

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

127

15^{ème} année
juillet-août 2013
Prix: € 8,45

100 pages
DE LECTURE DE VACANCES

13 réseaux modèles

TRAIN MINIATURE MAGAZINE SPÉCIAL

À ÉCHELLES ET ÉCARTEMENTS DIFFÉRENTS

DIE NIEDERLAND STRECKE

- MINIZOB • WANSBECK ROAD • RHINESIDE • BERKELDAM
- UNE IMPRESSION DES VICINAUX • VALDISPÈRE
- ORESTONE QUAY • RUSTY PILE RAILROAD
- TRIPTON BY THE SEA • AN DER KÜSTE
- UN RÉSEAU DE JARDIN LGB • L'AUBRAIE

PRATIQUE UN SYSTÈME DE CARTES DE WAGONS

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS • AGENDA ET PETITES ANNONCES

5 414306 157613 01270 >



P 208597



Train Miniature
magazine

Prenez le train

du plus grand magazine belge de modélisme ferroviaire!

Abonnez-vous
et économisez **€ 23**



COMMENT S'ABONNER?

Effectuez un virement de €69,95 (1 an, 11 numéros) ou €133 (2 ans, 22 numéros) sur le compte n° 733-0558399-97. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba., Hekkergemstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

Pour obtenir un ancien numéro, veuillez verser €10 (frais de port compris) par numéro désiré. Versez le montant exact sur le compte 733-0558399-97 de Meta Media Groep bvba., avec la mention du numéro TMM désiré.



Meta Media Groep bvba

Hekkergermstraat 31 - 9260 Schellebelle

RPM Dendermonde - TVA BE 0461.968.933

ADMINISTRATIONHekkergermstraat 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 PUBLICATIONinfo@modelspoomagazine.be**RÉDACTEUR EN CHEF**Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be**CLÔTURE DE RÉDACTION**

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTIONGuy Holbrecht, Luc Dooms,
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek**MISE EN PAGE**

Shari Buyle

RÉDACTIONMax Delie, Michel Van Ussel, Sven van der Hart,
Tony Cabus, Luc Hofman, Peter Embrechts,
Chris Van Diesen, Rik Martens, Walter Moers,
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel,
Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Bertrand Montjobaques, Emmanuel Nouaillier,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten.**ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS**abo@modelspoomagazine.be**LICENCES & COPYRIGHTS**info@modelspoomagazine.be**WEBMASTER**

Luc Dooms

MODERATEURS

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉGuy Van Meroye
info@modelspoomagazine.be**IMPRESSION**

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTIONAMP 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 128: 30/08

Regarder de belles images...

Lorsque vous tiendrez le présent magazine en mains, il est à espérer que l'été tant attendu sera là. Non pas l'été météorologique, mais le vrai, celui avec beaucoup de soleil et que l'on apprécie en terrasse; un temps qui ne vous fera pas fuir vers la cave, la chambre ou le grenier où se trouve votre réseau...

Les mois d'été nous semblent être la période idéale pour mettre la pratique du modélisme ferroviaire au ralenti et pour profiter de ce que les autres ont réalisé dans ce domaine. Ce numéro de vacances super-épais est à cet égard un véritable numéro 'spécial', qui traite de pas moins de 13 réseaux différents. De la plus petite échelle à la plus grande (du Z au G), tout est passé en revue.

A l'occasion de ce numéro d'été, nous voulions également mettre l'accent sur la diversité de notre hobby et sur les nombreuses possibilités qui existent de reproduire un modèle, quel qu'il soit. Dans ce cadre, ni un réseau belge, ni un réseau néerlandais ne pouvaient manquer. Les amateurs de modélisme 'tram' seront certainement comblés à la vue du réseau en H0e de Johan Tyssens, tandis que le réseau en H0 de Paul Roodbol dégage une ambiance batave très 'orange'...

Les réseaux d'inspiration étrangère forment toutefois le thème principal de ce numéro. Nous voyagerons ainsi en Grande-Bretagne, en Allemagne, en Suisse et aux Etats-Unis d'Amérique. Les 100 pages de ce numéro n'ont toutefois pas suffi pour décrire tous les pays entrant en ligne de compte et c'est ainsi que notre numéro de septembre vous réserve déjà un magnifique réseau français reproduit en H0. Mais revenons au présent numéro.

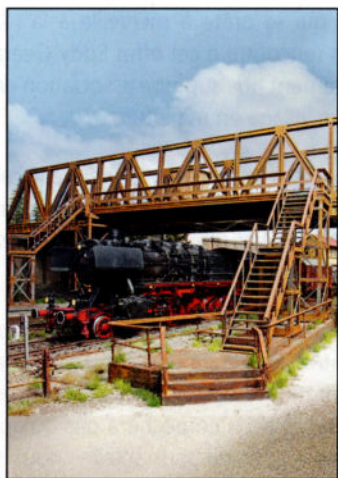
Lors du choix des réseaux que nous allons vous présenter, nous avons surtout retenu ceux qui présentent une approche inhabituelle de notre hobby. C'est ainsi que vous pourrez faire connaissance avec quelques variantes en 'fine scale' des échelles pourtant courantes que sont le Z, le N et le O. Une attention particulière au 'fait maison', donc. Dans ce numéro, vous ne découvrirez donc pas d'immenses réseaux établis à demeure: la plupart des réseaux présentés ont d'ailleurs été photographiés lors d'expositions, en Belgique ou à l'étranger. Par cela, nous voulons également souligner que l'espace – ou plus précisément le manque d'espace – ne peut constituer un obstacle à l'exercice du modélisme ferroviaire. La plus belle illustration en est le mini-réseau 'L'Aubraie' de Bernard Junk, un fascinant petit bout de modélisme à l'échelle Gn, établi sur à peine un peu plus d'un mètre carré.

Parmi cet aperçu des différentes échelles existantes, le LGB ne pouvait évidemment pas manquer, cette marque qui se prête à merveille à la réalisation de superbes 'trains de jardin'. Nous avons rencontré à cet effet Eddy Geeraerts de Berlaar, qui a créé dans son jardin non seulement une superbe association entre trains et paysage, mais y a également intégré un village en miniature.

Pour changer un peu et vous permettre de rendre votre trafic ferroviaire plus réaliste sur votre réseau, nous vous présentons l'utilisation de 'cartes de wagons' pour le trafic marchandises. Si par malheur, le soleil devait quand même être absent, vous pourriez par exemple concevoir un tel système de cartes pour votre propre réseau.

Les lecteurs férus d'articles plus 'pratiques' resteront sans doute sur leur faim, avec ce présent numéro. Mais sont-ils tous vraiment 'passés à l'acte' en réalisant en pratique les nombreux articles pratiques que nous avons publiés au sein de nos précédents numéros? J'en doute... Ceci n'empêchera pas qu'après des vacances que nous espérons pleines de joie – avec ou sans soleil – nous serons tous prêts dès septembre prochain avec un nouveau 'Train Miniature Magazine' plus classique, qui attachera à nouveau beaucoup d'importance à l'aspect pratique de notre hobby.

Rendez-vous donc en septembre prochain!



Une impressionnante locomotive à vapeur sur 'Niederland Strecke'.
Photo: Gerard Tombroek.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 15
INTRODUCTION : ECHELLE ET VOIE	PAGE 16
RÉSEAU: MINI ZOB – Z/ZM	PAGE 18
RÉSEAU: WANSBECK ROAD – 2MM N	PAGE 22
RÉSEAU: RHINESIDE – TT	PAGE 26
RÉSEAU: BERKELDAM – H0	PAGE 30
RÉSEAU: UNE IMPRESSION DES VICINAUX – H0e	PAGE 36
RÉSEAU: VALDISPÈRE – H0m	PAGE 44
RÉSEAU: ORESTONE QUAY – 00	PAGE 50
RÉSEAU: RUSTY PILE RAILROAD – S/Sn3	PAGE 56
RÉSEAU: TRIPTON BY THE SEA – S7	PAGE 62
RÉSEAU: AN DER KÜSTE – 0e	PAGE 70
RÉSEAU: DIE NIEDERLAND STRECKE – I	PAGE 78
RÉSEAU: UN TRAIN DE JARDIN LGB – II	PAGE 84
RÉSEAU: L'AUBRAIE – Gn	PAGE 90
PRATIQUE: UN SYSTÈME DE CARTES DE WAGONS	PAGE 94
AGENDA ET PETITES ANNONCES	PAGE 98

Introduction: Echelle et voie

L'« échelle » et la « voie » sont-ils des concepts synonymes? Oui... et non. La voie en H0 est indiscutablement à l'échelle 1:87e, mais l'échelle 1:87e ne doit pas forcément s'accommoder d'une voie en H0: elle peut en effet circuler sur une voie H0m, H0e ou H0i. Puisque ce numéro de 'Train Miniature Magazine' met l'accent sur des réseaux établis à toutes échelles et sur toutes les voies, nous allons d'abord expliciter quelque peu ces deux concepts. A lire en page 16.

Réseau: Berkeldam – H0

Inspiré par les réseaux compacts – généralement britanniques – qu'il avait pu voir lors de différentes expositions, Paul Roodbol décida pour ses 40 ans de délaisser son grand réseau d'inspiration allemande installé dans son grenier et de s'orienter vers un réseau néerlandais. Comment s'y est-il pris? A lire en page 30.

Réseau: Une impression des vicinaux – H0e

Les réseaux dont le thème principal est le tram sont assez rares, car de nombreux amateurs de trams sont surtout intéressés par les véritables trams, mais moins par leurs reproductions en miniature. Mais nous avons quand même déniché quelqu'un qui nourrit une passion à la fois pour les grands et les petits trams: Johan Tyssens, d'Hoboken. Nous avons découvert dans son garage une belle figuration du tram vicinal des années '50 et '60. A découvrir en page 36.

Réseau: Die Nederland Strecke – I

Après avoir construit pendant des années à de plus petites échelles, Ernst Jorissen est passé il y a 20 ans à la voie 1. L'échelle 1/32e n'approche comme aucune autant la réalité. Quand vous voyez (et surtout, entendez) les locomotives qui circulent sur 'Nederland Strecke', vous avez vraiment l'impression d'être au beau milieu des trains... A découvrir en page 78.

Réseau: Un 'train de jardin' LGB

Il y a 15 ans, Eddy Geeraerts se lançait dans la construction d'un 'train de jardin'. Le point de départ était l'ensemble voie-jardin. L'aspect 'faire circuler un petit train' n'était pas l'essentiel, mais bien le paysage. Un jardin avec des plantes et des arbres, un village (miniature) et son église, un château et un étang formaient le décor dans lequel un train LGB évoluait. A voir en page 84.

Pratique: Un système de cartes de wagons pour 'Sopha Marchandises'

Si vous ne disposez pas de beaucoup d'espace, vous pouvez toujours réaliser un site consacré aux manœuvres. Pour effectuer ces dernières de façon sensée et en augmenter l'intérêt, Gino Van Landuyt propose un système de cartes de wagons; à lire en page 94.

30



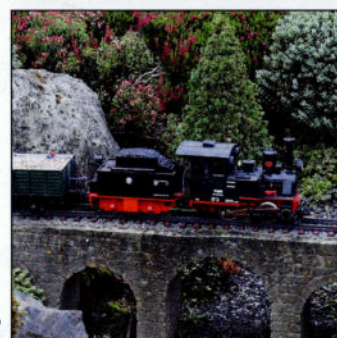
36



78



84



94



TILLIG TT BAHN

TILLIG  BAHN

TILLIG HO BAHN

A partir du 1er juillet 2013, Tillig a un nouvel importateur (pour la Belgique, la France et le GD Luxembourg).
Tillig est connu pour ses matériaux de haute qualité en échelle TT mais aussi en H0.
Même pour les rails vous pensez à Tillig : en particulier à ELITE GLEIS 93!
Nous sommes prêts ! Vous aussi? Info: www.modeltrainsservice.com.
Nous vous présentons cette belle loco SNCB série 28 loc en TT (référence: 04906).

© TILLIG



T	S	D
train	service	accessoires

Littfinski DatenTechnik

Kits de construction
avantageux, modules
construits et appareils
prêts à utiliser en boîtier.

DÉCODEURS D'ACCESSOIRES

DÉTECT. OCCUPATION

RÉTROSIGNALISATION
S88 / S88-N / RS-BUS

HSI-88 INTERFACE
ORDINATEUR POUR S88



DÉCODEURS DE SIGNAUX LUMINEUX

SNCB / NS / DB / DR
/ SBB / ÖBB / ...



MODULE POUR BOUCLE
DE RETOURNEMENT

DÉCODEURS POUR
PONTS TOURNANTS

BOOSTERS DB-2 / DB-4

COMMANDE ÉCLAIRAGE
Light@Night

Importation & distribution
Benelux & France:

**Train
Technology**

WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

WWW.LDT-INFOCENTER.COM



MÄRKLIN (HO) Le Thalys 'Tintin'

Le Thalys 'Tintin' a été reproduit par Märklin en un tirage limité à 2.499 pièces. Pour ce faire, Märklin a obtenu des héritiers d'Hergé les droits exclusifs pour reproduire les dessins de Tintin sur son modèle du Thalys (réf. 37795). Sur cette rame, les deux motrices sont motorisées et pourvues d'un décodeur 'sons' avec fonctions étendues. Toutes les voitures sont éclairées intérieurement. Cette rame à dix véhicules est

vendue dans un emballage de luxe qui imite la valise que Tintin prenait avec lui lors de chaque voyage. Chaque rame est vendue avec un certificat numéroté. Dès maintenant, ce modèle constitue un objet de collection chez les amateurs des bandes dessinées Tintin. Si vous êtes également collectionneur, il vous faudra déboursier 999,95 euro pour une telle rame (PE).

TILLIG (TT) Une série 28 SNCB

Depuis le 1^{er} juin dernier, Tillig est représenté en Belgique, en France et au Grand-Duché de Luxembourg par TSD (Train Service Danckaert). Ce faisant, TSD veut insuffler une nouvelle vie à cette marque allemande en Belgique. Outre l'échelle TT, Tillig est également actif aux échelles HO, HOe et H0m. TSD débute déjà en supportant l'initiative de produire une série 28 SNCB à l'échelle TT. Ce modèle n'aura rien à envier à ceux reproduits en HO. Il sera doté d'un châssis en métal avec moteur central et volant d'inertie. La prise du courant se réalisera via tous les essieux, ainsi que via la caténaire. Cette Traxx sera proposée au prix de 166,90 euro (réf. 04906). (PE)



ROCO (HO) Un wagon tombereau

Après la Seconde Guerre mondiale, la SNCB récupéra un grand nombre de wagons à deux essieux venant d'Allemagne. Quelques-uns de ces wagons étaient du type 'Breslau'. Ils furent désignés comme type 1221 A1 à la SNCB. Roco possède ce type de wagon dans sa gamme et en sort maintenant une variante belge (réf. 67354). Ce modèle est garni d'un chargement de charbon. La dénomination de type sur le modèle est incomplète. Le matricule est quant à lui correct, pour autant que nous ayons pu en juger: ce modèle peut être utilisé entre 1956 et 1965. Pour un tel modèle, vous débourserez environ 21,00 euro. (PE)



MAKETTE Un wagon de coke en HO

Makette ressort le même wagon de coke belge que celui proposé en 2011: dommage quand même que ce soit le même matricule qui ait été repris... (réf. 4786). Ce wagon d'origine française était utilisé pour le transport de coke et de charbon, portait le code-lettres UIC 'Fba' à la SNCB et était répertorié comme type 1222 B2. Il a été utilisé à l'époque III et au début de l'époque IV. Ce modèle est entièrement réalisé en plastique. Il dispose d'un châssis bien construit et d'un mécanisme pour attelages courts fonctionnant très bien. Son prix de vente est de 26,95 euro. (PE)

LS MODELS (HO) Une 'Bs' ICR NS Hispeed

En 2007, les voitures 'ICRm' Benelux ont été relookées dans la livrée de la HSA (High Speed Alliance), le futur exploitant des rames à grande vitesse 'Fyra' entre les Pays-Bas et la Belgique. Cette relookage ne s'appliqua pas aux voitures-pilotes 'Bs' sauf une, qui en bénéficia en 2009. Un an plus tard, toutes ces voitures-pilotes étaient en effet retirées du service.

Celle repeinte dans la livrée de la HSA est actuellement préservée au Musée des chemins de fer néerlandais. Le modèle LS Models en est une copie exacte (réf. 44564); il est actuellement en vente, séparément. Les phares s'inversent en fonction du sens de marche. Pour ce faire, les deux bogies sont

pourvus d'une prise de courant. Sous la cabine de conduite se trouve une interface pour le placement d'un décodeur de fonctions à 21 pôles, permettant d'attribuer des fonctions supplémentaires aux phares, comme par exemple la désactivation du 3^e phare. Ce modèle coûte 119,92 euro. (PE)





HSTVerhaegen zet u op het juiste modelspoor

HSTVerhaegen@telenet.be

www.HSTVerhaegen.be

03 / 283.68.54 - 0474 / 73.19.93

Diksmuidelaan 316, B-2600 Berchem

BTW: BE 0841 805 392

Trains miniatures et Accessoires

Comment pouvons nous vous aider ?

Vente de locomotives et leurs accessoires, spécialité d'exemples belges, échelle 1, G, HO, TT et N.

Nettoyage et entretien de roux, moteurs, les brosses de carbone et les embrayages.

Conversion de locomotives et wagons AC / DC et analogue vers digital.

Installation de décodeurs, l'éclairage et modules électroniques.

Assistance avec la transition du contrôle analogue vers digital.

Carte-cadeau.

Carte de client avec rabais.

Paieement possible avec cartes bancaire et/ou credit.

Heures d'ouverture:

Mardi et jeudi: 17h à 20h.

Mercredi et vendredi: 12h à 20h.

Samedi: 10h à 17h.

Dimanche, lundi et jours de fête: fermé.



Maintenant aussi dealer officiel **Märklin-Trix-LGB!**

SUR WWW.PIERREDOMINIQUE.COM TOUJOURS PLUS DE DESTOCKAGES !



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE

Tél : +33 1.48.60.44.84

de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi

Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h

Email : contact@pierredominique.com

Tél les jours de salon : +33 6. 22. 40. 59. 01

www.pierredominique.com

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

C'est :

- Le seul site de France avec 18 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 18 ans d'existence

Règlements acceptés : Cartes bancaires Visa, Mastercard/Eurocard Virement bancaire IBAN

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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

FULGUREX ÉCHELLE HO

A Réserver les TAR - Sortie fin d'année

FULGUREX ÉCHELLE N



231 Chapelon 1099€ 1049€

A réserver d'urgence, prix de lancement valable jusqu'à la prochaine parution. Acompte de 400€ à la commande encaissable à réception

MEHANO Exclu France dispo

Ref 58651 Diesel Class 66 SNCF 219€

Ref 58704 Idem EWS 219€

Ref 58696 Idem ECR 219€

Ref 58585 Diesel Class 77 Captrain 209€

Ref 58649 Idem ECR 219€

JOUEF Nouveautés

Ref HJ2160S X73500 petit logo TER Digital sound 299€

Ref HJ2162S idem 299€

Ref HJ2223 030 TU 4

soyez vigilant SNCF 199€

Ref HJ2244 Idem Dig sound 299€

Ref HJ2245 030 TU 18 SNCF 199€

Ref HJ2246 Idem Dig sound 299€

RIVAROSSI made in ITALIA

on a retrouvé quelques pièces

Ref R5417 Vapeur 4-4-0

Genoa Western 1 Atlantic 150€

Ref R5418 Idem Reno Virginia & Truckee 150€

Ref R5421 Idem Inyo Kansas

City St Louis & Chicago 150€

Ref R5422 Idem American Atchison

Topeka & Santa Fe 150€

ROCO NOUVEAUTÉS - MODÈLES FRANÇAIS



Ref 72617 CC 406526 FRET SNCF 249€

Ref 72618 Idem Dig Sound 329€

Ref 72472 BB 425257 en Voyage SNCF 229€

Ref 72473 Idem Dig sound 314€

Ref 72615 CC 6522 TEE SNCF 249€

Ref 72616 Idem Dig sound 329€

POUR LES AMATEURS DE 3 RAILS

ROCO AC/3 rails SNCF

Ref 78618 CC 406526 FRET digital sound 329€

Ref 78616 CC6522 TEE SNCF digital sound 329€

Ref 68977 CC 72000 Multiservice dig sound 309€

Ref 68979 CC 572190 en voyage dig sound 309€

Ref 68989 CC472013 Fret dig sound 309€

PIKO AC/3 rails Digital

Deux nouvelles réf

Ref 96230 BB 26076 logo

nouvelle EMT Lens

Ref 96232 BB 26022

Carmillon EMT Villeneuve

Ref 96235 BB 26096 Fret SNCF EMT Lens

Ref 96237 BB 26048 Multiserv EMT Villeneuve

Ref 96269 BB 46021 SNCF

Ref 96276 BB 163912 en voyage logo carmillon

Par deux 95€ Par trois 139€

Ref 96809 BB 17040 Béton epIV

Vous pouvez inclure cette ref dans le lot de 2 ou 3 pièces ci-dessus en ajoutant 6€ par exemple 95€+6€ soit 101€ pour deux pièces

RMA OFFRE SPÉCIALE N°6

Ref 316 kit couplage ballast brun SNCF V 89€ (Petite série)

Ref 317 Kit couplage ballast brun UIC

SNCF VB 89€ (Petite série)

Ref 318 Kit couplage ballast

PLM 84€

Les 3 réf sont fournies avec

notice et décalques à poser

Ref 168 Kit truck poste Nord bordeaux 199€

Ref 169 Kit truck bagages Nord vert 199€

Ref 170 Kit truck poste bordeaux 199€

Ref 171 Kit truck vert SNCF 179€

Ref. 306 Kit wagon chaudière SNCF vert 39€

Ref. 307 Kit wagon chaudière SNCF bleu 29€

Ref 424 Kit truck CIWL flèche d'or 1926-1932 marron/

crème 199€

Ref 429 Kit truck CIWL flèche d'or 1932-1956 bleu 199€

RMA en kit 2 châssis couplées sur 3 bogies - 149€

pièce LES DERNIERES

Ref 510 Couplage SNCF mixte 2°cl-3°cl-fourgon

Ex PO

Ref 1811 Couplage mixte 1°cl-2°cl-3°cl PO

LS MODELS DESTOCKAGE EXCLUSIF « MOZART »

Ref 47072 Wag lits TEN WLAm OBB epV 59€ 39€

Ref 47074 Wag lits 2°cl WLAm OBB epIV 59€ 37€

Ref 47075 Wag lits TEN WLAmz epIV-V 59€ 37€

Ref 47044 Cof 2 voitures voyageurs

2°cl OBB epIV-V 119€ 69€

Ref 47080 Wag lits 1°cl WLAmz OBB epV 64€ 39€



ACME Une BR 186 'Fyra' des NS Hispeed

ACME a finalement osé trancher et livre le modèle de la loco 186 114 des NS Hispeed en livrée 'Fyra' chez les détaillants. Cette loco colorée fut un temps visible en Belgique, en tête de trains Benelux et n'est désormais visible qu'uniquement aux Pays-Bas entre Amsterdam et Breda, sur les services 'Fyra'. Le modèle est très finement peint, pourvu de quantité de pièces détaillées et de pantographes filigranes. Il est équipé de phares avant et arrière sous forme de Leds et pourvu d'une interface pour décodeur à 8 pôles (réf. 90023 et 90023AC). (CVD)



ACME Des voitures ÖBB/NS

Suite à la commande du détaillant Modeltreinexpress à Vlaardingen, ACME a sorti un set de 3 modèles (réf. 90035) et un modèle séparé (réf. 90036) des voitures ÖBB louées aux NS. Ces voitures 'Eurofima' autrichiennes ont été louées tout un temps aux NS pour compenser le manque de voitures survenu sur le service Benelux Amsterdam - Bruxelles. Les NS ont en effet loué une rame de sept voitures des ÖBB entre avril 2011 et septembre 2012. Le set 90035

contient trois modèles: un de 1^{ère} classe avec compartiment vélos (garni de deux vélos en laiton!) et deux de 2^e classe. La référence 90036 est constituée d'un modèle de voiture de 2^e classe, à titre de complément. Pour remorquer cette rame, une série 28 SNCB de Piko ou ACME doit être désignée. (CVD)



ARTITEC Un caboteur néerlandais

Artitec a composé un véritable train 'caboteur' des NS. Les sets produits sont constitués d'un wagon de primeurs à quatre portes du type S-CHR (qui constituait un peu le wagon fermé standard des NS), d'un authentique wagon réfrigéré néerlandais du type S-CHVO (construit par Werkspoor) et d'un wagon de charbon du type GTU (GTUK) pourvu d'un chargement de charbon. On pouvait voir partout ces types de wagons, le long de quais de chargement, sur des cours ou raccordements à marchandises. Plusieurs sets différents sont proposés, pour les époques III et IV. Un modéliste malin se situera

évidemment au début de l'époque IV, car tous les wagons concernés n'ont pas été repeints et renumérotés au cours de la même nuit, ce qui permet de faire coexister les deux sets. Le set illustré ici date de l'époque IIIb. Il existe aussi un set datant de l'époque IIIa, avec un wagon à charbon bleu/gris. Les boyaux de frein, les mains courantes pour agents de triage, les marchepieds et autres pièces éparses doivent encore être placés. Pour 59,90 euro, vous serez l'heureux propriétaire de ce train local de marchandises. (GJT)



ARTITEC Le DE-1 45

Artitec vient de produire un magnifique modèle de l'autorail DE-1 des NS. La variante en bleu était déjà sortie auparavant, mais ce modèle est désormais pourvu des logos NS et d'aérateurs en toiture. Ce modèle porte le matricule 45. Cette variante a été réalisée en tirage restreint à Amsterdam, ce qui se voit principalement à la présence des aérateurs en toiture, montés à la main. Cet élément donne un magnifique aspect à ce modèle. Il est évidemment disponible en version analogique, digitale sonorisée et AC sonorisée (réf. 20.140 pour la version analogique). (CVD)



Rocky-Rail Wagons Intermodal Type Sdggmrs

Wagons en métal à 6 essieux
à douilles en laiton.

- RR90301: Crossrail + 2 semi-remorques Ewals Cargo Care
- RR90302: Crossrail + 2 semi-remorques LKW Walter
- RR90304: Hupac Intermodal + 2 semi-remorques Arcese
- RR90307: Crossrail + 2 semi-remorques DSV
- RR90308: TRW (Belgique) + 2 semi-remorques DHL
- RR90309: Hupac Intermodal
+ 2 semi-remorques Samskip Vandieren
- RR90313: Hupac Intermodal + 2 semi-remorques Nothegger
- RR90317: TRW (Belgique) + 2 semi-remorques TTS (Liège)

A obtenir dans les magasins de trains spécialisés



Euro4000 Europorte



Angeltrains



Livrable
à partir de
JUILLET

Locomotive à vapeur 231 Ex PLM, complètement en métal, et équipée de sonorisation et de vapeur pulsée. Remorqua les trains express venant de la France, jusqu'à Bruxelles et Liège.



Plusieurs nouvelles citernes et des wagons trémies EX, époque 5-6, qui roulent en Belgique.

GASTHUISBOSDREEF 33 • B-3700 TONGRES • TÉL +32 12-39.21.99 • ROCKY-RAIL@SKYNET.BE • WWW.ROCKY-RAIL.COM

TREINSHOP OLAERTS

vous propose

Toutes les versions de la série 44 sont disponibles



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



RIVAROSSA Un wagon de gaz Negam

Rivarossi vient de livrer un magnifique wagon 'Negam Gas' aux détaillants. Ce wagon en bois (Gs) de Frise est pourvu d'un très fin marquage. Plusieurs pièces ont déjà été montées par le fabricant. Il s'agit d'un modèle particulièrement coloré, dont le marquage réalisé sur le toit argenté est très surprenant. Ce wagon transportait des bouteilles de gaz servant au chauffage des ménages frisons (réf. 6228). (CVD)

PIKO (HO) Une V200.0 de la DB

Pour les modélistes quelque peu plus âgés, la locomotive Diesel V200 de la Deutsche Bundesbahn est une véritable icône: ce modèle était en effet partout présent dans les catalogues des firmes Märklin, Fleischmann et Trix en HO, au cours des années '60 et '70. De nombreux modélistes auront sans doute possédé un modèle de ce type dans leur collection. Quarante ans plus tard, la véritable loco de ce type a acquis entre-temps le statut de 'locomotive-culte'. Rien d'étonnant donc à ce que Piko sorte un modèle de cette V200 dans sa gamme 'Expert' et ce, à un prix extrêmement compétitif, à savoir 90 euro pour la version courant continu! Ce faisant, Piko prouve à nouveau qu'il est capable de proposer un compromis idéal entre aspect extérieur, qualités de



roulement et prix pour ses modèles. Le modèle de la V200.047 est très finement gravé, très bien peint et remarquablement tamponné. A part les mains courantes (un peu fortes et pourtant fragiles) présentes sur les faces d'about, aucune autre pièce éparses n'est visible: on ne peut pas tout avoir pour un tel prix... Sur un réseau, ce modèle est convaincant par son roulement souple. Ce modèle est actuellement disponible en version d'époque III, portant la mention 'Deutsche Bundesbahn' en grandes lettres sur les flancs (réf. 59700 en DC et 59701 en AC). Une version datant de l'époque IV devrait suivre dans l'année (réf. 59702 & 59703). (GVM)

PIKO (HO) Des voitures UIC pour trains rapides DB

En début d'année, Piko a sorti dans sa gamme bon marché 'Expert' une série de voitures UIC pour trains rapides de la DB en livrée verte d'origine (2^e classe du type 'Büm 232'; 2^e classe/fourgon du type 'BDüms') ou en livrée bleue (1^{ère} classe du type 'Aüm'). Ces voitures datent du milieu des années '50 et furent utilisées jusque dans les années '70 pour les trains rapides, tant en Allemagne de l'Ouest qu'en trafic international avec les pays limitrophes. Ces voitures 'classiques' ont joliment été reproduites par Piko et convenablement achevées. Ces modèles sont bien gravés, avec des vitres transparentes affleurant à la caisse. Les toits de ces modèles ne sont pas peints, mais colorés dans la masse. Le seul accessoire que l'acheteur devra installer lui-même est constitué des petits marchepieds en plastique gris, sous les portes d'extrémité. Ces modèles n'atteignent pas le niveau de détaillage et de finition de ceux de LS Models, mais ne coûtent que 35 euro par modèle.

Comme annoncé, ces modèles sont désormais également disponibles dans la livrée 'bleu turquoise/beige' plus moderne des années '70. Les marchepieds sont désormais en plastique noir et s'ajustent parfaitement sans colle dans les trous préforés. Outre un modèle de voiture de 1^{ère} classe 'Aüm' (59626), de 2^e classe 'Büm' (59628), d'une mixte 1^{ère}/2^e classe 'ABüm' (59627) et d'une mixte 2^e classe/fourgon 'BDüms' (59629), un modèle de voiture-restaurant de la DB 'ARüm' (59631) est désormais également disponible. (GVM)



TRIX (N) Les VT135 & VT140 de la DRG

Pour les adeptes de l'époque II, Trix sort à l'échelle N un modèle de l'autorail VT135 avec remorque VT140. Les engins réels peints en livrée crème et rouge furent mis en service vers 1935 par la DRG, la Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (réf. 12388). Le modèle est pourvu d'un décodeur SelecTrix, tout en étant utilisable en mode analogique. Le châssis est en métal, la caisse étant en plastique. Ces deux véhicules sont attelés à tampons joints. Ce modèle est vendu au prix de 189,95 euro. (PE)



CAPTRAIN

In het kader van verdere groei
zoekt **Captrain Belgium**:

[(INTER)NATIONALE TREINBESTUURDERS GOEDERENVERVOER met brevet

Jouw profiel:

- Treinbestuurder met vergunning B2
- Minimum diploma secundair onderwijs
- Talenkennis: Nederlands en Frans

Wij bieden:

een contract van onbepaalde duur
en een aantrekkelijk salarispakket,
met o.a. bedrijfswagen en tablet.

Interesse?

Mail je cv naar
mieke.segers@captrain.be
tel: 03/202 50 92

LET'S RAIL TOGETHER!

Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborcht Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

Silhouette®

Le lien à la nature

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

TECHNO HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h

Fermé les dimanches et lundis

Aerographie

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



ArtoBi

WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

Plus
de
20
ans à
votre service

Ferivan
Modelbouw

Pour nos offres actuelles, visitez notre site web

WWW.FERIVAN.BE



Production Tram & Bus, Vente et Avis

Votre
annonce
dans

Train Miniature?
magazine

contactez
guy.vanmeroye@modelspoormagazine.be

ROCKYRAIL (HO) Un 'Sdggmrs' AAE

Le nouveau wagon porte-conteneurs 'Sdggmrs' de Rocky Rail a remporté un grand succès. A l'étranger également, la demande est forte concernant ces modèles de wagons destinés au transport de caisses et de remorques routières. Nouveauté: des wagons AAE Cargo Crossrail



chargés de deux remorques TTS, qui peuvent également être aperçus en Belgique (réf. RR90317). Un autre wagon est celui d'AAE Hupac Intermodal, chargé de deux remorques Nothegger. Entretemps, une nouvelle série de remorques DHL sera produite. Chacun de ces modèles coûte 85,50 euro. (PE)

LS MODELS (HO) Un wagon 'Sdmrss' Modalohr

Ce wagon Modalohr a été conçu pour le transport de remorques routières. Il est répertorié comme 'Sdmrss' et construit par la firme française Lohr Industrie. Ce type de wagon assure l'AF (Autoroute Ferroviaire) entre Bettembourg et Perpignan. Une seconde liaison de ce type existe entre la



France et l'Italie (via le tunnel du Fréjus) sous le label AFA (Autoroute Ferroviaire Alpine). Le modèle reproduit par LS Models est constitué de deux parties en métal, posées sur trois bogies. La finition a été réalisée au moyen de pièces en plastique. Grâce à sa constitution en métal, ce modèle dispose de suffisamment de poids pour circuler, même sans remorque. Ces wagons sont peints dans une livrée voyante rouge-brune et utilisés par Lorry Rail entre Bettembourg et Perpignan. Le prix d'un tel modèle est de 89,93 euro (réf. 30402). (PE)



REE MODÈLES (HO) Un set de wagons-citernes Total

REE Modèles a sorti récemment un set de trois wagons-citernes Total,

du type 'Uahs' à bogies. Ces wagons sont la propriété de la firme Algeco et immatriculés comme wagons de particuliers à la SNCF. Les modèles sont particulièrement bien finis: les petites échelles gravées de façon filigrane font particulièrement sensation. Ces modèles sont contemporains de l'époque IV. Un tel set coûte environ 130 euro (réf. WB-203). (GVM)



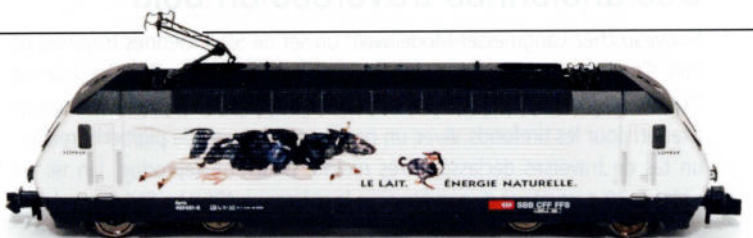
KIBRI (HO) Un wagon plat avec grue

Dans sa série de modèles prêts à l'emploi, Kibri vient de sortir un intéressant wagon de chantier. Il s'agit d'un wagon plat du type 'Ks', transformé et sur lequel une grue Atlas a été montée. L'ensemble a été repeint en jaune, la teinte à la mode de nos jours pour tout ce qui se rapporte aux travaux d'infrastructure ferroviaire. Le prix conseillé de ce wagon est d'environ 45 euro (réf. 26250). (GVM)



ROCO (HO) Un wagon 'lbbchs' Interfrigo

Roco vient de sortir quatre nouvelles variantes de son wagon frigorifique 'lbbchs'. Ces wagons sont la propriété de la firme Interfrigo et immatriculés auprès de la SNCF. A part leur marquage, ils sont identiques aux précédents (réf. 66744-66745-66746-66747); il est donc possible de constituer une rame de plusieurs modèles de ce type de wagon, portant chacun un matricule différent. Ces modèles sont pourvus d'un mécanisme d'attelage court, fonctionnant correctement. Prix conseillé: 30 euro environ. (GVM)



FLEISCHMANN (N) Une Re 460 'vache' des CFF

Fleischmann poursuit la déclinaison à l'échelle N de son modèle de la locomotive électrique Re 460 des CFF surnommée 'locomotive 2000', une série de locomotives arborant de nombreuses décorations publicitaires. Cette fois, c'est la locomotive 460 021 qui a été mise à l'honneur par Fleischmann, à l'époque où elle arborait la livrée vantant les mérites du lait, avec une vache peinte sur ses faces latérales. Cette locomotive existe en deux versions: analogique (149 euro environ) et digitale sonorisée (229 euro environ). (BM)

BRAWA (H0) Une BR 98.10

La firme allemande Brawa réalise de magnifiques modèles à l'échelle H0. Pour les acquérir, il vous faudra quand même payer le prix fort. Ceci vaut également pour ce modèle superbement achevé d'une BR 98.10 de la Deutsche Bundesbahn à l'époque III (réf. 40557). De cette locomotive-tender, 45 exemplaires à peine ont été construits par Krauss-Maffei; ils furent utilisés sur les lignes locales en Allemagne. Le modèle est en métal et décoré d'inscriptions très fines et de nombreux détails. Notre exemplaire est en version '3-rails' et équipé d'un générateur de fumée et d'un décodeur sons. Pour ce modèle, vous devrez déboursier 389,90 euro. (PE)



MARKLIN (H0) Le 'Blue Star Train' 601 de la ESG

Une nouveauté chez Märklin: la sortie du 'Blue Star Train', propriété actuellement de la firme ESG (Eisenbahn und Sonderwagen Betriebsgesellschaft GmbH (réf. 37608)). Cette rame Diesel BR 601 ex-TEE est constituée d'une motrice du type 'Dü' peinte en bleu et blanc, avec logo de la BST sur la face avant. L'autre motrice est peinte en rouge et beige et porte le logo TEE à l'avant. Les six remorques intercalaires sont toutes peintes en bleu et blanc. Élément surprenant: la publicité

pour Märklin, peinte sur leurs flancs... Cette rame peut être renforcée au moyen de trois remorques supplémentaires (réf. 43118), grâce à quoi vous obtiendrez le plus long restaurant roulant sur rails. Un set à sept remorques coûte 1.199,95 euro. (PE)

GOOVER MODELS (H0) Le café 'Het Hoefijzer'

Juste avant la parution de ce numéro, nous recevions de Goover Models une première impression de son nouveau projet. Il s'agit d'une copie d'un bâtiment existant: le café 'Het Hoefijzer' avec habitation particulière, situé aux alentours de Lierre. Ce bâtiment est vendu en kit à assembler, constitué de plastique découpé au laser et gravé. Les portes et fenêtres sont découpées dans du carton-photo de haute qualité et très finement réalisées. Ce kit comprend toutes les pièces nécessaires, y compris le plancher du 1^{er} étage. Un aménagement intérieur n'est toutefois pas compris. Ce modèle est disponible soit sous forme de kit à assembler (réf. GM 50003), soit en demi-relief (réf. GM 50023) et coûte 29,00 euro. (PE)



MODEL-SCENE/LANGMESSER MODELLWELT (H0)

Des anciennes traverses en bois

Nouveau chez Langmesser-Modellwelt: un set de 50 anciennes traverses en bois. Ces traverses sont en effet en véritable bois et l'impression des selles de fixation est joliment réalisée (par laser). On peut également voir les trous de fixation pour les tirefonds. Avec un peu de peinture ou de pigment 'rouille', un tas de traverses déclassées très réaliste peut être reproduit. Un tel set coûte 5,20 euro et est disponible sous la référence 48502. (GVM)



ESU L.net-Converter

Si vous disposez d'une centrale digitale ECoS ou CS1R et d'un régulateur Loconet, d'un module de rétro-signalisation Loconet ou d'un module de commutation Loconet, vous pourrez réutiliser ces appareils avec un convertisseur 'L.Net' de la marque ESU (réf. 50097). Ce convertisseur L.Net vous coûtera 89,95 euro. Grâce à ce dernier, vous pourrez en effet réutiliser vos anciens régulateurs et les raccorder à votre centrale ECoS ou CS1R. Sont concernés, les régulateurs manuels Uhlenbrock et Digi-trax (DT400 en UT2), Lissy, Daisy, Fred et Profiboss. (PE)



Composition: GVM



Remerciements à Het Spoor, Modelbouw Herman verschooten, HST Verhaegen et Modeltreinexpress Vlaardingen, pour la mise à disposition de certains modèles.

NEO SCALE MODELS Des Buick 'Riviera GS' et 'Le Sabre HT Coupé'

Les belles voitures américaines en modèle réduit au 1/87^e, on les trouve à coup sûr chez Neo Scale Models. Son catalogue s'étoffe cette fois de deux nouvelles Buick, des classiques américains entre toutes datant des années '60 et '70. La première est une miniature de la Buick 'Rivière Grand Sport' de 1969. Il s'agit d'un modèle de la 2^e génération des Riviera, une Buick sport équipée d'un gros moteur V8 d'une cylindrée de pas moins de 7.000 cc

et d'une puissance de 365 cv. Cette dévoreuse de carburant était équipée dans sa version standard d'un toit en cuir beige, un détail joliment répliqué sur ce modèle réduit (réf. 87532). La Buick 'Le Sabre Hardtop coupé' datant de 1974 (réf. 87537) est un peu plus récente. Le rendu du détail de ce modèle est aussi d'un très bon niveau et la reproduction de sa forme n'a rien à envier à la précédente. Les modèles réduits de Neo Scale Models ne sont certes pas bon marché (28 €), mais avec ces deux américaines, vous en aurez certainement pour votre argent.



NEO SCALE MODELS Une Saab 95

La Saab 95 sortie en 1959 est la version break de la Saab 93. Le modèle se caractérise par sa petite grille de radiateur verticale et des phares multiples à l'avant. La forme générale de cette voiture suédoise est bien restituée à échelle, mais pour le bon ajustage des vitres, ce sera la mention 'Peut mieux faire' qu'on lui attribuera... (réf. 87310).



STARMADA Un Trac 800 MB

Ce Trac MB a été présenté à sa sortie en 1972 comme une alternative moderne au tracteur classique. Il se caractérisait par ses 4 grandes roues et une position centrale du conducteur. Il était équipé comme tout tracteur d'un arsenal d'outils agricoles. En 1975, ce tracteur classique de couleur rouge et gris fut équipé d'un moteur plus puissant de 80 cv. Il reçut également un nouveau logo avec indication de type 'MB Trac 800'. Sa production s'arrêta en 1991. Le modèle réduit de Starmada a une finition parfaite et est superbement détaillé. (réf. 13700).

BREKINA Une série de variantes de teintes

Comme nouveauté, Brekina annonce une série de variantes de teintes de modèles destinés au marché belge et hollandais. Spécialement pour la Belgique, cet Unimog 411x est désormais disponible dans une livrée grise marquée 'Régie T.T.' des années soixante (réf. 390259). Pour les Pays-Bas, signalons deux véhicules de livraison Citroën, le premier à l'enseigne de Frans Maas (réf. 14146) et le second portant la marque Unox (réf. 141653). Notons encore un VW T1 Transporter dans la livrée Unox (réf. 32592) et pour le transport des colis, le VW 1200 des Postes néerlandaises (réf. 250379). Quant à la Rijkspolitie, elle peut place à bord de sa fringante Taunus 17 M (réf. 19411).



Texte & photos: Guy Van Meroye



Remerciements à 'Modelbouw Herman Verschooten' pour la mise à disposition de certains modèles.

Echelle et voie



Une comparaison entre les trois échelles de réduction les plus usitées. Un train en O prend 8 x plus d'espace que le même en H0. Il est deux fois plus long, deux fois plus large et deux fois plus haut (2 x 2 x 2 = 8). De même, un convoi en H0 est presque deux fois plus long que le même à l'échelle N.

L'arbre qui cache la forêt... ?

L''ÉCHELLE' ET LA 'VOIE' SONT-ILS DES CONCEPTS SYNONYMES? OUI... ET NON. LA VOIE EN H0 EST INDISPUTABLEMENT À L'ÉCHELLE 1:87^e, MAIS L'ÉCHELLE 1:87^e NE DOIT PAS FORCÉMENT S'ACCOMMODER D'UNE VOIE EN H0: ELLE PEUT EN EFFET CIRCULER SUR UNE VOIE H0m, H0e OU H0i. PUISQUE CE NUMÉRO DE 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE' MET L'ACCENT SUR DES RÉSEAUX ÉTABLIS À TOUTES ÉCHELLES ET SUR TOUTES LES VOIES, NOUS ALLONS D'ABORD EXPLICITER QUELQUE PEU CES DEUX CONCEPTS.

(pour 'métrique'), tandis que pour des écartements réels entre 650 et 850 mm, c'est la lettre 'e' (pour 'engspur' en allemand) qui est ajoutée. Si l'écartement est encore plus réduit, la lettre 'i' (pour 'industriel') est utilisée, mais aussi la lettre 'f' (pour 'feldbahn', voie de campagne). Pour les différentes versions de voie étroite d'une échelle déterminée, le Morop utilise toujours des voies à écartement normal, mais d'une échelle plus réduite. Pour le H0m (de la voie métrique au 1/87^e), c'est la voie TT à l'écartement de 12 mm qui est utilisée, tandis que pour le H0e (de la voie de 76 cm reproduite au 1/87^e), c'est la voie N à l'écartement de 9 mm qui sera utilisée. Cette méthode n'a nécessité qu'une seule approximation: pour la voie H0m (voie métrique au 1/87^e), 1000/ 87 font 11,5 mm et non 12, comme préconisé.

L'écartement des rails

Ceci nous ramène au titre de cet article: échelle et voie. L'échelle est le rapport entre l'exemple et son modèle. La 'voie' indique l'écartement des rails en relation avec l'échelle. Le concept de 'voie' renseigne donc plus que celui de la simple échelle.

Le concept d'écartement des rails nécessite sans doute aussi quelques explications. On pense souvent que l'écartement des rails est synonyme de largeur de la voie: il y a pourtant une grande différence. L'écartement des rails est la distance séparant le flanc intérieur des deux files de rails d'une voie ferrée. En chemin de fer réel, cette mesure est prise à 14 mm sous la tête du rail. La largeur de la voie est la distance séparant l'axe des deux rails d'une voie ferrée. Mais tant en chemin de fer réel qu'en modélisme, on n'utilise que l'écartement des rails: c'est la véritable distance entre deux rails qui est mesurée, indépendamment de la forme et de la largeur des rails.

On le sait déjà: tous les 'réseaux modèles' (ou 'réseaux', en abrégé) sont reproduits sur base d'un exemple et selon un facteur de réduction: ce dernier est appelé 'échelle' (ou 'échelle de réduction'). Un modèle qui par rapport à son exemple est réduit d'un facteur 100 est donc construit à l'échelle 1:100^e. Un modèle réduit en H0 est donc 87 fois plus petit que son exemple. Le H0 (prononcez: 'h-zéro') est ce que l'on peut appeler une échelle connue. Mais au fond, cette échelle 1:87^e est un rapport étrange: pourquoi pas 1:100^e? Ce serait bien plus simple pour les calculs de conversion! Si vous vous plongez dans l'histoire des 'petits trains', cette échelle n'est toutefois pas illogique. Dans l'industrie du modélisme ferroviaire, la pratique est de déduire une échelle sur base d'une voie déjà disponible. Jusqu'au début du 20^e siècle, chaque fabricant fabriquait selon sa propre échelle de réduction, souvent sans disposer d'une voie associée. En 1891, Märklin fut le premier à proposer un train (mû à ressorts) accompagné d'un assortiment complet de voies, à l'écartement entre rails de 45 mm. Cela peut être considéré ce que nous appelons de nos jours la voie 1 ('un'). Lors du lancement ultérieur d'une voie à l'écartement de 32 mm, celle-ci fut baptisée 'voie 0' ('zéro'). Et en 1921 déjà, Bing produisait des modèles circulant sur une voie à l'écartement de 16 mm, soit exactement la moitié de la voie 0. C'est donc l'ancêtre de la voie H0 qui, après son lancement par Trix Express et Märklin en 1935, rendit le train électrique accessible au plus grand nombre...

Normalisation

Outre les échelles déjà citées du 1, 0 et du H0, il en existe encore bien d'autres, dont le II, S, TT, N et Z. Comme vous pouvez le voir, l'échelle est indiquée au moyen de lettres capitales, de chiffres romains ou par le chiffre zéro. Il existe aussi des échelles plus grandes que le II, et en grand nombre, encore bien: ces échelles sont répertoriées en général par un 'G' (pour 'Grande'). Toutes ces échelles de réduction proviennent du Morop, qui a contribué à normaliser les échelles de façon à pouvoir combiner le matériel et les voies de fabricants différents. Pour des raisons pratiques, le Morop est toutefois parti des nombreuses voies déjà utilisées. L'échelle a ainsi été déterminée en divisant l'écartement réel des rails par l'écartement en réduction (et en arrondissant quelque peu). Exemples: 0 (1435/ 32) = 1/45^e, H0 (1435/ 16,5) = 1/87^e, N (1435/ 9) = 1/160^e, etc. Toutes ces échelles ont été consignées dans la norme NEM 010 du Morop.

La voie étroite

L'écartement de rails de 1.435 mm dont les échelles de réduction sont dérivées est appelé 'voie normale': c'est l'écartement le plus utilisé dans le monde. Mais il existe aussi quantité de lignes dont l'écartement est moindre: c'est la 'voie étroite'. Pour distinguer la voie normale de la voie étroite, la norme NEM 010 prescrit d'ajouter une minuscule à l'indice d'échelle de réduction. Une échelle sans petite lettre adjointe est donc à voie normale. Pour des écartements réels de voie étroite allant de 850 à 1.250 mm, c'est la lettre 'm' qui est ajoutée



Si vous optez pour une plus grande échelle mais que l'espace vous manque, pensez alors à la voie étroite. Ce convoi en 0e prend trois fois moins d'espace que le même à voie normale.



Echelle ou voie? Une locomotive à l'échelle H0 et une autre en 0e, sur la même... voie.

Une échelle doit être complétée d'un écartement de rails. Grâce aux mentions 'voie H0' et 'voie H0e', on sait ainsi d'emblée qu'il s'agit dans le premier cas de voie normale au 1/87^e et dans le second de voie étroite (76 cm) au 1/45^e.

Les Britanniques

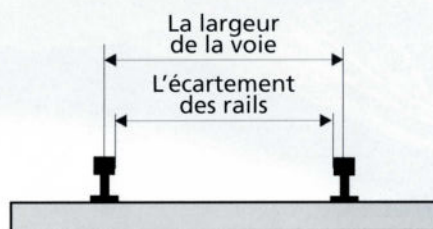
Les échelles de réduction en Grande-Bretagne sont légèrement différentes de celles utilisées sur le Continent. Comme le gabarit du matériel britannique est plus restreint que ceux sur le Continent, les fabricants britanniques de modélisme ferroviaire éprouvaient des difficultés au début pour motoriser leurs modèles. Ils résolurent ce problème en passant à l'échelle 1/78,2^e tout en gardant l'écartement de 16,5 mm: ce rapport est désigné par l'indice 00. Ce fut similaire pour la voie N: la solution dans ce cas fut d'appliquer l'échelle de réduction de 1/148^e au lieu du 1/160^e, tout en conservant l'écartement de 9 mm. Pour la voie TT, les Britanniques utilisent l'échelle de 1/101,6^e au lieu du 1/120^e, sur un écartement de 12 mm: ils ne l'appellent plus systématiquement TT, mais 'TF-3mm'.

Cette importante concession entre échelle et écartement des rails constitua pour beaucoup de nos collègues modélistes britanniques une véritable épine dans l'œil. Rien d'étonnant à ce qu'un modèle en 00 soit considéré comme modèle à voie étroite plutôt qu'à voie normale... Les modélistes chevronnés se mirent donc à construire leurs propres modèles et leurs voies, à l'écartement correct. Pour l'échelle de 1/76,2^e, cela correspond à un écartement de 18,2 mm: c'est de la 'Gauge

Tableau des échelles et des voies les plus usitées

Ce tableau donne un aperçu des écartements de rails les plus usités en modèle réduit, en voie normale et en voie étroite, selon la norme NEM 010.

Echelle	1:22,5	1:32	1:45	1:64	1:87	1:120	1:160	1:220
Indice pour voie normale (1.435 mm)	II	I	0	S	H0	TT	N	Z
Ecartement utilisé (en mm)	64,0	45,0	32,0	22,5	16,5	12,0	9,0	6,5
Indice pour voie étroite (de 850 à 1250 mm)	IIIm	Im	Om	Sm	H0m	TTm	Nm	Zm
Ecartement utilisé (en mm)	45,0	32,0	22,5	16,5	12,0	9,0	6,5	4,5
Indice pour voie étroite (de 650 à 850 mm)	IIe	le	Oe	Se	H0e	TTe	Ne	
Ecartement utilisé (en mm)	32,0	22,5	16,5	12	9,0	6,5	4,5	
Indice pour voie étroite (de 650 à 850 mm)	IIi	li	Oi	Si	H0i	TTi		
Ecartement utilisé (en mm)	22,5	16,5	9,0	9	6,5	4,5		



L'écartement des rails est la distance entre deux rails, mesurée de bord à bord intérieur. Un autre terme souvent (incorrectement) utilisé est la largeur de la voie, qui est la distance entre les deux files de rails, mesurée d'axe en axe.

EM'. Elle est désignée comme 4 mm/ft (4 mm par pied). Cela peut paraître étrange d'utiliser à la fois le pied (foot) et le millimètre, mais en Grande-Bretagne et aux USA, le pied (foot = 304,8 mm) et le pouce (inch = 25,4 mm) sont encore d'usage courant pour mesurer des longueurs, tandis que les très petites mesures sont souvent exprimées en millimètres.

Plus précis encore, les associations qui travaillent en 'fine scale' et qui prônent les rapports d'échelles exacts, tant pour le matériel que pour les voies. Les normes connues du fine scale sont le P4 (ou 'Proto four') qui suit le rapport de 4 mm par pied, et le S7 (Scale 7 ou 7 mm/foot) qui correspond à l'échelle 1/43,5^e. Pour la voie étroite, les Britanniques ont recours à des codes grève auxquels tant l'échelle que l'écartement peuvent être lus. Du '0-16,5' par exemple est l'échelle 0 (= 1/43,5^e) sur un écartement de 16,5 mm, ce qui correspond à du 76 cm en réalité. Idem pour le 009: c'est de la voie étroite à l'échelle 1/76,2^e sur un écartement de 9 mm.

Aux USA

Aux Etats-Unis d'Amérique, la voie étroite est désignée d'une façon semblable. Le fait qu'il s'agisse de voie étroite est indiqué par un 'n' (pour 'narrow gauge'), complété par l'écartement réel exprimé en pieds. Exemple: On3. Le '0' veut dire l'échelle 1/48^e (l'échelle retenue pour le

0), le 'n' pour voie étroite et le '3' pour 3 pieds (soit 3 x 304,8 = 914,4 mm). L'écartement en modèle réduit est donc de 914,4/ 48 = 19,05 mm: pas vraiment un écartement pratique pour nous, Européens... Mais il existe aussi le On1/2, plus connu sous l'abréviation On30, le '30' voulant dire 30 inch (pouces). Son écartement réel correspond à 762 mm, ce qui permet d'utiliser des pièces à l'échelle H0.

Une tendance actuelle est de construire des modèles rigoureusement réalistes. Suivant l'exemple des adeptes du fine scale en P4 et en S7, de plus en plus de modélistes travaillent exactement à l'échelle 1/87^e. Mais les modélistes ferroviaires restent d'indécrottables individualistes: ici aussi, on trouve plusieurs 'courants', comme le P87 (Proto 87), le HOT et le HOpur[®]. Ce dernier a toutefois déjà disparu, à l'exception d'un petit groupe qui poursuit désormais sous le label de 'Fremo:87'. A bas la globalisation et la standardisation: même si le Proto 87 et le Fremo:87 sont à peu près issus de la même philosophie, ces normes diffèrent bien par des détails...!

La seule chose que nous voulions mettre en avant est le fait que dans le monde du modélisme ferroviaire, de nombreuses échelles de réduction sont utilisées et qu'il existe une foule de manières pour désigner ces 'échelles' et les 'voies' usitées. Le présent article n'a fait que s'y promener avec des bottes de sept lieues...

Texte et photos: Gerard Tombroek





La plupart des bâtiments sont constitués de carton. A une si petite échelle, on ne voit même pas si les détails sont réels ou simplement imprimés.



En haut: Pour obtenir une force de traction plus élevée, on circule en double traction. Vu qu'il s'agit d'un chemin de fer privé, on peut y rencontrer des locos originales qui ont été construites dans l'atelier de la firme. Harrap a fourni une unité motrice supplémentaire, ce qui a permis de faire l'économie d'une cabine de conduite.

Un autorail 'fait maison' circule sur la voie métrique (soit du 4,5 mm d'écartement).

de cuivre). Les rails sont soudés sur ces traverses. Les selles et fixations n'existent pas... Il y a une limite à tout. Les lames d'aiguillage sont basculées au moyen d'une traverse déplaçable reliée à un minuscule interrupteur, dissimulé dans le paysage, question aussi de rester pratique...

L'écartement des rails est de 6,5 mm et comme si cela ne suffisait pas encore, Brian a installé une section... de voie métrique, dont l'écartement des rails n'est plus alors que de 4,5 mm. Et bien entendu, voie normale et voie métrique se devaient d'être jumelées sur un tracé partiel à trois files de

rails, nécessitant des aiguillages et des croisements à trois rails, incroyablement compliqués... Ce type de fabrication nécessite toutefois une assiette plane et solide pour les voies: elles ne peuvent pas gondoler, ce qui se ferait tordre les rails, ni se détacher, un danger surtout réel lors du transport du réseau vers les lieux d'exposition.

Des locomotives Bo'-Bo'

Le matériel roulant est de la marque Märklin. Lorsque l'idée lui vint de confectonner un réseau en Proto:Z, Brian pensa à des modèles américains. Mais après plus ample examen, il considéra qu'il aurait dû

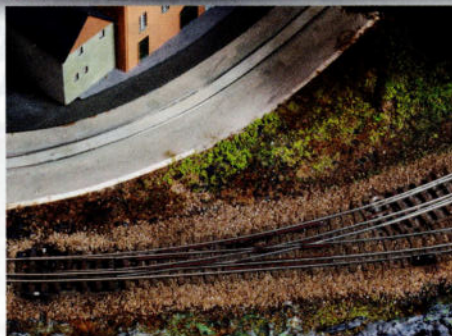
Pour atteindre un certain niveau de fiabilité, ce sont des locos à bogies Bo'Bo' qui sont utilisées.

faire trop de concessions sur ces modèles. Et ceci ne cadre pas avec la philosophie Proto, qui exige que la composition totale doit être respectée. Cela devint donc un thème européen. Pour la traction, son choix se porta sur des locomotives Diesel du type Bo'-Bo'. Avec ces locos à bogies, la sécurité du contact électrique est la plus grande et les bogies, malgré la hauteur minimale des flancs de boudins, suivent bien les rails. Outre le fait que toutes les roues soient mieux adaptées pour circuler sur des rails aussi fins, les moteurs ont été remplacés par des moteurs Faulhaber, ce qui garantit un meilleur roulement. Les énormes attelages surdimensionnés Märklin ont été remplacés par des MTL bien plus discrets (Micro-Trains Magne-Matic



Une traversée-jonction double réalisée par Brian en P:220: pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué...

Les petits interrupteurs pour le basculement de l'aiguillage sont intégrés dans le pavage.



La différence entre des roues P:220 (à gauche) et des roues classiques en Z (à droite): les roues n'ont plus que 0,7 mm d'épaisseur et les flancs 0,2 mm. Il est flagrant que les attelages Märklin d'origine étaient bien trop grands: Brian les a remplacés par de jolis exemplaires de la marque MTL.



Brian ne recule pas devant des aiguillages ou des croisements compliqués. Mieux: il a conçu son réseau précisément en fonction de son tracé des voies. Cet aiguillage à trois files de rails aux écartements de 6,5 et 4,5 mm est tout compte fait encore assez simple...

'knuckle' couplers), une imitation réduite des véritables attelages automatiques utilisés aux USA. Bon: ce ne sont pas des attelages européens, mais ils se remarquent beaucoup moins. Nous vous avons déjà dit que Brian avait une tendance à la mortification: cela s'est vérifié lors du montage de ces attelages, qui sont constitués de six (!) pièces distinctes: le logement, le couvercle, le crochet en deux parties, la pine pour le dételage et un minuscule ressort. On dirait un peu un attelage Kadee. Les critiques diront qu'il s'agit d'attelages fragiles, qui nécessitent un traitement très méticuleux. Mais si vous êtes capable de construire en Proto:Z, cela ne doit pas constituer un problème, car dans ce cas, un seul mot d'ordre règne: le respect...!

Texte et photos: Gerard Tombroek



Wansbeck Road



Les années '50 ressuscitées

WANSBECK ROAD' EST UNE DES STATIONS DU MÉTRO DE NEWCASTLE. MAIS CE CI N'À VRAIMENT RIEN À VOIR AVEC LE RÉSEAU DU MÊME NOM DE MICK ET YVONNE SIMPSON, QUE NOUS VOUS PRÉSENTONS ICI: CE RÉSEAU MINIATURE EN FINE SCALE DE 2 MM EST NÉ DE L'IMAGINATION DE SES CONSTRUCTEURS.

'Wansbeck Road' aurait pu être une petite ville minière dans le comté de Durham, au Nord-Est de l'Angleterre. A part quelques constructions qui sont en fait des reproductions, l'ensemble appartient à l'univers personnel de Mick et Yvonne Simpson. Il restitue l'atmosphère sombre de cette région de charbonnages durant la période de 1957-1962. Les bâtiments sont entièrement construits en balsa ou en carton et figolés au papier émeri. Les fenêtres, de conception toute personnelle, sont découpées

Wansbeck Road

Mick Simpson derrière son réseau 'Wansbeck Road' en fine scale de 2 mm.
De cette façon, vous aurez déjà une idée de ce qu'est la véritable miniaturisation...



spécialement pour 'Wansbeck Road'.

La base est très classique: elle est constituée de segments rectangulaires de 6 mm en multiplex aux dimensions de 320 cm sur 50. Afin d'assurer une meilleure solidité, des éléments en forme de croix ont été ajoutés aux bords verticaux. Ils sont également en multiplex de 6 mm. On a toutefois foré de grands trous dans les éléments en croix et dans les panneaux verticaux pour alléger l'ensemble.

Du fine scale en 2 mm

Les voies sont construites suivant les normes de la '2 mm Scale Association', ce qui signifie à une échelle du 1/152^e. Outre cette échelle, l'écartement des rails est aussi très différent des voies habituelles en N: il est de 9,42 mm. Avec cette échelle, le constructeur en est réduit à construire lui-même presque tout le matériel, les voies et les aiguillages. Il vaut mieux alors opter pour ce que Mick

Un réseau en N convient le mieux pour des trains qui circulent. Le faible poids et les petites roues réduisent les contacts avec les rails et donc aussi la prise du courant. Si vous voulez vraiment manœuvrer, il vous faudra rouler avec une locomotive plus lourde et de préférence à bogies. Sur 'Wansbeck Road', les manœuvres étaient du pur plaisir avec cette Class 25 D5162, un modèle Bachmann Graham Farish en N, transformé.



Bien que la première pierre, ou devrions-nous dire, le premier rail de 'Wansbeck Road' ait été posé il y a 25 ans déjà, ce viaduc et le quartier juste devant ne font partie du réseau que depuis 2006, et ce n'est que depuis 2009 que les trains passent par la gare fantôme de droite. Le viaduc est certainement assez costaud pour la *NER J25 65712* de 41 tonnes, en tête de ce train de charbon.

a fait: pour les rails, il a utilisé des traverses en plastique. Les aiguillages sont soudés sur des bouts de circuit imprimé; la '2 mm Scale Association' fournit à cet effet tout le matériel nécessaire. Il existe même des selles pour aiguillages, ce dont Mick n'a pu bénéficier pendant la

construction de 'Wansbeck Road', parce qu'elles n'existaient pas encore.

La plupart des locomotives sont donc faites 'maison'. Pour le châssis, du laiton et du maillechort ont été utilisés, mais pour la superstructure, on trouve toutes sortes

de matériaux: du polystyrène, du carton, etc. Quelques locos Bachmann ont également été transformées en fine scale de 2 mm. Les voitures et les wagons de marchandises sont une association de laiton et de maillechort, de kits de construction et de modèles adaptés de Minitrix et Bach-



1



2



3



4

1. Avez-vous déjà vu des poulets au 1:152°? Ils ont été gravés par Bob Jones et modélisés par Mick.

2. En fait, cette vue aérienne est impardonnable, alors que Mick a fait de son mieux pour présenter 'Wansbeck Road' au niveau des yeux... C'est que nous voulions photographier le bus qui traverse la rue de la gare!

3. 'Wansbeck Works', comme tous les bâtiments, est réalisé en balsa, terminé au papier émeri, les fenêtres étant en laiton gravé.

4. Les autorails Class 101 et 108 de Bachmann, améliorés et réaménagés suivant les normes du 2 mm, bénéficient d'une nouvelle vie sur 'Wansbeck Road'.

mann, entièrement faits 'maison'. En plus, tous les véhicules ferroviaires sont pourvus de roues en fine scale provenant de la '2 mm Scale Association'. Malgré (ou plutôt grâce à) ces fines roues aux boudins minimalistes, les trains passent les aiguillages sans encombre. Les attelages sont réalisés d'après une idée de John Whitehead et connus comme 'Electra couplings'. Mick trouve par ailleurs étonnant qu'ils soient si peu utilisés...



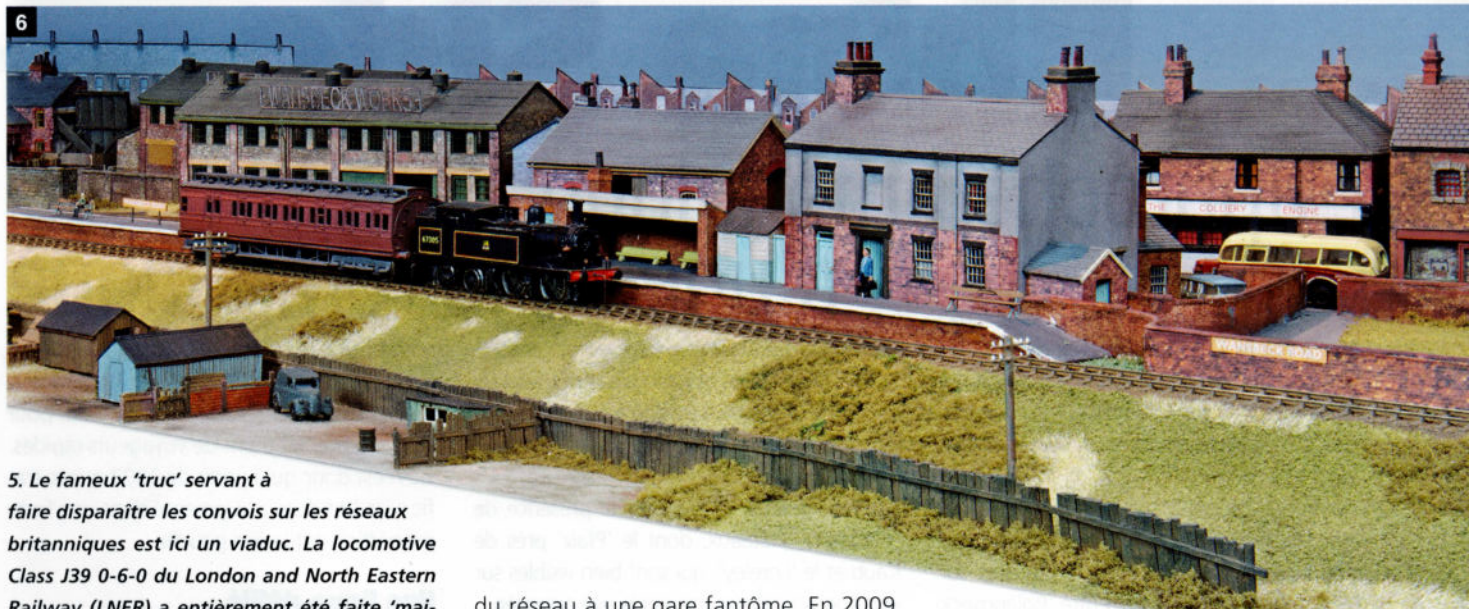
GJT_2013-06

A distance du regard

Dans les expositions, les visiteurs ont souvent tendance à examiner un réseau d'aussi près que possible. Certains y frottent même leur nez ou, à tout le moins, leur caméra de poche... Pourtant, un réseau que vous examinez depuis une certaine distance est souvent plus réaliste, surtout pour les plus petites échelles. Une peinture aussi se contemple toujours de plus loin. Même Mick Simpson trouve que le mieux pour examiner son réseau est de le faire à une distance de 40 à 75 cm! Et à hauteur des yeux, cela va de soi. Les voies de 'Wansbeck Road' se trouvent donc à 140 centimètres au-dessus du sol. Pas très sympa pour les personnes en fauteuil roulant ni pour les enfants, qui sont

pourtant aussi tenus de payer pour visiter une exposition... Mais pour eux, Mick a toujours un périscope avec lui.

Mick Simpson travaille déjà depuis un quart de siècle sur 'Wansbeck Road' et il ne l'a toujours pas terminé. Ce sont souvent les petits détails qui améliorent ce réseau mais parfois aussi, des changements ou des agrandissements conséquents. Un bus en mouvement, basé sur le système 'Car Faller', convenait tellement bien qu'il a été réalisé en 2006. Pour ce faire, il a fallu adapter les rues, tandis que le réseau a été complété par un viaduc, la route passant en dessous. A l'origine, 'Wansbeck Road' disposait encore d'une gare terminus, reliée à gauche



5. Le fameux 'truc' servant à faire disparaître les convois sur les réseaux britanniques est ici un viaduc. La locomotive Class J39 0-6-0 du London and North Eastern Railway (LNER) a entièrement été faite 'maison' par Mick. Les voitures sont des modèles Bachmann, mais bien plus détaillées et pourvues de roues en fine scale.

6. La G5 0-4-4t 67305 en tête d'un train local est une fidèle apparition sur 'Wansbeck Road'. La longue palissade située au pied du talus du chemin de fer est constituée de bandes de contreplaqué, placées une à une.

du réseau à une gare fantôme. En 2009, le réseau a été étendu sur sa droite et pourvu également à cet endroit d'une gare fantôme. 'Wansbeck Road' est passé d'une gare tête de ligne à une gare de passage. C'est une bonne idée en fait de construire d'abord un terminus et, quand il est complètement terminé, d'agrandir le réseau par une voie de passage. Cette

histoire souligne une nouvelle fois qu'un réseau ne doit jamais être tout à fait terminé et que l'on peut y consacrer une vie de plaisir. N'est-ce pas comme cela que se définit un hobby?...

Texte et photos: Gerard Tombroek





Rhine Side

TT

L'approche britannique d'une ligne romantique

LA VOIE EN TT EST TRÈS RARE: EN SOI, CE N'EST PAS SI ÉTONNANT, PUISQUE LE SEUL FABRICANT DE CET ÉCARTEMENT ÉTAIT SITUÉ DE L'AUTRE CÔTÉ DU RIDEAU DE FER... DE NOS JOURS, CE N'EST PLUS LE CAS, MAIS LES RÉSEAUX ÉTABLIS À L'ÉCHELLE TT SE COMPTENT SUR LES DOIGTS D'UNE MAIN, ALORS QU'IL S'AGIT POURTANT D'UNE BELLE ÉCHELLE, CERTAINEMENT SI VOUS AIMEZ DES LONGS TRAINS DANS UN BEAU PAYSAGE.

Les modélistes britanniques John O'Dell et Dave Harris furent à ce point charmés par la ligne longeant le Rhin et ses méandres sur de nombreux kilomètres entre Rolandseck (au sud de Bonn) et Bingen qu'ils décidèrent de la reproduire sur un réseau. Ce n'est pas étonnant, car ce tronçon de ligne établi dans la vallée du Rhin est considéré comme étant l'un des plus pittoresques de tout le réseau ferré allemand. Des deux côtés de la ligne surgissent des pans rochers, qui surplombent parfois la rivière d'une centaine de mètres.

Les voyageurs sont ravis par la présence de nombreux châteaux, dont le 'Pfalz' près de Kaub et le 'Loreley', qui sont bien visibles sur leur éperon rocheux depuis la rive opposée.

De plus, ce tronçon est l'un des plus intensément parcourus du réseau allemand et constituait la liaison ferrée la plus rapide vers l'Allemagne du Sud jusqu'à l'ouverture de la ligne à grande vitesse Cologne - Mainz (Mayence), le 15 décembre 2003. Avant l'ouverture précisément de cette nouvelle ligne, la ligne établie sur la rive gauche était

surtout parcourue par des trains voyageurs. Les trains de marchandises circulaient quant à eux essentiellement sur la rive droite, pour ne pas gêner les trains de voyageurs rapides. Ce n'est donc qu'à partir de 2003 que le trafic marchandises a augmenté dans une forte proportion sur la rive gauche.

Une ligne-défilé...

Cet intense trafic ferré était exactement ce que voulaient nos deux amis, John et Dave. John surtout était à la recherche d'un thème permettant de faire circuler son importante collection de matériel modèle allemand à l'échelle TT. La plupart des modèles proviennent donc de la collection de John, qui est un collectionneur fanatique de modèles



Ce fut longtemps l'image des Intercity allemands.

Jusqu'à l'arrivée des rames ICE, les locos de la série 103 – typiques par leurs formes aérodynamiques – constituaient les 'chevaux de parade' de la cavalerie DB et formaient la colonne vertébrale de la traction des trains rapides dans toute l'Allemagne.



Avant 2003, peu de trains de marchandises circulaient sur la rive gauche du Rhin. Ceci n'a pas empêché John et Dave d'y faire circuler ce lourd train de minéral, rien que parce qu'ils trouvent qu'un tel train est une image forte...



Le réseau 'Rhine Side' illustre bien que les trains ne sont qu'une petite partie du paysage dans lequel ils circulent.

Le principe de la construction par cloisons comme appliqué par John O'Dell et Dave Harris, sur 'Rhine Side'. Elles ont été conçues d'abord au moyen du programme informatique CAD et confectionnées avec du multiplex de 6 mm.

TT, depuis des années. Une ligne à double voie à trafic soutenu, établie le long d'un paysage montagneux attirant et qui aurait pu servir de ligne-défilé, cadrerait exactement dans les projets de nos deux amis. 'Rhine Side' est une interprétation libre du trajet compris entre les tunnels de Bank et de Bett, face aux falaises de Loreley, hautes de 130 m. Nos deux Britanniques ont intelligemment utilisé l'espace entre ces deux tunnels pour y intégrer leur panorama.

Aucun aiguillage ne vient perturber leur tronçon, qui atteint presque les trois mètres. Grâce à l'échelle 1/120^e, cette longueur est suffisante pour y voir passer un train composé de huit voitures pour express, tout en gardant libre de longues sections de la ligne. Comme époque, c'est la période entre 1994 environ et fin 2002 qui a été retenue. Cette période débute par

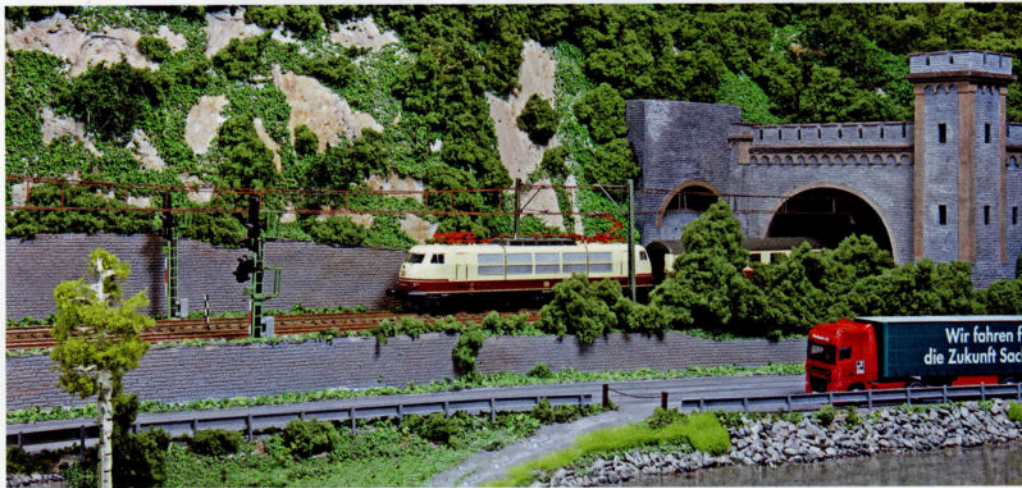
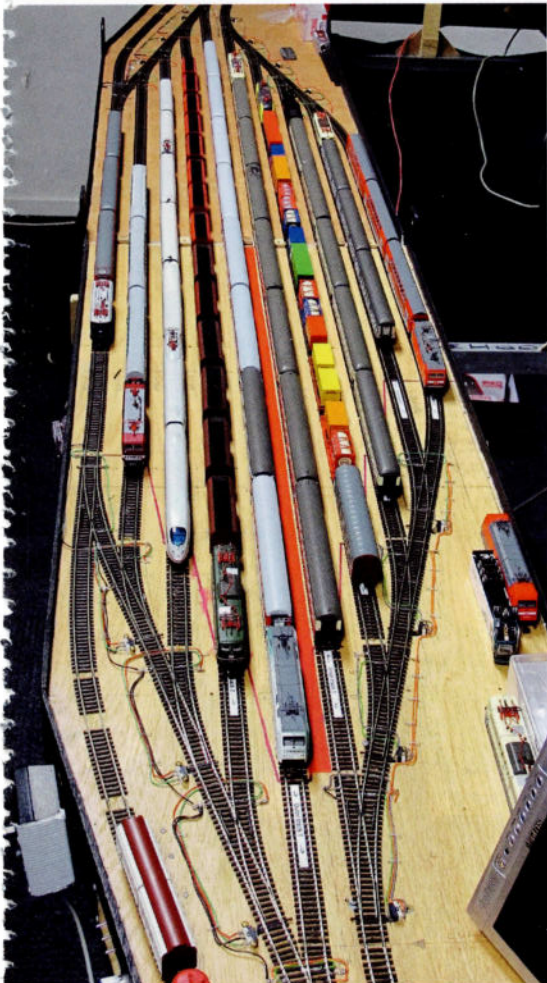


GJT_2013-06

la fusion entre la DB et la DR pour former la Deutsche Bahn AG et se termine lors de l'ouverture de la ligne à grande vitesse Cologne – Mayence. Jusqu'à cet instant, des rames ICE circulaient aussi le long de la rive gauche du Rhin. L'époque choisie permet donc une grande variété de matériel. Pour donner une image réaliste du trafic ferré à cet endroit, une gare fantôme comptant dix voies est établie derrière la montagne...

La commande de ce réseau se réalise en mode analogique: le trafic ferré n'est pas

si compliqué. Un panneau de commande standard permet aux convois de parader chacun à leur tour. L'alimentation des rails est établie à 9 volts, de façon à ce que les convois ne circulent pas trop vite. La caténaire Viessmann est purement décorative et n'est suspendue qu'au dessus du 'tronçon-défilé'. Dans les tunnels, des zones de transition ont été prévues, de façon à ce que les locos puissent circuler pantos entièrement levés, sans caténaires. Les signaux quant à eux sont fonctionnels et disposés



Les voies sont constituées de matériel Tillig. Les aiguillages sont tous disposés sur la gare fantôme et sont commandés par des servomoteurs RC.

pour circuler sur chacune des voies dans les deux sens.

La construction

La construction est formée de six parties. Deux parties de paysage qui ensemble, font trois mètres de longueur; deux parties plates supportant la gare fantôme et enfin, deux panneaux latéraux en forme de 'D' supportant chacun une courbe de liaison à double voie qui se raccordent de chaque côté aux parties de paysage et à la gare fantôme. L'ensemble forme un grand ovale à double voie de 3,5 m sur 1,4. La construction du paysage est particulière. Cela aurait été simple de construire ces parties de paysage sur des bacs avec une plaque de base surmontée de Styrodur, de polystyrène expansé ou tout autre matériau pour constituer le paysage montagneux. Comme tout ce qui se trouve derrière la paroi rocheuse inclinée est en fait un espace vide, une solution plus pratique et nécessitant moins d'espace a été recherchée. Il s'agit d'une construction de cloisons en multiplex qui suivent le profil de la montagne, de la voie,

En haut: Afin de garder le réseau assez compact, seule une ligne à double voie a été reproduite: il n'y a pas de gare, car cela aurait rendu ce réseau trop grand. La seule construction présente est le restaurant Loreley, que Dave a reproduit sur base d'une vague photo, mais qui donnait bien...

En bas: Le portail d'entrée du tunnel de Bett (long de 234 m) est reproduit d'une façon très réaliste. Un détail frappant est le panneau 'Ne4' disposé entre les voies, qui indique que le signal pour la voie de gauche ne se trouve pas à l'endroit prévu: il se trouve en effet à gauche de la voie au lieu d'à droite, par manque de place entre les deux voies.

de la route et de la rivière du côté visible et qui du côté arrière, forme un angle de 45°.

Le résultat prend beaucoup moins d'espace lors de son transport, ce qui était le but poursuivi. En outre, ce type de construction est beaucoup plus léger. Les rochers sont formés par des blocs de polystyrène expansé dégrossis, placés entre les cloisons en multiplex. La couche de plâtre pour modélisme qui y est étendue par-dessus est préalablement mélangée avec une poudre à pigments noire, pour que la couche ait l'air grise. Si pendant le transport, un bout de ce décor venait à se rompre, cela se verra moins que si la couche était en argile blanche. Pour imiter la paroi rocheuse boisée, une combinaison de grossiers flocons de mousse Auhagen est utilisée pour les parties recouvertes de verdure. Sur les côtés, les arbres d'écume de mer sont utilisés, recouverts de feuillage Woodland Scenics.

A certains endroits, la vallée du Rhin est si étroite qu'il n'y a de la place pour une route entre l'assiette de la voie et le lit de la rivière. Les constructeurs ont évidemment pensé à faire circuler des autos sur cette route. Le 'Car System' de Faller utilisé pour ce faire ne propose pas de modèles à l'échelle TT dans son programme, ce qui nécessite donc de la fabrication 'maison'. Dave a donc assemblé une Volkswagen Crafter au moyen d'une plaque et des tiges de styrène, pour l'ajuster sur un châssis d'un autobus Faller à l'échelle N. Dave a également transformé un camion Herpa. John O'Dell et Dave Harris ont trouvé que deux véhicules étaient suffisants, l'accent devant bien entendu être mis sur les trains qui roulent dans un somptueux paysage...

Texte et photos: Gerard Tombroek





Ceci est un des points de vue les plus plaisants que les touristes trouvent sur leur chemin, dans le village reculé de Berkeldam.

HO Berkeldam

Un petit port hollandais qui n'existe...
qu'en modèle réduit

INSPIRÉ PAR LES RÉSEaux COMPACTS — GÉNÉRALEMENT BRITANNIQUES — QU'IL AVAIT PU VOIR LORS DE DIFFÉRENTES EXPOSITIONS, PAUL ROOBBOL DÉCIDA POUR SES 40 ANS DE DÉLAISSER SON GRAND RÉSEAU D'INSPIRATION ALLEMANDE INSTALLÉ DANS SON GRENIER ET DE S'ORIENTER VERS UN RÉSEAU NÉERLANDAIS.





Des influences rotterdamoises à Berkeldam: le kiosque à journaux à six pans a été construit sur base d'un exemple existant à Rotterdam. Datant également de cette époque, les plaques de réclame émaillées de la RVS (Rotterdamse Verzekering Sociëteiten), les boîtes aux lettres rouges et la cabine téléphonique grise, dont le modèle a été dessinée dès 1932 par le Rotterdamois Leendert van der Vlugt.

Berkeldam est un nom à sonorité néerlandaise et pourtant, vous ne le trouverez pas sur une carte des Pays-Bas. La Berkel est une rivière qui prend sa source en Allemagne, qui s'écoule aux Pays-Bas via l'Achterhoek et qui à proximité de Zutphen, débouche dans l'IJssel.

Le village de Berkel existe aussi et forme avec Rodenrijs l'endroit dénommé Berkel et Rodenrijs. Il se situe dans le sud de la Hollande, à proximité de Rotterdam, parmi les lacs, les digues et les quais de polders. Mais la rivière Berkel ne s'y trouve pas et dans la Berkel, on ne rencontre aucun barrage. Mais dans le monde imaginaire du modéliste, un lieu portant le nom de Berkeldam pourrait très bien exister: aux Pays-Bas, il y a tellement de noms d'endroits qui doivent leur appellation à une digue qui le long d'une rive et où les bateaux peuvent s'amarrer. Autour d'une telle digue, un établissement a souvent vu le jour, qui s'est développé au fil du temps en un lieu destiné au commerce. C'est ainsi que Rotterdam a vu le jour, grâce à la digue qui existait à Rotte et qui retenait les eaux de la Nieuwe Maas.

Pour son réseau néerlandais à l'échelle H0, Paul Roodbol s'est fixé quelques règles. En premier lieu, il ne pouvait pas être trop grand. Le tracé des voies devait ensuite être simple, mais fonctionnel. Un minimum de produits 'prêts à l'emploi' devait être utilisé et enfin, il faudrait que l'on y reconnaisse les Pays-Bas. Paul ne se voyait pas reproduire un exemple existant : non pas parce que les exemples n'existent pas en suffisance, mais parce que le complexe risquait de devenir rapidement trop grand. Mais il fallait toutefois reproduire une situation qui aurait pu exister en réalité. Ce sont toutes ces considérations ont mené à 'Berkeldam'.

Bien que 'Berkeldam' soit une véritable petite ville de province, de nombreux éléments de Rotterdam y sont visibles, comme par exemple le kiosque à journaux à six pans, comme on peut encore en voir ci et là dans la ville portuaire. "C'est un peu de la nostalgie" raconte Paul Roodbol né à Rotterdam, pendant l'exposition Eurospoor en 2011. Son attirance pour un port avec des bateaux se justifie aussi de sa fierté rotterdamoise. De nombreuses heures ont été consacrées à la mise en peinture de ces

Page en face:

1. Le wagon-citerne des Pakhuismeesteren n'est pas éloigné de son domicile. Un tel wagon-citerne a été préservé au musée du 'Buurt Spoorweg Haaksbergen-Boekelo' (MBS), où Paul joue un rôle important en tant que bénévole.
2. Il faut toujours faire attention lorsque les convois traversent le village. Un train tracté par une 2400 des NS traverse le Buitenhaven: cette rue s'appelle ainsi, comme on peut le lire sur la plaque de rue. C'est à ce genre de détails que Paul Roodbol a attaché beaucoup d'importance. Toutes les petites voitures sont ainsi munies d'une plaque d'immatriculation qui date de cette époque.
3. Le bateau qui est au chantier naval – tous deux sont des sets Artitec – va complètement être rénové. En voyant ceci, on peut voir que le travail est bien avancé: seul le mât doit encore être replacé.
4. De nombreux récits personnels sont intégrés sous forme de détails. Paul a baptisé la forge en mémoire de son père et le magasin de fromages en l'honneur de sa tante.

petits bateaux, provenant du chantier Artitec. Beaucoup de maisonnettes proviennent aussi d'Artitec, mais également de Tilly Models et d'Holland Scale. "Dans ce domaine, un choix beaucoup plus important existe désormais, par rapport à il y a 20 ans" se rappelle Paul.



'Liesje' de Lochem, amarrée au quai du Noord-Haven. Dans le convoi tracté par une 8600 des NS se trouve un wagon chargé d'une cargaison destinée à un bateau. Cette loco est une T3 Fleischmann transformée au moyen de pièces PhiloTrain.





Les années soixante revivent à 'Berkeldam': une 2400 des NS parmi les maisons; plus loin, la voie passe même dans la rue. C'était comme cela du temps de la WSM ou de la NTM, mais aussi pour de nombreuses petites lignes vicinales.

Ces maisonnettes ont toutes été peintes à l'aérographe. Certaines ont été transformées pour leur donner un cachet propre et la plupart sont pourvues d'un aménagement intérieur.

De la voie vicinale

Paul a opté pour une voie vicinale vers 1960. Cette ligne est l'une de celles exploitées par la société N.V. Westlandsche Stoomtramweg Maatschappij (WSM), une des sociétés privées qui existait encore à l'époque et qui peut justifier l'utilisation d'une unique locomotive à vapeur. L'exploitation est toutefois assurée pour une grande part par des locomotives Diesel des NS. La situation quelque peu isolée de Berkeldam et les liaisons routières peu efficaces avec l'arrière-pays ont préservé cette ligne ferrée de sa suppression. On n'y voit plus toutefois que du trafic marchandises, de et vers le port. Le service voyageurs y a été supprimé vers le milieu des années trente du siècle passé, en connaissant toutefois une courte réactivation au cours de la Seconde Guerre mondiale. Les autobus rouges de la société assurent une desserte à l'heure entre les digues, les chemins ruraux et la grande ville.

Le matériel est constitué entre autres de locomotives Diesel 2400 et 450 des NS et d'une loco à vapeur 8600 des NS. Les locos Diesel de la série 451 à 460 ont été construites par Werkspoor pour assurer le service sur les lignes de tram de la WSM dans le Westland et de la NTM en Frise: elles conviennent donc parfaitement pour circuler sur la petite ligne vicinale vers Berkeldam. Ce modèle est le résultat de l'assemblage d'un set Kleinspoor sur un châssis d'un modèle Roco d'une 500 des NS. La 2400 des NS aussi est une loco qui se justifie sur 'Berkeldam'. Sa masse maximale de 60 tonnes et l'empattement relativement court de ses bogies rendent cette loco particulièrement apte à circuler sur des lignes à faible armement et sur des courbes serrées. En fait, la loco-tender 8600 des NS est une excentricité: la traction vapeur a disparu aux NS dès février 1958, mais sur la ligne privée de Berkeldam, on y circulait encore en traction vapeur. Ce modèle a été assemblé au moyen d'un set de pièces Philotrain et d'une T3 Fleischmann.

A part le wagon-citerne, tous les wagons présents sont le résultat de l'assemblage de

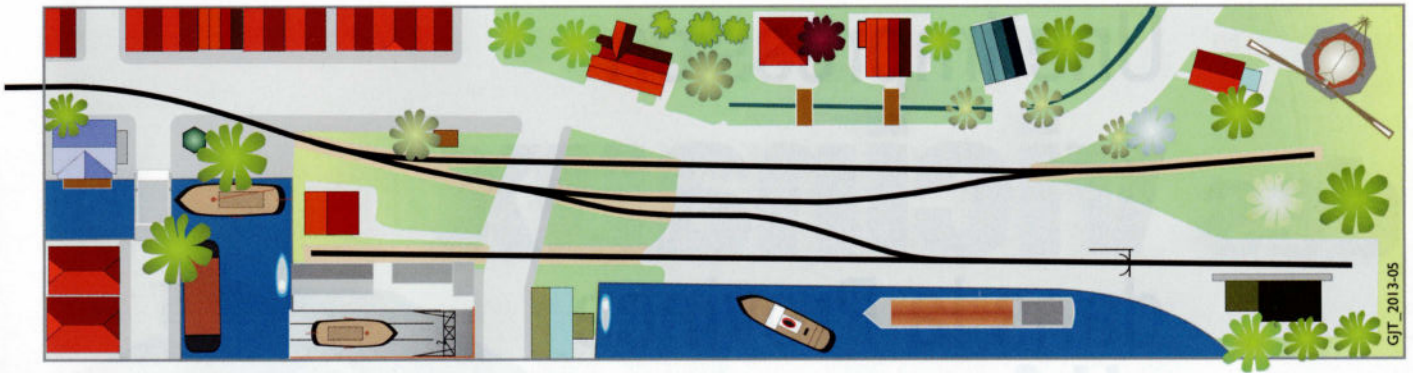
sets Artitec, MK-Modelbouwstudio et 'Het Hollandsch Locaalspoor'. Afin de pouvoir manœuvrer de la manière la plus réaliste possible, des attelages Kadee sont utilisés. Ils sont petits, sont pré-dételables et pour les accoupler, il suffit de placer les deux véhicules l'un contre l'autre.

La technique

Afin de pouvoir participer à des expositions, l'ensemble de ce réseau a été construit sur deux segments démontables de chacun 125 cm sur 60. Il s'agit de simples bacs rectangulaires en MDF. Pour les voies, du code 75 de Peco a été utilisé, ainsi que des aiguillages allongés. Les voies disparaissent à gauche dans un fiddle yard, qui est aménagé comme tiroir amovible. Les cinq voies que compte cette gare fantôme offrent suffisamment de place pour assurer un trafic ferré varié. Ce réseau ne nécessite pas beaucoup de technique: on y circule en mode analogique conventionnel. Ceci est rendu possible car sur un site si petit, jamais plus d'une loco n'y circule à la fois.

Texte et photos: Gerard Tombroek



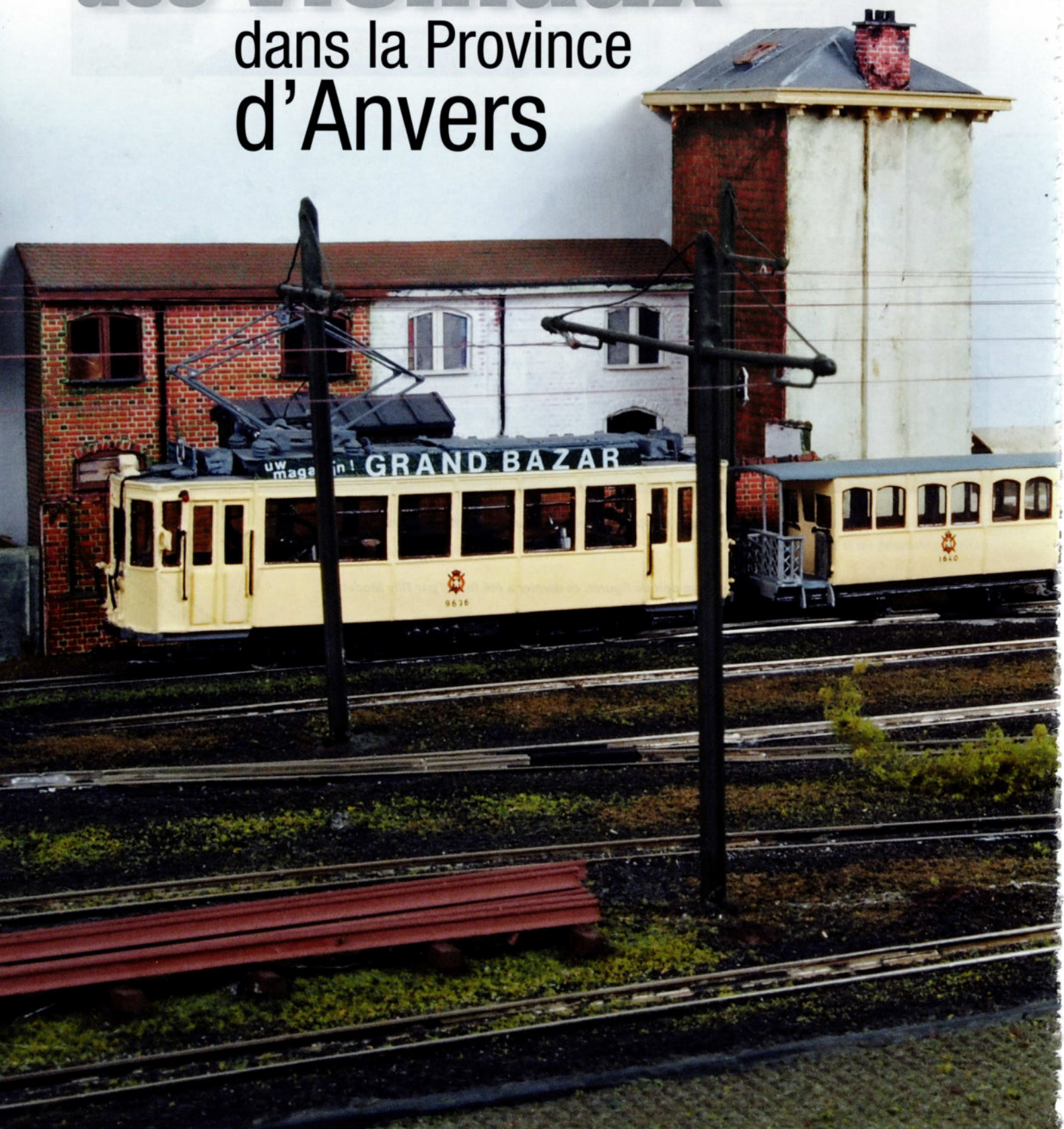


Il faut faire savoir que vous êtes Néerlandais: le capitaine du remorqueur de ce chantier Artitec l'est indiscutablement, vu la taille de son pavillon...

Sur un réseau néerlandais 'pur jus', un moulin se doit de figurer: ce dernier a été fourni par Tilly Models.



Une impression des **vicinaux** dans la Province d'Anvers



Ces réseaux qui ne sortent jamais...

H0e

DANS CE NUMÉRO, VOUS POURREZ FAIRE CONNAISSANCE AVEC DES RÉSEAUX DE TOUTES ÉCHELLES. CE QUI MANQUAIT TOUTEFOIS ÉTAIT UN RÉSEAU 'TRAM': LES RÉSEAUX DONT LE THÈME PRINCIPAL EST LE TRAM SONT ASSEZ RARES, CAR DE NOMBREUX AMATEURS DE TRAMS SONT SURTOUT INTÉRESSÉS PAR LES VÉRITABLES TRAMS, MAIS MOINS PAR LEURS REPRODUCTIONS EN MINIATURE. MAIS NOUS AVONS QUAND MÊME DÉNICHÉ QUELQU'UN QUI NOURRIT UNE PASSION À LA FOIS POUR LES GRANDS ET LES PETITS TRAMS: JOHAN TYSENS, D'HOBOKEN. NOUS AVONS DÉCOUVERT DANS SON GARAGE UNE BELLE FIGURATION DU TRAM VICINAL DES ANNÉES '50 ET '60.



Johan Tyssens a toujours été intéressé par les trams. Petit garçon déjà, il était fasciné par les trams vicinaux, avec leurs films colorés et leurs étranges destinations. A cette époque, le trafic marchandises était encore très présent, avec des manœuvres effectuées en pleine voie. C'est ce détail qui a laissé des souvenirs impérissables à Johan. Encore jeune, il débuta la construction de trams miniatures à l'échelle 1/60^e en carton et en bois de balsa. Cette échelle pourrait paraître un choix curieux, mais elle était justifiée par le fait que les voies et les châssis de son train en H0 pouvaient ainsi être réutilisés pour reproduire la voie métrique vicinale. Au cours de son adolescence, Johan

perdit quelque peu son engouement pour les petits trams, mais pas pour les 'vrais'. Il entra en service comme électricien à la MIVA (la société des trams d'Anvers, à l'époque) et put ainsi pour partie vivre dans le monde des trams pendant ses heures de service. Des années plus tard, il reprit le fil de son hobby, mais cette fois, il allait construire des trams à l'échelle 1/87^e. Comme il put disposer via son père d'un grand nombre de matériel à l'échelle N, Johan opta pour l'écartement de 9 mm, une petite concession réalisée dans un but purement économique. Entretemps, Johan jouit d'une pension bien méritée et dispose désormais du temps – mais trop peu, comme la majorité des pensionnés –

pour achever le réseau 'tram' qu'il a débuté il y a maintenant quinze ans.

Johan est un modéliste 'pur sang': beaucoup de pièces qu'il assemble sont le résultat d'une fabrication 'maison'. Sur base de plans et de dessins du matériel, Johan a déjà construit toute une collection de trams, tant des Vicinaux que de plusieurs réseaux urbains. A l'origine, ces modèles étaient encore en carton et en balsa, mais de nos jours, Johan construit tout en plastique. Heureusement qu'à l'initiative

Au cours des mois de juillet et d'août, les enfants de la ville d'Anvers étaient conduits par tram à la plaine de jeu de Hulgenrode.



1



2



3



4

des marques Jocadis et Ferivan, de nombreux modèles réduits de trams sont apparus sur le marché au cours de ces dernières années, car ceci a quand même facilité le travail de Johan. Il n'hésite pourtant pas à porter la scie dans un des modèles proposés par ces fabricants, pour faire usage de pièces et construire ainsi une nouvelle variante... Ses remorques, voitures et wagons sont issus de la fabrication 'maison' ou de kits transformés.

En tant que connaisseur érudit dans le domaine des trams, Johan tient à ce que ses modèles soient corrects. Les boyaux de frein, les rétroviseurs, les phares, bref: les plus petits détails doivent correspondre au véritable véhicule, au bon film de ligne et le tout à la bonne époque. Car les films de ligne donnent l'identité au tram et le situent immédiatement par rapport à l'ex-

ploitation réelle. C'est pour cette raison que Johan a pourvu nombre de ses modèles d'un moyen simple (mais ingénieux) qui lui permet de changer facilement de film de ligne. Ces derniers sont constitués de petites photos réduites de véritables films de ligne. De cette façon, il peut reproduire sur ses modèles des situations réelles, visibles sur le terrain.

Sa collection de modèles de trams est en partie exposée en vitrine dans son living, et pour une autre partie dans une face avant... de tramway. Cette face avant a été construite par Johan à l'échelle 1/2, peinte dans les couleurs de la MIVA. Le poste de conduite forme donc une vitrine des plus originales...

Mais selon Johan, il lui manquait encore un réseau de tram, sur lequel il pourrait

1. Une nouvelle cargaison de 10 tonnes de charbon vient d'être acheminée par le tram.

2. La belle époque pour les entrepreneurs: les petites locos à voie étroite rouillent sur place, car les camions de l'armée rachetés en seconde main ont pris leur place...

3. La voiture-échelle 9022 – année de construction 1896 – accomplit sa tournée d'inspection annuelle sur le réseau vicinal anversois.

4. La 10110 – une des quatre motrices unidirectionnelles de la SNCV à Anvers – traverse prudemment la chaussée.

faire circuler ses modèles. D'un côté du garage, Johan a donc construit son réseau à l'échelle 1/87°, depuis maintenant quelques années. Ce réseau a une longueur de 6 m et 50 cm de largeur, et reproduit surtout des scènes vicinales dans la région d'Anvers. Une extension reproduisant une section de voie pour trams



5



6

5. Malgré la disparition du service voyageurs sur les lignes non électrifiées, le trafic marchandises y était encore d'une certaine importance.

6. Son service est terminé: avec le film 'Blauwhoef', la motrice 9994 (le 'Poldertram') retourne vers son dépôt.

urbains et même un bout de 'voie large' (le qualificatif que donnent les gens du tram au chemin de fer!) est prévue, mais ce sera pour plus tard...

Comme il en est pour une véritable ligne de tram, on circule 'de point à point' sur le réseau de Johan. Le voyage commence à l'extrême gauche du réseau. Les deux lignes de tram s'y rejoignent et se raccordent aux quelques voies de la future extension vers la partie urbaine. Les trams peuvent éventuellement y



1
2

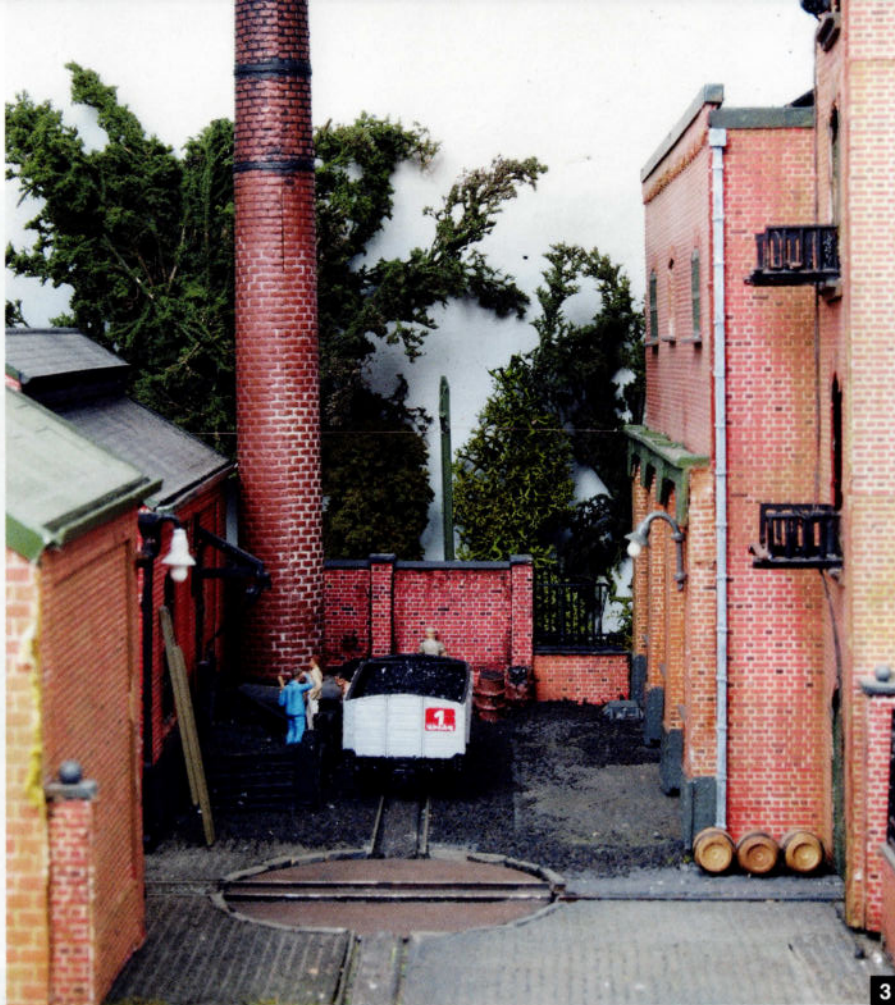


faire demi-tour ou tête-à-queue. Une des deux lignes de tram passe sur un talus légèrement surélevé, devant l'arrière-plan. L'autre ligne court en site propre le long d'une chaussée, une situation que l'on pouvait retrouver en de nombreux endroits de Flandre au cours

des années '50 et '60 du siècle dernier. La ligne passe d'abord devant un petit atelier de construction d'un entrepreneur, pour longer ensuite le site d'un marchand de charbon. Un peu plus loin, on trouve une halte avec une voie d'évitement et un raccordement mar-

1. Au début des années '50, des motrices à deux essieux assuraient encore les services de renfort, comme la 9869 vue ici sur la ligne 50, entre Anvers et Rumst.

2. Un tram d'heure de pointe sur la ligne 77 s'inscrit comme un serpent dans le paysage des Polders et est en route vers la ville.



3



6



4



5

3. De la main-d'œuvre est nécessaire pour calmer la faim d'énergie de la brasserie...
4. Les débuts de l'autobus 'plus souple' ne se déroulèrent pas toujours sans problèmes.
5. Feu vert pour la ligne 52 venant d'Anvers, à hauteur de la chaussée d'Anvers à Malines. C'était également le terminus de la ligne urbaine 1, sous l'appellation 'Waterloo'.
6. Une partie de la collection de Johan Tyssens est exposée dans ce 'tram-vitrine' assez unique...

chandises menant notamment vers le marchand de charbon. Encore un peu plus loin, la ligne arrive à l'entrée d'un village. On y trouve une bifurcation: le tram traverse la route et disparaît ensuite entre quelques maisons pour filer à travers champs. Jusqu'ici, l'assiette des voies était posée sur de la cendrée, mais dans les courbes serrées, la voie est posée sur du ballast. Un peu plus loin, le tram roule à travers une brèche dans la digue et rejoint alors la ligne qui circule sur le talus. La ligne se termine par une grande gare vicinale, qui compte quatre voies pour le service voyageurs et autant pour le trafic marchandises et le garage du matériel. Un peu plus loin, on trouve enfin la brasserie Campina, qui dispose d'un raccordement vicinal. Dans la cour intérieure de cette brasserie, on trouve une plaque tournante pour wagons: les wagons peuvent y être virés et sont déplacés à la force... chevaline.



Johan est un véritable modéliste constructeur: il construit non seulement ses modèles de trams, mais aussi tous les bâtiments qui figurent sur son réseau. Au début, il utilisait du carton et du bois, complété par des pièces en plastique provenant de kits et du marché d'accessoires. Comme tout bon modéliste, Johan fait flèche de tout bois en conservant quantité de pièces et d'objets qui pourraient lui servir pour son réseau. Un bel exemple: un petit canoë en plastique, dont la pointe a été utilisée pour représenter une chapelle murale avec une statue de Marie. Et il y a encore bien d'autres pièces à découvrir, dont nous pourrions parler pendant des heures... La caténaire est également l'œuvre de Johan. Le fil de contact est du fil élastique: une solution simple, mais efficace!

Texte et photos: Guy Van Meroye
Légendes de photos: Johan Tyssens



1. Des manœuvres compliquées pour ce tracteur marchandises 10269, capable de remorquer une charge de 120 tonnes à 40 km/h en palier, avec 90 ch. par essieu. Une vraie série 20 SNCB en plus petit, et en plus âgé...

2. C'est jour de marché à Mol. L'AR.192 tracte une petite remorque pour la circonstance.

3. Un mini-cimetière militaire en l'honneur des défenseurs du pont du tram, lors de la Seconde Guerre mondiale. Un tram à vapeur du type 4 siffle à l'arrière-plan.

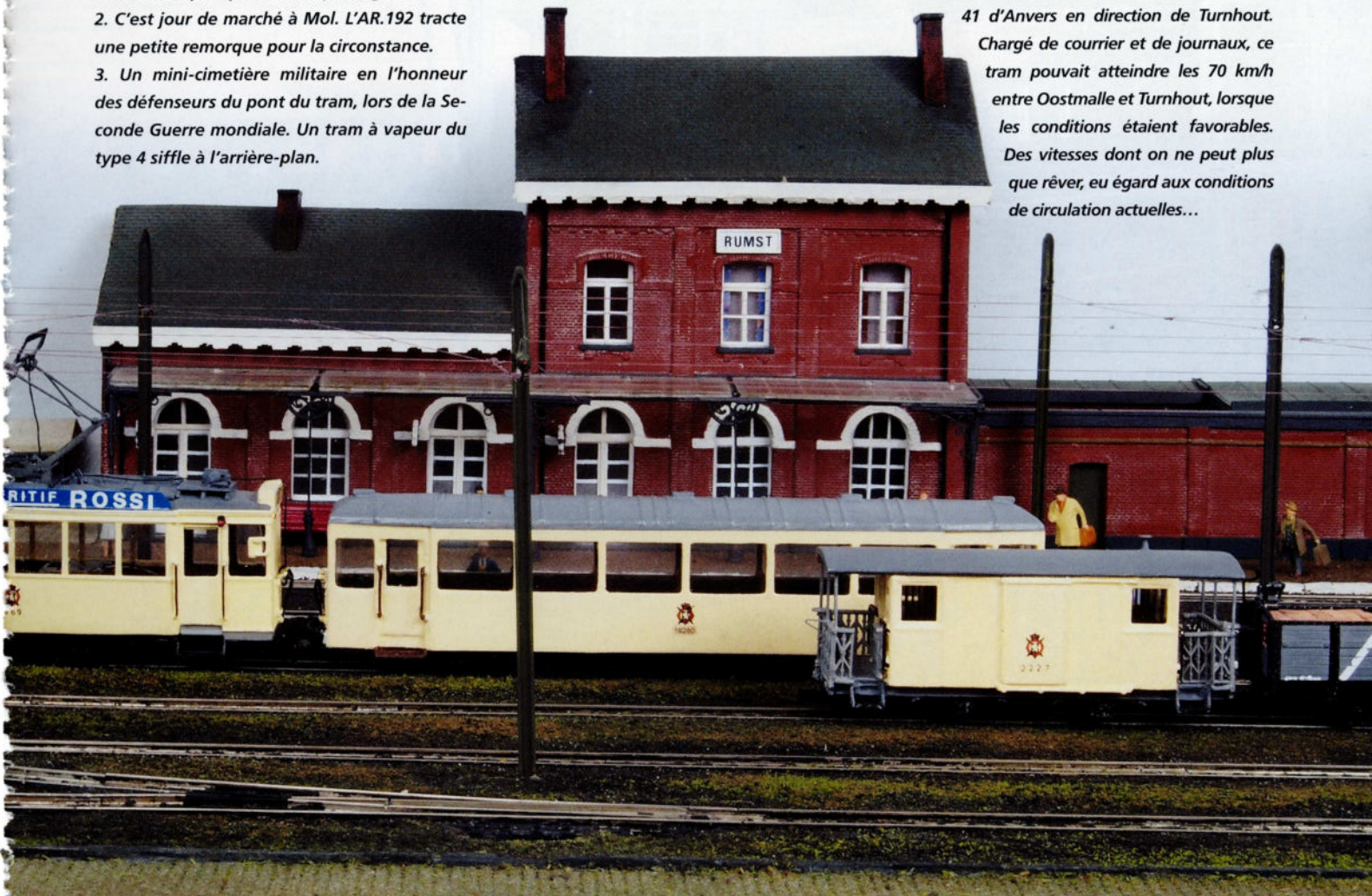


6

4. La motrice meuleuse 21005 et le chasse-neige A.8179 apparaissent rarement en ligne et attendent patiemment leur éventuelle utilisation.

5. La motrice 9869 dégradée en tracteur de manœuvres, en gare de Rumst.

6. Il est 3h35: c'est l'heure de départ du premier 41 d'Anvers en direction de Turnhout. Chargé de courrier et de journaux, ce tram pouvait atteindre les 70 km/h entre Oostmalle et Turnhout, lorsque les conditions étaient favorables. Des vitesses dont on ne peut plus que rêver, eu égard aux conditions de circulation actuelles...





Des longs trains modernes circulent aussi sur les voies étroites de Suisse. 'Valdispere' a été conçu dans cette optique. Une image familière dans les gares suisses est le portique des interrupteurs d'alimentation des catenaires. Le modèle présent sur 'Valdispere' est issu de la gamme Sommerfeldt.

Valdispere H0m

Une gare reposante des RhB

C'EST FINALEMENT ÉTRANGE QUE NOUS NE VOUS AYONS PAS ENCORE PRÉSENTÉ PLUS TÔT 'VALDISPERE', DE DERK HUISMAN. CE RÉSEAU 'TOURNE' EN EFFET DEPUIS DES ANNÉES DÉJÀ DANS LE PETIT MONDE DES EXPOSITIONS FERROVIAIRES. CE N'EST PAS TELLEMENT LA RAISON QUI NOUS ÉTONNE LE PLUS, MAIS SURTOUT LE FAIT QUE DERK HUISMAN ET HENK WUST FORMENT UN TEAM ÉTONNANT ET QUE NOUS AVONS DÉJÀ DÉTAILLÉ LEURS ŒUVRES DE CETTE ÉQUIPE, À L'EXCEPTION NOTOIRE DE... VALDISPERE.

Derk Huisman et Henk Wust se sont connus grâce à Fremo. Henk recherchait quelqu'un qui puisse l'aider pour l'aspect technique de son réseau forestier H.Bach. Or, c'est la tasse de thé de Derk Huisman.

Ce fut le début d'une collaboration unique entre Derk le pragmatique, fils d'agriculteur de Groningen et

Henk l'extraverti, entraîneur pour managers en Hollande du sud...

Le travail réalisé sur le réseau forestier H. Bach eut quand même pour effet de faire réfléchir Derk quant à son propre réseau. Il possédait lui-même quelques modules Fremo en H0m, dont le thème était inspiré de la

gare de Valendas-Sagogn située sur les RhB (les Rhätische Bahn, les chemins de fer rhétiques), dans le canton suisse des Grisons. Après que Derk ait développé tant d'énergie à réaliser la technique du réseau H.Bach, il ne restait plus à Henk à achever le paysage sur 'Valendas-Sagogn'. Derk dut toutefois d'abord réfléchir quelque peu. Derk éprouve plus qu'une simple préférence pour des réseaux 'clean', sur lesquels il est possible de circuler et de manœuvrer, sans ratés. Le style de construction d'Henk est quant à lui plus... désinvolte. Et pourtant, cette approche artistique un peu plus libre n'était





La cimenterie est le résultat d'un kit-bashing ou, si vous préférez, de 'model bashing' d'un set à assembler Kibri, combiné avec un marteau pour casser les pierres calcaires, obtenu par scratch building et avec des pièces prélevées dans la 'boîte à brol'...

pas pour déplaire à Henk. Lors de la réalisation du réseau forestier, Henk s'était quand même dit de son coreligionnaire: "Espérons qu'il n'en fasse pas une peluche!"... Derk poursuit: "Plus Henk s'en occupait, plus le paysage devenait joli, mais moins cela ressemblait à Valendas-Sagogn!" Alors que Derk réfléchissait à ce phénomène, Henk en arriva à la conclusion: "Peut-être faudrait-il penser à un autre nom..."

Et après s'être remué les méninges, Derk en arriva à 'Vallée de l'espoir', mais dans une traduction libre en romanche, une des langues officielles du Canton des Grisons.

En romanche, vallée se dit 'Val' et espoir se dit 'Lester'. 'Val Lester' sonnait déjà pas mal, mais le contraire de l'espoir, c'est le désespoir, qui se dit 'Disper' en romanche. 'Val Disper' sonnait encore mieux. Quant à savoir si cela a eu un rapport ou non avec ce que Derk imaginait comme résultat final du travail réalisé par Henk, nous ne le saurons jamais... Un jeu de mots plus loin, un barrage dans la vallée s'appellerait 'Val Spere'. C'est ainsi que 'Valdispere' est né, un nom qui sonne bien en romanche et par ailleurs, constitue une allusion au calmant Valdispert: le paysage suisse a un effet si reposant... C'est donc une gare

que vous recherchez en vain dans toute la Suisse, mais si vous examinez les photos, qui aurait bien pu exister entre 1980 et 1990, quelque part dans les Grisons.

Les dimensions

Conformément à la doctrine Fremo, la gare de Valendas-Sagogn est constituée de deux segments d'environ 120 cm sur 50. Ensemble, ils constituent un module Fremo présentant à leurs extrémités des faces standardisées pour H0m, de façon à pouvoir placer ce module au sein d'un assemblage de modules Fremo. Sur les conseils d'Henk, Derk a en outre construit



2



3



4



1

1. Le tunnel menant au fiddle yard constitue la limite naturelle du réseau. La végétation au-dessus du tunnel a été maintenue volontairement basse, afin que le tout puisse encore trouver place... dans l'auto de Derk!

Avec la Ge 4/4 III 643 'Vals' (année de construction 1994), Derk a quelque peu étendu l'époque de son réseau; en réalité, il s'agit plus d'une loco destinée à tracter le 'Glacier Express' qu'un train de marchandises. Et pourtant, cela doit pouvoir être possible: c'est ça aussi, la liberté du modéliste...

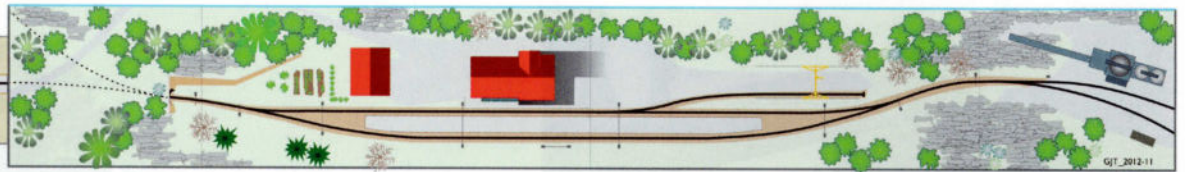
2. Un tracteur de manœuvres du type TM 2/2 quitte le site de la cimenterie, en tête de deux wagons-silos.

3. La Ge 4/4 ne peut acheminer les wagons que jusqu'à proximité de la grille d'entrée de la cimenterie, car au-delà, la caténaire est absente. En pratique, ils seront poussés par un locotracteur jusqu'à l'endroit requis.

4. Le locotracteur garé derrière le grillage de la cimenterie pourrait aussi servir pour déplacer les wagons sur le site de l'usine. La caténaire est en effet absente et un tracteur de manœuvres ne doit pas toujours être disponible. A l'arrière-plan, on voit la bande transbordeuse faite 'maison' pour l'acheminement de la pierre calcaire vers le moulin de broyage.

de chaque côté un segment long de 60 cm pour pouvoir utiliser 'Valdispere' de façon autonome. La longueur totale du module est alors de 360 cm. Un fiddle yard est encore prévu à gauche, qui dépasse donc des 360 cm. Vu de devant, la voie à gauche de la gare de Valdispere mène vers le fiddle yard, via un tunnel. De l'autre côté de la gare, on trouve une cimenterie qui rend la voie vers Valdispere réellement fonctionnelle. Ceci permet des manœuvres supplémentaires, ainsi que la cour à marchandises où régulièrement, des camions viennent décharger des troncs d'arbres et les transborder sur des wagons.

Tenez encore compte du fait que les voies métriques suisses sont établies selon les



Sur une profondeur et une longueur réduites, mais en reproduisant des éléments à caractère ferroviaire marquants, Derk et Henk ont réussi à créer un tableau réaliste. Le fiddle yard est une simple plaque d'environ 100 cm supportant des cassettes séparées pour chaque convoi. Afin de pouvoir utiliser ce réseau sans fiddle yard, un aiguillage menant vers une seconde voie est situé juste derrière le portail du tunnel, sous la montagne. Intervenir dans la montage est possible via une ouverture dans la paroi arrière.



Des trains mixtes sont encore fréquents sur les RhB: c'est une des raisons pour lesquelles les chemins de fer suisses à voie étroite intéressent tant de modélistes. Les bâtiments présents sur Valdispere sont issus du programme Kibri.

Henk les a toutefois traité par un broissage à sec, pour les patiner de façon réaliste.

normes d'une ligne principale. A Valdispere, on ne voit donc pas de petits trains à vapeur idylliques, mais de longs convois voyageurs modernes tractés par des locomotives électriques à quatre essieux. Le tracé des voies est prévu pour y faire circuler des convois de cinq à six voitures à quatre essieux, qui s'arrêtent le long d'un quai central pour l'embarquement aisé des voyageurs. Pour les trains tractés, la locomotive peut venir se remettre en tête via la seconde voie et filer ainsi vers le fiddle yard. Dans le bâtiment voyageurs, on trouve encore une remise pour les messageries, devant laquelle un wagon peut être disposé. Ceci permet à nouveau d'intéressantes manœuvres lorsque la loco

d'un train doit être remise en tête. Il y a donc assez à voir dans cette gare d'une ligne à voie étroite...

Quelques données

Voici encore quelques données supplémentaires. Du multiplex a été utilisé pour la charpente, réalisée en 'construction ouverte'. Les formes grossières du paysage ont été constituées au moyen de blocs de Styropor (du polystyrène expansé). Les rails sont en code 70 et issus de la gamme Bemo. La plupart du matériel également provient de Bemo et dérive du matériel habituel circulant sur les RhB. La caténaire provient quant à elle de Sommerfeldt.

A l'origine, ce réseau fut commandé en mode analogique et pourvu de plusieurs sections à alimenter électriquement. Derk a toutefois changé d'avis et est passé au digital. Pour la commande, il utilise une Intellibox et un 'Fred', grâce à quoi il peut commander quatre locomotives, ce qui est plus que suffisant pour un réseau comme 'Valdispere'. Les moteurs d'aiguillage Tillig et Roco sont toutefois encore conventionnels et commandés par interrupteurs. Tout est bien clair grâce à un petit tableau de commande.

Le 'LAW'

Quand on lui demande pourquoi il a choisi un thème suisse pour son réseau, Derk ré-



2



3



4



1

1. Depuis la montagne à gauche, les randonneurs ont une superbe vue sur la gare de Valdispere. Les connaisseurs des RhB reconnaîtront sans peine qu'il s'agit ici d'un réseau, car en réalité, l'automotrice rouge ABe 4/4 41 et la Ge 4/4 601 'Albula' ne pourraient jamais figurer côte à côte dans la même gare, puisque la Ge 4/4 est une loco pour courant alternatif et l'automotrice ABe 4/4 ne fonctionne qu'en continu! Mais votre photographe a trouvé cette association tout simplement belle...

2. L'autocar 'Jan Klein' derrière une automotrice du type ABe 4/4, une allusion subtile au LAW, le réseau à voie étroite Leer-Aurich-Wittmund (devenu de nos jours le Kreisbahn Aurich) et surnommé 'Jan Klein' dans le langage local.

3. La grue à portique pour le chargement des troncs est un assemblage de pièces issues de la 'boîte à broil'. La traverse de support et la poulie proviennent d'un set Kibri. Pour les pieds, des cure-dents ont été utilisés.

4. Tandis que quelques messageries sont embarquées par Cargo Domizil, un groupe de touristes attend le train. Les buissons visibles à l'arrière-plan est ce que Derk désignait par une 'peluche'...

pond que l'idée lui en est venue via Fremo. Ils y catégorisent son module de 'destination vacances', car il tombe en réalité hors des conventions habituelles en vigueur pour

le Fremo allemand. Derk veut par ailleurs que son réseau exhale un sentiment de vacances et de quiétude. "Je trouve la Suisse superbe" dit-il; "J'ai beaucoup circulé sur

les Rhätische Bahn, mais je ne veux pas forcément y habiter". Derk habite à La Haye depuis 1965, mais lorsque les betteraves sucrières et le blé doivent être récoltés, il est sur le tracteur de son frère à Groningue, qui a repris la ferme de ses parents.

Il n'a en fait jamais quitté le pays de Groningue, ce qui le rend assez proche de la frontière allemande, où il est par ailleurs membre du LAW (Arbeitsgemeinschaft H0m-Modulanlage Kleinbahn Leer - Aurich - Wittmund, un groupe de modélistes qui essaie de reproduire le plus fidèlement possible le LAW et le paysage typique de la Frise orientale. Bien évidemment, Derk a construit quelques modules du LAW et sait en dire beaucoup. Votre reporter a déjà rendu visite à ce club, de façon à vous mitonner un article pour plus tard...

Texte et photos: Gerard Tombroek



Orestone Quay 00

Un petit réseau portuaire britannique

ORESTONE QUAY' EST UN RÉSEAU D'EXPOSITION BRITANNIQUE RÉALISÉ À L'ÉCHELLE 00 (1/76^e). CE RÉSEAU ÉTAIT L'ŒUVRE DU REGRETTÉ JOHN LEWIS, UN MODÉLISTE QUI FUT LONGTEMPS MEMBRE DU BURGESS HILL MODEL RAILWAY CLUB. APRÈS LE DÉCÈS PRÉMATURÉ DE JOHN, SON RÉSEAU PARVINT DANS LES MAINS DU CLUB, QUI LE FIT PARTICIPER À DES EXPOSITIONS. NOUS AVONS VU CE RÉSEAU LORS DE L'EXPO TENUE À CHATHAM EN 2010, MAIS IL A ÉGALEMENT ÉTÉ EXPOSÉ LORS DE NOTRE GRANDE EXPO DE MODÉLISME DE MALINES, EN OCTOBRE 2012.



John avait trouvé son inspiration dans ce 'classique' en Grande-Bretagne que constitue l'ouvrage 'Miniature Building Construction: An Architectural Guide for Modellers', de John H. Ahern. L'assemblage de bâtiments en carton y est notamment décrit. La plupart des bâtiments sur 'Orestone Quay' se situent dans un quartier portuaire. La localisation d'Orestone Quay est fictive, car elle se situe 'quelque part' le long de la côte sud de l'Angleterre, au cours de la période de l'immédiat après-guerre.

La construction

Ce réseau est constitué de deux bacs en bois sur lequel repose une plaque de base souple et un arrière-plan fixe. Un espace suffisant existe sous les voies pour le câblage. La partie visible est complétée par un 3^e segment pour le fiddle yard. Ce réseau est joliment achevé par une frise sur laquelle le nom du réseau est affiché. Derrière cette frise se trouve l'éclairage, constitué de deux tubes TL et de quelques spots. Lorsque

l'éclairage routier est allumé et l'éclairage général du réseau éteint, on obtient alors une lumière diffuse, idéale pour représenter une atmosphère matinale ou diurne.

Pour transporter ce réseau sur les lieux d'exposition, les deux segments paysagers sont recouverts de deux couvercles confectionnés sur mesure, pour former une boîte close. Et pour déballer plus facilement dans une salle d'exposition, des



petites roulettes ont été montées sous un des deux segments. Lors de l'assemblage, les segments sont reliés entre eux de façon classique, avec des boulons et des écrous. Le réseau repose sur une combinaison de pieds et de tréteaux. Les voies sont à 130 cm au-dessus du sol, le réseau proprement dit ayant une longueur de 4,50 m pour une profondeur de 70 cm.

Le fiddle yard est équipé de cassettes. Celles-ci ont une longueur de 60 cm et sont constituées de deux profilés en 'L' d'aluminium fixés sur une latte de bois. Les cassettes sont raccordées à une autre (mini-) cassette qui est isolée du reste du réseau. Grâce à cette disposition, la manipulation des modèles proprement dits est réduite, et un échange de matériel roulant est rapide lors d'une expo. Des petites cassettes pour locos existent aussi, ce qui permet de circuler en 'mains libres'.

A l'exception des cassettes, toutes les voies sont en code 75 de Peco. Les aiguillages sont des Electrofrog de Peco, avec pointe de cœur polarisée. La motorisation des aiguillages fut d'abord conçue selon la

méthode du 'fil dans une buse', mais ces fils coïnciaient lors d'un usage intensif lors d'expositions. Les membres du club Burgess Hill MRC ont remplacé ce dispositif par des moteurs installés sous la plaque de base.

'Orestone Quay' est commandé de façon analogue classique et est divisée en 11 sections. En circulant de section en section, deux opérateurs peuvent desservir simultanément le réseau. Aux endroits stratégiques, des interrupteurs électriques Seep/Gaugemaster ont été placés. Un tableau synoptique reproduit le tracé des voies et les sections de voie. Les aiguillages sont également commandés via ce tableau.

Le décor

'Orestone Quay' est pourvu d'un arrière-plan fixe sur lequel un ciel bleu et quelques nuages ont été peints. On y voit également quelques silhouettes de bâtiments. Placés contre cet arrière-plan, on trouve encore des magasins et des maisonnettes. Tous ces bâtiments sont constitués de carton et sont pour une grande partie des

réductions de bâtiments existant dans les environs de Swanage et Weymouth, dans le comté britannique de Dorset. Certains ont été construits selon les méthodes décrites par John Ahern et sont très détaillés. Même les étalages des magasins sont entièrement reproduits. Les plaques représentant les noms de rues sont confectionnées à la main, ce réseau datant en partie d'avant l'époque des ordinateurs...

Du côté gauche du réseau, on trouve le bassin du port. Un phare côtier – pourvu d'une ampoule tournant réellement – protège l'entrée du port. Dans le bassin, on peut voir un petit navire côtier – le 'Shorway' – qui est amarré pour son entretien courant. Derrière ce bateau, on aperçoit des magasins et des entrepôts, mais aussi un bâtiment pour le bétail. Sur le quai, on trouve des bacs remplis de poisson, qui attendent d'être chargés dans des wagons pour être transportés partout dans le pays.

Une 'Class' 700 du LSWR (London South Western Railway) avec tender séparé sort du fiddle yard en tête d'une rame de wagons et arrive sur la voie du port, par la voie en chaussée.





Une 'Thames Barge' typique est amarrée à côté de l'entrepôt situé sur le quai.

Une vue sur le tracé des voies du réseau 'Orestone Quay', avec ses nombreuses possibilités de manœuvres.

Un peu plus loin se trouve un des nombreux pubs qui décorent ce réseau. La voie du port passe devant la douane pour se raccorder ensuite à la voie principale. Elle défile ensuite devant une pompe à essence, une corderie, un hôtel, un marchand de bateaux et d'autres pubs, pour arriver enfin face à un négociant en bois. Le long du quai se trouve une 'Thames barge', une péniche typiquement britannique. Les deux bateaux présents sur ce réseau ont



Une belle vue prise à l'avant du réseau. Alfred Corn et son fils sont des constructeurs de bateaux réputés dans la région.

tous deux été construits par John Lewis, sur base de photos et de ses propres constatations. Depuis que ce réseau a été repris par le Burgess Hill MRC, il a été rendu un peu plus vivant par l'ajout d'un éclairage de rue, de figurines, de vélos, d'autos, de bus et de camions.



Un Chris Reeve rayonnant (à gauche) et Trevor Summerfield (à droite) desservent 'Orestone Quay' lors de notre 'Grande Expo' de Malines.



Le matériel roulant

Le matériel roulant présent sur ce réseau est un mélange de matériel provenant de l'héritage de John Lewis et de celui dont le club disposait sur d'autres réseaux reproduisant la région du 'Southern'. Les locomotives ont été pour partie achetées toutes faites, pour une autre partie réalisées sur base de kits et enfin, certaines sont le résultat d'une fabrication 'maison'.

'Orestone Quay' dispose de ses deux locomotives: une 0-6-0T 'Terrier' du LBSCR et une loco-tramway 6 0-4-0 du LNER, bien

connue des plus jeunes qui y reconnaissent la 'Toby' des récits de 'Thomas the Tank Engine'. Ces deux modèles sont en livrée brune avec filets jaunes et portent l'inscription 'Orestone Quay'. Comme locomotives, on peut encore y voir une 0-6-0T P Class du SECR, une 0-6-0 C2X du LBSCR, une 0-6-0T G6 du LSWR et une 0-6-0 '700' du LSWR.

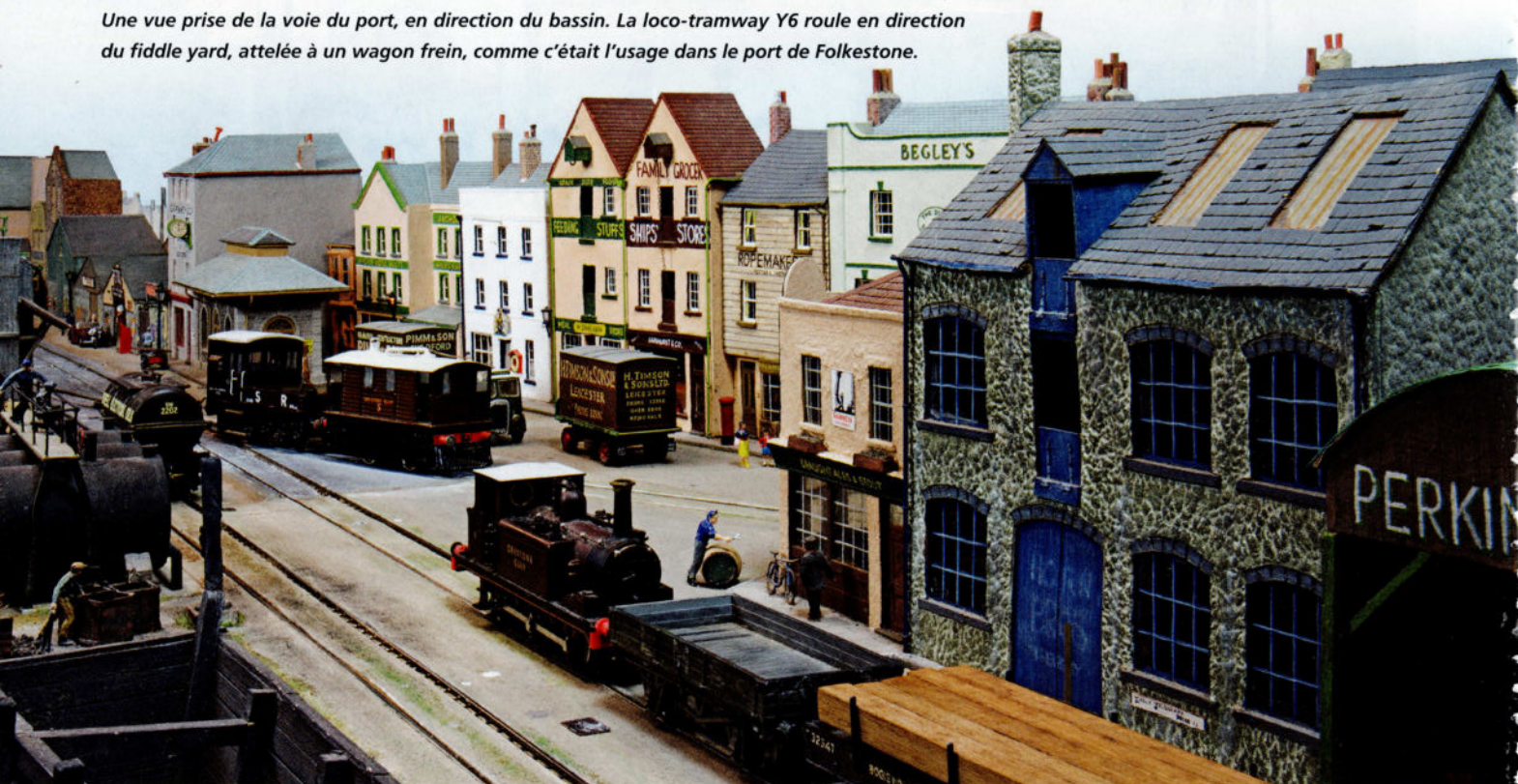
L'essentiel du trafic est constitué de trafic marchandises, utilisant des wagons de charbon, des citernes, des fermés, des wagons pour le transport de poisson et des messageries. La plupart sont des modèles

prêts à l'emploi, pourvus d'attelages à crochet et à étrier, qui peuvent être dételés au moyen de dételeurs électromagnétiques. A une seule reprise, une rame de voitures a été expédiée sur la voie du port, lors d'un mouvement de manœuvres exécuté au départ du fiddle yard...

La commande

Un des aspects les plus amusants de l'exploitation du réseau 'Orestone Quay' selon Chris Reeve est que l'on y circule selon des horaires précis. Les trains pénètrent sur le réseau en venant du fiddle yard

Une vue prise de la voie du port, en direction du bassin. La loco-tramway Y6 roule en direction du fiddle yard, attelée à un wagon frein, comme c'était l'usage dans le port de Folkestone.





Des pubs ne peuvent certainement pas manquer sur un réseau britannique. Sur 'Orestone Quay', on en trouve quatre. Dans le pub 'The Schooner Inn', la Guinness est servie au fût!

A l'extrémité du bassin se trouve le bâtiment du capitaine de port. Un peu plus loin, la voie venant de la jetée se raccorde à la voie du port et au-delà, les aiguillages qui donnent accès au fiddle yard, via la liaison de cette voie en chaussée.



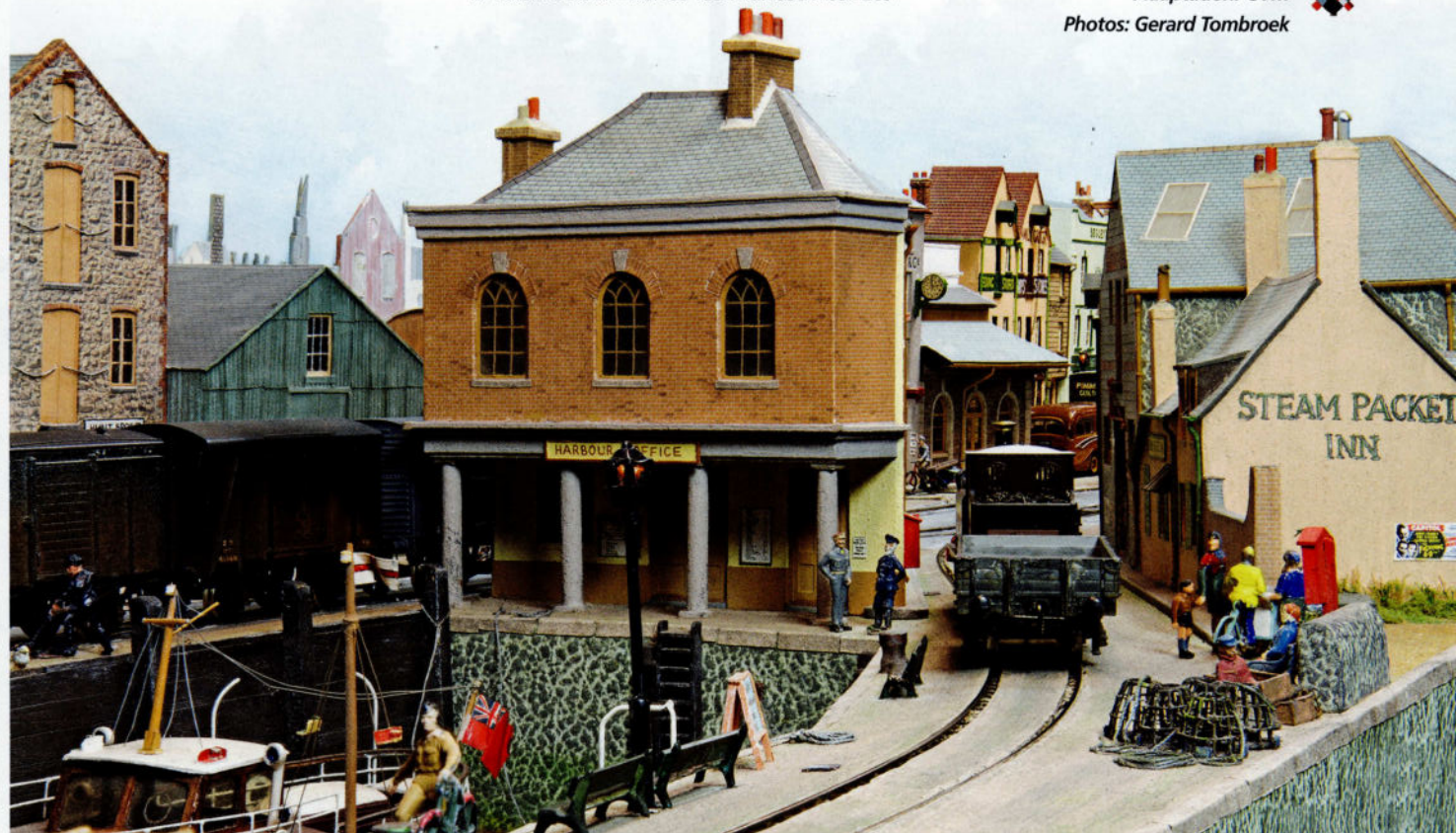
L'association de bateaux et de trains exerce sur beaucoup une force d'attraction particulière. Le petit port reproduit dégage beaucoup d'atmosphère.

par la voie derrière le marchand de bois et grâce aux aiguillages, peuvent être dirigés vers l'une des voies du port, en tenant toutefois compte de la charge par essieu des différentes locomotives: les opérateurs doivent en effet tenir compte de cette particularité. Lorsque le convoi est arrivé sur la voie du port, une des locos du port prend le relais et commence les manœuvres. Les

wagons-freins sont dételés et garés. Ensuite, les wagons sont déposés selon leur type et leur chargement, un peu à la guise de l'opérateur. Mais le réalisme du trafic ferré est toujours une priorité.

Le club Burgess Hill MRC a exposé 'Orestone Quay' à huit reprises en 2012, notamment à Malines. Et cette année, pas moins de treize expos sont prévues pour ce réseau, en Grande-Bretagne!

Texte: Chris Reeve & Trevor Summerfield
Adaptation: GVM
Photos: Gerard Tombroek



Rusty Pile Railroad

S / Sn3

Une ligne industrielle au passé mouvementé

CELA SE VOIT: LE 'RUSTY PILE RAILROAD' EST UNE LIGNE INDUSTRIELLE D'INSPIRATION NORD-AMÉRICAIN. LE PLUS ÉTONNANT EST L'ÉCHELLE DANS LAQUELLE IL A ÉTÉ CONSTRUIT: LE 'SN 3' (COMME CELA S'ÉCRIT CORRECTEMENT), UN PROJET HORS NORME QUI À NOTRE CONNAISSANCE, EST UNIQUE DANS TOUS LES PAYS-BAS. ET QUAND VOUS SAUREZ QUE SON CONSTRUCTEUR, RENÉ PAUL, EST OCCUPÉ SUR CE RÉSEAU DEPUIS TRENTE ANS!...

Une des premières questions que nous avons posées à René était de savoir comment il en était arrivé au nom de 'Rusty Pile Railroad'. Pour le savoir, il faut commencer par le début. Le récit de René Paul paraîtra familier à beaucoup d'entre-nous. Lorsqu'il eût dix ans,

un de ses grands vœux fut exaucé lorsqu'il reçut un train miniature Fleischmann. Avec son père, il collabora à la construction de son petit monde plein de petits trains jusqu'à sa puberté, lorsque son intérêt fut désormais plus régi par ses hormones que par ses rêves...

Au cours des années '70, il reprit son hobby à bras-le-corps et à la fin de la décennie précédente, René visita l'exposition qui se tenait dans le bâtiment Stokvis à Rotterdam, où le groupe de contact NMRA Nederland (CNN) donnait des démonstrations en modélisme ferroviaire. Cela suscita chez lui un intérêt pour le modélisme ferroviaire américain et surtout pour l'approche de ce dernier: la construction selon les normes RP25, avec leurs rails minuscules et les fins boudins de roues, la confection 'maison' des aiguillages





A gauche, le logo du Pennsylvania Railroad qui donna l'idée à René d'en faire un 'René Paul Railroad' (RPR). A droite, le logo du 'Rusty Pile Railroad'. Ces décalques ont été réalisés il y a trente ans.

et la patine du matériel roulant. Des innovations dans lesquelles de nombreux modélistes ferroviaires n'osent pas se lancer, même actuellement. Il prit ce travail à bras-le-corps, de concert avec quelques amis modélistes qu'il avait appris à connaître via le CNN.

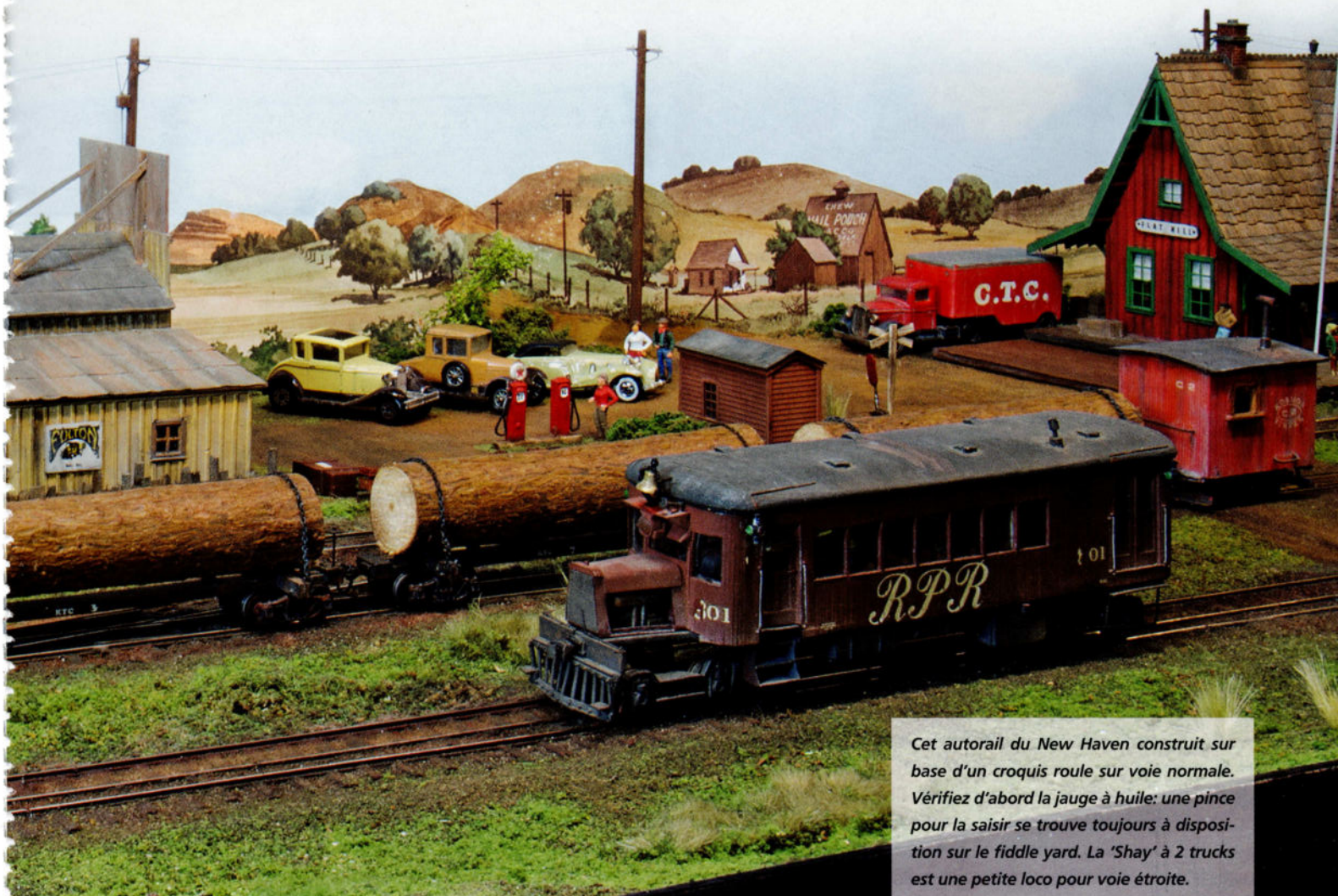
Par analogie avec ce qui se déroule généralement aux Etats-Unis, le réseau se devait d'être baptisé d'un nom. Après quelques recherches, le logo du Pennsylvania Railroad (PRR) fut trouvé. René a pu en faire quelque chose, avec le 'P' en lettre capitale, dans lequel s'entrelacent à gauche et à droite un 'R' en petit caractère, ce qui en fit le 'René Paul Railroad' (RPR). Rob

van de Logt († 2007), un des meilleurs modélistes constructeurs que les Pays-Bas aient connu et qui fut le maître de René, insista tout de même pour en faire quelque chose de différent et il en résulta finalement le 'Rusty Pile Railroad'. René Paul pensait que cela voulait dire 'Un monceau de rouille' et lors de la convention NMRA en Angleterre, Rob pensait vraiment qu'il s'agissait d'un beau nom pour un réseau. Un joli logo avec un aigle fut dessiné et commandé (il n'avait pas encore de PC avec programmes de dessin). C'est lorsqu'il fut imprimé que le pot aux roses fut découvert: Rob apprit alors qu'en Australie – où il avait pourtant vécu pendant des années – 'rusty

pile' signifie... tas de fumier. Vous pouvez bien vous imaginer à quel point il fut content d'apprendre cela... Et pourtant, nous en avons souvent rigolé!

Des anecdotes

Lorsque vous vous occupez depuis aussi longtemps de modélisme ferroviaire que René Paul le fait, vous en aurez déjà vu, 'des vertes et des pas mûres'... Lors de cet interview, René raconta comment il avait commandé sa première locomotive aux USA, grâce à une petite annonce parue dans le 'Model Railroader'. Une 2-6-6-2 'Mantua', parce qu'il trouvait simplement les Mallet de si belles



Cet autorail du New Haven construit sur base d'un croquis roule sur voie normale. Vérifiez d'abord la jauge à huile: une pince pour la saisir se trouve toujours à disposition sur le fiddle yard. La 'Shay' à 2 trucks est une petite loco pour voie étroite.



René Paul et ses compagnons invitent volontiers les spectateurs à conduire un train. Curieusement, peu d'adultes saisissent cette chance, mais bien les enfants, pour déplacer par exemple un train chargé de lourds troncs d'arbres.

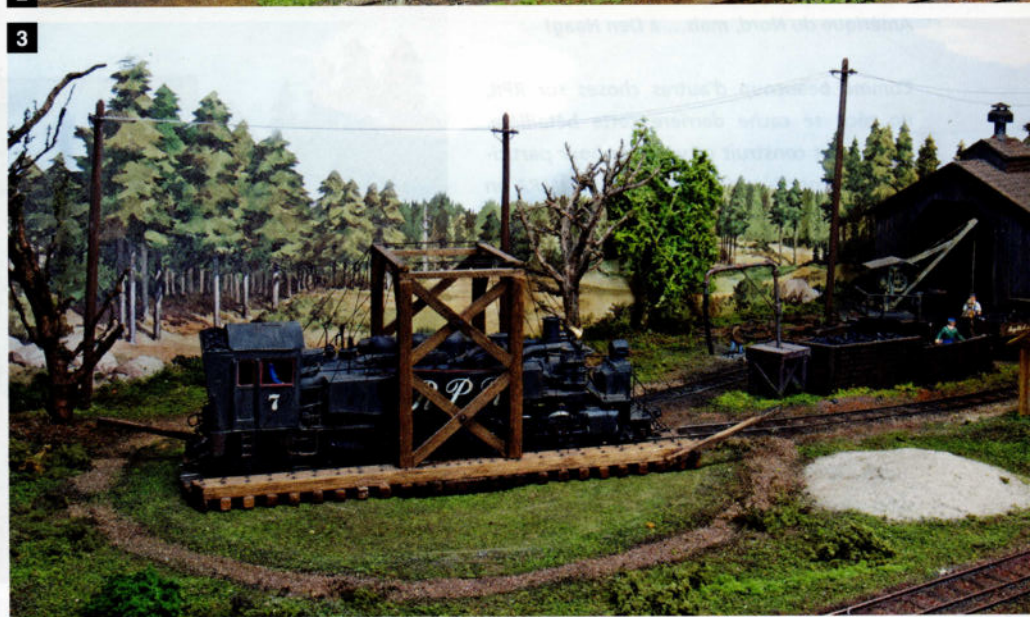
locomotives... A l'époque, internet n'existait pas encore et les cartes de crédit étaient encore l'exception. Vous deviez transférer l'argent par mandat postal et attendre... que le paquet vous soit expédié. Lorsqu'après quelques semaines, René n'avait toujours rien vu venir, il se hasarda à téléphoner aux Etats-Unis, ce qui constituait également une véritable aventure à cette époque. De l'autre côté de l'océan, l'interlocuteur fut très sympathique et confirma qu'il avait été porter le paquet à la poste. Après quelques mois toutefois, le paquet n'était toujours pas arrivé et Paul retéléphona aux Etats-Unis, où il lui fut assuré que le paquet avait bien été expédié. Après avoir attendu six mois, René commença quand même à craindre qu'il était quitte de ses sous... Après un nouveau coup de fil aux USA, la réponse fut toujours la même. Six autres mois s'écoulèrent quand sans crier gare, le facteur sonna à sa porte, un petit

paquet à la main, en provenance des USA: il contenait bien le modèle de loco en cause... En contrôlant le cachet de la poste, il datait... d'un an. Le paquet avait donc bien été posté directement après le paiement. Pas mal pour des gens dont la pub est: "Posté avant 20 h, à destination le lendemain!" Un autre récit dans le même genre, concernant cette fois le graissage des essieux. Au cours des années '70, une huile spéciale existait à cet effet. Mais toutes proportions gardées, elle était très coûteuse. René ne roulait pas sur l'or mais... disposait encore d'un bidon d'huile pour moteur. En une soirée, tous les essieux furent huilés. Mais le lendemain, surprise: plus un seul des wagons traités ne voulait encore avancer d'un poil! L'huile avait rendu les roues en plastique à ce point molles qu'elles en étaient devenues ovales... De l'huile bon marché, mais une fortune pour racheter de nouveaux essieux!

'S et trois'

Avec toutes ces anecdotes, on en viendrait presque à oublier qu'il nous faut parler du réseau... Cela date de 1983, lorsque René Paul vit pour la première fois un réseau reproduit à l'échelle 'Sn3': c'était lors de la Convention NMRA de la British Region, à Dawlish. C'était le must. Converti, l'échelle 3/16 – puisque c'est d'elle qu'il s'agit – représente environ du 1/64^e. C'est nettement plus grand que le H0, mais pas encore si grand que le O. Un Boxcar (un wagon 'fermé') à voie étroite reproduit au 1/64^e n'est à peine un peu plus grand qu'un wagon pour voie normale reproduit en H0: l'espace ne joue donc pas un grand rôle.

De retour aux Pays-Bas, il démantela son réseau en H0 et passa au 'Sn3', soit trois pieds en voie étroite. Ce fut un réseau en segments sur lequel on circulait au début 'de point à point'. Finalement, il grandira pour former un



1. Bien entendu, toutes les voies et les aiguillages sont de fabrication 'maison', dont cet aiguillage 'stub' à trois directions.

tracé en boucle dans lequel figurait – Amérique oblige – un grand pont à tréteau. Aux Etats-Unis – d'où provient l'échelle S – il semblait qu'il fût possible d'acheter l'une ou l'autre pièce à cette échelle, notamment chez 'Scenery Unlimited' aux USA ou chez 'Railmaster Exports' en Nouvelle-Zélande. Railmaster proposait alors une chouette série de figurines à l'échelle 1/64^e. Mais des grandes figurines à l'échelle 00 semblèrent également convenir: finalement, les humains ne sont pas tous de la même taille... Avec un minimum de respect pour les proportions, de nombreux objets à l'échelle 00 (1/76,2^e), mais aussi en H0 ou en 0 paraissaient pouvoir convenir pour l'échelle S, avec ou sans modifications. La 'Mantua' en H0, après laquelle il avait fallu attendre un an, ne pouvait évidemment pas disparaître dans une vitrine; elle a été transformée en Sn3. En visant un écartement de

2. Pour une partie des bâtiments, René a reçu de l'aide. "C'est à cela que servent les amis" est son expression favorite... Frits Daman a reproduit la gare d'un modèle en H0, mais au 1/64^e. Les façades sont constituées de véritables planches. Bien que Grandt Line propose de belles portes et fenêtres à l'échelle S, ce sont surtout du styrène Evergreen ou des pièces en bois Kappler qui ont été utilisés pour la confection des bâtiments.

3. La 2-6-6-2 'Mantua': cela durera une année complète avant qu'elle n'arrive des Etats-Unis à Rotterdam. Après avoir servi comme loco à l'échelle H0, elle a été transformée en un modèle en Sn3 pour le 'Rusty Pile Railroad'.

rails de $3 \times 305/64 = 14,296$ mm, le châssis a été raboté de chaque côté d'un mm, les roues ont été raccourcies et les extrémités d'essieux limés. La superstructure de ce modèle par contre a bien plus été modifiée: les soutes à eau ont été agrandies, l'abri du machiniste et le tender remplacés. Une plus grande dynamo, un compresseur, des dômes de vapeur, etc. ont été placés. Presque toutes ces pièces ont été faites 'maison' au moyen de matériaux bon marché. Les dômes par exemple sont des poignées de limes, découpées.

Après trois ans, le travail mené sur ce réseau en Sn3 fut plus ou moins mis en veilleuse, René

et ses amis rotterdamois se lançant sous le label 'O-King of Scales' dans la construction de l'énorme réseau modulaire O Scale (Un)limited, constitué de pas moins de 24 modules. Ils ont été invités des années durant à participer au 'Week-end de la voie 0' à Zutphen. Ce réseau de circulation – ce n'était finalement pas autre chose – était toutefois trop grand et l'équipe désirait participer aux expositions avec un réseau plus maniable: ce sera 'Forks Creek Yard', que nous vous avons présenté dans notre n° 83.

Rusty Pile

Il y a environ quatre ans, le 'Rusty Pile Railroad' sortit de sa disgrâce, comme l'explique René.

Si vous faites bien attention aux proportions, beaucoup de pièces d'une autre échelle que la S peuvent être combinées. Une partie des petites autos visibles sur RPR sont d'anciens modèles Matchbox. La Ford T de 1919 (au milieu) est un modèle Efsi, au 1/64^e.

La remise de Kosmos Coal a été réalisée sur base d'une remise existante en réalité. Pas en Amérique du Nord, mais... à Den Haag!

Comme beaucoup d'autres choses sur RPR, un récit se cache derrière cette bétailière. René avait construit ce véhicule pour participer à un concours de la Convention NMRA en Grande-Bretagne. Mais lors de l'application des décalques, cela ne se déroula pas bien et il était impossible d'en commander d'autres. Les inscriptions ont alors été réalisées au moyen de transferts, lettre par lettre. Personne dans le jury ne le remarqua, mais le lendemain, quelqu'un signala à René qu'il avait commis une erreur: cette remarque est venue d'un publiciste qui avait rassemblé 500 bétailières dans un même bouquin... On ne peut évidemment rien contre une telle érudition...





Le côté amusant d'une ligne industrielle américaine en modèle réduit est que vous pouvez y faire circuler du matériel inconnu en Europe, comme cette 'Shay' à 3 trucks. A l'origine, il s'agissait d'un set à assembler en H0 de marque Roundhouse. Après transformation profonde avec nouvelle superstructure en styrène, elle est devenue un modèle en Sn3.

C'est que tout le monde avait eu amplement l'occasion de voir 'Forks Creek Yard'. Trois parties de 122 cm sur 60 purent être réutilisées plus ou moins sans modifications autre que de les dépoussiérer et d'en enlever les toiles d'araignées. Un 4^e segment de 122 cm et un fiddle yard de 125 cm fonctionnant comme table tournante leur furent ajoutés. Sa hauteur sous rails est de 115 cm. Et comme il se doit de nos jours, l'ensemble est garni d'une frise, pourvu d'un éclairage et d'une belle jupe par devant. L'arrière-plan existait depuis le début, mais dans la nouvelle configuration, il se devait d'être plus haut. Or, René disposait encore d'un arrière-plan en H0: ce dernier fut copié et agrandi, de façon à ce qu'il convienne désormais magnifiquement. Les vagues teintes pastel contribuent certainement à ce fait, cet arrière-plan paraissant ainsi plus éloigné qu'il ne l'est en réalité.

Pour un écartement de rails de 14,296 mm, il va de soi que toutes les voies et les aiguillages doivent être de fabrication 'maison' et fixés par des clous. Pour ce faire, des traverses en bois H0 ont été utilisées, ainsi que des rails en code 83 et des petits clous 'Old Pullman'. Le 'Rusty Pile Railroad' présente également une partie combinant voie étroite et voie normale: cette dernière n'a été posée qu'ultérieurement. Pour la participation au concours organisé lors de la Convention NMRA en Angleterre, René avait reproduit l'autorail du New Haven RR Sykes. Tout avait été reproduit, jusque dans les moindres détails: on pouvait même y voir la jauge à huile, qu'il était possible d'extraire au moyen d'une petite pince! Avant de commencer à rouler, il faut en effet mesurer le niveau d'huile. A l'occasion de ce concours, la cotation maximale est fixée à 125 points,

mais elle est rarement décernée. L'autorail de René obtint... 125 points, et son propriétaire d'être affublé du surnom de 'Fucking Dutchman', une réaction pas méchante et dont René s'amuse encore de nos jours...

Ce faisant, René Paul disposait d'une machine pour voie normale, qu'il ne voulait pas laisser trôner dans sa vitrine. La solution fut simple, mais nécessita beaucoup de travail. De la voie située la plus en avant, le rail avant a été détaché et le ballast enlevé de ce côté de la voie. Exactement à l'endroit où le rail se trouvait auparavant, les traverses ont été découpées et leur partie avant enlevée. A cet endroit, de longs bouts de bois ont été posés, après quoi le rail a été reposé exactement sur les joints des traverses. Sur les traverses ainsi prolongées, le 3^e rail a été posé. Après figolage avec du ballast, personne ne serait capable de dire que quelque chose y a été modifié, sauf... nous, désormais!

Texte et photos:
Gerard Tombroek



Sur 'Tipton by the Sea', il n'y a pas de remise pour locos. On trouve juste un endroit prévu pour l'approvisionnement des machines. A l'extrémité du quai, on trouve une grue hydraulique, tandis qu'un silo à charbon se trouve le long de la voie menant à la rampe à bestiaux. Disposer le parc à charbon à cet endroit n'est pas évident, mais c'est très pratique. Le chargement de charbon ne prend pas beaucoup de temps et par ailleurs, le bétail n'est chargé qu'une seule fois par semaine.



Un geste connu... Ce n'était pourtant pas nécessaire de donner un coup de pouce à la loco. Ton a dû s'habituer à commander ses trains au moyen de la souris sans fil de Roco. Dans le bord des segments, des tubes ont été intégrés dans lesquels on trouve les boutons commandant les tringles agissant sur les aiguillages. Il n'est ainsi pas nécessaire de retenir quelles sont les touches à activer...



Tripton by the Sea

The Great Western Railway S7

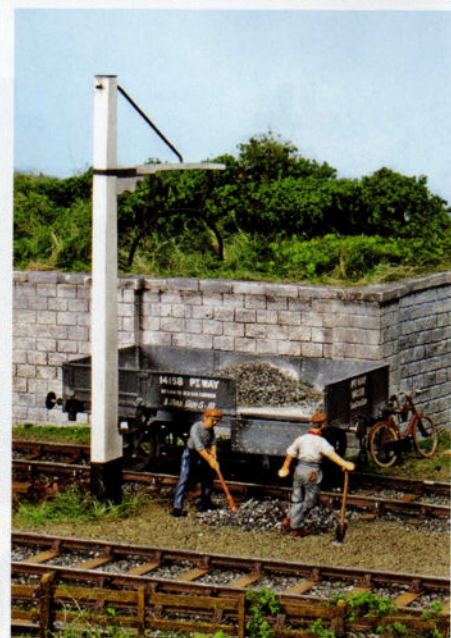
L EST PRESQUE IMPOSSIBLE DE FAIRE L'IMPASSE SUR LES CRÉATIONS DE TON TRIP: DE CE MODÉLISTE, NOUS CONNAISSONS DÉJÀ SES RÉSEaux 'TRIPTON' ET 'TRIPTON ON THE HILL'. APRÈS CES RÉSEaux D'INSPIRATION BRITANNIQUE, ON AURAIT PU PENSER QUE L'IMAGINATION DE TON ÉTAIT ÉPUISÉE. C'AU-RAIT ÉTÉ PRÉSOMPTUEUX, CAR VOICI MAINTENANT 'TRIPTON BY THE SEA'!

Après avoir terminé 'Tripton on the Hill', un réseau en 'P4' que nous vous avons détaillé longuement dans notre TMM n° 96, Ton Trip pensa que cela en serait assez et qu'il allait arrêter la construction de réseaux. "Quand vous arrivez à la septantaine, vous n'allez plus vous lancer dans une nouvelle aventure": tel était son raisonnement. "Et pourquoi pas?" fut la réaction des gens de son entourage; "N'arrête surtout pas: si tu arrêtes le modélisme, tu arrêtes ton existence!..." dut-il entendre.

Et Ton commença ainsi un nouveau projet, il y a quatre ans. Le thème tourna évidemment à nouveau autour du GWR (le Great Western Railway), avec des éléments du sud-ouest et l'ouest de l'Angleterre. A l'échelle 1/43,5^e cette fois, et selon les normes 'S7' en fine scale, encore bien. Attention: si vous demandez à Ton pourquoi il a opté pour la 'Scale Seven', il vous répondra directement si vous voulez une réponse brève ou longue...

Voici la brève. Lors d'une exposition, Ton présentait son 'Tripton on the Hill', aux côtés d'Andoverford', un réseau britannique en S7 de Cor de Jong. Charmé par cette grande échelle, Ton en devint réellement enthousiaste. Il se peut aussi que l'enthousiasme de Cor de Jong ait pu contaminer Ton. La discussion tourna très vite autour du thème des avantages et inconvénients respectifs d'une échelle de réduction plus grande et il devint très vite clair que Ton ferait le choix de l'échelle 0. "Mais si tu passes au 0, alors tu dois me promettre que tu vas construire en 7 mm" dit Cor à Ton, en ajoutant: "Quelqu'un capable de construire en P4 sait aussi le faire en S7". Mais en fait, Ton n'eut pas besoin de ce stimulant: évi-





En haut: En entrant sur 'Tripton by the Sea', les voyageurs ont une belle vue sur la mer, depuis le viaduc.

En bas à gauche: La 1863 du GWR passe lentement sur les aiguillages. Malgré les boudins minuscules des roues, le convoi reste bien sur les rails. Ceci est évidemment dû à la compensation qui équipe les roues, mais aussi aux rails qui, comme en réalité, sont légèrement inclinés vers l'intérieur de la voie.

A l'arrière plan on voit la cabine de signalisation, d'inspiration GWR. Au pied de ce bâtiment, on peut voir les tringles menant aux signaux et aiguillages. Les supports proviennent de Model Signal Engineering. Cette firme livre aussi les tringles, mais elles sont à ce point fragiles que Ton les a remplacées par des profilés ronds en laiton.

En bas à droite: Une fosse à piquer les feux manque sur 'Tripton by the Sea'. Il est rare qu'il faille nettoyer le feu et lorsque c'est nécessaire, les cendres sont versées entre les rails. De temps à autre, un wagon est placé à proximité du tas de cendres, qui est pelleté à son bord.

demment que ce serait de la fine scale. Et très vite, il établit un plan et commanda le kit de sa première locomotive.

Les voies

L'expérience que Ton avait pu acquérir lors de ses participations à des expositions lui avait déjà appris que le tracé des voies ne devait pas être trop complexe. Toutes les voies superflues devraient être négligées. Sur 'Tripton on the Hill' par exemple, la voie menant à la remise aux locomotives n'est jamais utilisée: pourquoi la prévoir,



En haut: Des écoliers sont en vadrouille. Ces figurines sont de marque Phoenix. Tout comme les autres figurines présentes sur 'Tripton', il s'agit de figures typiquement britanniques en métal blanc. Leur mise en peinture, mais aussi un petit coup de lime ou de couteau est un travail minutieux.

En bas: Le quai est assez long pour accueillir un train de six voitures. Après débarquement des voyageurs, il faut toutefois refouler un peu la rame, pour libérer les aiguillages. Après dételage, la loco peut évoluer.

dès lors...? Le résultat fut un site ne présentant qu'à peine cinq aiguillages. Les voies et aiguillages sont tous de fabrication 'maison', cela va de soi. Si vous optez pour de la fine scale, c'est une étape incontournable. Mais ce n'est pas un problème, selon Ton: l'un dans l'autre, l'assemblage d'un aiguillage requiert environ dix heures de travail. Cela débute par la découpe des traverses dans du triplex de 2 mm. Vous devez ensuite limer les rails qui deviendront la pointe de cœur et les lames de l'aiguillage. Pour ce faire, des rails en

code 125 (3,175 mm) de C&L ont été utilisés. Conformément aux véritables rails, il s'agit de profilés 'Bullhead'. Les selles de fixation sur lesquelles les rails sont fixés sur les traverses sont également de la marque C&L. Ces selles sont enfilées sur les rails et ensuite collées sur les traverses. Aux endroits où d'importants efforts transversaux se manifestent, les selles de fixation sont remplacées par des petits clous en laiton sur lesquels les rails sont soudés. Des petits clous suffisent pour les quelques traverses concernées. Les fixations par soudure sont



La 1863 du GWR est un kit de Martin Finney. Ton les surnomme 'la Rolls-Royce des kits à assembler', en parlant des kits de Martin Finney. C'est vraiment une fête que de les assembler. Tout s'ajuste, la seule chose à faire étant d'aléser éventuellement l'un ou l'autre trou.

proprement terminées au moyen d'une selle découpée en deux, collée de part et d'autre du rail.

Ton précise que chaque compagnie utilisait son propre type de selle de fixation. Et les rails aussi étaient différents. Avant 1910, ils étaient arrondis tant en partie supérieure qu'inférieure: l'idée était que lorsque la partie supérieure du rail serait usée, il aurait suffi de retourner le rail et de le réutiliser. En pratique, cela se révéla impossible: suite aux efforts exercés par les circulations sur la partie inférieure du

rail, les selles de fixation avaient imprimé des marques sur cette partie inférieure, la rendant impropre à l'utilisation. C'est donc vers 1910 qu'apparurent les premiers rails 'Bullhead' à tête ronde unique.

Les aiguillages sont manœuvrés au moyen de tringles qui courent de l'avant vers l'arrière de la plaque de base, de façon à pouvoir être manœuvrés aussi bien de l'avant ou de l'arrière du réseau. Une tige en laiton est soudée à cette tringle; cette tige fait bouger les lames de l'aiguillage. Un petit inverseur également relié à cette

Au cours de la 1^{ère} partie du 20^e siècle, le transport de bétail était encore une activité importante aux chemins de fer. Tout site ferroviaire digne de ce nom disposait ainsi d'un quai de chargement surélevé.

tringle assure l'inversion du courant dans la pointe de cœur.

La base

La base de ce réseau est constituée de sept segments d'une profondeur de 64 cm. Six d'entre eux ont une forme de trapèze: ils mesurent 104 cm à l'avant et 110 cm à l'arrière, raison pour laquelle le réseau est en forme de large courbe. Le 7^e segment n'a qu'une demi-longueur et se raccorde à la



base du côté gauche. Et il existe encore un 8^e segment, qui vient se coller au 7^e: il est venu s'ajouter par après. A l'origine, ce réseau se terminait pratiquement au bord du 7^e segment. Cette fin abrupte rompait l'illusion d'un paysage étiré, au point qu'une rue en surplomb flanquée de maisonnettes a été aménagée rapidement, afin d'être ajoutée à l'extrémité des voies. Il s'agit d'un segment triangulaire dont l'avant a une largeur de 25 cm et l'arrière zéro, puisqu'il s'agit d'un triangle... Cette rue en surplomb était vraiment ce que ce réseau avait besoin pour en faire un diorama complet.

Les segments sont des bacs classiques confectionnés avec du multiplex de peu-

plier de 8 mm d'épaisseur. Le multiplex de peuplier est un matériau très léger, mais il se contracte et se recourbe assez facilement. C'est aussi ce que Tom a expérimenté: malgré le placement de traverses de renfort, les transitions ne sont pas partout planes. Ce problème est par ailleurs facile à résoudre lors d'expositions, au moyen d'un peu de verdure et de ballast d'appoint. Ton conseille quand même à ses collègues modélistes d'utiliser des planches plus épaisses pour les têtes de segment. Le choix d'une construction par bacs plutôt que celle constituée d'un châssis de base recouvert de segments de paysage – cette dernière technique ayant été utilisée pour 'Tripton on the Hill' – est justifié par la

profondeur totale du réseau. En reprenant le mode de construction suivi pour 'Tripton on the Hill', ce nouveau réseau aurait rapidement eu une largeur de 1,5 à 2 m: intéressant pour le paysage, mais très difficile à transporter... De plus, un réseau plus large aurait rendu les opérations d'attelage et de dételage du matériel beaucoup plus pénibles: celles-ci se réalisent en effet au moyen de simples chaînes, comme c'était le cas en réalité au GWR, même encore au début du siècle dernier. C'est également la raison pour laquelle la partie supérieure de la voie n'est qu'à 125 cm du sol: Ton aurait voulu la disposer de 10 à 15 cm plus haut, afin d'avoir une plus belle vue d'ensemble. Mais une disposition plus profonde et plus



En haut à gauche: La locomotive 2028 à soute à eau sous forme de selle a été prêtée par Cor de Jong et a déjà circulé de nombreuses heures sur son réseau 'Andoverford'. Cette loco est le résultat de l'assemblage d'un kit ABS Zero (précédemment: Eric Underhill), avec des roues Slaters. Le mécanisme de distribution de la vapeur est intérieur et provient de Shedmaster.

En bas à gauche: Selon la publicité, l'Olde Trip est un endroit conseillé ; ils louent également des chambres. Si vous en réservez une, choisissez-là à l'arrière: vous y aurez une vue sur mer et ne serez pas dérangés par le passage des trains sur le viaduc...

En haut à droite: Les signaux sur 'Tripton by the Sea' proviennent d'un set à assembler de la marque Model Signal Engineering. Lorsque nous avons complimé Ton pour la lentille bleue du signal, il a balayé le compliment d'un revers de la main: ce n'était pas un choix délibéré, mais elle faisait partie du set. Le compliment doit donc s'adresser au fabricant. C'est qu'il est rare de voir un signal pouvant présenter un feu bleu, car ils sont verts, la plupart

du temps. Comme les feux des véritables signaux mécaniques étaient produits par des lanternes à pétrole qui émettaient une lueur jaune, les lentilles étaient bleues, car une lumière jaune émise derrière une lentille bleue donne un feu... vert!

En bas à droite: La rue surélevée constitue une terminus parfait pour ce réseau. Le bois de balsa et l'argile forment la base des maisonnettes. Tous ces bâtiments sont simplement posés, en vue du transport. Et pourtant, on ne voit nulle part des joints.



Les manœuvres d'un train de marchandises ne sont pas une sinécure, sur 'Tripton by the Sea'. A son arrivée, le train est reçu à quai, la loco étant dételée et remise en tête. Le wagon-frein est ensuite dételé et garé, de préférence à l'extrémité de la voie à quai, qui est juste assez longue pour recevoir une loco-tender et un wagon-frein. Les autres wagons peuvent maintenant être disposés où nécessaire: le long de la halle aux marchandises, près du marchand de charbon, sur la voie de chargement, cachée derrière le quai, ou encore près de la rampe à bestiaux. Lors de ces manœuvres, la loco devra encore être remise en tête. Qui a dit qu'on s'embêterait vite sur ce réseau à cinq voies...?

haute de la voie aurait rendu les manipulations de ces chaînes d'attelage bien plus difficiles à réaliser.

A l'extrême droite, la voie disparaît sur un viaduc entre les arbres, en direction d'un fiddle yard. Comment pourrait-il en être autrement, nous direz-vous, sur un réseau d'inspiration britannique... Ce fiddle yard est formé d'une plaque à segment et de trois voies. Ce qui est étonnant est que sur cette plaque à segment, on trouve en outre à l'extrémité des trois voies une petite plaque tournante à segment, grâce à laquelle une loco peut être redirigée vers une autre voie. En laissant toujours au moins une voie libre, il est ainsi possible

de faire passer la loco par cette voie et la remettre en tête de son convoi. De cette manière, vous ne devez plus manipuler vos locomotives, qui ne porteront plus de traces de vos doigts gras... L'idée de ce type de construction lui est venu d'un livre de Gordon Gravett, que nous connaissons grâce à son réseau 'Pempoul', décrit dans notre TMM n° 78.

Ambiance...

A l'exception de quelques petits détails, ce réseau est actuellement achevé. Ton voudrait encore modifier la frise et son éclairage. Il voudrait aussi terminer l'arrière-plan et le peindre. La mer sera ainsi visible, lorsque vous regarderez sous le viaduc. Ce n'est pas pour rien que ce réseau

s'appelle 'Tripton on the Sea'... Ici et là, encore ajouter quelques arbres, qui comme les autres, proviendront de la pépinière d'Anita Decor. Tout comme sur 'Tripton' et 'Tripton on the Hill', les bâtiments présents sont de fabrication 'maison' imaginaire ou réalisés sur base de photos. Ils ont aussi été réalisés sur base du même concept que les autres réseaux 'Tripton'. Une couche d'argile a été appliquée sur une base en bois de balsa, les pierres étant ensuite gravées dans la couche d'argile. Cela ne doit pas être une copie conforme, selon Ton. Du moment que les proportions sont respectées et que l'ambiance y est: c'est cela qui compte!

Texte et photos:
Gerard Tombroek





An der Küste 0e

Un réseau en forme de clin d'œil...

UN NUMÉRO D'ÉTÉ SE DOIT DE PROPOSER UN ENDROIT POUR PASSER SES VACANCES. LORS DU WEEK-END MAUSSADE DE LA PENTECÔTE, LA RÉDACTION DU TEXTE CONCERNANT CE RÉSEAU BAPTISÉ 'AN DER KÜSTE' FIT QUAND MÊME JAILLIR QUELQUES RAYONS DE SOLEIL. POUR VOUS METTRE DANS L'AMBIANCE DES VACANCES TOUTES PROCHES, NOUS VOUS INVITONS DONC À VOTRE TOUR À UNE VISITE (VIRTUELLE) LE LONG DE LA CÔTE ALLEMANDE.

Sur Borkum, Langeoog et Wangerooge – trois des sept îles habitées de la Frise orientale (dans la mer des Wadden) – on trouve des petites lignes de chemin de fer à voie étroite qui assurent les liaisons entre les lieux de débarquement des bacs assurant la traversée et l'endroit

de l'île où se trouvent les habitations. Ce sont de véritables lieux de détente et l'ambiance 'vacances' est déjà perceptible dès que vous mettez le pied dans l'un de ces bacs qui vous feront naviguer vers ces îles et prendre ensuite ces petits trains pour vous mener au centre de

l'île. A noter que de telles petites lignes existaient aussi auparavant sur les îles de Baltrum et de Juist, ainsi que sur le continent. Ce sont ces petits chemins de fer et cette ambiance de vacances qui ont inspiré le club 'Eisenbahn- und Modellbahnfreunde Coburg e. V.' lors de la réalisation de leur réseau 'An der Küste'. On pourrait quand même se demander comment il se fait qu'un club de modélisme de Franconie en arrive à choisir un thème situé si loin au Nord de l'Allemagne. La réponse figurait déjà dans les lignes qui vous venez de lire: 'Vacances'...



A Büttow se trouve l'atelier du réseau ferré fictif à voie étroite. Grâce au trafic touristique, les locomotives à vapeur sont encore en service et entretenues dans les remises en colombages. La loco 15 garée devant la remise est un modèle issu du programme Märklin 'Minex', transformé.

Au début de ce millénaire, les modélistes du club de Cobourg (D) étaient en train de réaliser un réseau à l'échelle 1/43,5^e au moyen de petits trains-jouets de la gamme 'Magic-Train' de Fleischmann. En tant que modélistes plus 'évolués', ils avaient rapidement remarqué les possibilités qu'offrirait ce matériel pour voie étroite, à l'échelle 0. L'idée était de reproduire une ligne industrielle dans le Nord de l'Allemagne jusqu'au moment où Rainer Gilde – un des membres du club – passa ses vacances sur la côte allemande. Inspiré par les petits réseaux à voie étroite qu'il y avait vu sur les îles et la

terre ferme en Frise orientale, il sut convaincre les autres membres du club de réorienter leur projet dans ce sens. En se basant sur les nombreuses photos qu'il avait pu prendre pendant ses vacances, un plan du réseau fut dessiné en vue d'agrandir le réseau au moyen d'un petit port. Et le résultat final a déjà pu être admiré lors des récentes expos Intermodellbau 2010, On TraXS 2011 et l'Expo-Trains de Luxembourg.

La construction

Ce réseau en forme de 'U' est assemblé sur 30 segments de 100 cm sur 53. Le périmètre com-

plet est de 3,55 m sur 8 et les longueurs cumulées de voie droite (en alignement) atteignent les 19 mètres! Sur ce réseau, on trouve un développement total d'environ 35 m et 20 aiguillages Peco. Ces segments sont réalisés selon la technique de la 'construction ouverte'. Dès leur confection, il a été tenu compte du profil du paysage. Pour ce faire, le tracé des voies fut déterminant. Les dénivellations de terrain ont été réalisées précisément autour des voies. Comme base pour les collines, les routes et les fossés, du treillis a été utilisé et entouré d'une couche de base, faite d'argile. Après l'application d'une



1



2



3

1. La voie servant aux expéditions de l'usine de Jan Petersen est reliée à la voie étroite au moyen d'une plaque tournante pour wagons.

2. A Büthenwarder, le réseau à voie étroite est en contact avec la voie normale, représentée par un bout de voie et un quai de transbordement. Tous les jours, une Kof y manœuvre deux ou trois wagons.

3. Le style de construction caractéristique des îles de Frise orientale, fait de maçonnerie et de colombages, donne un aspect imposant au bâtiment de la gare de Büthenwarder. La base des murs est en triplex. Dans les ouvertures découpées, des portes et fenêtres en plastique ont été placées. L'espace entre la maçonnerie, faite de fines lattes, est rempli d'argile, dans laquelle les joints ont été gravés avec une patience infinie... L'autorail est de fabrication 'maison' sur un châssis Fleischmann.

couche d'apprêt, la surface a été décorée au moyen d'herbe, de buissons, d'une végétation basse et d'arbres. Ces derniers sont en majorité le résultat d'une fabrication 'maison', et c'était bien obligé... De nos jours, du matériel de décoration existe bien aux échelles 1/43,5^e et 1/45^e, mais au début de ce siècle, rien pratiquement n'existait. Et ceci est également valable – même de nos jours – pour les bâtiments: tout a dû être fabriqué 'maison'. Ces bâtiments



4



5



6



7

ont par ailleurs été confectionnés avec le souci des détails typiques du style de construction en vigueur dans le Nord de l'Allemagne, dont par exemple les toits recouverts de roseaux.

L'endroit qui focalise tous les regards sur ce réseau est le petit port de la cité balnéaire (fictive) de Wilhelmskoog. Ce port est entouré d'une haute digue de mer et d'une écluse menant à la mer, le tout étant signalé par un haut phare.

4. Des vacances idylliques: dans les dunes près de Büttenwarder, on trouve quelques habitations de vacances. L'occupant de ce bungalow est manifestement un modéliste ferroviaire, car il a installé son propre 'train de jardin' sur la propriété!

5. Auparavant, les 'piqueurs' arpentaient les voies pour vérifier si tout était en ordre. De nos jours, ces inspections se réalisent à bord d'un confortable véhicule...

6. Dans ce petit atelier (partiellement ouvert), il y a tellement de détails intégrés qu'il faut s'y prendre à plusieurs fois pour bien les observer. Voici un exemple illustrant l'avantage à travailler à une plus grande échelle...

7. Tandis que de sombres nuages s'amoncellent au-dessus de Büttenwarder, la K3 est préparée pour la remorque d'un train touristique vers la cité balnéaire de Wilhelmskoog.



1



2



3



4



5

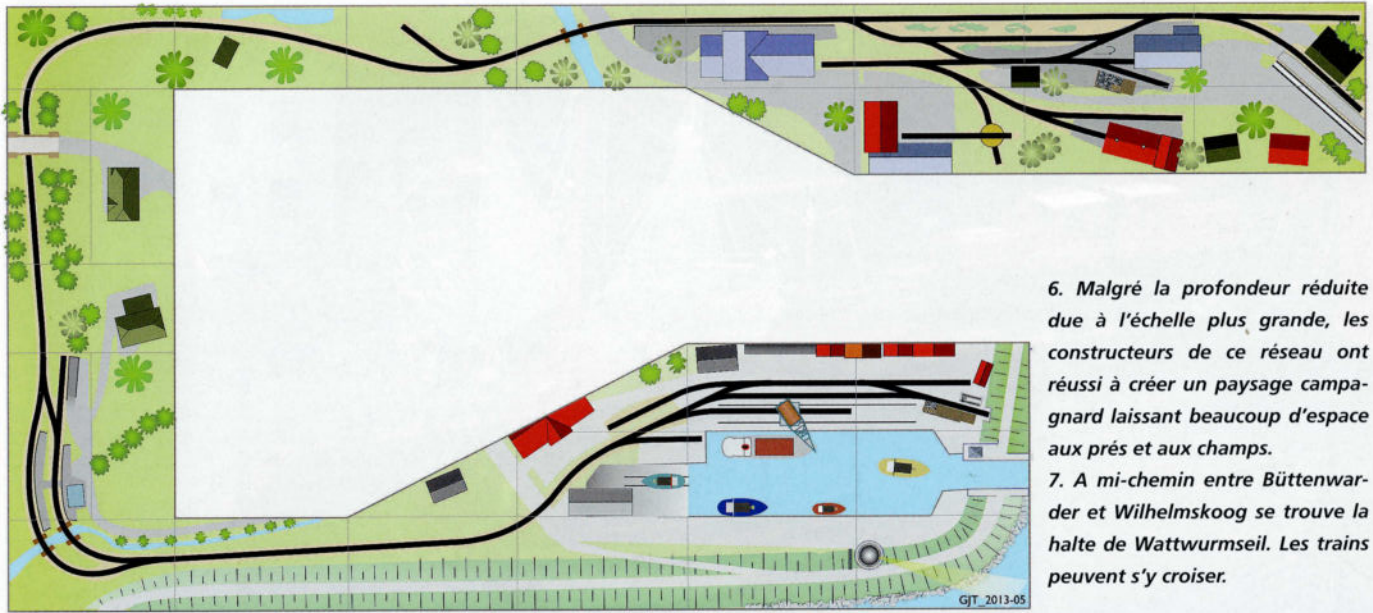
1. Sur la ligne entre la cité balnéaire de Wilhemskoog et Büttenwarder (située derrière les dunes), le trafic marchandises est assez réduit. En correspondance avec le train quotidien de marchandises qui circule à voie normale, le convoi à voie étroite transporte des marchandises peu anodines: de la bière pour touristes assoiffés 'Franken Braü' et 'Kulmbacher Reichelbräu', deux concurrents qui disposent chacun de leur propres wagons de bière.

2. Le malheur des uns... Le moteur à 12 ch. défectueux de ce tricycle Goliath a été remplacé par le moteur d'un cheval à carburant... bio.

3. Avec un clin d'œil à l'émission TV bien connue 'Bauer sucht Frau' ('L'amour est dans le pré'), cet agriculteur de Frise orientale essaie d'attirer l'attention des touristes féminines ayant pris place à bord du train qui passe sous ce pont en maçonnerie. La ferme est constituée de triplex; pour le roseau disposé sur le toit, ce sont des poils de pinceaux qui ont été utilisés.

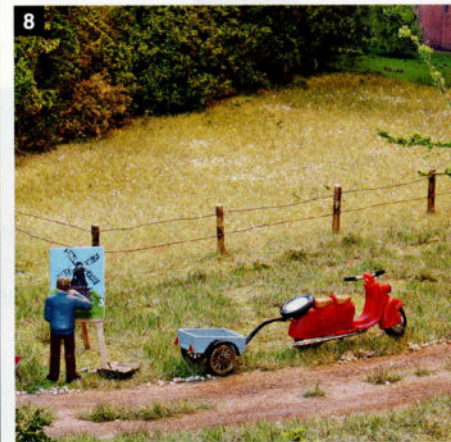
4. L'autobus de la Deutsche Bundespost est plus rapide et plus confortable que la voie étroite, mais la nostalgie fait son effet et les touristes optent en majorité pour le petit tortillard...

5. Le tracé de la voie étroite court le long d'une fosse à argile partiellement remplie d'eau. Cette eau menace de miner la route de la digue. La paroi en bois de la digue servant à contenir l'érosion ne semble plus être capable de résister encore longtemps...



6. Malgré la profondeur réduite due à l'échelle plus grande, les constructeurs de ce réseau ont réussi à créer un paysage campagnard laissant beaucoup d'espace aux prés et aux champs.

7. A mi-chemin entre Büttenwarder et Wilhelmskoog se trouve la halte de Wattwurmseil. Les trains peuvent s'y croiser.



D'un côté de ce port, on trouve entre l'eau et la digue un quai pour les bateaux de pêche, tandis que du côté opposé, les petits navires côtiers et le bac peuvent venir s'amarrer. Les petits bateaux peuvent y être chargés ou déchargés au moyen d'une grue. Cette dernière – également le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale – est fonctionnelle et est commandée en digital. De ce côté du port, on trouve les voies de l'exploitation à voie étroite qui assure la liaison vers la petite cité balnéaire de Büttenwarder,

située à l'arrière des dunes. Outre le bâtiment de gare construit en maçonnerie et colombages, on y trouve également un vaste atelier et un site pour assurer l'entretien du matériel moteur, tant vapeur que Diesel. On y voit même un raccordement (suggéré) à voie normale vers le réseau de la Deutsche Bundesbahn.

Comme déjà dit, la plupart du matériel présent provient de l'assortiment du 'Magic Train'. Il a

8. Ralf Schramm, un des membres du club, a peint cet arrière-plan qui donne une plus grande profondeur à ce réseau. Au vu de la composition de cette peinture, un peintre à l'huile qui veut immortaliser un moulin pourrait en apprendre du style de Ralf...



Le point de rencontre de Wilhelmskoog est évidemment le phare qui surplombe tout le réseau.

L'herbe sur la haute digue de mer est maintenue rase grâce aux troupeaux de moutons. Mais ces bestioles ne sont pas seulement friandes d'herbe: ce touriste qui s'est installé sur un banc pour voir le ballet des bateaux de pêche s'en rendra compte le soir, quand il retirera sa veste. Il ne comprendra qu'à cet instant le texte écrit en frison sur la feuille de papier que le mouton est en train de dévorer...



entièrement été repeint et quelques véhicules ont été transformés. Le trafic 'en navette' est géré par une Multimaus de Roco. Les aiguillages sont toutefois commandés par trois interrupteurs démodés, mais qui en pratique, conviennent mieux et fonctionnent plus rapidement que s'ils devaient fonctionner au moyen d'un régulateur digital.

Un dernier coup d'œil sur le port, avec un petit chalutier qui en sort. Ce modèle est un set à assembler Billing Boats, au 1/160^e.

Sous l'œil intéressé de nombreux goélands, le poisson fraîchement pêché est chargé dans le pick-up Volkswagen Transporter. Auparavant, le poisson était aussi transporté par le petit train, mais cela va quand même plus vite par la route.

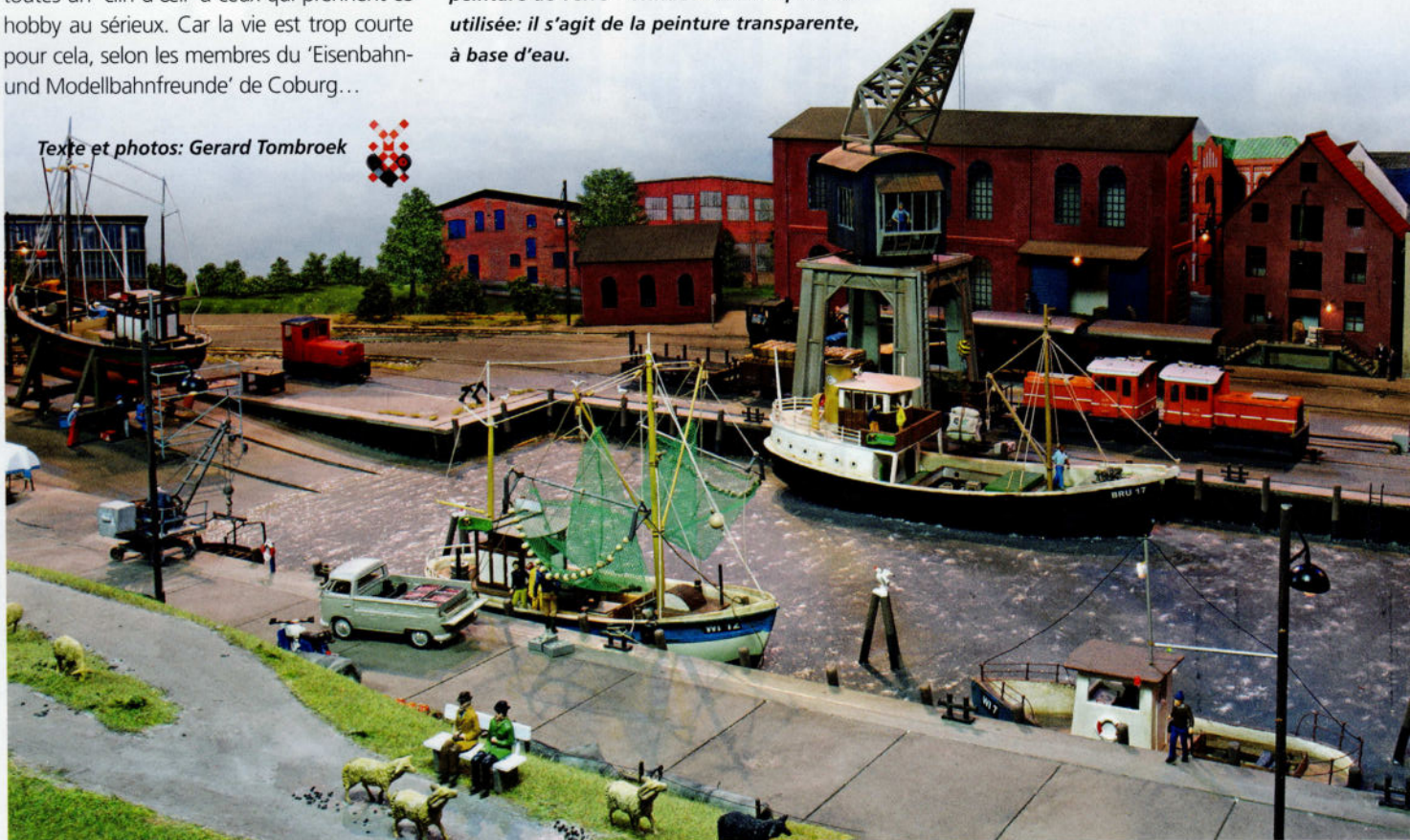


'An der Küste' est un simple réseau destiné à être admiré. De nombreuses petites scénettes y sont subtilement intégrées: elles constituent toutes un 'clin d'œil' à ceux qui prennent ce hobby au sérieux. Car la vie est trop courte pour cela, selon les membres du 'Eisenbahn- und Modellbahnfreunde' de Coburg...

On a une belle vue sur le port, depuis la digue surélevée qui entoure Wilhelmskoog. Pour reproduire l'eau du port, c'est de la peinture de verre - Window color - qui a été utilisée: il s'agit de la peinture transparente, à base d'eau.

Franziska... Qu'est-ce que tu as fait, maintenant...? Difficile de lire le nom d'un bateau, lorsqu'il est à l'eau...

Texte et photos: Gerard Tombroek



Die Niederland Strecke

Un réseau allemand aux Pays-Bas

LORSQUE VOTRE REPORTER RENDIT VISITE EN 1983 AU RÉSEAU 'REPA-BAHN' III, LE CÉLÈBRE MODÉLISTE ALLEMAND ROLF ERTMER (†) PRONONÇA CES PAROLES LÉGENDAIRES: «LA VOIE N EST POUR CEUX QUI VEULENT FAIRE CIRCULER DES TRAINS LONGS; LA VOIE H0 POUR CEUX QUI VEULENT MANŒVRER ET LA VOIE 0 VOUS PERMET DE CONSTRUIRE UN RÉSEAU QUI VIT». IL EST VRAI QU'À CETTE ÉPOQUE, LA VOIE 1 N'AVAIT PAS ENCORE RÉALISÉ SA PERCÉE, COMME C'EST LE CAS DE NOS JOURS: QUAND VOUS VOYEZ (ET SURTOUT, ENTENDEZ) LES LOCOMOTIVES QUI CIRCULENT SUR 'NIEDERLAND STRECKE' D'ERNST JORISSEN, VOUS AVEZ VRAIMENT L'IMPRESSION D'ÊTRE AU BEAU MILIEU DES TRAINS...

«Un jour, j'ai construit un réseau en N» raconte Ernst Jorissen, habitant le village de Soerendonk, dans le Noord-Brabant, aux Pays-Bas. «Plus tard, j'ai opté pour le H0 d'inspiration néerlandaise, et maintenant, cela fait vingt ans que je construis à l'échelle 1/32^e, la voie 1, si vous préférez». Avant qu'Ernst ne se lance



dans son projet en 1, il avait encore envisagé au préalable de réaliser un réseau en HO d'inspiration nord-américaine, du style 'Santa Fe', ou quelque chose du genre. Mais en réfléchissant bien, il laissa tomber ce projet. Pour réaliser une telle ligne, il faut des mètres de réseau. Un train de marchandises là-bas a une longueur de plusieurs centaines de mètres, mais même si vous voulez ne reproduire qu'un train (relativement) court de 30 box-cars, il faudrait encore des longueurs de plusieurs mètres pour le représenter convenablement. A l'époque, il disposait bien d'un vaste grenier de près de 9 m de long, mais le résultat final aurait été un paysage un peu

vide et monotone. Par contre, il disposait dans son armoire d'une P8 Märklin à l'échelle 1/32^e et très vite, il se mit à établir des plans en voie 1. Nous étions alors fin des années '80. En se limitant à de petites locomotives et à des trains courts, il était possible sur les 9 m disponibles de rouler au 1/32^e, tout en réalisant un réseau réaliste. Ernst disposa enfin de plus d'espace lorsqu'il put construire une grange de 13,5 m sur 5,5 dans le fond de son jardin, une opération qu'il réalisa de ses propres mains. Le réseau du grenier fut revendu et il se lança en 2009 dans la nouvelle aventure du 'Die Niederland Strecke' ('La ligne des Pays-Bas').

Le pays bas...

'Die Niederland Strecke' est un réseau d'inspiration... allemande. Ernst trouva toutefois son appellation à consonance néerlandaise intéressante, car elle permettrait de lui donner une petite coloration néerlandaise. Ce réseau pourrait se situer quelque part dans le Nord de l'Allemagne, à la frontière néerlandaise. Avec un peu d'imagination, il est même possible d'y voir le mot 'niedrig' dans cette appellation, ce qui veut dire 'bas' en allemand. Pays bas, donc... Ce réseau est ainsi établi sur des segments plats de 180 cm sur 70. Un paysage accidenté ou montagneux nécessite beaucoup d'espace, ce qui n'est pas sans créer des problèmes lors du transport. De plus, on utilise ici des attelages à vis, comme en réalité. Et pour bien atteler le matériel, il faut que rien ne gêne dans le paysage...

Vers la fin de la vapeur, la P8 était utilisée à tous usages. Celle qui fut un jour la fierté des chemins de fer prussiens et qui remorqua même des trains express est en route ici avec une courte rame de 'boîtes à tonnerre' (Hübner) vers une petite gare en périphérie, où il n'est même pas possible de virer... Faudra donc revenir 'tender en avant'.





En haut : En plaçant la remise pour locos au bord du réseau et en faisant l'impasse sur sa façade latérale, vous obtenez une belle vue sur les nombreux détails, issus en partie des firmes Asoa et Division-Models. Ici, Ernst s'est vraiment lâché. La construction, les parois et le toit sont constitués de véritables traverses et de planchettes dont on peut voir les nervures: mais que pouvait-on attendre d'autre d'un menuisier?...

En bas : Les détails typiquement allemands comme les transmissions par fils et les tendeurs le long des voies servant à la commande des signaux mécaniques sont réalisés de la façon la plus réaliste possible. Cette photo a été prise depuis le pont installé transversalement aux voies, pour scinder optiquement la grande longueur. Avant ce pont, on trouve aussi une passerelle pour piétons. L'ensemble a été réalisé en profilés de polystyrène (voie aussi la photo de la couverture).



En haut: Ernst fait patiner subtilement son matériel par Michiel Stolp, de Becasse Weathering. La loco Wiebe a l'air usagée, mais bien entretenue: c'est ainsi que la patine doit être réalisée!...

En bas : Le remise pour locomotives est de fabrication 'maison'. Des bâtiments pour voie 1 découpés au laser sont bien en vente, mais Ernst les trouve trop réguliers. Les traverses en bois présentent une structure qui doit pouvoir arborer les fentes.

La conception du tracé des voies a nécessité beaucoup de temps. Il fallait que cela soit un site sur lequel une exploitation ferrée réaliste puisse se dérouler. Le résultat est une gare-terminus sur une ligne secondaire, dotée d'une cour à marchandises complète, avec une grue à portique et un dépôt vapeur, comprenant grue hydraulique, silo à charbon, fosse à piquer les feux et remise pour locomotives. La gare porte le nom de Holenheim. Cela sonne bien allemand, mais cette ville n'existe pourtant pas en Allemagne. C'est un jeu de mots entre 'bois' et 'maison': Ernst est en effet menuisier à domicile!

Les voies proviennent essentiellement de la marque Hübner, un spécialiste au 1/32^e qui a été repris en 2007 par Märklin. Il fournit du matériel prêt à l'emploi, qui a bel aspect et qui fonctionne très bien. Les aiguillages classiques ont un angle de déviation de 10 degrés. On trouve également une traversée-jonction double et un aiguillage courbe, ce dernier avec un angle de déviation de 7 degrés. Le rayon minimal de courbure est de 2,32 m: pour des attelages à vis, c'est juste suffisant. Les traverses sont fixées à la colle pour bois sur la base. Le ballast provient d'Anita Decor et est mouillé à la manière habituelle et fixé à la colle

pour bois diluée. La fondation en béton de la grue à portique et du dépôt est en vrai béton. Pour ce faire, une plaque de base a été enduite de colle blanche pour bois et saupoudrée ensuite de ciment prêt à l'emploi. Après séchage, vous obtenez un sol grossier en béton. Les routes ont également été confectionnées de la même manière. Pour donner un aspect poussiéreux à l'herbe le long de ces routes (et d'atténuer ainsi la teinte de la fibre synthétique), la route a été poncée directement après la pose de l'herbe. La poussière de ponçage adhère encore à la colle humide et vous obtenez de la véritable poussière: plus réaliste, tu meurs...



Marcher de front...

'Die Niederland Strecke' restitue la période allant de 1975 à 1980 environ. Il s'agit d'une véritable période de transition au cours de laquelle la vapeur était encore présente, mais où la traction Diesel était en train de gagner la compétition.

Lors d'expositions, ce sont surtout des locomotives à tender et des locos Diesel qui sont utilisées. Grâce à sa faible masse par essieu, la BR 50 est souvent visible en tête des trains locaux de marchandises. Pour éviter la présence d'un fourgon, la BR 50 avait été équipée d'un tender à cabine, ce qui permettait au chef-garde d'y réaliser ses tâches administratives au cours du trajet. Le fait que la loco ne puisse pas être virée au terminus ne constitue pas un problème, car la BR 50 pouvait circuler tender en avant sur le réseau allemand. Le service voyageurs est surtout

Suite aux diverses activités industrielles à Holzheim, de nombreuses marchandises doivent être transbordées de wagon à camion ou sur remorques, qui sont tractées par des chevaux ou par tracteur. Une grue à portique (de Hubertus Viessmann) joue un rôle important pour ces transbordements.

Depuis la passerelle pour piétons, vous avez cette magnifique vue sur Holzheim. Le caboteur devra encore attendre l'entrée en gare de l'autorail avant de pouvoir repartir. Les Diesels rouges sont de la marque Hübner, la BR 50 étant une KM1.





Avec une V100 de près de 40 cm et deux voitures pour trains rapides de 75 cm de longueur, vous obtenez une longue rame à l'échelle 1/32^e. Sur la cour à marchandises, il faudra attendre un peu avant que le caboteur puisse reprendre la charge. Les adeptes du H0 reconnaîtront sans doute le bâtiment de la gare d'Eschborn, de Kibri. 'Studio 95' l'a reproduit à l'échelle 1/32^e. Là où se trouve une terrasse et un kiosque, un établissement Horeca devrait voir le jour.

assuré par un autorail et des trains courts, composés de voitures 'boîtes à tonnerre', de voitures de reconstruction et d'anciennes prussiennes à compartiments. La rame composée de voitures Silberling, dont une voiture-pilote de 2^e classe, se révèle être très pratique à l'usage.

Les convois sont commandés au moyen d'un régulateur à main sans fil Funky. Lors de circulations pendant une expo, le 'conducteur' déambule à hauteur du convoi. Le réseau a un développement complet de 13 m. Si dans un tel cas, vous restez à poste fixe, vous n'avez pas de contact visuel permanent avec le train. Le risque existe alors qu'il prenne une mauvaise direction, ou que le public ne soit pas suffisamment surveillé. Sur un autre réseau, Ernst a déjà été le témoin de l'agissement enthousiaste (mais téméraire) d'un photographe, qui a fait dérailler un convoi avec la manche de son veston... Il vaut mieux éviter ce genre de risques avec des modèles d'un tel coût. Marcher de front avec le train présente aussi l'avantage de pouvoir entrer plus facilement en contact avec le public, qui a

toujours des questions à poser. Et ces questions, Ernst et son équipe sont toujours prêts à y répondre. C'est une des choses plaisantes à faire, lorsque vous participez à une exposition.

Le 'Spoor 1 team Nederland'

Ernst n'est évidemment pas le seul constructeur au 1/32^e aux Pays-Bas. On y trouve en effet un vrai groupe, affilié aux 'Vrienden van 1 op 32' (les amis du 1/32^e). Ces membres construisent des modules qui sont raccordés les uns aux autres une fois par an, pour former un énorme réseau sur lequel il est possible de rouler. Bien qu'Ernst soit membre de ce club d'amis depuis le début, il éprouve cependant plus d'intérêt pour la construction d'un réseau réaliste, avec paysage et situations telles qu'on peut les voir en réalité.

En 2008, ceci mena à la fondation de la 'Stichting Spoor 1 team Nederland', un groupe de cinq personnes qui collabore à la construction du réseau 'Niederland Strecke' et que l'on peut voir à l'œuvre lors de nombreuses expositions,

comme ce fut le cas lors de notre 'Grande Expo' de Malines, en 2012.

Ce réseau est encore loin d'être achevé. Outre le fait que des parties sont encore en construction, de nombreux détails et de l'équipement technique requièrent aussi l'attention. C'est ainsi qu'Ernst voudrait rendre sa grue à portique fonctionnelle. «Ce qui est possible de faire en H0, cela doit également l'être au 1/32^e», argumente Ernst. Les signaux aussi devraient pouvoir fonctionner selon le règlement. La grande nouveauté qui sera visible lors de la prochaine exposition sera la présence d'une rue derrière la gare. La rangée de maisons en demi-relief sera constituée d'une série complète de magasins, aménagés. Ernst tient régulièrement les intéressés au courant de la progression de ses activités sur son site web (www.mbsnederland.nl) ou sur le forum de 'Train Miniature Magazine'. N'attendez pas la prochaine expo, mais rendez-vous donc régulièrement sur notre forum!

Texte et photos: Gerard Tombroek

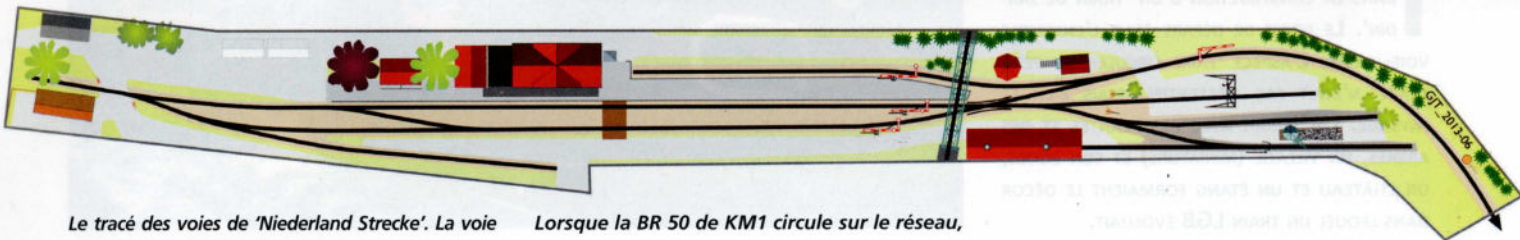




A quelque chose, malheur est bon... Sur cette partie, une rangée de maisons (en demi-relief) doit encore venir prendre place: Ernst n'aime pas le vide. Mais le marché hebdomadaire promet...

Les nombreuses figurines étonnent, sans que leur nombre n'en soit exagéré pour autant. Bien réalisé, cela rend le réseau vivant et donne de quoi voir aux spectateurs (masculins)...

Au dépôt, on trouve tout ce qui est nécessaire pour l'entretien d'une loco à vapeur. Sur 'Niederland Strecke', les dernières locos à vapeur qui circulaient encore entre 1975 et 1980 y sont entretenues.



Le tracé des voies de 'Niederland Strecke'. La voie vers la droite mène via une grande courbe vers une autre gare-terminus. Cette gare est surtout constituée de quelques voies de garage où les convois peuvent être reconstitués pour leur trajet de retour. Si vous ne disposez pas de 60 m² de superficie comme Ernst, vous pouvez évidemment construire à l'échelle H0; à cette échelle, ce tracé peut s'accommoder d'une planche de bibliothèque...

Lorsque la BR 50 de KM1 circule sur le réseau, vous comprenez pourquoi Ernst est à ce point adepte de la voie 1. Cette loco est équipée de deux générateurs de fumée, d'un ventilateur et est sonorisée: pour un peu, on croirait voir, sentir et entendre... une vraie locomotive à vapeur!



Aménagez un réseau **LGB** dans votre jardin

LGB

Un rêve qui devient réalité

IL Y A 15 ANS, EDDY GEERAERTS SE LANÇAIT DANS LA CONSTRUCTION D'UN 'TRAIN DE JARDIN'. LE POINT DE DÉPART ÉTAIT L'ENSEMBLE VOIE-JARDIN. L'ASPECT 'FAIRE CIRCULER UN PETIT TRAIN' N'ÉTAIT PAS L'ESSENTIEL, MAIS BIEN LE PAYSAGE. UN JARDIN AVEC DES PLANTES ET DES ARBRES, UN VILLAGE (MINIATURE) ET SON ÉGLISE, UN CHÂTEAU ET UN ÉTANG FORMAIENT LE DÉCOR DANS LEQUEL UN TRAIN LGB ÉVOLUAIT.

Après ses premières expériences réalisées à l'échelle H0, Eddy Geeraerts trouva son bonheur dans la réalisation d'un train de jardin et de son matériel, issu en grande partie de la marque LGB. En concertation avec la famille, une partie du jardin fut alors réservée pour en faire un jardin de plantes et pour y poser une voie unique. La moitié du jardin fut dès lors occupée par un réseau à l'échelle 1/22,5^e, flanqué des deux côtés par des plantes sélectionnées avec soin. L'autre partie est constituée de gazon, dont il est possible de profiter, assis sous un arbre. Eddy n'éprouve pas de préférence pour une compagnie ferroviaire bien précise. Pour diminuer les coûts, il s'est mis à rechercher du matériel roulant de seconde main, avec une prédilection pour des trains à vapeur. C'est logique alors chez LGB de



tomber sur des modèles allemands, suisses et autrichiens. Une seule exception: l'achat d'une vapeur américaine Aristo, qui se comporte excellentement bien sur son réseau. Certains modèles ont été restaurés et repeints. Quelques wagons sérieusement endommagés ont également été pris en mains et circulent désormais couramment sur ce réseau.

Le plan des voies

Le plan des voies de ce réseau est simple: il ne compte qu'une seule voie avec deux boucles de retournement. La première boucle se trouve à proximité de l'atelier, où les locomotives sont entretenues et passent la nuit. La seconde boucle avec double voie d'évitement se trouve à l'arrière du jardin, dans une cabane. Grâce à

Eddy Geeraerts en tournée d'inspection, juché sur l'avant de son modèle de la HSB... (Photo: Eddy Geeraerts)

de simples contacts entre les voies, il est possible de faire circuler plusieurs convois l'un derrière l'autre.

La voie LGB est posée sur un solide fondement: pour le constituer, Eddy Geeraerts a utilisé des plaques pour bordures en béton. Aux endroits où ce n'était pas possible, du ciment a été coulé dans un simple coffrage. Sous le béton, on ne trouve toutefois pas de fondations: ceci fait que la voie n'est

Une cascade d'eau naturelle coule d'une pente aménagée artificiellement. En dessous, un ours blanc a été abandonné par les enfants. On peut voir sur le pont la loco n° 21 du HSB.





1



2

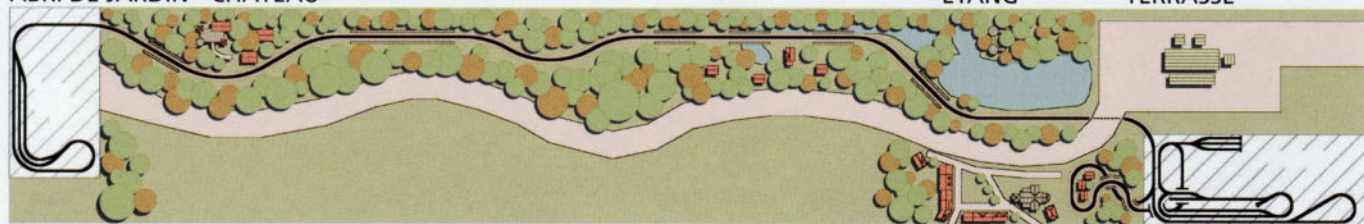


3



4

ABRI DE JARDIN CHÂTEAU



Echelle: 1/22,5 (LGB)

PELOUSE

0 5 10 m

ETANG

TERRASSE

VILLAGE

ATELIER

Le train de jardin d'Eddy Geeraerts présente une longueur d'environ 50 m. Habitation et jardin ne forment qu'un seul ensemble. Les plantes font vraiment partie de ce train de jardin.

1. Des maisons en béton résistent mieux aux intempéries. Le toit est fait de roofing. Il s'agit d'un plastique étanche confectionné sur base d'asphalte. (Photo: Eddy Geeraerts)

2. Dans ce jardin, il est toujours possible de découvrir de nouveaux endroits. Le paysage fait de plantes alterne avec des constructions en béton, comme ce pont construit avec soin.

3. Toutes les plantes ont été choisies avec soin, souvent par échange avec d'autres adeptes du LGB. La locomotive à voie étroite du Harzquerbahn a l'air d'apprécier le paysage...

4. Difficile à croire que cette église se trouve dans le jardin d'Eddy Geeraerts: une preuve que les constructions en béton peuvent aussi approcher fortement de la réalité. (Photo: Eddy Geeraerts)



6



5

5. La voie court le long d'un petit étang artificiel, habité par une carpe japonaise: elle aussi tient la circulation des trains à l'œil...

6. Pour chaque maquette de maison, un nouveau coffrage a été réalisé. Les portes et les fenêtres sont en polystyrène expansé. Le ciment est coulé par-dessus. (Photo: Eddy Geeraerts)

pas parfaitement stable. Mais en réalité, cela ne pose pas de problème: seul un gel intense ou de fortes pluies sont capables de faire bouger la voie. Ces problèmes sont toutefois rapidement résolus, surtout sur cette ligne à voie unique, où les aiguillages sont abrités sous un toit. La voie est à peine garnie de ballast. Aux endroits où c'est le cas, des petites pierrailles sont éparpillées entre les rails: l'assiette de la voie n'est pas fixée. Cette voie n'a par ailleurs pas besoin de beaucoup d'entretien: un nettoyage suffit pour maintenir les rails propres.

La commande de ce réseau se réalise au moyen de trois transfos classiques: un pour chaque boucle de retournement et un pour la voie dans le jardin proprement

dit. Dans la cabane, les aiguillages sont commandés automatiquement par des interrupteurs électroniques, lorsque qu'un train arrive. Simultanément, un autre train s'en va alors, en talonnant l'aiguillage de sortie. Le même scénario se déroule du côté de l'atelier. Ici toutefois, la commande manuelle est possible, pour permettre des manœuvres simples. Les trains circulent à une allure raisonnable. La profondeur du jardin est d'environ 50 m et au total, 70 m de voies ont été posés.

Des maisonnettes en béton

Eddy a de mauvais souvenirs avec des maisonnettes réalisées en plastique: non seulement elles sont trop chères, mais elles sont difficiles à entretenir et souffrent beaucoup des conditions atmosphériques. C'est surtout un hiver froid et humide qui leur est mortel. C'est la raison pour laquelle Eddy a conçu sa propre technique, qui est résistante aux intempéries et qui donne de très bons résultats. Pour confectionner ses maisonnettes, il fait usage de ciment liquide ou

de béton. Cette méthode pourrait paraître fastidieuse, mais en réalité, ce n'est pas si contraignant. Un coffrage est d'abord réalisé avec des plaques de bois compressé. Dans ce coffrage, les portes et les fenêtres en polystyrène expansé sont alors prévues. Par un orifice ménagé dans la partie supérieure, du ciment liquide est alors versé dans le coffrage. Lorsque ce béton n'est pas encore durci, le coffrage est démonté et le polystyrène expansé est enlevé. Immédiatement après, les motifs de briques sont gravés dans le béton, au moyen d'un objet pointu: c'est un travail éreintant, qui doit être réalisé avant que le béton ne durcisse complètement. Chaque bâtiment est coulé en une seule fois: la finition en est meilleure que si la maquette était constituée de plusieurs pièces distinctes. C'est surtout aux angles que la différence se marque. Le toit est constitué de roofing. Grâce à un outil 'fait maison', des bandes de revêtement de toiture ont été découpées. Ces bandes sont ensuite fixées à la colle sur une plaque résistante à l'eau. Actuellement, du zinc est





1. Depuis la terrasse, la vue est belle sur le train de jardin. C'est d'ici que la famille Geeraerts profite de son jardin.

2. Même le cimetière ne manque pas: une place y est déjà prévue pour quelques amis... Même Eddy Geeraerts s'y est déjà réservé une place, avec son nom! (Photo: Eddy Geeraerts)

3. En hiver, le réseau souffre du mauvais temps et la voie doit parfois être réparée, avant que la 99 2015 allemande ne soit autorisée à y circuler à nouveau.

4. Un taille-haies électrique est un outil idéal pour découper les branches aux formes désirées. La locomotive-tender 99 6001 du Harz-querbahn ne se laisse pas impressionner et continue sa route...

5. Le 'Schuizen Hoek' est le café local. Remarquez les noms très bien reproduits. (Photo: Eddy Geeraerts)

6. Pour l'instant, un nouveau projet a été lancé, visant à établir tout un lotissement.

7. Le train de jardin d'Eddy Geeraerts est un projet familial qui occupe une grande partie de son jardin. Les enfants aussi ont été mis à contribution lors de son aménagement.

Beaucoup d'attention a été consacrée à la construction du village. Au centre se trouve l'église. Toutes les maisons sont faites en ciment.

également utilisé: grâce à ce matériau, des tuiles peuvent en effet être imitées.

Les plantes

Eddy attache beaucoup d'importance à l'entretien de son jardin. Toutes les plantes sont choisies sur base de leur utilité. La plupart des plantes viennent de jardiniers amateurs: ils se les échangent entre eux. Parfois, de nouvelles plantes sont achetées. Entre les buissons, des recouvre-sols sont utilisés. Sur base de leur expérience, la famille a déterminé quelles étaient les plantes qui convenaient le mieux et quelles étaient celles qu'il fallait éviter. Lorsqu'il apparaît qu'une nouvelle branche ne cadre pas bien dans le jardin, elle est éliminée sans pitié. Lorsque le feuillage menace de tout recouvrir, il est élagué sans ménagement. Pour éviter toute prolifération, Eddy utilise un taille-haies électrique: grâce à cet outil, il peut parfois

découper des branches d'un diamètre allant jusque 1 cm. Pour les feuilles, mais aussi pour les branches éparses, un aspirateur de jardin est utilisé. Cet outil se révèle idéal pour les glands du seul arbre figurant dans le jardin. Les saletés entre les rails sont également éliminées par ce moyen.

Un jardin nécessite beaucoup d'entretien. Si vous ne pouvez vous y consacrer, ne vous lancez certainement pas dans un jardin d'agrément: il existe des alternatives. Dans un jardin, le travail n'est jamais tout à fait terminé: il y a toujours de nouveaux endroits à découvrir ou des travaux d'amélioration qui doivent être effectués. La technique qu'Eddy utilise pour la confection de ses maisonnettes est unique et procure une plus-value indiscutable à son paysage. Dans un de nos prochains articles, nous nous pencherons dès lors sur sa technique.

Texte & photos: Peter Embrechts
et Eddy Geeraerts
Dessin: Bernard Lambert





Jacques Mart et Gilles Bert se partagent les tâches: Gilles se charge du travail 'lourd' à l'extérieur et Jacques du pénible travail administratif...

L'Aubraie

Le souci du détail

Gn

C'EST À LA FOIS LE RÉSEAU REPRODUIT À LA PLUS GRANDE DES ÉCHELLES DE RÉDUCTION ET LE PLUS PETIT DE CEUX PRÉSENTÉS DANS CE NUMÉRO SPÉCIAL : LE RÉSEAU DE CHANTIER DE BERNARD JUNK. CERTAINS D'ENTRE-VOUS VONT TROUVER QU'IL S'AGIT PLUTÔT D'UN DIORAMA PLUTÔT QUE D'UN RÉSEAU, MAIS UN VÉRITABLE TRAFIC S'Y DÉROULE ET DONC, IL S'AGIT BIEN D'UN RÉSEAU... MAIS SI VOUS CONSIDÉREZ QU'IL S'AGIT PLUTÔT D'UN DIORAMA, VOUS AVEZ AUSSI RAISON, CAR 'L'AUBRAIE' EST VRAIMENT UNE EXPÉRIENCE À REGARDER.

Page en face:

En haut: Monsieur Gilles Bert, un des propriétaires de la firme 'Entreprise Sédanaise de Matériaux' (ESM), aime bien conduire lui-même la loco D6 Diema...

En bas: Dans et autour de la petite remise, on peut voir un gros tas de déchets, de pièces ou d'outillage usagés. Regardez comment Bernard Junk a réussi à créer d'une manière si précise une telle ambiance...





Le camion est assemblé au moyen des matériaux les plus divers. La benne de chargement et la cabine sont en carton de 2 mm; le capot moteur est en Styrodur et les autres pièces comme les roues, les phares et les enjoliveurs sont en argile de la marque Fimo!

Car il s'agit bien d'un réseau. Bernard Junk trouve qu'il faut vraiment que quelque chose se passe sur ses créations: des marchandises chargées d'un côté et déchargées de l'autre, par exemple. A l'arrière de 'L'Aubraie', deux wagons-bennes sont chargées de ballast. Une DL 6 Diema sort deux wagons de la carrière et les achemine – via une demi-lune, à côté de l'atelier – vers l'installation de déchargement. Les wagons y sont effectivement déchargés un par un (à la main) dans un camion : une animation qui va de pair avec un bruitage réaliste, produit par le dispositif Ossynths d'Otto Schouwstra.

Le réseau 'L'Aubraie' a été construit à l'échelle de 1/13,33°. Cette échelle n'était pas déterminante, mais les voies de chantier sont généralement à l'écartement de 60 cm. Bernard est parti ensuite

sur un réseau à l'écartement de 45 mm et si vous divisez 600 par 45, vous obtenez... 1/13,33. Les rails et aiguillages sont de fabrication 'maison' avec des rails en code 200. Les lorries ont été assemblés au moyen d'une série de pièces et de matériaux dont Bernard disposait encore. Toutes les roues sont standard et proviennent de LGB.

Malgré cette grande échelle de réduction, l'ensemble ne fait que 162 cm sur 70. Il est constitué de trois parties : deux sur lesquelles reposent les voies et une 3^e partie supportant les bureaux. L'ensemble s'ajuste ainsi dans le coffre de l'auto de Bernard, sans qu'il ne doive pour autant enlever le siège arrière. Il reste ainsi de la place pour des passagers et pour les bagages. C'est très facile pour participer à une exposition.

Le paysage est établi sur une base de blocs de Styrodur (XPS) dans un châssis en bois. Le paysage modelé grossièrement est ensuite recouvert d'une couche de gaze pour pansement, recouverte à son tour d'une fine couche de sable. Ce fut le tour ensuite de la mise en peinture verte et de l'application de la patine, avec un souci du détail. De nombreux arbres et la mousse sont des produits naturels que Bernard a simplement cueilli dans son jardin. Cela n'était pas sans risque. Après traitement de la verdure, il apparut que des bestioles rampantes y étaient encore présentes! Une bombe d'insecticide eut tôt fait de 'faire le ménage'. Mais ce n'était pas le cochon sauvage que Bernard avait un jour surpris entre ses arbres, ni les autres bestioles qui attirent les souris dans votre grenier...

Texte et photos: Gerard Tombroek





Quantité de petits 'gags' ont été intégrés dans ce réseau, comme la référence faite par Bernard à deux de ses amis modélistes: Jacques Mart et Gilles Bert. Le bureau est constitué d'une couche de mousse dans laquelle les pierres et les fentes du mur extérieur ont été gravées. Les tuiles ont été posées séparément. Bernard a confectionné pour ce faire un modèle-mère dont il a réalisé une impression à base de résine acrylique. Les tuiles ont par après été colorées à la craie pastel.

Lorsque l'on regarde au-dessus de l'épaule de M. Jacques Mart, il apparaît qu'il n'est pas submergé par le travail administratif, mais qu'il s'occupe de dessiner un plan des voies pour son réseau!



Un système de cartes de wagons pour 'Sophan Marchandises'

ACTUELLEMENT, LA PLACE ME MANQUE POUR FAIRE CIRCULER DES LONGS TRAINS DANS UN PAYSAGE GRANDIOSE: JE DOIS ME CONTENTER D'UN PETIT RÉSEAU DONT LA PARTIE VISIBLE MESURE 180 CM SUR 35: 'SOPHAN MARCHANDISES'. COMME THÈME, J'AI CHOISI UN PETIT SITE EN BORDURE D'UNE ANCIENNE ZONE INDUSTRIELLE, DANS LE BRABANT WALLON. L'ÉPOQUE DANS LAQUELLE IL SE SITUE DATE DU MILIEU DES ANNÉES '60, DONC À LA FIN DE LA TRACTION VAPEUR EN BELGIQUE. POUR CEUX QUI SE LE DEMANDERAIENT, SON NOM EST LE RÉSULTAT DE LA CONTRACTION DU PRÉNOM DE MES ENFANTS.

Le charme du hobby selon moi est constitué par un trafic sensé, dans un environnement un minimum réaliste. Etablir des plans et construire le réseau procurent bien entendu beaucoup de plaisir et de contentement, mais l'exploitation constitue la cerise sur le gâteau. Mon petit réseau de



Arrivée	
 Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Wagon	Chargement
DB Rms 31 420882	Tubes
Origine	
Schaerbeek Formation	
Destination	
Ateliers Brabançons Réunis	

Arrivée	
 Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Wagon	Chargement
SNCB 2280097	Bois
Origine	
Schaerbeek Formation	
Destination	
Cour Marchandises	

Arrivée	
 Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Wagon	Chargement
SNCF SBwf 589927	Vide
Origine	
Schaerbeek Formation	
Destination	
Aliments Gaillemarde	

Un train de marchandises est formé dans la gare fantôme:

il est constitué d'un wagon à rangers chargé de tuyaux, d'un wagon tombereau chargé de bois et d'un wagon céréalier vide.

manœuvres reproduit une desserte d'une cour à marchandises et de trois entreprises raccordées au rail.

En réalité, les courants de trafic de marchandises – et donc le transport – sont déterminés par les activités des entreprises concernées. Elles extraient des matières premières, les transforment et expédient les produits finis vers leurs clients. Ce sont les ventes qui déterminent leurs programmes de production, dont les besoins en matériaux et (donc) les moyens de transport (dans notre cas: les wagons) en sont déduits.

En modèle réduit, cette théorie est moins prenante et l'on peut laisser jouer la fantaisie. Sur 'Sophan Marchandises', on trouve – comme déjà mentionné – une cour à mar-

chandises et trois entreprises qui reçoivent et expédient des marchandises par chemin de fer. En partant de ces données, un certain nombre de courants de trafic va voir le jour.

Sur la cour, du bois est déchargé des wagons tombereaux, ainsi que des sacs de ciment transportés à bord de wagons couverts.

Les 'Ateliers Brabançons Réunis' reçoivent des tôles et des tuyaux en acier arrivés dans des wagons ouverts et expédient des pièces moulées dans des wagons fermés. Les 'Aliments Gaillemarde' entreposent les céréales des agriculteurs des environs et les chargent dans des wagons-silos (ce sont mes préférés...)

La société 'H. Poirot & Fils' est située dans la gare fantôme, dans la partie qui n'est donc

pas visible du réseau, et peut être constituée par n'importe quelle entreprise. Ceci permet une utilisation variée de tous types de wagons: fermés, citernes, auto-déchargeants, etc.

Par lieu de desserte, on peut utiliser 3 à 4 wagons. Il y en a 14 en tout qui, avec la locomotive de manœuvres, constituent le matériel roulant disponible sur mon réseau.

Tous les trains de marchandises qui passent par Sophan partent ou arrivent dans la gare fantôme à double voie qui dans mon imagination, est la gare de formation de Schaerbeek, Sophan étant situé dans le Brabant wallon.

Comment le trafic entre Schaerbeek-Formation et Sophan Marchandises est-il réglé?



A chaque wagon est attribuée une carte, qui décrit aussi bien le wagon que son chargement. Sur un petit réseau avec de simples mouvements et une utilisation unique de chaque wagon, il n'est pas nécessaire de prévoir des cartes différentes pour les wagons et les chargements, comme nos collègues américains le font. Chaque carte répertorie un wagon, son chargement, son point de départ et d'arrivée et présente une face 'aller' et une


Un peu plus tard, sur la cour à marchandises de Sophan Marchandises. La type 53 vient de déplacer un fermé vers le point de départ (la carte passe du bac 'entrée' vers le bac 'sortie') et dépose maintenant le wagon ouvert (la carte passe dans le bac 'entrée' gauche).

face 'retour', qui indiquent respectivement les parcours vers et de Sophan. Voyez les exemples ci-joints (les cartes ont été confectionnées avec MS Power Point).

Les manœuvres sont terminées. Notre loco s'en retourne vers Schaerbeek Formation avec entre autres un wagon fermé (le bac 'sortie' est vide).

Au début, la session de manœuvres est laissée au hasard. Les 14 cartes sont mélangées et l'ordre selon lequel les manœuvres vont être réalisées est déterminé de cette façon. Intervient alors le jet d'un dé (1 ou 2 points = 2 wagons; 3 ou 4 points = 3 wagons; 5 ou 6 points = 4 wagons). Le convoi est alors composé des 2, 3 ou 4 premiers wagons et les cartes y afférentes sont placées dans le bac 'entrée' de la destination. Ces bacs sont en lattes de bois et en polycarbonate transparent et sont disposés au bord du réseau.

Le train arrive à destination et les manœuvres peuvent commencer. Le tempo est calme, comme... en réalité. Les aiguillages sont manœuvrés un par un et bien entendu, l'aspect des signaux doit être respecté 'immédiatement et passivement' par le conducteur. Des rails propres, des wagons lestés selon les recommandations de la NMRA, des attelages Kadee

Arrivée	
 Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Wagon	Chargement
SNCB Glms 4427890	Ciment en sacs
Origine	
Schaerbeek Formation	
Destination	
Cour aux Marchandises	

Départ	
 Société Nationale des Chemins de fer Belges	
Wagon	Chargement
SNCB Glms 4427890	Vide
Origine	
Cour aux Marchandises	
Destination	
Schaerbeek Formation	



Le calme est revenu sur Sophan Marchandises. Le wagon tombereau a entre-temps été traité et est prêt pour le retour (la carte retournée est placée dans le bac 'sortie').

fonctionnant parfaitement et disposés à la bonne hauteur et enfin, une locomotive roulant souplement et sonorisée, dont la vitesse maximale et l'accélération ont été réduites au minimum: tout ceci contribuera à augmenter votre plaisir du jeu. Après qu'un wagon soit arrivé à destination, la carte correspondance est retournée et placée dans le bac 'sortie'. Ceci signifie que le wagon est considéré comme chargé (ou déchargé) à destination et est donc prêt pour le prochain voyage vers la gare de Schaerbeek Formation.

On peut aussi considérer que quelques wagons doivent rester à disposition et ne sont pas rapatriés directement avec le train suivant. Ces wagons gênent alors souvent les manœuvres, ce qui les complique. Le jeu n'en est que plus amusant...

Les wagons tombereaux sont pourvus d'un chargement. Grâce à cela, ils ne sont

pas seulement plus beaux, mais le lest en plomb ou en acier est caché des regards. Comme ces wagons ne sont toutefois pas chargés (ou déchargés) physiquement et circulent toujours dans les mêmes conditions, la carte renseigne le même chargement pour la face 'aller' et la face 'retour'. Une petite concession à la réalité...

Après le retour vers la gare fantôme, le dé est relancé. Les cartes suivantes du paquet sont placées dans le bac 'entrée' et les wagons avec la carte 'sortie' sont rassemblés pour le retour vers Schaerbeek Formation. Et ainsi de suite jusqu'au moment où toutes les cartes ont été passées en revue.

Une session complète au cours de laquelle les 14 wagons sont traités prend environ deux heures. Cette durée dépend entre autres de la complexité des mouvements qui sont à nouveau déterminés par l'ordre des cartes. Il est possible bien entendu d'interrompre la session à tout moment et de la reprendre ultérieurement: des manœuvres délassantes, en quelque sorte...

Le système des cartes pour la gestion des flux de marchandises sur notre réseau

existe déjà depuis des dizaines d'années. La conception est d'origine américaine et se réalise avec deux documents (une carte qui décrit le wagon et une 'lettre de voiture' pour identifier la charge) se prête mieux à l'exploitation de grands réseaux sur lesquels un wagon est plusieurs fois chargé et déchargé avant de retourner à la gare de formation. Fremo propage également ce système: sur son site web (www.fremo-net.eu), vous pourrez trouver plus d'infos à ce sujet.

Le système suivi ici avec une carte combinée pour l'aller et le retour est un peu plus simple et a déjà été décrit par Stephan Rieche, dans le n° 'Spezial' de MIBA de novembre 1993. Cela ajoute du piment au trafic visible sur un petit réseau et rehausse le réalisme auquel nous aspirons tous. On pourrait évidemment s'imaginer de nos jours de remplacer ces cartes par l'une ou l'autre application sur PC ou tablette, mais cela me semblerait mieux convenir pour les époques V ou VI. Ce jeu de cartes cadre mieux avec l'époque III dont je suis partisan...

Texte & photos:
Gino Van Landuyt



art

du modélisme

*est aujourd'hui également disponible
en version numérique interactive pour iPad!**

Disponible
à partir de
€ 5,49



Pour vivre cette expérience de lecteur tout à fait nouvelle, il vous suffit de télécharger cette édition numérique sur l'iTunes Store:

- Contenu interactif • Photos avec un angle de 360° • Photos d'étape en étape pleine page
- Fonction 'Zoom' pour l'examen des effets de patine • ...et bien plus encore!



www.artdumodelisme.fr

* Aussi en vente chez votre détaillant en modélisme ou votre libraire.

Train spécial THALYS Tintin et Milou



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

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

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



37795 Train à grande vitesse.

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

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



Série unique.

€ 999,95*