

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

129

15^{ème} année
Octobre 2013
Prix: € 8,45

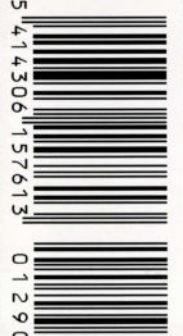
RÉSEAU

Gindsweid



TEST: LA SÉRIE 57 B-MODELS • LA RAe LS MODELS • LA BR 215 ESU • UN WAGON PORTE-AUTOS 'OFFS 55' EXACT-TRAIN **PRATIQUE:** LA MAISON DE GARDE-BARRIÈRES DE WESTMEERBEEK • LA FABRICATION MAISON D'UNE GRUE À L'ÉCHELLE 1/32^e • UNE PETITE FERME AVEC ÉTABLE CHEZ C-TRACCS • LA PEINTURE DE MURS D'ARGILE • LE TRAVAIL DU CARTON-PLUME: DES PAVÉS BELGES **PLAN:** DOS-À-DOS, UNE DISPOSITION PRATIQUE POUR UN RÉSEAU **RÉSEAU À DEMEURE:** IMPRESSIONS MOSANES **CLUBS:** LISTE DES CLUBS BELGES DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET D'AMATEURS DE TRAINS **TRUCS DE BOURSE:** EUROMODELBOUW • RAMMA • EUROSPoor **TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**

5 414306 157613 0 1290 >



P 208597

EUROSPOOR 2013

25, 26 & 27 okt. - Jaarbeurs Utrecht

Internationaal
Modelspoor
Evenement



Openingstijden:

Vrijdag 25 oktober
10.00 - 18.00 uur

Zaterdag 26 oktober
09.30 - 17.30 uur

Zondag 27 oktober
09.30 - 17.00 uur

Info:

www.eurospoor.nl
info@eurospoor.nl
Tel. +31(0)299.640354
Fax +31(0)299.640354

Aanmelden commerciële
deelname nog mogelijk.



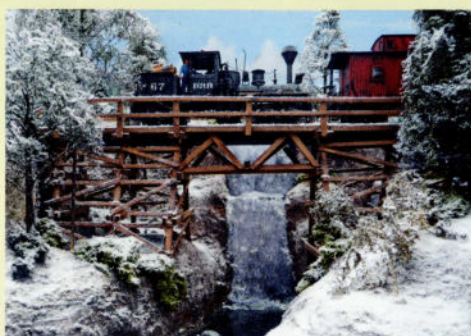
Kinderen en modelspoor

Voor kinderen is er genoeg te
doen op Eurospoor. Bij een
aantal clubs mogen ze mee-
helpen de baan te bedienen
en kunnen ze zelfs gratis mee-
rijden in een grote model-
trein.

Zondag
27 oktober
familiedag

Drie dagen genieten van modelspoor!

U kijkt uw ogen uit op Eurospoor! Honderden
hobbyisten van vele nationaliteiten tonen
hun mooiste modelbanen, maar ook kunt u er
op de modelspoormarkt van bijna 1 kilometer
lengte tegen gunstige prijzen nieuwe en ge-
bruikte modelspoorartikelen aanschaffen.



Dit alles kunt u beleven in Jaarbeurshallen ter
grootte van 3 voetbalvelden met daarin een
keur aan binnen- en buitenlandse model-
spoorbanen. Minstens 50. Dit jaar ziet u
spoorbanen uit Groot-Brittannië, Duitsland,
België, Frankrijk, Zwitserland, Denemarken
en natuurlijk ook uit Nederland.



Eurospoor betekent drie dagen genieten van
alles wat er op modelspoorgebied te beleven
valt. U ervaart een breed opgezet evenement
met een ruime (rolstoelvriendelijke) indeling,
zodat u de mogelijkheid heeft om alles zonder
gedrang te bekijken. Langs de paden staan
200 banken om even rustig te zitten als u dat
wilt. Voor wie geïnteresseerd is in modelspoor,
is Eurospoor de beste keus. Hier wordt alles
getoond wat deze mooie hobby inhoudt.

Eurospoor is niet alleen het summum voor
"treingekken", maar biedt ook een geweldig
dagje uit voor jong en oud om eens te komen
kijken naar al dat moois. Kom kijken, genieten
en kopen in de Jaarbeurs te Utrecht (NL) van
25 t/m 27 oktober 2013 (herfstvakantie).



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

Voordelig naar Eurospoor

Natuurlijk bent u op alle drie de beurs-
dagen welkom, maar wie met zijn gezin op
zondag (27 oktober) komt kan voor een
familieprijs de beurs bezoeken. Bij bestel-
ling van uw familiekaartjes via het internet
betaalt u voor een gezin met twee kinde-

ren geen €44,50 maar €23,00. Zelfs als u op
zondag 27 oktober uw familiekaartje aan
de Jaarbeurskassa koopt bent u voordeli-
ger uit. De toegangsprijzen en openingstij-
den vindt u op:

www.eurospoor.nl/data.html

Tot ziens op Eurospoor 2013!

Tous droits réservés pour tous pays. Aucune partie de ce magazine (articles, photos, matériel publicitaire) ne peut être reproduite, en tout ou en partie, sans autorisation expresse et écrite de l'éditeur. Les lettres de lecteurs sont publiées sous la responsabilité exclusive de leur auteur.

Les textes et photos envoyés par les lecteurs sont les bienvenus, la rédaction se réservant néanmoins le droit de publication. Les photos seront retournées sur demande expresse de l'expéditeur. Toute photo non demandée ne pourra être réclamée ultérieurement. Les frais de port sont à charge du destinataire.

ÉDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

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

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

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

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

Les données personnelles communiquées par vos soins sont utilisées pour répondre aux demandes concernant les abonnements, les concours, les actions spéciales, et les questions des lecteurs. Ces données sont reprises dans le fichier d'adresses de Meta Media Groep bvba, afin de vous tenir au courant de nos activités. Sauf opposition écrite de votre part, ces données peuvent être transmises à des tiers. Vous avez toutefois toujours le droit de consulter, de modifier ou de supprimer ces données.

DATE DE PARUTION:
TMM 130: 1/11

Les clubs de modélisme ferroviaire en Belgique

Tout au long des numéros précédents de Train Miniature Magazine, nous avons insisté pour que les clubs de modélisme ferroviaire existant en Belgique nous communiquent leurs données correctes, afin d'en obtenir une vision plus claire et de se rendre compte de leur répartition géographique dans notre pays. De très nombreux clubs ont fait le nécessaire et leurs données ont été intégrées dans notre nouvelle liste, que nous publions par ailleurs. Hélas! Certains clubs – dont l'existence est pourtant connue – n'ont toujours pas réagi à nos appels. Dans le meilleur des cas, nous ne pouvons qu'espérer qu'aucune modification n'est intervenue dans leurs données, ce qui expliquerait pourquoi ils n'ont pas jugé utile de réagir...

Nous avons par ailleurs remarqué qu'un certain nombre de clubs éprouvaient des difficultés pour trouver un point de chute, ou pour se financer, ou encore pour attirer des nouveaux et/ou des jeunes membres. C'est en effet un secret de polichinelle: la grande majorité des modélistes fait partie de la tranche âgée de la population. Il se peut donc également que l'un ou l'autre club soit tout doucement en train de «s'éteindre»: une info nous est ainsi parvenue au sujet d'un club, devenu une association 'dormante'. Il n'a par ailleurs plus été repris dans notre liste actualisée.

Le problème de la localisation est bien connu par de nombreux clubs: trouver une localisation adéquate n'est pas toujours évident et l'acquisition d'un local n'est pas une opération à la portée de tous les clubs. Mais il existe des exceptions: l'ALAF par exemple est propriétaire depuis un certain temps d'un beau et grand local à Ougrée, et le Modelspooratelier Oostkamp dispose d'un nouveau local très récent, établi sur une propriété communale. Ces clubs ont pris la peine d'investir pour s'offrir une localisation quasi sûre, ce qui leur permet de poursuivre la construction de leurs réseaux, le cœur léger.

Les autres clubs – ils forment la majorité – qui ne peuvent pas compter sur la ville ou la commune où ils sont établis sont forcés de s'adresser au marché locatif, où les vastes locaux à loyer modéré sont assez rares. Au cours de ces dernières années, nous avons ainsi constaté de nombreux changements d'adresse, la plupart justifiés par le fait que le propriétaire ne pouvait – ou ne voulait – plus prolonger le contrat de bail. La quête d'un nouveau local nécessite alors beaucoup de temps et d'énergie, sans parler du démontage (parfois complet) des réseaux sur lesquels les membres ont œuvré souvent pendant des années. Des réseaux à segments (ou modulaires) peuvent être plus facilement déménagés, mais les grands réseaux assemblés à demeure vont généralement finir au parc à conteneurs, lors d'un tel déménagement... Quel gâchis!

Un autre problème est le 'vieillessement des troupes': comment faire pour intéresser les jeunes au modélisme ferroviaire? Ce n'est pas une question facile, car les efforts pour attirer des jeunes membres nécessitent beaucoup d'énergie. Et pourtant, les enfants sont attirés par les trains. Lorsque 'Thomas la locomotive' est venue récemment à Maldegem et à Spontin, près de 4.000 spectateurs se sont rendus à Maldegem lors du week-end des 7 et 8 septembre derniers, principalement des jeunes parents ou des grands-parents accompagnés d'enfants. Les trains à vapeur mis en marche à cette occasion étaient tous pleins et les jeux pour enfants ont fait recette. Evidemment, cela concernait surtout de très jeunes enfants, de la maternelle ou du premier degré de l'enseignement primaire. Le challenge des prochaines années consistera donc à entretenir le feu sacré chez ces petits chéris, lorsque qu'ils deviendront plus grands et adolescents.

Car ce n'est qu'à ce prix que nos clubs subsisteront...



52

La 1330 en tête d'une rame de wagons transports d'autos quelque part le long de la Meuse: une vue d'atmosphère prise sur le réseau de Walter Moers. Photo: Diederik Moers.



'Gindsweid', ou le meilleur de deux mondes: un moulin hollandais et un tram vicinal belge. Que vouloir de plus?...
Photo: Gerard Tombroek.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
RECENSIONS	PAGE 17
TEST: LA G2000 DE B-MODELS	PAGE 18
TEST: LS MODELS DÉBALLE SA RAME TEE RAE EN H0	PAGE 22
TEST: LA SÉRIE BELGE DES BR 215 DE LA DB	PAGE 26
TEST: UN WAGON PORTE-AUTOS 'OFFS 55' DE LA DB EN H0 EXACT-TRAIN ..	PAGE 30
RÉSEAU: 'GINDSWEID'	PAGE 32
PRATIQUE: LA MAISON DE GARDE-BARRIÈRES DE WESTMEERBEEK	PAGE 40
PRATIQUE: LA FABRICATION MAISON D'UNE GRUE À L'ÉCHELLE 1	PAGE 46
RÉSEAU À DEMEURE: 'IMPRESSIONS MOSANES'	PAGE 52
PRATIQUE: UNE PETITE FERME AVEC ÉTABLE CHEZ C-TRACCS	PAGE 60
PLAN: DOS-À-DOS, UNE DISPOSITION PRATIQUE POUR UN RÉSEAU	PAGE 64
PRATIQUE: AINSI FUT LA RÉGION DE LA RUHR... (6):	
LA PEINTURE DE MURS EN ARGILE	PAGE 66
PRATIQUE: LE TRAVAIL DU CARTON-PLUME (6):	
LA CONFECTION DE PAVÉS BELGES	PAGE 72
COMPOSITION: UN TPJ AVEC VOITURES DE LA DB	PAGE 77
CLUBS: LISTE DES CLUBS BELGES DE MODÉLISME FERROVIAIRE	
ET D'AMATEURS DE TRAINS	PAGE 78
TRUCS DE BOURSE: EUROMODELBOUW – EUROSPOOR – RAMMA	PAGE 80
AGENDA & PETITES ANNONCES	PAGE 82

TEST: La G2000 de B-Models

C'est en 2008 que la SNCB décida de prendre cinq locos Diesel Vossloh du type G2000 BB en location auprès du loueur Angel Trains, en vue d'assurer du trafic marchandises de et vers la France. Au bout du compte, ce sera un effectif de neuf engins de ce type qui sera pris en leasing. Début septembre dernier, la firme B-Models a sorti son modèle d'une G2000 à l'échelle H0. Premier modèle à sortir: la 5701 à cabines bleues. Depuis lors, ce modèle a été rejoint par celui peint dans la livrée de l'opérateur privé ARF (Antwerp Rail Feeding), ainsi que celui de l'opérateur privé ECR (Euro Cargo Rail). Nous avons testé la 5701 bleue, en page 18.



18

RÉSEAU: 'Gindsweid'

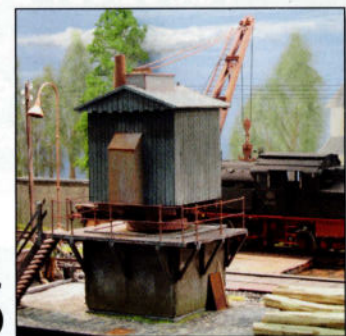
Après des réseaux comme 'Keuvelaarkade', 'Blue Ridge & Western' et 'Ir- gendwo', Gerbrand Haans voulut se consacrer au projet suivant. Quelques points importants allaient devoir être pris en compte à cette occasion, comme l'espace disponible pour construire ce nouveau réseau, l'exposer et le ranger et la possibilité de le transporter, pour le faire participer à des expositions. Ceci amena Gerbrand à concevoir ce réseau au format de 200 cm sur 60. A quoi ressemble ce mini-théâtre ferroviaire? Laissons la parole à Gerbrand, son auteur, en page 32.



32

PRATIQUE: La fabrication maison d'une grue à l'échelle 1/32e

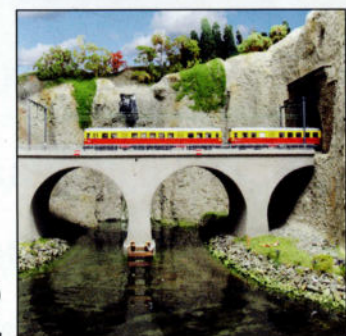
Comme modéliste convaincu, Patrick Dalemans est perpétuellement à la recherche de sujets pouvant être reproduits à l'échelle 1/32e avec des moyens simples, dans son propre atelier. Il a ainsi découvert par hasard le long d'un dock du vieux port d'Anvers une ancienne grue de levage utilisée pour le chargement et le déchargement de péniches, témoin silencieux d'une activité révolue. Patrick a donc dessiné plusieurs croquis simples réalisés sur base de quelques photos et s'est mis à la tâche. A lire en page 46.



46

RÉSEAU À DEMEURE: 'Impressions mosanes'

Dans ce numéro, nous allons découvrir le grand réseau de Walter Moers, de Pulderbos. Les fidèles lecteurs parmi vous se rappelleront sans doute de sa construction du viaduc de Remersdaal (TMM n° 118) et de la scierie Luyten NV (TMM n° 33): ces deux réalisations font partie d'un réseau de grenier que nous allons vous détailler et qui restitue l'impression que Walter s'est faite de la vallée de la Meuse, en page 52.



52

Pratique: Ainsi fut la région de la Ruhr... (6) – La peinture de murs en argile

Après que vous ayez collé vos murets en moules d'argile aux endroits voulus et si nécessaire, figolé leur aspect au moyen d'un peu d'argile, ces murs blancs immaculés doivent maintenant présenter une teinte réaliste. Qu'avez-vous donc besoin pour cette prochaine étape? De la peinture, de quelques pinceaux pas trop souples, d'un peu d'eau et de quelques potiquets pour mélanger le tout. Wolfgang Langmesser vous montre comment faire, en page 66.



66

ESU
Dansk Solutions Ltd



TSD

Veuillez nous rendre visite à Euromodelbouw 2013 à Genk



EUROMODELBOUW '13
12 - 13 Oktober 2013

TILLIG 77 BAHN **TILLIG BAHN** **TILLIGHOBAHN**

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.modeltrainservice.com. Nous vous présentons cette belle loco SNCB série 28 loc en TT (référence: 04906).

© TILLIG



TSD

TECHNO T 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, cabines de peinture, washes, outils, pièces etc...



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

Littfinski Daten Technik 

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



VAN BIERVLIET (H0)
La série 23 SNCB

C'est à cette époque que Van Biervliet va sortir sa version – annoncée depuis longtemps – de la série 23 de la SNCB, en H0. Nous n'en avons qu'une photo d'un modèle de pré-production, qui a été soumis à un ultime contrôle. Moyennant une nouvelle version de la platine électronique et une petite modification des pantographes, la production finale va enfin pouvoir débuter. Premiers modèles à sortir: la 2366 d'Ostende (réf. VB-3001) et la 2311 de Ronet (réf. VB-3002), qui seront proposées en livrée bleue, d'époque IV. Le prix de ces modèles de base sera de 199,00 euro. Dès que ces modèles seront en magasins, nous y reviendrons en détails. (PE)



MÄRKLIN (H0) DB-Schenker Logistics Nederland

Après la reprise de NS Cargo par DB Cargo, les locos électriques néerlandaises de la série 1600 sont actuellement la propriété de 'DB Schenker Logistics Nederland', qui a fait repeindre les locos subsistantes de cette série en rouge 'DB'. Märklin dispose déjà depuis 1981 d'un modèle de cette loco Alstom, mais c'est la première fois qu'un modèle de la série 1600 est proposé

dans cette nouvelle livrée (réf. 37204). D'un point de vue technique, rien n'a été modifié à ce modèle: la motorisation est toujours assurée par un moteur classique et le décodeur 'sons' est du type mfx. Ce modèle est décoré des armoiries de la ville de Zandvoort. Un exemplaire de ce tirage unique vous coûtera 299,00 euro. (PE)

BRAWA (N)
Une 10 BB 'Gravita' de MRCE

La 'Gravita' est un type de locomotive d'une puissance de 1.000 kW, construit par Voith. Cette loco au design particulier a été achetée par divers opérateurs depuis 2008, pour assurer des manœuvres légères. La firme BASF notamment loue en Belgique deux de ces locos à Northrail

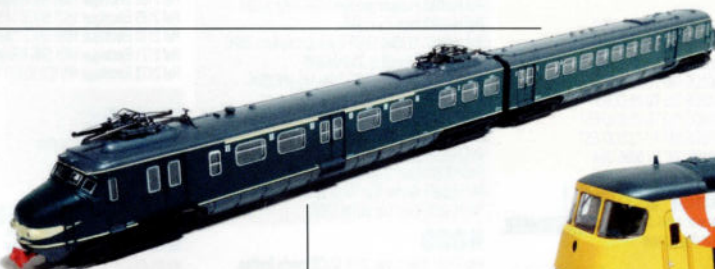


pour manœuvrer sur son site industriel dans le port d'Anvers. Le modèle Brawa que nous vous présentons est entièrement noir et est loué par MRCE Dispolok. Brawa est réputé pour son détaillage poussé et ses reproductions fidèles: ceci

vaut également pour ce modèle à l'échelle N. Tous les essieux sont entraînés par un moteur à cinq pôles. Le modèle illustré est pourvu d'un décodeur 'sons' et coûte 279,90 euro. (PE)

PIKO (N)
Une 'tête de chien' des NS

Piko vient de sortir un beau modèle d'automotrice 'tête de chien' en N (1/160e). Ce modèle est joliment détaillé et pourvu de phares avant et arrière. Les deux caisses du modèle sont reliées électriquement pour assurer de bonnes qualités de roulement, tandis que l'intérieur est pourvu d'un éclairage. Ce modèle est préparé pour le digital au moyen d'une prise pour décodeur Plux. Il coûte 164,80 euro en magasin et porte la référence 40290. (CVD)



FLEISCHMANN (H0)
Une 'Sprinter' des NS

Fleischmann vient de ressortir son modèle de l'automotrice 'Sprinter' du placard et l'a sorti dans la belle livrée de la 'Strand-Sprinter', arborant des ballons de plage sur les flancs du modèle, recouvrant même les vitres. L'ensemble dégage une impression joyeuse et la réalisation

a l'air très fine. Ce modèle porte la référence 447102 (prix: 379,00 euro) en version courant continu et cette fois, Fleischmann en sort également une variante digitale en courant alternatif, sous la référence 397102 (419,00 euro). (CVD)



INTERNATIONAL COLLECTORS FAIR VERZAMEL- BEURS

**MEET
DEMOBANEN !!!**

**MODELREINEN - AUTO'S - VINTAGE SPEELGOED
POPPEN - BEREN - STOOMMACHINES
BOTEN - MODELBOUW - HELIKOPTERS ...**

**MEER DAN
100 STANDHOUDERS**



ZONDAG 10-16 U 10 NOVEMBER 2013
LOGISTIEK CENTRUM FRANS BEVERS
LIERSELEI 177 - MALLE - BELGIE
WWW.VERZAMELBEURS.NET

Handel
Support
Techniek
erhaegen
Diksmuidelaan 316, B-2600 Berchem
HSTVerhaegen zet u op het juiste modelspoor

HSTVerhaegen@telenet.be
www.HSTVerhaegen.be
03 / 283.68.54 - 0474 / 73.19.93
BTW: BE 0841 805 392

Trains minatures et Accessoires

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.
Paiement 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.

Le magasin sera fermé du 3 au 12 septembre.

Märklin-Trix-LGB

PLUS DE DESTOCKAGES : WWW.PIERREDOMINIQUE.COM



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tel : +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
Tel 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.

REE MODELS

Disponible-

Analogique 359€

Digital Sound fumée pulsée 499€

Ref MB002 Vapeur 231 G 174 verte SUD EST Nevers
Ref MB002DSF Vapeur 231 G 174 verte SUD EST Nevers Digital Sound fumée pulsée
Ref MB001/REMB001DSF Vapeur 231 g 252 verte SUD OUEST dépôt bordeaux
Ref MB003/REMB003DSF Vapeur 231 G 191 verte EST Belfort

Analogique 199€ / Digital Sound 299€

Ref MB005/MB005DS 030 TU 3 EST
Ref MB006/MB006DS 030 TU 18 NORD
Ref MB007/MB007DS 030 TU 47 OUEST
Ref MB008/MB008DS 030 TU 28 OUEST
Ref MB009/MB009DS 030 TU 72 SUD EST
Ref MB010/MB010DS 030 TU 72 SUD EST
Ref MB011/MB011DS 030 TU 6096 USA

MTH Super promo !

Ref 80-3149-1 Vapeur 4-8-4 J 603

Norfolk & Western Dig Sound

499€ 349€

Ref 80-3150-1 Idem 604 499€ 349€

Ref 80-94002 Wag woodside reefer Pennsylvania 29€ 18€

Ref 80-94005 Idem Santa Fe 29€ 18€

Ref 81-75010 70-Ton Quadruple hopper car- Bessemer & Lake Erie 29€ 17€

Ref 85-72013 70-Ton Mill hopper car- Baltimore & Ohio 29€ 17€

Ref 85-72019 70-Ton Mill Gondola Car - Western Maryland 22€ 16€

Ref 85-77003 Caboose - Bessemer & Lake Erie 24€ 19€

Ref 85-78030 Steel Sided Reefer Car - Santa Fe 24€ 15€

Ref 85-78044 Idem - Northern Pacific 24€ 15€

Et de très nombreuses autres ref

MEHANO - PROMOTION

Ref 58585 Diesel Class 77 CAPTRAIN 209€ 179€

Ref 58595 Diesel Class 66 CROSSRAIL 209€ 169€

Ref 58597 Diesel Class 66 HGK 209€ 169€

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

JOUEF Nouveautés

Ref HJ4082 Fourgon chaudière SNCF Ep IV 39€

Ref HJ4083 Idem Ep III 39€

Ref HJ2167 X72500 SNCF 2 éléments neutre 269€

Ref HJ2167S Idem Dig Sound 389€

Ref HJ2210 X72500 SNCF Pays de Loire 269€

Ref HJ2210 Idem 389€

Ref HJ2190 Vapeur 141 R 994 SNCF Boulogne 299€

Ref HJ2187 141 R 1257 Véniessieux 299€

Ref HJ2223 Vapeur 030 TU 4 soyez vigilant SNCF 199€

Ref HJ2244 Idem Dig sound 299€

Ref HJ2245 Vapeur 030 TU 18 SNCF 199€

Ref HJ2246 Idem Dig sound 299€

ROCO

Ref 72381 Electrique 2016 SNCB (série limitée 130 pce) 229€

Ref 41502 Cof BR 294 DB + train de trav + central 221 449€

Ref 73704 Diesel BR 132 DR 169€

Ref 73704 Idem Dig Sound 169€

FLEISCHMANN

Ref 53801 Wag bière Willems Bieren SNCB 39€

Ref 538005 Idem brasserie Cauler 56 EpIII SNCB 39€

Ref 542703 Wag citerne Millet gris à bogies 44€

Ref 534146 Couvert Meteor Bleu et jaune 29€

LS MODELS DESTOCKAGE EXCLUSIF

Ref 47072 Wag lits TEN WLA m

0BB epV 59€ 39€

Ref 47074 Wag lits 2°cl WLAB m

0BB epV 59€ 37€

Ref 47075 Wag lits TEN WLA m epIV-V 59€ 37€

Ref 47004 Cof 2 voitures voyageurs

2°cl 0BB epIV-V 119€ 69€

Ref 47080 Wag lits 1°cl WLAB m

0BB epV 64€ 39€

VITRAINS

promo exclusive - Toujours d'actualité

Ref 2175 BB 16755 béton SNCF 189€ 95€

Ref 2176 BB 516729 béton SNCF 189€ 95€

Ref 2177 BB 16671 béton SNCF 189€ 95€

Ref 2178 BB 416654 Fret SNCF 169€ 109€

Ref 2185 BB 16727 SNCF 169€ 109€

Ref 3006 Voit VB2n 2°cl TER Centre SNCF 57€ 39€ 25€ !

Ref 2160 Electrique 160.24 SNCB livrée origine 179€ 99€

Ref 2163 Electrique 1602 SNCB Moustache jaune 179€ 99€

Ref 2166 Electrique 1606 SNCB logo Magellano 159€ 99€

Ref 2167 Electrique 1607 SNCB 195€ 99€

Ref 2168 Electrique 1608 SNCB bandes jaunes 195€ 99€

Ref 2169 Electrique 1603 SNCB 189€ 99€

Ref 2170 Electrique 1602 SNCB Memling I 195€ 99€

Ref 2171 Electrique 1601 SNCB Memling II 179€ 99€

Ref 2173 Electrique 160.022 SNCB 179€ 99€

Märklin

Ref 94417 Wag bière Meteor

Pils 25€



Pour les amateurs de 3 rails / AC

ROCO AC/3 rails

Ref 78620 CC 6558 Maurienne SNCF (Série limitée) 339€

Ref 78618 CC 406526 FRET SNCF digital sound 329€

Ref 78616 CC6522 TEE SNCF digital sound 329€

Ref 68977 CC 72000 Multiservice SNCF dig sound 309€

Ref 68979 CC 572190 en voyage SNCF dig sound 309€

Ref 68989 CC472013 Fret SNCF dig sound 309€

PIKO AC/3 rails Digital

Deux nouvelles ref

Ref 96809 BB 17040 Béton epIV

Ref 96230 BB 26076 logo nouille EMT Lens

Ref 96232 BB 26022 Carmillon EMT Villeneuve

Ref 96235 BB 26096 Fret SNCF EMT Lens

Ref 96237 BB 26048 Multiserv EMT Villeneuve

Ref 96269 BB 46021 SNCF

Ref 96276 BB 163912 en voyage logo carmillon

PAR DEUX 95€ PAR TROIS 139€

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

PRIX UNIQUE EXCEPTIONNEL 49€ PIECE



ACME (HO)

Une BR 186 'Fyra' de NS Hispeed

Après la livrée rouge, ACME sort maintenant la livrée blanche de la BR 186 ornée du logo 'Fyra'. Ce modèle est techniquement identique

à ceux déjà sortis précédemment. Cette loco 'Fyra' blanche sera présentée au public lors de la prochaine expo Eurospoor. (GVM)



GOOVER MODELS (HO)

Un wagon-pupitre CFV 3V

A l'occasion du 40e anniversaire de la ligne-musée du CFV 3V entre Mariembourg et Treignes, un modèle de wagon-pupitre a été reproduit sur base d'un modèle existant de Gooover Models. Au lieu de vitrages comme chargement, on y trouve une plaque faisant référence à cette ligne-musée. Ce wagon a Jemeppe comme gare d'attache et porte le matricule 107 1103. Ce wagon de marchandises spécial est uniquement en vente au magasin de souvenirs du Musée du Chemin de fer de Treignes, l'occasion de parcourir la ligne et de visiter ce musée... (PE)



MTH (HO)

Une 'SD70 AC' pour 3-rails

Ce modèle américain de la SD70 a spécialement été développé pour les adeptes du 3-rails par MTH. Ce modèle portant le matricule 8625 de l'Union Pacific est particulièrement bien emballé, de façon à ce qu'il ne puisse subir aucune dégradation pendant le transport. Il vous faudra juste faire attention en le déballant, pour ne pas endommager les mains courantes. Le châssis est en métal et renferme un puissant moteur avec cardan reliant les bogies à trois essieux. Ce modèle contient un décodeur 'sons' de pas moins de 28 fonctions (réf. 80-2135-5). Le prix pour une version à 3 rails est de 279,95 euro. (PE)



B-MODELS (HO)

Un transport de poissons 'Glms'

Sur base du modèle existant de wagon fermé du type 'Glms', B-Models sort un set de trois wagons frigorifiques pour le transport de poisson (réf. 45706). Ces wagons furent surtout utilisés au départ de la minque d'Ostende:

leur refroidissement se déroulait au moyen de glace. Ces wagons aux parois d'about renforcées constituent le type 2212 B0. Chaque modèle porte un matricule différent. Pour un tel set, vous débourserez 59,00 euro. (PE)



MARKLIN (HO) Un set d'extension Thalys 'PBKA'

Pour obtenir une rame Thalys complète, le set de base à quatre éléments de Märklin doit être complété par plusieurs sets d'extension pour obtenir une rame correcte à dix éléments. Ce nouveau set contient deux remorques intercalaires dont

une de 2e classe et une 'bar' (réf. 43444). Ces rames sont utilisées entre Paris et Amsterdam ou Cologne et sont peintes dans la livrée actuelle, la remorque 'bar' portant les nouvelles inscriptions 'Thalys Welcome Bar'. Chacune de ces

remorques est dotée d'un éclairage intérieur et des attelages conducteurs de courant. Ces deux remorques sont accouplées l'une à l'autre et doivent être normalement intercalées en 4e et 5e positions. Un tel set coûte 149,50 euro. (PE)

TREINSHOP OLAERTS

présente:



Loco à vapeur type 53 en métal
Toutes les versions disponibles en courant continu
Egalement disponible en courant alternatif

1. Livrée brune
de 1904 à 1934

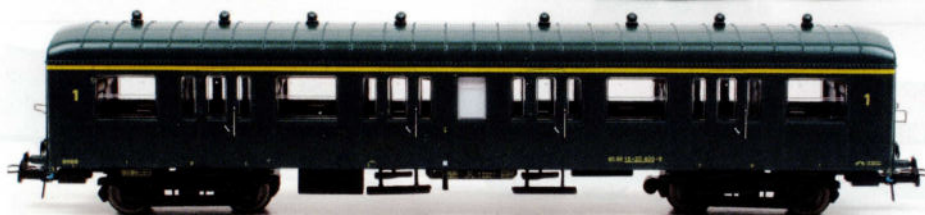
2. Livrée verte
de 1934 à 1955
avec filets jaunes

3. Livrée verte
De 1955 à 1966
Sans filets jaunes

**Loco à vapeur type 29 en métal
et pièces en laiton**
Toutes les variantes sont disponibles
Le set 'jubilé' : type 29 + 4 voitures 'L' ou K pour le prix
spécial de 745 euro



Voitures SNCB du type 'L'



Versions de toutes époques disponibles • 80 matricules différents

Lundi: 13h - 18h • Mardi: fermé
Mercredi, jeudi et vendredi: 10 - 12h / 13 - 18h
Samedi: 10 - 18h • Dimanche: uniquement le 1er dimanche de chaque mois: 10 - 13h.

TREINSHOP OLAERTS

Break "New Look"

Livraison reportée à la fin 2014 suite retard dans la fourniture de l'électronique par ESU



Loco à vapeur type 12 en métal

Différentes versions encore disponibles en H0

Quelques exemplaires de la type 12 en livrée vernie sont encore disponibles avec 4 voitures 'K' ou 'L'
La 12.001 à l'échelle 0: encore trois exemplaires disponibles!
A saisir!



TREINSHOP OLAERTS SERA PRESENT A EUROMODELBOUW

Nombreux déstockages d'usine à des prix cassés

Autorails SNCB des séries 44 et 45

Tous les matricules sont maintenant disponibles



Pourvus d'usine d'un décodeur digital avec éclairage intérieur
Les autorails réparés sont désormais tous prêts : prenez contact avec le magasin.

Le Thalys 'Tintin' de Märklin

Tirage limité à 2.499 pièces.

Possibilité de paiement étalé :
Acompte de 429 euro + 3 paiements mensuels de 150 euro et 150 euro
à la livraison : prix total : 849 euro.



EXPO-TRAINS

LUXEMBOURG



WALFERDANGE

www.amfl.net

amfl@pt.lu



9 et 10 novembre 2013

Centre Prince Henri

10:00 – 18:00

AMFL
WALFER

Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborght Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be

Silhouette®

Le lien à la nature

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs



AEROGAPHES + PIECES DETACHEES

PEINTURE pour AEROGAPHIE - POCHOIRS

PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME

POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

STAGES IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :

WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS

obeeliks

www.obeeliks.com

OBEELIKS E-SHOP

**Votre
annonce
dans**
Train Miniature ?
magazine

contactez
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be



EUROTRAIN (HO)

Des wagons céréaliers 'Uapps'

Après quatre ans d'attente, Eurotrain peut enfin débarrer ses wagons céréaliers qui ont été réalisés en Chine, en collaboration avec NPE/Makette. Ces modèles sont destinés en premier lieu au marché néerlandais, où les véritables wagons furent par Rail4Chem et actuellement par (entre autre) Wagon Care, TMF et RRF. Eurotrain sort en premier lieu un set de trois wagons céréaliers, un de Rail4Chem et deux autres de Wagon Care (réf. 22031). Beaucoup de soin a été apporté à leur réalisation. Vous trouverez deux types de tampons dans ce set: les tampons surélevés

correspondent en hauteur avec ceux utilisés par Märklin. Ces modèles ont un châssis en métal, les rambardes et la passerelle sur le toit étant également en métal. La petite échelle, les mains courantes et les marchepieds pour manœuvres sont à placer par l'acheteur. Ce set est accompagné d'une notice de fonctionnement établie en quatre langues; il est vendu au prix de 99,50 euro. Les variantes suivantes sont disponibles: 22210: Wagon Care en livrée bleue avec autre matricule que pour le set 22031. A comman-

der uniquement via le site www.wagoncare.nl/modeltrain.html; 22030: Rail4Chem en livrée verte avec matricule différent; 22040: Rail4Chem avec publicité Eurotrain (même matricule que pour le set 22030); 22031: set triple avec Wagon Care et Rail4Chem; 22041: set double de wagons Rail4Chem réalisé exclusivement pour Modeltreinexpress Vlaardingen. (PE/CVD)

B-MODELS (HO)

Un 'Fas' chargé de ferraille

L'année passée, B-Models avait déjà sorti sa version du wagon 'Fas' de la SNCB réalisé sur base du châssis d'un 'Eaos'. Ce wagon tombereau sort à nouveau avec un nouveau matricule et un chargement de ferraille (réf. 47402). Ce chargement est peint en brun rouille et 'décoré' d'une couche supplémentaire de rouille. La caisse est peinte dans la livrée B-Cargo. Un tel set de deux wagons coûte 49,50 euro. (PE)



ROCO (HO)

Un wagon tombereau

Ce wagon tombereau Roco sort en livrée verte et brune, datant de l'époque III (réf. 67356 et 67357). Ces deux types de wagons viennent d'Allemagne et ont été cédés à la Belgique après la Seconde Guerre mondiale. Ils furent surtout utilisés pour le transport de charbon. Les wagons à marchandises étaient peints en vert à la SNCB avant 1956, leur marquage étant de teinte jaune. Ce n'est qu'après que la livrée brune est apparue progressivement, avec chiffres droits et blancs. Ce modèle est en livrée verte et porte déjà des inscriptions blanches; il fait partie du pool 'Europ' qui a vu le jour en 1953 et dont le but était de faciliter l'échange de wagons entre différents réseaux. Ce modèle coûte 14,40 euro. (PE)



B-MODELS (HO) Un wagon 'Rils' SNCF/CFL

Les wagons à code-lettres 'Rils' sont utilisés dans plusieurs pays limitrophes pour le transport de marchandises pouvant être rapidement chargées ou déchargées. Ce wagon plat à bogies est pourvu d'un toit repliable à bache et des faces d'about fixes. B-Models propose

ces modèles dans la version CFL (réf. 45618) à bache gris clair et en version SNCF (réf. 45626) à bache gris foncé. Ces modèles sont vendus par deux, du même opérateur. Un tel set coûte 49,50 euro. (PE)



LS MODELS (H0)

Des wagons porte-conteneurs

Après une interruption de quelques années, LS Models a sorti une nouvelle variante de ses modèles de wagons porte-conteneurs en service pour TRW Belgique. Le premier modèle est un 'Sgs' simple (type 6435 B0) en livrée brune avec conteneur orange



de 'Van Dijk Logistics' et inscriptions Holland (réf. 32132) et coûte 41,95 euro. Deux autres sets de deux wagons chacun sont aussi disponibles: le set 32133 contient un 'Sgnss' 6424 B0 et un 'Sgs' 6435 B0 bruns TRW avec logo blanc rectangulaire,

conteneur de 45' et caisse mobile bâchée de la firme Har Vaessen.com. Le second set (réf. 32134) contient deux 'Sgss' chargés d'un conteneur de 45' et d'une caisse mobile bâchée de la firme Jan De Rijk (coût: 83,85 euro par set). (PE/CVD)

LSM (H0) Des types 'Y' et 'S' de la CIWL

Les abonnés à LS Magazine ont eu l'occasion l'année passée de souscrire à l'achat de deux modèles de voitures CIWL. Ces voitures-lits ont été utilisés par la DB comme type 'Y Ub' (matricule CIWL 3878) et comme type 'S' par les NS (matricule CIWL: 2974), à l'époque IV. Ce magazine a depuis lors été repris par 'Objectif Rail'. Les sets qui n'ont pas été réservés par souscription sont désormais en vente dans le commerce, au prix de 132,70 euro (réf. 99101).



MARKLIN (Z)

Un set de wagons DB

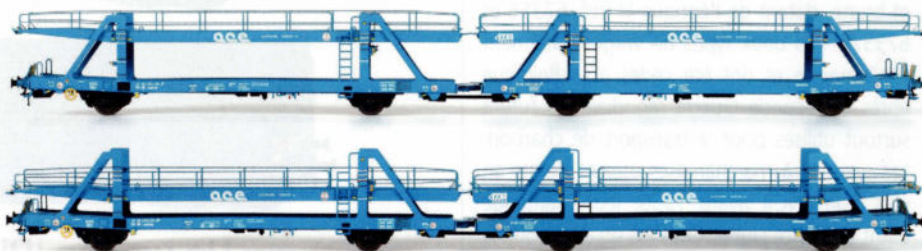
Pour les adeptes de cette minuscule échelle, Märklin sort dans son programme en Z un set de quatre wagons de marchandises immatriculés à la DB et datant de l'époque III (réf. 86000). Deux de ces modèles sont du type 'Glmhs 50'. Un 3e est couvert et est un wagon à bière de la brasserie Löwenbräu de Munich. Dernier modèle concerné: un wagon à ranchers R10 avec guérite de serre-freins et chargé de rails. Ces modèles sont uniquement en vente par le biais de ce set, qui vous coûtera 99,95 euro. (PE)



LS MODELS (H0)

Un transporteur d'autos 'Laaerss'

LS Models sort à nouveau ses modèles de wagons pour le transport d'automobiles sous la forme de deux sets dans la version d'origine telle que la SNCB en avait louée auprès de la firme ACE, à partir de 1993. AutoCare Europ a été fondé comme joint venture entre la SNCB, Cobelfret et British Rail pour assurer l'acheminement d'automobiles neuves entre l'usine de Ford Genk et Coventry (GB). Le modèle de wagon 'Laaers' reproduit par



LS Models est constitué de deux parties, reliées par un attelage fixe. Ces modèles sont peints dans le vert 'B-Cargo' et décorés d'un marquage correct. Pour le dispositif à tampons joints, le ressort à fil de la version précédente a été remplacé par un ressort spiralé. Sur les modèles de ces deux nouveaux

sets, le pont supérieur a été disposé en position basse, de façon à pouvoir transporter des petites camionnettes (réf. 32106 et 32107). Chaque set est livré avec un jeu de cales pour fixer les autos. Le set de deux wagons complets est en vente pour la somme de 248,03 euro. (PE)



LS MODELS (H0) Une 'WLABsm 166'

Sur base du modèle existant de la voiture WLAB, LS Models a sorti un nouvelle voiture-lits du type T2S comme WLABsm 166. Cette voiture était inscrite auprès de la DB sous le matricule 71 80 75-70 410-3 et faisait partie du pool TEN des voitures-lits datant de l'époque IV (réf. 46150). Ce modèle est peint en livrée brun/

rouge, à toit gris argenté. Ces modèles sont revêtus des logos DB et TEN (TransEuroNuit). Sur la bande de décoration, on peut lire à droite en petites lettres la mention 'Schlafwagen Voiture-lits Carrozza-letti Sleeping-car'. Un set permettant de modifier l'aménagement intérieur est livré conjointement. Prix: 62,73 euro. (PE)



TICHY TRAIN GROUP (N)

Une grue de 120 tonnes

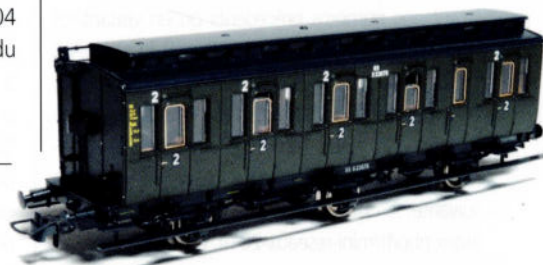
Cette grue de 120 tonnes de Tichy Train Group a déjà été proposée dans le passé à l'échelle H0. Depuis quelque temps, cette firme la propose désormais à l'échelle N (réf. 4010). Ce set est constitué de plusieurs pièces très fines et accompagné d'une notice d'utilisation. Pour cette grue à vapeur, pb Messing Modelbouw avait en son temps proposé un set d'extension en H0, comprenant également un wagon-atelier avec caisses d'outillage, pour en faire une version belge. Si vous êtes habiles de vos mains, ce set vous est destiné. Le modèle en N de Tichy Train Group vous coûtera 28,50 euro. (PE)



LS MODELS (H0) Une 'Bcm' NS/EETC

En 1994, les NS se virent attribuer 20 voitures-couchettes ayant appartenu à l'origine à la DB. Après révision, elles ont été repeintes en bleu à ligne jaune et inscriptions 'couchette' et décorée d'une lune de teinte jaune. En 2002, 16 de ces voitures ont été revendues à l'opérateur privé EETC, qui les utilise pour ses trains de vacances. EETC a gardé la livrée

bleu foncé à bande jaune des NS. LS Models sort deux modèles de ce type de voitures en livrée EETC avec large bande jaune décorée de tournesols, comme on pouvait les voir circuler dans les trains-autos vers Avignon, en 2004 (réf. 44006). Ce set de deux modèles est vendu 120,00 euro. (PE)



KISS (0) Un 'SSyms' de la DRG

Après une réorganisation interne, Kiss s'est mis à reproduire des modèles. L'un d'eux est un modèle de wagon plat du type 'SSyms Köln' à ranchers à l'échelle 0 (réf. 460 007). Ce modèle est réalisé en plastique et livré avec un set de ranchers et d'une haussette, qui doivent

encore être placés. Ce modèle est également pourvu d'attelages courts Lenz, qui peuvent bien entendu être remplacés par un attelage réaliste. Ce modèles est disponible en plusieurs variantes et est en vente pour 148,00 euro. (PE)



ROCO (H0) Une voiture à compartiments des NS

Roco vient de sortir pour le marché néerlandais une série de trois voitures à compartiments ex-allemandes. Il s'agit de deux voitures de 3e classe (réf. 64454 et 64455) et d'une de 2e classe (réf. 64453). Chacun de ces modèles coûte 36,90 euro. (CVD)

LE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX 2014

Nous rappelons à nos lecteurs que la clôture des inscriptions à notre 4e Concours de mini-réseaux est fixée au 1er novembre 2013. Contrairement aux éditions précédentes, le nombre de participants inscrits est assez réduit. Ceux d'entre vous qui se décideront à la dernière minute ont donc toutes leurs chances pour remporter un beau prix...

Ce concours se déroulera pendant notre 7e Grande Expo de modélisme ferroviaire, qui se tiendra les 18 et 19 octobre 2014. Un an nous en sépare encore, ce qui constitue un challenge tout à fait réalisable, même pour une seule personne. Mais ceci dit, pourquoi ne pas constituer une équipe de 2 à 3 personnes? Nous pensons en premier lieu aux clubs, qui peuvent démarrer un chouette projet annexe de cette façon et qui sait, réaliser ainsi un petit réseau avec lequel ils pourront prendre part ultérieurement à des expositions.

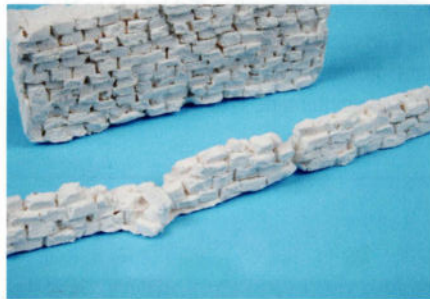
Qu'attendons-nous de nos participants? En deux mots, nous leur mettons à disposition un espace de 2 m sur 2 pour y exposer un petit réseau établi à n'importe quelle échelle et de n'importe quel thème. Une superficie de 122 cm sur 61 peut au maximum être visible du public. Nous voulons en outre que les mini-réseaux présentés le soient avec un arrière-plan, une frise, un éclairage et une jupe; tous des éléments qui font partie intégrante d'un réseau d'exposition. Rien d'exceptionnel, donc. Lisez attentivement le règlement que nous avons publié dans notre TMM n° 125 ou sur notre site web et créez-vous l'inspiration nécessaire en feuilletant nos numéros précédents ou en visitant les nombreuses expos qui ont lieu pour l'instant, en fin de saison. Si vous avez une question précise, vous pouvez toujours nous l'adresser à redactie@modelspoormagazine.be. Vous trouverez le règlement et le formulaire d'inscription en ligne à l'adresse suivante: <http://www.modelspoormagazine.be/index.php/fr/mini-reseaux-2014>. (LD)



BREKINA (HO)

Une benne à ordures DAF

Après avoir multiplié les variantes de l'attelage tracteur-semi-remorque DAF DO 2000, Brekina en vient à présent à la version benne à ordures à double essieu. La couleur orange de la cabine est typique aux services ordures qu'on retrouve dans beaucoup de communes. Les rétroviseurs latéraux restent à monter soi-même (réf 85223). (GVM)



SYLVIA (HO)

Des éléments de construction en pierre naturelle (HO)

Le spécialiste français des arbres miniatures vient de lancer une nouvelle gamme de produits. Il s'agit cette fois d'éléments de construction en pierre naturelle réalisés en moulage de plâtre. Plusieurs types de pierre de construction sont disponibles: cela va de parois destinées à un bâtiment à une tour circulaire à toit en pointe. Il est possible également de se procurer des pans entiers de murs à assembler pour en faire un ensemble selon sa propre créativité de modéliste. Ce qui singularise ces parties de murs, c'est leur imitation en briques sur les deux faces. Chez beaucoup de fabricants en effet, le verso est souvent une surface restée simplement plane. Prix: de 1 à 5 euro par élément. Pour plus d'infos, surfez sur www.sylviasdd.com. (GVM)

AUHAGEN (HO) Des voies étroites de campagne

Les voies étroites de campagne ont la cote aujourd'hui, cela ne fait pas de doute. Pour répondre à la demande, Auhagen propose un système complet comprenant les voies, les wagonnets, le pont tournant et la petite locomotive diesel de type Jung. S'il fallait les comparer avec celle de chez Busch, on pourrait les caractériser de plutôt statiques. En fait, c'est un kit de construction dont on prélève l'un ou l'autre accessoire en fonction de la mise en scène de son réseau modèle. Le kit de base coûte à peine 30 euro. L'ensemble nous paraît très réussi et convient notamment tant pour reproduire une briqueterie que pour le chargement d'un wagon plat circulant sur voies normales. Les voies Auhagen présentent un écartement correspondant à celui des voies Busch, sans être fonctionnelles, toutefois (réf. 41701-41705). (GVM)



BREKINA (HO)

Une Chevrolet Corvette C3 cabriolet

Après avoir sorti le modèle réduit du Chevrolet Corvette C3 coupé, il était logique que Brekina songe à en proposer la version cabriolet. Le voilà donc miniaturisé lui aussi, paré de sa ligne presque empreinte de sensualité qui caractérisait la Corvette de l'année 1967, une ligne qui a fait école par la suite – songez au 'Coke bottle design' – et qu'on retrouve même encore aujourd'hui sur l'Audi A5



coupé. Brekina a agrémenté le modèle de pare-chocs en chrome, situant par là le modèle dans la période 1967-'73. Et comme il le fait sur chacune de ses miniatures, Brekina n'a pas manqué d'apposer le signe Corvette sur la longue plage moteur caractérisant cette voiture (réf 19969). (GVM)

Composition: GVM, en collaboration avec Peter Embrechts et Chris Van Diesen
Remerciements à Het Spoor et Modeltrein Express Vlaardingen, pour la mise à disposition de certains modèles.



LIVRES

Les Trams en images 1

Avec cette édition dénommée 'Les Trams en images', le PFT propose son 2e livre-photos entièrement dédié aux trams belges d'antan. Ce livre est imprimé au format A4 à l'italienne, comme la série 'Un siècle de vapeur'. Il comporte 206 pages et est relié au fil de lin et pourvu de couvertures cartonnées. Ce livre reprend 201 photos couleurs en grand format d'excellente qualité, dont la majorité date du début des années soixante. Ces photos sont légendées en français et en néerlandais.

Ces photos proviennent d'une collection pri-

vée et n'ont jamais été publiées auparavant. Après les vicinaux des provinces de Brabant et d'Anvers et de la Côte belge, la région du Hainaut est traitée, l'accent étant mis sur le Borinage, Charleroi et la région du Centre. Les réseaux urbains sont brièvement évoqués.

Ce livre sera certainement bien accueilli par les nombreux nostalgiques des tramways, mais constitue aussi un ouvrage de référence pour tout qui désire assembler un réseau d'époque III. La plupart des photographes ferroviaires de l'époque n'avaient d'yeux que pour les trains et



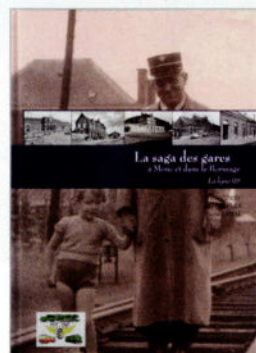
leur environnement immédiat, tandis que ces photos de trams donnent une plus large image des villes et des villages d'antan. Si le succès est au rendez-vous, le PFT se propose d'éditer d'autres livres du même genre. Ce livre est disponible au PFT et coûte 38 euro. (GVM)

La saga des gares à Mons et dans le Borinage – La ligne 98

Ce livre, édité par le PFT, traite de l'histoire des lignes ferrées du Borinage et est des mêmes auteurs que l'ouvrage dédié précédemment à la ligne 98A allant de Dour à la frontière française. Cette fois, c'est le format A4 vertical qui a été choisi. Ce livre compte 174 pages, est relié au fil de lin et pourvu de couvertures cartonnées. Il est rédigé en français. Un total de 125 photos historiques en noir et blanc et près de 80 photos couleurs y sont reprises, complétées de 12 illustrations, dont six plans de sites de

gares. La mise en page de cet ouvrage est très réussie.

Après une courte introduction traitant des différents types de gares, les auteurs entament une description de ce que fut le Borinage. Suit alors la ligne 98 et les gares de Mons, Cuesmes, Flénu, Pâturages, Wasmes et Warquignies, avec force détails. L'ancienne ligne 96 est également évoquée. Cette partie est richement illustrée au moyen de photos de bâtiments, de sites industriels et de convois ferroviaires. Grâce à cette



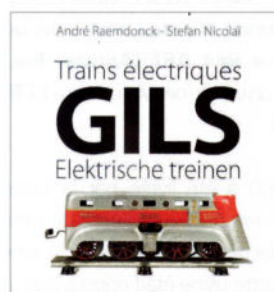
'étude de ligne', l'amateur pourra se faire une bonne idée de ce que fut cette région; cet ouvrage pourra aussi servir d'inspiration pour les modélistes. Il coûte 30 euro. (GVM)

GILS

André Raemdonck, le conservateur du Musée du Jouet à Bruxelles et Stefan Nicolai, collectionneur passionné des trains miniatures Gils, ont uni leurs efforts pour publier ce livre unique traitant de l'histoire et de la production de la marque belge Gils. Les fidèles lecteurs de cette revue connaissent ces trains en fer-blanc Gils à l'échelle 0 depuis le reportage que nous leur avons consacré dans notre n° 75, ou en ayant vu le grand réseau de démonstration avec lequel Stefan Nicolai a participé à notre Expo en 2008. Cette marque de trains est la création de Gérard Gilles et de son fils Cyrille (de la commune liégeoise de Jupille), qui débutèrent une production artisanale de modèles réduits en fer-blanc en 1941. Ce livre au format de 22 cm sur 22, relié et avec couvertures cartonnées, compte 168 pages. Après l'inévitable avant-propos et une introduction sur ce fabricant belge, cet ouvrage est réparti en deux chapitres. Le premier est le résumé d'une interview réalisée en 2012 par André

Raemdonck des membres (âgés) de la famille du fondateur de la firme et d'un ancien collaborateur. Ce récit – qui saute parfois du coq à l'âne – donne une bonne image de la façon artisanale selon laquelle le travail était réalisé, tout étant confectionné dans l'atelier de la firme, jusqu'aux moindres petits boulons, le tout étant agrémenté de nombreuses anecdotes. Outre ce texte rédigé en deux langues, on trouve aussi des reproductions de factures, de bons de livraison, de bons de commande, de publicités et de photos datant des années '50 des stands Gils que l'on trouvait dans les grands magasins de l'époque comme le Grand Bazar à Liège, le Bon Marché à Liège, Bruxelles et Charleroi et l'Innovation à Anvers.

La seconde partie de cet ouvrage constitue un essai de classement chrono-typologique de la production Gils, depuis les débuts en 1941 jusqu'aux derniers modèles datant de 1965. Tant la technique que les modèles eux-mêmes sont décrits en



détails et illustrés par des photos en couleurs: locomotives, voitures, wagons et accessoires sont tous passés en revue. Pour cette partie, les auteurs se sont servis de leur propre collection; à eux deux, ils possèdent pratiquement toute la gamme des produits réalisés par cette marque.

Ce livre est un hommage à l'un des rares producteurs belges de trains-jouets miniatures et est une initiative du Musée du Jouet de Bruxelles, avec l'appui de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce livre n'est momentanément en vente qu'au musée ou sur <http://gils.berail.be> et coûte 25 euro (ISBN 978-2-9601360-0-5). (GVM)

La G2000 de B-Models



CEST EN 2008 QUE LA SNCB DÉCIDA DE PRENDRE CINQ LOCOS DIESEL VOSSLOH DU TYPE G2000 BB EN LOCATION AUPRÈS DU LOUEUR ANGEL TRAINS, EN VUE D'ASSURER DU TRAFIC MARCHANDISES DE ET VERS LA FRANCE. AU BOUT DU COMPTE, CE SERA UN EFFECTIF DE NEUF ENJONS DE CE TYPE QUI SERA PRIS EN LEASING. DÉBUT SEPTEMBRE DERNIER, LA FIRME B-MODELS A SORTI SON MODÈLE D'UNE G2000 À L'ÉCHELLE H0. PREMIER MODÈLE À SORTIR: LA 5701 À CABINES BLEUES. DEPUIS LORS, CE MODÈLE A ÉTÉ REJOINT PAR CELUI PEINT DANS LA LIVRÉE DE L'OPÉRATEUR PRIVÉ ARF (ANTWERP RAIL FEEDING), AINSI QUE CELUI DE L'OPÉRATEUR PRIVÉ ECR (EURO CARGO RAIL).

La première G2000 a été livrée par la firme Vossloh à Kiel (D) en... 2000. C'est la même usine qui livra les locomotives belges de la série 77. Début 1998, cette usine était encore la propriété de la firme Siemens (SFT) et n'était autre que le constructeur MaK (Maschinenbau Kiel). A l'origine, la G2000 présentait deux postes de conduite asymétriques: à côté de la cabine de conduite proprement dite se trouvait une plateforme et un escalier destinés aux agents de triage. C'est à la demande de candidats-acheteurs italiens que les postes de conduite furent aménagés sur toute la largeur de la loco.

En 2008, la SNCB opta pour la location de cinq locomotives Diesel Vossloh du type G2000 BB auprès de la firme de leasing Angel Trains (devenue Alpha Trains). Ces locomotives

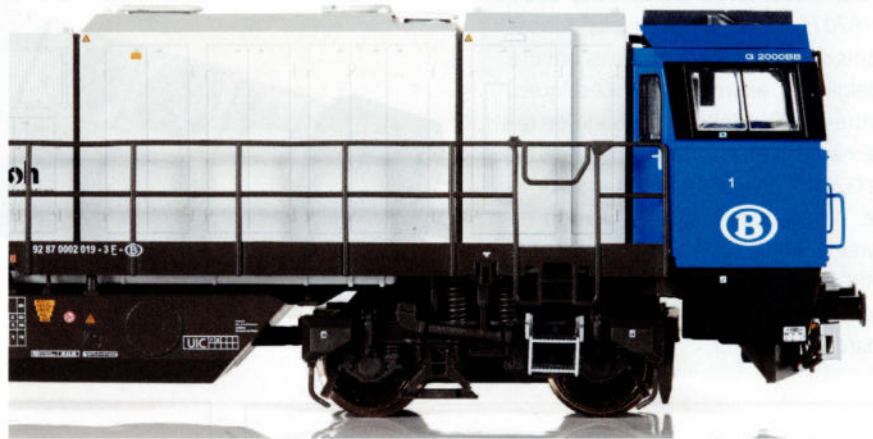


La 5701 devant l'atelier de Courtrai, avant qu'elle n'entre en service pour la SNCB, le 25 octobre 2008.

Photo: Kurt Vankeirsbilck.

étaient devenues nécessaires pour faire face à la concurrence des opérateurs 'Fret SNCF' et Captrain. Ces locos formèrent la nouvelle série 57 à la SNCB. La 5701 fut la première des cinq de la série et fut mise en service à la SNCB le 14 décembre 2008. Il s'agit de la 3e variante de ce type conçu par Vossloh, avec pupitres de conduite établis à droite dans le sens de marche. Fin 2010, la série sera renforcée par l'arrivée des 5706 et 5707 et par les 5708 et 5709, fin 2012. De nos jours, ces locos sont principalement utilisées par l'opéra-

teur privé OSR France (On Site Rail), une filiale de SNCB-Logistics, surtout active dans le nord de la France. L'année passée (en 2012), les 5706 à 5709 ont été remises à disposition de leur propriétaire, car OSR France a opté pour la location de locomotives Diesel françaises du type BB 75000 (louées chez Akiem, une filiale de la SNCF). En juin de cette année, la 5704 a été arrêtée, tandis que la 5709 reprenait du service. Suite à des problèmes techniques récurrents touchant la série 57, SNCB-Logistics envisage d'arrêter cette année encore le



Les engins de la série 57 présentent un rectangle jaune avec des chiffres noirs sur leurs faces d'about. Si vous placez des conduites non raccourcies, vous devrez d'abord les marquer d'une touche de peinture rouge et blanche.

contrat de location de ces engins. Plusieurs options sont envisagées pour remplacer ces locos par de nouveaux engins Diesel.

Mais malgré ces manquements, la G2000 est un type de loco à succès, qui est utilisé par plusieurs autres opérateurs privés, notamment en Belgique. Ce succès est dû aux différents dispositifs de sécurité dont ce type d'engins peut être équipé pour circuler sur les réseaux limitrophes. Ces dernières années, on a pu voir circuler en Belgique des G2000 pour le compte d'Antwerp Rail Feeding (ARF), Euro Cargo Rail (ECR), Rurtalbahn/Transport, Europorte et Railtraxx, outre celles de la série 57 de SNCB-Logistics. Et 'Fret SNCF' et Captrain (ex-SNCF Fret Benelux, avec ex-Veolia et ex-R4C) sont également actifs en Belgique avec leur propre version de G2000. Pour plus d'infos sur les G2000 et leur utilisation, vous pouvez toujours consulter le n° 159 de notre revue-sœur Journal du Chemin de Fer.

La G2000 en modèle réduit

B-Models sort trois variantes d'un même modèle. Le premier est la version telle que louée à SNCB-Logistics et utilisée par OSR France: il s'agit de la 5701. La 2e variante reproduit la livrée grise de l'opérateur privé ECR, une filiale

de DB Railion qui utilise ces engins dans le nord de la France et sur le réseau belge. A noter qu'auparavant, ECR appartenait à l'opérateur privé britannique EWS (English Welsh & Scottish Railway Ltd). Le 3e modèle est la variante ARF (Antwerp Rail Feeding), un opérateur actif depuis mai 2011 dans et aux alentours du port d'Anvers. Cet opérateur est lui-même une filiale de RRF (Rotterdam Rail Feeding), qui a été repris en 2007 par la firme américaine GWI (Genesee & Wyoming Inc.)

La caisse du modèle de la G2000 de B-Models est en plastique. Les cabines de conduite sont bleues, le compartiment-moteur étant gris clair. Tous les détails présents sur les véritables engins sont reproduits avec soin. Les grilles en toiture sont en maillechort et joliment arrondies. Sous ces grilles, on peut apercevoir deux ventilateurs. Les rambardes encadrant le compartiment-moteur sont constituées de plastique souple qui ne plie pas et qui résiste à de petits chocs. Les mains courantes sur les faces d'about sont réalisées en plastique et en métal. Sous les phares, on peut voir un support pour lanterne. Sur le toit des cabines de conduite, on aperçoit les deux cornes du klaxon et le dispositif d'air conditionné. Toutes les inscrip-

Les variantes de livrée de la série 57

Deux locos G2000 parmi celles louées à la SNCB (les 5701 et 5705) ont leurs cabines de conduite peintes en bleu. En ce qui concerne les 5702, 5703 et 5704, leurs cabines sont de teinte verte. La partie médiane de tous ces engins est en gris clair. Enfin, toutes les locos louées ensuite (de 5706 à 5709) sont uniformément grises, à savoir la livrée de leur locataire précédent, à savoir ECR. Toutes ces locos présentent un rectangle de teinte jaune sur leurs faces d'about, au milieu duquel le matricule de l'engin est peint en noir. Pour les cinq premiers engins de la série, les autres inscriptions sont de teinte blanche, tandis que pour les quatre dernières (5706 à 5709), ces inscriptions sont noires. Seule la 5708 a circulé pendant un certain temps sans matricule ni logo 'B', alors qu'elle roulait pour le compte de SNCB-Logistics. Toutes les locos de la série 57 sont immatriculées en France, ce que l'on peut déduire de leur matricule NEV: le code-pays (3e et 4e chiffres de ce matricule) est 87 (France), le matricule étant terminé par la lettre 'F' soulignée, suivie du logo 'B', ou à partir de 2011, de la mention 'F-BLX', BLX étant l'abréviation de SNCB-Logistics. Ces engins ont en effet été cédés à cet opérateur par la SNCB, en 2011.

Mehano

B-Models n'est pas le premier fabricant à produire un modèle de la G2000. En 1993, Mehano sortait un modèle de la G2000 à cabines asymétriques, ce modèle étant suivi d'un autre à cabines 'classiques'. Mehano n'a toutefois jamais produit une variante belge (une série 57) de ce dernier modèle, car cette firme cessa ses activités fin 2008, au moment précis où la SNCB prenait sa décision de louer de tels engins. En 2011, la firme ClassiX prit alors l'initiative de produire les 5701 à 5707 sur base des stocks subsistants de Mehano: ces modèles ont été 'belgicisés' au moyen de décalques. Entre-temps, Mehano envisage de redémarrer la production de modèles de la G2000, en collaboration avec Lemke. Actuellement, seule la version en livrée noire de l'opérateur ERS (loueur: MRCE) est annoncée; elle sera sans doute suivie des nouvelles livrées du marché allemand.

Mensurations

	1:1	1:87	B-MODELS
LONGUEUR	17.400 mm	200,00 mm	199,50 mm
EMPATTEMENT	9.500 mm	109,20 mm	108,50 mm
EMPATTEMENT DES BOGIES	2.400 mm	27,60 mm	27,60 mm
LARGEUR	3.080 mm	35,40 mm	35,15 mm
HAUTEUR	4.220 mm	48,50 mm	48,35 mm
DIAMÈTRE DES ROUES	1.000 mm	11,50 mm	11,45 mm



Les inscriptions sont particulièrement fines: même des lettres de 0,25 mm d'épaisseur restent lisibles. Impossible de faire mieux!



Sous un petit clapet, on trouve une petite vis qui permet de déposer la caisse. Utilisez pour ce faire un fin tournevis.

tions ont été réalisées avec soin et de façon professionnelle. Le NEV (Numéro Européen de Véhicule) indique que cette loco est immatriculée en France, tout en étant la 'propriété' de SNCB-Logistics.

Les caractéristiques de roulement

La caisse de ce modèle peut être déposée au moyen d'une vis cachée sous un clapet disposé au milieu du toit: ce clapet peut être enlevé au moyen d'un fin tournevis. Premiers éléments à apparaître: les deux grands ventilateurs disposés sur la platine électronique, ainsi que la finition poussée du câblage. En son milieu, le châssis n'a que 20 mm de largeur: cela a évidemment à voir avec l'aspect extérieur de la G2000.

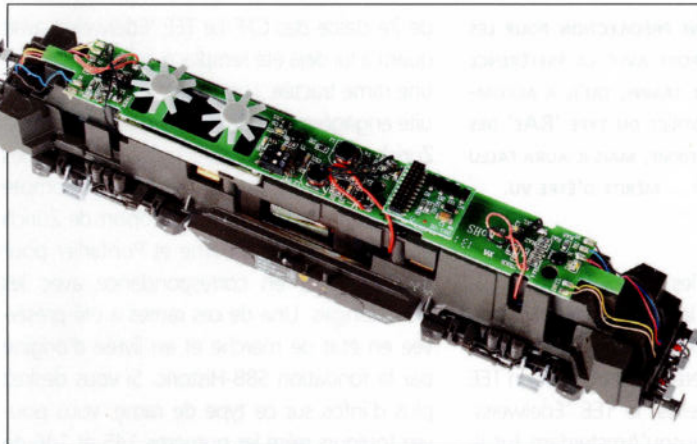
Suite à cet espace réduit, Van Biervliet a fait réaliser un nouveau type de moteur: il est disposé au milieu du modèle et est relié par cardans aux deux bogies. Une seule roue par bogie est pourvue d'un bandage anti-patinage. Deux volants d'inertie d'un diamètre d'à peine 16 mm assurent une marche sur l'erre assez réduite, en mode analogique. Ce modèle roule très doucement et pratiquement sans bruit. Ceci change bien entendu lorsque vous y installez un décodeur 'sons'. Le bruitage a été conçu en collaboration avec ESU, mais au moment de la réalisation de ce présent test, il n'était pas encore disponible. La platine électronique présente tous les circuits nécessaires à la commande sans faille de ce modèle. Sous cette platine, on trouve de construction un

haut-parleur de 20 mm sur 40: une idée qui mérite un coup de chapeau. La seule chose qui vous reste à faire est d'enlever le cache 'dummy' à 21 pôles et de placer un décodeur ('sons' ou non) pour pouvoir circuler en mode digital.

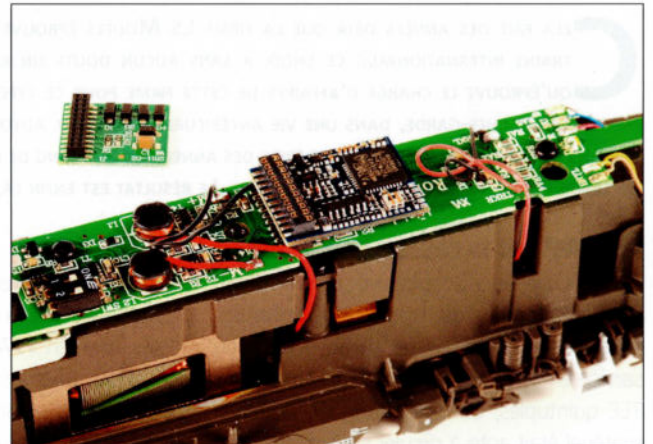
Les phares sont assurés par des Leds SMD placées de manière invisible et des conduits de lumière en plastique. Le 3e phare est allumé en permanence, comme c'est pratiquement toujours le cas en réalité. Les adeptes du mode analogique peuvent éteindre ce 3e phare au moyen d'un mini-interrupteur disposé sur la platine électronique. En mode digital, cette fonction est commandée au moyen d'une touche de fonction disposée sur la centrale digitale.



La 5704 à cabines vertes en tête d'une rame de wagons porte-conteneurs Anvers – Barcelone passe à Hombeek, le 17 juin 2009. Photo: Axel Vermeulen.



Le châssis est constitué d'un bloc de métal sur lequel sont fixées toutes les pièces. Tout est bien conçu, les fils étant proprement disposés.



La platine est équipée d'une interface pour décodeur à 21 pôles. Pour notre test, nous avons utilisé un LokPilot 4. Un décodeur 'sons' sera bientôt également disponible.

Le châssis de ce modèle est en métal et est peint en gris foncé. Equipé de toutes ses pièces, ce châssis pèse 430 grammes. Les bogies sont reproduits jusque dans les moindres détails. Les marchepieds pour le conducteur sont disposés comme en réalité, à savoir sur les flancs des bogies. On trouve un mécanisme pour attelages courts, avec boîtiers NEM. Sur les traverses de tête, les boyaux d'air et de frein ont été raccourcis, ce qui permet au coupleur d'attelage de bouger librement. Des boyaux à taille réelle sont livrés conjointement dans un petit sachet. Si vous utilisez ces derniers, vous devrez au préalable y appliquer une touche de peinture rouge et blanche. Dans le même sachet, vous trouverez en outre

quatre crochets à monter sous les tampons. La boîte d'emballage contient encore une notice d'utilisation assez succincte, mais des dessins très détaillés peuvent être consultés sur le site web www.b-models.be.

En conclusion

B-Models a parfaitement réussi son projet de sortir une 3e variante de la G2000 de Vossloh en H0. Dans un futur proche, toutes les versions de SNCB-Logistics seront disponibles, ainsi que les différentes variantes ECR et ARF. Ce modèle est super-détaillé et parfaitement reproduit à l'échelle. Ses caractéristiques de roulement sont excellentes, tant en mode analogique que digital. Si vous achetez ce

modèle pour un prix de base de 199,00 euro, vous oublierez vite le modèle Mehano. Une version 3-rails sera également mise en vente, ainsi que la version avec décodeur sons. B-Models a manifestement beaucoup investi dans la finition de ce modèle de la G2000. Ce modèle réalisera certainement une percée sur le marché international. Van Biervliet nous assure que ce modèle sera partout disponible à la vente: pour ce faire, votre commerçant devra toutefois commander votre exemplaire via le B2B-shop pour revendeurs.

Texte & photos du modèle:
Peter Embrechts





LS Models déballe sa rame TEE RAe en H0

CELA FAIT DES ANNÉES DÉJÀ QUE LA FIRME LS MODELS ÉPROUVE UNE PRÉDILECTION POUR LES TRAINS INTERNATIONAUX: CE CHOIX A SANS AUCUN DOUTE UN RAPPORT AVEC LA PRÉFÉRENCE QU'ÉPROUVE LE CHARGÉ D'AFFAIRES DE CETTE FIRME POUR CE TYPE DE TRAINS, QU'IL A ACCOMPAGNÉ COMME CHEF-GARDE, DANS UNE VIE ANTERIEURE... LA RAME AUTOMOTRICE DU TYPE 'RAE' DES CHEMINS DE FER SUISSES ÉTAIT PRÉVUE DEPUIS DES ANNÉES AU PLANNING DE LA FIRME, MAIS IL AURA FALLU DU TEMPS POUR L'ABOUTISSEMENT DE CE PROJET. LE RÉSULTAT EST ENFIN LÀ, ET... MÉRITE D'ÊTRE VU.

La 'RAe' sur le réseau belge

Après l'expérience acquise avec leur rame TEE Diesel quadruple du type 'RAM' hollandois-suisse, les chemins de fer suisses mirent en service en 1961 des automotrices électriques TEE quintuples, du type 'RAe'. Ce nouveau matériel était apte à circuler sous quatre tensions et sur sept réseaux ferrés d'Europe. Ces possibilités furent immédiatement mises à profit pour assurer le TEE 'Cisalpin' entre Milan et Paris et beaucoup plus rarement pour assurer la relation TEE 'Edelweiss' entre Zurich et Amsterdam.

A l'origine, quatre rames de ce type (comptant chacune cinq véhicules) furent construites. En 1966 toutefois, une sixième voiture fut ajoutée à chacune des rames, et en 1967, une cinquième rame fut même construite. Outre les deux voitures 'coach' d'extrémité (avec poste de conduite), ces rames comptaient deux autres voitures 'coach', une restaurant et une voiture-motrice.

Ces 'RAe' assurèrent les TEE 'Gottardo' et 'Ticino' Bâle – Milan et le TEE 'Cisalpin' Milan – Paris jusqu'en 1974. A partir du service d'été 1974, les 'RAe' assurèrent alors la relation TEE entre Zurich et Bruxelles: le TEE 'Edelweiss' existant qui circulait jusqu'Amsterdam fut limité à Bruxelles-Midi et les rames TEE Diesel du type 'RAM' furent remplacées à cette occasion par des 'RAe' électriques. En outre, une seconde relation TEE vit le jour entre Zurich et Bruxelles: elle sera baptisée 'Iris', du nom de la fleur symbole de la ville de Bruxelles. Ce TEE 'Iris' partait chaque matin de Bruxelles-Midi, tandis que l'Edelweiss partait dans l'après-midi. A Zurich, c'était l'inverse. Le trajet complet était assuré en 6 heures et 53 min. Dix arrêts intermédiaires étaient prévus, qui ne prenaient que quelques minutes, au plus. Le TEE 'Iris' a circulé du 25 mai 1974 au 30 mai 1981, moment où il fut remplacé par un train EuroCity, composé de voitures de 1ère et

de 2e classe des CFF. Le TEE 'Edelweiss' avait quant à lui déjà été remplacé en mai 1979 par une rame tractée. Les rames 'RAe' furent ensuite engagées sur différentes relations comme Zurich – Milan et Zurich – Stuttgart. Quelques rames furent même utilisées pour le compte de Swissair entre Bâle et l'aéroport de Zürich et par les CFF entre Berne et Pontarlier pour les voyageurs en correspondance avec les TGV français. Une de ces rames a été préservée en état de marche et en livrée d'origine par la fondation SBB-Historic. Si vous désirez plus d'infos sur ce type de rame, vous pouvez toujours relire les numéros 145 et 146 de notre revue-sœur 'Journal du Chemin de Fer'.

Le modèle LS Models

Après un modèle de cette rame reproduit par Lima/Rivarossi et par Märklin/Trix, voici le tour de LS Models. Ce modèle reproduit en H0 affiche le film d'itinéraire du TEE 'Cisalpin' et est constitué de six véhicules. LS Models destine donc plus particulièrement ce modèle aux acheteurs suisses, italiens et français, dont leur pays a été parcouru par le TEE 'Cisalpin'. Mais vous pouvez changer ces films par d'autres (livrés conjointement) affichant les TEE 'Iris' et 'Edelweiss', ce qui éveillera indiscutablement l'intérêt cette fois des modélistes belges et





luxembourgeois, voire néerlandais, puisque ce type de rame a (exceptionnellement) assuré le TEE 'Edelweiss' aux Pays-Bas. Seul le film du TEE 'Gottardo' manque, finalement.

Ce nouveau modèle exhale la vraie classe: LS Models n'a en effet rien laissé au hasard, histoire de convaincre les candidats acheteurs. Il est reproduit parfaitement à l'échelle et pourvu de tous les petits gadgets dont un modèle analogique ou digital peut être équipé de nos jours. Pour rendre ceci possible, ce modèle est pourvu de fonctions 'éclairage' étendues, qui sont le mieux mises en valeur sur une version digitale. En fonction du pays où cette rame est censée circuler, la combinaison exacte des feux avant et arrière peut être à chaque fois reproduite, en ce compris le 3e phare frontal (qui peut être blanc ou rouge), mais aussi un feu vert à l'avant droit, le signal d'alerte (deux feux rouges clignotants) et les feux de manœuvre! Tout ceci est expliqué dans la notice de fonctionnement assez étoffée et comptant de nombreux dessins, qui est livrée conjointement au modèle.

Chaque voiture est pourvue d'un éclairage intérieur, qui éclaire simultanément les films de destination. Dans l'élément-moteur, seul le couloir latéral est éclairé. Dans la voiture-restaurant, les petites lampes de chevet disposées sur les tables sont éclairées au moyen de Leds. Lorsque vous activez ces lampes à table, l'éclairage intérieur de la salle diminue automatiquement d'intensité. Si vous circulez en mode analogique, vous pouvez également régler l'intensité de cet éclairage, au moyen d'un aimant. Pour les phares, un palpeur d'aimant est



Le TEE 'Iris' lors de son entrée en gare d'Arlon, le 16 avril 1981.



Alors que les jours de la RAe en Belgique sont déjà comptés, le TEE 'Iris' assuré par une telle rame passe à Arlon, le 15 avril 1991.





Les rames 'RAe' des CFF ont été mises en service en 1961; elles ont assuré les TEE 'Iris' et 'Edelweiss' à partir de 1974.



Les postes de conduite sont une fidèle imitation des originaux: tous les détails y sont présents. Le coupleur d'attelage a fidèlement été reproduit.



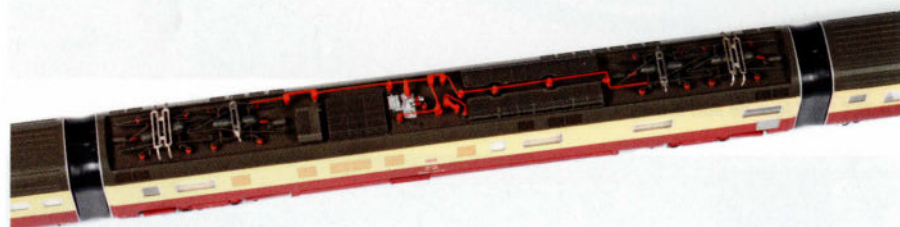
Les films d'itinéraire peuvent être modifiés au moyen d'une plaquette 'Iris' ou 'Edelweiss'. Ces films sont éclairés au moyen d'une Led.



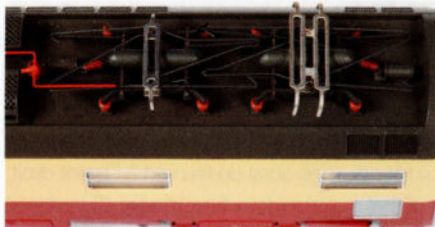
Comme c'est la règle chez LS Models, les inscriptions sont toujours d'un haut niveau de qualité. Les teintes sont parfaites. La mise en peinture est excellente.



Les stores sont disposés entre le double vitrage. Lorsque les lampes de chevet sont allumées, l'éclairage de la salle est automatiquement réduit en intensité.



Le moteur est disposé dans le 3e élément, surmonté de quatre pantos destinés aux différentes tensions existant dans les sept pays européens parcourus.



Les pantographes ont spécialement été conçus pour ce modèle. Ils s'ajustent bien l'un par rapport à l'autre et sont pourvus de frotteurs corrects.

disposé sous la toiture de chaque voiture-pilote. L'éclairage dans les voitures est commandé par un palpeur disposé sur la platine électronique de l'élément-moteur. L'endroit précis où se trouve ce palpeur est indiqué dans la notice de fonctionnement.

La finition des caisses a été réalisée avec soin. Les teintes TEE rouge et beige légèrement satinées ont l'air très naturelles. Tout comme en réalité, les fenêtres sont du double vitrage. Entre les deux vitres à certains endroits, un store vénitien (qui était commandé électriquement) est figuré; les positions d'abaissement de ces stores sont différentes sur chaque voiture. Certaines pièces sont réalisées en maillechort,

comme les marchepieds des portes et les filets à bagages.

Tout comme en réalité, le moteur se trouve dans l'élément-moteur. La transmission de l'effort-moteur se réalise par cardans sur les bogies. Deux roues sont pourvues d'un bandage anti-patinage. La platine électronique a été conçue en collaboration avec la firme wekomm, le partenaire de LS Models pour le digital. Un décodeur 'sons' à 21 pôles avec interface Susi et un haut-parleur sont placés sous la platine. Les deux fils du haut-parleur sont soudés à la platine. Les voitures sont reliées entre elles par une prise à six pôles: c'est non seulement nécessaire pour l'éclairage, mais aussi pour la prise du courant qui se réa-

lise par les bogies de la voiture en tête. Cette prise de courant est donc déterminée en fonction du sens de marche. Pour franchir les courbes serrées, des plaques de recouvrement ont été disposées à hauteur des bogies. Le rayon minimal de courbure est de 420 mm. LS Models a prévu des plaquettes supplémentaires à assembler sur la caisse, si vous désirez exposer votre modèle en vitrine.

Sur la toiture de l'élément-moteur, on trouve quatre pantographes, disposés par deux aux extrémités de ce véhicule. Grâce à ces pantos, cette rame est apte à circuler sous les quatre tensions d'alimentation présentes dans les sept pays où la circulation de ce type de rame



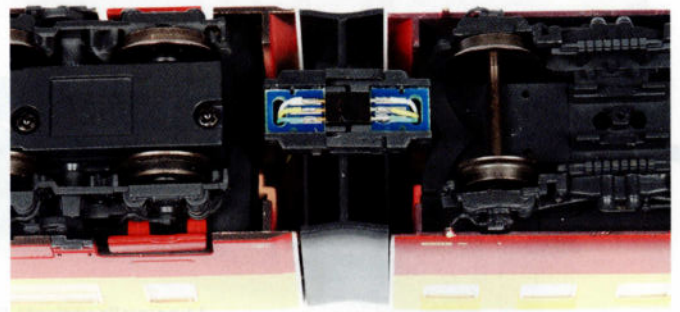
Les plaquettes de recouvrement à hauteur des bogies peuvent être remplacées par des exemplaires pleins, si vous désirez en faire un modèle d'exposition.



Si vous circulez en mode analogique, l'éclairage peut être commandé au moyen d'un aimant. Un palpeur à aimant est disposé à cet effet sur la platine.



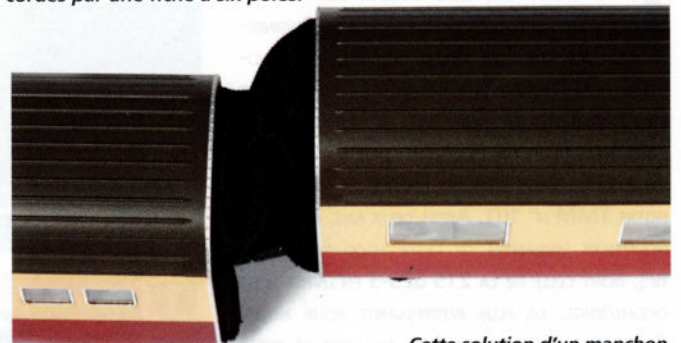
Toute l'électronique de commande de l'éclairage est montée sur la platine, disposée dans l'élément-moteur.



Tous les éléments sont pourvus d'un dispositif à attelage serré et raccordés par une fiche à six pôles.



L'intercirculation entre voitures est constituée d'un manchon en textile et en plastique, fixé sur les faces d'about.



Cette solution d'un manchon en textile solide et en plastique constitue une solution idéale pour franchir des courbes en 'S', lorsque les voitures se déboîtent fortement.

était autorisée: Italie, Suisse, France, G-Duché de Luxembourg, Belgique, Pays-Bas et Allemagne! Chacun de ces pantos est équipé du frotteur ad hoc. En position abaissée, les deux pantos s'ajustent joliment l'un par rapport à l'autre. Ces pantographes ont été spécialement dessinés par LS Models pour ce modèle de rame. Comme pour le toit, ils sont peints en gris foncé. Si vous circulez en mode analogique et que vous voulez vous alimenter par la caténaire, vous devrez simplement déplacer un 'cavalier' sur la platine électronique. En mode digital, l'alimentation par caténaire est par contre déconseillée.

Pour les intercirculations entre voitures, LS

Models a conçu des soufflets en textile. En réalité, ces intercirculations étaient constituées de soufflets hermétiques conçus sur toute la largeur de la caisse, afin de permettre le passage aisé des voyageurs d'une voiture à l'autre. Mais tous les fabricants de modèles réduits éprouvent des difficultés à reproduire correctement les soufflets d'intercirculation. Lors de passages en fortes courbes ou sur des aiguillages, les faces d'about sont parfois fortement décalées l'une par rapport à l'autre, un phénomène particulièrement disgracieux sur des courbes en 'S'. Chez LS Models, ces intercirculations sont entièrement hermétiques, grâce à un manchon en textile, fixé sur deux plaquettes disposées sur la face d'about

de chaque voiture. Ces intercirculations sont noires, mais auraient normalement dû être grises.

Ce modèle de la rame 'RAe' de LS Models est d'un haut niveau. Corolaire d'un tel niveau: le prix. Un modèle complet (sans décodeur) à six véhicules coûte 857,26 euro, ce qui le situe dans la même gamme de prix que la rame du Gottardo à cinq voitures reproduite par Märklin. Cette rame LS Models sortira également en version 3-rails, et la variante à cinq éléments sera également reproduite, ainsi que la variante en livrée grise d'après 1981, avec aménagement intérieur modifié.

Texte : Peter Embrechts



La série 'belge' des BR 215 de la DB



La nouvelle variante ESU présente bien, avec une mise en peinture nette et un marquage lisible à la loupe.

IL Y A DEUX ANS, ESU SORTAIT SON PREMIER MODÈLE DE LOCOMOTIVE DANS SA SÉRIE 'ENGINEERING EDITION', UN MODÈLE BOURRÉ D'ELECTRONIQUE GRÂCE AUQUEL LES LIMITES DE LA TECHNIQUE ONT CARRÉMENT ÉTÉ REÇULÉES... ESU AVAIT OPTÉ POUR REPRODUIRE UN MODÈLE DE LA BAUREIHE 215 ALLEMANDE: VOUS AVEZ PU EN LIRE UN TEST DANS NOTRE TMM n° 101. APRÈS DEUX ANS, QUELQUES NOUVELLES VARIANTES DE CETTE LOCO SONT SORTIES, DONT CELLE DE LA 215 023-3 EN LIVRÉE BLEU Océan/BEIGE, LA PLUS INTÉRESSANTE POUR NOUS. CETTE LOCO EST EN EFFET L'UNE DES SEPT DE CETTE SÉRIE QUI A ÉTÉ ÉQUIPÉE DU DISPOSITIF DE SIGNALISATION 'TÉLOC' PROPRE À LA SNCB (OUTRE L'INDUSTRIE ALLEMANDE, BIEN ENTENDU), CE QUI PERMETTAIT À CES SEPT ENGINES DE CIRCULER ÉGALEMENT SUR LE RÉSEAU BELGE. C'EST AINSI QU'ELLES ONT CIRCULÉ RÉGULIÈREMENT ENTRE 1987 ET 1998 ENTRE AACHEN-WEST ET ANVERS-SCHUINPOORT, HASSELT ET KINKEMPOIS. CETTE SOUS-SÉRIE DE BR 215 EST DONC QUELQUE PART UN PEU 'BELGE'...



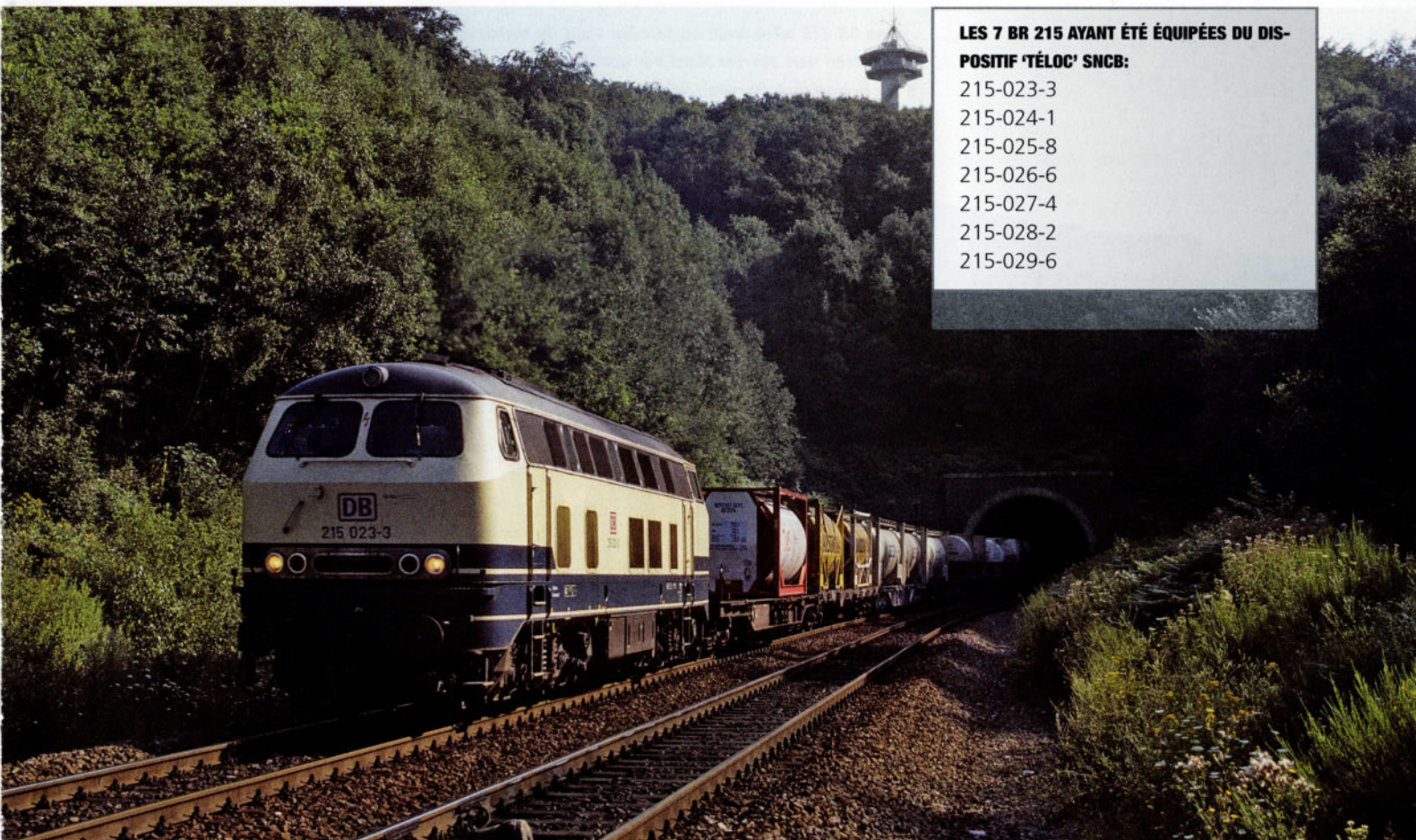
Voici la loco qui a servi d'exemple pour le modèle ESU: elle est en tête d'une longue rame de wagons 'Huckepack', à plancher surbaissé permettant le chargement de remorques routières. Neerpelt, le 5 mai 1989. Photo: Johnny Brauns.

D'un point de vue technique, ce modèle est quasi identique à ceux de la série précédente, et outre son décodeur ESU LokSound V4.0 dont il est équipé de série, on y trouve également un accumulateur d'énergie, des palpeurs pour courbes et aiguillages qui émettent des crissements de roues et un générateur de fumées synchronisé. Une nouveauté: le frotteur amovible pour 3e rail qui est livré avec le

modèle et qui peut être démonté en un clin d'œil, ce qui rend ce modèle immédiatement utilisable, sans autre opération.

En comparaison avec le premier tirage de

la BR 215 ESU, ce nouveau modèle présente une autre disposition de toiture, dont la modification la plus visible est le fait que les tuyères d'échappement ne sont plus saillantes, comme c'était encore le cas sur les



LES 7 BR 215 AYANT ÉTÉ ÉQUIPÉES DU DISPOSITIF 'TÉLOC' SNCB:
 215-023-3
 215-024-1
 215-025-8
 215-026-6
 215-027-4
 215-028-2
 215-029-6



La grande différence avec les versions précédentes est la toiture modifiée, dont les tuyères d'échappement saillantes ont disparu.

modèles du premier tirage. Le modèle produit se situe dans son état datant de 1985.

Après que la série 215 ait déjà été régulièrement visible dans notre pays sur la section

frontière Aachen-West – Montzen, il fut décidé d'utiliser également des BR 215 pour remorquer des trains de marchandises entre Montzen et Kinkempois, à partir de juin 1987. A partir de septembre de la même année, une



Voici la 215 023 sortant du tunnel de Gemmenich, situé sous le point des 'Trois frontières', en tête d'une rame de wagons porte-conteneurs. Suite à la fusion intervenue le 1er janvier 1994 entre la Deutsche Bundesbahn et la Deutsche Reichsbahn, les locos de la Deutsche Bahn AG (résultant de la fusion) ont été décorées du nouveau logo rouge et blanc. Gemmenich, le 5 août 1995. Photo: Max Delie.

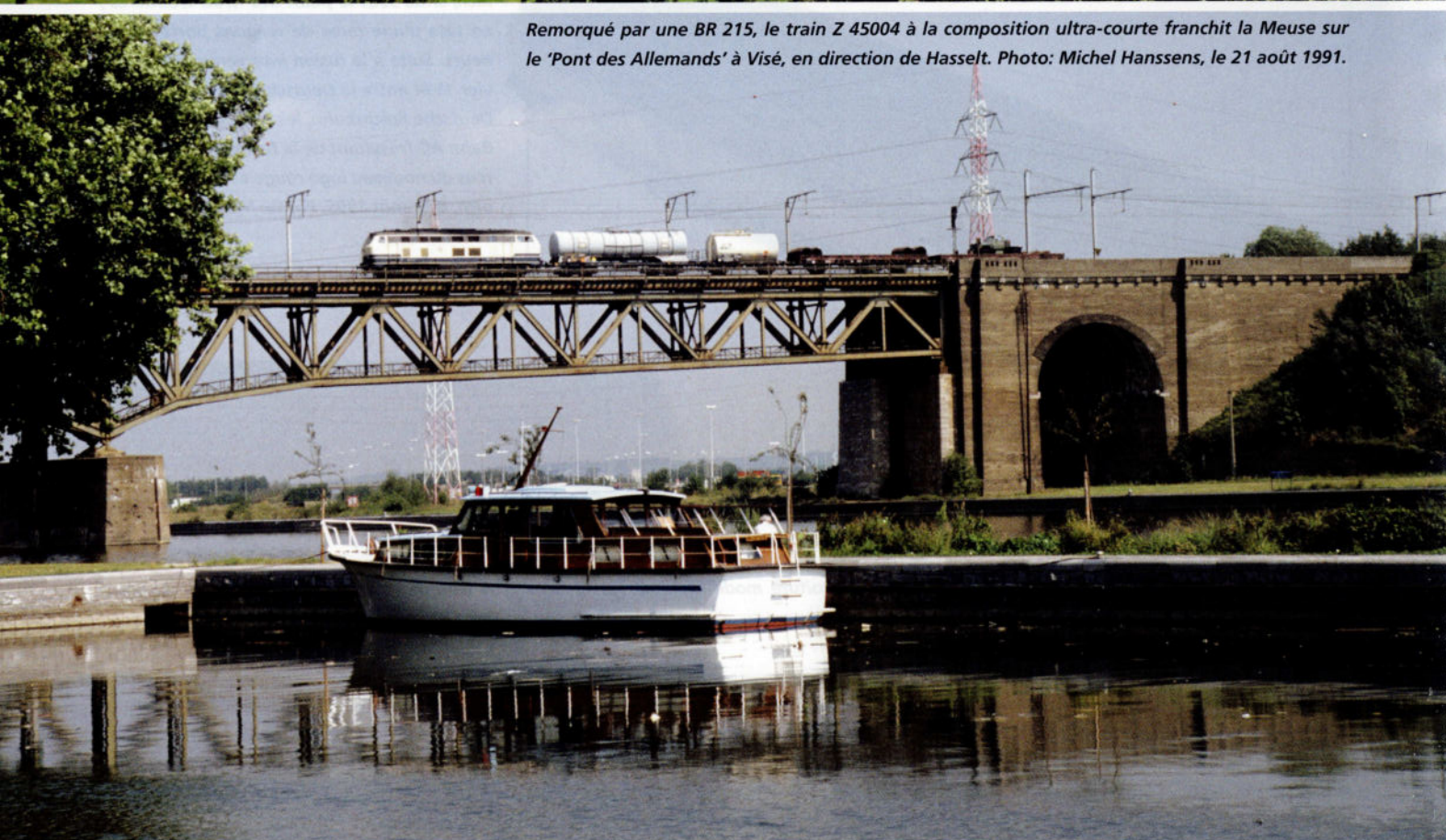
A titre de comparaison: un modèle du premier tirage de la BR 215, avec ses tuyères saillantes.

BR 215 fut également utilisée pour remorquer un train (aller-retour) de remorques routières Huckepack entre Neerpelt et Anvers-Schijnpoot. Des conducteurs belges du dépôt de Mol qui avaient été initiés à la desserte des

Une BR 215 allemande en tête du train de marchandises inter-formation Z 45004 en route de Montzen vers Anvers-Nord via Visé-Haut, Hasselt, Diest, Lierre et Anvers-Schijnpoort; il passe sur le viaduc de Berneau (sur la ligne 24), d'une longueur de 230 m. Un tel train de marchandises constitue un bel exemple d'une composition à reproduire sur un réseau. Berneau, le 6 août 1991. Photo: Michel Hanssens.



Remorqué par une BR 215, le train Z 45004 à la composition ultra-courte franchit la Meuse sur le 'Pont des Allemands' à Visé, en direction de Hasselt. Photo: Michel Hanssens, le 21 août 1991.





Un train chargé de chaux venant d'Hermalle-sous-Huy et à destination de Montzen passe à la bifurcation de Longchamps, près de Visé: la 5537 de la SNCB sert d'allège en tête à une BR 215 de la DB. Photo: Michel Hanssens, le 5 août 1991.



Une vue de détail de la partie de toiture modifiée.



Même sous la caisse du modèle, le détaillage a été poussé loin, comme on peut le remarquer à ce bogie, décoré de véritables ressorts spiralés!

BR 215 relayaient leurs collègues allemands au passage de ces trains en gare de Neerpelt (et inversement). A l'été 1991, d'importantes modifications intervinrent dans l'utilisation de ces BR 215 en Belgique: cette sous-série d'engins fut désormais utilisée d'Aachen-West à Anvers (via Hasselt et Diest), mais aussi vers l'usine Ford de Genk et pour remorquer un train de chaux d'Hermalle-sous-Huy à Aa-

chen-West. Fin mai 1998, les BR 215 'belges' ne furent plus utilisées vers Anvers, mais réduites quasiment à des navettes marchandises entre Aachen-West et Montzen. Nous vous avons déjà illustré l'utilisation de ces BR 215 en Belgique dans notre TMM n° 101. Nous avons à nouveau plongé dans nos archives à la recherche de quelques belles vues anciennes de la 215 023-3 et de ses consœurs

'belges': ces documents prouvent à suffisance que la 215 023-3 reproduite par ESU mérite amplement une petite place sur un réseau d'inspiration belge, à l'époque IV. Un bel alibi pour utiliser ce beau modèle de loco qui dispose de tant de possibilités de jeu...

Texte & photos du modèle: GVM
Remerciements à Michel Hanssens



Les wagons transports d'autos Offs 55 de la DB par Exact-train



Vue d'ensemble du modèle du wagon 'Offs 55' d'Exact-train, le premier-né de ce fabricant, dont il peut être fier...

EXACT-TRAIN EST UN NOUVEL ACTEUR DANS LE PETIT MONDE (EN CROISSANCE) DES FABRICANTS DE MODÈLES RÉDUITS. LES INITIATEURS DE CETTE NOUVELLE MARQUE SISE À LEERDAM (NL) NE SONT TOUTEFOIS PAS DES INCONNUS DANS LE MONDE DU TRAIN MINIATURE ET ONT TRAVAILLÉ 'DERRIÈRE LES ÉCRANS' POUR DES GRANDES MARQUES. CE SONT LES NOUVELLES MÉTHODES DE CONCEPTION ET DE PRODUCTION QUI LES ONT CONVAINCUS DE LANCER LEUR PROPRE MARQUE: EXACT-TRAIN CLASSIC HO 1:87. COMME CETTE DÉNOMINATION LE LAISSE SUPPOSER, LES INITIATEURS DE CETTE MARQUE VEULENT METTRE SUR LE MARCHÉ DES MODÈLES AU 1/87^e RÉALISÉS SANS COMPROMIS, MAIS À DES PRIX ABORDABLES. LEUR PRÉFÉRENCE VA EN PREMIER LIEU À D'ANCIENS WAGONS MARCHANDISES DES ÉPOQUES III ET IV. SUITE AUX GRANDES SÉRIES PRODUITES PAR LES FABRICANTS, DE NOMBREUX MODÈLES ONT ÉTÉ LAISSÉS DE CÔTÉ: CE SONT CEUX-LÀ QU'EXACT-TRAIN VEUT REPRODUIRE. EN TANT QUE FIRME NÉERLANDAISE, CE SONT LOGIQUEMENT DES MODÈLES NÉERLANDAIS QUI DEVRAIENT D'ABORD ÊTRE PRODUITS, MAIS LA LOGIQUE ÉCONOMIQUE LA FORCE D'ABORD À RECHERCHER LES NICHES EXISTANTES SUR LE MARCHÉ... ALLEMAND.

Le premier-né de la marque Exact-train est un wagon à trois essieux pour le transport d'automobiles, construit à 1.200 exemplaires entre 1955 et 1959 pour le compte de la Deutsche Bundesbahn. Ces wagons ont été classés à l'origine sous le type 'Offs 55' et étaient aptes à la vitesse de 100 km/h. Ces wagons ont spécialement été conçus pour le transport d'automobiles neuves, entre autres

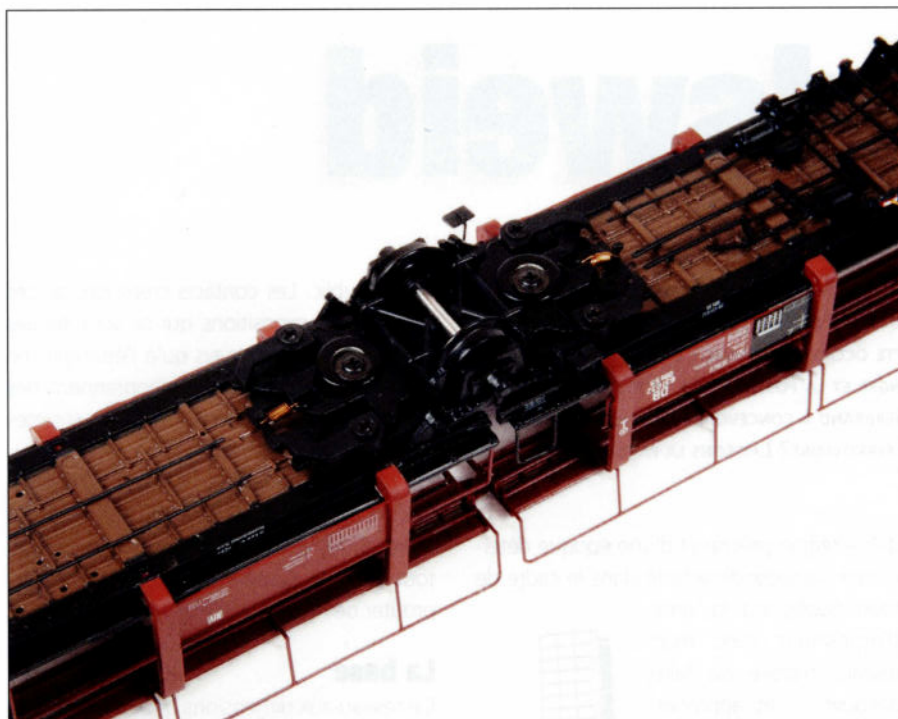
les nouvelles Volkswagen qui étaient produites dans ses usines de Wolfsburg et qui destinées à l'Europe de l'Ouest. Leur type de construction permettait de transporter également les minibus ('Transporters') bien connus de VW. Les NS (Nederlandse Spoorwegen) ont également pris une soixantaine de wagons de ce type à leur effectif, au cours des années '50.

Vers le milieu des années soixante, les wagons allemands de ce type ont été transformés. Les modifications les plus importantes réalisées furent le remplacement des rambardes du pont inférieur par des parois métalliques pleines, tandis que les rambardes du pont supérieur étaient remplacées par d'autres, d'un motif plus carré. À partir du 1er janvier 1968, ces wagons formèrent le type 'Laes 542'. Quelques-uns furent modifiés en 1963 pour servir au sein de trains-autos (ARZ: Auto Reis Zug) et pouvaient être incorporés dans des trains internationaux vers l'Italie, la France et la Suisse (le type 'Laeqrss 550').

À partir du 1er janvier 1980 et par suite de nouvelles directives de l'UIC, ces wagons à trois essieux devinrent les 'Laekms 542'. En 1991, 750 unités devinrent la propriété de la firme ATG (Auto Transport Gesellschaft) et restèrent en service jusqu'en 1995.



Vue latérale de ce transporteur d'autos, dont les fines rambardes sont un régal pour les yeux...



La partie inférieure est également bien détaillée, avec son imitation de plancher en bois. L'assemblage de l'essieu médian est très ingénieux, avec un type d'attelage à tampons joints qui peut se déporter en courbes serrées.



Un détail de l'articulation entre les deux moitiés du modèle. Les rambardes doivent être entièrement brunes, un point qui sera résolu sur les exemplaires de production.

Au cours de leur carrière, ces wagons à trois essieux pour le transport d'autos furent visibles dans toute l'Europe. En Belgique, ils servaient principalement à l'acheminement des nouvelles Volkswagen importées par D'Ieteren à Forest et des Ford vers le port d'Anvers. Aux Pays-Bas aussi, ces wagons ont servi pour l'acheminement des cocinelles VW et des minibus 'Transporters', ainsi que des Fiat au départ de Milan. Ces wagons circulaient surtout en rames homo-

gènes, de concert avec des wagons porte-autos d'autres types (des Offs 59, 60, etc.)

Au total, six variantes de wagons porte-autos sont reprises au programme d'Exact-train, dont trois Offs 55 d'époque III (la version d'origine, celle avec rambardes en ABC et celle à parois pleines), deux d'époque IV (les 'Laes 542' et 'Laekkms 542' de la DB) et pour finir, le 'Laekkms' ATG d'époque V. Pour chacune de ces variantes, quatre

matricules différents seront prévus, de façon à pouvoir former des rames homogènes avec des modèles portant des numéros différents. Quant aux versions néerlandaises, elles seront produites plus tard.

Le premier-né de cette série de modèles sera un 'Offs 55' de la DB: portant le matricule 631 032; il est attendu chez les détaillants pour la fin octobre. Son fabricant nous a mis un exemplaire de pré-production à disposition, pour une première prise de contact.

Et cette première prise de contact est extrêmement positive. Ce wagon de 26 cm de long paraît particulièrement beau et est richement détaillé. Son châssis en métal assure un centre de gravité bas et une masse suffisante, la partie supérieure étant filigrane et réalisée en plastique. Les rambardes sont par contre en fils d'acier souple gravé: elles ne sont pas seulement très fines, mais aussi raides et solides: impossible d'atteindre un tel résultat avec des rambardes réalisées en matière plastique. Les marchepieds sont également réalisés en métal gravé. Tant le pont supérieur qu'inférieur est pourvu de pistes en imitation bois et d'un fin caillebotis. Ce wagon est peint très finement en brun et marqué de façon exemplaire, les inscriptions étant lisibles à la loupe. Seuls les haussettes d'about devront encore être assemblées par l'acheteur, ainsi que les cales pour l'immobilisation des automobiles.

La partie inférieure de ces modèles est également richement détaillée, avec une reproduction réaliste de la timonerie de frein. Le fabricant a apporté beaucoup de soin à l'articulation de l'essieu médian, qui grâce à un mécanisme pour attelages joints, peut se décaler, ce qui permet à ces modèles de circuler sur des courbes d'un rayon minimal de 350 mm. Ce dispositif particulièrement bien conçu permet à ces modèles de franchir sans problèmes des itinéraires tortueux. Aux extrémités de ce modèle, on trouve un autre mécanisme pour attelages joints, avec boîtier normalisé. Des attelages à boucle sont fournis conjointement, mais peuvent bien entendu être remplacés par d'autres, au choix. Des roues NEM sont montées de série, mais peuvent être remplacées par des roues RP25, ou Piko pour les adeptes du 3-rails. Le prix conseillé d'un tel modèle est de 68,50 euro, ce qui est très correct pour un si beau modèle.



Gindsweid

A PRÈS DES RÉSEAUX COMME 'KEUVELAARKADE', 'BLUE RIDGE & WESTERN' ET 'IRGENDWO', GERBRAND HAANS VOULUT SE CONSACRER AU PROJET SUIVANT. QUELQUES POINTS IMPORTANTS ALLAIENT DEVOIR ÊTRE PRIS EN COMPTE À CETTE OCCASION, COMME L'ESPACE DISPONIBLE POUR CONSTRUIRE CE NOUVEAU RÉSEAU, L'EXPOSER ET LE RANGER ET LA POSSIBILITÉ DE LE TRANSPORTER, POUR LE FAIRE PARTICIPER À DES EXPOSITIONS. CECI AMENA GERBRAND À CONCEVOIR CE RÉSEAU AU FORMAT DE 200 CM SUR 60. A QUOI RESSEMBLE CE MINI-THÉÂTRE FERROVIAIRE? LAISSONS LA PAROLE À GERBRAND, SON AUTEUR.

par le public. Les contacts créés lors de ces nombreuses expositions qui se sont tenues tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger me procurent l'inspiration et m'apprennent des 'trucs' que je peux ensuite appliquer sur mes projets ultérieurs: pourquoi toujours vouloir réinventer la roue?... Ce que quelqu'un d'autre a imaginé et à condition que 'ça marche', je l'applique volontiers à mon tour, tout comme j'espère que d'autres ont pu profiter de mes trouvailles.

La base

Ce réseau aux dimensions de 200 cm sur 60 est constitué de trois parties: deux 'bacs' de

Pour moi, le hobby de modélisme ferroviaire est constitué de deux types d'activités. Pour le premier, je trouve plaisant de pouvoir construire un réseau selon un thème précis, mais avec fantaisie. Mon but n'est pas de reproduire une situation existante, mais de créer une image reconnaissable par tous

d'une région précise et d'une époque déterminée. La seconde activité dans le cadre de mon hobby est la visite d'expositions avec mon réseau, histoire de faire découvrir – et apprécier, je l'espère – ma création

Un aperçu du village de Gindsweid, dominé par les moulins à vent. Un autorail belge des Vicinaux est l'invité du réseau.





Sur la partie droite du réseau, la voie décrit une courbe serrée et disparaît entre les arbres.

80 cm sur 60 et une partie visible du réseau. L'arrière-plan est situé à 50 cm de l'avant-plan, de façon à ce qu'une bande de 10 cm subsiste à l'arrière, pour une voie de circulation. Sur un des bacs, une voie de garage automatisée a été aménagée. L'automatisation est réalisée au moyen de contacts magnétiques Reed, d'un relais et de la fonction 'interrupteur' des moteurs d'aiguillages Tortoise. L'aimant disposé sous chaque loco et chaque autorail commande les contacts Reed.

A côté des deux bacs dont question, on trouve encore un large bac de 40 cm qui couvre la boucle du côté gauche: l'alimentation pour le régulateur de conduite analogique se trouve également dans ce bac. Les deux bacs visibles sont pourvus d'une frise amovible Ikea dans laquelle se trouvent deux tubes TL et deux spots halogènes qui éclairent le réseau par l'avant, pour éviter les ombres portées. Les bacs qui sont assemblés sont fixés sur quatre pieds en bois, fixés les uns aux autres pour la solidité de l'ensemble.

Le thème

Quasi chaque lundi soir, mon ami Len de Vries vient chez moi et nous travaillons alors à deux à mon réseau. C'est au cours de ces soirées que nous 'phosphorons' au sujet du réseau suivant. Il fallait que ce soit un réseau néerlandais et eu égard à ses

dimensions, il serait à voie étroite: nous avons donc opté pour l'échelle H0m.

Tant Len que moi-même avons déjà rassemblé et transformé au cours des années précédentes quelques maquettes de maisonnettes des marques Tilly Models, Artitec et Holland Scale, toutes constituées de résine. Grâce à ces maquettes, il devait être possible de constituer un village sur la partie de gauche du réseau. Sur la partie de droite, nous voulions garder un peu plus de paysage de façon à ce que le réseau présente plus d'espace, sur une surface tout de même réduite. Nous voulions également voir couler un petit ruisseau sur notre réseau, car l'eau procure toujours une dimension supplémentaire et constitue par ailleurs un élément typiquement... néerlandais. A cette époque justement, Tilly Models sortit la maquette du moulin à eau de la propriété Twickel et je trouvais qu'elle méritait une place sur notre réseau. Vu que l'espace où devait venir se placer ce moulin n'était pas des plus vastes et que le ruisseau n'était pas trop profond, un kit Tilly Models fut commandé sans grande plaque de base, tandis que les portes de l'écluse et le petit pont surplombant le ruisseau ont fortement été réduits en taille.

Après que le plan du réseau et le ruisseau aient été dessinés sur les bacs, l'arrière-plan courbé a été réalisé. En arrondissant les coins de cet arrière-plan, vous réduisez la





Quoi de plus hollandais que ces beaux moulins à vent?



Derrière le cabanon de jardin, on trouve un grand clapier à lapins.

superficie du réseau, mais vous obtenez par contre visuellement un plus grand espace: le réseau paraîtra simplement plus grand. Les arrière-plans courbés sont constitués de plaques de carton collées et clouées sur un arrière-plan en bois. Les arrière-plans sont assemblés, enduits et poncés, après quoi ils sont recouverts d'une peinture de latex bleue. Après quoi les voies sont posées: c'est du matériel Tillig. Ces voies ont été posées sur une couche de liège et fixées à la colle flexible: elles n'ont été fixées temporairement au moyen de petits clous que pendant le séchage. Après quelques essais de roulage avec un petit tram, les rails ont été peints à l'aérographe en Red Brown, après quoi le ballast a pu être déversé: ce dernier est constitué de pierrailles Anita Decor.

La disposition du village

Après que toutes les maisonnettes aient été assemblées, peintes et décorées de rideaux, de pots de fleurs devant les fenêtres et de toutes sortes de détails comme des solins autour des cheminées, elles purent être dis-

posées sur le village. Après avoir passé toute une soirée à disposer correctement maisonnettes, granges et moulins, nous avons obtenu une composition satisfaisante, un espace subsistant même pour une petite halte, juste à l'extérieur du village. La rue du village court obliquement à travers le réseau et disparaît dans l'arrière-plan, une rue latérale sortant du village en direction du moulin à eau.

L'endroit de la rue du village par rapport à l'arrière-plan a toutefois nécessité des travaux de peinture compliqués: ce fut un vrai défi pour Len. Après qu'il ait dessiné un canevas au crayon sur l'arrière-plan, il a passé presque huit soirées à la mise en peinture de ce dernier. Tout a été peint de façon minuscule avec de la peinture acrylique et au pinceau, y compris les nuages, après quoi l'ensemble a encore été traité à l'aérographe. Le résultat vaut la peine d'être vu: un magnifique arrière-plan qui met bien le réseau en valeur. C'est certainement le plus bel arrière-plan de tous mes réseaux: fantastique, ce Len...!

Maintenant que cet arrière-plan était terminé, nous avons d'abord réalisé les rues et les trottoirs. Les rues sont constituées de plaques de mousse Faller au motif de pavés. Ces plaques ont été fixées à la colle pour bois. Les joints ont été comblés à l'alabastrine, le tout étant ensuite finement recouvert de ce type d'enduit pour réduire les joints et leur donner un aspect encore plus réaliste. La peinture s'est réalisée au moyen de différentes teintes grises de Tamiya, le tout étant ensuite brossé à sec avec un large pinceau pour que ces rues de mousse expansée aient un aspect pavé.

Les bordures de trottoirs sont constituées de bandelettes découpées à mesure. Les trottoirs sont découpés dans une plaque de styrène présentant une structure de dalles. Les trottoirs ont été figolés de la même façon que les parties de rues pavées.

Les arbres et la verdure

Pendant que Len était occupé à peindre l'arrière-plan, j'ai passé mon temps à



Gerbrand a attaché beaucoup d'importance au détaillage de ces jardins.

confectionner les arbres et les buissons. La plupart des grands arbres est constituée de 'squelettes' en plastic de marques Anita Decor et Auhagen. Ces 'squelettes' ont été modifiés du point de vue forme et taille, de nombreuses branches superflues étant enlevées. Sur les branches restantes, des touches d'écume de mer ont été collées au moyen d'un petit pistolet pour colle muni d'un embout long et fin. Le squelette et la transition vers les parties en écume de mer ont été enduits de pâte d'écorce Anita Decor; après séchage, l'arbre est peint à l'aérographe en brun/gris/vert. Ensuite, une fine couche de colle en aérosol est appliquée sur l'écume de mer et la verdure. Dernière opération: quelques feuilles de teintes vivantes provenant de Scenery Shop sont saupoudrées sur l'arbre. Sur 'Gindsweid', on trouve une dizaine de grands arbres confectionnés de la sorte, ainsi qu'une autre dizaine de taille moyenne. Les petits arbres ont quant à eux été confectionnés avec du matériel naturel, complété d'écume de mer et saupoudrés de vert. D'autres petits arbres sont issus d'un

emballage Hornby: ils sont constitués de fils de fer pliés, recouverts de verdure. Enfin, des buissons ont été confectionnés d'écume de mer peinte et saupoudrée.

L'herbe est constituée de brins Heki et Anita Decor saupoudrés au moyen d'un appareil électrostatique bien connu. La texture supplémentaire sous forme de matériau de saupoudrage vert a été fixée à la laque pour cheveux. En outre, beaucoup d'Heki-Flor et de produits semblables ont été utilisés pour le paysage; après avoir été étirés, ces produits ont été fixés à la colle pour bois.

Le ruisseau

Après que le lit du ruisseau et ses berges aient été enduits de l'enduit à l'alabastine, les berges ont été peintes en teinte 'terre' à la peinture acrylique. La surface de l'eau est constituée de peinture acrylique verte/brune, des bancs de sable étant figurés à l'aérographe au moyen d'une teinte 'sable' (XF 15 'Flat flesh' de Tamiya), comme si l'eau était moins profonde dans les méandres du

ruisseau. Quatre couches de vernis pour bateaux ont été appliquées successivement sur le lit du ruisseau, pour lui faire ressembler à de l'eau. Les berges ont été bordées de divers types de matériaux pliés, de teinte verte.

Le village

Après placement des maisonnettes, les jardins soumis aux regards ont fait l'objet de beaucoup de soins. De nos jours, beaucoup de matériaux de décoration sont disponibles pour jardins, ces derniers – ainsi que les terrasses – pouvant richement être complétés de pots de terre cuite, de mobilier de jardin, d'une corde à pendre le linge et d'un clapier pour lapins. Je disposais encore d'une petite serre aménagée de la marque Busch, qui a trouvé place sur notre réseau. Des croix de Saint-André Artitec sont disposées aux deux passages à niveau. Des réverbères Viessmann ont été plantés le long de la rue et raccordés, tandis que la boulangerie est éclairée de l'intérieur, de manière à voir le boulanger et ses clients à travers la vitrine.



Ce réseau n'est pas très grand, mais regorge de petits détails et de scénettes.



'Le long du sentier du jardin de mon père'...?

Autour de la petite place à proximité du moulin, du désordre a été aménagé sous forme de vieilles caisses, de pneus et de palettes. Enfin, un nombre appréciable de vélos Artitec est visible partout dans le village.

Le matériel roulant

Le matériel roulant utilisé lors d'expositions est entièrement (ou partiellement) 'fait maison'. Bien avant le début de la construction de ce réseau, j'ai pour ce faire débuté l'assemblage de ce matériel et n'ai terminé le dernier que récemment. Les petites locos



Henschel ont été construites sur le modèle de celles qui ont circulé par le passé en Flandre zélandaise. Grâce à une connaissance, j'ai pu obtenir un croquis d'une telle loco et après conversion de ce croquis en Autocad, Johan Moors (www.jmmodels.nl) a fraisé les flancs et la base de ce modèle en styrène.

Un authentique tram à vapeur Henschel embarque quelques voyageurs à la petite halte.



Après assemblage des différents flancs, j'ai moi-même confectionné les chaudières et diverses autres pièces comme les cheminées, les dômes, etc. De nombreuses pièces en laiton proviennent de Werps Modelbouw, qui proposait également des chutes de matériau pour gravure de plaques de constructeur. Les

bogies viennent de PMT: ils sont très fiables et roulent doucement et sans bruit.

Les wagons et les voitures sont des kits en plastique Jocadis, ainsi que l'autorail vicinal belge, également équipé d'une motorisation PMT. J'ai également reproduit un auto-

rail Renault, qui fut utilisé en son temps par la société brabançonne De Meierij. Le tram a été dessiné sur base d'un livre de Leideritz et découpé en styrène. Cette motrice a également été disposée sur un bogie PMT dont l'emplacement est exactement celui qu'il fallait!



Photo du haut: La voie serpente à travers le paysage et procure à l'ensemble la dynamique nécessaire.

Photo du bas: Un autorail Renault néerlandais passe à hauteur du moulin à eau.

Enfin, un autorail Billard a été construit: pour ce faire, j'ai utilisé une caisse achetée à Ruud Wittekoek, lors d'une des bourses tenues à Houten. La caisse a été pourvue d'un échappement en toiture, avec klaxons, boyaux de freins, mains courantes et imitations de phares. Le châssis a été confectionné 'maison' en Pertinax

avec motorisation et bogie Hollywood Foundry, en Australie (www.hollywood-foundry.com). Le moteur, la transmission par corde et le bogie ont été commandés sur mesure, le tout étant fixé par boulons et écrous au plancher de la caisse. Après l'ajout d'un lest au plomb, ce modèle circule désormais parfaitement.

Tout ce matériel roulant a été peint à l'aérographe, ensuite patiné et recouvert d'une couche de vernis mat.

Entre-temps, 'Gindsweid' a déjà été exposé en plusieurs endroits, comme à On traXS à Utrecht ou à la 'Grande Expo' de modélisme de Malines de 2012. Lors de ces expositions,

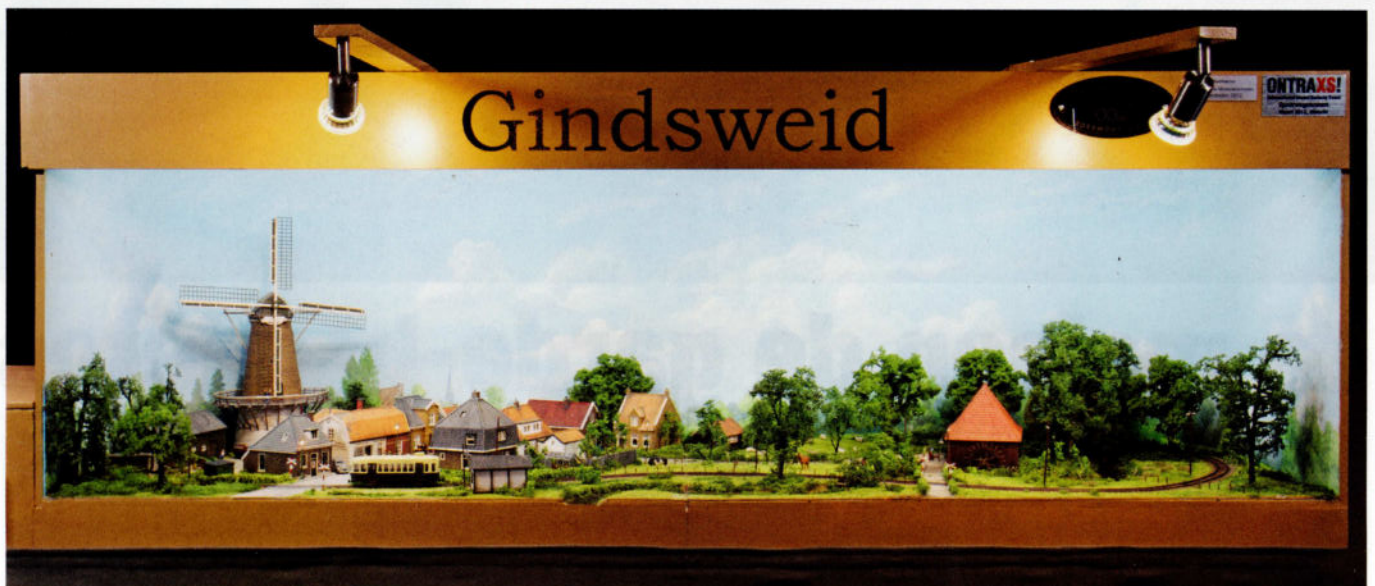


Photo du haut: Une vue de la rue du village. La transition entre le réseau à trois dimensions et l'arrière-plan peint est à peine visible.

Photo du bas: Un aperçu général de l'ensemble du réseau. L'arrière-plan courbé renforce ici l'image.

j'ai toutefois remarqué que les deux bacs de la partie visible avaient eu à souffrir du transport et des manipulations. C'est la raison pour laquelle j'ai fixé à demeure ces deux parties depuis l'été dernier et les ai pourvues d'une couverture supérieure. Après réparation du décor aux joints entre bacs, le réseau a de nouveau meilleure allure.

En m'occupant de ces bacs, j'en ai profité pour modifier l'éclairage au moyen de Leds modernes dont les teintes peuvent en outre être modifiées: au total, j'ai utilisé trois languettes de 150 cm, qui comptent 60 Leds par mètre. Deux languettes sont pourvues de Leds blanches à ton chaud, la 3e étant une languette de trois Leds

colorées, dont l'allumage peut être commandé à distance.

Maintenant, 'Gindsweid' est vraiment achevé et je vais à nouveau m'atteler à un nouveau projet, mais ceci est déjà une autre histoire...

Texte et réseau: Gerbrand Haans
Photos: Gerard Tombroek





La maison de garde-barrières de Westmeerbeek

DANS SA SÉRIE DE BÂTIMENTS TYPIQUES DES CHEMINS DE FER BELGES, PB MESSING MODELBOUW A SORTI LA MAQUETTE DE LA MAISON DE GARDE-BARRIÈRES DE WESTMEERBEEK, SOUS LA RÉFÉRENCE 99038.0. CE TYPE DE BÂTIMENT EST TRÈS RÉPANDU ET DONC UTILISABLE PARTOUT, CE QUI EST INTÉRESSANT POUR UN MODÉLISTE D'INSPIRATION BELGE.

La maison du garde-barrières était à l'origine l'habitation du garde-barrières et de sa famille. De jour, c'était l'épouse qui se chargeait d'actionner les barrières, tandis que de nuit, c'était l'homme qui s'en chargeait, outre son travail de jour au chemin de fer. Ce type de maisonnette est bâti au moyen de deux couches de briques, sous

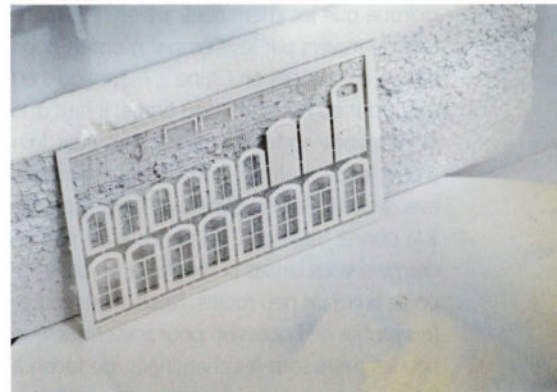
un toit en selle. Les baies de portes et de fenêtres sont surmontées d'un linteau. Deux sorties sont aménagées à l'arrière: l'une donne accès au jardin pour la famille qui occupe la maison; l'autre mène à la pièce où se tient le remplaçant éventuel du garde-barrières titulaire, lorsque ce dernier est absent ou en congé.

Ce kit est emballé dans une simple boîte en carton et est fourni avec un mode d'emploi bilingue, avec photos du bâtiment original. La plaque de base en styrène; les façades et la toiture ont déjà été partiellement pré-assemblées en Chine. On y trouve en outre une plaquette de laiton gravée supportant les portes et les fenêtres, qui assureront une finition parfaite à la maquette.

Nous commençons par peindre en blanc la fenêtre en laiton au moyen d'un simple aérosol de peinture de fond, acheté dans



Les pièces détachées de la maison du garde-barrières.



La mise en peinture des portes et fenêtres en laiton.



Les façades sont peintes en brun brique.



Le toit est peint en rouge tuiles.



Les pierres de recouvrement des cheminées sont peintes en gris béton.



Les façades peintes doivent sécher au moins 24 heures.

un magasin de bricolage. Avant de peindre les façades et les autres pièces, nous allons d'abord les laver avec une lessive d'eau tiède et d'un peu de détergent ménager (genre Dreft) pour en enlever les taches de graisse et les saletés éventuelles. Lors du 'montage à blanc' des parties de toiture, nous avons remarqué que les cheminées avaient été montées de travers par les Chinois: n'ont-ils donc pas de cheminées en Chine...? Quoi qu'il en soit, pour qu'il y ait un bon tirage, il faut que la cheminée sorte du toit, ce qui était loin d'être le cas... Nous l'avons donc éliminée avec le Mek-Pak de Slaters et l'avons placée à la bonne hauteur. Ceci dit, ce n'est pas un drame si vous laissez la cheminée en place: le poêle tirera un peu moins. Nous avons toutefois profité de l'occasion pour fraiser quelque peu les tuiles sous les cheminées, de façon à les placer bien entre les tuiles, et pas 'bêtement' sur ces dernières.

Les briques sont bien reproduites en style Flamand et sont à l'échelle. Nous peignons les façades en brun brique (Humbrol n° 70) et laissons sécher au moins 24 heures: c'est indispensable, à défaut de quoi vous risquez que la peinture se dilue lorsque vous allez lessiver vos joints de briques et qu'elle se mélange avec le blanc de ces joints. Le panneau de la toiture reçoit une couche de peinture rouge tuiles (H n° 100). La menuiserie de la toiture est peinte en blanc, l'intérieur des gouttières ainsi que les solins autour des cheminées en gris foncé. Les pierres de recouvrement le sont en gris béton clair (Humbrol n° 1). Les bordures et les escaliers sont peints en bleu/gris foncé (H n° 27). Lorsque le tout est bien sec, nous pouvons alors recouvrir la maçonnerie de blanc (H n° 34). Travaillez toujours par petites touches que vous frotterez le plus vite possible au



Le lavis des joints en blanc.



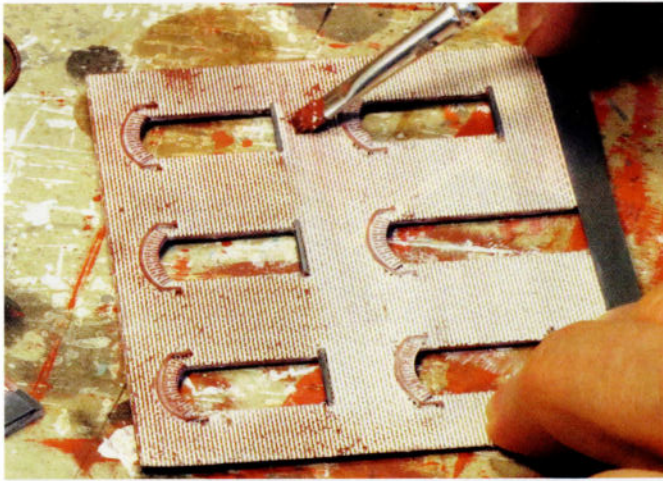
La peinture superflue est brossée au moyen d'un mouchoir déclassé.



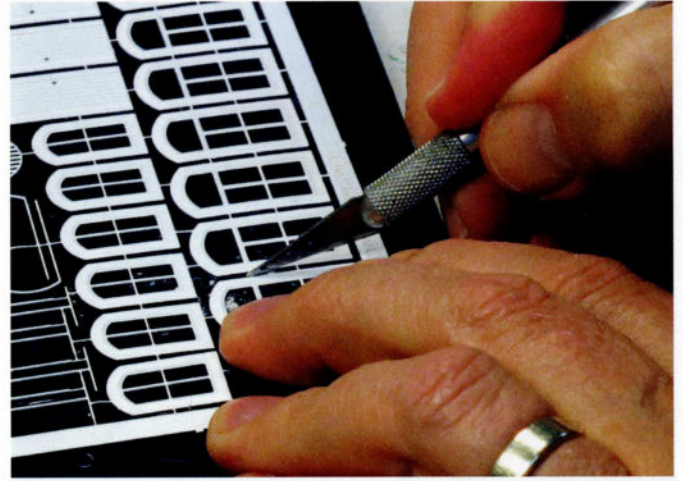
mouchoir, de façon à ce qu'il ne subsiste plus que du blanc dans les joints. Les briques vont s'éclaircir légèrement grâce à cette opération. Ensuite, nous appliquons encore un brossage à sec avec du brun brique, pour y créer quelques nuances. Après que les portes et fenêtres en laiton aient bénéficié d'une seconde couche de peinture, nous



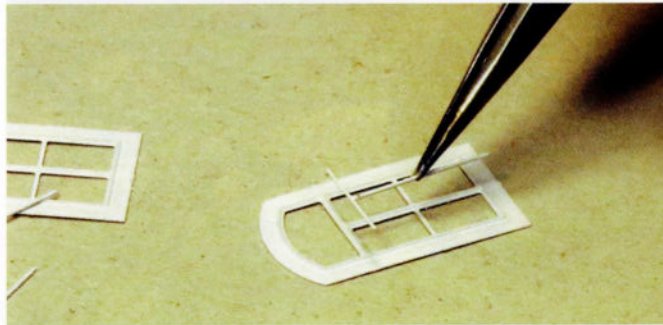
pouvons les découper de leur support. Ceci s'effectue au moyen d'un couteau X-acto sur une surface dure, afin d'éviter toute déformation. Effectuez cette opération avec soin, de façon à ne laisser que peu ou pas d'ébarbures. Ensuite, les profilés sont collés sur les portes et les fenêtres à la colle instantanée: il s'agit d'une opération très fragile,



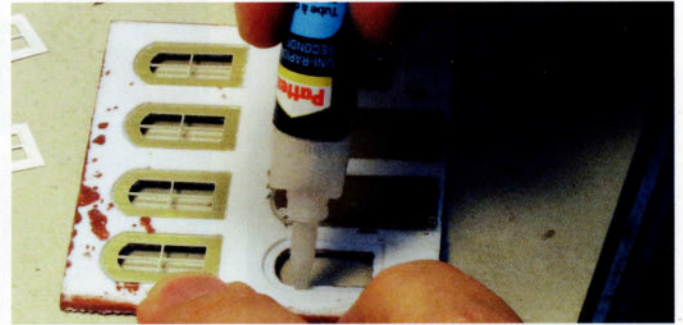
L'application de nuances de teintes à la brosse dure, dont la peinture a été enlevée.



La découpe des pièces en laiton pour les portes et fenêtres sur une surface dure, pour éviter toute déformation.



La pose de profilés sur les fenêtres, au moyen de colle instantanée.



La pose des portes et fenêtres dans les logements prévus à cet effet.



Après placement des vitrages et des rideaux, les façades sont prêtes à être assemblées.

mais qui procurera un relief supplémentaire à vos portes et fenêtres. Les poignées de portes sont constituées de têtes d'épingle: nous découpons simplement l'épingle à 1 mm de la tête et plaçons dans le trou prévu, avec un peu de colle instantanée.

Les portes et fenêtres s'ajustent parfaitement dans les baies prévues dans les façades. Les vitrages sont découpés dans une feuille de plastique comme celles utilisées comme feuilles intercalaires pour classeurs. Ensuite, nous pendons les rideaux, confec-



Les façades sont maintenues au moyen d'élastiques et le toit avec des poids.

tionnés au moyen d'une feuille. Maintenant que toutes les façades sont achevées, nous pouvons passer à l'assemblage au moyen de la colle classique extra-fine UHU pour modélisme. Il est important de veiller à bien raccorder les coins des façades les



Les tuyaux d'eau pluviale sont constitués d'un trombone traité à l'acide phosphorique, pour lui donner un aspect zingué.



La patine avec un lavis fait de noir.



Des bacs de géranium égayent l'ensemble.



L'ensemble bénéficie encore d'un nuage de décapant brun pour bois, appliqué à l'aérographe.



uns aux autres: prenez le temps qu'il faut pour le faire, car cela déterminera vraiment l'aspect final de votre maquette. Nous fixons au moyen d'élastiques et de petits blocs métalliques pour bien assembler le tout et laissons bien sécher. Les tuyaux de décharge livrés conjointement sont un peu grossiers: nous leur avons préféré une imitation en métal, sous la forme d'un trom-

bone de 1,2 mm de diamètre déplié à la pince pour en faire une imitation de tuyau. Pour lui donner un aspect zingué, nous le traitons à l'acide phosphorique (à obtenir chez le pharmacien). Après nettoyage, nous peignons la partie inférieure en noir sur une hauteur d'un cm et assemblons avec de la colle instantanée.

La patine se réalise au moyen d'un lavis de noir, constitué d'un mélange de white-spirit et de quelques gouttes de peinture noire (Humbrol n° 33). Attention, n'exagérez pas: il vaut mieux brosser une fois de plus que de noircir tout d'un coup, car cela sera plus difficile à rectifier. Pour terminer, la maquette est recouverte d'un fin nuage de décapant brun pour bois, à l'aérographe.



A l'exemple du véritable bâtiment, nous allons quelque peu égayer notre maquette au moyen de quelques bacs à fleurs. Pour ce faire, nous utilisons un profilé carré Evergreen de 1,5 sur 1,5 mm, que nous découpons sur 1 cm. Nous arrondissons quelque peu les angles au moyen d'une mini-ponceuse. Nous les peignons ensuite en rouge tuile (Humbrol n° 100). Après

séchage, ils sont recouverts par-dessus de flocons verts Heki (ou d'une autre marque) et nous y plaçons des géraniums rouges. Ces derniers sont constitués des petites fleurs de cerfeuil sauvage, qui pousse le long des talus routiers et qui fleurit en mai. On peut aussi les trouver en blanc et les peindre alors en rouge. C'est un peu du bricolage, mais l'effet est garanti. Les bacs

de géraniums sont ensuite disposés et notre maison de garde-barrières est achevée: votre petit monde en réduction s'est à nouveau enrichi d'une petite perle...

Texte & photos: Walter Moers
Photos de l'exemple réel:
Eddy Vervoort





La fabrication maison d'une **grue** à l'échelle 1/32^e

COMME MODÉLISTES CONVAINCUS, NOUS SOMMES PERPÉTUELLEMENT À LA RECHERCHE DE SUJETS POUVANT ÊTRE REPRODUITS À L'ÉCHELLE 1/32E AVEC DES MOYENS SIMPLES, DANS NOTRE PROPRE ATELIER. NOUS AVONS AINSI DÉCOUVERT PAR HASARD LE LONG D'UN DOCK DU VIEUX PORT D'ANVERS UNE ANCIENNE GRUE DE LEVAGE UTILISÉE POUR LE CHARGEMENT ET LE DÉCHARGEMENT DE PÉNICHES, TÉMOIN SILENCIEUX D'UNE ACTIVITÉ RÉVOLUE. TOUT EN ÉPROUVANT BEAUCOUP DE RESPECT POUR LES MODÉLISTES QUI FABRIQUENT LEURS MODÈLES EN RESPECTANT LES MOINDRES DÉTAILS, NOUS NE PRATIQUONS PAS DE LA SORTE, QUANT À NOUS: NOUS PRÉFÉRONS PLUTÔT UNE INTERPRÉTATION LIBRE D'UN MODÈLE EXISTANT, TRADUIT SELON NOS PROPRES NORMES, MAIS AVEC BEAUCOUP DE RESPECT POUR LES DÉTAILS ET L'AMBIANCE GÉNÉRALE. NOUS AVONS DONC DESSINÉ PLUSIEURS CROQUIS SIMPLES SUR BASE DE QUELQUES PHOTOS ET NOUS NOUS SOMMES MIS À LA TÂCHE.

Le modèle réel

Cette grue est composée de plusieurs éléments de base. Nous en distinguerons la base en maçonnerie (ou partiellement en béton), la cabine de la grue et la couronne dentée pour les mouvements de rotation, le châssis et la flèche, pour la manutention des charges. Ce sont les éléments de base qui ont été reproduits à l'échelle.

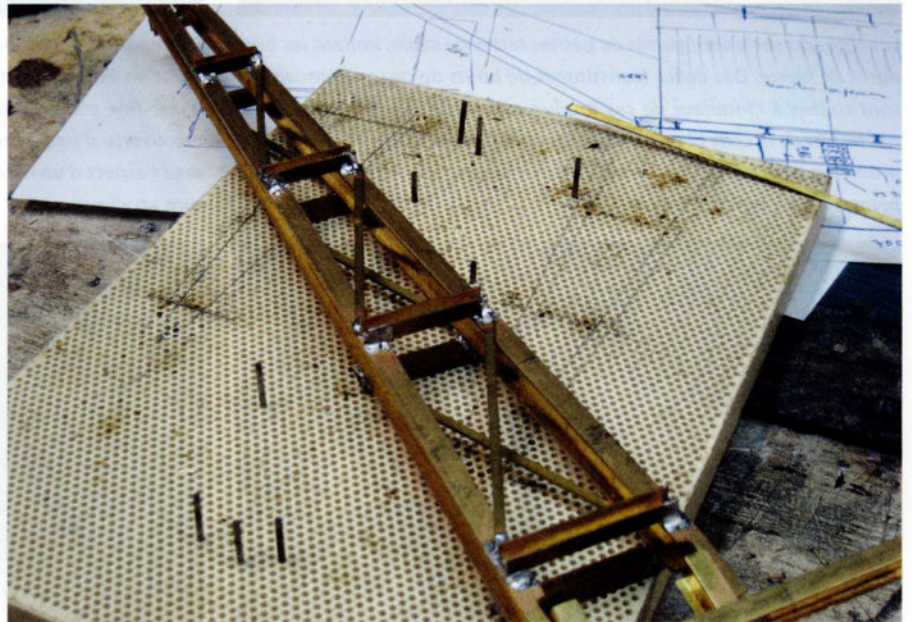


Un aperçu général de la disposition de la grue: la desserte du silo à charbon, de la fosse à piquer les feux et de la cour pour décharger les marchandises est parfaitement possible.

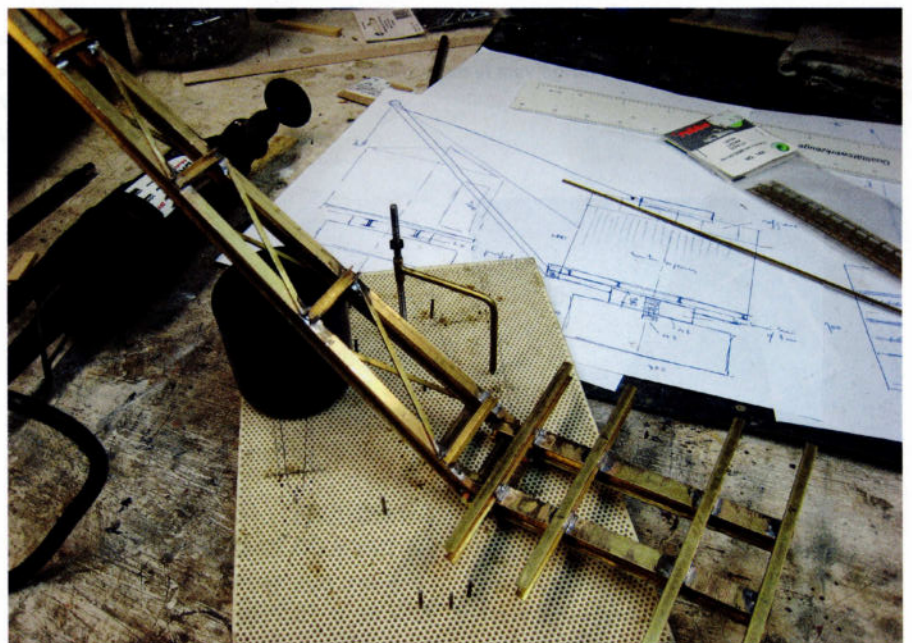
Un croquis est d'abord établi, qui fera rapidement apparaître qu'une certaine improvisation sera nécessaire. Nous avons en outre dû tenir compte avec l'endroit du réseau où la grue viendrait se placer. Cette dernière allait servir pour l'approvisionnement en charbon (chargement et déchargement), la manutention des



Cette grue avec flèche massive métallique et cabine en bois constitue un exemple idéal pour être reproduit en modèle. Cette grue est un témoin silencieux d'une activité ancienne et révolue. Comment ce témoin pourra-t-il être préservé d'une possible démolition?



Après le dessin de croquis détaillés, les différents profilés en laiton sont découpés à bonne mesure. Sur une base en céramique, les profilés sont positionnés au moyen d'épingles, afin de pouvoir souder les liaisons.



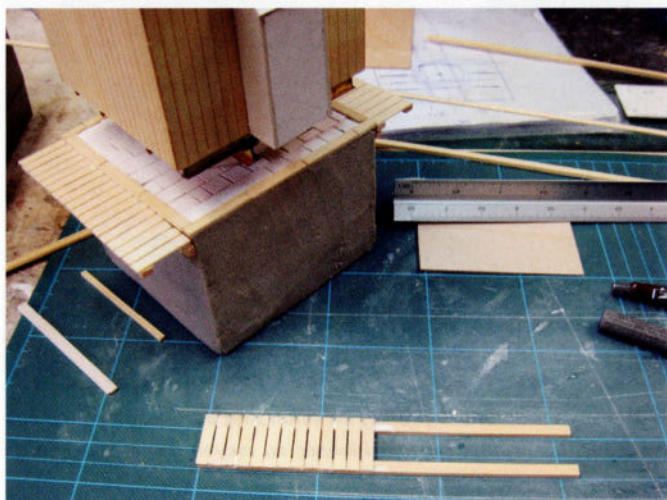
La flèche est également découpée à bonne mesure; les extrémités sont adaptées pour la fixation de la 'liaison par barres de soutien séparée' entre la base et la flèche. Avec comme base les photos, on trouve les croquis du plan de base et les vues latérales du modèle.



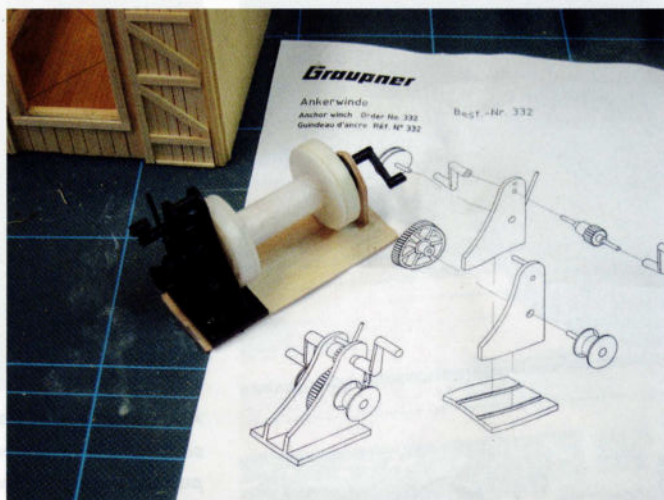
Les côtés du socle sont garnis de petites lattes de sapin, imitant les bordures de pierre. Des dalles (constituées de bouts de carton d'aquarelle) sont collées à l'intérieur de ces bordures. Lors du collage, veillez à ne pas laisser de la colle blanche entre les dalles ou sur celles-ci: cela posera problème ultérieurement lorsque vous voudrez les colorer avec de la peinture pour aquarelles!



De la pâte d'enduit prête à l'emploi (du style Pâte universelle pour réparation Polyfill) est appliquée sur les côtés. Comme il ne s'agit que d'une fine couche d'à peine 2 à 3 mm, la surface de base est d'abord recouverte d'une peinture acrylique grise. Après séchage, vous obtiendrez l'aspect d'un mur cimenté, qui sera facile à patiner avec de la peinture acrylique.



La passerelle est constituée de bois et est collée le long du mur montant du socle avec le support oblique dirigé vers le mur inférieur.



Pour quand même donner l'illusion que la grue est fonctionnelle et que les câbles sont fixés quelque part dans la cabine de la grue, un treuil manuel issu du modélisme pour bateaux a été utilisé. Ce dispositif a été modifié au moyen d'une petite bobine de fil. Un câble y sera placé dans une phase ultérieure.



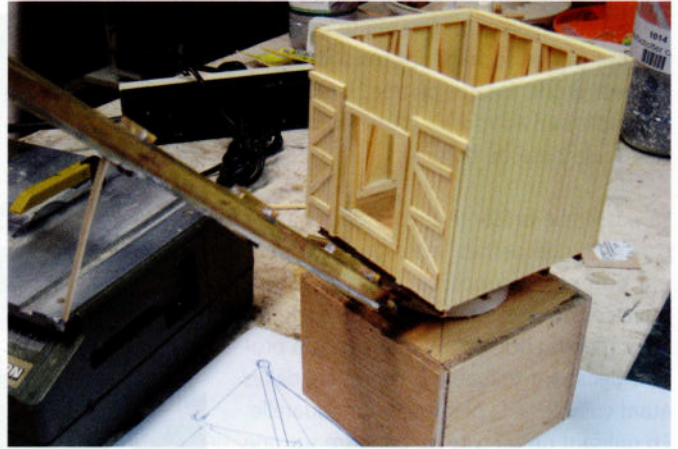
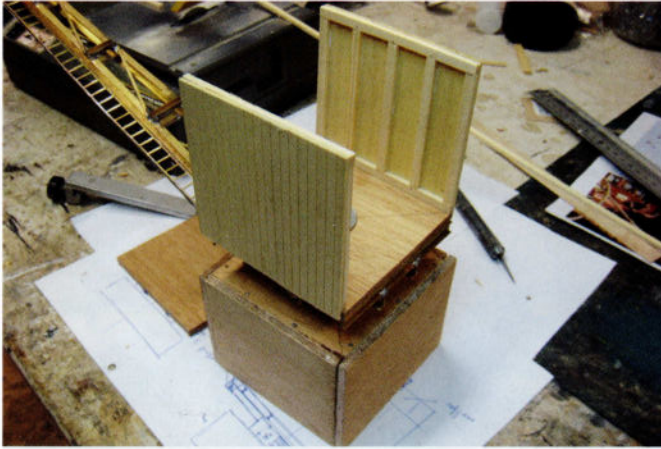
La menuiserie de la passerelle est colorée au moyen d'un produit décapant, diluable à l'eau. Les dalles du sol sont colorées à la peinture pour aquarelle (sur une base humide, cette peinture est facile à appliquer et à mélanger, pour obtenir de belles nuances de tons. Après séchage, un beau résultat est obtenu et une patine ultérieure ne sera pas nécessaire.

marchandises livrées et des cendres provenant des fosses à piquer les feux (des locos à vapeur). Le placement de la grue et ses dimensions de la flèche ont ainsi été déterminés en fonction de ces données.

AU BOULOT! **La base de la cabine et la flèche**

Eu égard aux dimensions finales du modèle et à l'échelle de réduction suivie, nous avons le choix entre l'utilisation de profilés en plastique ou en laiton. Comme nous voulions rendre mobile la cabine et la flèche (en faisant tourner la cabine sur un

axe), il ne restait plus qu'une solution: tout réaliser en laiton et souder les pièces pour obtenir une solidité suffisante. Tous les profilés en laiton ont été réduits à bonne taille au moyen d'un cutter perpendiculaire Proxxon (modèle KGS 80). Sur une plaque de base spéciale en céramique, les profilés ont été fixés au moyen d'épingles et soudés sur les raccords. La flèche de la grue a également été montée sur le châssis, avec une liaison constituée d'une barre de soutien séparée: grâce à cette disposition, la hauteur de la grue peut être ajustée, après son placement sur le réseau. La



Le plancher de la cabine et la base de la flèche sont placés sur le socle. Les parois de la cabine sont recouvertes de triplex ondulé, l'intérieur étant renforcé au moyen de lattes en bois. Dans la paroi de la face avant, une ouverture a été pratiquée pour permettre le passage des câbles et enfin, une porte est présente des deux côtés.



La toiture de la cabine de la grue est constituée de fin triplex de 1 mm, sur lequel deux triangles de carton-mousse ont été collés. La toiture en forme de selle est pourvue de deux plaques obliques de fin triplex. Les deux petits triangles en carton ont par après été figués avec du fin bois.



Du carton ondulé est collé sur les parties obliques de la toiture. Pour ce faire, du matériel d'emballage sous forme de carton ondulé conviendra bien. Ce matériel est facile à trouver en différentes tailles de structure ondulée et peut être utilisé pour plusieurs échelles. Après recouvrement d'une peinture à l'huile (Humbrol de teinte alu), on obtient une imitation parfaite d'une tôle ondulée métallique.

roulette présente au sommet de la flèche de la grue est également en laiton: vous trouverez ce genre de pièces dans les meilleurs magasins de modélisme spécialisés dans le modélisme de bateaux. Pour ce modèle, nous avons utilisé des profilés en laiton aux dimensions suivantes: profilé en 'I' pour la flèche de 8 mm sur 4; des profilés en 'I' pour la base de la cabine de 8 mm sur 8. Pour les liaisons transversales sur la flèche: un profilé plat en laiton de 1 mm sur 3 et pour les renforts de la flèche: des profilés en 'U' de 1 x 4 x 4 mm.

La base de la grue

La base (ou le socle) de la grue est constituée de triplex de 6 mm. Les dimensions de ce socle sont à peu près les mêmes que celles de la cabine de la grue. Le but suivi était aussi de maintenir assez d'espace libre sur le quai de chargement. L'accessibilité de la cabine de la grue est assurée par le chemin fixé au moyen de supports à la base.

La fixation de la partie mobile de la grue est assurée par un boulon et un logement en cuivre. Pour cacher ce boulon et procu-

rer plus de volume à la couronne dentée disposée sous la cabine, une tête d'aspersion d'un aérosol a été ajustée en hauteur et disposée sur ledit boulon.

Le long du bord du côté supérieur, des petites lattes de sapin de 2 mm sur 4 ont été collées, pour imiter les bordures en ardoise. Le sol du socle est achevé au moyen de dalles: de telles dalles sont découpées dans du carton épais (+/- 13 mm sur 13). Ces dalles sont collées par moitié l'une sur l'autre. Les parties latérales des murs du socle sont achevées avec du mastic uni-

versel pour réparation (de teinte grise) de Polyfilla. Après séchage, ce produit donne l'aspect d'une façade plâtrée. Cette pâte est appliquée au moyen d'une petite spatule sur la base du bois.

La passerelle présente à côté du socle est constituée de petites lattes de sapin de 1 x 4 mm et est supportée par des petites traverses de bois, en direction du socle. La coloration du bois est réalisée avec un produit décapant (diluable à l'eau), les dalles étant colorées à la peinture pour aquarelle. En utilisant un tel type de peinture sur une surface mouillée, les différentes teintes de couleurs se mélangent entre elles et après séchage, vous obtiendrez un beau résultat. Sur les côtés de la passerelle, une balustrade constituée de profilés en laiton est placée, ainsi qu'un escalier en bois, avec une rampe.

La cabine de la grue

Sur la base, une seconde plaquette de triplex sert de plancher pour la future cabine de la grue. Le châssis en laiton de la flèche et la flèche elle-même sont collées à la colle instantanée à la partie inférieure de cette plaquette. Les profilés en laiton sont prévus de façon à ce qu'ils s'ajustent parfaitement à côté de la tête d'aspersion d'un aérosol. Les parois de la cabine sont constituées de triplex ondulé (de marque Aeroanut – taille des sillons: 4 mm). Les parois sont renforcées par l'intérieur au moyen de lattes en sapin de 2 mm sur 4. La toiture est constituée d'un triplex fin de 1 mm d'épaisseur. Le revêtement de la toiture est constitué de carton ondulé (provenant de matériau d'emballage) imitant les tôles métalliques ondulées. A hauteur du faite du toit, un rehaussement supplémentaire est en construction (réalisé en carton dur) pour fixation ultérieure des câbles de traction de la flèche. Toutes les pièces en laiton sont peintes au pinceau à la peinture rouille mate Humbrol et les menuiseries sont peintes en peinture acrylique mate.

Pour le dispositif de levage, un palan à main a été utilisé et partiellement modifié en le dotant d'une bobine de fil. Ceci a procuré assez de volume et de contenu à l'intérieur de la cabine pour figurer le mécanisme intérieur de la grue. Pour donner au spectateur l'illusion que le modèle est une grue fonctionnant à la vapeur, une cheminée a été disposée sur la toiture, cette cheminée n'étant rien d'autre que l'embout d'une cartouche de silicone...



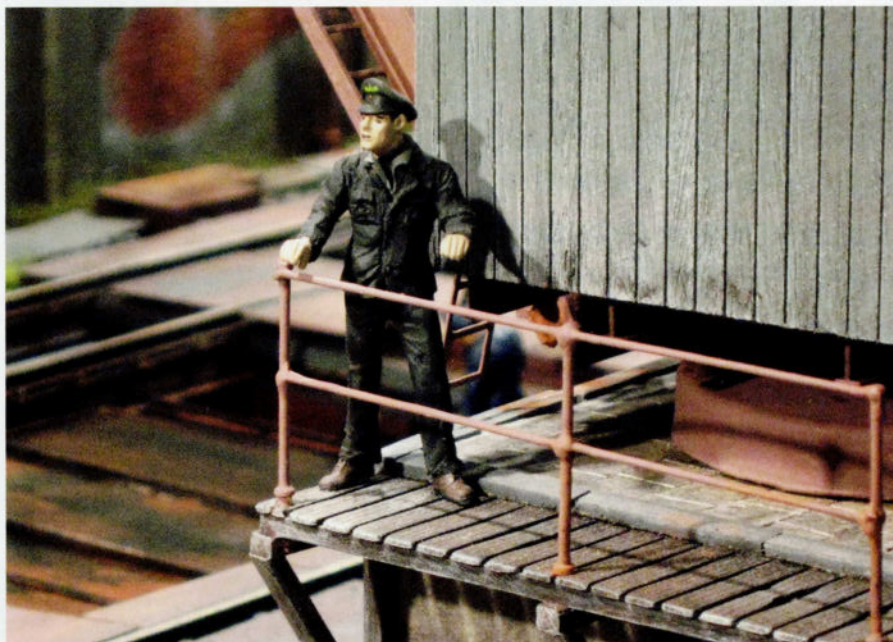
Entretemps, les pièces métalliques de la flèche et de la base de la cabine sont déjà peintes en rouille mat Humbrol. Les parois de la cabine sont peintes en acrylique (vert mat). Les parois du socle sont d'abord traitées avec un lavis d'essence mélangée à un peu de peinture noire. Suite à la différence en épaisseur de la pâte de rebouchage, on obtient une coloration différente, mais parfaite en profondeur. Après séchage, la partie inférieure est encore colorée au moyen d'un lavis de peinture acrylique sèche au doigt et appliquée au pinceau. Pour obtenir une belle coloration, le socle peut être légèrement humidifié. La menuiserie de la passerelle et les parties latérales des parois sont ensuite colorés par brossage à sec.



Sur les parties latérales de la passerelle, on trouve encore une balustrade métallique; les supports en laiton peuvent être dénichés en modélisme pour bateaux. Les supports verticaux sont fixés à la colle instantanée et les liaisons horizontales (du fil de laiton d'un mm) sont soudées entre les supports verticaux. Le câble enroulé et le crochet (issu également du modélisme de bateaux) sont alors montés. Le câble est fixé à la grue sur la petite bobine, à la colle. Les haubans sont fixés à la partie supérieure de la flèche et à la partie rehaussée de la toiture. La hauteur de la flèche est également déterminée de façon à ce que son crochet ne puisse jamais gêner une locomotive entrant dans la remise.



Le quai de chargement a été réalisé avec de l'argile liquide. Un canevas de gravure des pavés a été tracé avec une pointe affûtée. Après séchage, les pavés sont colorés, un par un. Entre-temps, un silo de charbon a été aménagé. Tout le pavage est ensuite traité avec un lavis noir réalisé au moyen d'une peinture noire diluée à l'essence.



Un ouvrier se trouve sur la passerelle de la grue et attend de nouvelles instructions.

Le figinage complémentaire

Le placement de cette grue sur le réseau est prévu de façon à ce qu'elle soit multifonctionnelle: pour l'évacuation des cendres de la fosse à piquer les feux, pour le déchargement du charbon et son chargement à bord des tenders et enfin, pour le chargement ou le déchargement de marchandises sur la cour. Cette cour à marchandises est précisément réalisée avec de l'argile, le motif des pavés étant gravé à la main. Après séchage, les pavés sont colorés à la peinture acrylique et vieillis au moyen d'un lavis réalisé sur base de peinture noire mate diluée avec de l'essence. Le socle et la cabine de la grue sont également patinés à la technique du brossage à sec, au moyen de peinture acrylique. Quelques petits détails amusants ont encore été ajoutés: sur la passerelle de la grue par exemple, un ouvrier est en train de discuter avec ses collègues au travail en contrebas, à hauteur du stock de charbon.



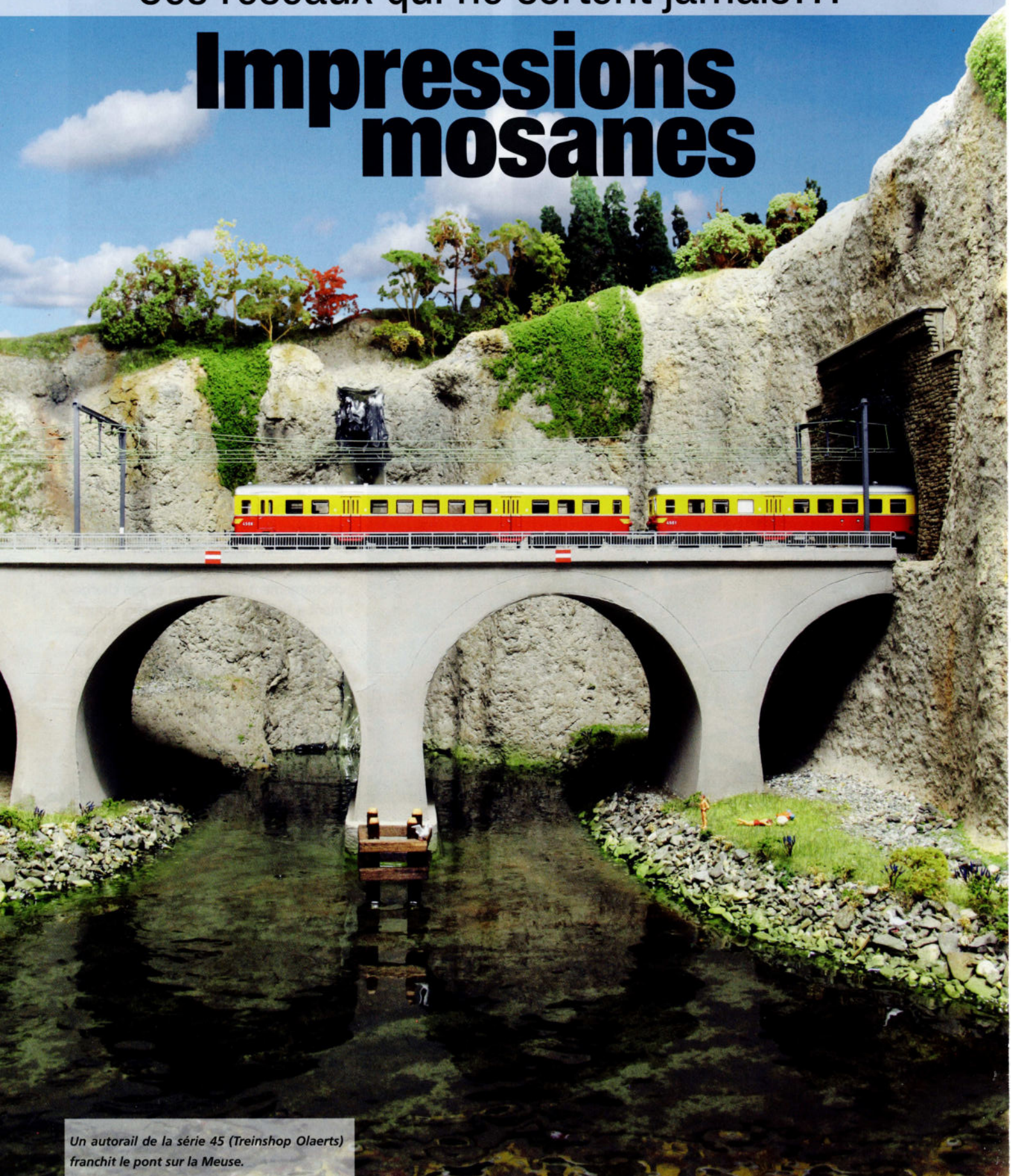
Ce modèle a été réalisé avec peu de matériel et d'outillage; il a mérité une belle place à l'avant-plan du réseau. La première impression fournie est importante, car il ne faut pas forcément atteindre un haut niveau de technicité: souvent, c'est l'atmosphère de l'ensemble qui compte le plus...

Texte & photos: Patrick Dalemans.



Ces réseaux qui ne sortent jamais...

Impressions mosanes



Un autorail de la série 45 (Trainshop Olaerts) franchit le pont sur la Meuse.

Le château d'eau avec sa cuve Intze, en laiton.



Deux touristes ont garé leur Jaguar type E pour prendre quelques photos...



La repose de pavés par l'entrepreneur local.

DANS CE NUMÉRO, NOUS ALLONS DÉCOUVRIR LE GRAND RÉSEAU DE WALTER MOERS, DE PULDERBOS. LES FIDÈLES LECTEURS PARMIS VOUS SE RAPPELLERONT SANS DOUTE DE SA CONSTRUCTION DU VIADUC DE REMERSDAAL (TMM n° 118) ET DE LA SCIERIE LUYTEN NV (TMM n° 33): CES DEUX RÉALISATIONS FONT PARTIE D'UN RÉSEAU DE GRENIER QUE NOUS ALLONS VOUS DÉTAILLER ET QUI RESTITUE L'IMPRESSION QUE WALTER S'EST FAITE DE LA VALLÉE DE LA MEUSE.

Il s'agit en fait de la dernière partie (la 6) d'un réseau d'inspiration belge, mais vu la partie 2 (la gare de Mollegem) doit encore être pourvue de signaux et de caténaires, le travail ne manque pas... Dans notre hobby, nous devons nous habituer à faire ce qu'il

est possible de faire à un moment donné, même si le planning s'en retrouve totalement chamboulé.

Suivant en cela la maxime 'Moins, c'est mieux', cette partie 6 sera essentiellement

constituée d'un paysage où une ligne à double voie électrifiée suivra une des rives de la Meuse. Le but n'a pas été de reproduire exactement un lieu bien précis, mais l'inspiration est venue des environs de Freyr et d'Hastière. Outre de beaux souvenirs de vacances passées dans la région, la collection des TMM et d'autres publications ont servi de base pour l'inspiration. Il est important en effet de rassembler un maximum de documentation sur votre sujet avant de vous lancer. Et lors de la construction, il est encore



Photo du haut: La gare d'Hastières, vue du côté gauche.

Photo du bas: La rue de la Station, une belle image urbaine. Dès qu'il fait beau temps, la terrasse du café au coin est occupée.

possible de consulter régulièrement celle-ci, pour voir si votre réalisation correspond à la réalité.

Pour cette partie du réseau, un espace de 3 m sur 4 est disponible au grenier. Ce réseau en forme de 'U' a été construit sur le principe du 'châssis ouvert' et mesure 3 m sur 3,5 m, avec un couloir central de 1 m sur 2. Comme pour tout le réseau, la profondeur

est d'au minimum 1 m, ce qui donne une belle profondeur de champ.

Le sujet même du réseau est fascinant à reproduire en modèle. Il existe en effet différents niveaux naturels qui s'étendent vers l'arrière du réseau: l'eau, la digue, la route, le talus, le chemin de fer, une paroi rocheuse et le plateau. Une disposition idéale pour provoquer une énorme profondeur. Si les

proportions sont bien étudiées, cette disposition produit un effet réaliste, car la plupart du temps, il faudra interpréter les dimensions parfois énormes de la situation réelle. Mais il est possible d'estimer les bonnes proportions sur base de photos. C'est l'impression donnée qui doit être juste. Finalement, que la différence entre l'eau et le sommet d'un rocher soit de 90 cm ou de 78 dans notre petit monde en H0, cela n'a aucune



La ligne longe les bords de la Meuse. On peut voir le passage sous voies.

importance. Cette hauteur peut d'ailleurs être accentuée en réduisant la taille du décor – les arbres, en pratique – de l'avant vers l'arrière. En aucun cas, vous ne pouvez toutefois exagérer dans ce domaine car sinon, il apparaîtra que vous avez forcé les proportions, ce qui produira l'effet inverse... Pour garder cette partie du réseau suffisamment attractive, un viaduc ferroviaire du même style que celui situé sur la ligne 24 à

Remersdaal a été reproduit. Sa construction a été expliquée dans notre n° 18. On trouve également un passage sous les voies, ce qui constitue toujours un élément intéressant sur un réseau, car il crée du relief dans le paysage. On y trouve encore une petite gare quasi abandonnée où seuls quelques trains de pointe s'arrêtent encore, et sur l'autre rive, une centrale à béton à côté de laquelle une péniche est amarrée: c'est tout ce que

l'on peut voir sur cette partie du réseau. L'arrière-plan a été conçu de façon neutre, eu égard à la toiture inclinée présente dans le grenier et a été peint en bleu très clair.

La double voie (de la 'Roco-line') présente des rampes et des pentes de 0,5 %. Dans la partie non visible, ce taux grimpe jusqu'à 1,5 %, pour arriver sous le niveau de la gare fantôme située dans le grenier voisin. Les voies sont posées sur une assiette en bouchon de la marque Jeweha. Le ballast est de Woodland Scenics (du 'medium gray blend') et a été fixé avec de la colle ER Decor, ce qui réduit quand même au minimum la transmission des vibrations et du bruit des rails à la table. Sur d'autres parties du réseau, c'est la combinaison classique colle pour bois/ eau/ détergent qui a été utilisée: elle offre plus de résistance, mais transmet plus les vibrations. Ma préférence va à la colle restant flexible ER Decor. Il est par contre important de tremper le ballast dans le produit au préalable, à défaut de quoi l'accroche sera insuffisante. Les rails ont été rouillés ensuite avec de la peinture rouille Humbrol et finalement patinés à l'aérographe.

Les caténaires sont faites 'maison' sur base d'éléments Sommerfeldt. Les fils compound typiquement belges ont été réalisés avec du fil de 0,5 mm au lieu du fil prêt à l'emploi de 0,7 mm. Grâce à cette opération, la caténaire a l'air beaucoup plus légère, tout en restant fonctionnelle. L'espacement entre deux supports est de 50 cm, ce qui correspond d'assez près aux 63 m en réalité. Dans les courbes, cet espacement est moindre, car les fils de contact doivent être suspendus de façon à ce qu'ils ne quittent pas les frotteurs de pantographes. Cette opération doit se réaliser avec beaucoup de soin pour éviter toute dégradation ultérieure: un pantographe qui passe au-dessus des fils, et c'est l'arrachage assuré. Assembler soi-même des caténaires n'est pas simple et prend beaucoup de temps, mais tout qui est capable de souder et qui est motivé pour obtenir du réalisme doit pouvoir y arriver. Vous pouvez aussi opter pour du fil standard Sommerfeldt, car de toutes façons, une loco électrique circulant sous caténaires, c'est d'office plus joli et plus réaliste.

Le paysage est le résultat d'une combinaison entre la méthode du treillis pour enclos et de plaques Styrodur, découpées à mesure et ensuite traitées avec du papier mâché provenant de vieux journaux. La méthode du papier mâché présente l'avantage qu'il



Une péniche à quai, vue du côté droit.

reproduit assez bien la structure des formations rocheuses telles qu'elles existent en Ardenne. Le paysage est ensuite coloré au moyen de produits décapants classiques de teinte brune et noire, de peintures Humbrol et de poudres à pigments. Du sable très finement tamisé est répandu pour faire office de terre. L'herbe est apposée au moyen d'un Gras Master de Noch: il s'agit d'un mélange de brins d'herbe courts et longs de différentes teintes, en fonction de l'endroit de la pose. La végétation est constituée d'écume de mer ou provient de plantes du jardin, comme de l'arbre à papillons, des hortensias, la reine des prés et la vergerette du Canada. Un magnifique arbre a été obtenu au moyen d'un petit Bonsai 'déclassé', qui a été recouvert d'écume de mer. Travailler avec des produits naturels présente l'avantage qu'ils ont leurs propres formes et teintes. Aucun arbre n'est pareil. Les fleurs d'un arbre à papillons surtout se prêtent à constituer de véritables forêts de sapin, après qu'elles aient été sélectionnées au préalable du point de vue taille et rectitude. Lors de l'application de flocons sur les fleurs séchées, vous devez toutefois veiller à ne pas utiliser trop d'éléments à saupoudrer (Heki) et de n'encoller que la partie extérieure des branches, histoire de maintenir

une certaine transparence de l'arbre et de ne pas en faire une 'grosse boule verte'. Pour l'encollage des branches extérieures, il est conseillé d'utiliser un mélange de 50 % de colle pour bois et de 50 % d'eau, dans lequel le côté extérieur de la fleur pourra être trempé. Après élimination de la colle superflue, appliquez le feuillage, mais pas en trop grande quantité.

Certaines parties de la Meuse sont bordées de digues artificielles réalisées au moyen de grosses pierres, qui doivent aussi être reproduites en modèle. Ces dernières sont constituées d'argile et entièrement gravées à la main. Cette opération nécessite beaucoup de travail, mais le résultat en vaut la peine. L'argile est ensuite peinte en gris et les joints y sont colorés. Il a été opté pour un gris qui s'approche fort des roches présentes dans la région. En réalité lors de tels travaux, ce sont d'abord des pierres issues de la région qui sont privilégiées, histoire de réduire les coûts de transport. Pour terminer, la berge est patinée. A hauteur de la ligne de flottaison, une bande de mousse verte doit marquer la hauteur de l'eau de la rivière: cette bande sera appliquée à l'aérosol. La zone qui n'a pas été renforcée au moyen de blocs de rochers ne peut pas être oubliée. Les petites pierres

utilisées ont été choisies lors de précédentes vacances, en fonction de leur teinte et en correspondance avec la couleur des roches présentes sur le réseau. Le quai de la centrale à béton est constitué de murs en béton qui ont été moulés 'maison' dans de l'argile pour modélistes au moyen des moules 'Spörle bien connus. Comme protection pour ces quais, des piquets en bois ont été placés.

L'eau de la Meuse est de la résine polyester Vosschemie très légèrement colorée, additionnée à une dizaine de gouttes de peinture verte Humbrol par 500 ml. La résine de polyester a été appliquée en différentes couches successives jusqu'à obtenir une épaisseur d'environ 1 cm. Au total, environ 9 litres de résine ont été utilisés. Avant de pouvoir la couler, tous les éléments présents tels que le sable et les pierrailles devront au préalable être fixés (à la colle pour bois diluée avec de l'eau). La petite chute d'eau est constituée de fins 'cheveux d'ange' (pour arbre de Noël) en fibre de verre, sur lesquels la résine polyester a été coulée, au départ de la petite rivière disposée en hauteur. Lors du séchage de la résine, celle-ci va présenter spontanément une surface légèrement ondulée, une imitation parfaite de l'eau. Avec un minimum de 1 % de durcisseur,



*Ce magnifique chêne a été réalisé sur base d'un petit arbre Bonsai déclassé.
Sur la voie, vous remarquerez une rame réversible (sortie de sa boîte et non encore patinée).*



La péniche.

vous devez toutefois compter sur un temps de séchage d'une semaine. Une bonne ventilation lors du versage de la résine doit être assurée. La péniche, une péniche rhénane typique de 67 m de longueur, mouillée dans l'eau: il est à espérer qu'elle ne devra jamais être déplacée... Il s'agit d'un modèle Trix à l'échelle 1/87 et d'une longueur à l'échelle de 77 cm, qui a été superdétaillée.

La gare d'Hastières est fictive, mais quand même un peu inspirée de celle d'Hastière, située le long de la Meuse. La comparaison s'arrête là, car en réalité, elle est à simple voie, non électrifiée et il n'y circule plus aucun train. La gare d'Hastières sur le réseau a volontairement été reproduite comme étant totalement abandonnée, car beaucoup de ces petites gares le sont pendant la journée. Une tâche difficile, car qui ne rêve pas d'égayer ses quais de quantité de petites figurines Preiser... Le seul présent sur le quai est un riverain qui attend le passage d'un train et laisse filer son regard vers la vallée de la Meuse. Le bâtiment est issu de l'assortiment Kibri, mais a totalement été repeint et patiné. En outre, un magnifique auvent a été placé sur le quai: il a été réalisé sur base du kit en laiton de pb Messing Modelbouw. Cet auvent a été perfectionné au moyen de profilés en 'T' entre lesquels les vitrages reposent, comme sur l'original. Observez également l'éclairage du quai fait 'maison', au moyen de différentes petites busettes de laiton et de coiffes de lampes de marque pb. Ces coiffes sont munies d'ampoules de 1,5 V. La balustrade disposée le long du quai du côté de la Meuse et les portails de tunnel avec leurs murs de soutènement sont également confectionnés en argile à modeler, au moyen des moules Spörlé, qui ont été ensuite découpés à la scie et ajustés.

Dans la rue de la Station, il règne une certaine effervescence. L'entrepreneur local est en train d'enlever une partie des pavés du revêtement de la rue. Notez le petit tas de pavés constitué d'un bout de plastique, les pavés ayant été peints un par un... Mais reconnaissez que cela en vaut la peine! La rue et les trottoirs sont également en argile moulée. Au coin de la rue, la terrasse du café est déjà bien occupée. Les bâtiments sont issus de l'assortiment pb Messing Modelbouw et de Goover Models. Ils ont été assemblés, modifiés, peints et patinés avec le plus grand soin. De tels immeubles provenant de fabricants en petites séries nécessitent à chaque fois un travail supplémentaire, mais le résultat en vaut toujours la peine.



Les silos.

Le château d'eau avec cuve Intze fait penser au temps passé, mais est toujours en état de fonctionnement. Il s'agit d'un kit à assembler pb Messing Modelbouw et est constitué d'une cuve en laiton: un kit qui n'est pas directement destiné aux débutants... La difficulté consiste à obtenir une forme parfaitement ronde de la cuve et de bien l'ajuster à la partie conique. Le résultat final est superbe, évidemment: c'est un véritable top-modèle. A gauche de la gare, on trouve un petit parking pour autos et vélos, utilisés par les navetteurs. De l'autre côté se trouve un arrêt des bus TEC.

De nombreux modélistes auront déjà remarqué qu'il n'était pas évident de reproduire un complexe industriel de façon réaliste. La plupart des sites sont bien trop grands pour être reproduits à l'échelle. Raison pour laquelle nous nous sommes mis à la recherche

d'une activité assez réduite, qui aurait pu être bien intégrée dans le paysage d'un quai le long de la Meuse. L'idée d'une centrale à béton a ainsi vu le jour, décorée de camions, grues et de camions-toupies de marques connues. Comme la plupart des centrales à béton disponibles dans le commerce ne sont pas entièrement à l'échelle ou sont typiquement allemandes, il ne restait plus que la confection 'maison'. Cette centrale à béton est donc une fabrication 'maison' intégrale et repose sur des plans originaux d'une véritable centrale. Ce ne fut pas facile, car tout le monde n'est pas enclin à donner ses plans (par peur d'espionnage industriel?...). Finalement et après avoir longuement insisté, nous avons réussi à convaincre un fabricant de nos bonnes intentions. Les plans numériques ont été réduits exactement à l'échelle 1/87, de façon à ce qu'ils puissent servir de plans de travail. Outre les appro-



Un camion-toupie est rempli sous le mélangeur.

visionnements en sable et en gravier, une telle centrale est principalement composée de trois éléments, à savoir le silo en ciment, le mélangeur et l'installation d'approvisionnement et de pesage. Le mélangeur est alimenté d'une part par les silos de ciment au moyen de vis sans fin et d'autre part depuis les bacs d'approvisionnement via une bande transbordeuse pour l'acheminement de sable et de gravier. Les silos sont confectionnés de tubes en plastique et de supports sur un assemblage en laiton constitué de profilés soudés, conformément à l'original. Les échelles avec leur cage de sécurité proviennent d'un kit pb Messing Modelbouw. Les passerelles viennent d'un kit Walthers. Les rambardes et les conduites sont également constituées de laiton.

Les parties supérieures des silos ont été confectionnées au tour (par un ami bienveillant) en plastique, tandis que la partie

inférieure est constituée de mini-entonnoirs. Le moteur et la buse dans laquelle se trouve la vis d'Archimède sont des pièces de stylo. Le mélangeur est également constitué de profilés en laiton, agrémentés de plasticard et de plaques ondulées. Observez la trémie de chargement des mélangeurs, les dévidoirs des tuyaux d'eau, les miroirs et les escaliers en laiton: tout est filigrane. Les conteneurs confectionnés en plasticard contiennent l'appareillage électrique et à l'étage, les bureaux avec la commande de la centrale par ordinateur. Les bacs d'approvisionnement avec installation de pesage arrivent via la bande transbordeuse faite de profilés en plastique, recouverte de plaques ondulées en alu. Ces bacs sont constitués de plasticard. Les murs de séparation en béton séparant le stock de sable et de pierrailles ont aussi été moulés dans de l'argile à modeler.

Ce réseau a été conçu afin de couvrir les époques s'étendant de la fin de la traction vapeur jusqu'à nos jours, en modifiant simplement le matériel roulant présent sur les rails et sur la route. C'est une façon de circuler selon une époque précise, sans devoir subir les restrictions inhérentes à cette époque. Les fabricants n'ont qu'à pas proposer des modèles de plus en plus beaux... Ici et là, une petite erreur de chronologie pourra bien être observée dans le décor, mais c'est notre choix. Les aiguillages et les signaux sont commandés en digital. Pour l'instant par contre, la conduite se réalise encore en mode analogique. Mais pour combien de temps encore? Le but finalement est d'être constamment occupé, pas vrai..?

Walter Moers
Photos: Diederik Moers



Une petite ferme avec étable chez C-traccs



DANS LE TMM N° 112, VOUS AVEZ PU VOIR UNE PETITE FERME AVEC ÉTABLE ATTENANTE, RÉALISÉE PAR C-TRACCS. DEPUIS LORS, CE JEUNE FABRICANT A PRIS DE LA BOUTEILLE ET A REMPLACÉ LE CARTON PAR DU VÉRITABLE BOIS, DÉCOUPÉ AU LASER. SOUS LA RÉFÉRENCE CTH-101, C-TRACCS PROPOSE DÉSORMAIS UN TOUT NOUVEAU KIT D'UNE PETITE FERME AVEC ÉTABLE, 'VERSION 2'...

Dès l'ouverture de la boîte en carton contenant les pièces, vous sentez que vous avez à faire à un kit constitué de véritable bois: l'odeur du bois brûlé – résultat de la découpe au laser – est bien présente. Les pièces sont en effet constituées de MDF de 1 et de 2 mm d'épaisseur, qui a été traité. Les façades intérieures et extérieures sont livrées d'un seul tenant, tandis que les plus petites pièces sont fixées par une patte à la plaque de base. Ce kit

contient encore un mode d'emploi de 7 pages dans lequel les 32 étapes de l'assemblage de ce kit sont expliquées d'une façon claire. Le fabricant conseille l'utilisation d'une colle pour bois pour l'assemblage, un conseil que nous avons évidemment suivi.

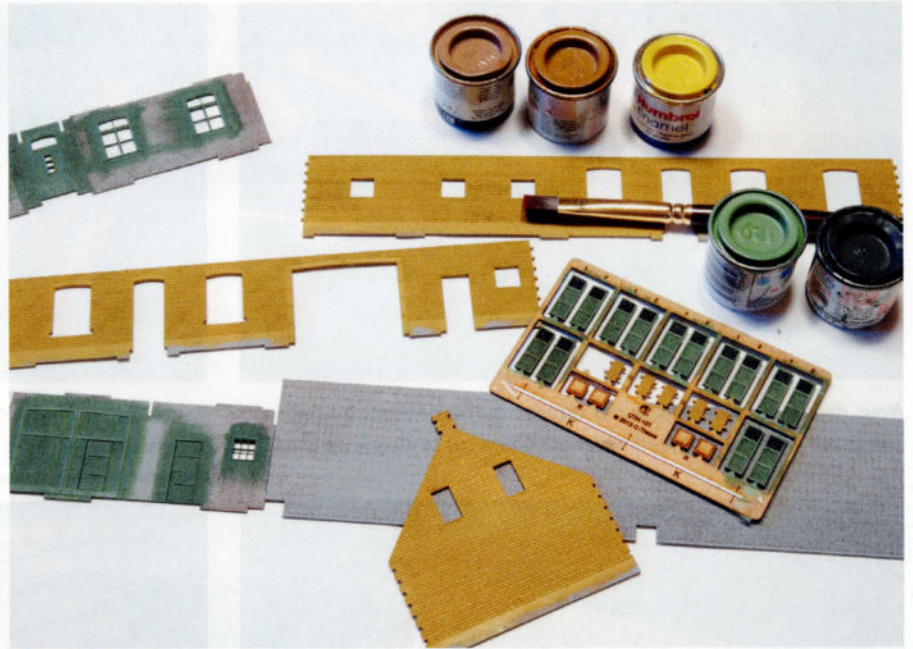
Comme le bois absorbe beaucoup de peinture, nous avons d'abord recouvert le toit, les façades et les châssis au moyen d'une fine

couche de fond à l'aérosol. Ensuite, nous avons entamé la mise en peinture des portes et fenêtres. Les fenêtres font partie intégrante des façades intérieures et sont peintes en vert (un mélange de Humbrol 120 et 91), tandis que les extérieures le sont en jaune moutarde (un mélange de Humbrol 24 et 119). Sous les façades, un bord noir est peint.

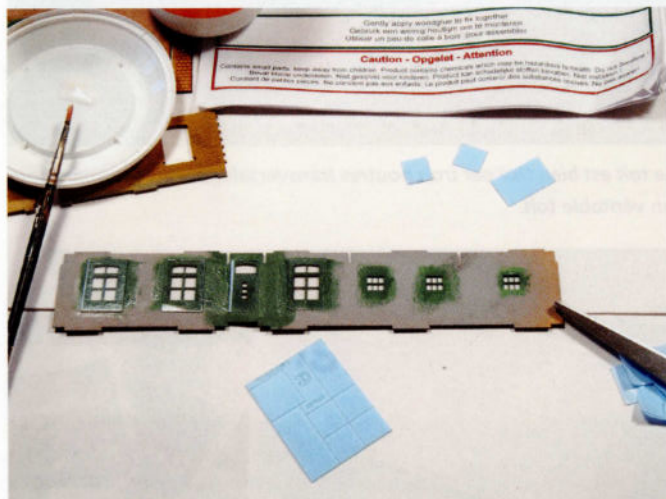
Après que les fenêtres aient été peintes, nous pouvons y placer le vitrage, fourni également. Il est réalisé en 'Vivak', un matériau transparent qui se laisse facilement découper, même avec sa couche de protection. Vous obtenez de cette façon des vitrages bien plus clairs que



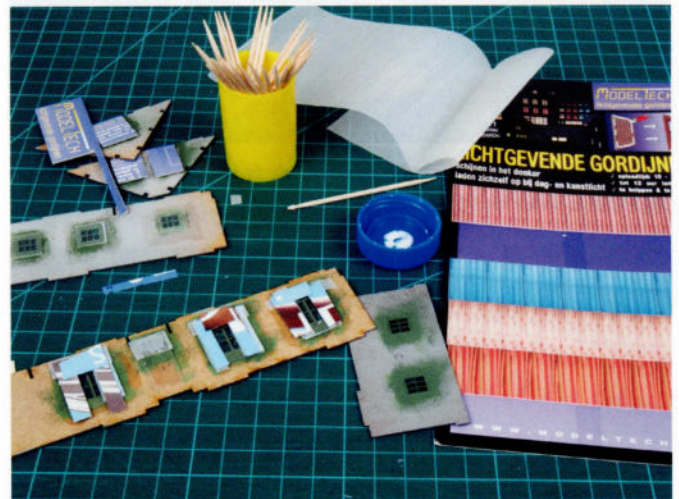
Contrairement à la plupart des kits à assembler dont les pièces sont découpées au laser, toutes les pièces de ce kit sont constituées de bois découpé. Ce kit devra donc être peint par l'acheteur.



Après que le toit, les murs et les fenêtres aient été recouverts au préalable d'une fine couche de fond grise, ces éléments sont traités avec de la peinture Humbrol.



Nous plaçons le vitrage fourni du côté intérieur des fenêtres. Ces vitrages sont constitués de Vivak, un matériau transparent qui peut être découpé, alors qu'il est encore recouvert de sa couche de protection.



Derrière les vitres, nous collons d'abord les bouts de rideaux faits de papiers colorés, ensuite de rideaux faits d'un papier translucide et enfin, de rideaux 'lumineux' Modeltech.

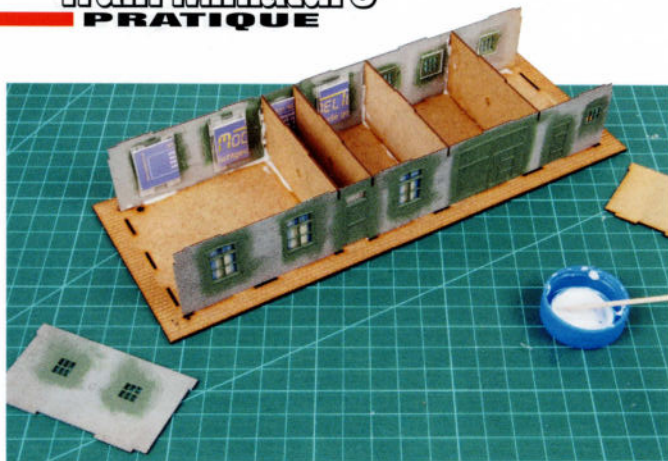
le plastique translucide habituel. Les vitres sont déjà toutes découpées à bonne mesure et numérotées: impossible de se tromper.

Derrière ces vitrages, nous pendons ensuite les rideaux et les tentures. Pour ce faire, nous utilisons du papier translucide provenant de Kit Nord, quelques bouts de papier colorés issus d'un magazine et derrière le tout, des rideaux 'lumineux' de la firme néerlandaise Modeltech. Ces derniers sont constitués de carton et imprimés avec une fine feuille qui emmagasine de jour la lumière, pour la restituer dans la pénombre, comme si l'intérieur de l'habitation était éclairé.

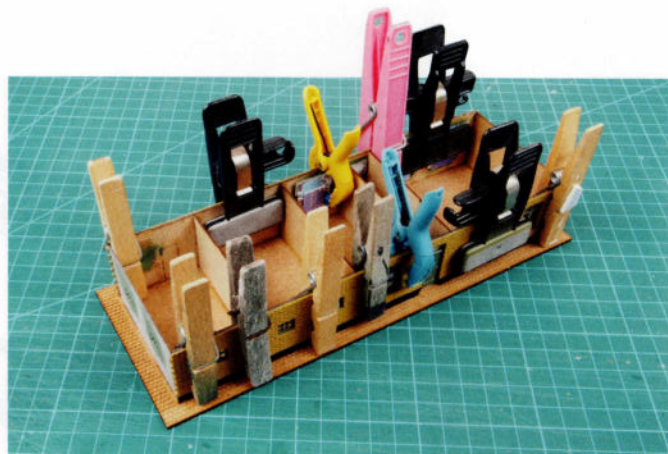
L'étape suivante est le montage des façades intérieures sur la plaque de base. Cette dernière est pourvue de toutes les encoches nécessaires dans lesquelles les pattes des façades vont venir se loger. Les murs intérieurs délimitent les pièces du bâtiment et veillent simultanément à la solidité de l'ensemble. Après que toutes les façades intérieures aient été placées, elles sont fixées à la colle aux façades avant et arrière, gravées selon un motif de briques. L'imitation des briques reprend une disposition classique d'arrangement de briques et est particulièrement bien réussie. Les façades extérieures s'ajustent les unes aux autres grâce à une liaison par dents. La plaque

de base de la toiture est ensuite posée et les deux façades latérales en pointe peuvent à leur tour être posées. Du côté de l'étable, le modéliste a le choix entre une façade avec fenêtre ou avec un volet; nous avons opté pour la fenêtre.

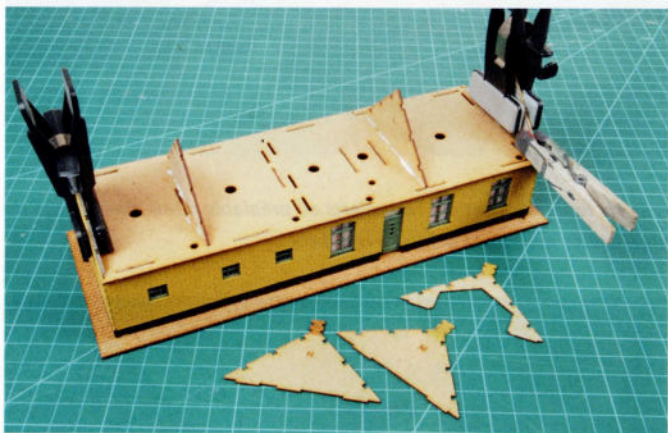
Les parois verticales de la toiture sont alors assemblées, après quoi les poutres transversales en bois de la charpente peuvent être placées. Tout s'ajuste parfaitement et forme un ensemble solide. Pour terminer, nous collons le panneau de toiture sur la charpente. Les tuiles ont une belle forme. Avant de peindre le toit, les tuiles du faite sont fixées. Ces pièces,



Nous débutons l'assemblage des façades qui se tiennent les unes aux autres par les murs intérieurs et les enfichons sur la plaque de base.



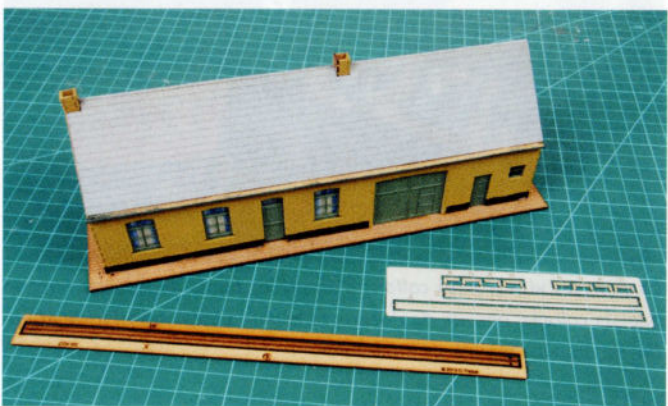
Après que les murs intérieurs et les façades sont placés, nous y collons par-dessus les façades extérieures avec les briques. Pendant le séchage, l'ensemble est maintenu par des pinces.



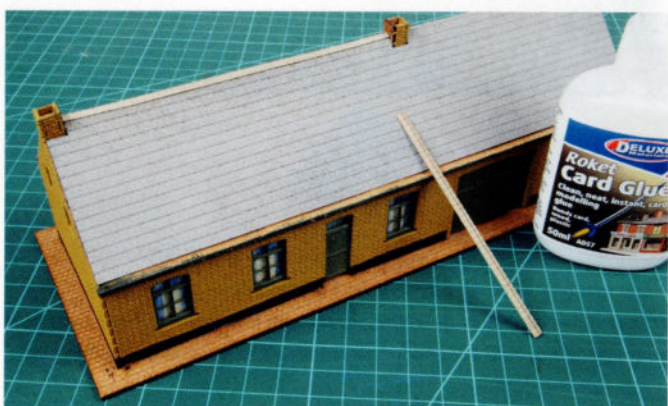
L'étape suivante est la fixation par colle de la plaque du toit et le montage des façades latérales.



Le toit est bien fixé par trois poutres transversales par côté, comme pour un véritable toit.



Le toit est posé: reste à monter les gouttières et le solin autour des cheminées. Mais le toit doit d'abord encore être peint.



Les tuiles de faite et le solin autour des cheminées sont les seuls éléments en carton coloré. Ces tuiles de faite sont fixées avec de la colle à séchage rapide.

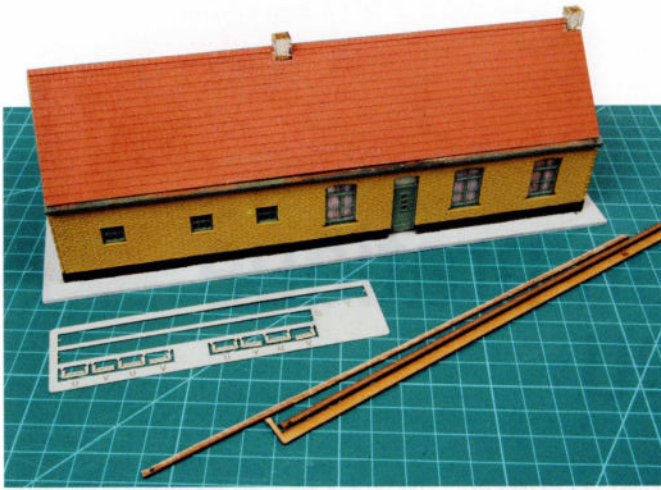
avec le solin entourant les cheminées, sont les seules pièces de ce kit réalisées en carton. Ces tuiles de faite sont fixées à la colle à séchage rapide. Ensuite, l'ensemble est peint en rouge-brun (Vallejo 'red Leather' 70818).

La plaque du toit présente tant à l'avant qu'à l'arrière un bord saillant. C'est sur ce bord que la gouttière sera collée, après le placement des tuiles. Ce faisant, l'habitation est pourvue d'une corniche, alors que pour une simple

ferme, on se serait plutôt attendu à une simple gouttière mi-ronde fixée à la façade. Pour bien ajuster la gouttière de la corniche aux tuiles, nous découperons avec soin le bord droit de la partie arrière. Sous le bord du toit, nous collons encore une petite traverse Evergreen de 2 mm sur 2 pour procurer un peu plus de profondeur à la corniche.

Nous commençons ensuite à colorer la façade. Comme notre ferme se situe en

Flandre Occidentale, nous allons essayer d'imiter la pierre de façade jaune clair typique de cette région. Nous étalons sur la façade jaune moutarde un lavis de Vallejo Sky Grey 70989 et d'Ice yellow 70858. Il apparaît maintenant que les dents des raccords d'angle sont encore trop visibles. Ces dents sont alors traitées avec quelques touffes de fin enduit et colorés ensuite. Un lavis est encore passé sur toutes les façades, pour terminer.



Après que le toit ait été peint, les corniches peuvent être préparées. Le bord droit d'un seul côté est découpé pour mieux raccorder la gouttière aux tuiles.



Les façades sont lavées au moyen d'un lavis de peinture grise et beige, les pierres de façade recevant quant à elles une teinte jaune claire.



L'arrière de la ferme achevée, à moins qu'il s'agisse de la façade avant?

Après que le solin autour des cheminées ait été collé, le toit bénéficie d'un lavis avec du 'dark brown' 76514 de Vallejo Model Wash. Les pierres de recouvrement sont collées sur le sommet des cheminées. Il apparut alors que les murets des cheminées avaient été collés à l'envers et qu'il n'y avait pas d'espace pour laisser sortir la fumée... Il vaut donc mieux bien lire la notice d'assemblage, où la façon de faire était correctement expliquée!

Nous découpons ensuite les seuils de portes et de fenêtres dans un cadre en bois. Ils sont d'abord peints dans une teinte gris-bleue pour donner l'aspect de pierre bleue. Les seuils s'ajustent parfaitement dans les encoches de la façade. Les volets peints en vert sont ensuite collés contre les façades. La descente d'eau venant de la gouttière est montée en dernier lieu.

C'est un vrai plaisir que d'assembler ce kit de

construction en bois: vous pouvez vous-même en choisir les teintes, un grand avantage par rapport aux kits à assembler constitués de carton déjà teints. Tout s'ajuste parfaitement: la conception a manifestement bien été réalisée. Ce kit est disponible dans le commerce spécialisé au prix conseillé de 60 euro. Et dès à présent, nous attendons la sortie du prochain kit de construction de la marque C-tracks...

Texte & photos: GVM



Dos-à-dos

Une disposition pratique pour un réseau

NOMBREUX SONT LES MODÉLISTES QUI RÊVENT DE GRANDS RÉSEAUX COMPTANT DES MÈTRES DE LONGUEUR DE VOIES, MAIS EN RÉALITÉ, LA PLUPART D'ENTRE-NOUS NE DISPOSENT QUE D'ESPACES RÉDUITS ET DOIVENT SE CONTENTER DE LA CONSTRUCTION D'UNE ET D'UNE SEULE GARE. LE MODÉLISTE PLUTÔT INTÉRESSÉ PAR LES POSSIBILITÉS DE CIRCULATION ET DE MANŒUVRES VOUDRA CONSTRUIRE UN SECOND RÉSEAU POUR Y REPRODUIRE UN TRAFIC FERROVIAIRE LE PLUS RÉALISTE POSSIBLE. MAIS COMMENT FAIRE POUR CONSTRUIRE DEUX GARES, ALORS QUE VOUS NE DISPOSEZ QUE D'UN ESPACE RÉDUIT?

Le modéliste britannique Nigel Digby a imaginé une solution originale, que nous voudrions vous présenter. Sa proposition pour disposer de deux sites de gare est de les construire chacun sur une construction modulaire distincte d'une longueur de 210 cm et d'une profondeur de 45 cm et de les raccorder par une grande plaque tournante, au lieu d'un simple bout de voie. La plaque tournante a une longueur de 90 cm et est pourvue de 4 voies.

Pour une utilisation à domicile, les deux sites de gare sont placés dos-à-dos: même avec la plaque tournante, l'ensemble ne prend que 300 cm sur 90, des dimensions qui sont à la portée de beaucoup d'entre-nous. L'intérêt

de ce concept est que les voies sortent du site selon un angle de 12° par rapport à l'axe médian de la plaque tournante. Ce réseau est installé dans la pièce de façon à ce qu'il soit possible de le desservir tout autour.

Lors d'une construction menée avec soin, les deux sites peuvent être assemblés selon différentes dispositions: ils peuvent être placés dans un coin, avec un angle intérieur pour utilisation à domicile, ou avec un angle extérieur lors d'expositions. Ils peuvent même être placés l'un à côté de l'autre et reliés par la plaque tournante (voir le petit croquis). Cette plaque tournante peut être utilisée pour virer les convois de 90° ou de 180°. En se concertant bien, il est même possible que plusieurs modélistes construisent

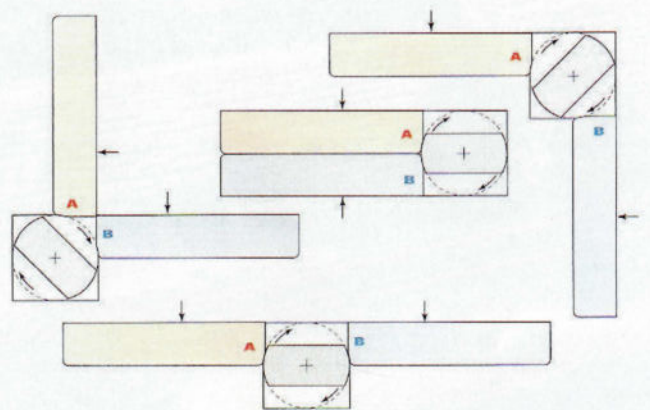
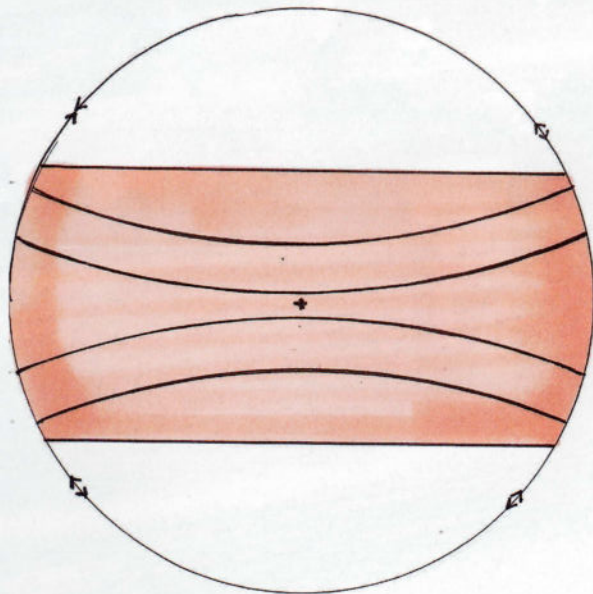
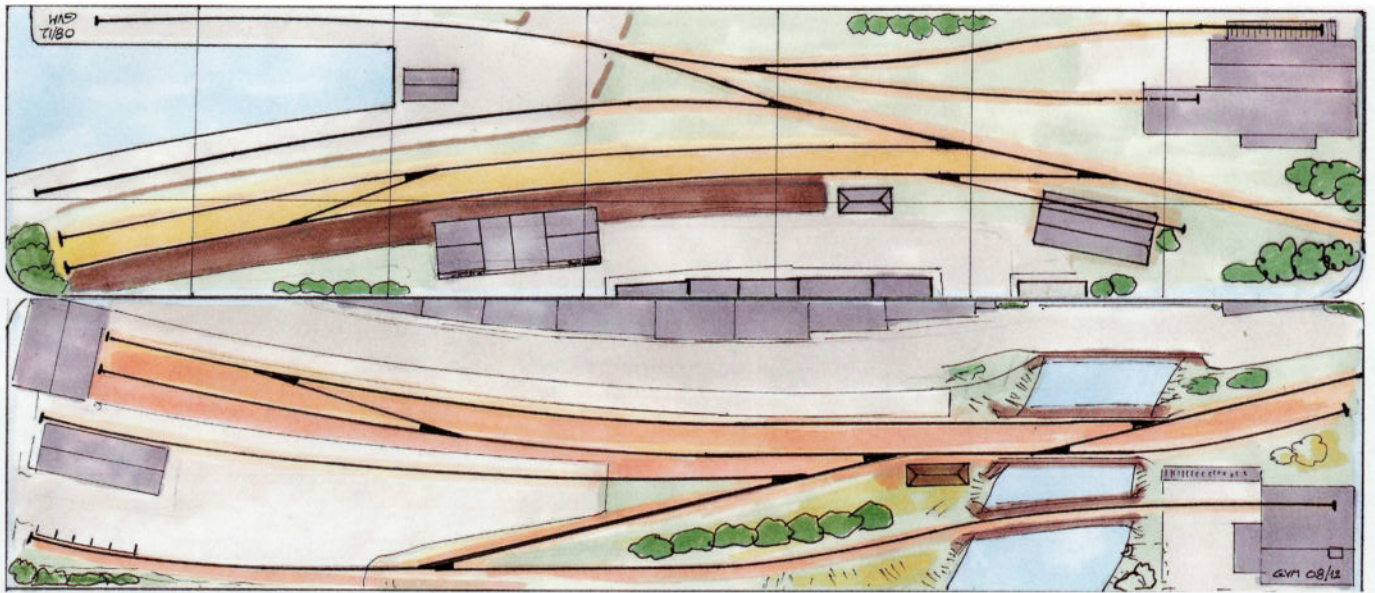
chacun leur site et les assemblent pour former un ensemble, lors d'une réunion ou d'une exposition, par exemple.

Lors de la conception du tracé des voies, c'est la géométrie des voies Peco en code 75 qui a servi de base; pour les aiguillages, ce sont ceux de la longueur la plus réduite qui ont été choisis. Lors du dessin du tracé des voies, on a veillé à installer le tout selon des courbes fluides, pour procurer plus de dynamique à l'ensemble.

Sur une longueur de 210 cm comme celle de notre exemple, il est évidemment impossible de reproduire un grand site de gare. Nous avons opté pour un site réduit, comme le terminus d'une ligne secondaire ou une version à voie étroite (d'une ligne vicinale ou d'une ligne locale). Les trains de voyageurs sont réduits à une locomotive et deux voitures à bogies, ou à un unique autorail. Les trains de marchandises y sont relativement courts, car composés de huit wagons au maximum. Ce projet se situera de préférence aux époques II ou III, lorsque les wagons étaient encore courts et que la traction vapeur était reine. Ici

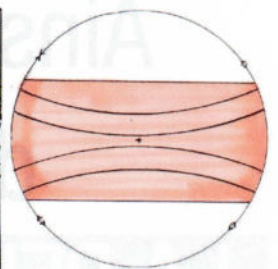
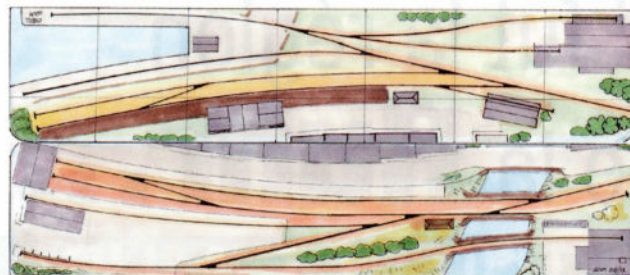
Ceci pourrait être une des deux petites gares du plan. Gerard Tombroek a réalisé cette photo pleine d'atmosphère de sur 'Bodesmeer', un réseau d'inspiration néerlandaise d'Iain Rice.





aussi, notre préférence ira à de petites locos à vapeur, car aucun pont tournant ni atelier d'entretien n'est disponible sur ce réseau.

Les deux sites de notre exemple sont conçus de façon à ce qu'ils se complètent l'un l'autre, du point de vue opérationnel et visuel. La gare 'A' est une petite gare côtière, avec petit port et une jetée. L'activité principale se déroule dans le petit port et concerne l'acheminement du poisson frais. A proximité de la jetée, on trouve une petite usine de conditionnement du poisson. Le poisson frais et les conserves sont acheminées vers l'intérieur du pays (la gare 'B'). C'est de cet endroit que proviennent le carburant pour les bateaux, le matériel pour la conserverie et des marchandises diverses destinées à la halle aux marchandises. La voie unique destinée au service voyageurs court le long du quai et compte une voie d'évitement pour remises



en tête. Contre l'arrière-plan, on trouve une rangée de maisonnettes. La voie disparaît des regards dans un bois, au-delà de la halle aux marchandises.

La gare 'B' est située à la lisière d'une petite ville, son bâtiment voyageurs étant perpendiculaire aux voies. On y trouve la voie menant à la halle aux marchandises et un raccordement particulier qui dessert la petite usine. La voie croise une petite rivière au moyen de deux petits ponts. Ici aussi, on trouve le long

de la rue une rangée de maisonnettes disposées le long de l'arrière-plan. L'usine à l'avant-plan masque l'accès à la plaque tournante.

Une disposition 'dos-à-dos' offre la possibilité de desservir un réseau par plusieurs opérateurs. Cela nous semble être une disposition intéressante pour un réseau établi à une grande échelle de réduction.

Texte et dessins: GVM
(sur une idée de Nigel Digby)





Ainsi fut la région de la **Ruhr...** (6^e partie)

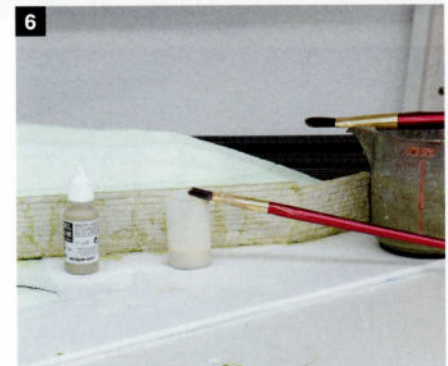
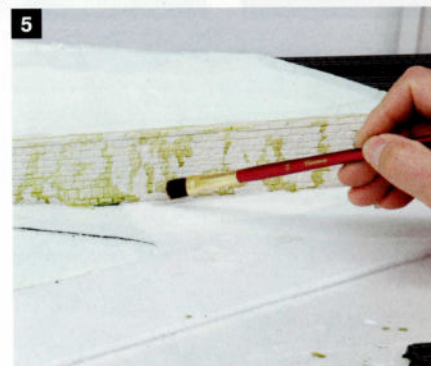
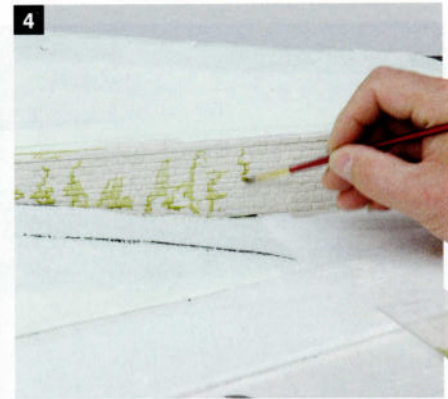
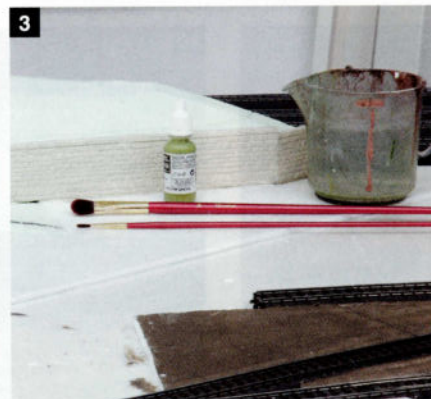
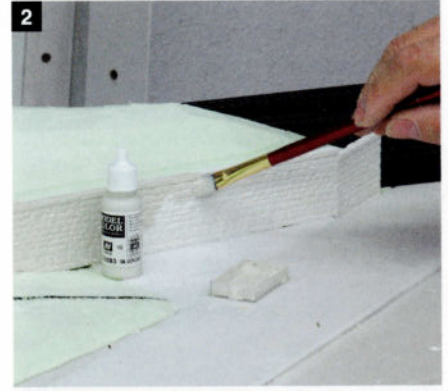
LA PEINTURE DE MURS EN ARGILE

A PRÈS QUE VOUS AYEZ COLLÉ VOS MURETS EN MOULAGES D'ARGILE AUX ENDROITS VOULUS ET SI NÉCESSAIRE, FIGNOLÉ LEUR ASPECT AU MOYEN D'UN PEU D'ARGILE, CES MURS BLANCS IMMACULÉS DOIVENT MAINTENANT PRÉSENTER UNE TEINTE RÉALISTE. QU'AVEZ-VOUS DONC BESOIN POUR CETTE PROCHAINE ÉTAPE? DE LA PEINTURE, DE QUELQUES PINCEAUX PAS TROP SOUPLES, D'UN PEU D'EAU ET DE QUELQUES POTIQUETS POUR MÉLANGER LE TOUT.

Pour la peinture de ces murs d'argile, nous avons utilisé le set de peinture Colors for models & Miniatures de Vallejo, disponibles notamment chez Langmesser-Modellwelt.

Les teintes de ce set s'accordent entre elles de façon à obtenir un résultat harmonieux. Nous allons d'abord traiter les murs de pierres de taille disposés le long du sentier caillouteux.

Donnez-leur une teinte de base avec de la peinture grise argentée diluée. Mélangez pour ce faire une part de peinture pour deux parts d'eau. Répartissez ensuite irrégulièrement au petit pinceau un peu de vert sur le mur, pour reproduire la mousse et le lichen. La teinte est fonction de vos préférences ou de la situation locale, qui peut aller du vert-jaune au vert mousse. Diluez à nouveau cette peinture avec de l'eau, cette fois selon la



proportion d'une part de peinture pour trois parts d'eau, de façon à ce que cette peinture coule littéralement entre les pierres. Ici et là, de la peinture non diluée pourra aussi être utilisée pour accentuer l'un ou l'autre endroit. N'oubliez pas la partie supérieure des murs: si des plantes ou des buissons s'y trouvent, un peu de peinture verte accentuera l'effet de la peinture verte sur la pierre de recouvrement. Tant que la peinture n'est pas sèche, il vous est toujours loisible d'effacer les contours de cette peinture verte, au moyen d'un large pinceau et de beaucoup d'eau. Les pierres paraîtront bien plus naturelles, après coup. Après cette opération, laissez la peinture sécher complètement, avant de poursuivre.

Dans une étape suivante, une part de gris moyen est mélangée avec 5 parts d'eau, ce mélange étant appliqué de façon irrégulière sur le mur. Ce mur présentera ainsi toutes les variations de teinte nécessaires, qui devront toutefois encore être accentuées. Pour ce

1. Le set de peinture acrylique 'Colors for Models & Miniatures' de Vallejo. Un petit pot pour mélanges, une spatule, une pipette et un pinceau: ce sont les attributs dont vous aurez besoin pour colorer vos murs d'argile.

2. Les murs sont prétraités au moyen de peinture grise argentée diluée.

3 & 4. Répartissez sur le mur de la peinture jaune-verte diluée et non diluée, pour figurer la

faire, une part de 'Wash Black Shade', 3 parts de peinture gris/blanc et 6 parts d'eau sont mélangées. En outre, un fluidifiant est ajouté, de façon à ce que le fin mélange de peinture puisse bien s'écouler entre toutes les fentes. Le 'Wash Black Shade' est une encre spéciale qui s'étale bien comme une ombre sur une peinture de base et qui accentue les cavités et les sillons. Ce processus est encore accentué par le liquide fluidifiant, qui réduira la tension

présence de mousse et d'algues.

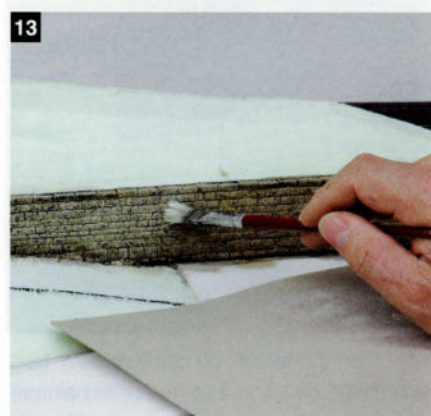
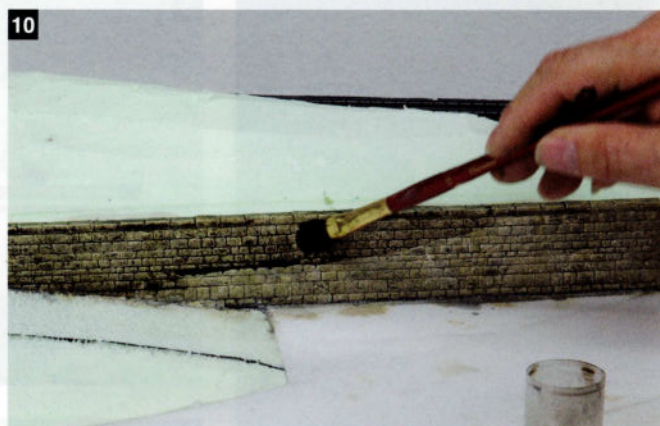
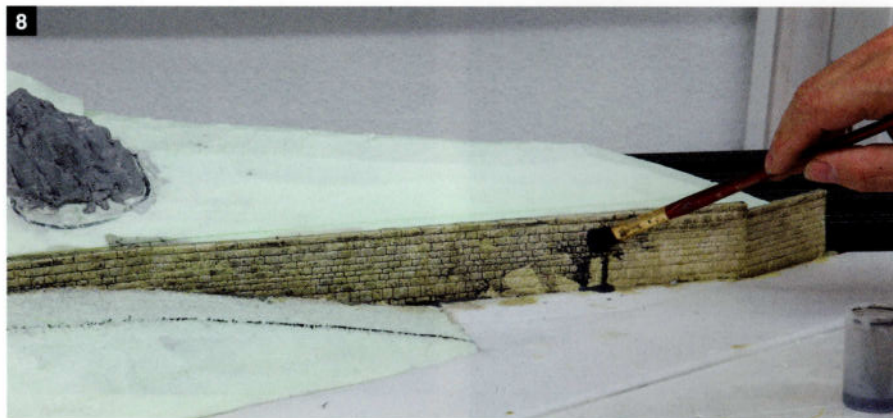
5. Par des mouvements de va-et-vient de votre pinceau, la peinture jaune-verte à l'eau est étalée et provoque une transition de teintes naturelle.

6. Couche après couche, les teintes sont appliquées. Au cours de cette phase, il s'agit du gris moyen.

superficielle de l'eau dans la couche de peinture acrylique.

Le lendemain, c'est le tour de la dernière couche et de la poussière sur le mur. Prenez pour cela 4 parts de Wash Sepia, 6 parts de Black Wash et 6 parts d'eau. Mélangez le tout avec un peu de fluidifiant et appliquez la peinture ainsi obtenue au moyen d'un pinceau souple et large.

Après chaque traitement, le mur présente



7. La peinture spéciale 'ombre' diluée (la 'Wash Black Shade') donne un relief supplémentaire au mur.

8. Même pendant l'application de la Wash Black Shade diluée, le résultat est déjà visible.

9. Pour la couche suivante, du 'Wash Sepia' a été ajouté.

10. L'application du mélange de Wash Sepia, de Black Wash, d'eau et de fluidifiant est réalisée avec un pinceau plat.

11. Le mur a déjà plus belle allure; seules les couleurs vives doivent encore être affadies avec du gris argenté et du gris-blanc.

12. L'affadissement des teintes criardes se réa-

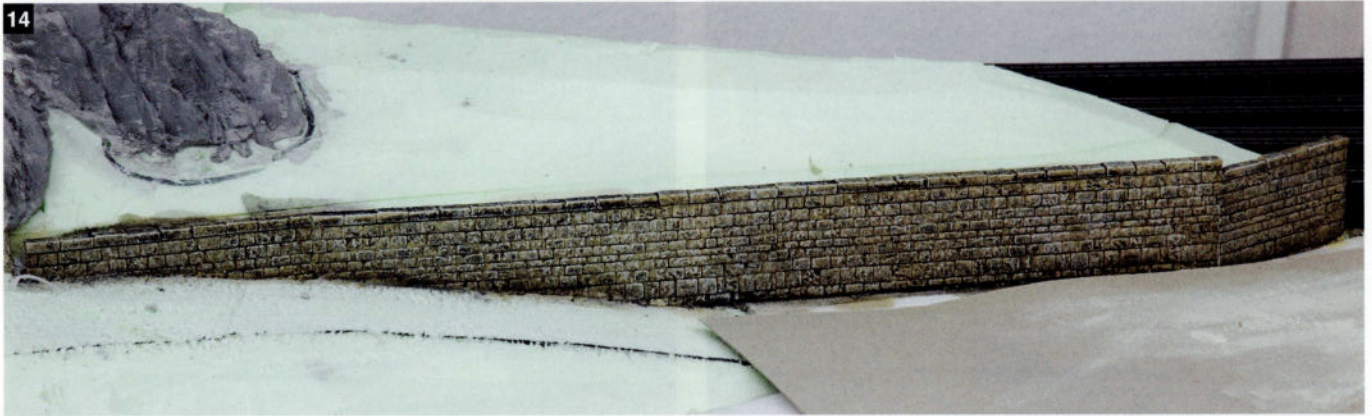
lise avec de la peinture non diluée et au pinceau brossé quasi à sec sur un bout de carton.

13. N'ayez pas peur si cette dernière couche de peinture paraît quasi blanche: cela a été voulu pour la photo, mais si le résultat vous paraît trop blanc, revenez quelques phases en arrière.

une structure de plus en plus importante. Pour encore améliorer son aspect et rendre les teintes plus vives, il faut encore étouffer les teintes claires. De la peinture gris argenté et gris-blanc appliquées pratiquement à sec au pinceau dur est un processus idéal pour obtenir ce résultat: c'est la fameuse technique du dry brushing (le 'brossage à sec'). Déposez un peu de peinture sur un morceau de carton

et trempez-y le bout de la pointe d'un pinceau. Brossez ensuite toute trace de peinture du pinceau sur le morceau de carton jusqu'à ce que plus aucune trace de peinture ne s'en détache encore. Brossez alors vivement le mur, par des mouvements aller-retour. Le résultat obtenu est correct lorsque vous verrez apparaître des teintes à la fois plus pâles et plus claires.

Comme le degré d'humidité de l'air aux alentours du port est plus élevé que celui le long du chemin caillouteux, plus de vert sera appliqué sur les murs à proximité du port, pour accentuer la présence de mousses et d'algues. Pour le reste, les murs sont ensuite traités comme nous venons de le décrire. Les murs de la ruine bénéficieront quant à eux d'un traitement supplémentaire au vert. L'idée est



14. Voici le résultat final.

15. Les murs dans l'environnement du port bénéficieront d'une touche verte supplémentaire. Suite à l'air humide, la présence de mousse et d'algues y est plus importante.

16. La teinte de base pour les murs en béton est constituée d'un mélange de gris argenté et de Wash Black Shade.

17. Appliquez une couche couvrante, mais pas trop épaisse sur les constructions en béton.

18. Travaillez avec du Wash Black Shade de haut en bas et laissez couler la peinture sur les murs de béton.

qu'une pierre de taille exposée dans un bois doit être fortement attaquée par la mousse et par les algues.

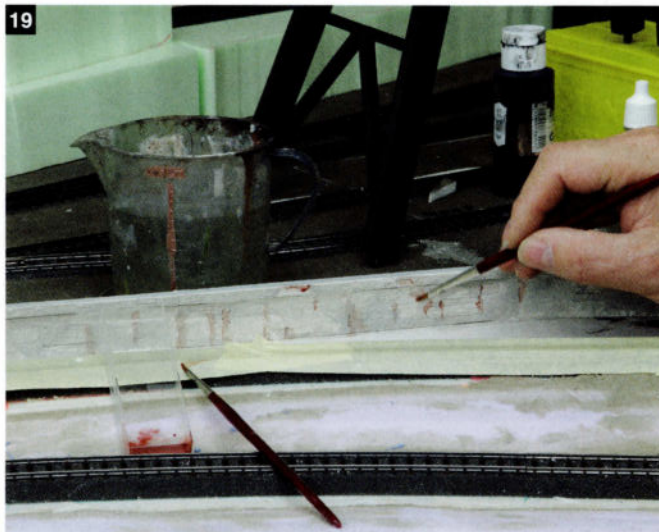
Les murs en béton

Pour la peinture des murs en béton, une autre approche a été choisie. La première couche de peinture est constituée d'un mélange de 4 parts de gris argenté et d'une part de Wash Black Shade. Cette peinture est appliquée de façon couvrante, mais pas trop épaisse sur toute la construction en béton.

Tout comme pour les murs de pierre de taille, des traces de patine avec mousse et algues peuvent alors être appliquées, suivies d'une seconde couche de peinture, cette fois en gris moyen. Dans l'environnement direct d'un charbonnage, la patine sera de préférence un peu plus accentuée. Mélangez du Wash Black Shade avec un liquide fluidifiant et appliquez ce mélange non dilué sur les parties de béton: le Wash Black Shade s'écoulera correctement sur le béton, grâce à l'action du fluidifiant. Ensuite, vous pouvez brosser à sec

de façon contrôlée avec du gris, pour étouffer les couleurs.

Autour du charbonnage se trouve un mur en béton – partiellement éboulé – qui date encore des années trente. Pour le reproduire, c'est le moule 'Verwitterte Betonmauer, niedrig' ('mur bas en béton, patiné) de la marque Langmesser qui a été utilisé. Après en avoir réalisé quelques moulages (comme décrit dans la 5e partie de cette série d'articles – voir TMM n° 125), ces derniers ont été disposés et fignés là où c'était nécessaire, avec un



peu d'argile et une spatule. Comme teinte de base, nous avons utilisé du gris argent et du Black Wash. Aux endroits où les fers à béton étaient à nu suite à l'action du temps et des intempéries, des traces de rouille doivent évidemment être visibles. Pour reproduire ces dernières, c'est un set de peintures Mahogany Brown de Vallejo qui a été utilisé. La peinture brun acajou est appliquée avec soin au moyen d'un fin pinceau. Tout comme pour la peinture des teintes mousse sur les pierres de taille, les traces de rouille sont mélangées avec un peu d'eau, pour adoucir les contours trop tranchés.

Le traitement suivant de l'ancien mur patiné consiste à lui appliquer un dépôt d'algues et de mousse au moyen de la peinture vert-jaune provenant du set. L'ensemble bénéficie

encore d'une fine couche de Black Wash, mais de façon à ce que les taches de rouille restent visibles. Pour terminer, le mur peut être placé à son environnement et sera entouré d'herbe et de buissons filigranes.

Le mur de quai

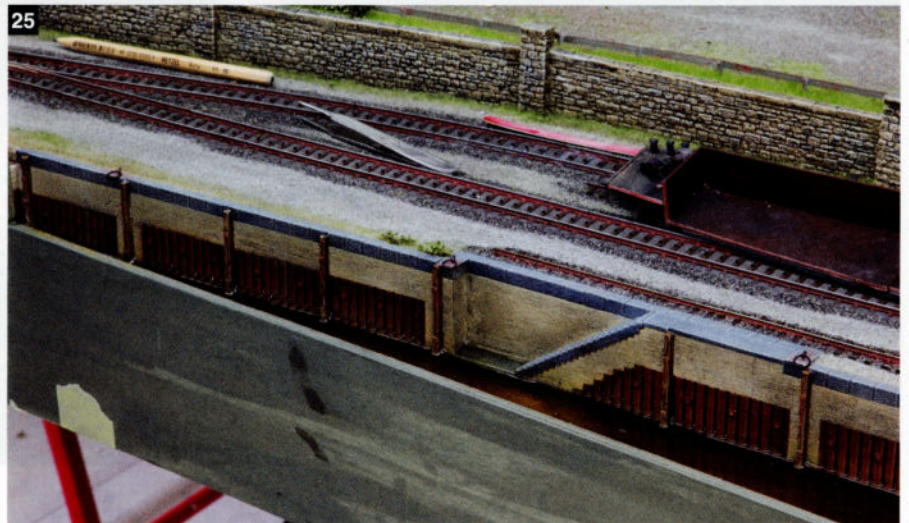
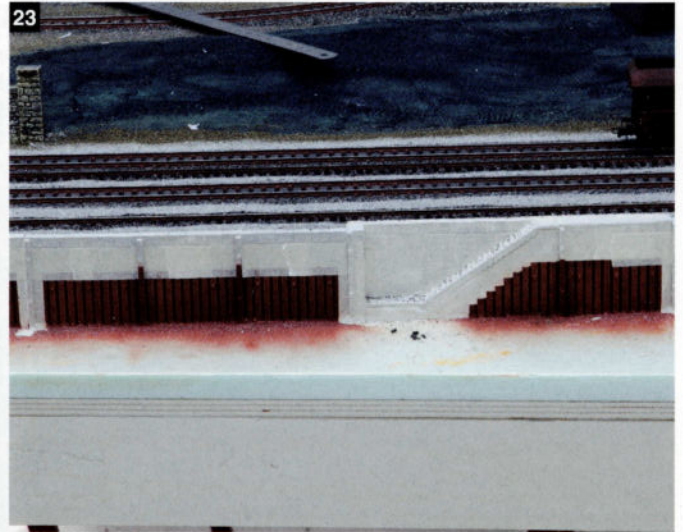
Les murs de quai le long du canal portuaire bénéficient du même traitement préalable au moyen de la peinture gris béton que les murs de béton du charbonnage. Mais comme le mur de quai est assemblé au moyen de palplanches métalliques et d'un revêtement en béton, les parties métalliques doivent naturellement présenter une teinte rouille. Son application se réalise au mieux avec un aérographe. Pour ce faire, toutes les parties qui doivent rester en teinte 'béton'

19. Aux endroits où l'armement du béton est à nu, des traces de rouille doivent être imitées; par l'action de la pluie, la rouille forme également des traces de coulure. Une peinture brune acajou diluée coulera d'office vers le bas...

20. Après les traces de rouille, la présence de mousse et d'algues est figurée au moyen de touches de vert, appliquées ici et là.

21. Après une mise en peinture et de la verdure, le mur en béton semble exister depuis des décennies...

et leur environnement direct doivent être masqués. Si les palplanches en acier sont peintes en brun acajou, les pierres du revêtement doivent également être traitées. Ces



22. Les murs de quai bénéficient d'une teinte gris terne comme peinture de base.

23. Après masquage, les parois en acier bénéficient d'une couche de brun acajou appliquée à l'aérographe.

24. Ce sont les détails qui comptent: les bateaux peuvent s'amarrer aux anneaux et aux étriers disposés à distance régulière.

25. Le mur de quai, achevé. Sur le quai, on peut voir un (demi) bateau destiné au transport de coke; il doit encore être mis à l'eau, contre le quai.

les étriers y seront enfichés. Appliquez une touche légère de brun à ces étriers, ce qui leur donnera un aspect rouillé, comme s'ils s'y trouvaient déjà depuis des années. C'est à ce moment que vous verrez ce qu'un peu de peinture peut faire comme effet...

dernières reçoivent une teinte gris foncé ou basalte légèrement bleutée. Pour éviter les dégradations à ces murs de quai, des traverses en bois ont été disposées entre les parois métalliques; ces traverses seront peintes en brun-gris. Comme finition, les parties métalliques seront patinées avec du

gris granit et les autres parties avec notre Wash Black désormais bien connu...

Des petits anneaux et étriers issus de notre 'boîte à broil' serviront de moyens d'arrimage pour les bateaux. Des trous sont forés à distance régulière dans les pierres du bord du quai au moyen d'une mèche de 1,5 mm;

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

Adaptation: GJT



Le travail du carton-plume (6)

LA CONFECTION DE PAVÉS BELGES

DANS PLUSIEURS PAYS, DES PAVÉS SONT ENCORE UTILISÉS POUR LE REVÊTEMENT DES RUES. À PREMIÈRE VUE, CES PAVÉS SE RESSEMBENT TOUS, ET POURTANT, IL EXISTE DES DIFFÉRENCES DE TAILLES POUR CES PIERRES, PUISQU'IL S'AGIT D'UN PRODUIT NATUREL. OUTRE CETTE DIVERSITÉ DE TAILLES, ON PEUT ÉGALEMENT REMARQUER DES DIFFÉRENCES DANS LES SORTES (ET LES TEINTES) DES PIERRES UTILISÉES. LE TYPE DE PAVÉS LE PLUS UTILISÉ POUR LA RÉALISATION DE REVÊTEMENTS ROUTIERS DANS NOS CONTRÉES EST LE PORPHYRE. LES TEINTES DE CE TYPE DE PIERRE VONT DU GRIS AU BLEU, EN PASSANT PAR LE ROSE ET LE VERT... CETTE PIERRE EST EXTRAITE DANS LE TRIANGLE BRUXELLES – CHARLEROI – TOURNAI, LES CARRIÈRES DE LESSINES ET DE QUENAST ÉTANT LES PLUS IMPORTANTES. LES PAVÉS À TEINTES VARIÉES COMME LE GRANIT SUÉDOIS SE RENCONTRE BEAUCOUP MOINS DANS NOS CONTRÉES.

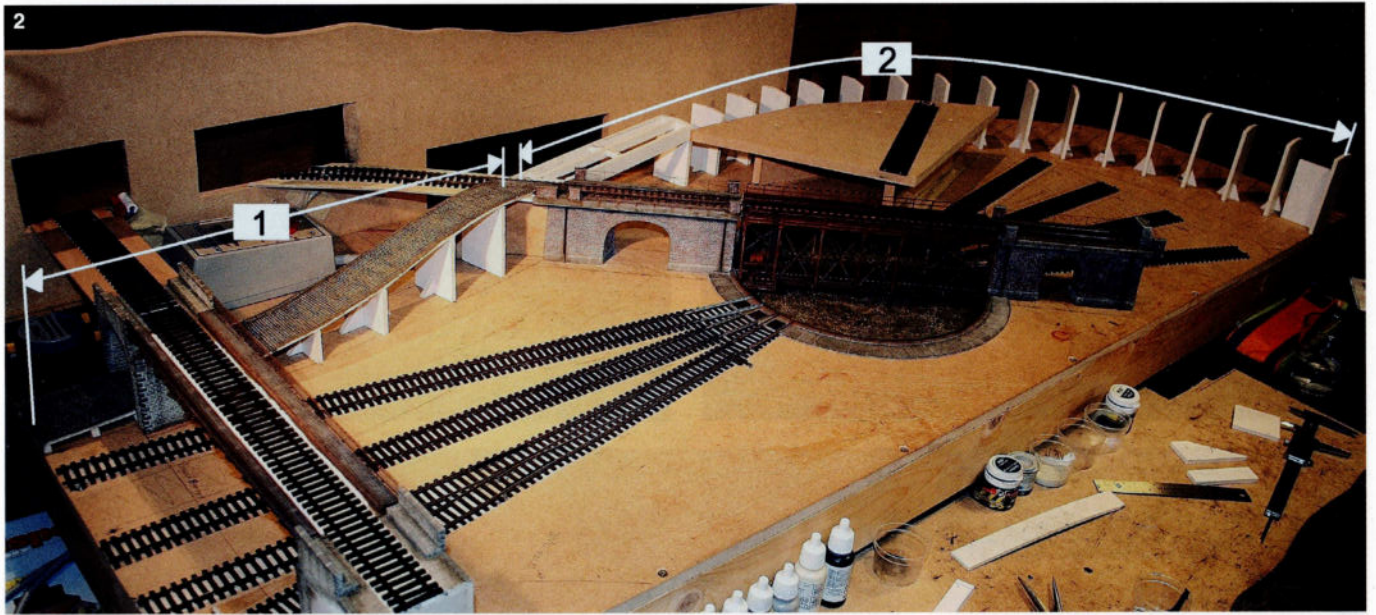
Comme le titre de cet article le fait supposer, nous avons voulu confectionner d'authentiques pavés belges. Nous allons donc vous montrer les différentes possibilités d'impression de bandes de pavés et la finition de bordures. La finition d'un petit passage à niveau sera également explicitée.

La pratique: la mise en forme

Nous commençons par la confection d'un 'graveur de pavés', fait d'un vieux pinceau n° 3 déclassé, que nous plions en carré (PHOTO 1). L'avantage du carton-plume est qu'il est souvent possible de réaliser votre pièce d'un seul tenant sans créer de joints disgracieux, qui



seront difficiles à éliminer après coup. Nous déterminons ensuite la découpe de la route. Pour ce faire, nous utilisons du carton-plume de 5 mm d'épaisseur. Lors de la confection de la route pavée sur mon mini-réseau, la route est constituée principalement de deux grandes parties (VOIR PHOTO 2).

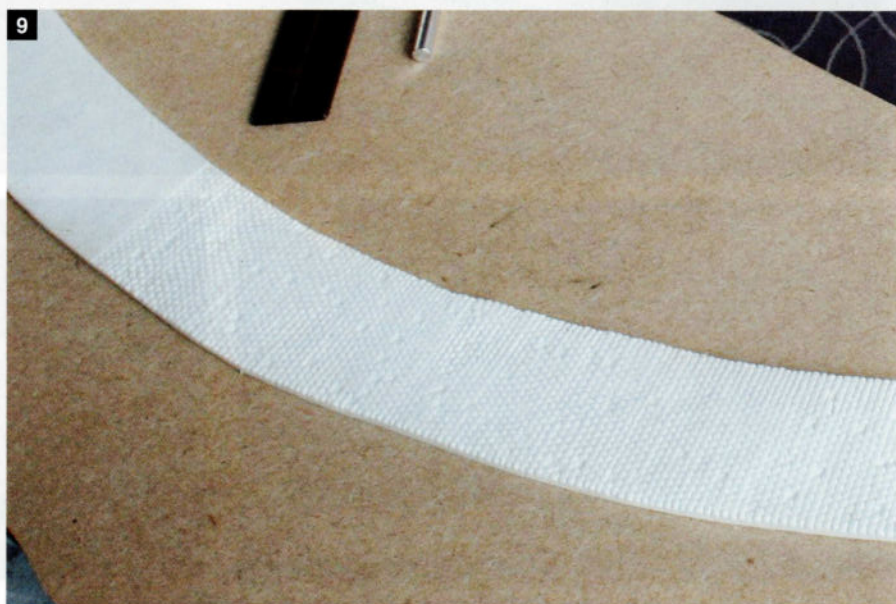
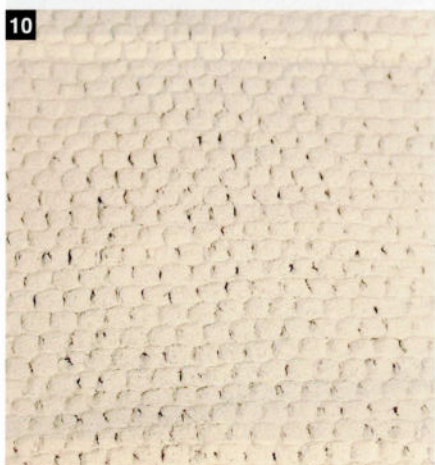
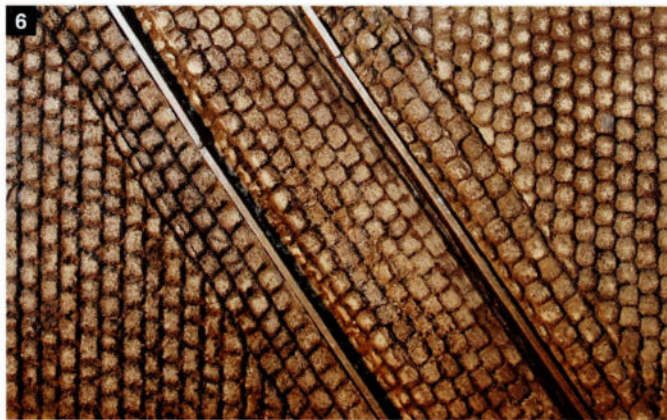


Lorsque la forme définitive est déterminée, nous la découpons dans du carton-plume et débutons le pelage de la couche supérieure du carton, une opération que nous connaissons déjà. Sur la **PHOTO 3**, on peut voir l'entièreté de la 2e partie en situation

'mi-imprimée', qui débute au passage à niveau pour aller jusqu'au bord du réseau.

Avant de débuter avec le graveur de pavés, nous appliquons ci et là un petit affaissement dans le revêtement routier,

en enfonçant le mousse avec le pouce ou le doigt. Dans ce tassement, vous pouvez alors au choix imprimer des pavés bien alignés, ou reproduire un revêtement routier mal réparé. Dans ce dernier cas, les pierres seront remplacées de façon 'anarchique' (**VOIR PHOTO 4**). Si vous optez plutôt pour reproduire une route avec bordures, gravez-les de préférence d'abord avec un stylet en acier. Pour notre exemple, on ne trouve des bordures qu'au-delà du passage à niveau, dans le virage. La **PHOTO 5** illustre cette partie de la route, achevée. Au bord de notre passage à niveau, des bordures ont également été placées. Elles font également partie de notre revêtement routier et doivent être imprimées avant d'entamer toute la surface. La règle à suivre est que moins il y a des joints, mieux ça vaut. Le long des rails, les pavés sont placés perpendiculairement. Ces bandes de pavés ne sont pas beaucoup plus larges que la distance entre l'extrémité des traverses et le rail. Nous reviendrons sur la finition de la bande qui se situe entre les rails. Sur la **PHOTO 6**, on voit les bords du passage à niveau, en situation terminée.



Nous pouvons maintenant commencer l'impression de notre revêtement routier. Nous le faisons perpendiculairement par rapport à l'axe longitudinal de la route, au moyen d'une règle. A chaque nouvelle rangée, nous sautons d'un demi-pavé (**VOIR PHOTO 7**). Vous pouvez aussi opter pour l'utilisation d'un autre canevas de pavés. Sur la **PHOTO 8**, vous voyez une alternative possible, qui requiert plus de temps qu'une bande classique. Sur ce tronçon d'essai, les pavés ont été figolés dans les coins au moyen d'un stylet en acier. Pour la route posée sur mon réseau, j'ai toutefois opté pour un canevas classique. Le canevas plus

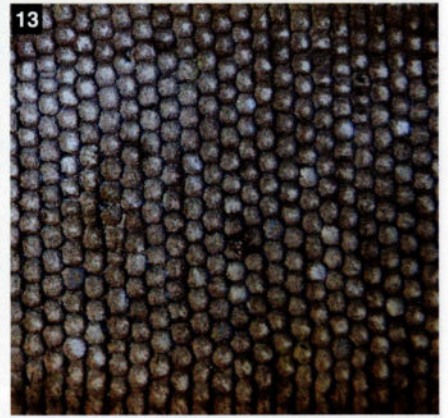
joli en forme d'éventail, comme essayé sur notre tronçon d'essai, convient mieux pour les zones urbaines. Sur une route en dos d'âne, il faut par contre veiller à ce que chaque rangée de pavés soit bien perpendiculaire au bord de la route. Cela veut donc dire que votre petit joint devra être légèrement plus large vers la courbe extérieure (**PHOTO 9**). S'il s'agit d'un virage serré, il faudra alors graver des pavés en oblique au moyen d'un stylet en acier. Pour un virage large – ce qui est notre cas – le jeu peut être rattrapé au moyen de petits joints. Lorsque vous travaillez de cette façon, vous obtenez toujours dans les deux cas un revêtement de rue à la fois joli et continu.

La teinte

La teinte des pavés est fonction du type de pierre que nous voulons reproduire. Vous pouvez ainsi reproduire du granit suédois en utilisant différentes teintes de peinture acrylique allant du blanc mat au gris foncé. Pour nos pavés belges, je n'ai utilisé que du n° 28 Humbrol. Lorsque votre pièce de travail a sa forme définitive, nous commençons alors par la pose de deux couches de

peinture, que nous laisserons à chaque fois sécher. Ces couches donnent à vos pavés la teinte de base correcte et rendent la surface un peu plus résistante (**PHOTO 10**). Après séchage, nous appliquons un lavis noir, réalisé au moyen de peinture acrylique Vallejo n° 70950. Grâce à ce traitement, notre rue présente un aspect déjà fort différent (**PHOTO 11**). Lorsque ce lavis est parfaitement sec, nous ponçons légèrement la partie supérieure de nos pavés au moyen d'un papier abrasif à grain P600 et enlevons la poussière produite par cette opération.

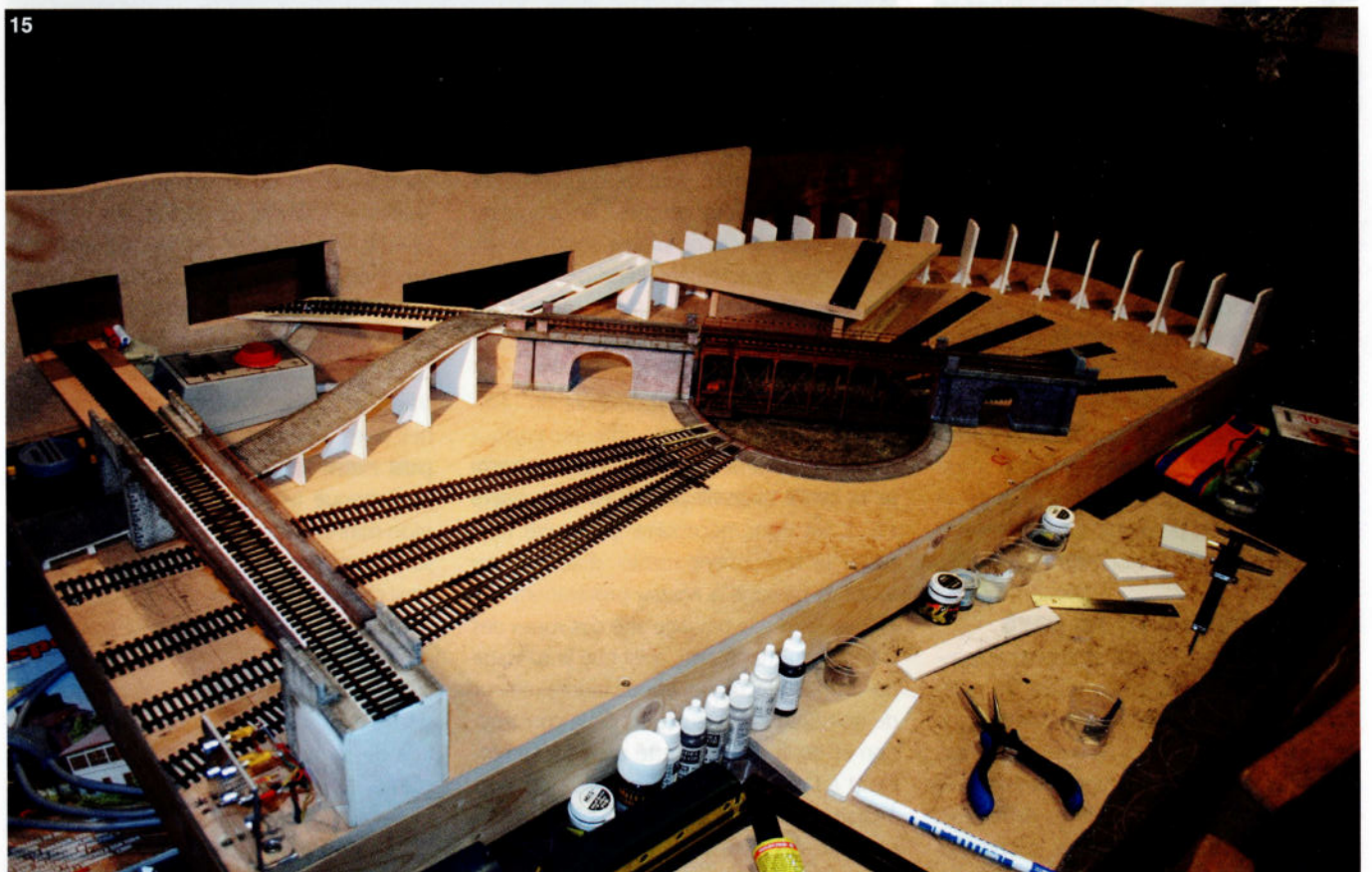
L'opération suivante nécessite un peu de patience et doit se réaliser avec précaution. Au moyen d'un fin pinceau, nous appliquons de la poudre à pigments noire de marque Mig entre les joints de pavés (**PHOTO 12**). Il s'agit d'une opération qui nécessite un peu d'exercice et une répétition ne vous fera pas de tort... De la poudre à pigments de teinte ombre naturelle (Vallejo n° 73109) est ensuite appliquée sur les bords de la route. Si vous le désirez, vous pouvez rendre l'un ou l'autre pavé plus clair ou plus foncé (**PHOTO 13**). Les bordures qui se situent un peu plus

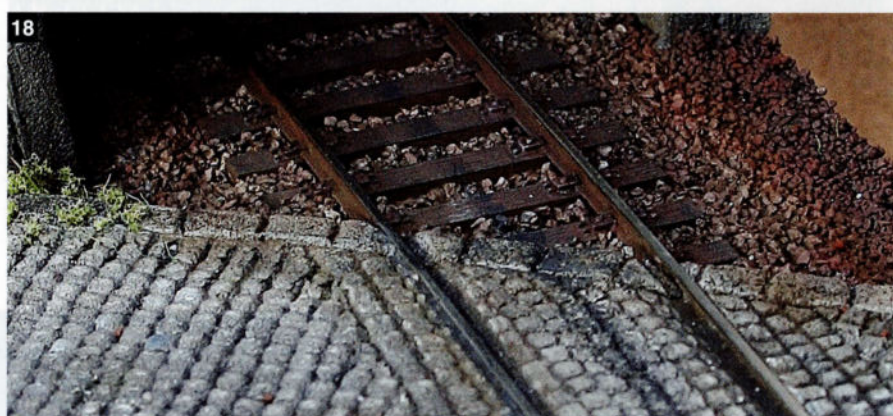


haut que le revêtement routier peuvent être placées ensuite et traitées de la même façon. D'éventuels joints sont bouchés avec un peu d'enduit. En réalité, la longueur de ces bordures ne dépasse pas le mètre. Si vous voulez placer une rigole au bord de votre route, vous pouvez alors opter pour un type de pavés plus long (comme ceux visibles sur la **PHOTO 14**), lors de la mise en forme de la route. Ces pavés sont alors disposés dans le sens de la longueur, pour permettre une évacuation rapide des eaux de pluie.

La pose

Pour donner à la route une section légèrement bombée dans le sens transversal, nous allons utiliser des supports pour le carton-plume. Cette route ne se situe pas en terrain plat, car elle est en pente. Pour ré-





soudre ce problème, nous aménageons sur toute la longueur de la route un support, tous les 5 cm. La partie supérieure de chacun de ces supports est découpée de façon légèrement arrondie, pour obtenir un bel arrondi. Le tout est fixé avec de la colle instantanée (VOIR PHOTO 15). Ensuite, nous figeons le paysage à gauche et à droite de la route, également avec du carton-plume. Ce dernier est fixé avec du papier adhésif et peint en teinte 'terre': il s'agit d'une méthode légère, solide et rapide. A l'arrière-plan, on peut voir un modèle-test d'un futur château d'eau (PHOTO 16).

La confection d'un PN pavé

Comme déjà dit, les côtés extérieurs du passage à niveau ne font qu'un avec le revêtement routier, à gauche et à droite de la voie (voir photo 6). Pour bien raccorder ces pavés aux rails, nous découpons un bout de carton-plume pour recouvrir les extrémités des traverses. Pour reproduire les bandes

de pavés entre les rails, j'ai utilisé du carton-plume de 3,25 mm dont les deux couches de carton ont été retirées. En poussant quelque peu le carton-plume contre le rail, vous voyez exactement l'endroit où vous devez le découper. Pour éviter une lacune trop importante pour les boudins de roue, les deux côtés affleurant aux rails sont coupés de biais. La partie supérieure du revêtement routier doit venir affleurer partout au niveau supérieur des rails (VOIR LA PHOTO DE LA COUPE TRANSVERSALE DU PN ET LA PHOTO 17). Il est donc nécessaire de rendre bien plane le revêtement routier quelques cm avant le passage à niveau proprement dit. Bien entendu, le passage aisé des roues des trains doit être garanti, ainsi que le passage du courant électrique. Il vous faudra réaliser de nombreux tests au cours de la construction et de la finition, cette dernière se réalisant au moyen de peinture et de poudres à pigments. Les bordures des côtés du PN sont posées ensuite et sont d'un autre

format que celui des pavés. Ces bordures sont figées de la même façon que le revêtement routier. En réalité, ces bordures servent à empêcher le descellement des pavés provoqué par les vibrations des véhicules. Ceci est donc nécessaire pour un PN recouvert de pavés. Les traces provoquées par les locomotives, comme par exemple les traces de graisse caractéristiques au milieu des voies, donnent au PN un aspect usagé (VOIR PHOTO 18). C'est de cette façon que j'ai fabriqué le petit passage à niveau sur mon mini-réseau. De nombreuses variantes sont bien entendu possibles: vous pouvez ainsi choisir de disposer les traverses en bois entre les rails. Mais ceci est pour plus tard...

Dans un prochain article, nous parlerons de têtes de pont en pierre naturelle et de portails de tunnel, le tout façonné en carton-plume.

Texte & photos: Rik Martens. 

Un TPJ avec voitures de la DB



NOUS ÉVOQUERONS DANS CE NUMÉRO UN TRAIN QUI A DISPARU IL Y A ENVIRON 20 ANS SUITE À LA SUPPRESSION DU SERVICE MILITAIRE OBLIGATOIRE EN BELGIQUE: LE TRAIN DE PERMISSIONNAIRES JOURNALIER (TPJ) À TROIS TRANCHES RELIANT BRUXELLES-NORD AUX VILLES ALLEMANDES OÙ L'ARMÉE BELGE DISPOSAIT DES GARNISONS. DURANT SA PÉRIODE FASTE, LE TPJ COMPORTAIT TROIS GROUPES DE VOITURES DIRECTES À DESTINATION RESPECTIVEMENT DE SOEST, HAGEN ET WARBURG. CE TRAIN AVAIT DES HORAIRES ASSEZ DÉTENDUS ET COMPORTAIT DES VOITURES À VOYAGEURS D'UN NIVEAU DE CONFORT ASSEZ... MOYEN.

Le TPJ en voitures DB des années '50

En principe, c'était la DB qui fournissait les voitures du TPJ. Il s'agissait des plus vieilles voitures UIC-X non climatisées de ce réseau qui avaient été construites dans les années '50. Ces voitures avaient une longueur de 26,40 mètres et comportaient 12 compartiments de 2ème classe à 6 places assises, ce qui était révolutionnaire à l'époque, car tous les autres réseaux étaient encore adeptes du compartiment de 2ème classe à 8 places assises. Néanmoins, certaines caractéristiques de ces voitures étaient moins flatteuses. En 2ème classe, la longueur des vitres des compartiments était d'à peine 1 mètre, pour 1,20 m pour les voitures de la DB de ce type construites dans les années '60. De plus, les voitures UIC-X de la DB construites dans les années '50 étaient équipées de portes à fermeture manuelle. Ces caractéristiques feront qu'à partir des années '80, cette première génération de voitures UIC-X déjà trentenaires sera engagée sur des trains moins prestigieux, comme le TPJ par exemple. Seule concession

à la modernité: ces voitures recevront comme l'ensemble du parc de voitures UIC-X de la DB la fameuse livrée turquoise océan/beige à partir des années '70.

Le TPJ partait de Bruxelles-Nord et faisait arrêt à Louvain, Tirlemont, Liège-Guillemins et Verviers-Central. A Aix-la-Chapelle, la locomotive électrique de la SNCB était remplacée par une locomotive de la DB, car le TPJ n'était pas digne d'être remorqué par une locomotive polytension. Ensuite, le TPJ effectuait des arrêts dans toutes les gares des villes où l'armée belge avait des garnisons.

A l'origine, la rame du TPJ était garée au 'groupe G' à Bruxelles-Nord, un faisceau de garage situé entre la sortie de la gare de Bruxelles-Nord et l'entrée de la gare de Schaerbeek. Par la suite, après la suppression de ce faisceau, la rame du TPJ sera garée à Schaerbeek, ce qui occasionnait un beau parcours à vide entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord via la ligne 28 (la ligne de ceinture 'Ouest' de Bruxelles) et la Jonc-

Le TPJ vient de quitter à vide le faisceau de garage de Schaerbeek et rejoint Bruxelles-Nord pour y embarquer ses voyageurs, en faisant d'abord un beau tour de Bruxelles via la ligne de ceinture Ouest et la Jonction. Bruxelles-Ouest, le 16 septembre 1994. Photo: BM.

tion Nord-Midi, parcourue dans le sens Midi>Nord, pour embarquer cette clientèle très particulière de militaires à Bruxelles-Nord, en direction de l'Allemagne.

Du réel à la miniature sans tricher


Le TPJ illustré sur la photo comportait 6 voitures Bm232 de la DB. Ces voitures viennent tout juste d'être reproduites par Piko et aussi par LS Models, à l'échelle H0. Quant à la locomotive série 23, elle a également fait l'objet de plusieurs reproductions. Notons que dans les années '80, la composition de ce train était plus importante: il comportait alors 7 voitures de 2ème classe Bm232, une voiture mixte 2ème classe/fourgon BDms272 et une voiture de 1ère classe Am202, reproduites par Piko. A l'époque, les voitures arboraient la livrée turquoise océan/beige, mais souvent, on y apercevait aussi des voitures en livrée d'origine: bleue pour la voiture de 1ère classe ou verte pour les autres types de voitures.

Texte : Bertrand Montjoabaques



Liste des clubs belges de modélisme ferroviaire et d'amateurs de trains

VOUS TROUVEREZ CI-DESSOUS UNE LISTE DES CLUBS BELGES DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET D'AMATEURS DE TRAINS. NOUS NOUS LIMITERONS AU NOM DU CLUB, DE LA PERSONNE ET D'UNE ADRESSE DE CONTACT. POUR UNE LISTE REPRENANT LA LISTE COMPLÈTE COMME L'ADRESSE DU LOCAL DE CLUB, N° DE TÉLÉPHONE, ADRESSE EMAIL ET SITE WEB ÉVENTUEL, NOUS VOUS RENVOYONS À NOTRE SITE WEB WWW.MODELSPOORMAGAZINE.BE.

Guy Holbrecht 

Clubs de modélisme ferroviaire

CP	VILLE OU COMMUNE	DÉNOMINATION	PERSONNE DE CONTACT	ADRESSE DE CONTACT
1070	Bruxelles	RMC 783 - Railway Model Club 783	G.-A. Chalanton	Kerkedelle 34 1200 Bruxelles
1140	Evere	FSR - Ferro Schaerbeek Rail	Daniël Leydens	Eric Poussart, Avenue Rogier 185, 1030 Schaerbeek
1330	Rixensart	CFR - Club Ferroviaire de Rixensart	Michel Liégeois	CFR avenue des Cérésiers, 6, 1330 Rixensart
1420	Braine l'Alleud	AMFB	Jean Marie Daivière	Chemin du Bois de Hal, 43, 1420 Braine l' Alleud
1495	Villers-la-Ville	CFO - Club Ferroviaire Ottignies	Francis Vanderlin	Francis Vandelin, Dreumont, 108, 1495 Marbais
1650	Beersel	Club 'L'Echelle'	Henri Louis	Rue de Nivelles 59D, 1440 Braine-le-Château
1700	Dilbeek	HLD - Modelspoorwegclub 'Het Locje Dilbeek'	Guido Vandendriessche	Dr. Jan Appelmanslaan 87, 1700 Dilbeek
2000	Anvers	Antwerpse Trein club	François Duval	Meierhoek 45, 2170 Merksem
2030	Anvers	MOBOV	Frank Bourguignon	Clementinastraat 60 2018 Antwerpen
2160	Wommelgem	AMRA - Antwerp Modelrailroad Association	Guido Carpentier	Abtsdreef 17, 2940 Stabroek
2170	Merksem	ATA - Antwerp Train Association vzw	Fred Vervoort	Liebiglaan 108, 2900 Schoten
2300	Turnhout	Stoomgroep Turnhout	Walter Marynissen	Bevrijdingslaan 13, 2340 Vosselaar
2400	Mol	Modelspoorclub De Kempen vzw	Frans De Weerd	Distelakker 18, 2440 Geel
2430	Laakdal	LMC - Laakdalse Modelspoorweg Club	G. Schellekens	Meerhoutstraat 90, 2430 Laakdal
2500	Lierre	Lierse Modelspoorwegen - LMS 'De Geit'	Jelle Raets	Dijkstraat 29, 2288 Bouwel
2650	Edegem	MTD Treinenclub vzw	Luc Goormans	Postbus 18, 2650 Edegem
2800	Mechelen	MMSL - Mechelse Modelspoorweg Liefhebbers	L. Vanherck	Boomgaardstraat 8
2812	Muizen (Malines)	Miniatuur Spoorweg Club Muizen De Pijl	Roland Paternoster	Leuvensesteenweg 443
2900	Schoten	N 160 vzw	Jim Van Bockstaele	Tilburglaan 96, 2960 Sint-Job-In-'t-Goor
3000	Louvain	MSV Leuven - Model-Spoor Vrienden Leuven	Dirk Vandezande	Waversebaan 18, 3050 Oud-Heverlee
3000	Louvain	LMTC - Leuvense Modeltreinclub		V. De Costerstraat 68
3300	Tienen	Spoor 6	Herman Devijver	Strijderslaan 12, 3300 Tienen
3730	Hoeselt	Hoeseltse Treinclub vzw	Danny Smets	Lindekapelstraat 7
3920	Lommel	VEBOV	H. Van den Bergh	Kroonstraat 8
4020	Jupille	Ferro - Liège	Dany Robins	Rue Henri Nottet 10, 4040 Herstal
4052	Beaufays	AS.MO.CO. Asbl	Daniel Warnant	108, rue du 6 Août, 4621 Retinne
4101	Jemeppe sur Meuse	Jemeppe modelism	Yves Thonus	Rue Rousseau 1, 4101 Jemeppe sur Meuse
4102	Ougrée	ALAF	François-Xavier Leemans	Rue de l'Athénée, 74, 4630 Soumagne
4520	Wanze	AMAF, Association Mosane d'Amateurs Ferroviaires	Charles Pierre	Rue Ch. Bormans 36
4800	Verviers	RCFEB - Royal Club Ferroviaire de l'Est de la Belgique	Jean Greusen	Rue de lambermont 11, 4800 Petit-Rechain
4960	Malmedy	CFM - Club Ferroviaire Malmedien	F. Warny - J.M. Lemaire	Rue Abbé Bastin 12
5100	Jambes	RMM - Rail Miniature Mosane	Jean-Pierre Lobet	Rue Auguste Leblanc, 36, 5002 Saint Servais
5380	Fernelmont-Forville	CFN - Cercle Ferroviaire du Namurois asbl	André Delsemme	Avenue de la Libération, 62
5544	Heer-Agimont	TMHM - Train Miniature Musée Haute Meuse	Daniel De Quick	Rue de France, 42 b, 5544 Heer-Agimont
6060	Gilly	TMC - Trains Miniatures de Charleroi	Souply Yves	Souply Yves, 61, rue d'Ormont, 6200 Châtelet
6183	Trazgenies	Les Mordus de modélisme	Jean-Pierre Dehavay	Rue de la vierge 2a
6700	Arlon	TMS - Train Modèle Sud asbl	Sthéphane Krier	Rue de Guerlange 29, 6791 Athus

7034	Obourg	CFMS - Club de Ferromodélisme de Mons et sa région	Manuel Talotti	Avenue du Champ de Bataille 275, 7012 Jemappes
7100	Haine St. Pierre	CFC - Club Ferroviaire du Centre	Jean-Luc Francq	Avenue Churchill 18, 7140 Morlanwelz
7330	Saint-Ghislain	P.F.T. - Modélisme	Guy Stiévenart	Rue Louis Caty 192, 7331 Baudour
7520	Templeuve	Club Ferroviaire Tournaisien Tourail-cfty	Antoine Dubreucq	Val du Vert Marais, 4, 7540 Kain
7740	Pecq	T.M.H.O. - Train miniature du Hainaut occidental	Jean-Paul Bauts	Rue Montifaut 1A, 7743 Obigies
7850	Enghien	CFME - Club Ferroviaire Miniature Enghien	Patrick Grégoire	Patrick Grégoire, Chaussée d'Asse 38, 7850 Enghien
7850	Marcq	AFME ASBL Amis Ferroviathes Modélistes Enghiennois	Hervé Faucon	Clos des Pommiers, 5, 7800 Ath
7943	Gages	TMHO-Ath - Train Miniature du Hainaut Occidental -section Ath	Coenen Xavier	Place de Gages, 5-7 7943 Gages
8000	Bruges	MVB - Modelspoorvrienden Brugge	U. Schotte	Kerkebeekstraat 32, 8490 Varsenare
8020	Oostkamp	Modelspoor Atelier Oostkamp vzw	Wouter Decaluwé	Marktstraat 14, 8810 Lichtervelde
8020	Oostkamp	De Dwarsliggers	Jean Herckens	Assebroeklaan 21, 8310 Sint Kruis
8400	Ostende	MSKK - Modelspoor Klub van de Kust	Kristof Willems	Spaarzaamheidsstraat 37, 8450 Bredene
8400	Ostende	De lantaarn Modelspoorhobbyclub	Eugeen Castelein	Archimedesstraat 60
8550	Zwevegem	Modelspoorclub Locomatic vzw	Hendrik Derammelaere	Otegemstraat 238 bus 13
8940	Wervik	Modelspoorclub Pacific	Bernard Lambert	Spanjestaart 197, 8800 Roeselare
9000	Gand	Gentse Model Spoor Club	Boone Dirk	Bram Soens, Nonnenwegel 20, 9090 Melle
9040	Sint-Amandsberg	AMSAC - Artevelde Miniatuur Spoorweg Amateur Club	Daniel DeLathouwer	Achterstraat 73 Sint Amandsberg
9100	St-Nicolas	MSC Het Spoor vzw	Erwin Stuyvaert	Neerbroek 39A, 2070 Zwijndrecht
9112	Sinaai	De Zwitserse Treinclub vzw	Fredien Bauwens	Begoniastraat 12 te 9100 Sint Niklas
9300	Alost	Oost-Vlaamse Modelspoor Vereniging vzw	Wouter De Troyer	Tragel 6 d

Clubs ou associations non modélistes

1000	Bruxelles	ARBAC-KBVVS	Claude van den Hove	Gare de Bruxelles-Central
1020	Bruxelles	AMUTRA - Association pour le Musée du Tramway	R. Dieudonné	Avenue du Forum 11, bte. 150
1040	Bruxelles	MUPDOFER - Musée Privée de Documentation Ferroviaire		BP 1343, 1000 Bruxelles
1150	Bruxelles	MTUB - Musée du Transport Urbain Bruxellois		Avenue de Tervueren, 364B
1190	Forest	Le Petit train à vapeur de Forest	Jean-Marc Hotton	Chaussée de Neerstalle, 323B
1200	Bruxelles	Tram 2000	Thierry Hamal	Rue Abbé Jean Heymans 15
1850	Grimbergen	Pro-Tram	Philippe Meert	Dr. Hemerijckxlaan 1
2600	Berchem	VlaTAM - Vlaams Tram- en Autobusmuseum	Eric Keutgens	Diksmuidelaan 44
2300	Turnhout	Stoomgroep Turnhout vzw	Dani Bellemans	Heizijde 25, 2300 Turnhout
3665	As	Kolenspoor	Kurt Rondelez	Dorpstraat 1, bus 1
4000	Liège	GTF asbl	J.H. Renard	rue R. Heintz, 9 bte 3, 4020 Liège
4031	Kinkempois	ATF - Amicale des Transports Ferroviaire	Lallemand Ghislain	Rue de la Station, 84, 4032 Chênée
4140	Sprimont	CFS - Chemin de Fer de Sprimont	Pierre Dykmans	Rue des Fosses 11
5000	Namur	Chemins du Rail		Gare Namur, boîte 27
5580	Jemelle	Centre du Rail et de la Pierre	Jean Henrotin	Avenue de Ninove 11
5580	Jemelle	ASBL 'Fous des Rails'	Niet opgegeven	Avenue de Ninove 11
5660	Mariembourg	CFV3V - Chemin de Fer à Vapeur des Trois Vallées asbl	Jean-Pierre Désirant	Chaussée de Givet 49, 51, 5660 Couvin (Mariembourg)
5670	Treignes	Musée Ferroviaire de Treignes	Mr Allard	Plateau de la Gare, 5670 Couvin (pour Treignes)
6530	Thuin	ASVi - Tramway Historique Lobbes-Thuin	Roland Dussart Desart	Venelle au palio 49, 1150 Bruxelles
6792	Halanzy	ARH - Amis du Rail Halanzy	Michel Ambroise	Place de la Gare 1 ou Rue du Bois 14
7000	Mons	PFT - CFB	Alain Defechereux	BP40, 7000 Mons 1
9200	Baasrode	SDP (Stoomtrein Dendermonde Puurs (voorheen BVS))		Ten Berg 101, 9300 Aalst
9990	Maldegem	SCM - Stoomcentrum Maldegem	Koen Goossens	Stationsplein 8

Clubs étrangers de modélisme d'inspiration belge

1960 ADH	Heemskerk(NL)	Spoorgroep Luxemburg	P. Smina	Postbus 160, Heemskerk
----------	---------------	----------------------	----------	------------------------

Fédération

2550	Kontich	Febelrail	Jef Van Olmen	Holle Eikaard 45, 2550 Kontich
------	---------	-----------	---------------	--------------------------------

L'ARRIÈRE-SAISON EST TRADITIONNELLEMENT L'ÉPOQUE DES EXPOS DE MODÉLISME. DE NOMBREUSES ASSOCIATIONS ORGANISENT DES JOURNÉES 'PORTES OUVERTES' OU UNE PETITE EXPOSITION: NOUS VOUS RENVOYONS À CE SUJET À NOTRE AGENDA, EN PAGE 84. MAIS QUELQUES 'GRANDS' ÉVÉNEMENTS QUI VALENT LE DÉPLACEMENT – MÊME LOINTAIN – SERONT ÉGALEMENT ORGANISÉS: NOUS VOUS EN PRÉSENTONS QUELQUES-UNS.

Euromodelbouw, un immense monde en réduction

'Euromodelbouw 2013' qui se tiendra cette année les 12 et 13 octobre dans les 'Limburg Hallen' de Genk se transformera en un immense monde en réduction, où quasi toutes les facettes du modélisme seront représentées. Plus de 700 modélistes venant de sept pays, qui se partageront 167 stands, vous exposeront ce qu'ils font de mieux dans leur domaine. Les modélistes ferroviaires seront certainement ravis, car pas moins de 47 réseaux fonctionnels y seront exposés. Plusieurs de ces réseaux feront leur 'première' à Genk, tandis que d'autres seront pour la première fois exposés en Belgique. Publier la liste complète de ces participants nous mènerait trop loin, mais sachez que quasi toutes les échelles de réduction pratiquées en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en France et en Grande-Bretagne seront représentées. Un des clous 'belges' de cette

expo sera sans aucun doute la gare de Hasselt (désormais entièrement achevée), ainsi que l'extension de la gare de Tongres, anno 1943. Vous trouverez la liste complète des participants (et des tenanciers de stands) sur le site web www.euromodelbouw.be. Train Miniature Magazine et Journal du Chemin de Fer seront également présents par le biais d'un stand de vente, où vous pourrez prolonger votre abonnement et acquérir à prix intéressant des reliures pour votre collection de revues. Rik Martens et Arnaud Verlaeken – collaborateurs de TMM – animeront en outre des démonstrations pratiques en continu sur notre stand commun TMM/JCF.

Outre cette grande offre en modélisme ferroviaire, on pourra également y voir des camions, bateaux et hélicoptères radiocommandés, ainsi que des dioramas militaires statiques de toute nature. Une section 'Lego'



sera également présente, ainsi qu'une vaste collection d'autos miniatures: Euromodelbouw est un événement pour petits et grands... C'est une organisation du Hoelseltse Treinclub qui se tient dans les Limburg Hallen à Genk, et est ouverte de 9h30 à 18h les samedi 12 et dimanche 13 octobre prochains. Les Limburg Hallen sont à dix minutes à pied de la gare de Genk, et un vaste parking est disponible aux alentours de ces Halles.

La gare de Hasselt, d'Ivo Schraepen (Belgique)





Eurospoor, le plus grand événement de modélisme ferroviaire des Pays-Bas

Les vendredi 25, samedi 26 et dimanche 27 octobre prochains se tiendront dans les Jaarbeurshallen d'Utrecht l'expo 'Eurospoor', pour la 21ème fois. Réparti sur une superficie de 23.000 m², Eurospoor est le plus grand événement de modélisme ferroviaire qui se tient aux Pays-Bas: vous pouvez y admirer des réseaux, suivre des démonstrations et y faire des achats. L'organisateur Leo Hendriksen a comme à son habitude sélectionné quelques réseaux en provenance des Pays-Bas, d'Allemagne, de Grande-Bretagne, de France et de Belgique. Eurospoor constitue en outre un forum pour les nombreux réseaux modulaires de plusieurs clubs de modélisme néerlandais. Au total, 60 réseaux seront exposés. Mais Euro-

spoor n'est pas seulement 'des petits trains qui tournent en rond': vous pouvez aussi y poser vos questions au grand stand d'information et de démonstration de Beneluxspoor.net. Quelques fabricants et importateurs seront également présents et présenteront leurs plus récentes réalisations. Train Miniature Magazine ne pouvait pas manquer ce rendez-vous: nous y serons présents avec un petit stand de vente. Un des pôles d'attraction d'Eurospoor est certainement le hall distinct rassemblant les échoppes de vente où l'on pourra trouver des nouveaux articles d'occasion, des accessoires, des pièces ou encore des modèles de collection. Leo Hendriksen sait comme personne d'autre que l'avenir de son événement

dépend aussi des jeunes; pour ces derniers, du matériel sera mis à leur disposition et de nombreuses associations permettront une certaine interactivité à leurs jeunes visiteurs. La Jaarbeurs d'Utrecht se situe à 7 minutes de marche de la gare d'Utrecht CS. Elle sera ouverte le vendredi de 10 à 18h, le samedi de 9h30 à 17h30 et le dimanche de 9h30 à 17h. Le droit d'accès est de 15 euro pour les adultes, les enfants de moins de 12 ans ne payant que 7 euro. Le dimanche, une réduction sera accordée aux familles. Pour plus d'infos, rendez-vous sur le site web www.eurospoor.nl.
'Pocahontas' de Michael Fuchs et Jürgen Funk (Allemagne).

RAMMA 2013, une édition jubilaire

Au cours du même week-end pendant lequel se tient Euromodelbouw, l'expo Ramma se tiendra dans la ville française de Sedan, cette année pour la 30ème fois. Tout comme à Genk, toutes les branches du modélisme ferroviaire y seront représentées, mais on y verra également un nombre record de réseaux en fonctionnement: pas moins de 90, à toutes échelles possibles, de participants français mais aussi des pays limitrophes (dont la Belgique). Vous en trouverez la liste ainsi qu'une courte description de ces réseaux sur le site www.ramma.org. En collaboration avec 'Loco Revue' (notre revue-sœur française bien connue), deux concours seront organisés: le premier concernera la construction d'un mini-réseau aménagé sur une planche à repasser (13 inscrits) et le second s'appellera 'Euro Moming 2013' et concernera des mini-réseaux construits sur la superficie de trois feuilles A3, en fonction de l'échelle de réduction (18 inscrits).

'Pontempeyrat' de Michel Gachet (France).

Ramma se tiendra au Centre Sportif Rogissart (rue Rogissart à Sedan) et sera ouvert le samedi de 13 à 19h et le dimanche de 10 à 18h. Le droit d'entrée sera de 7 euro

(6 euro pour les jeunes de 6 à 16 ans). Sedan ne se situe qu'à deux heures de route de Bruxelles.

Texte: GVM

EUROMODELBOUW '13

UNE ORGANISATION DE:

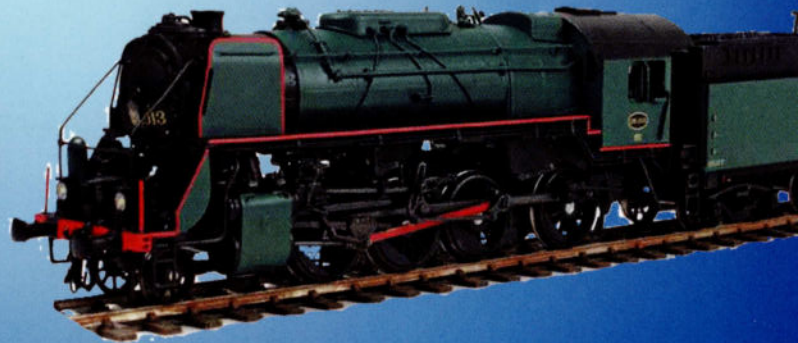
HOESELTSE TREINCLUB

BELGIË

OUVERT LE:
SAM. & DIM. DE
9.30 À 18H.



INFO:
Tel: 089/51.46.44
info@euromodelbouw.be



WWW.EUROMODELBOUW.BE WWW.HOESELTSETREINCLUB.BE

AVEC GRANDE BOURSE INTERNATIONALE DE VENTE ET D'ÉCHANGE

LIMBURG  HAL GENK (B)

12 & 13 OCTOBRE 2013

PLUS DE 12.000M² DE MODELISME



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

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

