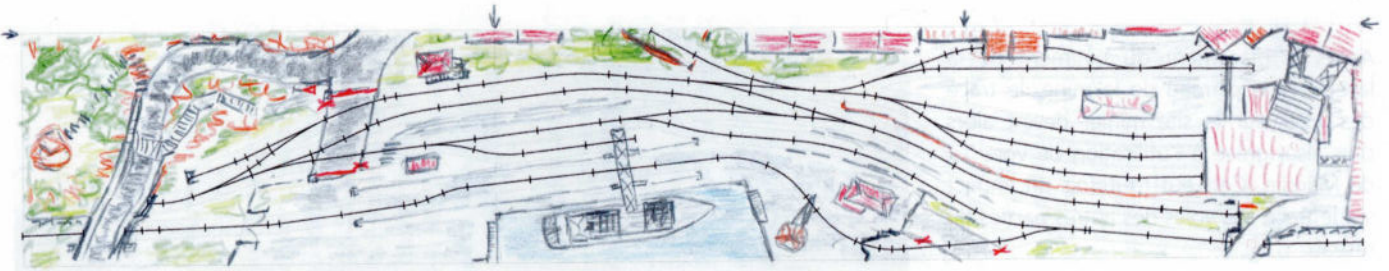
APRÈS LA DESCRIPTION DU RÉSEAU 'AINSI FUT LA RÉGION DE LA RUHR' DANS NOTRE N° 117, NOUS REVENONS SUR CE SUJET PASSIONNANT POUR TRAITER LA CONFECTION DE SA BASE ET DE LA POSE DES VOIES. L'IDÉE DE REPRODUIRE LA RÉGION DE LA RUHR DES ANNÉES '60 SUR À PEINE 4,5 MÈTRES CARRÉS FUT JUGÉE IRRÉALISABLE PAR TOUS CEUX QUI EN ENTENDIRENT PARLER... LA PLUPART D'ENTRE VOUS, CHERS LECTEURS, SONT CONFRONTÉS D'AILLEURS À CE PROBLÈME: PLUS LE PROJET EST PETIT, PLUS LE DÉFI EST GRAND, LORS DE SA CONCEPTION.

En premier lieu, tous les éléments se devant d'être présents sur ce réseau pour que la Ruhr soit reconnaissable furent relevés sur une liste. Bien évidemment, un charbonnage devait en être, avec tous

ses bâtiments. On devait en outre y trouver un port intérieur pour le transbordement du coke, une cokerie, des voies de garage pour les trains de coke et une centrale électrique alimentée... par du coke.

Ajoutez-y un coron de mineurs, une petite gare et un peu de verdure. C'est sur base de ces spécifications que le premier plan d'ensemble fut dessiné. Mais comme sur ce premier projet, les voies avaient pris trop d'emprises et que l'espace subsistant ne permettait plus de reproduire les bâtiments en entier, il dût sérieusement être amendé. Cette opération se réalisa 'en live' en disposant à titre d'essai les différentes voies à même la planche de base du réseau...





1. Le projet sous forme de croquis, reprenant tous les éléments désirés.

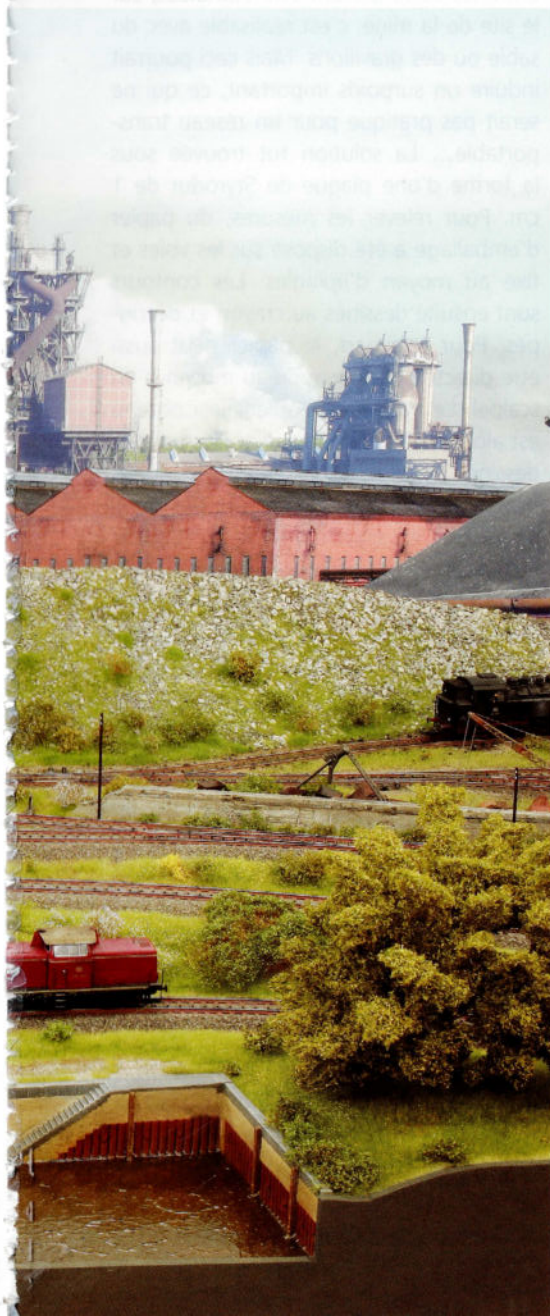
La base

La base de ce réseau est constituée classiquement d'une charpente de chevrons de multiplex de 18 mm. Comme ce réseau est destiné à participer à des expositions de modélisme, il est constitué de segments de dimensions aisément manipulables, en vue de faciliter leur transport. L'idée était que le montage et le démontage de ce réseau doive pouvoir être réalisé par deux personnes au maximum. Il en résulta trois segments pour la partie exposée et trois

autres pour la gare fantôme, qui vient se disposer à la même hauteur. Après que les segments aient été assemblés entre eux au moyen de boulons et réglés horizontalement, le planning 'définitif' des voies fut entamé. Pour ce faire, une plaque de multiplex de 10 mm d'épaisseur a été posée sur le châssis de tous les segments; les voies sont ensuite posées sur cette plaque, selon le tracé initialement dessiné. Il apparut alors que l'installation de criblage et de lavage du charbon de Roco était bien

trop grande pour ce 'petit' réseau et que cette maquette ne pouvait pas être utilisée. Une première modification du projet initial s'imposait...

Comme alternative, l'ancien kit à assembler de Trix représentant le 'Zeche Zollverein' fut étudiée et nous avons alors décidé de transformer par kitbashing le bâtiment et les châssis à molettes, pour que leur style corresponde à celui des charbonnages de la Ruhr.



2. Le châssis de la base est prêt.



3. Les voies sont posées à l'essai, le plus possible selon le croquis de base.

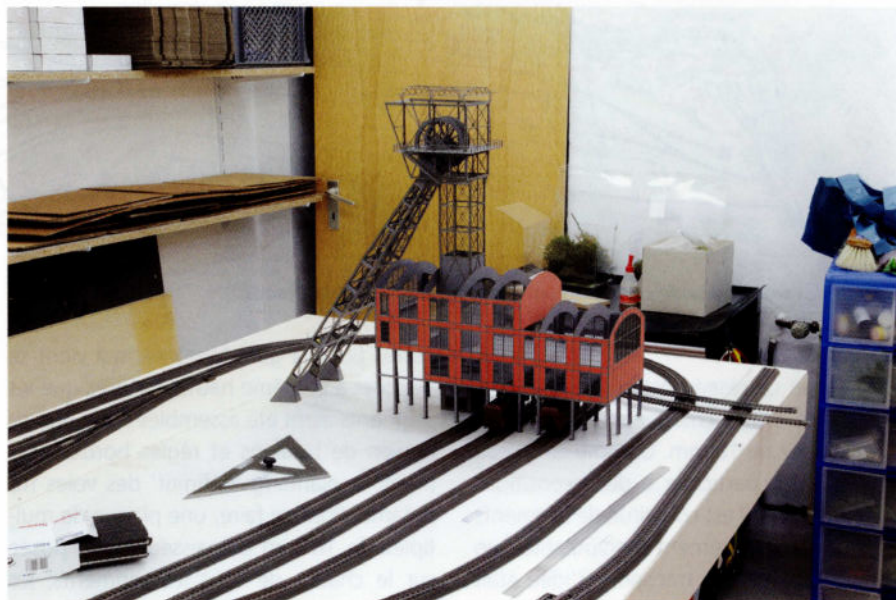
Après le placement du bâtiment de la laverie et le carreau de la mine, le tracé des voies sur le site minier devint alors plus aisé, grâce à l'utilisation de voie 'C' de Märklin. Ceci eut toutefois un impact sur le tracé des voies des autres parties du réseau.

L'impression de profondeur est maximale sur un réseau à niveaux différents. Pour obtenir ce résultat, la zone du quai le long du port intérieur a été définie comme étant le niveau '0', tandis que les voies ont été disposées 3 cm au-dessus de ce niveau. Quant au niveau de l'eau dans le port, une partie de la base du réseau a été abaissée.

Les motorisations d'aiguillage

Sur la superficie totale de la mine de charbon, une plaque de Styrodur de 3 mm d'épaisseur a été posée, afin de réduire le bruit de roulement des convois. Pour maintenir un accès aisé aux moteurs d'aiguillages après la pose des voies, des ouvertures ont été pratiquées dans la plaque de base, sous les aiguillages concernés. Ceci rend possible le remplacement d'un moteur sans devoir pour autant remplacer l'aiguillage proprement dit. Après le montage de ces motorisations, la localisation précise de chaque aiguillage est répertoriée sur la plaque de base. Grâce à des gabarits faits maison en plastique transparent, les trous sont alors dessinés. Après qu'un trou soit foré dans les quatre coins de l'ouverture au moyen d'une mèche de 8 mm, l'ouverture est découpée à la scie sauteuse, de trou en trou.

Vu que le câblage est fixé en-dessous du rail et qu'il ne sera plus accessible lorsque les voies auront été fixées, ce câblage est réalisé au préalable. Un câblage supplémentaire a encore été nécessaire, car on circule en mode digital sur ce réseau et

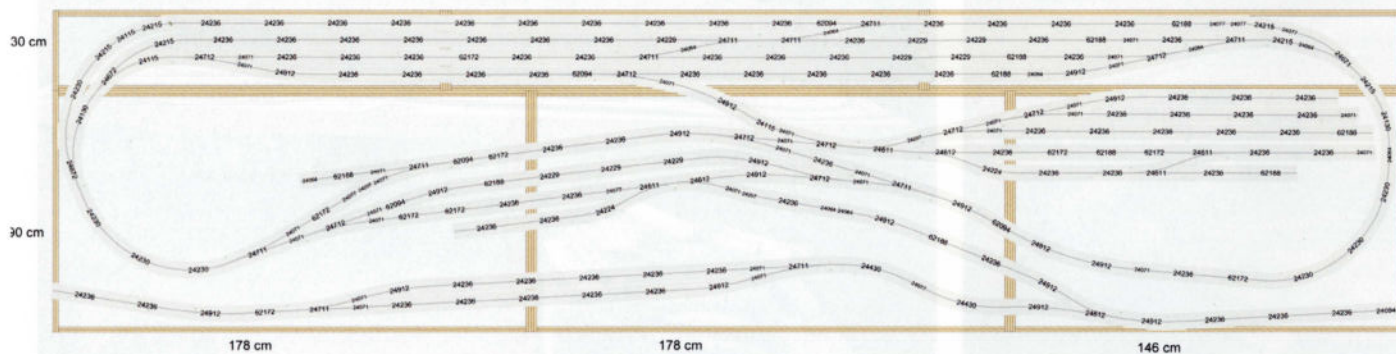


4. Une phase importante dans le planning: le montage à titre d'essai des bâtiments de la mine.

qu'une rétrosignalisation a été jugée souhaitable. Cette opération est facile à réaliser avec de la voie 'C' de Märklin, grâce à un 'détecteur de masse': une des files de rails est découpée électriquement en sections. Lors du franchissement d'une telle section par un convoi, le pontage avec l'autre file de rail réalisé par les roues métalliques des essieux alimente cette section isolée, qui est ainsi signalée comme 'occupée'. Pour éviter toute confusion ultérieure, les plots du rail central sont raccordés à du fil de teinte noire, le rail non interrompu l'est avec du fil rouge et les rails des sections isolées (pour la rétrosignalisation) avec du fil gris.

Après ceci, les voies et aiguillages ont pu être fixés sur la base en Styrodur, au moyen d'une colle qui ne contient pas de produits solvants. Pour que les voies soient bien planes et que la colle adhère bien, les pièces collées sont pressées lors du séchage au moyen de poids, notamment avec des bouteilles remplies d'eau.

Après le séchage de la colle, les lacunes entre les voies doivent être comblées, sur le site de la mine: c'est réalisable avec du sable ou des gravillons. Mais ceci pourrait induire un surpoids important, ce qui ne serait pas pratique pour un réseau transportable... La solution fut trouvée sous la forme d'une plaque de Styrodur de 1 cm. Pour relever les mesures, du papier d'emballage a été disposé sur les voies et fixé au moyen d'épingles. Les contours sont ensuite dessinés au crayon et découpés. Pour une part, le papier peut aussi être directement découpé au moyen d'un scalpel. Le patron en papier ainsi obtenu est alors posé sur la plaque en Styrodur et dessinée. Mais faites attention! Les lignes dessinées renseignent le dessous des creux à remplir. Ceci signifie qu'il faut découper le Styrodur selon un angle oblique de 45° vers l'extérieur, le long de la ligne de marquage. Après que les blocs de remplissage aient d'abord été testés, leur partie supérieure est ensuite peinte en foncé, avant de les fixer par collage. Cette peinture



5. Après le montage à titre d'essai des bâtiments de mine, le plan des voies définitif est posé, comme sur ce dessin réalisé avec des voies 'C' de Märklin.



7. La différence de niveau voulue entre les voies du quai et les autres est réalisée au moyen de lattes de 3 cm.



8. Après la pose des différents niveaux, la plaque de base est découpée à bonne forme à la scie sauteuse et fixée au châssis au moyen de vis et de colle pour bois.



9. Le marquage des aiguillages sur la plaque de base.



10. Le repérage des ouvertures dans la plaque de base, de façon à ce que les moteurs d'aiguillages puissent facilement être remplacés par en-dessous, en cas de problèmes.



11. Après le forage des trous dans les quatre coins, l'ouverture dans la plaque de base peut être découpée.



12. Le placement du câblage des rails est réalisé par collage. Le fil noir est relié aux plots centraux, le rouge à la file de rail non interrompue et le gris aux sections assurant la rétrosignalisation.



13. Une solution simple pour le pressage des voies lors du séchage de la colle: des bouteilles remplies d'eau.



14. Les lacunes entre les voies sont reportées sur du papier d'emballage qui sera ensuite découpé, pour servir de patron de coupe.



15. Pour partie, ce papier d'emballage peut aussi être découpé directement au couteau, à même les voies.



16. Le report des lacunes entre les voies, en se basant sur le patron de coupe en papier.



17. La découpe des blocs de remplissage dans la plaque de Styrodur doit se faire selon un angle d'environ 45°.



18. Avant la fixation de ces blocs de remplissage, ces derniers sont d'abord peints en foncé pour éviter la transparence du Styrodur de teinte blanche.



19. Le talus de la voie vers le port prend forme.

sombre évitera que le Styrodur blanc ne reflète ultérieurement.

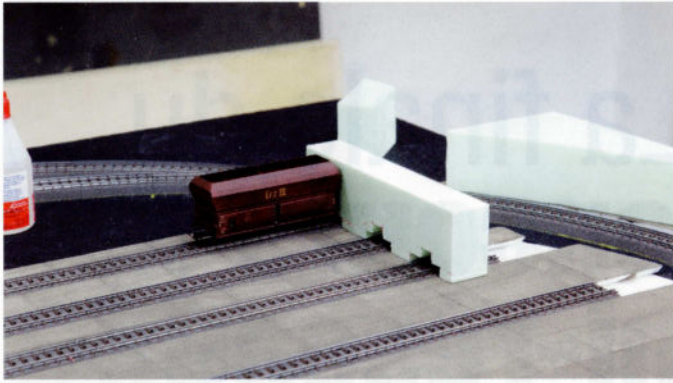
Après que le site autour de la mine de charbon ait été aplani de cette manière, les autres parties sont également comblées de la même façon. Alors que le terrain autour de la mine et près du port a été comblé jusqu'au niveau des rails, le comblement des autres voies n'est à réaliser que jusqu'à

hauteur de la base des traverses. Pour le talus le long de la voie vers le port – qui est en pente de 1,5° environ – une bande de Styrodur de 3 cm a été utilisée. Après séchage de la colle, le talus a été découpé au moyen d'un fin couteau, à la forme désirée.

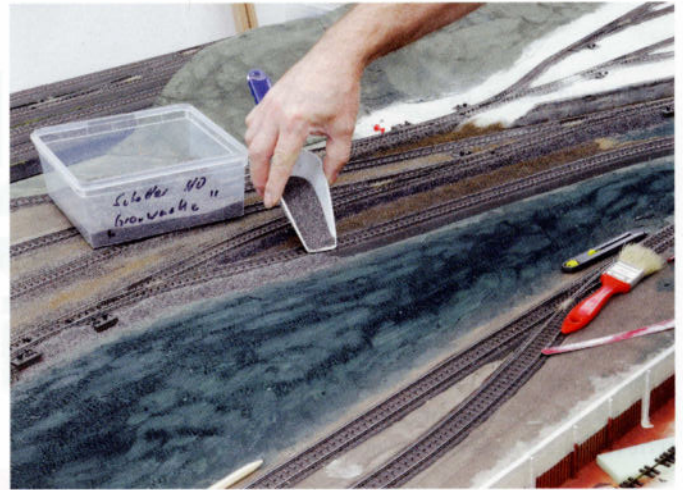
Le ballast

Après que la base ait été partout peinte en

foncé, l'étape suivante fut la pose du ballast. En premier lieu, de la pierraille foncée 'Grauwacke' de Minitac a été utilisée, mais cette dernière a été remplacée ultérieurement par de la pierraille Phonolith. Ce ballast forme une bonne association avec de la voie 'C' de Märklin. Les bords assez raides de la voie 'C' sont quelque peu atténués grâce à l'utilisation de ce ballast. Le ballast



20. Le bout des voies sous le lavoir à charbon n'est pas visible: il faudra freiner et arrêter à temps... Un bloc de Styrodur fera office de heurtoir. Un creux dans le bloc évitera en outre tout dégât aux coupleurs d'attelage. Après peinture en noir de ce bloc, il ne sera plus visible.



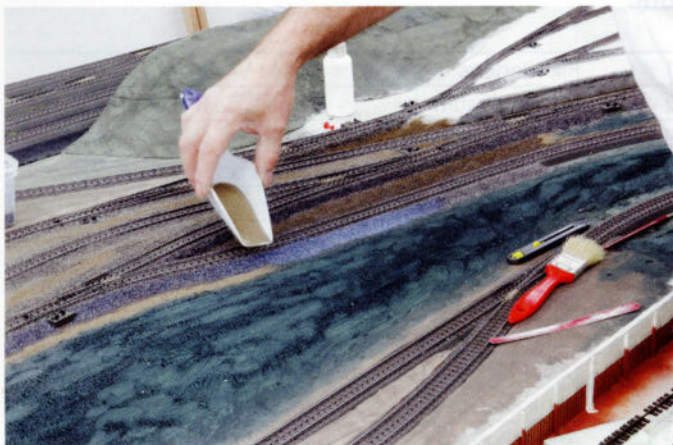
21. Une petite éprouvette graduée est idéale pour verser le ballast.



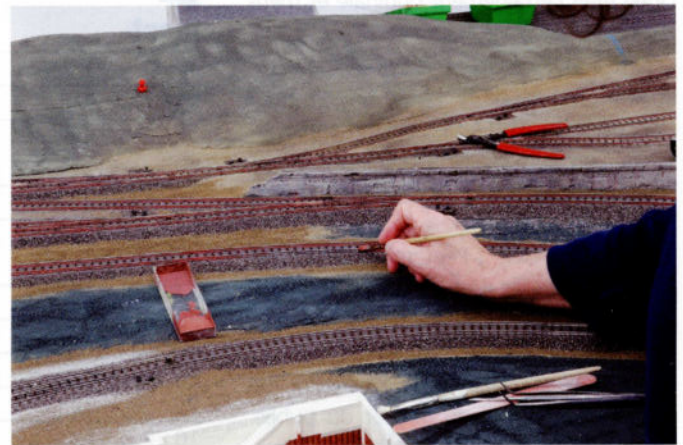
22. Utilisez un pinceau souple et plat pour étaler le ballast.



23. Versez la colle goutte par goutte entre les pierrailles, pour fixer le ballast.



24. Les flancs du ballast sont recouverts de terre de jardin stérilisée.



25. Les rails sont peints en rouille, ainsi que les ferrures de maintien.

est versé avec soin au moyen d'une petite éprouvette graduée, le long des bords. Par gravité, les bords présentent ainsi une déclivité plus acceptable. Les pierrailles échouées sur les traverses sont ensuite brossées avec un fin pinceau plat et les bords sont figolés là où cela s'avère nécessaire.

Pour la fixation du ballast, la colle mate flexible de Langmesser-Modellwelt est uti-

lisée. Cette colle est mélangée avec deux parties d'eau et un peu de produit mouillant concentré de Minitec. Ce mélange est versé goutte à goutte au moyen d'un petit flacon sur le ballast et pénètre entre les pierrailles, sous l'action du produit mouillant.

Une petite couche de terre stérilisée répandue à ras du ballast formera une transition naturelle avec le paysage. Pour finir,

les rails sont peints en couleur rouille (du Mahonie de Vallejo, par exemple). Nous pouvons maintenant débiter avec la verdure, mais ceci constituera le sujet de notre prochain article.

Texte et photos: Wolfgang Langmesser
(www.langmesser-modellwelt.de).

Adaptation: GJT



C'ÉTAIT NOTRE 6^E 'GRANDE EXPO', ET DONC LA 6^E FOIS QUE VOTRE MAGAZINE ORGANISAIT UN CONCOURS. APRÈS TROIS CONCOURS DE DIORAMAS LORS DES PREMIÈRES EXPOS, MALINES 2012 A CONNU SON POINT D'ORGUE AVEC SON 3^E CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX. ET CELA RESTE UNE FORMULE 'QUI MARCHE', SI L'ON EN JUGE PAR LE NOMBRE DE PARTICIPANTS ET PAR LA QUALITÉ DES RÉSEAUX EXPOSÉS. ET AU VU DE L'INTÉRÊT MARQUÉ PAR LES VISITEURS, ON PEUT ÉGALEMENT EN DÉDUIRE QUE CETTE FORMULE N'A PAS PRIS UNE RIDE...

Vingt participants ont atteint la ligne d'arrivée, ce qui constitue un peu moins de 50% des participants. Mais y être parvenu constitue déjà une victoire en soi pour les 20 finalistes! Très vite, il apparut que les prix allaient être distribués parmi une poignée à peine de participants. Lorsque finalement, les bulletins de vote furent comptés le dimanche en fin d'après-midi, il était clair que le jury et le public étaient d'accord pour dire que 'Dépôt Val-Rikard' de Rik Martens raflerait la palme... Même si une plaque tournante à deux niveaux (!) est une fantaisie de l'auteur, l'ensemble donnait une impression soignée et très réaliste. Luc Nussbaum a loupé de justesse cette 1^{ère} place: avec son diorama 'Gare de Robbes' disposé dans une véritable garde-robe, l'idée était certainement originale et méritait bien la 2^e place.

Quant à la 3^e place, elle a dû être attribuée au moyen de la 'photo-finish', entre trois participants. La très belle 'Remise en scène', un joli bricolage d'Erik De Boeck l'a remportée de justesse, juste avant 'Altédpraëjs', la fameuse 'kermesse fonctionnelle' de Gerolf Peeters qui a recueilli tous les suffrages du public, et 'Glück auf' de Hans Louvet, Ton Janssen et Maarten Schermij.

Le tableau ci-contre vous permettra de comparer les votes du jury et du public. Comme à chaque fois, ce dernier a semblé éprouver une sensibilité différente de celle du jury, car influencé sans doute par l'enthousiasme du constructeur du diorama concerné... Mais cela aussi participe au charme d'un tel événement. Début 2013, vous pouvez vous attendre au lancement de la prochaine édition de notre Concours. Et dans le prochain TMM, nous reviendrons en détails sur le top 10 des participants.

Texte: Luc Dooms
Photos: Gerard Tombroek



La finale du 3^e Concours de mini-réseaux



Rik Martens reçoit des félicitations bien méritées...

Classement	Jury	Public	Auteur	Réseau
1	1	1	Rik Martens	Dépôt Val-Rikard
2	2	2	Luc Nussbaum	La gare de ROBRES
3	5	3	Erik De Boeck	Remise en scène/ acte 2: Antwerpen Dam
4	4	4	Gerolf Peeters	Altédpraëjs
5	3	7	Hans Louvet - Ton Janssen - Maarten Schermij	Glück Auf
6	15	5	Dirk Heremans	De vier seizoenen
7	14	6	Daniel Vankerckhove	Jour de marché à Alternagel
8	7	13	David Tack	Cherbourg-Sur-Mer
9	12	8	Henk De Goede	Hoekland
10	13	9	Andre Postma - Bart van Gool	La conserverie
11	11	10	Henk van Beest	Furka Oberalp Bahn
12	9	11	Luc De Beukelaer	Das Depot
13	8	12	Kristof Willems - Dries Reubens	Gremberg
14	6	16	Marc Vandamme	La cour Bertain
15	10	14	Gerrit Van Rooy	Minibahn
16	16	15	Rian de Rous	Timewaster
17	17	17	Kristoffer Dams	Luçay-le-Mâle
18	19	18	Christian Desmoutier	Mout Sugar
19	20	19	Ruben Van Miegroet	Waasbergen
20	18	20	Christian Larsen	Trois Bornes



Le mini-réseau gagnant: 'Depot Val-Rikard', avec sa plaque tournante à deux niveaux.



Une scène sur 'Gare de Robbes': une type 12 en gare de Robbes.



'Remise en scène/ acte 2: Antwerpen Dam' a été classé 3e. Toutes les constructions sont 'maison'.



La kermesse de notre collaborateur Gerolf Peeters: la micromécanique poussée à l'extrême!



Hans Louvet, Ton Janssen et Maarten Schermij ont construit ce petit bout de chemin de fer minier primitif.

La 6^e Grande Expo de modélisme ferroviaire

MALGRÉ UN AGRÉABLE TEMPS AUTOMNAL ET LE DÉBUT DES VACANCES D'AUTOMNE, PRÈS DE 8.000 AMATEURS DE MODÉLISME FERROVIAIRE ONT PRÉFÉRÉ PASSER UNE JOURNÉE DANS LA NEKKERHAL À MALINES, AU COURS DU WEEK-END DES 27 ET 28 OCTOBRE DERNIERS. DEUX AUTOBUS HISTORIQUES DE L'ASBL NOSTALBUS ONT TRANSPORTÉ DES MILLIERS DE VISITEURS DE LA GARE DE MALINES VERS LE LIEU DE L'EXPOSITION ET GRÂCE À UNE BONNE PRÉVENTE DE CARTES, LES FILES AUX CAISSES ÉTAIENT MOINS LONGUES QUE D'HABITUDE... L'ENTRÉE GRATUITE POUR LES JEUNES DE 12 ANS ET MOINS A ÉGALEMENT SEMBLÉ ÊTRE UNE RÉUSSITE, AINSI QUE LE PRIX D'ENTRÉE RÉDUIT POUR LE DIMANCHE APRÈS-MIDI. EN TANT QU'ORGANISATEURS, NOUS NOUS DEVONS BIEN ENTENDU DE RESTER MODESTES, CE QUI N'EMPÊCHE QUE NOUS SOYONS FIERS DE CETTE ÉDITION DE NOTRE GRANDE EXPO, UNE EXPO QUE DIRK MELKEBEEK AURAIT CERTAINEMENT APPRÉCIÉ...

Les 'vedettes' de cette expo furent évidemment les participants qui, grâce à leurs trésors de modélisme ferroviaire, ont à nouveau contribué à faire de cette spectaculaire exposition une réussite. Grâce à la présence de participants belges, néerlandais, français, allemands et britanniques, notre 'Grande Expo' est devenue un véritable événement de portée internationale, ce que les visiteurs ont manifestement apprécié. Lors de la sélection des participants à l'expo, il a beaucoup



Un aperçu de l'expo dans la Nekkerhal au cours du dimanche matin, alors qu'il faisait encore calme... Cette photo a été prise depuis le secrétariat de l'exposition, situé au 1er étage (photo: GVM).

été tenu compte des différentes échelles existantes et de l'existence de prototypes, de manière à ce que les visiteurs puissent profiter d'un panel encore jamais aussi varié. Le réseau hivernal allemand des 'Lippstädter Eisenbahnfreunde' (voir TMM n° 110) constitua indiscutablement un des réseaux-phares

aux yeux du grand public, qui s'agglutinait sur plusieurs rangées pour admirer ce paysage hivernal, réellement féérique!

Un hommage à Dirk Melkebeek

En hommage à notre éditeur récemment disparu, les organisateurs avaient décidé de



Hans Louvet reçoit le trophée Dirk Melkebeek des mains de Vivian. Photo: GT.



Avec fierté, Hans Louvet montre le trophée Dirk Melkebeek qu'il a reçu. Ce trophée est constitué d'une photo de Dirk, montée dans un cadre en plexiglas sur pied, qui a été réalisé et offert par Paul Colson de C-Traccs. Photo: GT.



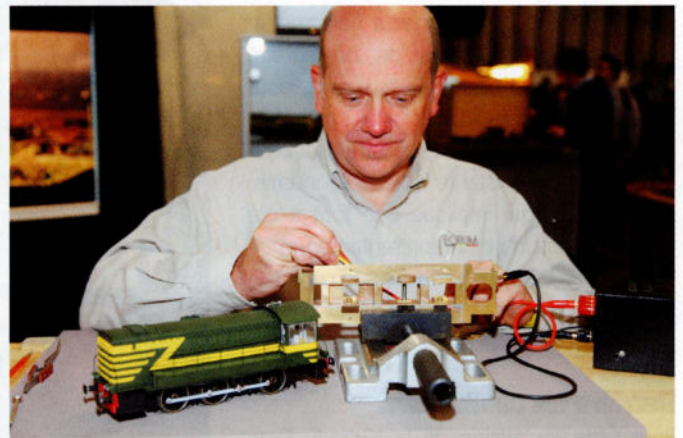
L'équipe du MSC Het Spoor avait de quoi s'occuper en tenant le stand de la buvette... (Photo: LD).



Si vous croyez encore que seuls les garçons sont attirés par les petits trains, vous avez tout faux: ces trois petites filles étaient littéralement fascinées par le train LGB qui figurait sur le stand Märklin! (Photo: GVM)



Notre collaborateur Arnaud Verlaeken faisait montre de son savoir-faire et travaillait à un futur projet pour MSM/TMM (photo: GVM).



Au '0-forum', Eric Borrey réalisait des démonstrations avec un fer à souder à résistance pour l'assemblage d'une série 83, conçue par Kris Heyde (photo: GVM).



créer un prix spécial qui serait décerné par la rédaction au plus beau réseau exposé. Le "Trophée Dirk Melkebeek" a ainsi été attribué pour la première fois: le lauréat fut le réseau 'La Baraque' d'Hans Louvet. Un tel jugement



A. Au stand du Mobov, les plus petits pouvaient bricoler avec des sets à assembler. Ici aussi, les petites filles étaient en minorité... Les kits Auhagen et Peco nous ont été mis gracieusement à disposition par Luc Dupuis, de la firme Modgraph (photo: LD).

B. Notre photographe 'maison' Gerard Tombroek au travail: photographier lors d'une expo, c'est aussi trimballer des pieds et des lampes... Mais cela en valait la peine! (Photo: LD).

est bien entendu subjectif: les uns trouveront que le plus important est de récompenser un réseau sur lequel se déroule une exploitation réaliste; d'autres par contre estimeront qu'il faut récompenser un réseau figolé jusque

dans les moindres détails. D'autres encore considéreront que les scores les plus élevés doivent aller à la 'fabrication maison' intégrale, à un thème particulier ou encore à une présentation globale. De nombreux réseaux ayant participé à notre expo présentaient plusieurs des valeurs que nous venons d'énoncer. Rien d'étonnant évidemment, puisque c'était précisément pour cela que les organisateurs les avaient invités à participer... C'est dire



Notre collaborateur Emmanuel Nouaillier et son épouse Rachel avaient fait spécialement le déplacement depuis la Normandie pour pouvoir participer à notre 'Grande Expo'! Même son stand était soigné jusqu'à dans les moindres détails, mais nous n'en attendions pas moins de ce perfectionniste... (Photo: LD).



Au milieu de la halle, on trouvait un large ovale de voies sur lequel des convois à l'écartement de 5 pouces pouvaient circuler. Les enfants pouvaient monter gratuitement sur ces petits trains et l'ambiance à quai était détendue... (Photo: LD).

si la rédaction a éprouvé de solides difficultés à trancher, mais finalement, l'unanimité s'est faite et Vivian Tavernier a pu remettre le trophée portant le nom de son regretté époux Dirk Melkebeek à Hans Louvet, pour son réseau français à l'échelle 'S' baptisé 'La Baraque'. Ce dernier a été construit sur base d'une situation existante à l'échelle inusitée du 1/64e, ce qui implique que tout a été 'fabriqué maison', et il représentait en outre un mode de traction ferroviaire peu connu, le tout étant illustré par des panneaux d'information uniques.

Derrière les coulisses...

Pour cette 6e édition de la 'Grande Expo de modélisme ferroviaire', les organisateurs avaient réservé 12.000 m² de superficie au sol, qui furent bien remplis. Nous avons comptabilisé 54 réseaux et démonstrateurs participants et avons pu compter sur la présence de 63 occupants de stands commerciaux, en provenance de Belgique et de l'étranger. Pour nos participants venant de l'étranger, nous avons dû réserver 36 chambres d'hôtel et 300 lunches à emporter ont été préparés quotidiennement. Toute cette expo n'aurait pas été possible sans l'aide des membres des clubs Het Spoor, De Pijl et Mobov, ainsi que les nombreux amis et membres de la famille qui se sont mis à disposition pour que cette organisation soit menée à bien. Qu'ils en soient tous ici chaleureusement remerciés!

Des photos qui en disent long...

Plutôt que d'établir un recensement de tout ce qu'il y avait à voir lors de notre expo – des infos qui sont toujours disponibles par ailleurs sur notre site web www.modelspoorexpo.com – nous avons préféré vous soumettre un récit par l'image, car des photos en disent plus que de longs discours...



Pour assurer les parcours spéciaux de et vers la Nekkerhal, l'asbl Nostalbus avait fait confectionner un film de ligne spécialement pour l'occasion! (Photo: LD).



Tout comme celles en vrai grandeur, les locomotives à l'écartement de 5 pouces ont aussi besoin d'eau. Mais ici, l'approvisionnement se réalise avec un petit seau.... (Photo: Roy Arents)



'Val-Rikard', le mini-réseau lauréat de Rik Martens, attirait la toute grande foule. (Photo: Roy Arents).



Flânerie au fil des stands... (Photo: LD).



Desservir un réseau depuis les coulisses est plaisant, mais parfois, il faut se livrer à de véritables contorsions pour voir ce qui se passe du côté 'public'... (Photo: Roy Arents).

Devant de nombreux réseaux – ici: 'Lauscha' – il fallait littéralement jouer des coudes pour accéder au premier rang, afin de les admirer! (Photo: Roy Arents).



Sur le stand Mitropa, les modélistes néerlandais de ce club réalisaient différentes démonstrations. Un mot d'ordre: concentration maximale!... (Photo: Roy Arents).

On pouvait également admirer un réseau hivernal sur le stand Märklin. Les 'petits trains' continuent à fasciner petits et grands... (Photo: Roy Arents).

Une sélection artisanale...

Vous connaissez certainement déjà quelques-uns des réseaux participants, grâce à nos reportages parus dans TMM. L'expo est toutefois une belle occasion de les voir 'en vrai' et de rencontrer leur constructeur, en chair et en os. Nous parlerons sans aucun doute d'autres réseaux dans nos futures éditions, mais passons déjà en revue ces quelques exposants remarquables.



'Lauscha'

Le choix du nom 'Lauscha' pour cet imposant diorama à l'échelle 1 d'Evan Daes et de Patrick Dalemans est... étrange. Lauscha est en effet le nom d'une gare située en Thuringe, une région d'Allemagne. L'intention de ces deux membres du club PAJ n'était pas de reproduire un thème bien particulier, mais plutôt de montrer qu'il

est possible de créer une ambiance ferroviaire réaliste à l'échelle 'reine' du 1/32e sur une superficie relativement réduite. Pour ce faire, ils se sont inspirés de photos de la cabine de signalisation de Lauscha. On ne trouve pas beaucoup de voies sur ce diorama de 420 cm x 45: une simple voie sur toute sa longueur et un aiguillage

à hauteur de la cabine, qui conduit à une seconde voie semblant se poursuivre vers la gauche et qui finit en impasse vers la droite. Le public regardait avec plaisir les allers et venues des locomotives à vapeur ou électriques, mais même sans ces mouvements, ce diorama particulier recelait de nombreux détails à découvrir.



'Schatjes op zolder'

A quoi ressemble votre grenier? Y avez-vous établi votre réseau? Il peut aussi constituer un débarras pour tous les objets devenus superflus au fil du temps, mais qui n'ont pas encore pris le chemin du parc à conteneurs... Ce sera pour plus tard, n'est-ce pas? Parmi tout ce 'brol', quelques trésors peuvent se cacher, comme chez Alain Vandergeten, du PAJ. C'est là que Ken – vous savez bien: le petit ami de Barbie – a créé son propre monde miniature, au milieu de tout ce fourbi. Nous vous en avons déjà montré quelques photos, mais Ken s'est réveillé ces derniers temps, avec son projet en voie 1. Comment en sommes-nous arrivés à déterminer cette échelle? Calculez avec nous. Ken mesure 30,5 cm; en vraie grandeur, cela ferait 1,80 m: il est donc à l'échelle 1/6e. Le petit train en Z qui traverse le grenier et qui est à l'échelle du 1/220e doit être divisé par 6, ce qui fait 1/36e, ce qui s'approche du 1/32e, l'échelle de réduction du 1. Pas compris? Pas grave...



'Le Chai Guevara'

Ce sont des amis qui ont donné l'idée à Christophe Saclet de construire un réseau à l'échelle 0e. Le nom de ce réseau est un jeu de mots sur José Guevara, un républicain espagnol qui s'exila aux alentours de Paris, à la fin des années trente. Après la Seconde Guerre mondiale – pendant laquelle il fut très actif comme résistant – il fonda un commerce en gros de boissons, pour lequel il fit l'acquisition d'un bric-à-brac de bâtiments situés autour de Paris. Pour relier ces différents entrepôts, il fit établir un réseau de chemin de fer à voie étroite. Il ne put y investir beaucoup: quelques locotracteurs de seconde main et une poignée de wagons. Suite à l'annonce de l'exposition parue dans notre TMM n° 118, nous sommes allés à la pêche aux détails surprises dont question dans l'article. En conversant en 'anglais cassé' avec Christophe, notre reporter constata que la chèvre présente sur le wagon plat n'était rien d'autre... qu'une bonne faucheuse: pendant que les ouvriers répandent du gravier là où c'est nécessaire, ils laissent batifoler la chèvre, qui accomplit son travail de désherbage...





'Mariahöhe'

Selon certains, le réseau 'Mariahöhe' participait pour la dernière fois à une exposition. Ce réseau de Derk Huisman, Henk Wüst et Marcel Booy commence à présenter une certaine usure, après de nombreuses années de service. Avant que cela ne devienne apparent aux yeux des visiteurs, ses concepteurs ont préféré de ne plus l'exposer. Nous devons donc nous passer de ce réseau sur lequel figurait une petite ville aux perspectives particulièrement réalistes. Heureusement que nous en avons encore des photos...



Plusieurs objets perdus ont été retrouvés dans la Nekkerhal, après les journées d'exposition: des lunettes de lecture, des clés, une carte-mémoire et un agenda. L'un de ces objets est-il à vous? Envoyez-nous un petit mail à abo@modelspoomagazine.be!

'The Corn Mill'

C'est dans notre n° 109 que nous avons publié en primeur un reportage concernant le réseau 'Corn Mill'. Par après, ses constructeurs - Jane et John Jacobs, Henk Wüst et Derk Huisman - y ont encore ajouté une foule de détails et comme Wüst et Co. présentaient ce tableau idyllique, nous avons pu en réaliser de nouvelles photos.



'Thornbury Hill'

Lorsque nous avons photographié le réseau 'Orestone Quay' - qui fera ultérieurement l'objet d'un reportage séparé - nous avons été attirés par la cabine de signalisation qui figurait sur... le réseau voisin, appelé 'Thornbury Hill'. Cette cabine est la copie conforme des bâtiments en activité près d'Eastbourne et de Seaford. L'intérieur complet - que l'on ne peut voir sur les photos, hélas - est une reproduction réaliste des véritables appareils de signalisation. A l'extérieur également, tout a été reproduit dans les moindres détails. Ce qui est si particulier à ce réseau est le fait qu'il a été construit il y a déjà plus de quarante ans selon les standards de l'époque, mais



qu'il n'a pas à rougir pour autant. Malgré un trafic ferré intense, nous avons réussi à faire quelques photos de cette cabine. Pas de locomotives à vapeur, mais des automotrices électriques qui rythment ce faubourg de Londres, en 1962. Comme

en réalité, ces engins sont alimentés par troisième rail, disposé le long de la voie.

Texte: GVM/Gerard Tombroek
Photos: Gerard Tombroek/GVM/Luc
Dooms/Roy Arents





PASSAGE DE L'INDUSTRIE

Volet n°3

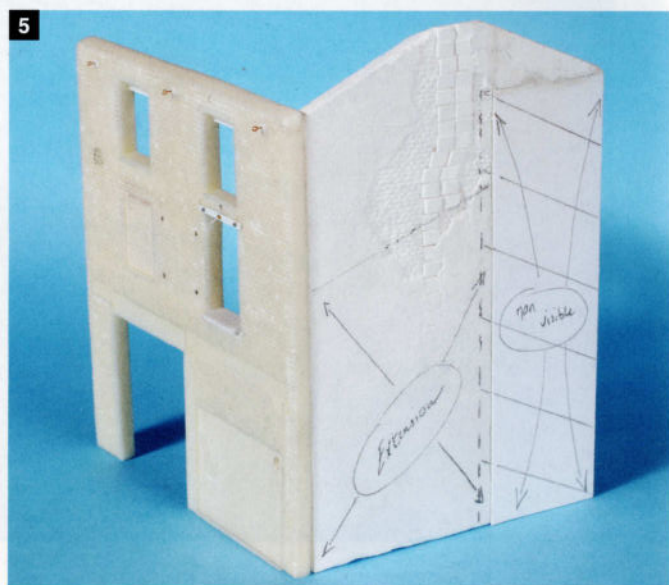
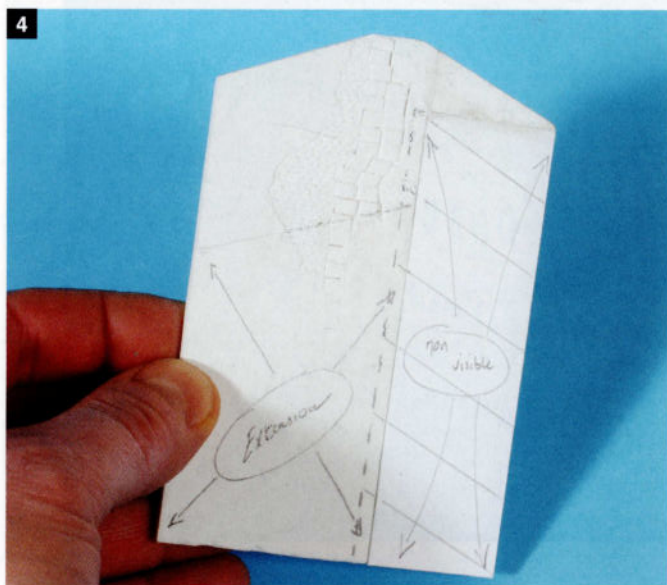
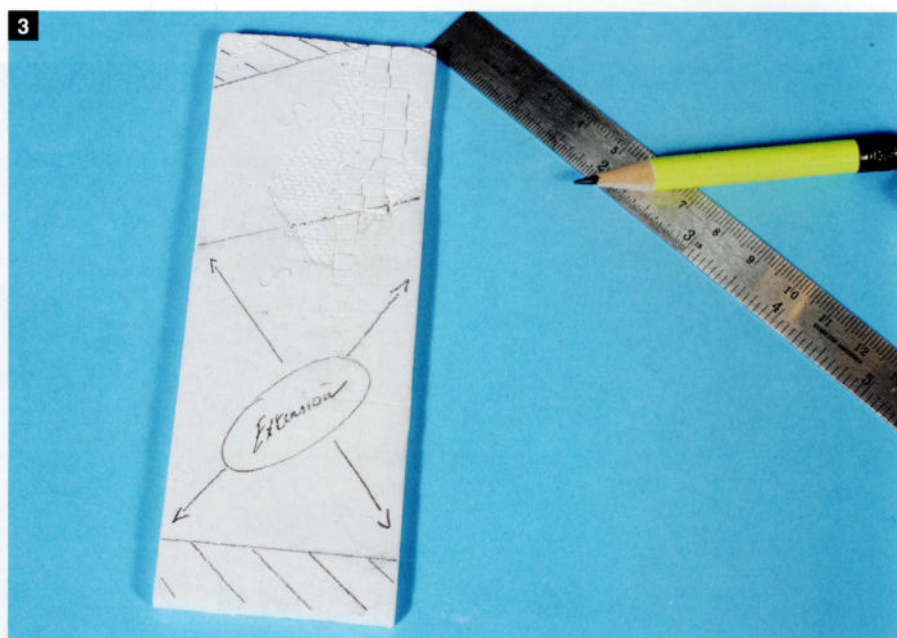
DANS LES TMM 117 ET 118, NOUS VOUS AVONS PRÉSENTÉ LES PREMIERS TRAVAUX VISANT À LA RÉALISATION D'UNE SAYNÈTE COMPLÈTE EN UTILISANT QUASI EXCLUSIVEMENT DES MAQUETTES OU DES PIÈCES DU COMMERCE. CE FUT LE CAS AVEC LA FAÇADE 'BOIS ET CHARBONS' DE ZEBDEC, SUR LAQUELLE NOUS AVONS APPORTÉ DIFFÉRENTES MODIFICATIONS ET UNE PATINE AVANCÉE. CETTE RÉFÉRENCE ÉTANT DISPONIBLE SANS PIGNONS, NOUS ALLONS VOIR DANS CE CHAPITRE COMMENT COMPOSER POUR SES PROPRES BESOINS UN BÂTIMENT D'APPARENCE COMPLET, EN Y AJOUTANT UNE RÉFÉRENCE DU MÊME ARTISAN. UNE FOIS FAIT, UNE EXTENSION Y SERA ACCOLÉE EN EMPLOYANT LÀ ENCORE UN MAXIMUM DE PIÈCES DISPONIBLES CHEZ ZÉBULON DÉCOR ET DÉTOURNÉES DE LEUR UTILISATION PREMIÈRE.

Le but va être ici de créer un ensemble cohérent, mais aussi une dynamique qui a été déjà pensée en amont sur le plan

que nous avons élaboré pour notre projet. Ainsi, le petite 'extension' de l'immeuble (en fait l'entrée sous porche vers le chan-

tier situé en arrière-cours) m'a été inspiré par différentes situations réelles où une échoppe jouxtant celui-ci était parfois dévolue à la vente 'au détail' de combustibles. Une telle bâtisse n'est pas très compliquée à élaborer et renforcera la présence de cet ensemble 'charbonnier' dans la composition finale.

Dans le présent chapitre, nous allons donc nous focaliser sur la transformation d'un pignon pour l'adapter à l'immeuble, puis



voir comment réaliser rapidement le petit commerce attenant. Ce sera aussi l'occasion de rappeler certains exercices de colorations et de patine utilisés pour des constructions scratch et tout aussi valables ici... Voyons tout cela par notre séquençage par l'image !

02 Parmi les quelques références Zebdec disponibles, nous avons choisi ce pignon assez sympathique d'allure décrépie, avec son appareillage de briques apparentes par endroits (rappelant la façade) et ses conduits de cheminées encastrés. Le produit disponible en pierre reconstitué est initialement destiné à la façade de 'cordonnerie' un peu plus haute que celle sur laquelle nous voulons l'adapter. De plus, elle ne permet que la simulation d'une bâtisse en semi relief, mais ce manque de profondeur n'est pas un

problème pour notre composition, comme nous allons le voir...

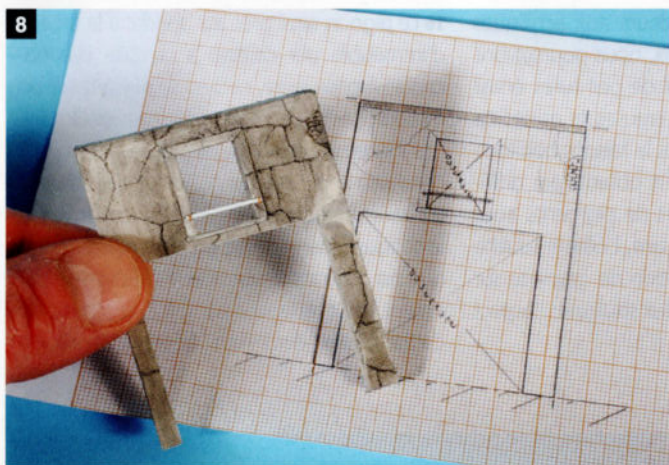
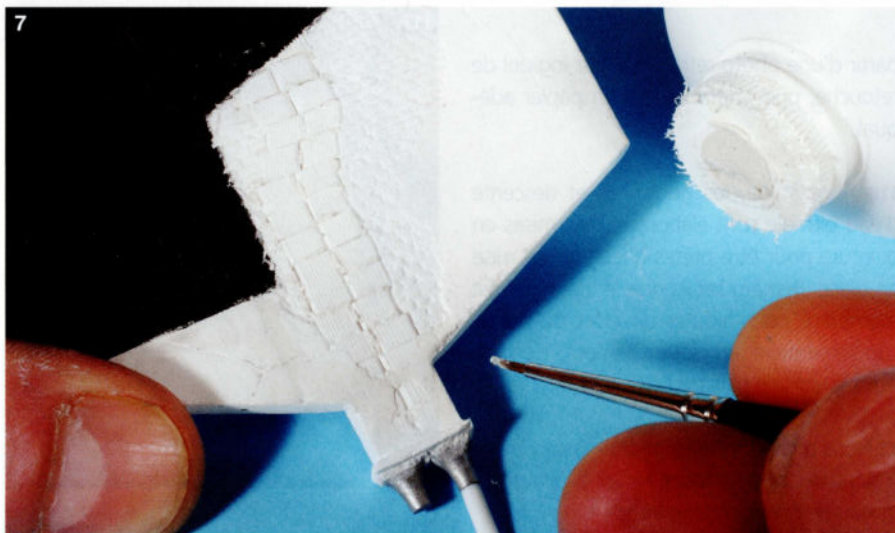
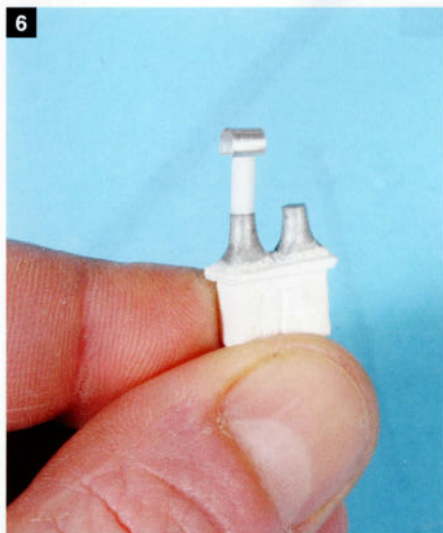
03 La mitoyenneté des constructions en milieu urbain fait que bien souvent, une infime partie des pignons n'est visible qu'au final et ce sera particulièrement le cas ici avec notre assemblage. Après avoir pris les cotes de la façade, nous allons 'adapter' le moulage en pierre en arasant certaines parties de celui-ci, matérialisées ici en hachuré au crayon noir. Nous en profitons aussi pour marquer le futur emplacement de l'extension qui y sera accolée. Celle-ci a déjà été dessinée sur papier millimétré.

04 Une fois le demi-pignon recoupé, celui-ci est complété par une simple plaque de carton-plume pelé et enduit, pour donner une profondeur réaliste à la bâtisse. Ceci

ne veut pas dire là encore que tout sera visible, car un autre fronton viendra s'y encastrer par l'arrière: les surfaces à travailler sont donc réduites, ce qui signifie moins de temps de travail. Pour cette modification, nous avons employé de la colle néoprène pour la soudure et de l'enduit à l'eau pour la jonction. Je ne re-déroule pas ici la trame pour rattraper l'aspect de façade décrépie, ceci ayant déjà été traité en détail dans ces colonnes.

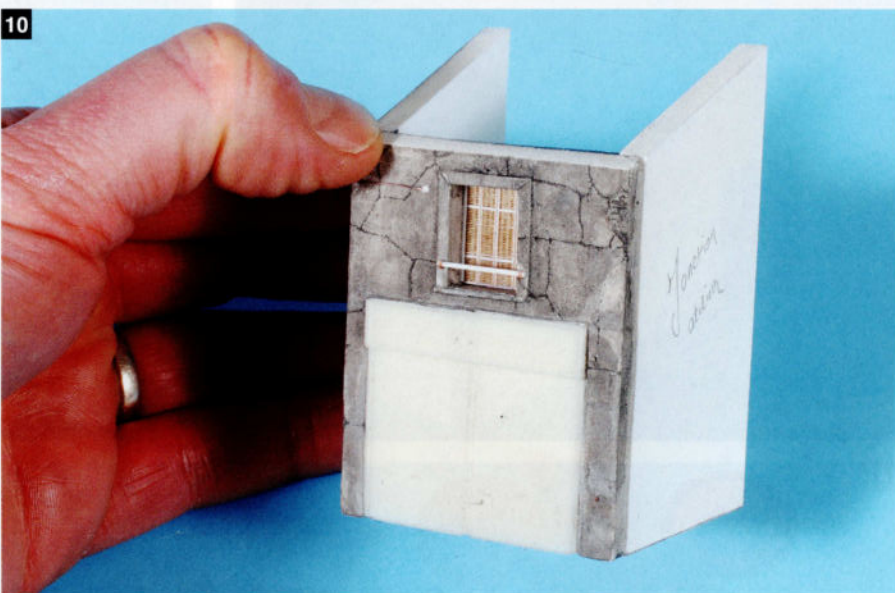
05 Le pignon ainsi modifié par nos soins est accolé 'à blanc' contre la façade pour vérification, avant de passer aux travaux de détaillage.

06/07 Ceux-ci vont se résumer essentiellement à apporter un peu plus de finesse à la cheminée, en arasant les mitres originelles



moulées pour les remplacer par des modèles très fins en métal blanc provenant de chez Railway. De même, le tubage prolongeant une des deux évacuations est complété par un chapeau en zinc fabriqué à l'aide d'une section de feuille d'aluminium recourbée et mise en place à la colle cyanoacrylate. Une fois fait, les solins et quelques boudins de ciment entre les briques creuses sont rapportés en employant là encore de l'enduit à l'eau appliqué avec un pinceau fin.

08 Le pignon ainsi prêt est ensuite mis de côté pour coloration ultérieure, puis nous passons à la conception de la bâtisse attenante. Ici, nous aurions pu partir de la référence 87629 (façade de magasin 'cycles') pour obtenir ce que nous souhaitons. Ici, je suis plutôt parti librement à construire une petite façade modeste quasi-identique, après l'avoir dessinée sur papier millimétré, ceci en prenant en compte les dimensions de la devanture que je souhaitais récupérer du kit initial. De même, l'ouverture au premier étage est calculée pour recevoir les volets métalliques disponibles chez le même fabricant (tirés du kit 87618).



09 La devanture avec son volet métallique fermé est ensuite affinée par apport d'un 'feuillard' en zinc protégeant le bandeau en bois. Ici, nous nous sommes servis d'aluminium de récupération coupé en plusieurs tronçons, puis collés minutieusement à la glue.

10 Après avoir encastré définitivement la devanture, les deux côtés (non visibles) déter-

minant la future inclinaison du toit ainsi que la profondeur du bâtiment sont mis en place. Ceux-ci sont fabriqués là encore à l'aide de carton-plume de 5 mm d'épaisseur, puis collés à la néoprène.

11A Afin de renforcer la spécificité de la bicoque, une plaque 'Primagaz' y sera apposée ultérieurement. Celle-ci a été élaborée à

partir d'une photo retravaillée par logiciel de retouche, puis imprimée sur un papier adéquat.

11B A ce stade, les gouttières et descente d'eau pluviale sont élaborées, puis mises en peinture pour être prêtes à leur future mise en place. Remarquez ici que le 'dauphin' est manquant pour ajouter un effet de patine supplémentaire au soubassement, comme nous le verrons plus tard.

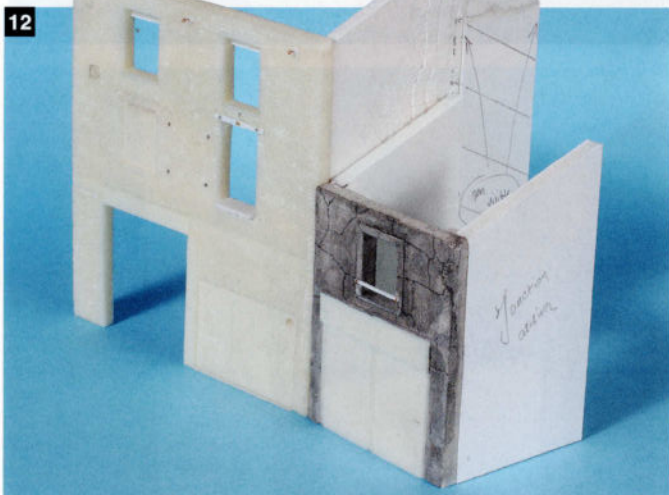
12 Nous procédons ensuite à un assemblage à blanc des deux bâtisses. Notez la cassure au niveau de l'implantation au sol.

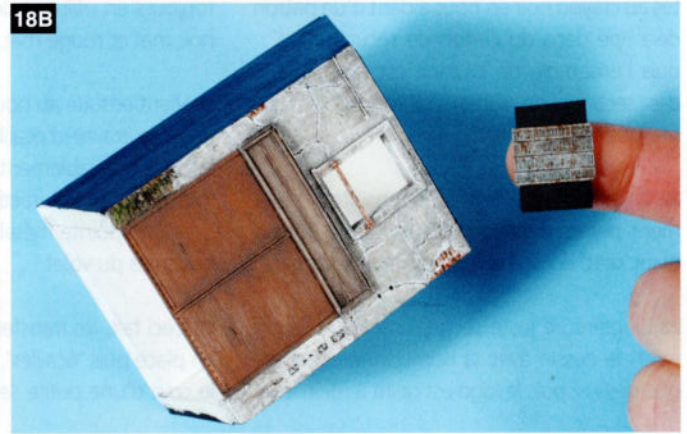
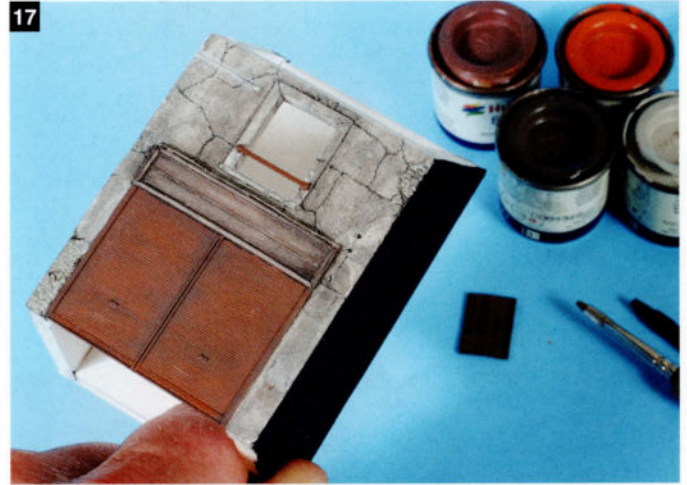
13 Les premiers 'vrais' travaux de coloration commencent. Ici, nous entamons les opérations par le pignon sur lequel nous avons librement imaginé d'anciennes inscriptions indiquant le charbonnier. Bien entendu, on aurait pu aller plus vite en simulant un aspect de façade décrépie 'lambda' comme je l'ai déjà décrit. C'est à l'origine ce qui était prévu, puis nous avons préféré apporter un peu plus de variation chromatique à cette partie de mur fortement délité.



14/15 Après avoir eu recours aux acryliques pour ces premiers travaux, nous poursuivons la coloration par emploi de peintures émail pour simuler les briques creuses et mitres de cheminées. Comme nous le faisons habituellement, le rendu final est obtenu par différents lavis et applications de pigments pour donner un aspect vieillissant. L'ultime touche à ce stade sera l'application de graphite sur les arêtes du chapeau pour souligner l'aspect métallique.

16 Le pignon ainsi prêt est 'soudé' à la façade d'immeuble par collage à la colle cyanoacrylate à prise lente, ceci en se plaçant sur un marbre (tapis de coupe par exemple). Une fois l'assemblage solide, le joint est masqué à l'enduit à l'eau, puis la zone est peinte avec les mêmes acryliques pour rendre invisible la soudure. Remarquez dans le même temps que nous avons entièrement structuré le bâtiment pour le rendre complet, ceci avec du carton-plume de 5 mm. Cependant, l'autre



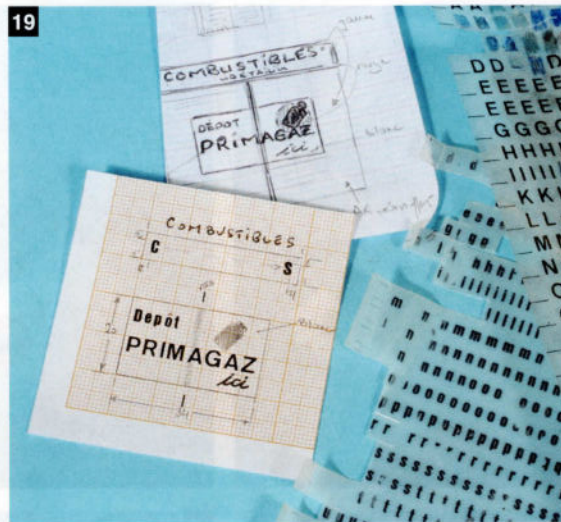


pignon ainsi que la partie arrière ne sont pas visibles.

17 Nous pouvons ensuite nous occuper du bâtiment adjacent. Dans un premier temps, nous avons regroupé entre-elles toutes les opérations de coloration avec des peintures émail. Ce sera le cas pour le devanture et les volets métalliques, notamment qui reçoivent une teinte imitant une rouille 'moyenne' (mélange de HB 70/ HB82/ HB 98) et du bois (mélange de HB 28/ HB 98/ HB 119).

18A /18B Ces peintures une fois sèches, l'ensemble de la façade à l'allure décrépie est mise en couleurs logiquement avec des acryliques Prince August gris pâle, gris foncé, gris pierre, ivoire et blanc. Ces teintes sont appliquées au pinceau brosse et à l'éponge, retravaillées par des lavis de peinture noir, puis une micro-peinture pour souligner les craquelures.

Nous poursuivons le travail en traitant certains détails par la technique du spray fixant (ou laque pour cheveux) et simuler une peinture écaillée sur les volets métalliques, ainsi que sur la rambarde. Ici, nous avons réutilisé la même teinte de bleu appliquée sur certains éléments de la façade de briques 'bois & charbons' pour donner une certaine cohérence.



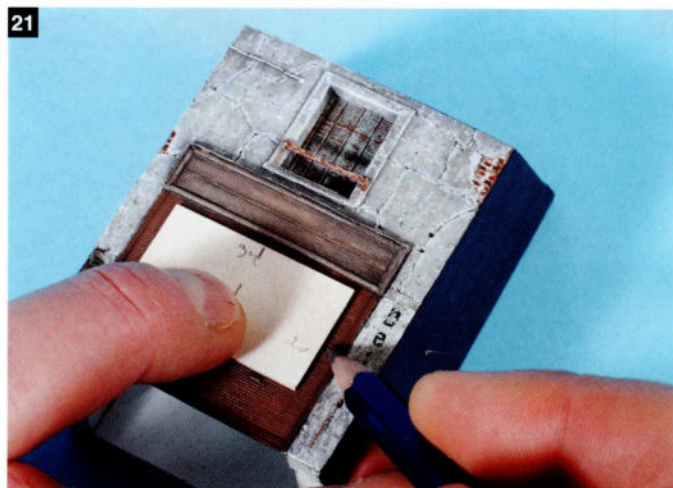
19 La patine de la devanture est certainement l'exercice qui va demander le plus de temps, pour peu que l'on veuille lui apporter quelques spécificités, comme c'est le cas ici. Bien entendu, libre à chacun de la présenter comme bon lui semble... Pour respecter l'état d'esprit dans lequel nous nous inscrivons, nous l'imaginons plutôt très écaillée, presque moribonde, en fin de vie. Pour commencer donc, nous avons imaginé que le volet ait pu recevoir des inscriptions peintes en reprenant différents exemples réels. Nous avons déjà vu comment reproduire de telles inscriptions sur des façades... Ici, l'ap-



proche est la même en utilisant des transferts à sec et en ayant pris soin de faire l'exercice à blanc au préalable sur du papier millimétré...

20 Pour reproduire la peinture écaillée, nous allons faire appel aux produits AK Interactive, soit le 'Worn effects', soit le 'Heavy chipping', tous deux destinés à imiter une peinture dégradée. Ici, je me suis servi du 'Worn effects' appliqué au pinceau brosse large sur la devanture et le bandeau.

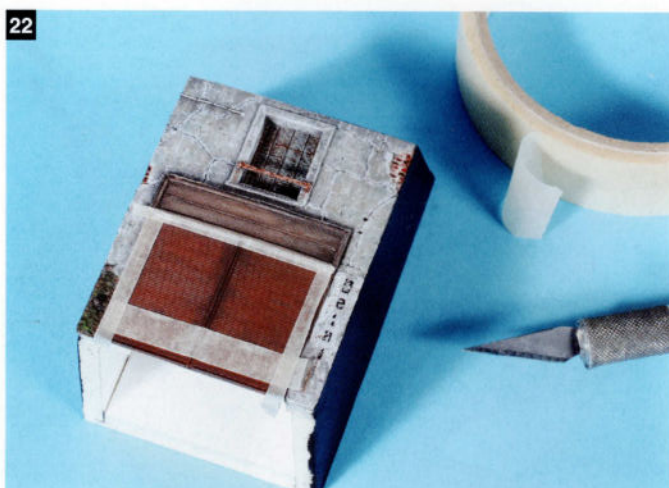
21A / 21B Au bout de quelques minutes, les contours du 'panneau' Primagaz sont délimi-



21 tés au crayon noir en nous aidant d'un patron découpé dans du carton de récupération... puis l'ensemble de la zone est délimité par des sections de ruban adhésif servant au masquage.

22 La partie ainsi isolée est ensuite rapidement peinte dans la couleur voulue (ici, un blanc mat) en utilisant un pinceau brosse...

23 La peinture juste sèche, un calque représentant le dessin avec la bombonne est appliqué dessus, puis le logo est peint à main levée,



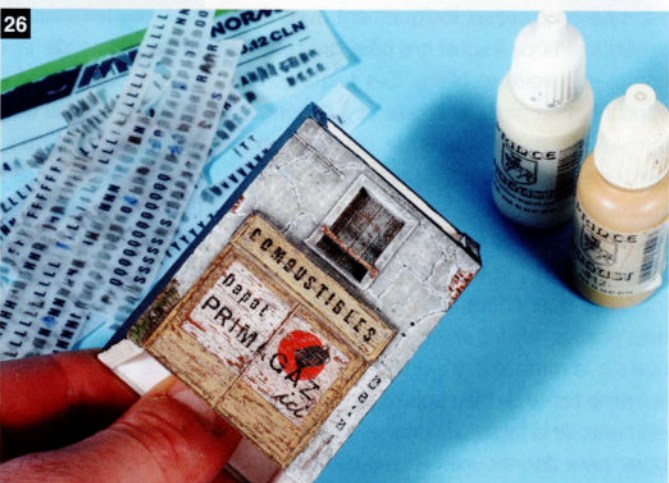
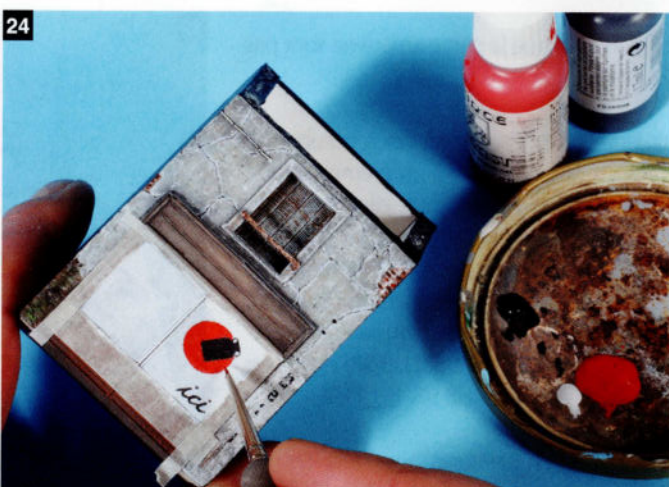
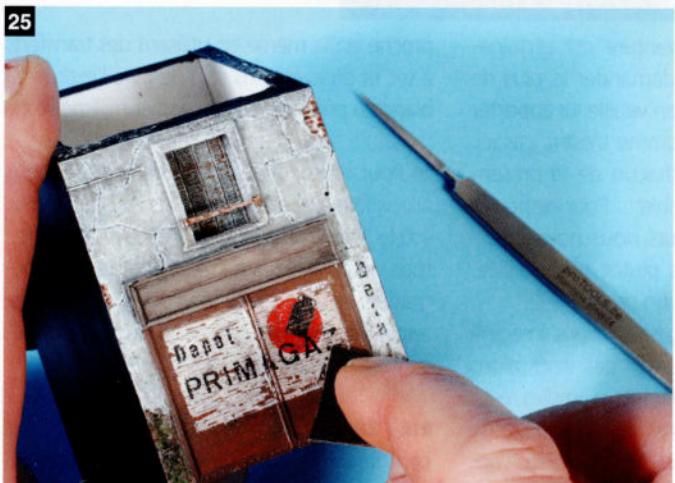
24 toujours en utilisant des peintures acryliques noir mat et rouge mat.

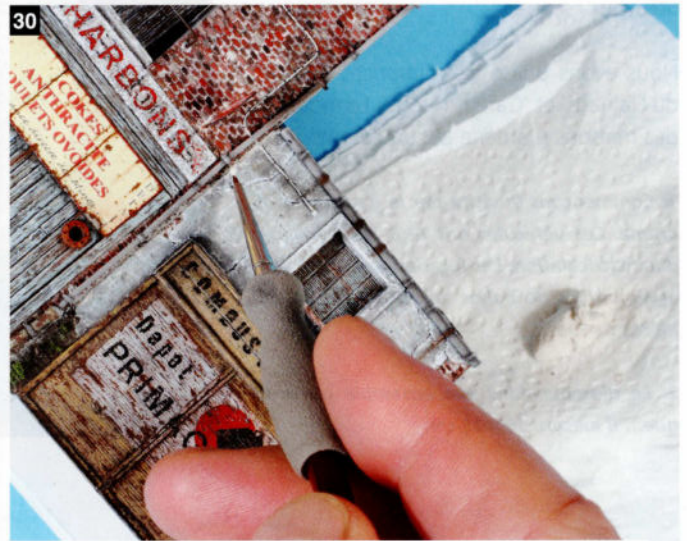
24 Vient ensuite au bout d'une dizaine de minutes le travail d'écaillés en ayant humidifié la zone préalablement avec un jus de rouille 'old rust' AK Interactive. Ici, nous agissons avec une pointe métallique fine dans le sens des stries du volet.

25 Ceci fait, les transferts sont à leur tour mis en place puis 'écaillés', mais cette fois-ci avec le coin d'une petite section d'abrasif. Le tra-

vail est ensuite complété avec une lame de scalpel neuve.

26 Sans à avoir à attendre plus longtemps, le reste de la devanture est à son tour coloré en reprenant la teinte jaunâtre appliquée sur une partie de la façade en briques. Nous y ajoutons cependant une touche d'ivoire supplémentaire pour lui donner un aspect fané plus marqué. Les opérations d'écaillés sont ici pratiquées de la même manière, le produit pouvant être travaillé à loisir pendant environ 48 heures.





27 Pour parfaire l'aspect métallique du volet, nous avons finalement recours là encore à une référence AK, en l'occurrence des pigments 'dark steel' AK 086 passés aux endroits les plus soumis à l'usure avec une estompe fine en feutre.

28 Le travail touche presque à sa fin: la gouttière est mise en place et quelques dégoulinades de rouille provenant des crochets corrodés sont imitées à l'aide de pigments rouille appliqués à sec au pinceau fin à repique. Remarquez que la descente n'est pas mise en place à ce stade.

29 Pour être un peu plus réaliste, nous ajoutons quelques débris de mousses Mininatur mises en place à la colle blanche entre les joints de briques creusés par l'humidité. Cet état de fait se justifie par l'absence de dauphin volontairement 'oublié' lors de l'élaboration...

30 Le bâtiment est jointé à l'immeuble, puis l'interstice là encore bouché à l'aide d'enduit à l'eau. La descente d'eau pluviale sera



finalement mise en place pour parfaire la présentation.

31 L'assemblage ainsi constitué est disposé sur le plan au sol. Il manque bien sûr une toiture – en zinc – à l'édifice, mais ceci sera l'objet du prochain volet, où nous verrons comment imiter ce type de couverture et le colorer.

En marge de cet article, je tiens à remercier toutes les personnes, amateurs et professionnels ayant fait un détour par mon stand lors de l'exposition à Malines et avec lesquelles j'ai pu discuter et échanger!

Texte et photos : Emmanuel Nouaillier



A la frontière franco-belge avec Kit Nord

LORS D'UNE RENCONTRE AVEC LAZLO OSI, L'ANIMATEUR DE LA MARQUE KIT NORD, NOUS LUI AVONS PROPOSÉ LA RÉALISATION D'UN PETIT DIORAMA METTANT EN SITUATION CERTAINES DE SES RÉFÉRENCES. LA RÉALISATION D'UN PETIT QUARTIER, NON LOIN DE LA GARE, POUVAIT DÉBUTER.

Nous avons utilisé les références 'Maison du Hainaut' et 'Café du Nord'. Le montage des maisons n'amène aucun commentaire

1: Commençons la visite par la gauche du diorama. Les véhicules ont reçu leurs plaques d'immatriculation. Les façades de maison sont agrémentées de boîtes aux lettres et de numéros de rue...

2: Le diorama dans son ensemble ou presque... Il mesure 50 x 25 cm.



3

3: La rue de la gare, longée de maisons de briques...



4



4. Aperçu de la petite cour... Notez la cohérence des briques Kit Nord et Decapod, utilisées pour réaliser le muret...



particulier, la notice étant suffisamment explicite. Les seules adaptations ont été la réalisation de bandes cimentées sur les bords de toit des 'demi-maisons' (le kit de la maison du Hainaut permet le montage d'une maison ou de deux demi-maisons) et la réalisation de solins sur les chemi-

nées ne bénéficiant pas de socle dans la toiture...

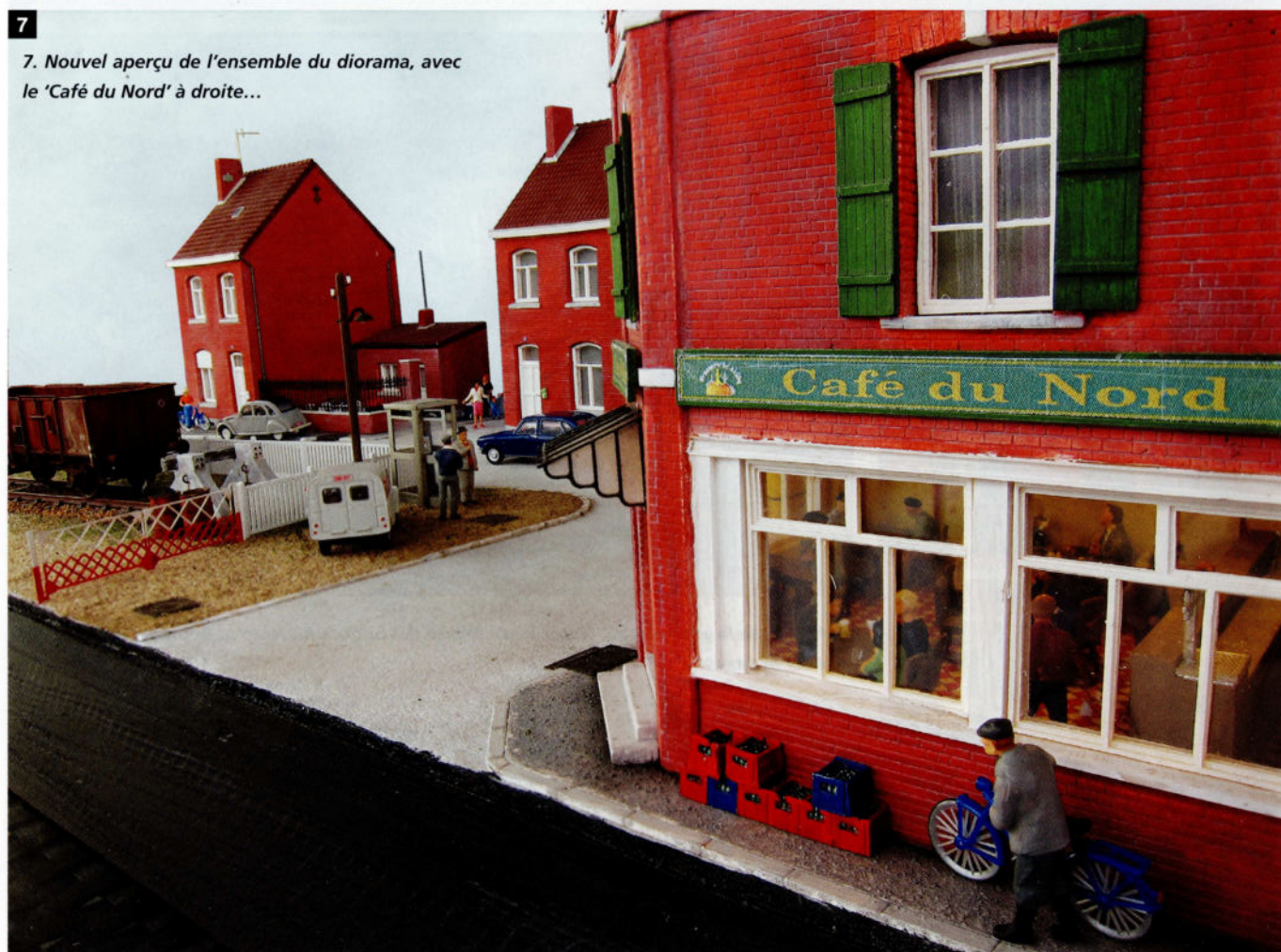
L'intérieur du bistrot est vendu aménagé et un éclairage est prévu. Nous l'avons complété de quelques plaques sur les murs, d'un percolateur réalisé en profilés Ever-



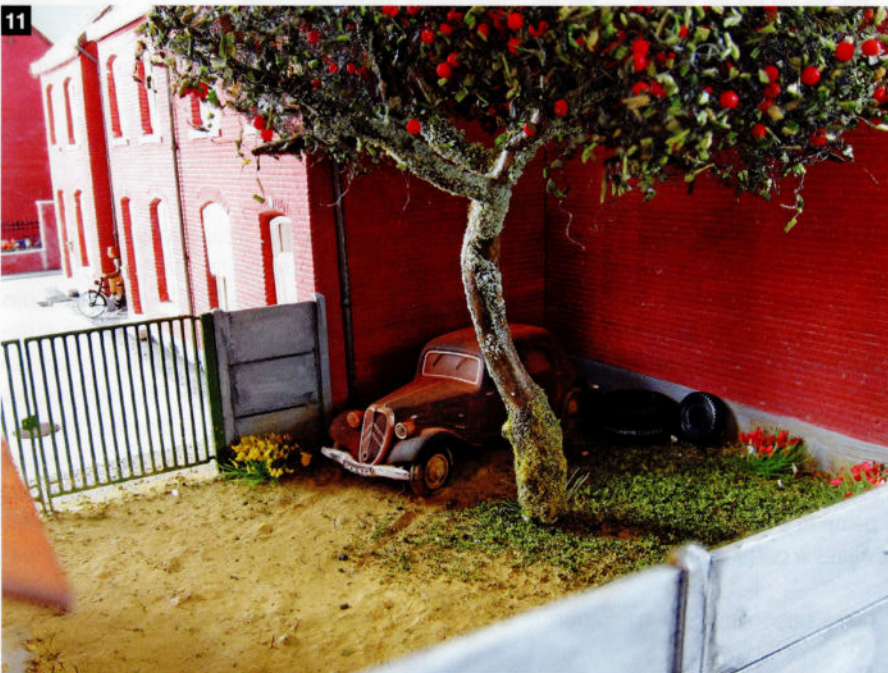
5. Sur les maisons du Hainaut, les descentes d'eau masquent à bon compte les jointures entre pignons et façades.



6. Vue rapprochée sur une petite scène animant le diorama: manifestation, le coup de fil a été un peu long...



7. Nouvel aperçu de l'ensemble du diorama, avec le 'Café du Nord' à droite...



8: Un amateur de trains admire ce tombereau standard 'oublié' sur une voie de service.

9: On aperçoit l'aménagement intérieur du bistrot. Le toit a été conservé amovible pour pouvoir intervenir 'en cas de besoin'.

10: Bienvenue chez les Ch'tis!...

11: Une vieille 'traction' attend des jours meilleurs au fond de la cour, à l'ombre du pommier...

green, et d'un peu de vaisselle (Preiser et profilés en plastique).

Pour donner vie à ce diorama, nous avons aussi fait appel à d'autres produits artisanaux: ABE pour les grilles en fer forgé et les numéros de rue, Decapod pour les portails, le muret de briques et plaques d'égout, Dutdut pour le portail SNCF, Interfer pour la cabine téléphonique, Haxo pour les casiers à bouteilles, l'Obsidienne pour les ancrs de maçonnerie et les antennes de télévision, Sud Modélisme pour les fûts, Sylviasdd pour le pommier...

Le heurtoir est un vieux modèle Jouef retravaillé; la barrière en béton provient de chez Heki. Le tombereau est un modèle LSM patiné d'un jus de terres à décor dilué dans de l'alcool isopropylique... Enfin, des personnages Preiser viennent peupler la scène. Reste à faire un petit caisson de transport et ce petit diorama devrait être visible en exposition sur le stand de Kit Nord!

Texte et photos: Florence Allamel
et Daniel Cabane





John Henniger en présence d'une de ses œuvres favorites.

Le réseau en deux dimensions de John Henniger

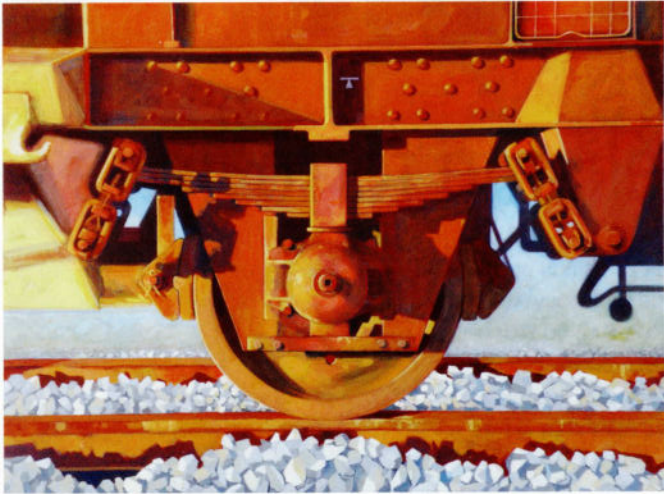
SOUVENT, NOS RÉSEAUX MODÈLES PEUVENT ÊTRE CONSIDÉRÉS COMME ÉTANT DES PEINTURES EN TROIS DIMENSIONS. JOHN HENNIGER S'EST QUANT À LUI CONSACRÉ À LA PEINTURE SUR TOILE, EN RÉUSSISSANT À Y CRÉER DU RELIEF. MAIS PEUT-ÊTRE CONNAISSEZ-VOUS DÉJÀ SES PEINTURES: À ON TRAXSI!, AUX 'JOURNÉES DU MODÉLISME À VOIE ÉTROITE' ET LORS DES 'JOURNÉES DU MODÉLISME FERROVIAIRE' DE RIJSWIJK, IL A EXPOSÉ SES ŒUVRES. MAIS AU FOND, QUI EST CE JOHN ET QUE RÉALISE-T-IL VRAIMENT? NOUS LUI AVONS TOUT SIMPLEMENT DEMANDÉ...

John Henniger (1943) fut intéressé dès son enfance par les chemins de fer et par le modélisme ferroviaire. Après ses études de dessin figuratif et de peinture à l'Académie royale et à la 'Vrije Academie' à La Haye, John devint concepteur indépendant de

stands d'exposition et décorateur. John ne s'est lancé dans la peinture qu'il y a dix ans à peine et s'est focalisé sur les thèmes ferroviaires à partir de 2004.

Il puise beaucoup son inspiration le long

de lignes ferrées abandonnées et au sein de musées ferroviaires, tant aux Pays-Bas qu'en Belgique et à l'étranger. Il n'est pas uniquement attiré par les locos superbement restaurées, mais aussi par celles qui attendent leur restauration: derrière les remises, les sites envahis d'herbes recèlent parfois les plus beaux motifs... Quelques essieux gisant dans l'herbe, des roues de locomotives à vapeur démunies de bielles, un verrou rouillé fixé à la porte d'un wagon, etc. En peignant ce type de sujet, John leur restitue un peu de la grandeur



'Ballast': un acrylique sur toile de 100 x 80 cm.



'Loc 16 Stoomcentrum Maldegem': un acrylique sur toile de 60 x 80 cm.



'Loc 64-419', un acrylique sur toile de 100 x 80 cm.

de ces impressionnantes machines, avant qu'elles ne soient mises sur une voie de garage. Il trouve intéressant l'utilisation de surfaces mises en valeur par des effets d'ombres et de lumière. Ces œuvres d'art sont réalistes, mais peuvent paraître parfois surréalistes, rien que par la présence d'un détail ou d'une découpe: il n'a reproduit qu'une seule fois une locomotive à vapeur dans sa totalité.

A la question de savoir si John pratique également le modélisme ferroviaire, la réponse fut sans hésitation positive. En fait,

il s'est toujours occupé de 'petits trains'. Son premier était la petite loco à deux essieux bien connue de Trix Express. Comme ce modèle n'était capable que de rouler vite tant en avant qu'en arrière, il inséra rapidement une petite lampe dans le circuit, histoire de diminuer cette vitesse de moitié. Maintenant encore, John possède deux réseaux qui ont trouvé place dans sa bibliothèque.

Cela ne nous a pas étonné: nous reconnaissons en lui de nombreux traits d'un

modéliste. A la question de savoir quand une de ses peintures est véritablement achevée, la réponse bien connue fut: 'Jamais!' Et quant à savoir quelle est sa plus belle œuvre qu'il ait jamais réalisée, sa réponse fut également classique: 'Je dois encore la faire...!' Mais hors interview, John concéda toutefois qu'il ne vendrait pas facilement deux de ses peintures; nous ne vous dirons cependant pas desquelles il s'agit... C'est que la vente d'une peinture fait toujours un peu mal. Evidemment, John est toujours fier lorsque quelqu'un veut acheter sa peinture et lorsqu'il en reçoit de 300 à 2.500 euros, mais en même temps, il perd une pièce à laquelle il a travaillé avec cœur et âme...

Outre des motifs à caractère ferroviaire, John peint également des portraits et des paysages. Pour ces derniers, on peut à nouveau y voir ces 'découpes' qui rendent ses travaux si particuliers. C'est qu'il n'est pas amateur de peindre tout un paysage. En ajoutant: "Je trouve aussi marrant de peindre des animaux...!"

Si vous désirez en savoir plus sur les œuvres de John Henniger, rendez-vous sur son site web: www.kunstinzicht.nl ou www.johnhenniger.com, ou visitez l'une de ses expositions. La prochaine se déroulera du 26 janvier au 20 février 2013 (compris) à la salle Arti-Shock à Rijswijk (consultez le site web: www.galerie-arti-shock.nl).

Texte: Gerard Tombroek
Photos: John Henniger



Eurospoor 2012

Retour sur 3 jours de modélisme ferroviaire

POUR LA 20^E FOIS CONSÉCUTIVE, LEO ET CHITRA HENDRIKSEN ONT ORGANISÉ L'EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE 'EUROSPOR' DANS LES HALLS DE FOIRE D'UTRECHT. CE FUT À NOUVEAU UN VÉRITABLE SHOW DE NIVEAU EUROPÉEN, AVEC DES PARTICIPANTS VENUS DES PAYS-BAS, DU LUXEMBOURG, DE GRANDE-BRETAGNE, D'ALLEMAGNE ET DE FRANCE. OUTRE LES HABITUELS GRANDS RÉSEAUX MODULAIRES ET LA VASTE BOURSE DE MODÉLISME, QUELQUES BEAUX PETITS ÉCHANTILLONS DE MODÉLISME (FERROVIAIRE) Y FURENT ÉGALEMENT VISIBLES. QUELQUES-UNS D'ENTRE EUX FERONT L'OBJET D'UN ARTICLE À PART ET POUR LES AUTRES, EN VOICI UNE IMPRESSION GÉNÉRALE.

Fulton Terminal

Andrew Browne de Grande-Bretagne s'intéressa au terminal à marchandises de Fulton, le long de l'East River à New York. Jusqu'en 1983, des wagons de marchandises y furent chargés sur des pontons, ces derniers étant ensuite transbordés vers l'autre rive de la rivière au moyen de remorqueurs. Bien qu'une petite partie seulement en ait été reproduite sur ce réseau en H0 d'Andrew Browne, l'ambiance caractéristique de ce port est bien rendue. A la question de savoir pourquoi avoir choisi de reproduire un port de transbordement de New York et non un autre chemin de fer, Andrew répond que cela lui donnait la



possibilité de manœuvrer avec beaucoup de matériel sur un espace réduit et que l'association entre chemin de fer et ba-

teaux le fascinait particulièrement. Outre les pontons, les bateaux attirent en effet également les regards sur ce réseau.





Kaj-M

Nous pensions bien connaître 'Havenzicht Kaj-M' des frères Montfrooij. Malgré le fait que nous savons que les frères essayent lors de chaque exposition de présenter quelque chose de nouveau sur leur réseau, ils nous ont pourtant une nouvelle fois étonnés, en présentant vraiment beaucoup de nouveautés... 'Havenzicht Kaj-M' a été complété d'une nouvelle

jetée complète, de pas moins de 310 cm sur 120. Les visiteurs pouvaient déambuler le long de trois côtés de cette jetée (baptisée 'Pier 2') et admirer les navires de mer (dont le Rijdsdijk), qui sont amarrés de part et d'autre. Le long de la jetée d'origine, on peut voir désormais un impressionnant navire porte-conteneurs pour la navigation intérieure, de 1,25 m de lon-

gueur. La jetée n° 2 est équipée de pas moins de six grues pour marchandises en vrac et de deux imposantes grues à portique pour conteneurs. Cette nouvelle jetée n'était pas encore totalement achevée: le revêtement de sol du quai devait encore être réalisé et les grues devaient encore recevoir leurs câbles, mais quoi qu'il en soit, cette jetée est déjà imposante!





Le Mans

Le club français 'Les Modélistes Ferroviaires du Maine' présentait un grand réseau illustrant le tram à vapeur à voie métrique de la Sarthe au Mans, anno 1900. Excepté l'imposant site du tram à vapeur avec son bâtiment de gare et son dépôt, ce réseau constitue plutôt une maquette sur laquelle circule un tram à vapeur, plutôt qu'un

véritable réseau. Cette maquette est à l'échelle 1/87 et représente une partie de la ville du Mans, le long de la rivière de la Sarthe, vers 1900. Une particularité: 'Le Pont en X' constitué de deux ponts métalliques. L'un était destiné au tram à vapeur, l'autre à l'une des quatre lignes de trams électriques qui desservirent Le Mans entre

1897 et 1947. L'aspect étonnant de ces ponts est qu'ils n'étaient pas établis perpendiculairement à la rivière, mais diagonalement et que de plus, ils se croisaient en leur milieu! En août 1944, ce pont a été détruit par les troupes allemandes et n'a plus été reconstruit.



Châteaux Clervaux

Un diorama historique incomparable avait été amené par Claude Joachim, de Luxembourg. A l'échelle 1/35e, il a reproduit une partie du château de Clervaux et de ses alentours immédiats, avant l'attaque des troupes allemandes au début de l'offensive des Ardennes, le 16 décembre 1944. Cette offensive fut la dernière tentative

d'Hitler pour effectuer une percée à travers le Luxembourg et la Belgique en direction d'Anvers. Le diorama représente la situation juste avant l'attaque de l'armée allemande. Elle montre des soldats américains séjournant dans le château, et des civils qui fuient l'ennemi. Pas de trains visibles sur ce diorama, mais des chefs-d'œuvre de

modélisme. Des chefs-d'œuvre... Il s'agit plutôt d'un grand chef-d'œuvre, dont on peut beaucoup apprendre. Claude Joachim a su réaliser d'une façon habile une coupe dans le château, de façon à ménager des points de vue à l'intérieur, tandis qu'à l'avant du diorama, une partie de la ville a été reproduite.



Bad Clausthal

Tous les modes de traction existants (vapeur, Diesel et électrique) étaient présents sur ce réseau de douze mètres de long: 'Bad Clausthal' du MEV Friedrich List de Leipzig. Ses membres (originaires de l'ex-Allemagne de l'Est) travaillent maintenant depuis 20 ans à ce grand réseau, ce qui se voit... à l'âge des arbres: nous avons même encore vu de vieux sapins en plas-

tique datant des années '50/'60 ! Cela gêne peu, pourtant: un sens poussé de la composition y contribue, sans doute. Il s'agit en effet d'une composition remarquable, qui porte sur tout le réseau. Le thème en est classique, à savoir une ligne principale à double voie à travers la montagne, la gare de Bad Clausthal et une ligne secondaire qui serpente dans la mon-

tagne vers la gare de 'Marienhütte', située en altitude. Cette gare dispose d'une ligne industrielle vers une usine de chaux et d'un raccordement à voie étroite. L'exploitation ferroviaire proposée et les ouvrages d'art intéressants rendent bien l'ambiance de la RDA (République Démocratique Allemande) des années '60 et '70 du siècle dernier.





Fremo-USA

On pouvait à peine les voir, les saumons nageant dans la rivière, mais l'ours brun les avait bien repérés... C'est ce genre de détails que l'on pouvait apercevoir sur ce grand réseau modulaire, si vous preniez le temps de l'admirer à votre aise. D'autres surprises de ce genre étaient aussi visibles sur ce réseau du 'HEB Hobbyeisenbahner 1983 e.V', qui était présent avec ses modules Fremo et qui avaient comme thème le middle-west des Etats-Unis.

Le point central était constitué par la gare d'Hometown, longue de quatre mètres, avec ses raccordements vers les différentes entreprises comme une laiterie, un transbordement de bestiaux, une pompe à essence et un silo pour marchand de grains. Tandis que l'on manœuvre sur le site, de longs trains de marchandises passent sur la ligne principale, tracés parfois par des locomotives à turbine à gaz aux effets sonores spectaculaires, ou

par une légendaire 'cab-forward' du Southern Pacific, une locomotive à vapeur avec cabine de conduite derrière la chaudière. Si vous voulez voir plus de réseaux d'inspiration américaine, marquez la 4e US-Modellbahn Convention dans votre agenda pour les 12 et 13 octobre 2013 ! (www.us-convention-brd.de).

Texte et photos: Gerard Tombroek



Treinshop Olaerts à 25 ans

CE QUI DÉBUTA EN 1987 PAR UNE MODESTE VENTE DE DOUBLONS D'UNE COLLECTION PARTICULIÈRE EST DEVENU DE NOS JOURS LE PLUS GRAND MAGASIN DE TRAINS MINIATURES DU PAYS ET LE PLUS IMPORTANT FABRICANT BELGE DE MODÈLES DE LOCOMOTIVES À VAPEUR. SON INITIATEUR, OLAERTS GUIDO, A LANCÉ SA BOUTIQUE DE TRAINS MINIATURES COMME SECOND MÉTIER ET VENDAIT DES MODÈLES RÉDUITS SUR DES FOIRES ET DANS SON GARAGE, À MEEUWEN-GRUITRODE. ET TRÈS VITE, IL S'EST FIT UNE RÉPUTATION DE 'CASSEUR DE PRIX': EN ACHETANT À DES PRIX INTÉRESSANTS, GUIDO POUVAIT REVENDRE À DES PRIX COMPÉTITIFS. QUELQUES ANNÉES PLUS TARD, CETTE OCCUPATION SECONDAIRE EST DEVENUE SON PRINCIPAL MÉTIER, TANDIS QUE GUIDO CARESSAIT L'IDÉE DE LANCER SA PROPRE PRODUCTION: VOUS ÊTES PASSIONNÉ DE TRAINS OU... VOUS NE L'ÊTES PAS.

Comme premier modèle à reproduire, Guido choisit en 1991 la célèbre et mythique locomotive à vapeur type 12 de la SNCB, une machine dont le véritable exemplaire sauvegardé avait été remis en service quelques années auparavant et qui par ses formes et son passé, parlait à l'imagination de nombreux passionnés de trains. Ce modèle reproduit en H0 fut entièrement réalisé en laiton et coûta à l'époque la bagatelle de 35.000 francs belges. Sa conception et son développement nécessitèrent un gros effort financier, mais il fut récompensé par un accueil positif et massif dans le petit monde des modélistes ferroviaires. Ce modèle fut proposé en deux ver-

sions (courant continu et courant alternatif) et constitua un vrai succès commercial. C'est même ce modèle qui établit pour de bon la renommée du magasin Treinshop Olaerts. Cette success story de la type 12 fut relancée à nouveau en 1993 avec un modèle de la type 1, réalisé également entièrement en laiton et fabriqué en Corée.

Les années suivantes, Guido se consacra toutefois à développer des modèles plus abordables. En collaboration avec deux autres commerçants – Verborgh à Gand et Baillien à Anvers – il fonda la marque OVB et sortit une version belge du wagon-citerne 'Za'. Très vite (en 1995), OVB reçut avec ce modèle la



distinction du 'Modèle de l'année'. Peu de temps après suivirent les modèles des voitures K1, K2 et M1 de la SNCB, de véritables voitures voyageurs belges, un complément idéal





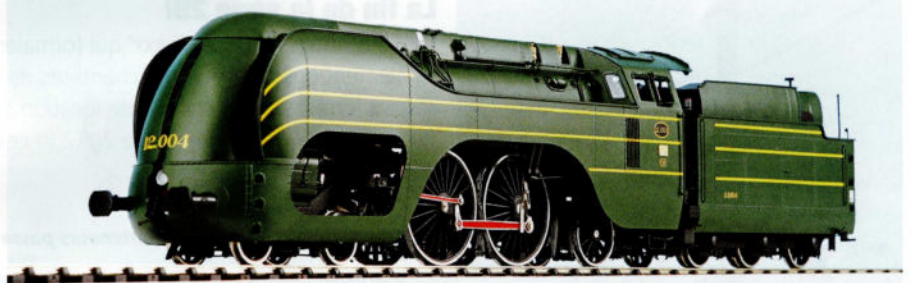
pour ses beaux modèles de locomotives à vapeur. La collaboration au sein du label OVB prit toutefois fin et Guido Olaerts continua seul.

En 2002, la boutique Treinshop Olaerts fêta ses 15 ans, un anniversaire qui fut célébré dans les halles limbourgeoises de Genk, avec une grande fête destinée aux clients, aux collègues commerçants et aux fabricants. Plus de 2.000 personnes prirent part à cette festivité. Cerise sur le gâteau: la sortie du modèle en laiton à l'échelle H0 de la locomotive à vapeur type 29 bien connue. Ce modèle fut également couronné du titre convoité de 'Modèle de l'année' par Febelrail.

Deux ans plus tard, Guido remporta à nouveau ce trophée avec son modèle de l'automotrice triple 'Break'. Pour les passionnés de la vapeur, Treinshop Olaerts sortit en 2004 un modèle en H0 réalisé en laiton de la loco à vapeur type 10 de la SNCB, tandis que les amateurs du Diesel se réjouissaient de la sortie du modèle de l'aurail série 45. Ce modèle fut toutefois affecté par une motorisation défectueuse, ce qui occasionna des déceptions et des maux de tête tant chez les acheteurs que chez son fabricant... Ces problèmes ont depuis lors été résolus, et le châssis d'origine a été gratuitement remplacé par un autre, doté d'un moteur correct.

En 2006, Guido créa la surprise lors de notre 3e 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire en y dévoilant un modèle en H0 de la loco électrique série 15 de la SNCB, à un prix et d'une qualité comparable à celui du modèle Roco. Pour les connaisseurs, Olaerts lança ensuite en 2007 un modèle en H0 réalisé en laiton de la loco Diesel série 55, en plusieurs versions. La locomotive à vapeur type 12 SNCB reproduite en laiton à l'échelle 0 fut une entreprise exceptionnelle dans le domaine: réalisé en à peine 50 exemplaires, ce modèle lui valut un diplôme spécial de la part de Febelrail, qui salua cet audacieux projet.

Pour rendre les modèles de locomotives à vapeur belges typiques accessibles à un public plus large, Treinshop Olaerts sortit en 2008 un modèle de la locomotive de vapeur type 12 en H0, mais fabriqué en métal et complété par des pièces en laiton. Grâce à ce type de construction, ce modèle fut rendu accessible à de nombreux modélistes.



En 2009, un modèle en laiton de la loco à vapeur type 36 en H0 vit le jour, suivi deux ans plus tard par un modèle en H0 de la loco à vapeur type 5. En 2010, les voitures 'L' ont fait l'objet de reproductions en H0, dans toutes les versions ayant existé. Eu égard au succès du modèle de la type 12 réalisée en métal, Olaerts a choisi pour son prochain projet la petite locomotive à vapeur de manœuvres du type 53. A l'origine, le développement de ce projet s'est bien déroulé, mais il a connu plus d'un an de retard suite à des erreurs commises par un sous-traitant chinois. En même temps, le projet d'une type 29 en métal était également annoncé, la première ayant dû être présentée lors de notre récente 6e 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire. Mais ici aussi, les fabricants chinois n'ont pas été à la hauteur et les premiers exemplaires de ce modèle sont désormais attendus au début de décembre de cette année.

Il y a huit ans environ, Treinshop Olaerts déménageait sa boutique de Meeuwen-Grutrode pour s'installer dans un nouveau magasin spacieux à Diepenbeek, tandis que sa fille Inne entraînait dans la danse. Elle y fut rejointe quelques années plus tard par son fils Pascal,

qui vint assister son père et sa sœur. Guido a maintenant dépassé l'âge de la retraite, mais il ne s'arrête pas pour autant. Les préoccupations quotidiennes du magasin et la participation aux foires et aux expositions sont de plus en plus dans les mains d'Inne et de Pascal, tandis que Guido se consacre désormais entièrement à ses propres productions et se voit contraint d'accomplir souvent le voyage vers l'Extrême-Orient. Et malgré les récents revers essuyés, il ne compte pas s'arrêter, en témoignent les ambitieux projets qu'il nourrit: un septième modèle en laiton à l'échelle H0 (la loco à vapeur type 7), un nouveau modèle en métal de la locomotive à vapeur types 15 et 16, et Guido pense même à un nouveau modèle en laiton à l'échelle 0 de la loco type 29 et des voitures 'K' correspondantes à la même échelle!

Nous adressons déjà à Guido et à sa jeune équipe nos chaleureuses félicitations à l'occasion du 25e anniversaire de sa boutique Treinshop Olaerts. Guido peut vraiment être fier de ses prestations en tant que plus grand fabricant belge de modèles de locomotives à vapeur!

Texte et photos: GVM





Le 'Fyra' remplace les 'Benelux'

Avec l'entrée en vigueur du nouveau service horaires le dimanche 9 décembre prochain, la relation par trains classiques Bruxelles – Amsterdam (via Essen et Roosendaal) disparaîtra. Les nouvelles rames V250 'Fyra' remplaceront les rames Benelux à la même date. Ces rames composées de locomotives série 28 de la SNCB remorquant les voitures néerlandaises ou autrichiennes feront alors partie du passé.

La rame 'Fyra' 4808 passe à Anvers-Luchtbal, le 10 octobre 2012, lors d'un parcours d'essai.



La fin de la série 29!

Les locomotives du type 'Traxx' qui formaient la série 29 à la SNCB et qui ont assuré principalement des trains de marchandises de et vers la France disparaîtront également du réseau ferré belge: le contrat de location des cinq locos de cette série vient à échéance fin novembre/ début décembre 2012 et ces locos seront restituées à leur propriétaire, le loueur Alpha Trains.

La 2904 en tête d'un train de conteneurs passe à Anvers-Noorderdokken, le 11 août 2012.

Exit la 5709

En juin de cette année, la 5709 recevait son nouveau matricule à l'atelier de traction d'Anvers-Nord, mais l'optimisme concernant le trafic marchandises vers la France était prématuré: suite à la récession enregistrée dans le trafic marchandises par rail, la 5709 a été restituée à son propriétaire, de même que les 5706 et 5707!



Texte et photos:
Max Delie



LIVRE

'Modelleisenbahn, der perfekte Anlagenbau. Planung, Bauen, Detailgestaltung und Betrieb', par la rédaction de Modell EisenBahner, HEEL Verlag GmbH, Verlagsgruppe Bahn GmbH.

Cette superbe édition, écrite et composée par des collaborateurs réputés du magazine allemand Modell EisenBahner, constitue un moyen d'aide intéressant pour qui voudrait se lancer dans le modélisme ferroviaire, ou qui s'en occupe déjà. Ce numéro propose certains points de vue intéressants concernant la réalisation de paysages et de bâtiments, mais consacre aussi

quelques chapitres aux débutants en la matière. Le modéliste chevronné y trouvera aussi une nouveauté, ou de quoi apprendre quelque chose de neuf. La construction de deux réseaux – un réseau modulaire en H0 et un réseau de départ en TT – est expliquée en long et en large. Le montage de cette brochure est très soigné; elle est imprimée sur du papier de qualité et dispose d'une couverture



de (au format 30,5 cm sur 23,5). Elle compte 208 pages et contient environ 400 photos, plans, schémas ou dessins, ce qui pour son prix (14,95 euro), est véritablement un achat intéressant. Seul problème: cette brochure n'existe qu'en langue allemande... A commander sous la référence ISBN 978-3-86852-644-8.

Eisenbahn Journal: Josef Brandls Traumanlagen: 'Flamsbana' (Verlagsgruppe Bahn GmbH).

Dans cette édition de Josef Brandl ('réseaux de rêve'), nous partons vers l'extrême nord de l'Europe. Josef Brandl a réalisé de façon magistrale un réseau représentant une partie de la Norvège, en exécution d'une commande d'un client norvégien. Le point de départ de ce réseau est la gare montagnarde de Myrdal, située sur la ligne principale Oslo – Bergen, d'où il est possible d'emprunter

la Flamsbahn pour accomplir un voyage à travers un paysage à couper le souffle vers Fläm; quelques endroits célèbres comme les chutes d'eau de Kjosfossen sont reconnaissables sur ce réseau. Comme en réalité, le paysage domine les voies et tant le commanditaire que le réalisateur ont suivi le mot d'ordre: 'Moins il y en a, mieux cela vaudra'... Cette brochure de 92 pages contient de nombreuses photos couleurs



particulièrement belles, réalisées par la fille de Josef Brandl. Cette brochure rédigée en langue allemande est disponible dans les meilleures librairies ou peut être commandée sous la référence ISBN 978-3-89610-369-7 et coûte 15,75 euro en Belgique et 17,35 euro aux Pays-Bas.

Voie Libre n° 71: Dossier 'Le Rail au service de la brique/ Réseau: Rêve de port en O 16,5.

Périodique trimestriel destiné aux amateurs de voie étroite et métrique; édition : LR Presse.

Si après avoir lu les articles traitant de la voie étroite parus dans notre magazine, vous désirez en savoir plus, le périodique 'Voie Libre' est fait pour vous. Ce magazine trimestriel est édité par nos collègues de Loco Revue et compte 64 pages consacrées exclusivement à la voie étroite. Outre des informations générales et les nouveautés dans le

domaine, on y trouve des descriptifs de réseaux, des articles relatant des constructions et quelques plans pour de la fabrication 'maison' de matériel roulant. Dans son n° 71, cette revue s'intéresse au petit réseau portuaire en O 16,5 de Yann Baude, à la voie étroite et aux briqueteries. Élément intéressant pour ceux qui ne lisent pas le français: une version en langue

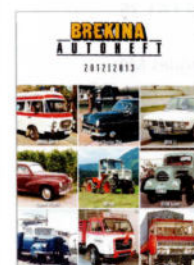


anglaise de ce magazine peut être téléchargée via internet! Un numéro coûte 8,90 euro et un abonnement 30 euro.

BREKINA AUTOHEFT 2012/2013

Chaque année, Brekina sort un magazine qui reprend d'une part sa production et d'autre part, de l'information générale concernant ses modèles récents. Pour ce faire, des photos historiques ou provenant d'anciens catalogues sont souvent republiées. Dans 'Autoheft 2012-2013', l'attention est portée sur

l'Opel Kapitein 1954, la 'grande' BMW E3, la Peugeot 203/403, le camion italien OM et le Daf 2600. Cette brochure de 100 pages est en allemand et peut être commandée via un détaillant en modélisme ferroviaire ou directement chez le fabricant (réf. 12212). Son prix est de 10 euro (en Allemagne).



Texte: GVM



Van Biervliet .com

Magasin spécialisé en trains miniatures – choix énorme – propre service technique

:: SEMAINE DE FETE ::

Nous serons ouvert en permanence à partir du samedi 22 décembre avec des heures d'ouvertures supplémentaires, double points sur carte magasin, coin des 'bonnes affaires' et un verre de vin chaud (weekend) ...

Samedi 22 december ... 10-19 u
Dimanche 23 december ... 10-17 u

Lundi 24 december ... 14-17 u
Mardi 25 december ... fermé
Mercredi 26 december ... 14-19 u
Jeudi 27 december ... 14-19 u
Vendredi 28 december ... 14-19 u

Samedi 29 december ... 10-19 u
Dimanche 30 december ... 10-17 u

Lundi 31 december ... 14-17 u
Mardi 01 januari ... fermé
Mercredi 02 december ... 14-19 u
Jeudi 03 december ... 14-19 u
Vendredi 04 december ... 14-19 u

Samedi 05 december ... 10-19 u
Dimanche 06 januari ... 09-13 u

*Joyeux Noël
de l'équipe Van Biervliet !*

- > Promotion de 10% supplémentaires sur tous les articles NOCH et Busch
- > Demonstration du décodeur pour les signaux belges
- > 1 bouteille de champ. gratuite à l'achat d'une loco B-models ou Van Biervliet



- > Wagon de bière 'OMER' et funcar 'Chiquita'
- > DOUBLE points sur votre carte magasin pour tout achat !
- > Offres promotionnelles sur locomotives et sets de toutes marques



Par tranche d'achat de 250 euro -> bouteille GRATUITE

Attention : de 30 janvier - 09 février, notre magasin sera fermé (foire Nürnberg)

* max 4 fl/klant, tot einde voorraad

Roco



Locomotive diesel 5317 Cabine Flottante SNCB Ep. IV
R61408A Version 2 rails
R61409A Version 3 rails

Locomotive diesel 6001 à jupes SNCB Ep. IV
R62890 Version 2 rails
R68880 Version 3 rails

PRIX INCROYABLES

Profitez vite de ces prix exceptionnels chez votre détaillant habituel ou partenaire de l'opération

1000	Bruxelles	<i>Dream Collection</i>	02 511 18 00
1300	Wavre	<i>Wavre Modélisme</i>	010 22 61 48
1410	Waterloo	<i>Alpha Model's</i>	02 354 60 40
2000	Antwerpen	<i>Herman Verschooten</i>	032 32 66 22
2140	Borgerhout	<i>Modeltreincenter Baillien</i>	03 236 97 08
2600	Berchem	<i>HST Verhaegen</i>	03 283 68 54
3053	Haasrode	<i>Het Spoor</i>	016 40 70 42
3590	Diepenbeek	<i>Treinshop Olaerts</i>	011 42 33 94
4020	Liège	<i>Hobby 2000</i>	04 341 29 87
4990	Lierneux	<i>Deprez</i>	080 41 85 21
5000	Namur	<i>Boite à Trains</i>	081 22 21 34
5170	Lesve	<i>Le Bout En Train</i>	0486 30 63 70
5300	Nameche	<i>Bulle à Train</i>	081 58 14 98
6030	Marchienne au pont	<i>Hobby Trains</i>	071 32 91 67
7140	Morlanwelz	<i>L'étoile du Nord</i>	064 21 29 11
8770	Ingelmunster	<i>Van Biervliet</i>	051 31 46 62

**UNIQUEMENT
EN DÉCEMBRE**

Distributeur exclusif
en France et en Belgique

www.t2m-train.fr

T2M
RACING PRODUCTS