

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

130

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

Les
NOUVEAUTÉS
VUES à
EUROMODELBOUW



REPORTAGES: EUROMODELBOUW • RAMMA • LES JOURNÉES DU MODÉLISME À VOIE ÉTROITE **RÉSEAU:** D'ALT-WARNOW VERS NEUKLOSTER • **RÉSEAUX À DEMEURE:** EURO TRANS BAHN **PRATIQUE:** DES ÉTANÇONS EN BOIS POUR CHARBONNAGE (1) • DES BRAS DE FIXATION POUR WAGONS DE COILS 'SHMMS' ROCO • UNE ATTRACTION FORAINE: UN CHAPITEAU DE DANSE EN HO • EMMANUEL NOUAILLIER: QUARTIER DE LA BRASSERIE (2) • LE TRAVAIL DU CARTON-PLUME (7): LA PIERRE DE TAILLE • **RECENSIONS • NOUVEAUTÉS**

5 414306 157613 01300 >



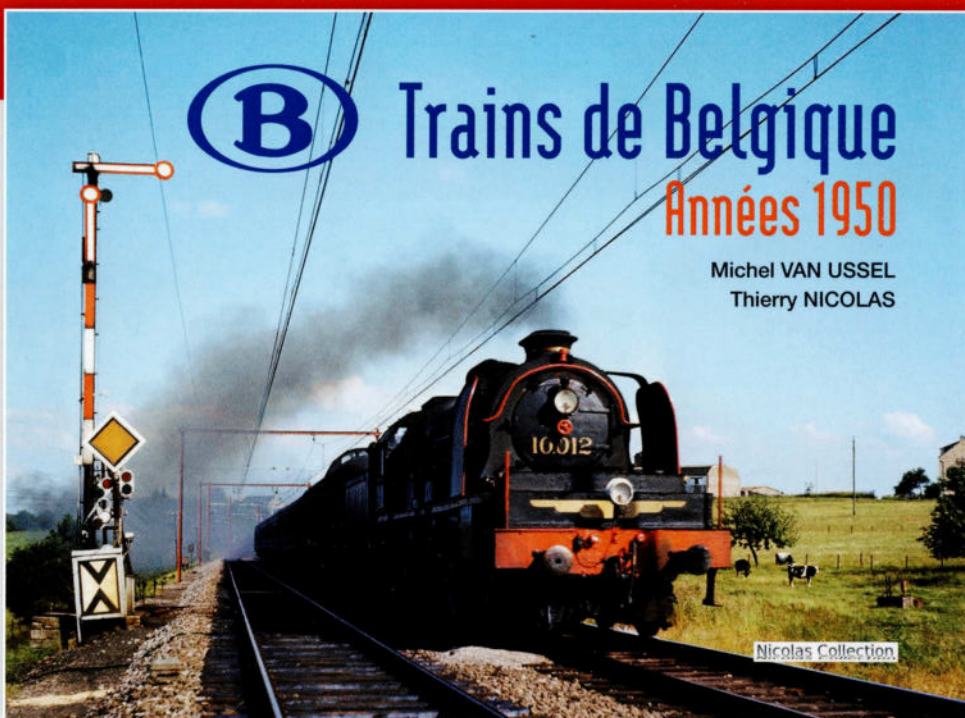
P 208897

NOUVEAU!



Trains de Belgique Années 1950

Michel VAN USSEL
Thierry NICOLAS



CODE 'TRAINS DE BELGIQUE': Trains de Belgique – Années 1950 par Michel Van Ussel & Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 160 pages, format couché 30 x 22cm, prix: € 40,90 (€ 33,30 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur).

Un magnifique livre contenant 190 photos inédites (dont une dizaine en couleurs) datant des années '50 et illustrant de nombreuses locos à vapeur et les nouveaux engins de traction qui leur ont succédés. Les légendes offrent beaucoup d'infos sur les engins et les lieux illustrés.

Train Miniature Magazine offre **10% de réduction** à ses lecteurs

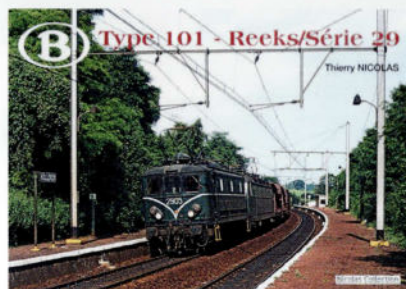
Action uniquement valable en Belgique - Livraison dans les 4 semaines par recommandé B-Pack 'Secur' après réception du paiement

'Atlantic – 12.004', 'Type 101 – Reeks/Série 29' et 'Type 630 – Reeks/Série 40' sont les trois premiers livres-photos de la 'Nicolas Collection', qui se consacrent chacun à un type de locomotive précis, voire à une loco en particulier.



CODE 'ATLANTIC': Atlantic – 12.004 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 98 pages, couverture souple, format couché 29 x 21 cm, prix € 30,10 (€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur).

Cette monographie de 102 photos est entièrement consacrée à la 12.004, la locomotive à vapeur belge sans doute la plus mythique.



CODE 'TYPE 101': Type 101 – Reeks/Série 29 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 98 pages, couverture souple, format couché 29 x 21 cm, prix € 30,10 (€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur).

Le type 101 (future série 29) est illustré au moyen de 121 photos: ces locomotives électriques furent les premières mises en service par la SNCB, en 1949.



CODE 'TYPE 630': Type 630 – Reeks/Série 40 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 98 pages, 133 photos, couverture souple, format couché 29 x 21 cm, ISBN 978-2-930748-03-0, prix € 30,10 (€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur).

Ce 3e livre-photos de la Nicolas Collection est une monographie consacrée à l'autorail du type 630 (future série 40). Des photos de ce type d'engins ont rarement été publiées jusqu'à présent.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle

En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du/des livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

Pour plus d'infos, voyez notre rubrique 'Recensions' dans ce numéro, ou surfez sur notre site web www.modelspoormagazine.be.

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

ADMINISTRATION

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

RÉDACTION

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Guy Holbrecht, Luc Dooms,
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTION

Max Delie, Michel Van Ussel, Sven van der Hart,
Tony Cabus, Luc Hofman, Peter Embrechts,
Chris Van Diesen, Rik Martens, Walter Moers,
Jean-Luc Hamers, Peter Van Gestel,
Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,
Bertrand Montjobaques, Emmanuel Nouaillier,
Jan Nickmans, Patrick Dalemans, Alain Vandergeten.

ADMINISTRATION & ABBONEMENTS

abo@modelspoomagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS

info@modelspoomagazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

MODERATEURS

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye
info@modelspoomagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

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@modelspoomagazine.be

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

DATE DE PARUTION:

TMM 131: 29/11

Le modélisme ferroviaire en déplacement...

Lorsque l'automne arrive dans nos contrées, c'est aussi une nouvelle saison de modélisme qui commence, et c'est l'époque des 'grandes' foires et des expositions. Un des premiers événements de portée nationale de cette après-saison fut les 'Journées du modélisme à voie étroite', qui se sont tenues dans la petite ville néerlandaise de Valkenburg. Quelques semaines plus tard, c'était le tour d'Euromodelbouw à Genk et de 'Ramma' à Sedan. Vous trouverez un reportage sur chacune de ces expositions à caractère international dans le présent numéro.

Outre ces événements réputés, il existe évidemment bien d'autres petites expositions et journées 'Portes ouvertes' à caractère plus local, organisées par nos nombreux clubs de modélisme ferroviaire. La rédaction de votre revue reçoit régulièrement des invitations pour y être présent par le biais d'un petit stand, ou pour plus simplement y rendre une petite visite. Hélas... Nous ne pouvons que bien trop peu donner suite à ces requêtes, par manque de temps et de moyens. La rédaction de votre revue est en effet constituée de collaborateurs free-lance qui ont tous un autre job à temps plein et qui ne peuvent pas toujours se libérer pendant le week-end pour aller visiter l'une ou l'autre de ces expos de modélisme ferroviaire. Et même s'ils le voulaient, leur famille a aussi ses droits...!

Mais peut-être que vous, vous disposez d'un peu plus de temps libre pour visiter l'une ou l'autre foire ou exposition qui se tient dans votre voisinage. Les expos locales sont souvent organisées par des clubs et constituent pour ces derniers une source de rentrées financières d'une part, et d'autre part un moyen de montrer au grand public ce qu'est de nos jours le hobby du modélisme ferroviaire. Par votre visite, vous soutiendrez non seulement le club organisateur, mais vous passerez aussi un bon moment, ou vous y trouverez l'inspiration nécessaire pour vos propres projets de modélisme. Et vous pourrez sûrement tailler une bavette avec l'un ou l'autre constructeur de réseau: ces derniers expliquent volontiers comment ils s'y sont pris pour faire aboutir leur projet.

Car quelque soient les différents projets décrits ou photographiés dans ce magazine (ou dans d'autres), voir quelque chose de ses propres yeux est encore la meilleure des expériences. Cela peut parfois aussi être un échec – sur papier, un réseau peut sembler beaucoup plus grand qu'il ne l'est en réalité – mais l'inverse est vrai aussi. Et ce que nous ne pourrions absolument pas rendre sur papier est le 'mouvement': l'image de trains qui roulent et qui de nos jours, sont souvent sonorisés. Or ça, vous ne le vivrez jamais qu'avec vos yeux et vos oreilles, évidemment...

Vous trouverez dans l'agenda à la fin de ce magazine tous les événements prévus au cours des prochains mois. Sur notre site www.modelspoomagazine.be (rubrique 'Agenda'), vous pouvez même y trouver tous les événements prévus en 2014, ce qui vous permettra déjà de bloquer certaines dates dans votre propre agenda. Deux dates doivent d'ores et déjà y figurer: les 18 et 19 octobre 2014, lorsque se tiendra notre 7e Grande Expo de modélisme ferroviaire, dans la Brabant à Louvain... Mais en attendant, de nombreuses petites et grandes expos sont susceptibles de vous plaire. Qu'attendez-vous pour vous y rendre...?

Guy Van Meroye



50



La dernière version en date de la G2000 de B-Models en action sur le réseau 'Hasselt' d'Ivo Schraepen. Nous reviendrons sur ce réseau particulier dans notre prochain numéro. Photo: Gerard Tombroek.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 16
LES NOUVEAUTÉS VUES À GENK	PAGE 18
RECENSIONS	PAGE 21
RÉSEAU: D'ALT-WARNOW VERS NEUKLOSTER	PAGE 24
PRATIQUE: LE TRAVAIL DU CARTON-PLUME (7): LA PIERRE DE TAILLE	PAGE 30
PRATIQUE: QUARTIER DE LA BRASSERIE (2)	PAGE 36
PRATIQUE: DES BRAS DE FIXATION POUR WAGONS DE COILS 'SHMMS' ROCO	PAGE 44
CES RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS: 'EURO TRANS BAHN'	PAGE 50
PRATIQUE: DES ÉTANÇONS POUR CHARBONNAGE —	
UN DIORAMA FAIT POUR ÊTRE EXPOSÉ (1)	PAGE 58
PRATIQUE: UNE ATTRACTION FORAINE: UN CHÂTEAU DE DANSE EN H0	PAGE 62
PRATIQUE: LA CHEMINÉE D'USINE DE STANGEL MODELLBAHNBAU	PAGE 71
REPORTAGE: EUROMODELBOUW GENK:	
UN ÉVÈNEMENT POUR TOUTE LA FAMILLE!	PAGE 72
REPORTAGE: RAMMA 2013 — LE MODÉLISME À LA FRANÇAISE	PAGE 77
REPORTAGE: VALKENBURG 2013 — DEUX JOURS À VOIE ÉTROITE	PAGE 80
AGENDA ET PETITES ANNONCES	PAGE 82

**RÉSEAU: D'Alt-Warnow vers Neukloster:
Un double diorama au 1/87^e**

Parfois, les collaborateurs d'un magazine de modélisme ferroviaire trouvent encore le temps de s'adonner eux-mêmes au modélisme... Notre collègue allemand Franz Rittig – rédacteur de la revue Miba – fait partie de ces bienheureux. En 2012, il était présent à l'expo On traXS! avec son réseau en H0: petit, mais figolé à l'extrême. Ce fut une excellente occasion de photographier cette création. Regardez le résultat en page 24.

24



PRATIQUE: Le travail du carton-plume (7): La pierre de taille

Dans cet article, Rik Martens va vous expliquer l'utilisation du carton-plume pour la construction des têtes de pont et des portails, situés sur son mini-réseau 'Dépôt Val-Rikard'. L'accent sera mis sur l'imitation de la pierre de taille, ainsi que sur le pont métallique situé entre les deux têtes de pont. A lire en page 30.

30



PRATIQUE: Emmanuel Nouaillier – Quartier de la Brasserie (2)

Il y a quelques temps déjà (dans le TMM 91), nous avons commencé à décrire le travail autour de ce projet regroupant deux saynètes liées par un seul et même sujet: une antique brasserie implantée en milieu urbain, avec ses deux entrées distinctes. Si le premier diorama évoquant l'accès mixte fer/route en pleine rue est déjà achevé depuis un moment, la deuxième scène restituant l'entrée par une petite cour est actuellement en chantier et fait l'objet de toutes nos attentions... avec pas mal de retard! A lire en page 36.

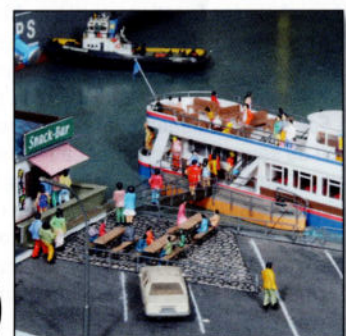
36



CES RÉSEAUX QUI NE SORTENT JAMAIS: Euro Trans Bahn

Cet article va vous présenter le réseau de Juliaan Debrabandere (de Kuurne), un réseau bien soigné, qui a été baptisé 'Euro Trans Bahn'. La première grande passion de Juliaan était la marine, les ports et tout ce qui gravite autour: dès sa jeunesse, il s'est lancé dans le modélisme en reproduisant de nombreux navires. Plus âgé, il a été séduit par le rail, par ailleurs très présent dans de nombreux ports. Juliaan trouvait que ces deux moyens de transport se combinaient à merveille sur son réseau qui était alors en construction, ce qui ressort bien sur les photos de cet article, à lire en page 50.

50



**PRATIQUE: Des étançons en bois pour charbonnage –
Un diorama fait pour être exposé (1)**

Qu'il s'agisse de votre loco favorite, d'un petit train à voie étroite ou encore d'une rame complète de marchandises, vous pouvez sans problèmes en profiter si ces véhicules sont exposés dans une vitrine. Pour certains amateurs toutefois, ils ne sont vraiment mis en valeur que lorsqu'ils sont disposés sur un beau diorama. Beaucoup de modélistes pensent cependant (à tort) qu'ils ne sont pas capables de construire un diorama. Erik Mosterd nous décrit étape par étape comment construire un diorama qui, pour la petite histoire, n'est pas encore achevé à l'heure actuelle... Grâce à cette future série d'articles, tous les aspects entrant en ligne de compte pour obtenir un beau diorama seront passés en revue. Chaque article traitera d'une technique en particulier ou décrira une phase de réalisation. Dans ce premier article, vous ferez connaissance avec le concept, en page 58.

58



Locomotive à vapeur série 4600 (ex série 55)



Version patinée !

37469 Locomotive à vapeur avec tender séparé.

Modèle réel : Locomotive à vapeur pour trains marchandises série 4600 (ex série 55) des chemins de fer luxembourgeois (CFL). Numéro d'immatriculation 4602. Version avec peinture d'avertissement sur les disques de tampons à l'avant et à l'arrière. État de service 1950.

Modèle réduit : Locomotive à vapeur avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance dans la chaudière. 4 essieux couplés moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive et tender essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux - inversion en fonction du sens de marche - et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Cabine de conduite avec aménagement intérieur. Attelage court fixe entre locomotive et tender. Nombreux détails rapportés. Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis. Longueur h.t. 21,0 cm.

Série unique.

€ 399,95 *

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Contact du générateur de fumée	x	x	x	x
Bruit.loco.vap.	x	x	x	x
Sifflet de locomotive	x	x	x	x
Comnde directe	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Pompe à air		x	x	x
Sifflet de manœuvre		x	x	x
Echappement de la vapeur		x	x	x
Pelletage du charbon			x	x
Grille à secousses			x	x





B-MODELS (H0)

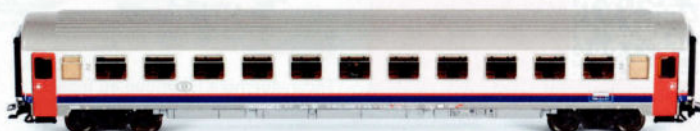
Les G2000 ECR & ARF

Peu après la sortie du modèle de la 5701 par B-Models, de nouvelles variantes de la G2000 sont déjà proposées, comme celles des opérateurs privés Antwerp Rail Feeding et Euro Cargo Rail. La livrée la plus originale est celle de la 1101 d'Antwerp Rail Feeding, noire et jaune. Cette loco a été mise en service le 6 mai 2011 (réf. 3012). Au début de cette année, elle a toutefois été gravement endommagée lors d'un tamponnement. Euro Cargo Rail est surtout actif dans le Nord de la France et travaille en étroite collaboration avec SNCB-Logistics. Ses locomotives assurent régulièrement des trains de marchandises en Belgique (réf. 3008). Ces deux modèles sont en vente avec décodeur 'sons' conçu par ESU. Le modèle de base sans décodeur et pour 2-rails est en vente pour 199,00 euro. (PE)

B-MODELS (H0)
EN COLLABORATION AVEC TMM

La 5523

On a pu voir lors d'Euromodelbouw à Genk le prototype définitif du modèle de la 5523. Ce modèle a encore bénéficié de quelques modifications pour s'accommoder du logiciel ESU le plus récent et sa livraison est désormais prévue pour le courant du mois de décembre 2013. (GVM)



MARKLIN (H0)

Des voitures I6 SNCB

Les voitures I6 de la SNCB ont été construites en 1977 dans le cadre d'une commande groupée de 500 voitures similaires par Eurofima, une société européenne pour le financement de matériel ferroviaire, fondée par 25 pays en 1956. Apparu pour la 1ère fois en 1980, le modèle reproduit par Märklin porte cette fois la nouvelle variante de livrée de 2e classe. Il est vendu sous forme de set de deux voitures de 2e classe en livrée contemporaine d'époque VI (réf. 42741). Ces modèles Märklin sont reproduits en longueur au 1/100e, afin de pouvoir négocier des courbes serrées. Ces deux modèles sont pré-câblés en vue du placement d'attaches conducteurs de courant et d'un éclairage intérieur. Vous pouvez acquérir ce set pour la somme de 76,95 euro. (PE)

FLEISCHMANN (H0)

Un wagon-citerne Fina

Petrofina est une société pétrolière belge, fondée en 1925. Son nom est apparu pour la 1ère fois sur ses pompes à essence en Belgique en 1958: c'est de cette époque que date ce wagon à deux essieux reproduit par Fleischmann (réf. 541301). Ce wagon-citerne répertorié



comme type 'Zs' a Anvers-Kiel comme gare d'attache. Il est exclusivement utilisé pour le transport de produits pétroliers. Ce modèle est pourvu d'une passerelle avec frein à main et d'attaches courts typiques de Fleischmann. Son prix est de 32,90 euro. (PE)

MARKLIN (H0)

Un set de wagons de charbon

Au cours du milieu du siècle dernier, le transport de charbon était assuré surtout au moyen de wagons tombereaux à deux essieux. La SNCB en a possédé un grand nombre, qui formaient le type 1214 B. Ils faisaient partie du 'pool Europ', grâce à quoi ils pouvaient être



utilisés en trafic international. Auparavant de teinte verte, ces wagons ont été repeints en brun à partir de 1955. Märklin propose un set de sept modèles de ce type de wagons, tous avec un véritable chargement de charbon (réf. 46024). Tous ces modèles portent un matri-

cule différent et sont légèrement patinés. Ils peuvent être remorqués jusqu'en 1963 par la locomotive à vapeur du type 26 SNCB dont le modèle vient d'être reproduit par Märklin. Ce set de sept wagons est une production unique et coûte 199,95 euro. (PE)



Viessmann

26093 / 26098

Plasser & Theurer bourreuse Infrabel (B)

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



Découvrez cette machine en action !
Scannez le code QR avec votre smartphone et regardez le vidéo en ligne.



26091 / 26096

Plasser & Theurer "Stopfexpress" 09-3X

Techniquement identique au modèle ci-dessus.
26091: pour système 2-rails / 26096: pour système 3-rails



26095 / 26099

Plasser & Theurer onderstopmachine Strukton (NL)

Techniquement identique au modèle ci-dessus.
26095: pour système 2-rails / 26099: pour système 3-rails



Importation & distribution:
Train Technology
www.TRAINTECHNOLOGY.COM

Technik und Preis - einfach genial!

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

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

GRAND DESTOCKAGE MTH US -40% À -50%



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

www.pierredominique.com

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

C'est :

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

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

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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

MTH Echelle 0 DIGITAL SOUND
LE 0 AU PRIX DU HO EUROPEEN

- 20-20022-2 SD-35 High Hood Proto-S 2.0 (Scale Wheels) - Norfolk & Western 579€ 349€
- 20-20089-2 SD70ACe Proto-S 2.0 (Scale Wheels) - Chessie (Heritage) Western 579€ 349€
- 20-20129-2 GP-35 Low Hood Proto-S 2.0 (Scale Wheels) - Atlantic Coast Line 579€ 349€
- 20-20130-2 GP-35 Low Hood Proto-S 2.0 (Scale Wheels) - Reading 579€ 349€
- 20-20180-2 SD50 Proto-S 3.0 (Scale Wheels) - Hudson Bay 589€ 359€
- 20-20192-2 Dash-8 Proto-S 3.0 (Scale Wheels) - CSX (Presidential) 579€ 349€
- 20-20200-2 GP-35 Low Hood Proto-S 3.0 (Scale Wheels) - Guilford Rail 579€ 349€
- 20-20209-2 GP38-2 Proto-S 3.0 (Scale Wheels) - Chicago & Northwestern 599€ 369€
- 20-2942-2 Dash-8 Proto-S 2.0 (Scale Wheels) - Canadian National 589€ 359€

MTH Echelle HO

A/B = set de 2 locomotives, chacune étant motorisée et éventuellement sonore en Protosound 3.0

- 80-2022-0 SD70M-2 Diesel (DCC Ready) - Florida East Coast 239€ 139€
- 80-2030-0 idem 239€ 139€
- 80-2046-0 Alco PA A/B Set (DCC Ready) - New York Central 399€ 239€
- 80-2093-0+80-2094-0 Alco FA-1 A Unit + Alco FB-1 Unit (DCC Ready) - Pennsylvania 399€ 239€
- 80-2101-0 Alco FA-1 A/B Set (DCC Ready) - Great Northern 379€ 219€
- 80-2101-1 Idem Proto-Sound 3.0-Digital sound 539€ 329€
- 80-2103-0 Alco FA-1 A/B Set (DCC Ready) - Union Pacific 379€ 219€
- 80-2103-1 Idem Proto-Sound 3.0-Digital sound 539€ 329€
- 80-2108-0 F-7 A/B Set (DCC Ready) - Chesapeake & Ohio 379€ 219€
- 80-2108-1 Idem Proto-Sound 3.0 - Chesapeake & Ohio - Digital sound 539€ 329€
- 80-2114-1 Idem Proto-Sound 3.0 - Santa Fe (Yellow Warbonnet) - Digital sound 539€ 329€
- 80-2120-0 F-7 A/B Set (DCC Ready) - Northern Pacific 379€ 219€
- 80-2120-1 Idem Proto-Sound 3.0-Dig sound 539€ 329€
- 80-3149-1 Vapeur 4-8-4 NORFOLK & WESTERN 603 Digital sound Fumigène 499€ 349€
- 80-3150-1 idem Class J N°604 Digital Pro Sound Fumigène 499€ 349€
- 80-90020 ou 80-90024 R40-2 Woodside Reefer Car - Pennsylvania 29€ 18€ Pièce
- 80-94002 ou 80-94003 Idem - Pennsylvania 29€ 18€ Pièce
- 80-94005 ou 80-94006 Idem - Santa Fe 29€ 18€ Pièce
- 80-94007 ou 80-94008 ou 80-94009 Idem - Pacific Fruit Express 29€ 18€ Pièce
- 81-2007-1 Electrique (yellow & gray) BI-POLAR CAB #E-4 THE MILWAUKEE ROAD DIGITAL W/PROTOSOUND 3.0 499€ 329€ 81-2008-1 idem #E-5 3.0 499€ 329€
- 81-75010 ou 81-75011 70-Ton Quadruple Hopper Car - Bessemer & Lake Erie 29€ 17€ Pièce
- 81-75018 ou 81-75019 Idem - Santa Fe 29€ 17€ Pièce
- 81-94020 R40-2 Woodside Reefer Car - New York Central 29€ 18€
- 85-72013 ou 85-72014 70-Ton Mill Gondola Car - Baltimore & Ohio 22€ 15€ Pièce
- 85-72016 ou 85-72017 Idem - Erie Lackawanna 22€ 15€ Pièce
- 85-72019 ou 85-72020 Idem - Western Maryland 22€ 15€ Pièce
- 85-72024 ou 85-72025 ou 85-72026 Idem - Norfolk & Western 22€ 15€ Pièce
- 85-72027 ou 85-72028 ou 85-72029 Idem - Southern Pacific 22€ 15€ Pièce
- 85-72030 ou 85-72031 ou 85-72032 Idem - Union Pacific 22€ 15€ Pièce
- 85-77003 Steel Caboose - Bessemer & Lake Erie 24€ 17€
- 85-77010 OU 85-77011 Idem - Western Pacific 24€ 17€ Pièce
- 85-78024 ou 85-78025 40' Steel Sided Reefer Car - Marburger 24€ 15€ Pièce

FULGUREX HO destockage exclusif

- Ref 22387 Vapeur 140 G 692 Pershing SNCF 1699€ 1199€ !!!!
- Ref 22388 140 G 57 Pershing "La bataille du rail" SNCF 1699€ 1199€ !!!!



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 2nd 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 185€ 99€
- Ref 2171 Electrique 1601 SNCB Memling II 179€ 99€
- Ref 2173 Electrique 160.022 SNCB 179€ 99€

LS MODELS DESTOCKAGE EXCLUSIF

- Ref 47072 Wag lits TEN WLA m
- OBb epV 59€ 39€
- Ref 47074 Wag lits 2nd cl WLABm OBb epV 59€ 37€
- Ref 47075 Wag lits TEN WLA m epV 59€ 37€
- Ref 47044 Cof 2 voitures voyageurs 2nd cl OBb epV 119€ 69€
- Ref 47080 Wag lits 1^{er} cl WLABmz OBb epV 64€ 39€

- 85-78028 ou 85-78029 Idem - Burlington 24€ 15€ Pièce
- 85-78031 ou 85-78032 Idem - Santa Fe 24€ 15€ Pièce
- 85-78033 ou 85-78034 ou 85-78035 Idem - Western Fruit Express 24€ 15€ Pièce
- 85-78036 ou 85-78037 ou 85-78038 Idem - Merchants Dispatch 24€ 15€ Pièce
- 85-78039 ou 85-78040 ou 85-78041 Idem - Milwaukee Road 24€ 15€ Pièce
- 85-78042 ou 85-78043 ou 85-78044 Idem - Northern Pacific 24€ 15€ Pièce
- 85-78046 ou 85-78047 Idem - American Refrigerator 24€ 15€ Pièce



BRAWA (H0)

Des wagons couverts 'Europ'

Brawa sort un petit set composé de trois wagons fermés ex-G10 allemands en livrée française, luxembourgeoise et belge. Ces wagons furent cédés par l'Allemagne au titre de dédommagements pour faits de guerre. Brawa reproduit ces trois modèles avec le logo du 'pool Europ', créé conjointement par la SNCF et la DB en 1951 (réf. 45980). En 1953, ce pool fut rejoint alors par la SNCB et les CFL, ainsi que par six autres sociétés ferroviaires européennes. Ces wagons pouvaient ainsi plus facilement être échangés lors des transports entre réseaux participants. Le modèle du wagon SNCB est peint en vert et porte un matricule à six chiffres blancs: il ne peut donc être utilisé qu'entre 1953 et 1955. En effet, ces wagons ont ensuite été repeints en brun. Ce set Brawa est en vente pour la somme de 102,50 euro. (PE)



MTE (N)

Des I10 'Bistro' & 'Resto'

A l'initiative de MTE à Blankenberge, le modèle de la voiture I6 reproduit par Roco à l'échelle N a été utilisé pour en faire un modèle de la voiture I10 SNCB des types 'Resto' et 'Bistro'. Pour ce faire, ces modèles ont été modifiés et repeints. Une de ces voitures 'Resto' sert actuellement de buffet temporaire en gare d'Ostende, suite à la modernisation du bâtiment de la gare. Ces voitures 'Resto' ont notamment été incorporées

de 2000 à 2003 dans la composition des trains-autos qui circulaient vers le Sud de la France. Elles ont ensuite servi de charge pour former des trains d'essais ou ont été louées à l'occasion d'événements spéciaux. Depuis 2012, une de ces voitures est régulièrement incorporée au sein d'un train de pointe en service intérieur entre Bruxelles et Hasselt (et retour), afin d'augmenter le nombre de places assises offertes! (PE)



ROCKY RAIL (N)

Un wagon 'Sdggmrs' AAE

Les wagons porte-conteneurs 'Sdggmrs' reproduits à l'échelle N par Rocky Rail sont déjà en vente depuis un certain temps. Une nouveauté: un wagon loué par AAE à Crossrail, transportant deux remorques TTS: ce type de composition est



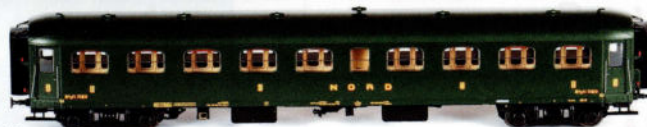
régulièrement visible en Belgique (réf. RR60306). Un autre modèle reproduit appartient à AAE Hupac Intermodal et transporte deux remorques Ambrogio (réf. RR60317). Ambrogio dispose de son propre terminal rail-route à Muizen (près de

Malines) pour le chargement et le déchargement de wagons porte-conteneurs. Ces deux modèles sont en vente séparément pour la somme de 54,50 euro. (PE)

LS MODELS (H0)

Des voitures SNCF 'Rapide Nord'

Pour les amateurs de matériel roulant français, LS Models sort les voitures du type 'Rapide Nord' en livrée d'époque II, tel qu'elles ont circulé jusque peu après la Seconde Guerre mondiale (réf. 40194). Ces voitures à caisse soudée, à bogies et à compartiments présentaient un galbe lisse et arrondi typique,



qui leur valut le surnom de 'torpilles'. Elles furent construites en 1930 et n'ont été retirées du service qu'en 1984. Ces voitures 'Rapide Nord' ne sont pas du même type que celles reprises du Nord Belge par la SNCB en 1941, mais elles ont aussi régulièrement

circulé en Belgique au départ de Paris-Nord, vers Bruxelles-Midi et Liège-Guillemins. Pour la sortie du modèle des voitures SNCB ex-Nord Belge, il faudra encore attendre un peu... Un set de trois voitures 'Rapide Nord' est en vente pour 194,50 euro. (PE)

LA PLUS GRANDE
EXPO DE
MODÉLISME
DANS LA RÉGION

MOBEXPO

Expo Modélisme

3 SALLES - 3000M²
500M D'EXPOSANTS
WORKSHOPS • DIORAMA'S
MAQUETTES • RESTAURATION

29 & 30 MARS 2014 - 'T BAUHUIS ST-NIKLAAS



RAIL

TRAINS



GROUND

MILITARIA



AIR

R/C HELIS & PLANES



ROAD

R/C CARS

DE 10H À 17H • PLUS D'INFO: WWW.MSC-HETSPOR.BE



Handel
Support
Techniek

Verhaegen

HSTVerhaegen@telenet.be

www.HSTVerhaegen.be

03 / 283.68.54 - 0474 / 73.19.93

Diksmuidelaan 316, B-2600 Berchem

BTW: BE 0841 805 392

HSTVerhaegen zet u op het juiste modelspoor

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.

**Journées
porte-ouverte !!!**

Samdi 16 novembre de 10h à 17h.

Dimanche 17 novembre de 10 à 14u.

Agent général pour la Belgique:

Saroulmapoul.be

Vanderborght Jean-Michel

Chaussée romaine, 147

5030 Ernage

info@saroulmapoul.be



Le lien à la nature

miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs



MÄRKLIN (1) Une V200 de la DB

Le modèle de la V200 de la Deutsche Bundesbahn est actuellement proposé par plusieurs fabricants à l'échelle 1, mais le modèle reproduit par Märklin n'a rien à envier à ceux de la concurrence (réf. 55804): c'est ce que nous avons pu constater lors de la récente expo 'Euromodelbouw' de Genk. Ce modèle de loco Märklin mesure 58 cm et pèse moins lourd

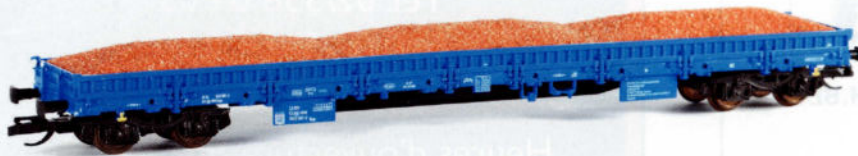
que ce que l'on pourrait croire. Sous la caisse en plastique se trouve un puissant moteur qui entraîne les deux bogies au moyen de cardans. Les qualités de roulement de ce modèle sont remarquables et le bruitage l'accompagnant est particulièrement réaliste. Ce modèle équipé d'un décodeur mfx est en vente pour le prix de 1.299,95 euro. (PE)



LENZ (0)

Un fourgon à bagages 'Pwg Pr 14' de la DB

On voit nettement que l'échelle 0 a le vent en poupe: de nouvelles initiatives voient régulièrement le jour afin de promouvoir cette échelle. La firme Lenz fait la course en tête sur le marché allemand et sort régulièrement des nouveaux modèles, comme ce fourgon à bagages du type 'Pwg Pr 14' datant de l'époque III, proposé en trois variantes. Celle que nous avons retenue présente une coupole en toiture, tandis que les portes coulissantes n'ont pas de fenêtre (réf. 42229). A l'intérieur, vous trouverez un aménagement intérieur complet, dont une petite table et un poêle à charbon. Cet aménagement est visible lorsque vous allumez l'éclairage intérieur au moyen du décodeur à fonctions incorporé. Ce modèle vous est offert pour 149,00 euro. (PE)



TILLIG (TT) Un wagon 'Res' du Pressnitzalbahn

Depuis quelques mois, la firme Tillig est représentée en Belgique par Train Service Dancckaert, grâce à quoi les voies et aiguillages de la gamme Tillig en H0 devraient être disponibles facilement et à court terme dans toute la Belgique. Et ce nouvel importateur va également booster le matériel Tillig à l'échelle TT. Une

nouveauté à cette échelle est constituée par un modèle de wagon plat du type 'Res' en livrée bleue et portant les inscriptions du Pressnitzalbahn (réf. 15588). Ce modèle est pourvu d'un chargement et les ranchers sont livrés conjointement dans un petit sachet. Le prix de ce modèle est de 25,50 euro. (PE)



ROCO (H0)

Un wagon 'Rlmp 700' DB chargé d'un char M48 A2C

Ce wagon plat du type 'Rlmp 700' de la DB est apte au transport de lourdes charges. Roco propose ce modèle chargé d'un char de combat du type M48 A2C de l'armée allemande (réf. 67467). Cette composition a notamment circulé lors des exercices militaires organisés par l'Otan qui se tenaient en Allemagne de l'Ouest, pendant l'époque de la 'Guerre froide' avec le

Bloc de l'Est, entre 1963 et 1993. Vous trouverez en outre dans la boîte d'emballage un set permettant de soutenir le canon de 105 mm et de fixer le char au moyen de chaînes. Des ranchers sont également fournis, afin d'utiliser ce wagon à d'autres fins. Ce modèle de wagon et le char sont vendus au prix de 49,90 euro. (PE)



MÄRKLIN (1)

Un wagon 'Gms 30' de la DB

Märklin sort à l'échelle 1 un modèle de wagon fermé du type 'Gms 30'. Ce modèle réalisé en plastique appartenait à la DB (Deutsche Bundesbahn) et peut être utilisé à l'époque III (réf. 58685). Il s'agit d'une variante du modèle existant, pourvu d'une passerelle. Les marchepieds, la passerelle pour serre-freins et les portes coulissantes sont réalisés en plastique dur. Quant au châssis, il est en métal et pourvu des solides attelages Märklin. Les portes peuvent être ouvertes. Vous devrez déboursier 199,25 euro pour un tel modèle. (PE)

Nouveautés de ESU pour 2014 ! AC/DC, full Digital, vapeur dynamique, sons, ...
4 versions. Voir www.loksound.be



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 HO.
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 loco SNCB série 52 NOHAB loc en TT (référence: 04531).



T S D

Aerographie

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



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

TECHNO 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



JUBILEUM TENTOONSTELLING

v.z.z. art. 190 bis



AMRA

ANTWERP MODEL RAILROAD ASSOCIATION

**ONZE MODELSPOORBAAN +
GASTBANEN IN WERKING**
SPOORBRUG MORESNET OP SCHAAL HO (12,75M)

Fort 2 straat WOMMELGEM - Fort 2, lokalen 124-126

9, 10 en 11 november 2013
telkens van 10 tot 18 uur

www.amra-modeltreinen.be

CAPTRAIN

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

**[(INTER)NATIONALE
TREINBESTUURDERS
GOEDERENVERVOER
met brevet**

Jouw profiel:

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

Wij bieden:

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

Interesse?

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

LET'S RAIL TOGETHER!



KIBRI (HO)

Un wagon plat de service

Kibri a installé sur un modèle existant du wagon plat 'Kls' une plate-forme de travail à trois étages, comme utilisé à la DB pour la pose et l'entretien des caténaires (réf. 26262). Ce wagon est peint en jaune, afin d'améliorer sa visibilité. Ce modèle est livré prêt à l'emploi et fait partie d'une série de wagons de service également reproduits par Kibri. Cette variante particulière est vendue au prix de 39,95 euro. (PE)



PAUL DIRKZWAGER (OE) Des lorrys à benne

Paul Dirkzwager Scale Construction participe régulièrement aux grandes bourses de modélisme ferroviaire. Grâce à sa fraiseuse en 3D, il réalise des produits étonnants en polystyrène. Ces wagons-benne à l'échelle 0e constituent une nouveauté: ils sont vendus en kits (réf.

500108). Il vous faudra donc les assembler et les peindre, ainsi que les patiner. Le châssis et les roues sont en métal, tout le reste étant en plastique. Un tel kit d'un wagonnet coûte 32,50 euro. Pour plus d'infos, rendez-vous sur le site web de Paul Dirkzwager. (PE)



BREKINA (HO)

Une draisine KLV 12

Une sortie inattendue: Brekina produit un modèle motorisé d'une draisine du type KLV 12. Ces petits véhicules ferroviaires datent de la fin des années '1950 et étaient utilisés pour l'inspection des lignes ferroviaires. Les derniers exemplaires ont été utilisés à la DB jusque dans les années '90 et un bon nombre d'entre eux a abouti par après dans des musées ou chez des exploitants privés. Après cinq ans (!) de conception, Brekina a réussi à motoriser cette petite draisine. Ce minuscule modèle est bourré d'électronique et pourvu de série d'un décodeur et d'un condensateur permettant de franchir des petites zones sans courant. L'essieu avant est pourvu d'une suspension en trois points, pour améliorer la prise de courant. Ce modèle convient aussi bien en mode analogique que digital pour courant continu (réf. 63040 ff). (GVM)



ROCO Une 'Plan' V

Roco a livré ses nouveaux modèles de la 'Plan' V aux détaillants. Il s'agit de la rame 402 portant la publicité Douwe Egberts. Ce modèle n'est pas simplement une variante de teintes de la 'Plan' V précédente, mais bien une nouvelle variante de formes: les vitres des portes de la

cabine sont ainsi plus petites et la rame a reçu des fenêtres de Sprinter. Ce modèle est pourvu d'une fiche 'plux' pour deux décodeurs et d'un éclairage intérieur déjà monté (réf. 63158 DC: 279 euro et réf. '63159 DCC sonorisé: 359 euro). (CVD)

LA SUCCESSION DE JOCADIS

Après la fermeture du magasin Jocadis à Enghien – qui était à la fois détaillant en modélisme ferroviaire et fabricant de petites séries – une certaine incertitude a régné quant au devenir de la production 'Jocadis'. La clarté s'est faite entre-temps: quelques personnes ont décidé de continuer l'œuvre de feu André Witmeur. Les modèles de tramways et les accessoires, ainsi que les moules DJH ont été rachetés par Jean-Michel Vanderborgt, qui veut ressortir la gamme. Ce sont d'abord les voitures et les wagons de la SNCV qui sortiront en kits; l'autorail (AR) devrait suivre, le temps de trouver une solution pour son châssis. Des nouvelles variantes devraient également sortir ultérieurement, sur base des modèles existants.

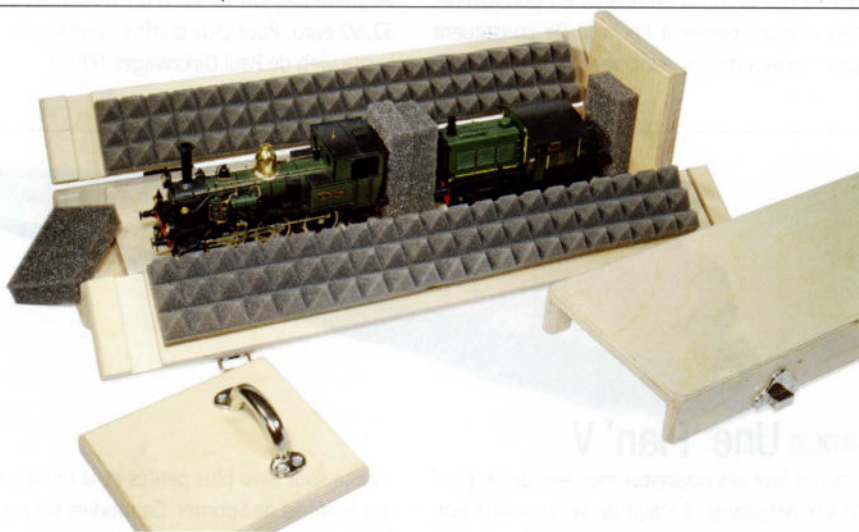
Les moules des automotrices ont quant à eux été rachetés par la firme Eosyra, ainsi que le nom 'Jocadis', la bibliothèque et les archives d'André Witmeur. Une nouvelle version de l'AM 'CityRail' 987 est attendue pour le début 2014, sous réserve de livraison par le tandem LS Models/Modern Gala. Pour la production et la gestion des DVD, des livres et de la documentation, Eosyra fera appel à l'asbl Rail Track. Cette association a acquis les moules des maquettes produites par Jocadis (les gares de Godinne, Maldegem et Vonèche, ainsi que la halle aux marchandises) et a l'intention de commercialiser ces maquettes le plus rapidement possible. (GVM)



SPORBOOM (N) Un arrêt de bus NS

Pour des réseaux d'inspiration néerlandaise, la boutique Spoorboom.nl (Pays-Bas) présente un kit de construction d'un arrêt de bus typiquement néerlandais. Les pièces que comporte ce kit sont issues de la technologie laser. Leur

assemblage est d'une grande simplicité. Le kit comprend quatre arrêts de bus (réf. 0315012). Disponible uniquement sur Spoorboom.nl. Prix: 13,50 euro. (PE)



MBS NEDERLAND Un coffre de transport pour locomotives

Transporter des modèles en H0 est en général assez facile. Pour la plupart des modèles, il faut les prendre délicatement en-dessous de la caisse – sans les toucher des doigts – à hauteur du châssis. Pour les locomotives comportant des conduites filigrane, c'est avec les deux mains qu'il faut les prendre, au niveau des tampons. Mais pour les plus grands modèles comme pour la Voie 1, ce n'est plus si évident. On se trouve bien vite devant une caisse trop grande que pour l'empoigner d'une main. D'autre part, comme la locomotive est trop lourde, on n'arrive plus bien à la soulever en le prenant par les tampons. Et s'agissant dès lors des tout grands modèles, on devient totalement incapable non seulement de les soulever, mais aussi de les emballer efficacement pour le transport!

C'est pourquoi MBS Nederland a fabriqué ces coffres de transport. Ils sont spécialement conçus pour les déplacements de vos chères locomotives aux échelles 0, I et II. Ce qui rend ces coffres

uniques est le fait que ses cloisons frontales peuvent être retirées. Quant aux parois latérales, on peut les incliner. Si bien qu'on peut très facilement introduire un modèle dans le coffre sans que jamais vos mains ne gênent... Il est même possible d'y placer un segment de voie. Il suffit alors de la compléter d'une voie de transit et de la raccorder à une autre de votre réseau. Autrement dit, il ne faut même plus prendre en mains votre locomotive! Une fois que la locomotive est mise en place – ou que vous l'avez introduite par roulement – dans le coffre de transport, on le referme. En ayant pris soin de la protéger en l'empêchant de bouger pendant le trajet avec la mousse de forme pyramidale spéciale, prévue à cet effet. Ces coffres de transport sont réalisés en triplex de bouleau d'une épaisseur de 12 mm. Les coffres sont faits sur mesure pour répondre parfaitement à vos souhaits. Voyez l'exemple du coffre illustré ici: il fait place à deux modèles de voie 0 spécifiques. Pour plus d'infos, surfez sur le site www.mbsnederland.nl ou adressez un e-mail à l'adresse mail@mbsnederland.nl.



MODEL SCENE – LANGMESSER MODELLWELT

Un champ de chaume

Model Scene vient de lancer une nouvelle série de tapis paysagers du nom d'Agro Line'. On a épinglé pour vous un champ de chaume saisissant de réalisme (réf. F403), utilisable tant pour une échelle H0 que N. Dimensions du tapis: 29 x 19 cm. Prix: 13,50 euro l'unité. (GVM)



ANITA DECOR (H0)

Un portail de tunnel

L'entreprise néerlandaise Anita Decor propose au modéliste créatif quelques nouveaux moules en caoutchouc siliconé. L'un d'eux vous permet de couler vous-même un portail de tunnel. Celui-ci convient pour une voie unique ou double, sans caténaire (réf. RT204). Pour réaliser des moulages en résine synthétique, le moule est utilisable 20 fois. Par contre, il est inusable si vous moulez du plâtre de modélisme ou de porcelaine: vous pouvez alors l'utiliser sans compter. Pour d'autres types de plâtre, il est trop fragile et ne convient absolument pas. Il n'est pas nécessaire de faire usage d'un spray antiadhésif ou d'un spray siliconé si vous utilisez du plâtre de modélisme. Ce moule en caoutchouc coûte 25 euro. (PE)



AUHAGEN (H0)

La gamme des bâtiments industriels Auhagen s'est étoffée au cours de ce semestre d'une remise permettant de gagner de la place (réf. 11436.1) et d'une grue sur passerelle (réf. 11437).



TIDY TRACK (H0)

Un 'Roto Wheel Cleaner'

Nettoyer les roues sales ne pose plus de problème avec le 'Roto Wheel Cleaner'. Voilà un produit étonnamment bon marché si on le compare à bien des installations similaires venant d'autres marques (réf. TT4581). L'appareil se raccorde à un transfo à l'aide d'étaux ou peut être relié à une centrale digitale. Il nettoie toutes les roues en H0 et est vendu avec des

pads de nettoyage qui se fixent avec du velcro. Ces pads sont utilisables des deux côtés du Cleaner. On pousse le matériel roulant au-dessus des pads à la main. Pour les locomotives, la longueur maximale est de 30,5 cm. Et pour les wagons de marchandises, il est recommandé de ne pas excéder une longueur de 26 cm. Prix de ce Wheel Cleaner: 26,50 euro. (PE)



K & M

Des haies (H0)

La firme britannique K & M est un nouvel acteur sur le marché du matériel paysager miniature. Elle fait partie du groupe Peco et c'est Modgraph qui importe ses produits dans notre pays. Dans leur gamme déjà très fournie de 'produits verts', on trouve notamment plusieurs espèces de haies et de buissons. En vente dans tous les points de vente spécialisés. (GVM)



MARKENBURG

Markenbourg lance en novembre 2013 un nouveau thème, baptisé 'Stationplein' (Place de la gare). Contrairement aux précédents, ce thème se consacre à des gares de type et de style différents, et non plus à un ensemble architectural bien précis. Le but de ce thème est de répondre à une forte demande en bâtiments de gare diversifiés. Dès novembre seront produites des maquettes représentant les gares de Leerdam, Gorinchem, Sliedrecht et Gilze-Rijen. Pour l'instant, ces maquettes ne seront proposées qu'en une seule échelle: soit au 1/160e, soit au 1/87e. Voici l'illustration de la gare de Sliedrecht. Réf: 02STP05. Prix en H0 à partir de 159 euro. Dimensions: en H0: 230 mm de largeur, 531 mm de longueur, 190 mm de hauteur. (CVD)

Composition: GVM/ PE
Remerciements à Het Spoor,
pour la mise à disposition
de certains modèles.





RIETZE

Un Mercedes 'Citaro G' du TEC Hainaut

A l'initiative du commerçant 'L'Etoile du Nord' à Morlanwelz, Rietze vient de sortir un Mercedes 'Citaro G' bien actuel dans la livrée du TEC Hainaut. Il s'agit du bus de la ligne 82, l'un des parcours les plus longs (sinon le plus long?) du réseau du TEC Hainaut (les régions regroupant le Centre, La Louvière, Mons et le Borinage). La ligne démarre à Trazegnies, traverse la région du Centre via Chapelle-lez-Herlaimont, Morlanwelz, La Louvière, Mauraige et Havré et a son terminus à Mons. Le véritable bus dont il s'inspire porte le numéro 3548, qui a son dépôt à 'Mons-Bassin'. Tout le marquage

est conforme, reprenant même des petites inscriptions ou le logo 'Souriez, vous êtes filmés' et jusqu'à la plaque d'immatriculation du bus véritable. Le bus Mercedes Citaro fait partie de la gamme standard chez Rietze. Ce bus TEC version 'Mons' en est un tirage spécial, limité à 300 exemplaires hors commerce et est disponible uniquement chez ce détaillant, qui en a pris l'initiative (rue O. Argentin 11, 7140 Morlanwelz). Son prix est de 37 euro. Vous pouvez aussi le commander en ligne: www.etoiledunord.com (réf. 67067).



BREKINA

L'Opel Kapitän 1954

Deux ans après la sortie de l'Opel Kapitän P2.5 (1958/'59), Brekina étoffe la gamme des 'grosses' Opel dont la Kapitän de 1954. Cette Opel d'inspiration américaine avait été présentée en 1953 et était devenue, après la VW Coccinelle et l'Opel Rekord, la troisième meilleure vente de voitures en Allemagne. C'était une voiture robuste et fonctionnelle proposée à un prix relativement intéressant. A cette époque, les Opel n'avaient pas une durée de production bien longue, puisque déjà en 1955 se pointait un successeur. La forme du modèle réduit de Brekina restitue parfaitement celle de l'original, avec un très bon rendu des détails. Gageons que le collectionneur comme le modéliste d'époque III apprécieront cette nouveauté. Le modèle véritable a quant à lui connu un franc succès chez nous (réf. 20862).



NOREV La Citroën CX 2000 de 1975

La Citroën CX a été conçue à la fin des années '60/début des années '70 pour prendre le relais de la fameuse DS, qui avait fait son temps. Son coût de développement fut très élevé, au regard d'un succès de vente mitigé: il n'en fallut pas plus pour que la marque s'enfonçe dans d'insurmontables problèmes financiers, au point d'être repris par Peugeot. Quand en 1974, la CX est mise sur le marché, elle est élue 'Voiture de l'année 1975', juste devant la VW Golf I. La CX était considérée comme un 'vraie' Citroën, traditionnellement caractérisée par une partie avant longue et un arrière court, comme c'était le cas des DS et des 'Traction'. Cette voiture avait de surcroît la même suspension hydropneumatique que celle des DS. La CX a été produite jusqu'en 1979, cédant la place à la XM. On dit de la CX qu'elle est la dernière Citroën, parce qu'elle n'était pas encore construite avec des pièces communes avec les Peugeot. La miniature de Norev est très réussie, à l'exception des roues qui semblent ne pas avoir le bon format, ce qui jette un bémol sur l'impression d'ensemble que l'on a du modèle. La CX a été vendue à un million d'exemplaires: pour l'époque IV, c'est donc une voiture que l'on peut qualifier de populaire (réf. 159011).



NOREV

La Citroën 'SM Présidentielle' de 1972

Les présidents français ont toujours aimé parader dans des voitures 'made in France'. A la demande du président Georges Pompidou, le carrossier Chapron a remodelé deux Citroën 'SM' pour en faire deux SM 'Présidentielles'. Ces voitures avaient 5,60 m de longueur et étaient dotées d'une capote qu'on pouvait entièrement rabaisser. Tous deux sont peintes en gris nacré, avec intérieur cuir brun clair. Elles étaient équipées du moteur 2,7 litres standard, avec une boîte de vitesses adaptée pour rouler très lentement. Ces véhicules sont encore utilisés sporadiquement lors de manifestations officielles, notamment pour les parades le long des Champs-Élysées à Paris. Norev a magnifiquement reproduit cette Citroën d'exception, allant jusque dans des infimes détails, comme le numéro de plaque d'immatriculation qui correspond à l'original. Ce modèle intéressera surtout les collectionneurs des voitures Citroën (réf. 158704).



BREKINA

Un BARKAS B1000 SMH 3

En Allemagne, le minibus B1000 Barkas était à l'Est ce qu'était le VW 'Transporter' à l'Ouest. Au fil des ans, on se mit à utiliser cette camionnette de plus en plus comme ambulance. En 1976, le 'Schnelle Medizinische Hilfe' (SMH) fut fondé en Allemagne de l'Est, une institution comparable à nos urgences en matière de soins. Pour ce service spécifique, on construisit plusieurs variantes d'ambulances, la plus sophistiquée étant la version SMH3, dont on avait relevé le châssis. Elle offrait aussi un espace de soins plus important. Le modèle réduit de Brekina est exemplaire en ce qui concerne la finition, étant même déjà équipé de ses rétro-extérieurs, normalement à monter.



NEO SCALE MODELS

Une ambulance GMT 610

La marque néerlandaise Neo Scale Models vient de sortir un modèle réduit de la Chevrolet GMT 610 dans sa variante ambulance, d'inspiration américaine et équipée d'un puissant moteur V8. Aux Pays-Bas, plusieurs services ambulanciers utilisent ce véhicule, par ailleurs aisément reconnaissable à la bande qui le parcourt. Ce modèle est bien détaillé, ce qu'on est évidemment en droit d'attendre d'une miniature qui coûte 28,95 euro... (réf. 87365).



HERPA

Une Porsche 356 B

La Porsche 356 B est issue de la même période que la VW Coccinelle. Elle a été conçue par Ferry Porsche, le fils du 'légendaire' Ferdinand. Elle fut la première des Porsche à être produite en série. Cette production dura jusqu'en 1965. Au total sur la période 1948-'65, on a assemblé 76.313 exemplaires de cette 356. C'est alors que la Porsche 911 prit le relais. Herpa propose ici le modèle de la deuxième série de 356, reconnaissable notamment à sa double calandre sur la plage arrière. Ce véhicule fait très classe, grâce à ses nombreux éléments chromés (réf. 22286).



HERPA Une VW Coccinelle

La VW Coccinelle, on la voit partout sur les photos des années '60/'70. Il faut donc qu'elle soit aussi bien présente sur nos réseaux modèles. Plusieurs fabricants de modèles réduits l'ont évidemment reprise à leur catalogue, avec beaucoup de différences dans les détails. Cette miniature Herpa est donc la nième à voir le jour, mais il faut dire que sa ligne est correctement reproduite. C'est un exemple de la Coccinelle du début des années '60 (réf. 341493).



NOREV Une Renault 5

Turbo de 1980

Pour participer aux Championnat du monde de Rallye, Renault se devait de mettre au point une version spéciale de la R5. Ce petit bolide fut présenté lors du Salon de l'Auto de Bruxelles, mais en dehors de sa ligne, n'avait plus grand-chose à voir avec la R5 standard. La voiture de rallye avait en effet son moteur à propulsion arrière placé en son centre. Elle était considérée à l'époque comme la plus puissante des berlines françaises. A l'issue de ses 4 années de production, 3.500 exemplaires du modèle sortirent des chaînes. On retrouve toute la puissance à l'état brut que dégageait le modèle véritable sur la miniature de Norev (réf. 510517).



HERPA

Une Zündapp 'Janus'

Ce nouveau modèle Zündapp que propose Herpa compte parmi les mini-autos les plus curieuses qui aient été produites en Allemagne. En 1954, la marque de vélomoteurs Zündapp décide de se diversifier et de construire également des automobiles. C'était encore l'époque où la petite auto propulsée avec un moteur de vélomoteur pouvait avoir un certain avenir. Le projet est sorti des cartons d'un certain Dornier et l'auto fut appelée 'Janus', du nom d'un Dieu romain – le Dieu aux deux visages – parce ses parties avant et arrière se ressemblaient comme deux gouttes d'eau. Il faut savoir aussi que dans une Janus, les passagers étaient assis dos à dos, avec le moteur central situé entre la banquette avant et arrière! Quant aux portières, elles se trouvaient à l'avant et à l'arrière de la voiture, comme c'était le cas de la BMW Isetta. La Zündapp avait cependant comme inconvénient de n'avoir pas de volant escamotable, ce qui était loin de faciliter l'embarquement. Avec son seul et unique cylindre, cette petite voiture de 245 CC avait une puissance de 14 CV, ce qui lui permettait une vitesse maximale de 80 km/h. Sortie en 1957, il fallut déjà arrêter la production après un an, 6.900 exemplaires à peine ayant trouvé acquéreur... C'est tout à l'honneur de Herpa de proposer aux collectionneurs de modèles réduits ce type de modèles moins courants comme cette 'Janus', dont la ligne est impeccablement restituée, le rendu du détail étant d'un bon niveau (réf. 27571).



NOREV

La Renault 5 de 1972

Norev reprend dans sa gamme – au compte-goutte – des modèles qu'Atlas proposait naguère en exclusivité. Il en est ainsi aujourd'hui de la Renault 5 datant de 1972. On peut en trouver par ailleurs un modèle assez similaire chez Herpa. La Renault 5 était en fait une version remise au goût du jour de la Renault 4 et fut la première voiture à être dotée d'un pare-chocs en polyester renforcé. Ce modèle réduit est bien charmant avec sa couleur typique des Seventies (réf. 510516).



HERPA

Une Citroën 2 CV

Une autre voiture qui existe déjà depuis tant d'années à l'échelle 1/87 est la Citroën 2 CV. Herpa réédite sa version dans une couleur rouge 'mode' avec un toit en lin escamotable, mi-ouvert. Dommage que la finition des phares à l'avant comme celle des feux arrière s'est faite sans couleurs. Il est vrai qu'un modéliste peut facilement remédier à ce genre de petite lacune (réf. 341578).



HERPA

Une Porsche 911 'Targa'

Sur la Porsche 911 'Targa' de 2012, on ne trouve plus le typique arceau de sécurité intégré, ni le toit escamotable en son milieu de la Targa d'origine. Un grand toit panoramique l'a remplacé, que l'on peut coulisser vers l'arrière. La fenêtre arrière court jusque dans le toit, pour donner une grande impression d'espace. Mais la vraie Targa va revenir en 2014, avec cette fois l'arceau et la vitre arrière escamotable! Ce modèle réduit de la 911 Targa est vraiment de belle facture (réf. 342353).

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



Les nouveautés annoncées à Euromodelbouw à Genk

AU COURS DE L'EXPO 'EUROMODELBOUW' DE GENK, LE VISITEUR A PU DÉCOUVRIR BEAUCOUP DE NOUVEAUTÉS PRÉSENTÉES EN PRIMEUR. NOMBREUSES DE CES NOUVEAUTÉS N'ÉTAIENT TOUTEFOIS PAS ENCORE COMMERCIALISÉES, CAR IL S'AGISSAIT SOUVENT DE PROTOTYPES EN COURS DE CONCEPTION, QUI PRÉSENTAIENT DES DÉFAUTS DEVANT ÊTRE CORRIGÉS AVANT DE LANCER LA PRODUCTION. CES MODÈLES SERONT DONC COMMERCIALISÉS VERS LA FIN DE CETTE ANNÉE OU AU DÉBUT DE 2014. D'AUTRES DE CES MODÈLES SONT PAR CONTRE DÉJÀ EN VENTE, MAIS ONT ÉTÉ MONTRÉS POUR LA 1ÈRE FOIS AU GRAND PUBLIC LORS DE CETTE EXPO. EUROMODELBOUW CETTE ANNÉE FUT À NOUVEAU UN SUCCÈS. NOUS AVONS POURTANT EU L'IMPRESSIION QUE LES PARTICIPANTS ÉTAIENT MOINS NOMBREUX CETTE ANNÉE QUE LORS DES EXPOS PRÉCÉDENTES. SERAIT-CE DONC QUAND MÊME LA CRISE...? CECI DIT, VOUS N'AVEZ PAS TOUS EU L'OCCASION DE VISITER CETTE EXPO, QUI NE SE TIENT QUE TOUS LES DEUX ANS. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE NOUS VOUS AVONS MITONNÉ UNE SÉLECTION DES PLUS IMPORTANTES NOUVEAUTÉS QUE NOUS AVONS PU Y DÉCOUVRIR.

TREINSHOP OLAERTS (HO)

La 'Break' SNCB

La nouvelle variante du modèle de l'automotrice 'Break' reproduite par Treinshop Olaerts est attendue pour la mi-2014. Pour réaliser ce modèle, ce sont les anciens moules Heljan qui ont été utilisés. Certains détails ont toutefois été modifiés, comme cela se passe en réalité lors de la rénovation en cours des véri-



tables engins. Le prototype exposé n'autorisait pas encore la production en série: les bogies n'avaient pas encore la bonne teinte et l'électronique devait encore être développée plus avant.



MARKLIN (HO)

Le type 98 SNCB

Dans une des nombreuses vitrines que comptait le stand Märklin, nous avons découvert le prototype de la loco à vapeur belge du type 98. Ce modèle est encore en pleine phase de conception, ce qui se voyait bien lorsque l'on examinait en détail. Comme base, Märklin a réutilisé son modèle de la BR 94 allemande. Mais Märklin n'a pas simplement l'intention de repeindre ce modèle allemand en vert: un certain nombre de détails seront modifiés spécialement pour la Belgique, comme la cheminée et quelques conduites importantes. Les filets de peinture seront également reproduits sur base de photos des véritables locos. Ce modèle peut être attendu cette année encore chez les détaillants.



ESU (HO)

Une V200 de la DB

Pour la variante belge de la V60 allemande de ce fabricant, il faudra encore attendre un peu: la livraison de la série 80 est prévue pour la fin de cette année. Trein Service Danckaert n'a pas pu nous montrer un exemplaire de pré-production. Par contre, TSD nous a montré les nouvelles variantes des Class 66 et 77 qui devraient être commercialisées, lorsque vous lirez ces lignes. Nous avons également aperçu sur le stand ESU un prototype de la future V200 de la DB. Ce modèle était encore approximatif: les vitres n'étaient pas transparentes, tandis que les marquages devaient encore être améliorés. Ce modèle sera proposé en quatre livrées différentes et sera équipé de nombreuses fonctions, dont un générateur de fumée Diesel. Ce modèle sera en vente pour la mi-2014.



ROCKY RAIL (HO)

Une 6400 MaK

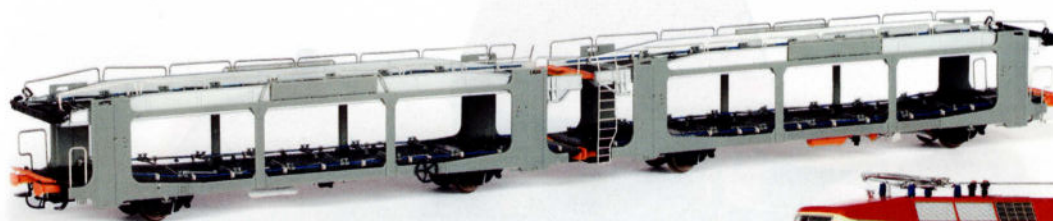
La réalisation de la loco Diesel 6400 de fabrication MaK arrive à son terme chez Rocky Rail, les derniers tests étant réalisés actuellement. Sur son stand, on pouvait déjà y voir une 6400 tourner en tête d'une rame complète de wagons porte-conteneurs. Ce type de loco est en service chez DB Schenker Rail, après avoir été repris des NS Cargo. Ces locos Diesel sont visibles en Belgique en tête de plusieurs trains, dont le train de chaux de Jemelle vers les Pays-Bas. Ce modèle est en plastique. Les mains courantes et les rambardes sont en métal. Rocky Rail prévoit plusieurs livrées, dont celle qui circule sur le réseau belge. Une date précise de production n'a pas été fixée, mais se situera vraisemblablement courant 2014.



HELJAN (HO)

Une 'Class' 66

Outre Mehano et ESU, Heljan va également développer sa propre version de la 'Class' 66. Chez Rocky Rail, un prototype non peint était déjà présenté; il servira de base pour les variantes Crossrail et Captrain (ex SNCF Benelux). Ce modèle pèse environ 600 gr et tous les essieux seront motorisés par un moteur central. Les derniers détails seront mis au point chez le fabricant au Danemark. Ce modèle dont la production est prévue pour 2 et 3-rails sera disponible pour le début 2014.



LS MODELS (H0)

Un wagon 'Laaers' et une BR 120

Il n'était pas certain que LS Models soit présent à Euromodelbouw, cette année: la 'débâcle' d'il y a deux ans est encore dans toutes les mémoires... Pour l'instant, le planning subit du retard chez ce fabricant: nous n'avons rien appris quant à la sortie des locomotives de manœuvres des séries 73, 82 et 84, pourtant déjà

annoncées il y a deux ans. Rien non plus au sujet des automotrices 'Desiro' et 'AM96'. A la fin de cette année, des variantes de matricules des séries 13, 21 et 27 devraient toutefois sortir, tandis que tout est mis en œuvre pour sortir le modèle du wagon fermé du type 'Gklm' à temps. Nous avons par ailleurs pu voir la pre-

mière version d'un wagon transport d'autos du type 'Laaers' qui est utilisé en Belgique et en Allemagne. En outre, le modèle de la BR 120 allemande est prêt à être produit: seule la toiture présente encore quelques imperfections.

MTE (N & O) La série 20

Mini Train Expo de Blankenberge s'est spécialisé ces dernières années dans la reproduction de modèles belges aux échelles N et O, qui sont un peu des 'parents pauvres' par rapport au H0. Et ce détaillant veut que cela change. Il a fait réaliser deux prototypes de la série 20, qu'il exposait à Genk. Ces deux modèles avaient été dessinés en 3D et 'imprimés' par une firme



néerlandaise. Le modèle à l'échelle O (1/43,5e) présente (logiquement) plus de détails que celui reproduit à l'échelle N (1/160e). Le modèle à l'échelle O ne sera mis en production que si un

intérêt suffisant se manifeste. Quant au modèle en N, vous pourrez bientôt passer commande; son prix sera de 250,00 euro.



GOOVER MODELS (H0)

Le proto de la série 91 SNCB

Sur le stand de Goover Models, nous avons vu le prototype du locotracteur SNCB de la série 91 à l'échelle H0. Ce modèle a été réalisé au moyen d'une imprimante 3D et sera utilisé comme base pour des développements ultérieurs. La motorisation des roues se réalise au moyen d'un mini-moteur qui s'ajuste exactement dans la caisse. Pour la version définitive, une matrice sera réalisée dans laquelle tous les détails seront finement gravés. La production de ce modèle et sa finition auront sans doute lieu en Belgique, et non en Chine. Actuelle-

ment, Goover Models ne sait pas encore quand ce modèle de 91 sera mis en vente. (PE)

La cabine de signalisation à l'échelle 1 n'était par contre présentée qu'en photo. Cette cabine existante dans la zone de Malines est réalisée en MDF découpé au laser et fabriquée en plusieurs couches successives: ce dernier détail est important pour la solidité des murs et pour le détaillage des fenêtres. Cette maquette de cabine sera en vente à la fin de cette année et sera également commercialisée plus tard à l'échelle H0.



PAUL DIRKZWAGER SCALE CONSTRUCTION (Oe)

Une loco à voie de chantier

Sur le stand de Paul Dirkzwager Scale Construction, nous avons pu voir le prototype du modèle d'un locotracteur à l'échelle Oe, à l'écartement de roues de 16,5 mm. Il s'agit d'un prototype d'un petit Diesel néerlandais Kromhout, qui fut utilisé pour le transport de tourbe. Les lorrys à benne de Paul Dirkzwager peuvent y être accouplés. Ce modèle est réalisé en plastique fraisé et proposé sous forme de kit, non peint. Le châssis est un PMT motorisé: ce fabricant allemand est réputé pour ses motorisations puissantes et fiables. Si vous le désirez, vous pouvez aussi commander ce modèle sans moteur, via le site web www.dirkzwager.net.



AUMO (H0) Une grange

L'entreprise familiale Aumo a participé pour la 2e fois à Euromodelbouw. Aumo se consacre à la reproduction réaliste d'habitations de campagne et de matériaux pour paysages. La gamme a été étendue au cours de l'année passée par de nouveaux bâtiments et par différents arbres et figurines, reproduits en H0. Nous en avons ressorti le set de la grange: il coûte 85 euro et est constitué d'une grange, de son

fumier et d'un four. Le matériau utilisé est du carton découpé au laser, avec une gravure très réaliste. Outre ceci, la gamme présente également une pompe à eau manuelle, un paysan accompagné de son chien et de cochons. La charrette n'est pas comprise dans le set. Tous les bâtiments reproduits par Aumo le sont sur base d'exemples réels. Vous trouverez toute l'info nécessaire sur son site web www.aumo.be.



ER DECOR (H0) Une assiette de voie Quick

Grosse surprise à Euromodelbouw: la présence de la marque ER Decor. Cette firme de Bruges avait été vendue il y a quelques années à une entreprise française, qui a repris toute la production des décors. Le label ER Decor était toutefois resté dans des mains belges. Tant l'assiette de voie Quick que l'hydrofibre sont désormais relancés et seront bientôt en vente chez ER Decor, via son magasin en ligne. L'assiette de voie Quick est une sorte de bitume qui ressemble fortement à l'asphalte. Ce produit inoffensif présente une bonne accroche pour le ballast, sans devoir utiliser de la colle. Il peut en outre être travaillé pour en réaliser des pavés de rue, servir pour un passage à niveau ou encore pour imiter des traverses. L'hydrofibre est utilisée pour la réalisation de paysages, de montagnes et de rochers. Pour plus d'infos concernant ces produits, rendez-vous sur le site web www.er-decor.be.



C-TRACCS (H0) Des maisonnettes

C-Traccs se consacre au développement de produits en matériaux découpés au laser. C-Traccs n'était toutefois pas directement présent à Genk, mais ses produits y étaient vendus par plusieurs détaillants. Nous avons pu y voir un modèle achevé d'une nouvelle habitation urbaine, qui sera commercialisée cette année encore. Cette maison peut être utilisée selon différentes variantes pour former une rue complète. Ce set contient également un trottoir qui se raccorde aux autres habitations. Le matériau utilisé est solide et peut être assemblé au moyen de colle pour bois.



ANITA DECOR (H0) Un sapin à haute tige

La firme néerlandaise Anita Decor s'est lancée dans la confection d'arbres prêts à l'emploi. Une nouveauté dans son assortiment est le sapin à haute tige, proposé au prix de 25 euro. Pour cette somme, vous recevrez un magnifique exemplaire, qui supporte amplement la comparaison avec un arbre véritable. A remarquer les branches inférieures, qui plient sous le poids! En partie basse, on remarque également les aiguilles brunâtres, car elles ne voient jamais la lumière du soleil. Pour une telle finition, Anita Decor a conçu sa propre méthode de fabrication, au sujet duquel Eddy (son chargé d'affaires) se tait en toutes langues... Ces nouveaux modèles d'arbres ne sont vendus que par internet, via www.anitadecor.nl.

Texte & photos: Peter Embrechts

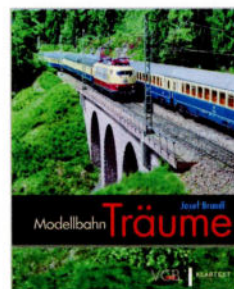


Modellbahn-Träume

Josef Brandl. Editeur: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, 192 pages, plus de 250 photos couleurs et 18 plans de voies, format 24 cm x 29. ISBN: 978-3-8375-0921-2. Prix: 39,95 euro.

Lorsqu'il est question de la réalisation de réseaux super-réalistes, Josef Brandl est incontournable. Depuis de nombreuses années, il crée des mondes en miniature qui n'ont nulle part leur pareil. En tant que jardinier professionnel, Josef n'a pas seulement les mains vertes, mais aussi l'œil pour la reproduction de la nature à échelle réduite. En 2004, il a installé dans son ancienne jardinerie un atelier de modélisme dans lequel il donne vie à ses rêves de modélisme avec patience, intelligence et compétence.

Ce livre en grand format richement illustré vous propose un aperçu du travail de Josef Brandl, depuis le début des années nonante jusqu'à nos jours. Les plus beaux réseaux modèles ferroviaires y sont illustrés et commentés, l'accent étant mis sur les réalisations les plus récentes. De nombreux réseaux réalisés par Josef Brandl l'ont été sur commande de particuliers, auxquels il offre à chaque fois quelque chose de neuf. Grâce à des photographes réputés, la magie des réseaux créés par Josef Brandl est restituée dans ce livre, qui ne



constituera pas seulement une source d'inspiration pour votre propre réseau, mais qui vous permettra aussi plus simplement de rêver... Ce livre est unilingue allemand, mais grâce aux nombreuses photos qu'il contient, une connaissance sommaire de la langue allemande suffit pour profiter de l'œuvre formidable de Josef Brandl. (GVM)

Praktisch handboek Digitaal Modelspoor

Rudolf Ring, éditions Deltas, 144 pages, plus de 150 photos et illustrations, format 16,5 cm x 23,5. ISBN 978-90-447-3497-3. Prix: 29,95 euro.

De nos jours, il n'est plus imaginable de se passer du mode digital en modélisme ferroviaire. Deux petits fils à peine à relier, et... ça roule. Enfin... Pas toujours. En pratique, il n'en va pas toujours ainsi, et le passage au mode digital est encore synonyme de beaucoup de problèmes, même pour des modélistes chevronnés. De plus, d'importants dégâts peuvent désormais être occasionnés à une électronique à la fois de plus en plus présente et sensible, par une 'simple' erreur ou une manipulation incorrecte. C'est précisément ce pour lequel ce livre veut offrir une solution: avoir un aperçu de tous les différents systèmes digitaux existants empêche des frustrations et des frais inutiles. Rudolf Ring, l'au-

teur de ce livre et expert en digital, traite d'abord brièvement des différents systèmes digitaux existants et liste les protocoles et les fabricants. Le fonctionnement des décodeurs de fonctions et pour engins est ensuite abordé, ainsi que les différentes centrales digitales existantes. Suivent alors plusieurs chapitres concernant le savoir-faire professionnel nécessaire pour la construction d'un réseau, l'atelier digital, l'électrotechnique et l'électronique, pour terminer par un chapitre concernant la commande et les programmes informatiques. En fin d'ouvrage, on trouve aussi un lexique explicatif. Une septantaine de 'trucs' sont répartis tout au long de cet ouvrage, destinés



tant aux débutants en digital qu'aux modélistes ambitieux. En tout cas, l'auteur a réussi à traduire le concept du digital dans un langage compréhensible. Ce livre est selon nous à conseiller à tout qui veut faire le pas vers le digital ou... qui l'a déjà fait. Il est rédigé en langue néerlandaise et est en vente dans les librairies. (GVM)

Atlantic – 12.004

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 98 pages, 102 photos, couverture souple, format couché de 29 cm x 21. ISBN 978-2-930748-01-6, prix: 25 euro.

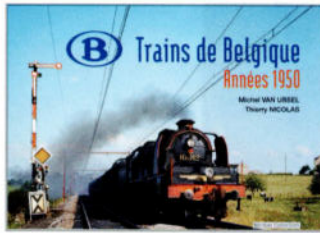
'Atlantic – 12.004' est le premier livre-photos d'une nouvelle série de la 'Nicolas Collection', une série qui prendra systématiquement sous la loupe un type de loco ou d'engin déterminé, voire comme dans le cas présent, une locomotive en particulier. Cette monographie est entièrement dédiée à la 12.004, qui est sans doute la locomotive à vapeur belge la plus mythique. C'est non seulement une loco de ce type qui a remporté en 1939 la distinction du 'Ruban bleu', qui honorait la locomotive à vapeur la plus rapide du monde, mais c'est aussi la 12.004 qui a après sa mise hors service en 1962, a été préservée et même remise en état de marche en 1985, à l'occasion des 150 ans des Chemins de

fer belges. Au cours de cette année jubilaire, cette loco a assuré alors quantité de trains spéciaux, à travers tout le pays. Elle est encore ressortie de sa remise quelques fois au cours des deux années suivantes, après quoi elle a été remise 'froide' dans l'attente d'être exposée dans le futur musée des Chemins de fer. Ce livre débute par quelques superbes vues de la 12.004 en 1961, pour illustrer ensuite les différents parcours spéciaux de 1985 qui se sont déroulés de mai à octobre, la machine ayant même assuré un train royal le 5 mai 1985! Remorquant une rame de voitures 'L', la 12.004 a été photographiée quasi partout en Belgique, lors de ces parcours. Les photos publiées dans ce



livre-photos sont en grand format, partiellement reproduites en couleurs ou en noir et blanc, ce qui fait parfois oublier qu'elles n'ont pas été réalisées au cours des années '50... Le format 'couché' de cet ouvrage se prête évidemment bien à faire pleinement ressortir le train et son environnement. Rédigé en deux langues (français et néerlandais), ce livre constitue un bel hommage à cette magnifique locomotive. (GVM)

LIVRES



Trains de Belgique – Années 1950

Michel Van Ussel – Thierry Nicolas, Transnico International Editions (Nicolas Collection), 160 pages, 190 photos inédites (dont une dizaine en couleurs), format couché 30 cm x 22. ISBN 978-2-930748-00-9, prix: 37 euro.

Grâce au succès rencontré par son premier livre 'Vaporeuse Belgique' sorti en 2011, cet éditeur a décidé de récidiver avec ce nouveau livre de belles photos de trains d'autrefois, dont les légendes apportent beaucoup d'informations sur les engins et les lieux illustrés. Cette fois, ce sont les années 1950 qui sont à l'honneur, par des photos de nombreuses locomotives à vapeur encore partout présentes en Belgique à l'époque, même si les nouveaux engins de traction étaient déjà de plus en plus présents sur la scène ferroviaire. Toutes les régions du pays sont passées en revue: la Flandre au départ de la Côte, Bruxelles et ses alentours, les quatre coins de la Wallonie, l'Ardenne et la Gaume. Cet ouvrage se termine par un bref chapitre illustrant des trains belges au Grand-duché de Luxembourg et en France.

Son joli format couché se prête à merveille à la publication de photos en pleine page, qui sont d'une qualité exceptionnelle. Tout comme pour le premier ouvrage, ce ne sont pas seulement des locomotives qui sont illustrées, mais aussi leur environnement. C'est ainsi que l'on peut y voir de nombreux sites de gares ou des paysages. Toutes les photos publiées sont quasi inédites, ce qui constitue indiscutablement un 'plus'. Ce livre ne procurera pas seulement des heures de plaisir de vision aux amateurs de trains (modélistes ou non), mais contient aussi un trésor d'informations pour le modéliste qui veut réaliser un réseau datant des années '50. 'Trains de Belgique – Années 1950' est sans aucun doute la plus belle publication ferroviaire de l'année 2013. Ce livre est disponible soit en français, soit en néerlandais. S'il devait exister une élection du 'Livre ferroviaire de l'année', nul doute que cette édition gagnerait haut la main cette distinction! Ce livre est disponible par ailleurs dans les librairies spécialisées. Les lecteurs de 'Train Miniature Magazine' trouveront par ailleurs dans ce numéro une offre d'achat de ce livre, qui les dispensera des frais de port. (GVM)

Type 101 – Reeks/Série 29

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 98 pages, 121 photos, couverture souple, format couché 29 cm x 21. ISBN 978-2-930748-02-36, prix: 25 euro.



Dans ce 2e livre-photos de la 'Nicolas Collection', la locomotive électrique de la série 29 est passée en revue, cette série qui est entrée en service à la SNCB en 1949 comme type 101. Le type 101 est illustré par une quarantaine de photos en partie historiques, pour une autre partie par la 101.012 qui avait été remise en livrée d'origine. Les autres photos de ce livre illustrent l'utilisation de la série 29 à partir de 1971. A partir de 1976, ces locos ont été mises hors service ou en réserve, mais en

1979, certaines d'entre-elles furent remises en service, par pénurie de locomotives électriques à l'époque. Toutes celles qui ont ainsi été 'ressuscitées' en 1971 sont illustrées en long et en large dans ce livre, au moyen de différentes compositions vues à travers le pays. Ici aussi, des vues en couleurs alternent avec des photos en noir et blanc, pleines d'atmosphère. Les textes sont bilingues (français/néerlandais). (GVM)

Type 630 – Reeks/Série 40

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 98 pages, 133 photos, couverture souple, format couché de 29 cm x 21. ISBN 978-2-930748-03-0, prix: 25 euro.



Ce troisième livre-photos de la 'Nicolas Collection' est une monographie consacrée à l'autorail du type 630 (future série 40). Ce type d'autorail était composé d'un élément moteur accouplé à une voiture mixte (1ère et 2e classe) et à une voiture-pilote. L'élément moteur était doté d'une vaste cabine de conduite, derrière laquelle se trouvait un immense compartiment à bagages. Les sept rames que cette série d'engins a comptées ont été construites dans les ateliers centraux SNCB de Malines. Au cours des années '60, ces autorails du type 630 étaient peints en vert, avec une double 'moustache' jaune sur les faces d'about. A partir de 1969, ils ont été repeints en rouge et jaune (le toit étant argenté), à l'occasion de leur premier passage en grande révision. Devenus la série 40,

ces engins ont gardé cette livrée jusqu'à leur mise hors service, intervenant en 1984.

Eu égard au fait que ces autorails n'étaient que sept et qu'ils n'ont été utilisés que sur certaines lignes bien précises, des photos de la série 40 sont rarement publiées. L'initiative prise par cet éditeur de consacrer un livre entier à cette série d'engins est donc louable. Et ce qui a été dit concernant les deux premiers livres-photos de cette nouvelle série d'ouvrages reste valable: de superbes photos avec des textes informatifs écrits dans nos deux langues nationales. Espérons que ce livre poussera (enfin) un de nos producteurs de modèles réduits nationaux à sortir un modèle d'un autorail 40. En attendant, il ne vous reste plus qu'à profiter de ces photos pleines d'atmosphère. (GVM)

Nos Chemins de fer 7: La série 22 (1979-2009)

Édité par le PFT, 112 pages toutes en couleurs, couverture dure, format couché 23,5 cm x 16,5. Prix: 28 euro.



Le 7e tome de la série 'Nos Chemins de fer' éditée par le PFT traite de la série 22. La première partie de ce livre présente deux photos de chaque loco de cette série, en ordre numérique croissant. Pour chaque loco, un cadre précise l'année de construction, les renumérotations et mutations successives, la date de mise hors service et la date de radiation. Les photos illustrées datent de la période entre

1975 et 2010, sauf exceptions. La seconde partie de cet ouvrage donne un aperçu des différentes livrées portées par les locos de la série 22. Toutes les photos sont légendées en français et en néerlandais. Cette édition intéressera sans doute également les modélistes, par les nombreuses compositions de trains qui y sont illustrées.

LIVRES

Les Grands Trains: tome 2: Capitole, Cisalpin, Kléber, Stanislas

Jean-Marc Dupuy, *Le Train Spécial 75*, Editions Publitrains, 100 pages, dos collé, format: 21 x 29,7 cm. ISSN 1267-5008, prix: 20 euro (en Belgique).

Les amateurs de 'grands trains' français seront comblés par ce numéro spécial (le 75e) du magazine français 'Le Train'. Le Capitole, le Cisal-

pin, le Kléber et le Stanislas sont en effet des trains qui parlent à l'imagination des mordus de la SNCF. Ces trains sont décrits dans cette



brochure de façon détaillée: histoire, compositions, engins de traction, etc. Cette brochure est rédigée en langue française. (GVM)

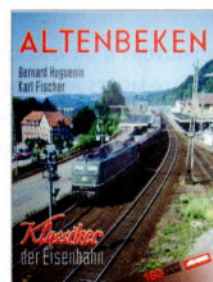
Altenbeken - Een kroniek van 160 jaar

De Bernard Huguenin et Karl Fischer. Editeur: Huxaria, 460 pages, 343 photos couleurs et noir/blanc, 72 dessins, format 23,5 x 30 cm. ISBN: 978-3-934802-43-8. Prix 59,80 euro.

Altenbeken, cette gare particulière en îlot et sa remise vapeur, le majestueux viaduc de la Bekental et ses 24 arches, ainsi que le tunnel du Rehberg: des noms connus aussi bien chez les modélistes que chez les amateurs du 'grand' chemin de fer. Chez les modélistes, Altenbeken est surtout connu depuis les publications ayant traité du réseau modèle Repa-bahn II, que Rolf Ertmer (†) avait reproduit d'une façon remarquable au cours des années 1960. Quant aux amateurs de 'vrai' chemin de fer, ils auront surtout été attirés par les BR 44 tractant de lourds trains de marchandises sur cette ligne.

Altenbeken, ouverte en 1864, est à la fois une gare de passage, de bifurcation et terminus sur la ligne Paderborn – Kassel d'une part, et sur la ligne Paderborn – Ottbergen – Hanovre d'autre part. Comme ouvrages d'art typiques de cette ligne, on y trouve le viaduc 'Alterbeker' d'une longueur de 495 m en direction de Paderborn, qui avec ses 24 arches en maçonnerie, franchit la vallée de la Beke, ainsi que le tunnel du Rehberg en direction d'Ottbergen, long de 1.632 m. Les auteurs décrivent de manière chronologique le développement en dents de scie d'Altenbeken. Un récit qui débute avec les malles-postes

et l'histoire des Prussiens et qui termine avec la grande reconstruction du tunnel du Rehberg, en 2013. Les descriptions concernent bien plus que la gare elle-même. Cet ouvrage brosse un tableau de l'histoire et de la vie quotidienne au fil du temps, ponctuée d'événements comme le vol de charbon, la grippe espagnole, l'avènement du Mark allemand (qui remplaça le Taler, ainsi que d'anciennes mesures). Les auteurs décrivent avec imagination comment les travailleurs réalisèrent une percée dans le massif de l'Ertzgebergte, rien qu'avec des pelles, des pioches et d'autres simples outils: un vrai travail de bénédictin. C'est aussi ce que Bernard Huguenin et Karl Fischer ont réalisé avec cet ouvrage. L'évolution de la gare d'Altenbeken est illustrée par des croquis du site datant de 1853, 1864, 1872, 1895, 1903, 1930, 1936 et 1969. Certaines de ces illustrations sont reproduites sur des pages à rabat. On y trouve également de nombreux plans du matériel roulant qui est passé à Altenbeken, au fil du temps. Et bien entendu, un croquis du viaduc de la Bekental, à échelle réduite. Les acheteurs de ce livre seront également surpris par le croquis au format A0 sur lequel tout le site de la gare d'Altenbeken datant de 1969 a été reproduit, à



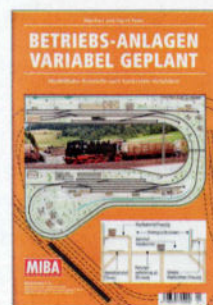
l'échelle 1/2000. Et au dos de ce livre, vous trouverez encore une autre surprise. Les auteurs ont exhumé des archives de l'Etat de Hesse des plans datant de 1906 de la construction d'un second tunnel du Rehberg et de l'élargissement du viaduc de la Bekental à trois voies. Jusqu'à la sortie de ce livre, ces informations n'avaient encore jamais été publiées. Ceci dit, ce n'est pas le genre de livre à lire d'une traite, mais plutôt un ouvrage à consulter régulièrement. Pour citer M. Waldorp (†) à qui on demanda au sujet de son propre livre 'Onze Nederlandse Stoomlocomotieven' s'il suscitait beaucoup d'intérêt: "Je n'en sais rien, mais le plus important est que tout y soit consigné, afin que l'information ne se perde pas". Un '1' mentionné sur le dos de cet ouvrage indique déjà qu'un tome 2 suivra. Les dix dernières pages de ce premier tome donnent d'ailleurs une présentation de ce tome 2, qui traitera d'Altenbeken au cours des années 1980. Nous sommes déjà impatients de le découvrir... (GJT)

Betriebs-Anlagen variabel geplant

Manfred et Ingrid Peter, MIBA, VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, 116 pages, couverture souple, format de 21 x 29,7 cm. ISBN 978-3-89610-293-1, prix: 17,50 euro (pour le Benelux).

Dans cet brochure, Manfred Peter, collaborateur à la revue Miba présente une vingtaine de projets de réseaux qui sont tous inspirés d'une situation existante. L'originalité de l'approche de cet auteur est qu'il part d'un concept modulaire. Peut-être pas les modules traditionnels tels que nous les connaissons, mais une construction modulaire pour laquelle certaines parties peuvent être remplacées ou

complétées par d'autres, en fonction de l'espace disponible. Les situations ayant servi d'exemple en réalité sont d'inspiration allemande – et ce livre est aussi intégralement rédigé en allemand – mais ceci n'empêche que les plans qui y figurent peuvent servir d'inspiration à tout qui veut se lancer dans la construction d'un nouveau réseau. Outre ces différents plans et leur description, cet ouvrage com-



porte également des 'trucs' très intéressants lors de la confection d'un réseau. (GVM)

D'Alt-Warnow vers Neukloster

Un double diorama au 1:87^e

PARFOIS, LES COLLABORATEURS D'UN MAGAZINE DE MODÉLISME FERROVIAIRE TROUVENT ENCORE LE TEMPS DE S'ADONNER EUX-MÊMES AU MODÉLISME... NOTRE COLLÈGUE ALLEMAND FRANZ RITTIG – RÉDACTEUR DE LA REVUE MIBA – FAIT PARTIE DE CES BIENHEUREUX. EN 2012, IL ÉTAIT PRÉSENT À L'EXPO ON TRAXS! AVEC SON RÉSEAU EN H0: PETIT, MAIS FIGNOLÉ À L'EXTRÊME. CE FUT UNE EXCELLENTE OCCASION DE PHOTOGRAPHER CETTE CRÉATION.

Ce petit réseau représente une ancienne ligne secondaire à Mecklenburg, dans le nord-est de l'Allemagne. M. Rittig a retenu comme période les années 1960 à 1965. C'était donc encore du temps de la RDA (République Démocratique Allemande),

lorsque l'exploitation ferroviaire était assurée par la Deutsche Reichsbahn.

En réalité, le réseau 'D'Alt-Warnow à Neukloster' est constitué de deux dioramas, à peine séparés par une cloison, mais qui présentent des thèmes compatibles. Le

diorama de gauche ('Neukloster') mesure 100 cm sur 40, tandis que celui de droite ('Alt-Warnow') mesure 170 cm sur 40.

Alt-Warnow constitue le thème principal de cette ligne secondaire: vous y trouvez tout ce que vous pouvez attendre dans une petite gare terminus: un bâtiment de gare, une halle aux messageries, une remise pour locomotives, deux quais, une voie de chargement et une rampe et un quai surélevés pour le chargement du bétail.

La T3 bien connue (BR 89.70) de Fleischmann est prête à Alt-Warnow pour remorquer un train mixte vers Neukloster. Les voitures et les wagons proviennent également de Fleischmann.



Pour l'essentiel du trafic, le VT 135 535 suffit. Les autorails de ce type ont été construits spécialement par Lindner & Wumag vers le milieu des années '30 pour les 'Provinziälsächsischen Kleinbahnen' (les lignes secondaires des provinces saxonnes), mais ce modèle PMT se sent aussi à l'aise à Mecklenburg...



Chaque détail compte: l'évacuation du fumier après le chargement de bétail, le dépôt de chaux après la désinfection du wagon fermé qui a transporté le bétail et les repères d'écartement entre les voies. Ces dernières sont constituées de matériel Peco.



Les bâtiments ferroviaires proviennent de la gamme Auhagen; ils ont été transformés et patinés pour bien restituer l'atmosphère régnant en RDA au cours des années 1960-'65.

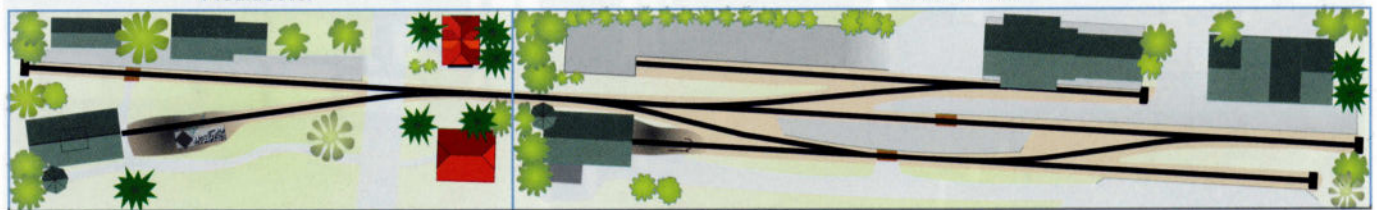


Ce 'Gm' entre à l'aise en gare d'Alt-Warnow. Les convois sont pilotés en mode analogique au moyen d'un régulateur à largeur d'impulsion de marque HeiBwulf.



Neukloster

Alt-Warnow



Les fermes sont des maquettes Kibri adaptées et patinées. Les arbres sont de fabrication 'maison'. La transition entre les deux dioramas a été camouflée avec art. Sur 'Neukloster', l'étroit passage entre les fermes constitue un canalisateur pour les regards, tandis que sur 'Alt-War-now', c'est la remise pour locos et le château d'eau qui bouche la vue sur cette transition.



Comme les locos ne peuvent pas être remises en tête en gare de Neukloster, une loco planton est disponible en permanence à la remise. La 91.1262 (une T9.3 de Fleischmann) est prête à s'approvisionner en charbon.





Le thème du diorama de gauche est dominé par l'ancienne demeure de Mecklenburg où est né et a vécu Franz Rittig. La halte de Neukloster ne constitue en fait qu'une partie d'une liaison imaginaire avec la ligne principale. S'il vous venait à l'idée de construire quelque chose du genre, ce serait une idée de raccorder Neukloster à gauche à un fiddle yard. Ou... vous pourriez tout autant laisser tomber Neukloster et le remplacer par un fiddle yard. Outre le bâtiment de gare avec quai, on trouve encore à Neukloster une remise pour locomotives et un parc à charbon. Une loco y est toujours prête, car il n'est pas possible de remettre une loco en tête d'une rame à Neukloster.

Les horaires

Entre Alt-Warnow et Neukloster, ce sont principalement d'antiques locomotives à vapeur prussiennes du type T3 ou T9.3 qui alternent avec un petit autorail Diesel du type VT 135. Le matériel supplémentaire est surtout constitué d'anciennes voitures et de wagons qui

Sur le diorama de gauche, on peut voir la maison familiale de Franz Rittig, où il a grandi. Franz nous a montré avec enthousiasme le clapier à lapins sur la façade latérale de sa maison d'enfance, dont il garde de bons souvenirs.

ont été mis en service encore avant la Seconde Guerre mondiale. Tous les trains sont mixtes: c'était très habituel dans le passé, sur des lignes locales. Des wagons étaient attelés aux voitures, en fonction des besoins. Cette méthode d'exploitation a toutefois été abandonnée, car les manœuvres nécessaires dans les gares intermédiaires prenaient trop de temps.

Les circulations et les manœuvres entre Alt-Warnow et Neukloster peuvent par contre durer longtemps: manœuvrer est justement la raison d'être de ce réseau. Examinons quelque peu comment se déroule l'exploitation. Lorsqu'un train mixte venant d'Alt-Warnow est arrivé en gare de Neukloster, la loco est 'enfermée' sur la voie à quai en cul-de-sac. Elle est découplée et avance encore de quelques mètres, pour libérer les wagons. C'est alors que la locomotive 'planton' à la re-

mise vient se placer à l'autre bout de la rame, en passant sur le seul aiguillage que compte la gare de Neukloster. Après accouplement avec cette rame, c'est cette loco qui ramènera la rame à Alt-Warnow. Quant à la 1ère loco, elle est désormais libérée et se rend à la remise, où son feu sera nettoyé, tandis qu'elle sera approvisionnée en eau et en charbon. Elle sera ainsi prête pour son prochain service.

Lorsque le train est arrivé à Alt-Warnow, sa composition peut être reformée. Entretemps, c'est un autorail qui a pris la relève en assurant un aller et retour entre Alt-Warnow et Neukloster. Après que ce dernier soit revenu, la nouvelle rame recomposée peut partir vers Neukloster, où l'attendra la loco du premier train: la boucle est ainsi bouclée...!

Texte et photos: Gerard Tombroek
Remerciements à Franz Rittig.



Le travail du carton-plume (7)

LA PIERRE DE TAILLE

Le pont ferroviaire et les tunnels près du 'Dépôt Val-Rikard'

Dans cet article, nous allons vous expliquer l'utilisation du carton-plume pour la construction des têtes de pont et des portails situés près du dépôt de Val-Rikard. L'accent sera mis sur l'imitation de la pierre de taille. Nous détaillerons également le pont métallique situé entre les deux têtes de pont, de façon brève (PHOTO A).

Le pont

Pour franchir la vallée dans laquelle est situé le dépôt, j'ai opté pour un pont ferroviaire métallique avec têtes de pont en pierres de taille. Quatre voies et deux petits chemins doivent être franchis. Pour réduire la portée de la travée métallique, j'ai intégré un petit tunnel dans une des têtes du pont. A l'origine, mon intention était de réaliser complètement le pont, y compris la travée métallique. Mais lors d'une recherche sur internet concernant différents types de ponts métalliques, je suis tombé sur une illustration d'un petit pont Falter (réf. 120487) (PHOTO 1). Ce que je trouvais surtout remarquable à ce petit pont était l'imitation du travail de forgeage. Les jolies décorations visibles sur les flancs du pont me plurent également (PHOTO 2). Moyennant quelques adaptations, j'ai pu utiliser ce kit à assembler et je décidai de l'assembler, mais en réduisant son nombre de voies de deux à une. Cette maquette de pont fut sérieusement traitée et améliorée: des rambardes en laiton remplacèrent les rambardes grossières en plastique. Des modifications seront également apportées aux pistes le long de la voie et au-dessous du pont (PHOTOS 3 ET 4).

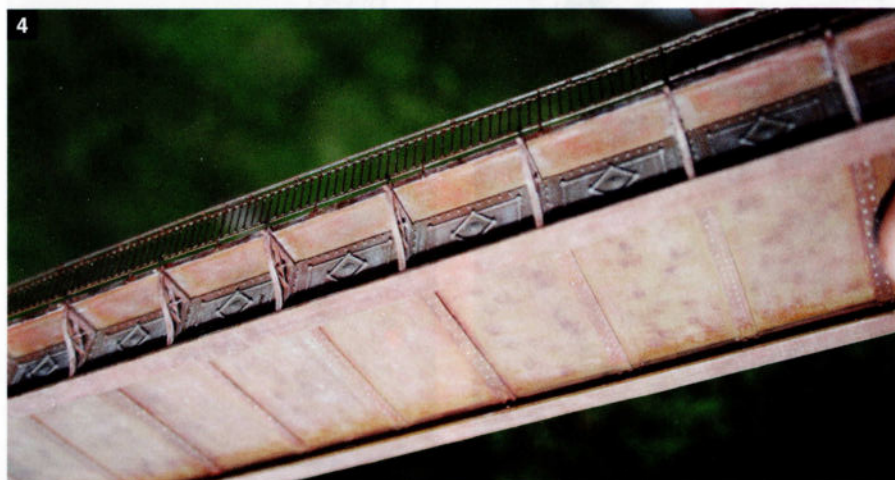
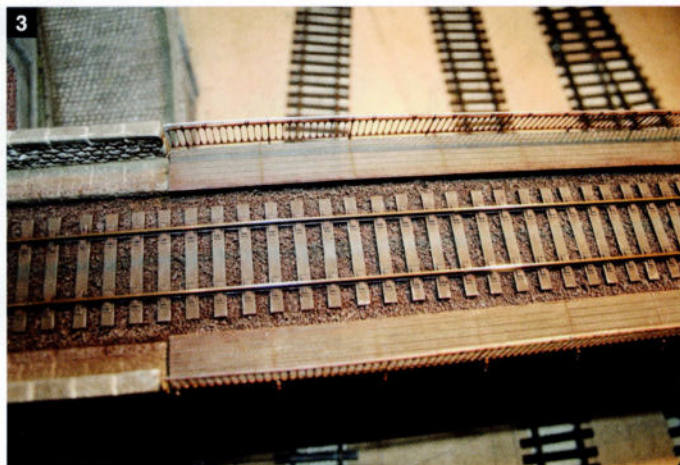
Les têtes de pont

A part la travée métallique du pont, la construction 'maison' s'imposait pour le reste. Ce faisant, vous pouvez plus facilement donner formes à votre fantaisie ou vos idées. C'est comme si vous transformiez vos idées en un objet palpable, en trois dimensions. Toute une série de kits et de pièces sont disponibles à cet effet chez vos détaillants et pourront vous aider à obtenir ce résultat. Après avoir dessiné les croquis nécessaires, je me suis lancé dans la



1



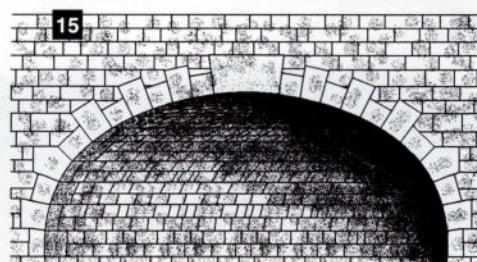
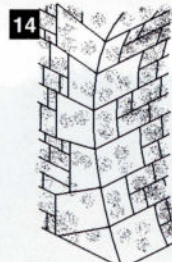
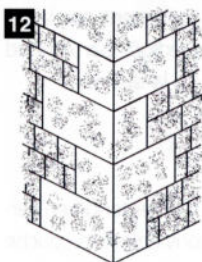
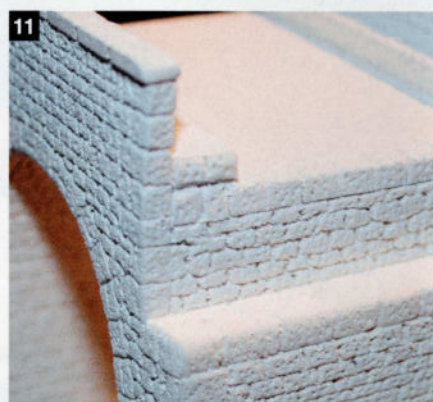
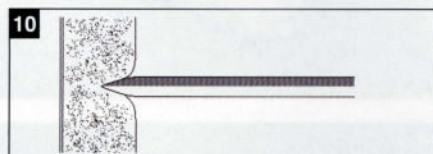
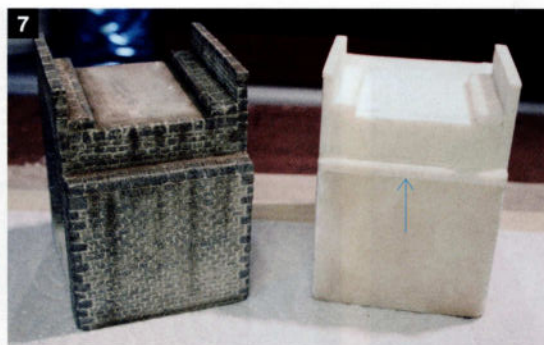
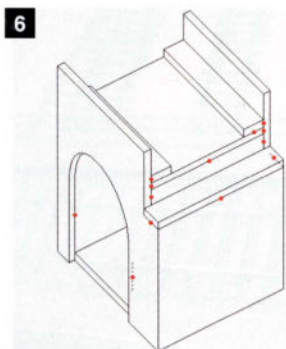


construction des deux têtes du pont. Comme déjà dit précédemment, j'avais prévu dans une de ces têtes de pont un passage pour un accès menant au dépôt; il devait être suffisamment large pour laisser passer facilement une petite camionnette. Le dépôt et le dortoir devaient en effet pouvoir être approvisionnés. Sur le site, cette route se mue en chemin d'accès en béton, qui se prolonge sous le pont métallique en direction du magasin (PHOTO 5). Contrairement au pont de briques situé juste devant le dépôt, j'ai préféré construire ces têtes de pont en pierres de taille: nous nous trouvons en effet dans une région qui compte beaucoup de pierre naturelle. Le choix de la pierre bleue s'imposait donc. Inspiré également par la remarquable série d'articles rédigés par Arnaud Verlaeken, je me mis donc à la tâche.

En pratique

LA CONSTRUCTION

La construction se réalise bien entendu en carton-plume, dont nous avons enlevé la couche de carton uniquement sur les parties et extrémités visibles. Nous utilisons pour ce faire du carton-plume de 5 mm d'épaisseur. Les angles avant, dont les deux faces restent visibles, ont été traités par défaut. Pour la voûte et les murs de notre petit tunnel, nous avons utilisé un seul et même bout continu. Nous en avons enlevé les deux couches en carton. Le muret du tunnel est enfermé entre les deux murs latéraux de la tête du pont, de façon à ce que les côtés de tête du muret ne soient pas visibles de l'extérieur. Il est conseillé de graver cette partie avant de la plier et de la placer. Lors de la conception d'un assemblage en carton-plume, il faut bien veiller à ce que les extrémités de tête restant visibles ne présentent plus de carton. Les points repérés au feutre rouge sont les endroits où les deux couches de carton doivent être éliminées lors du collage (PHOTO 6). Sur la même photo, on peut également voir de quelle manière les murets de carton-plume ont été placés. Les endroits où l'on peut voir



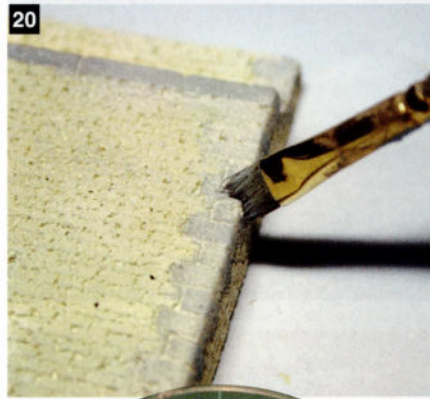
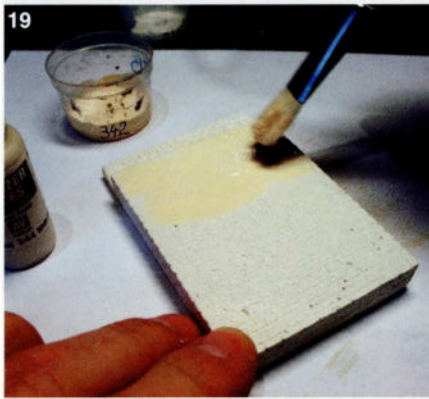
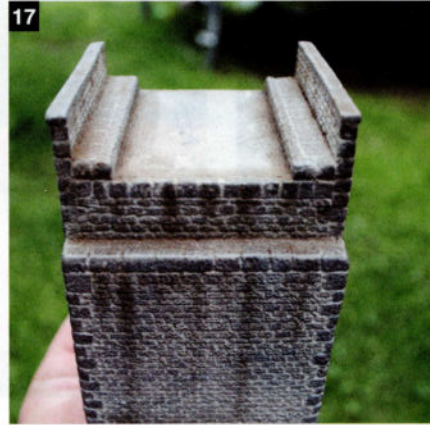
l'épaisseur de la plaque sont en grande partie camouflés par un joint unique continu (PHOTO 7). Pour le collage, nous utilisons de la colle instantanée. Nous attendons que la gravure soit terminée avant d'éliminer d'éventuels joints, avec de l'enduit.

LA GRAVURE

Pour donner forme à nos pierres, il n'est pas nécessaire de fabriquer un outil graveur: il existe en effet trop de différences entre blocs de pierre pour les reproduire au graveur. La diversité est précisément une propriété caractéristique d'un mur réalisé en pierre de taille. Et même si nous combinions plusieurs graveurs, nous n'obtiendrions pas le même résultat. Nous graverons donc pierre par pierre, au moyen d'un stylet en métal (PHOTO 8). A nouveau, la réalité est la meilleure source d'inspiration pour l'imitation d'un mur en pierres de taille (PHOTO 9). Pour notre mur, nous avons opté

pour une surface irrégulière, faite de blocs de tailles différentes. Il est par contre important de disposer chaque couche de pierre de façon horizontale, une opération réalisée de préférence avec une petite latte. Les joints verticaux peuvent avoir des dimensions différentes et chaque couche peut également varier en épaisseur. En gravant perpendiculairement par rapport à la surface avec une pointe traçante conique, on obtient sur les lignes horizontales et verticales des angles doux et arrondis (PHOTO 10). Plus tard, une partie de ces joints sera comblée au moyen d'une pâte faite de poudre de pigments de teinte 'béton' et d'un enduit de rebouchage. Pour la création d'une surface irrégulière, nous formerons des trous dans la surface de quasi chaque pierre, au moyen de la même pointe traçante. Sur la PHOTO 11, on le voit bien sur un mur achevé. Dans les coins se trouvent des gros blocs destinés à procurer suffisamment de stabilité à l'ensemble. D'un

point de vue esthétique, c'est également un aspect à ne pas négliger. Ces blocs ont plus ou moins la même longueur, mais sont orientés différemment. A échelle réduite également, il faut construire un édifice de façon logique. Ce sont notamment ces petites choses qui font que votre création 'fera vrai' (PHOTOS 12 ET 13). Les pierres d'angle à proximité de l'orifice en courbe du tunnel sont achevées au moyen de briques en forme de coin. Ici aussi, l'orientation en longueur est modifiée pour chaque pierre, pour obtenir un ancrage solide du coin (PHOTOS 14 ET 15). Il peut toutefois également arriver que l'on travaille sans cet ancrage, comme on peut le voir sur la PHOTO 16. Des grosses bordures recouvrent les points d'appui supérieurs pour le pont métallique. La piste, à gauche et à droite de la tête du pont, est figolée au moyen de gros blocs de pierre de taille. Et il reste suffisamment d'espace pour la voie et son ballast (PHOTO 17).



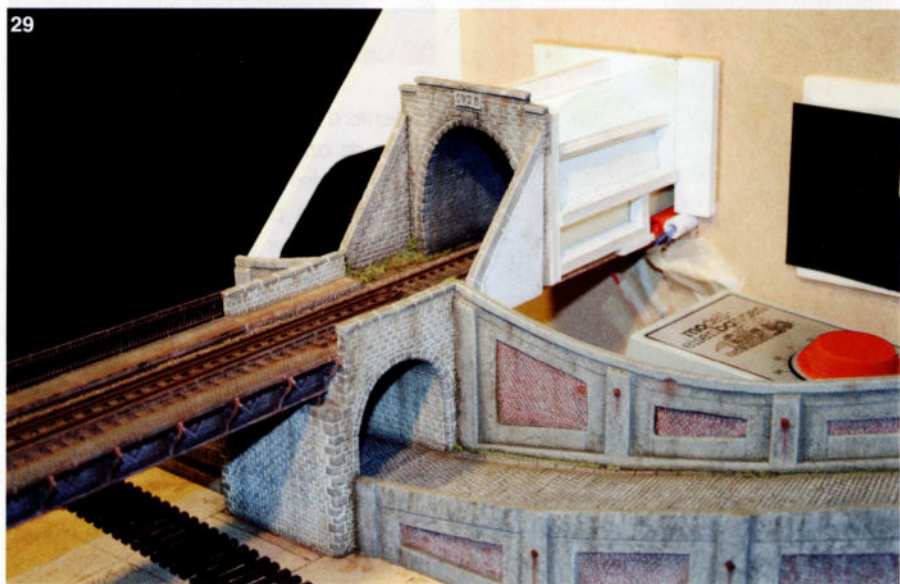
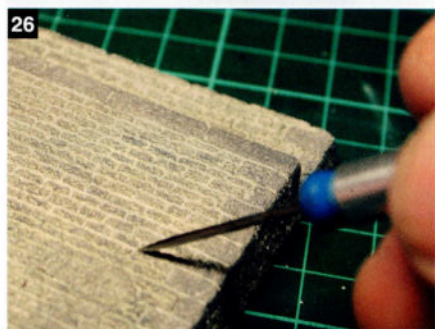
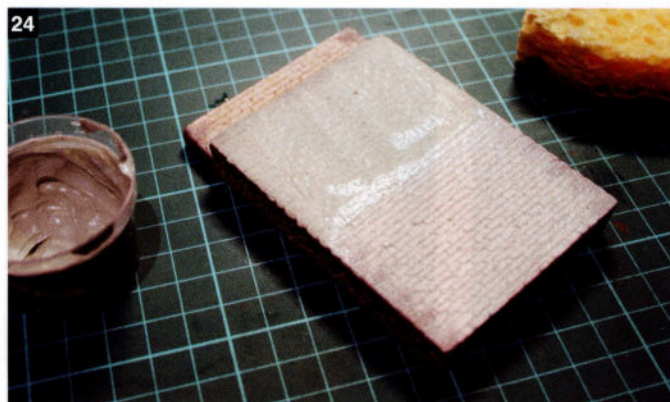
les pierres d'angle sont maintenant peintes au moyen de cette technique sur les murs déjà peints précédemment (PHOTO 20). En pratiquant de la sorte, la peinture pourra encore toujours se mélanger suffisamment. La peinture déjà appliquée, et qui n'a pas encore séché à 100 %, se laisse encore facilement mélanger. Cette technique de peinture est une question de timing. Comme déjà dit, ne travaillez pas de trop grandes surfaces. Si vous appliquez la peinture sans la diluer à l'eau, vous obtiendrez des taches sombres: vous êtes alors en train de repeindre le morceau, au lieu d'y apporter des nuances... En appliquant la peinture plus ou moins mélangée avec de l'eau, on obtient une variation de nuances de gris, ce qui évitera la monotonie. Lors de l'application, vous éviterez également les coups de pinceau. La patine est entamée en appliquant une fine pellicule d'eau sur l'entièreté de la surface. Au moyen de peinture kaki Drab XF 51 de Tamiya, nous appliquons une sorte de voile de peinture en trempant la pointe d'un pinceau rond dans la peinture et ensuite dans un peu d'eau. Nous répartissons ensuite ce mélange sur la surface humide. Grâce à la fine pellicule d'eau, la peinture va s'étendre facilement sur l'ensemble et le relief en sortira mieux (PHOTO 21). Les endroits où la mousse et les algues viennent se placer – comme sous les bordures – peuvent être accentués (PHOTO 22). Mais notre pièce à traiter a subi la plus grande métamorphose grâce à l'ajout de nos petites

LA TECHNIQUE DES COULEURS

La technique des teintes utilisée a en grande partie été reprise d'un article rédigé par Arnaud Verlaeken, paru dans notre TMM n° 94. Sur base de la petite pièce de démonstration décrite ici, j'explique comment j'ai utilisé la technique d'Arnaud pour un ouvrage réalisé en carton-plume.

Nous peignons notre pièce d'une ou de deux couches avec de la peinture blanche mate, pour durcir la surface (PHOTO 18). Lorsque cette couche aura séché, nous peignons alors l'ensemble de l'ouvrage en une teinte blanc neige n° 344 de Vallejo, que nous nuancerons immédiatement avec de la couleur chair n° 342, de Vallejo également (PHOTO 19). Cette opération se réalisera de préférence au pinceau plat. Nous travaillons par morceaux et veillons à ce que les deux teintes se fondent l'une dans l'autre, en ne laissant pas sécher

la première couche et en appliquant rapidement la seconde. Veillez donc à ne pas traiter des grandes surfaces à la fois. La raison pour laquelle il faut travailler par petits bouts est évidemment fonction de votre environnement de travail. Le séchage rapide ou non de votre peinture est une donnée importante. Vous devez travailler de façon à ce que votre peinture ait l'occasion de se mélanger. Dès que le processus de séchage débute, nous arrêtons cette technique de mélange. Les pierres de recouvrement, les bordures et les pierres d'angle seront peintes avec du Sky Grey n° 70989 de Vallejo. Cette opération est réalisée avec le même pinceau que celui utilisé pour les premières peintures. La façon d'appliquer la peinture diffère toutefois de la technique de mélange utilisée pour les deux premières teintes. Nous trempons d'abord le pinceau dans la peinture et ensuite dans un peu d'eau. Les pierres de recouvrement, les bordures et



pierres. Après séchage des premières teintes appliquées, nous confectionnons une pâte de poudre à pigments de teinte béton et d'enduit de rebouchage pour murs (PHOTO 23). La poudre à pigments Concrete P 026 de Mig est mélangée à un peu d'eau jusqu'à obtenir une pâte, qui est mélangée ensuite avec l'enduit de rebouchage. Une bonne proportion à respecter est une noisette de peinture pour une noix d'enduit. Le mélange, qui doit être bien agité, est appliqué au moyen d'une spatule, en veillant bien à ce qu'il remplisse les petits joints. Il est possible également de réaliser ce travail avec ses doigts: vous palperez alors littéralement la surface. Ensuite, nous nettoyons la surface en frottant avec une éponge lisse. L'éponge est maintenue propre en la rinçant

en abondance à l'eau courante. Cette opération peut se comparer à la pose de carrelages (PHOTO 24). Après séchage des joints, la surface des pierres est assombrie au moyen de 'London grey' n° 70836 de Vallejo. Cette opération est effectuée au moyen d'un pinceau plat brossé quasi à sec. Grâce à cette technique du brossage à sec, les pierres sont maquillées avec précaution, en évitant les joints (PHOTO 25). Si souhaité, les joints peuvent toutefois être affadis en les gravant légèrement au moyen de la pointe en acier que nous déjà utilisée auparavant (PHOTO 26). Les angles et la surface de quelques pierres est poncée ensuite au moyen de papier abrasif à grain 600 (PHOTO 27). Pour terminer, nous terminons notre pièce en appliquant de la poudre à pigments 'ombre

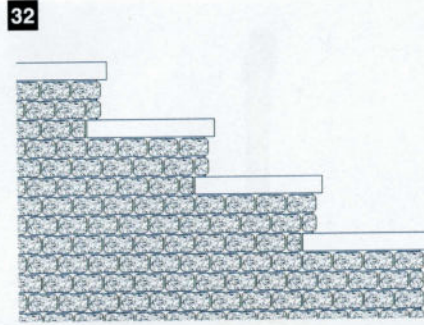
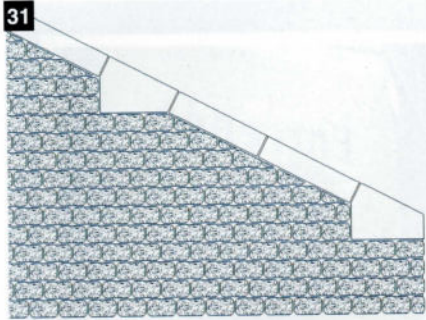
naturelle' n° 73109 de Vallejo pour figurer les traces d'érosion et d'écoulement d'eau (PHOTO 28). Pour ce faire, nous suivons les lois de la science, comme en réalité. N'exagérez pas, mais soyez sélectifs.

Le portail du tunnel

Vous pouvez grosso modo suivre les mêmes règles et techniques que celles utilisées pour les têtes du pont. Certains points méritent toutefois plus d'attention lors de la construction, de la gravure et de la finition.

LA CONSTRUCTION

La paroi courbe du tunnel est constituée sur une distance de 20 cm d'un seul bout de carton-plume, dont le carton a été enlevé sur les



deux faces. Nous utilisons la même technique que pour le portail disposé dans notre tête de pont. La longueur et la forme forment ici les plus importantes différences. Suite à sa longueur plus importante, nous placerons plus de renforts sur la partie courbe, afin de la maintenir en place. Nous plaçons également des renforts dans le sens de la longueur (PHOTO 29). Cette 'cuirasse' est fixée par collage au bon endroit, tout en veillant à ce que la paroi courbe puisse encore être insérée par-dessous. Ensuite, il est facile de graver les pierres, de peindre les murs et de figurer leur aspect au moyen de noir de fumée et de traces d'érosion. Lorsque toutes ces opérations sont terminées, nous plions la paroi et l'étirons à nouveau pour la mettre en place. Nous la collons maintenant définitivement. Concernant la forme et les dimensions de ce tunnel, j'ai suivi les recommandations de la norme NEM 105, qui approche le plus la réalité (PHOTO 30). Les pierres de recouvrement sur les murs de soutènement obliques, à gauche et à droite du portail du tunnel, ont été placées d'une façon typique et particulière. A l'extrémité et parfois aussi à mi-distance – en fonction de la longueur de la rampe – nous plaçons parfois une sorte d'arrêt pour pierre (PHOTO 31): ce dispositif est censé empêcher le glissement des pierres de recouvrement. Pour les murs obliques de mon mini-réseau, j'ai opté pour cette technique de construction. Une autre variante consiste à assembler des murs de soutènement sous forme de 'marches d'escalier'. Ce style de construction est toutefois moins utilisé chez nous et reproduit selon moi une ambiance plus allemande (PHOTO 32).

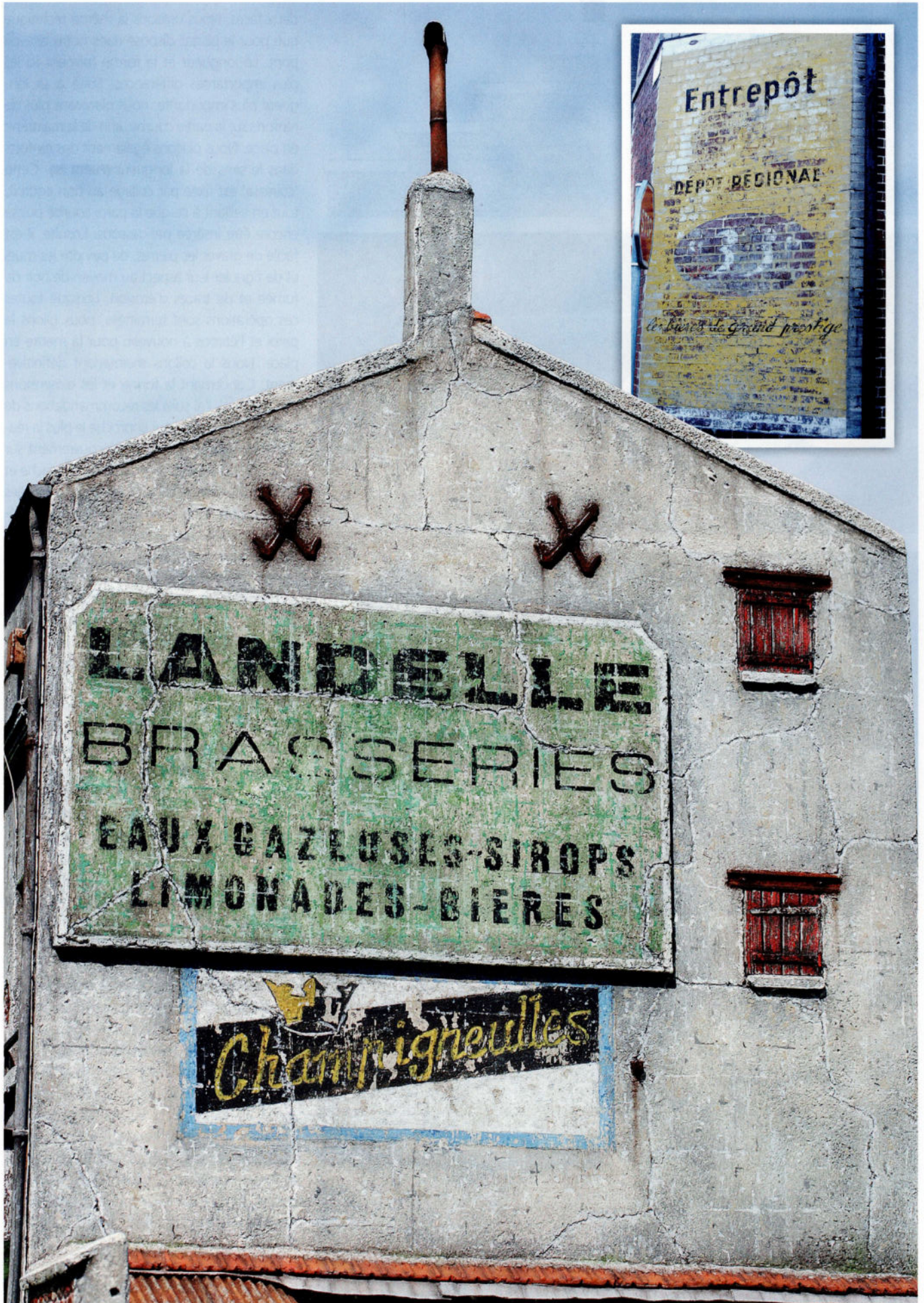
L'aspect définitif et les formes choisies sont évidemment une affaire de goûts personnels, qui est plus fonction de l'emplacement de la tête du pont ou du tunnel. Ces ouvrages d'art peuvent par ailleurs être tout aussi bien être construits dans d'autres matériaux. Nous vous avons déjà parlé par ailleurs de la confection de murs de briques ou en béton, dans une précédente édition.

Illustrons quand même au moyen de quelques photos la confection d'un pont en briques et en béton, ainsi que d'un tunnel exclusivement constitué de béton (PHOTOS 33, 34 ET 35).

Dans le dernier article à paraître de cette série, nous nous consacrerons à imiter une route asphaltée. Outre les routes pavées classiques – que nous avons déjà traitées – nous parlerons alors des routes en béton, partout présentes. Et comme cerise sur le gâteau, nous nous lancerons dans la confection d'une route pavée recouverte d'asphalte! Mais il vous faudra attendre la sortie du TMM n° 131....

Texte & photos: Rik Martens





Quartier de la Brasserie (2)

IL Y A QUELQUES TEMPS DÉJÀ (DANS LE TMM 91), J'AVAIS COMMENCÉ À DÉCRIRE LE TRAVAIL AUTOUR DE CE PROJET REGROUPANT DEUX SAYNÈTES LIÉES PAR UN SEUL ET MÊME SUJET: UNE ANTIQUE BRASSERIE IMPLANTÉE EN MILIEU URBAIN, AVEC SES DEUX ENTRÉES DISTINCTES. SI LE PREMIER DIORAMA ÉVOQUANT L'ACCÈS MIXTE FER/ROUTE EN PLEINE RUE EST DÉJÀ ACHÉVÉ DEPUIS UN MOMENT, LA DEUXIÈME SCÈNE RESTITUANT L'ENTRÉE PAR UNE PETITE COUR EST ACTUELLEMENT EN CHANTIER ET FAIT L'OBJET DE TOUTES MES ATTENTIONS... AVEC PAS MAL DE RETARD!

En quelques mots...

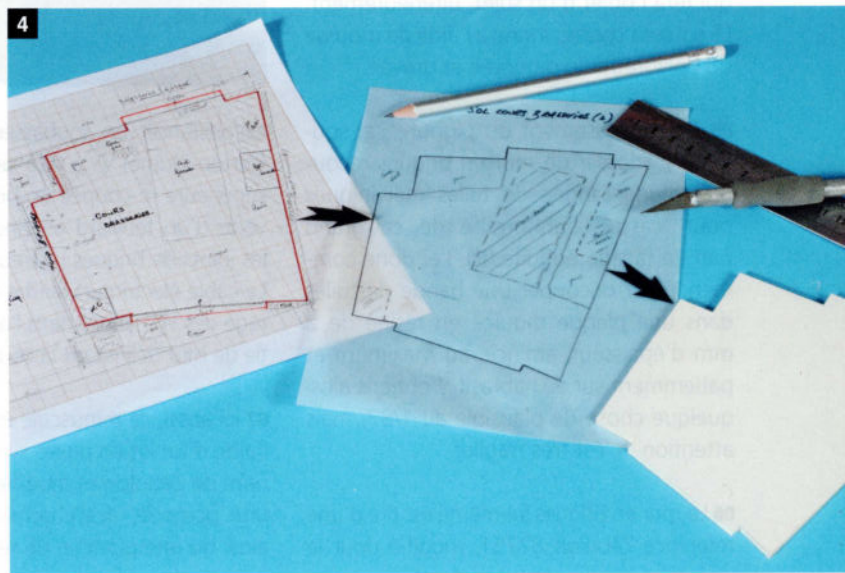
A l'image de ce que j'ai pu créer pour la réalisation précédente, ce deuxième projet s'inscrit comme une 'évocation' libre d'une situation bien réelle. J'en ai extrait des éléments d'architecture et certaines implantations de bâtiments pour les transposer à mon gré et recomposer un environnement qui pourrait paraître tout à fait réel. L'essentiel doit être 'dit' sur quelques dizaines de centimètres carrés et l'attention portée au détail poussée presque à son paroxysme. Comme je l'avais fait dans le premier volet, voici résumé en images quelques vues des premiers éléments travaillés et faisant partie de l'ensemble. Par la même occasion, j'aborderai en détails une technique d'application des fluides AK 'Worn effects' sur une façade enduite. J'ai récemment testé ce produit pour en vérifier les effets de vieillissement possibles sur ce support.

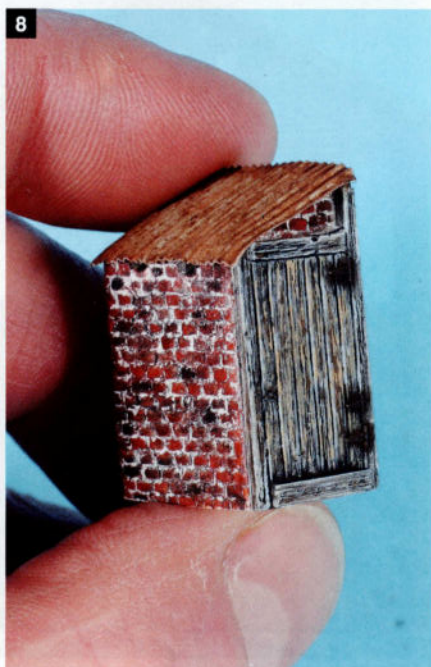
02 L'entrée des brasseries Landelle évoquée dans la première saynète reprenait succinctement l'architecture d'un fronton de petite brasserie bien réelle, remodelée pour mes propres besoins. L'entrée par une petite cour à l'opposé sera quasi identique quant à la forme générale ; quelques détails comme le portail notamment différeront. Nous verrons cela dans le troisième volet.

03 Les premières bâtisses 'sur rue' ont déjà été créées de toutes pièces et ont fait l'objet de toutes mes attentions pour respecter un certain dynamisme, indispensable sur une telle surface si restreinte. Cet assemblage respecte au millimètre un plan au sol pré-établi sur du papier quadrillé. La façade en blanc est réalisée en Forex (du PVC expansé) de 1 mm, recouvert d'enduit de rebouchage et agrémenté de détails divers. Ce pignon donnera sur la petite cour



donnant accès à la brasserie: un placard en surépaisseur permettra d'y signaler la raison sociale de celle-ci. Je vous avais montré une situation quelque peu similaire et intéressante dans le TMM n° 91 ; j'en ai repris l'idée ici.





04 La cour cimentée a été imaginée en reprenant une disposition bien réelle et surtout en essayant de restituer l'exigüité des lieux, comme constaté en réalité sur les lieux qui m'ont inspirés. Remarquez le pont-bascule (en hachuré sur le calque) implanté juste à l'entrée du bâtiment et qui fera l'objet d'un sujet, ultérieurement. Le sol sera confectionné à l'aide de mousse de polyuréthane piquetée et gravée.

05 En soubassement du pignon, j'ai souhaité y adosser un mur en briques recouvert d'une rangée de tuiles mécaniques pour 'casser' l'uniformité de ce grand pan de façade enduite. Ici, j'ai donc commencé par découper une bande de tuiles dans une plaque moulée en résine de 2 mm d'épaisseur, amincie au maximum et patiemment sur de l'abrasif. J'obtiens ainsi quelque chose de plausible au 1/87, mais attention : c'est très fragile!

06 Le mur en briques lui-même est tiré d'une référence Zébulon 87751, modifié pour la

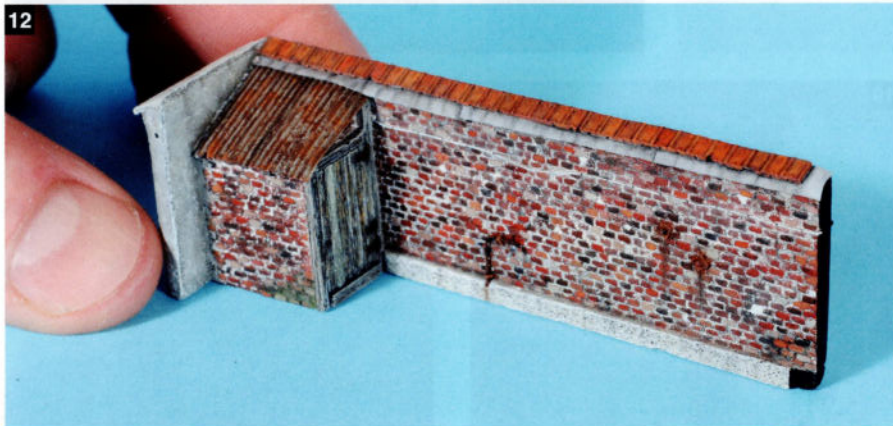
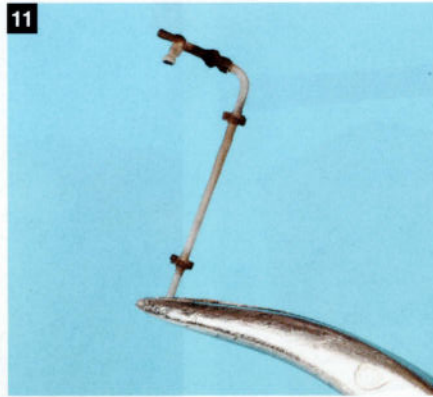
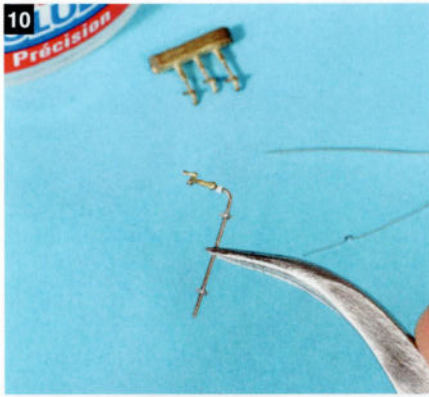
circonstance: un soubassement en ciment (carton-plume) y a été adjoint, la partie supérieure re-coupée en biseau puis recouverte d'un feuillard en zinc (aluminium) et les joints de briques re-creusés par endroits. Le câble électrique viendra alimenter l'éclairage des WC situés dans l'angle avec la partie de mur délimitant la cour...

07 Ici aussi, ce minuscule édifice est créé à l'aide d'un kit en pierre synthétique provenant de Zébulon et modifié: j'y ai ajouté ici une poignée, des charnières Grandt-Line ainsi qu'une planche de renfort en bas de

porte. Même si cette partie est quasi invisible au final en 'exposition', j'y ai quand même consacré un moment pour y ajouter ces détails ultrafins. En effet, au fur et à mesure de l'avancement, des prises de vues pourraient mettre en lumière cet élément sous tous les angles.

08 L'élément, une fois mis en couleurs et patiné. La toiture en tôle ondulée a été réalisée à l'aide d'une section d'aluminium estampé provenant de chez Campbell.

09 Le WC réel construit à l'entrée sur la



cour. Là encore, j'ai repris une disposition existante en la modifiant dans ses détails. Remarquez le tuyau et son robinet d'eau courante contre le mur : encore un détail comme je les affectionne et qui va trouver sa transcription en miniature...

10/11 En effet, de tels éléments sont facilement simulables en modélisme, pour peu que l'on ait l'habitude de construire des pièces très fines et... du temps à consacrer à de si petits détails! J'ai pris un malin plaisir à reproduire ceux-ci, depuis un moment. Cet assemblage est réalisé à l'aide

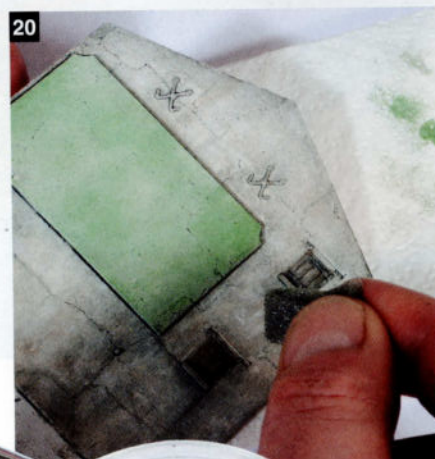
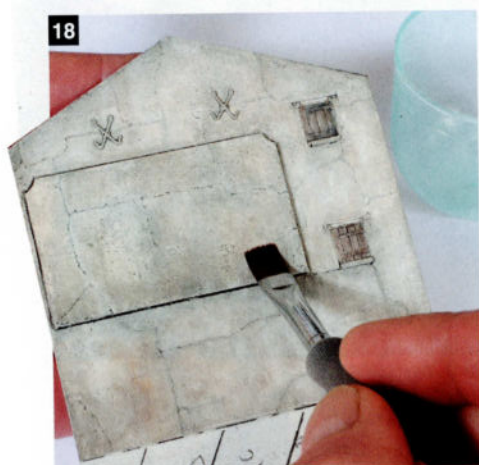
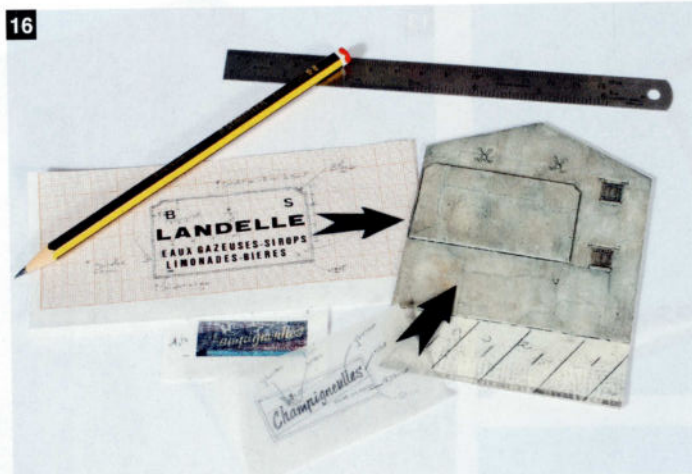
d'un peu de carte plastique de 12/100, de fil de maillechort de 4/10, de bandelettes d'aluminium et d'un robinet Weinert, le tout 'soudé' à la colle cyanoacrylate. Après quelques menus travaux de peinture et de patine, l'ensemble sera appliqué contre le mur de soubassement à proximité de l'édicule, comme en réalité.

12 Les différentes parties composant le soubassement plaqué contre le pignon sont assemblées. Remarquez la partie de mur d'enceinte enduit qui se trouve adossé aux toilettes.

13 Sur cette vue opposée, on distingue mieux la partie de mur d'enceinte, un portail métallique venant ultérieurement en prolongement fermer l'accès à la cour.

14 C'est ici quasiment la même disposition que celle évoquée sur ma saynète, avec les briques manquantes évoquées de la même façon!

15 Le pignon va maintenant faire l'objet de toute mon attention, notamment la partie qui va être traitée à l'aide de fluides AK. Ici, les travaux préparatoires avec des



peintures émail appliquées aux pinceaux brosses et à l'éponge ont déjà permis de restituer des variations de 'décrépí' intéressantes, renforcées par le passage d'un jus noir mat acrylique.

16 La raison sociale est d'abord imaginée sur papier millimétré, en reprenant les cotes du placard en surépaisseur. Une petite 'réclame' en rapport avec l'activité est quant à elle reprise sur un calque pour y figurer en dessous, à l'image d'une situation bien réelle!

17 Ici, je vais essayer – sans garantie – de reproduire un effet de peinture écaillée sur la partie en surépaisseur, en appliquant un fluide acrylique 'Worn effect' de AK Intearctive. Le liquide est appliqué à l'aide d'un pinceau brosse plat large, en deux couches espacées de 5 mm.

18/19 Contrairement à ce que l'on pourrait penser en voyant la photo d'introduction à ce sujet, j'ai utilisé deux teintes distinctes de vert pour simuler le 'fond' et ainsi apporter d'emblée plus de variations dans le délabrement. Plutôt que d'appliquer la peinture au pinceau, j'ai préféré utiliser

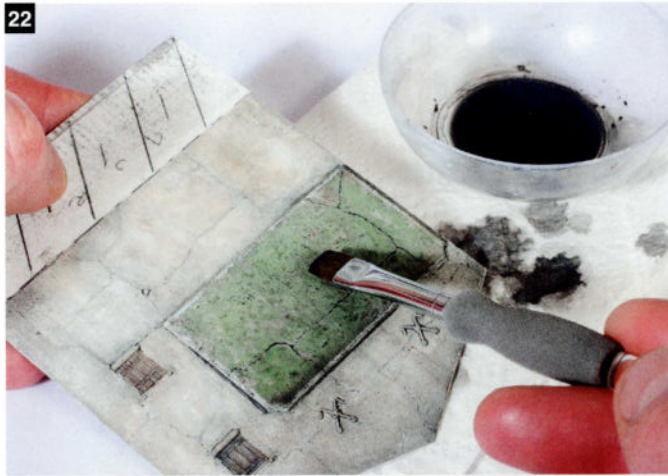


des petites sections d'éponge synthétique pour colorer l'ensemble.

20/21 Après avoir imité le liseré à l'aide d'un pinceau fin à repique n° 0 imbibé de peinture blanche acrylique, le placard est entièrement humidifié à l'eau claire, brossée tout doucement de haut en bas. La surface encore mouillée est ensuite 'pelée' à l'aide d'un vieux pinceau brosse, d'une pointe métallique ou encore d'un

cure-dents. L'opération est ensuite renouvelée pour la réclame en dessous. Ceci se fait bien sûr suivant l'état dans lequel on souhaite représenter l'ensemble. Résultat: cela fonctionne plutôt bien aussi sur un support plus poreux, en pensant bien entendu à préparer les pièces avec des peintures glycérophthaliques.

22 Bien entendu, le travail ne s'arrête pas là et je poursuis par l'application d'un nou-



veau lavis noir mat acrylique, qui va renforcer la présence des craquelures...

23 Puis, c'est le moment d'apposer les transferts à sec ne respectant l'espacement étudié sur papier millimétré. J'en profite à ce moment pour peindre la réclame 'Champigneulles' préalablement signalée à l'aide du calque. Là encore, je fais appel à des teintes acryliques Prince August (Vallejo). Je ne reviens pas sur ce point, déjà abordé dans de précédents chapitres.

24 La partie 'Landelle' est ensuite reprise pour ajouter un premier filtre à la patine déjà effectuée avec le fluide. Dans le cas présent, j'ai encore innové en me servant d'un régleto métallique pour me guider dans une partie des travaux de micro-peinture. Ceci me permettra de donner une certaine régularité dans les 'chips' imités par strates, avec la teinte de base éclaircie par de l'ivoire 'os' ou du vert foncé, pour refléter une multitude de nuances avec subtilité.

25 La réclame est quant à elle 'vieillie' un peu plus en frottant celle-ci à l'aide de petites sections d'abrasif grain 600 de haut

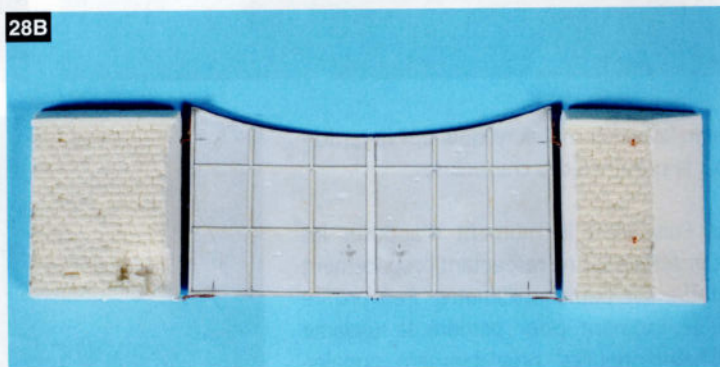
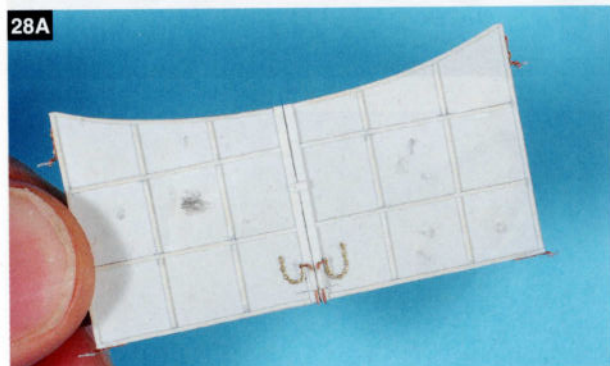
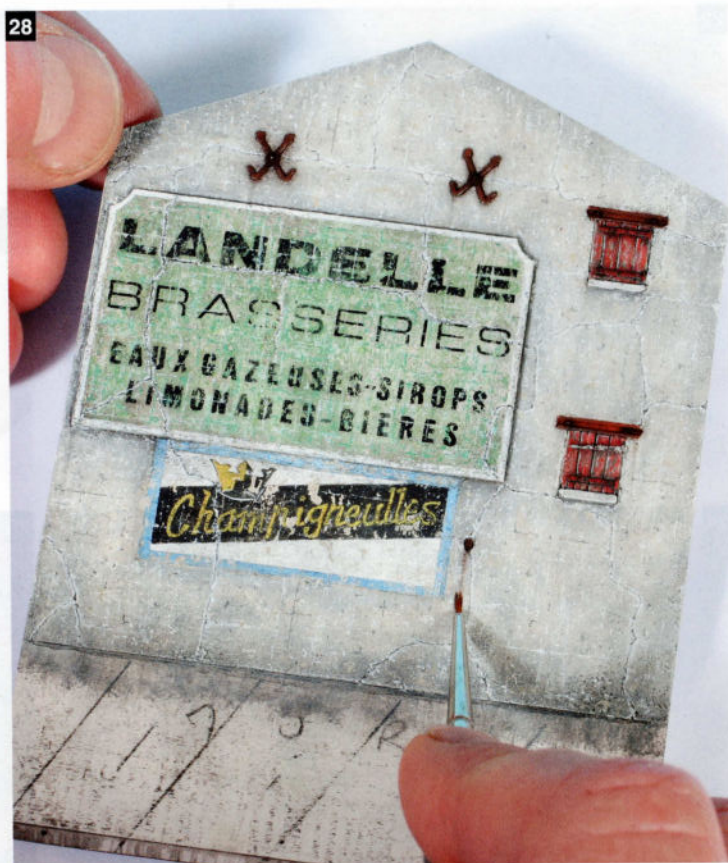


en bas pour user / ternir la couleur. On retombe par places sur la peinture émail en sous couche... La poussière est ensuite ôtée à l'aide d'une grosse brosse pochoir.

26 Les pourtours des craquelures sont ensuite soulignés à l'aide d'un mélange de peintures acryliques blanc et ivoire, j'allais

presque dire 'comme d'habitude', lors de ce processus déjà bien éprouvé par le passé...

27 Vient ensuite... toute la mise en couleurs définitive... du reste autour! Comme déjà décrit largement, l'aspect 'décrépi' est simulé à l'aide d'une palette de peintures



acryliques allant du blanc au gris foncé, en passant par le gris 'pierre'. J'utilise toutes les possibilités offertes par le brossage à sec, les tamponnements à l'éponge et la micro-peinture pour obtenir un aspect le plus convaincant possible à cette échelle...

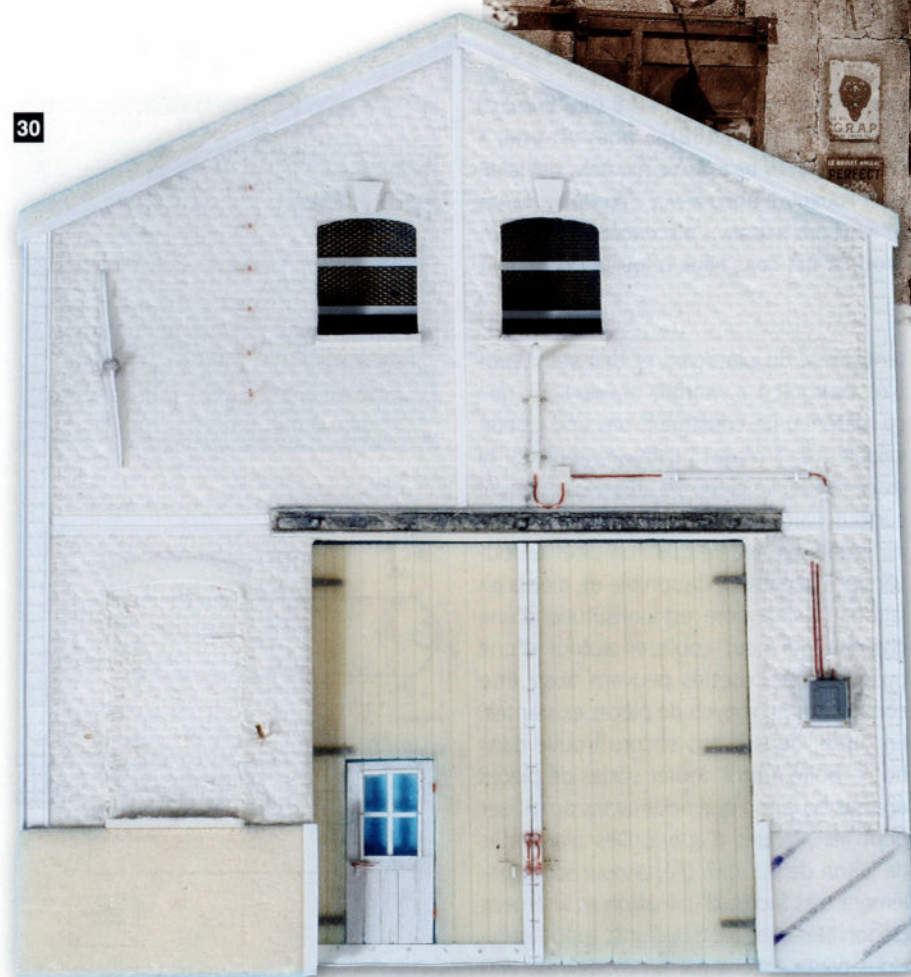
28 Puis je termine comme à l'accoutumée par les détails... Remarquez les volets peints en rouge et apportant une variation notable à l'ensemble. Cette couleur reprend en fait la teinte appliquée sur les volets de la façade. L'ultime touche se résumera à reproduire les dégoulinades de rouille provenant des différents éléments métalliques apposés... Il ne reste plus qu'à joindre cette partie à l'assemblage déjà terminé et poursuivre sur les autres détails et bâtiments de la saynète.

28A/28B C'est notamment le cas avec le portail d'entrée donnant accès à la petite cour, qui est réalisé en carte plastique selon la méthode que je vous ai déjà décrite dans une précédente fiche technique. Même si une seule face ne sera visible qu'au final, j'ai pourtant rapporté certains détails à l'aide de fil de cuivre de récupération, de bandelettes Evergreen, de chaînette Aber... L'empattement a dû être calculé au millimètre pour permettre une bonne disposition dans le mur d'enceinte, gravé dans la mousse de polyuréthane.

29 Cet assemblage une fois prêt est mis de côté provisoirement pour une mise en couleurs ultérieure. La cour avec son pont-bascule est à son tour confectionnée en mousse de carton-plume pour restituer une surface fatiguée, craquelée ou certaines parties pavées émergent par places. Le pont-bascule en bois – ici en cours de construction – est disposé à blanc dans son encadrement. Une petite guérite abritant la



30

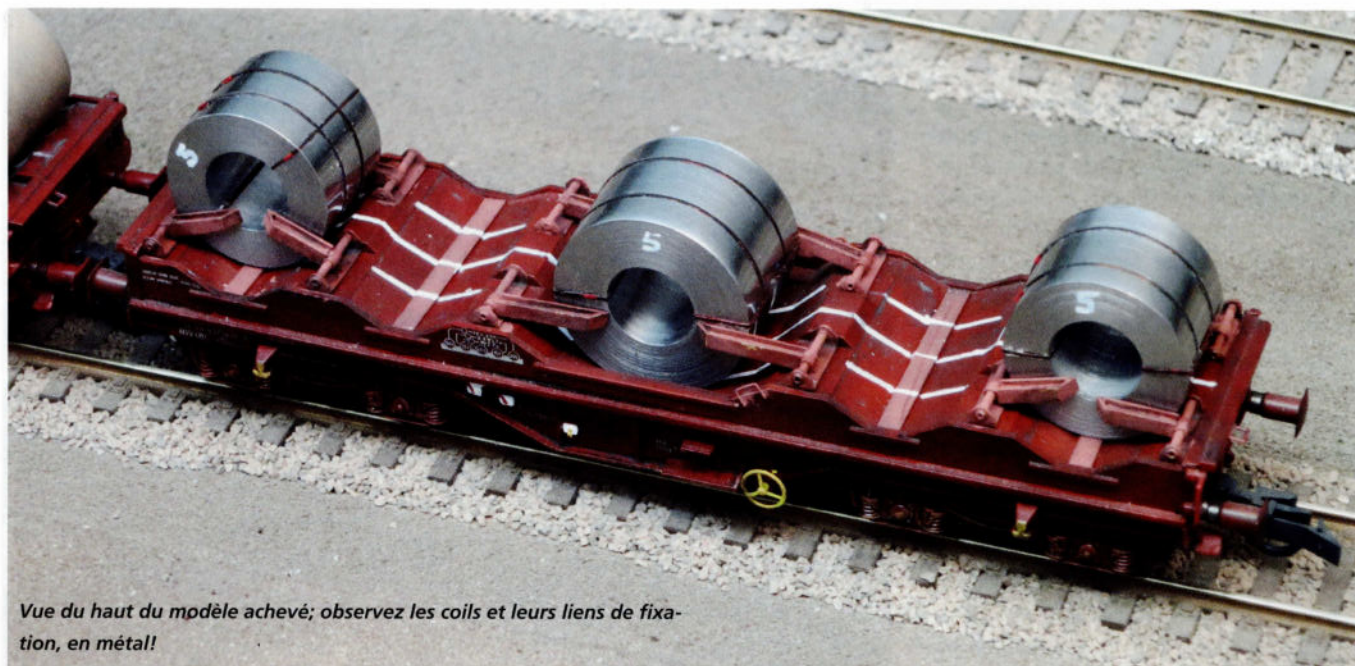


'bascule' y sera ultérieurement accolée: nous verrons cela dans le prochain volet.

30 Le fronton d'entrée de la brasserie reprend la géométrie du fronton déjà réalisé il y a plusieurs années pour l'entrée ferroviaire. Certains détails très fins comme le boîtier électrique (Grandt-Line), les câbles électriques ou encore la grosse ancre de maçonnerie sont réalisés de toutes pièces en carte plastique. Afin de gagner un peu de temps, je me suis servi d'une plaque en résine de bardage en bois provenant de Zébulon pour créer le portail. Les grosses charnières proviennent quant à elles de Tichy (réf. 3068).

Texte & photos: Emmanuel Nouaillier.





Vue du haut du modèle achevé; observez les coils et leurs liens de fixation, en métal!

Des bras de fixation pour wagons de coils 'Shmms' Roco

SUITE À NOTRE ARTICLE CONCERNANT LE WAGON PORTE-COILS DU TYPE 3614 A8 (UN 'SHMMS') POUR LE TRANSPORT DE TôLES ENROULÉES (VOIR NOTRE TMM N° 188), IL NOUS EST VENU À L'IDÉE D'AMÉLIORER L'ASPECT DE CE MODÈLE ROCO AU MOYEN DE BRAS DE FIXATION, QUI MANQUENT SUR CE MODÈLE. ON NE SAURA SANS DOUTE JAMAIS POURQUOI ROCO A FAIT L'ÉCONOMIE DE CES DISPOSITIFS SUR SON MODÈLE, MAIS C'EST PROBABLEMENT POUR UNE RAISON... D'ÉCONOMIE, JUSTEMENT. CECI DIT, ROCO A PRÉVU DES COILS LARGES SUR SON MODÈLE, DES COILS POUR LESQUELS CES BRAS NE SONT... PAS NÉCESSAIRES!

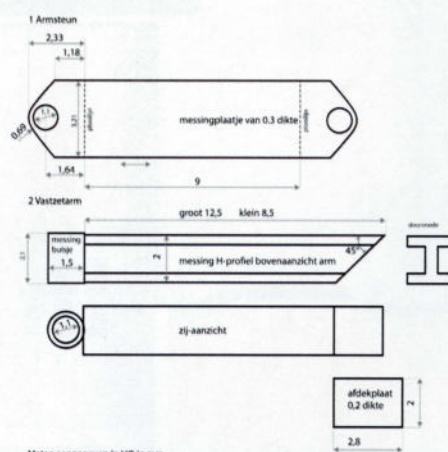
Il y a des années, Roco a sorti un modèle du wagon porte-coils ouvert, un bel enrichissement du parc des modèles d'inspiration belge. S'en est suivi un modèle avec coils 'ouverts', qui constituait déjà une remarquable amélioration. Mais nous allons encore progresser d'un cran dans le détaillage de ce modèle en reproduisant ses bras de fixation, qui manquent. Tout le monde se rappelle des degrés de comparaison appris en primaire: 'beau, plus beau, le plus beau'... C'est bien le cas!

Un petit détour par le port d'Anvers fut nécessaire pour prendre quelques photos et relever certaines mesures. Ensuite, le tout a été dessiné et converti en H0. Observez les dimensions minuscules du dessin ci-joint: elles ont été agrandies plusieurs fois, pour la compréhension. Un premier essai

tenté avec du plasticard et des petits profilés Evergreen a montré rapidement que ce matériau ne constituait pas une option valable, car il n'est ni suffisamment fin, ni assez solide. Le laiton sembla plus indiqué, surtout parce que les bras sont en forme de profilé en 'H', ce que l'on peut retrouver dans la gamme disponible de pièces en laiton. La charnière est constituée d'une chemise qui peut coulisser autour d'une busette. Ces busettes peuvent aussi être constituées au moyen de pièces existantes. En outre, nous avons encore trouvé dans notre 'boîte à broil' toutes sortes de pièces éparses en laiton que nous avons pu utiliser pour les plaques d'appui. Des plaquettes de laiton de 0,3 mm d'épaisseur sont également très faciles d'utilisation et aisément disponibles chez les détaillants spécialisés. Nous commençons par un modèle de wa-

Matériel nécessaire

- profilé en laiton en 'H' de 2 mm x 2
- busette en laiton de 1,5 mm de diamètre
- busette en laiton de 1 mm de diamètre
- latte en laiton de 2 mm de largeur et de 0,2 ou 0,3 mm d'épaisseur
- latte en laiton de 3,2 mm (ou 3 mm) et de 0,3 mm d'épaisseur.



Un wagon 'Shmms' pour le transport de coils vu dans le port d'Anvers (3e section), le 6 août 2013.



Vue du bras de fixation.



Aux angles, les supports sont plus étroits.



Ce 3614 A8 a été chargé au maximum de cinq coils, qui ont correctement été fixés au moyen des bras de fixation manuels. Port d'Anvers (faisceau 'Usland'), le 26 juillet 1997. Photo: Bart Luyten.



Ce wagon 31 88 476 6 126-7 est chargé de trois coils; sur le 2e, on peut voir un numéro de fabrication avec l'abréviation 'DUFE' (pour Dufenco). Ce wagon est pourvu d'un frein à main latéral. Port d'Anvers (faisceau 'Usland'), le 27 août 2009. Photo: Bart Luyten.

gon déjà patiné. Les plaques signalétiques et les leviers sont d'abord peints. Le modèle bénéficie ensuite d'un lavis de noir et de brun rouille (du white spirit mélangé à quelques

gouttes de peinture Humbrol). Ensuite, appliquez un brosse à sec de teinte rouille avec un pinceau dur dont la peinture a été quasi entièrement broyée. Pour terminer,

les lignes d'aide au positionnement des coils sont appliquées au moyen d'un feutre blanc (Pilot super color white). Pour ce faire, nous avons confectionné deux petits patrons en



Une vue de détail de la fixation du coil.



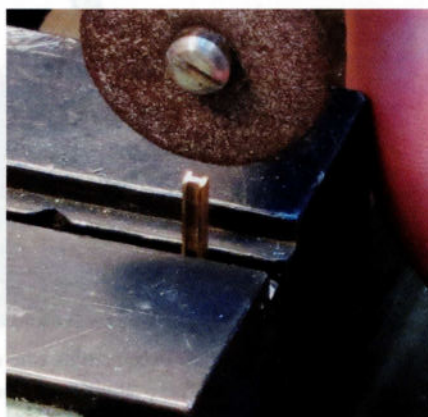
Le ponçage au moyen d'une lime à ongles du profilé en 'H'.



Vue du haut du bras de fixation. Avant de mettre ce bras à bonne mesure, nous l'amincissons en oblique selon un angle de 45°.



La découpe à bonne mesure du bras.



Pour faciliter le placement de la busette, nous traçons une petite fente sur la tête plate du profilé en 'H'.



Réduction de la busette de 1,5 mm à une longueur de 2,1 mm.

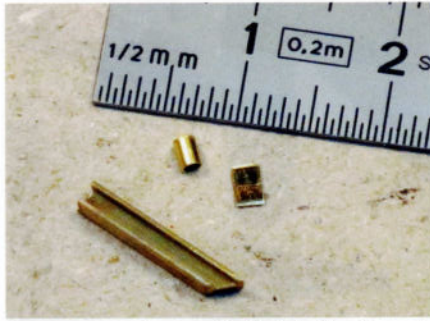
carton, afin de tirer ces lignes de façon bien droite.

Ces bras de fixation sont des profilés en 'H' qui deviennent obliques sur une des deux faces et sont recouverts d'une plaque. Sur l'autre face, la busette et sa chemise peuvent être soudées, et font charnière au-dessus de la busette du bras de fixation. Pour bloquer le mécanisme, le profilé en 'H' tombe dans une série d'engrenages, dont nous parlerons plus loin.

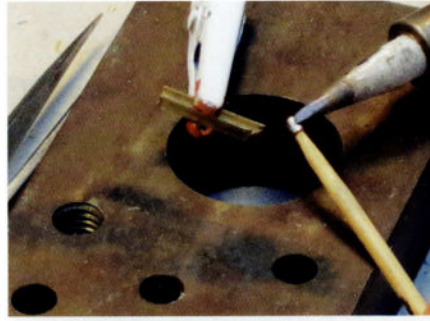
Nous débutons d'abord par la confection des bras de fixation. Pour ce faire, nous utilisons un profilé en laiton en forme de 'H' de 2 mm sur 2, d'une longueur respectivement de 12,5 mm pour le bras long et de 8,5 mm pour le bras court. Au total, quatre

longs bras et huit petits doivent être fabriqués. Le profilé en 'H' de laiton est poncé sur sa face intérieure au moyen d'une fine lime qui s'ajuste exactement, de façon à ce que le profilé soit encore plus fin. Avant de découper ou de scier à mesure, nous plaçons sur une face le côté oblique à 45° au moyen d'un petit disque à découper. Veillez à prendre la face plane du profilé. Ensuite, vous le raccourcissez. Utilisez de préférence une pointe à graver ou un fin feutre et une règle en métal avec graduations au 0,5 mm. Découpez quelque peu à côté de la ligne: il vaut mieux plus grand que plus petit. Par après, vous pourrez toujours contrôler la dimension et au besoin, découper un petit bout supplémentaire pour obtenir la bonne mesure. Lorsque cette dernière est obtenue, nous allons réaliser une petite encoche

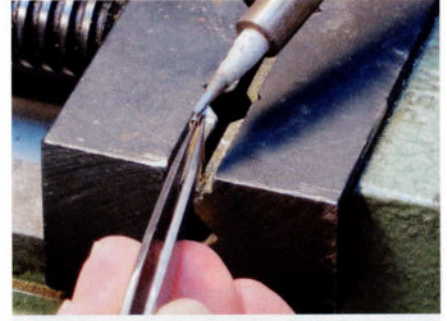
au milieu de la face droite, afin de pouvoir positionner et souder plus facilement le couple 'busette-chemise' de 1,5 mm. Veillez à la bonne direction de la découpe. La busette en laiton de 1,5 mm est raccourcie à 2 mm. Cette dernière devra pouvoir coulisser plus tard sur la busette fixe de 1 mm du bras. Pour obtenir cette busette à la bonne mesure, il est plus pratique de la fixer sur un cure-dents en bois, avant de l'usiner au moyen d'une mini-foreuse. Pour de telles pièces si petites, il faut parfois faire preuve d'inventivité et pratiquer les opérations nécessaires certainement avant de raccourcir ces mêmes pièces. La plaque (2 mm x 2,8 x 0,2) servant à couvrir la face oblique du bras est confectionnée au moyen d'une chute de laiton. De telles fines épaisseurs peuvent être simplement découpées au



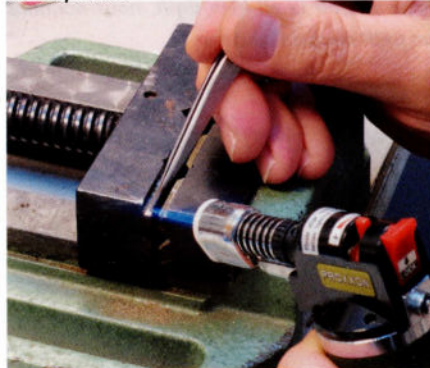
Pour vous rendre compte de la taille minuscule de ces pièces!



L'étamage des parties à souder.



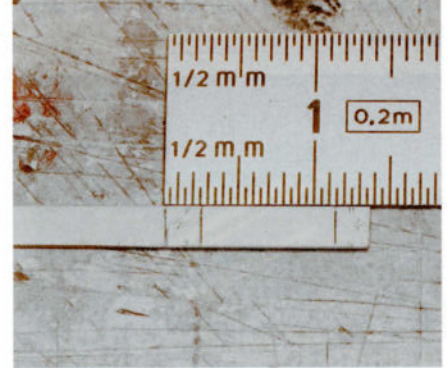
La busette est soudée à la tête.



La plaque de recouvrement est soudée sur la face oblique.



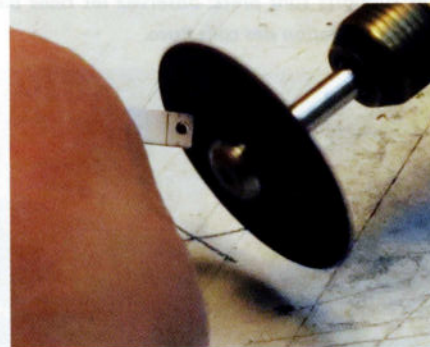
Un des bras est achevé.



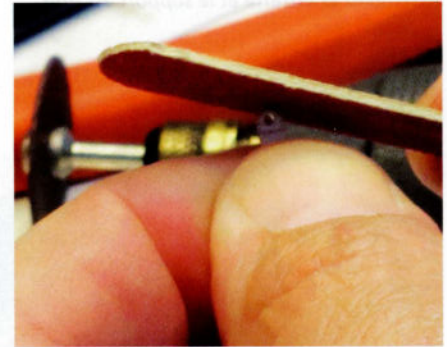
Le report des cotes avec une latte graduée.



Les trous sont forés dans le support au moyen d'une chignole.



L'amincissement des coins au moyen d'un mini-disque de découpe.



Un peu arrondir au moyen d'une lime à ongles.

moyen d'une pince Xuron et ensuite être découpées à bonne mesure. Les pièces de ce bras sont prêtes à être soudées (de la colle instantanée pouvant éventuellement aussi être utilisée). Une bonne soudure exige toujours des matériaux propres. Ne soudez donc que des surfaces qui ont été étamées au préalable. Dans le cas présent, c'est possible avec une simple lime à ongles ou mieux encore, avec un crayon à fibres de verre. Ensuite, nous réalisons l'étamage, ce qui veut dire que nous allons appliquer sur les surfaces à souder une très mince couche de soudure. Appliquez un peu de Purine au préalable et dès que le fer supportant une goutte de soudure touchera la surface, la soudure se diffusera correctement. Nous pouvons ensuite disposer tant la chemise que la plaquette, en effleurant au besoin

les pièces au moyen d'un brûleur Proxxon et la soudure prendra. Afin de bien positionner la chemise, nous avons utilisé un mini-tournevis qui s'y ajuste parfaitement. Pour les autres bras, vous suivrez la même procédure, mais nous allons travailler davantage en série: au total donc 4 grands et huit petits bras de fixation.

Les supports de guidage ou appuis sont confectionnés au moyen d'une plaquette en laiton de 0,3 mm d'épaisseur, de 13,66 mm de longueur et de 3,21 mm de largeur, conformément à notre croquis. Dans notre fouillis, nous avons retrouvé une petite latte de 3 mm de largeur et allons la mettre à contribution. Le plus difficile est le report parfait des différentes mesures. Nous avons donc utilisé pour ce faire une pointe traçante

en acier et une petite latte métallique graduée.

De temps à autre, il faudra arrondir de quelques dixièmes ou centièmes de mm pour que tout puisse bien être dessiné. Travaillez de la manière la plus précise possible, car tout doit parfaitement s'ajuster. Les mensurations ont directement été dérivées de l'original, mais ici et là, modifiées en fonction des circonstances. Une des faces de notre règle en laiton avait par hasard été peinte en couleur de fond blanche et ceci se révéla intéressant lors de la transcription des cotes. Une loupe grossissante bien éclairée n'est pas un luxe. Après que les trous à forer aient été centrés à la pointe, nous les forons au moyen d'une petite chignole: deux trous de 1 à 1,5 mm dans lesquels la



Le support est prêt: observez les lignes de pli gravées.



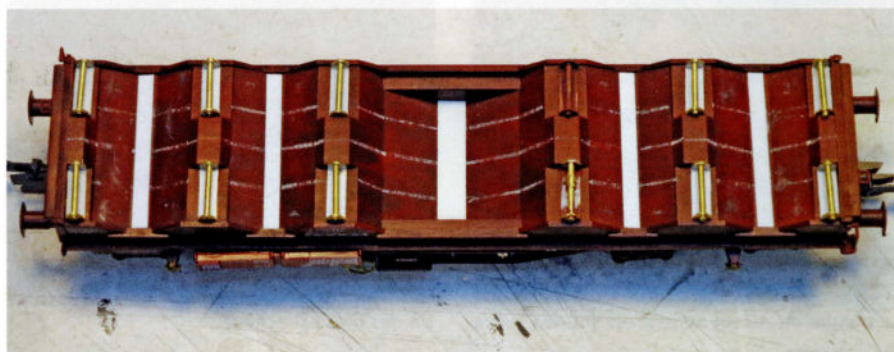
La pliure des faces droites: un travail à faire avec beaucoup de soin.



Pour obtenir le pli bien droit, nous donnons un petit coup de marteau.



Assemblez la busette et le support est prêt.



Les supports sont prêts: observez les fines bandelettes de plasticard destinées à masquer les trous de fixation des coils Roco.



Les supports aux angles doivent être limés en partie basse, comme en réalité.

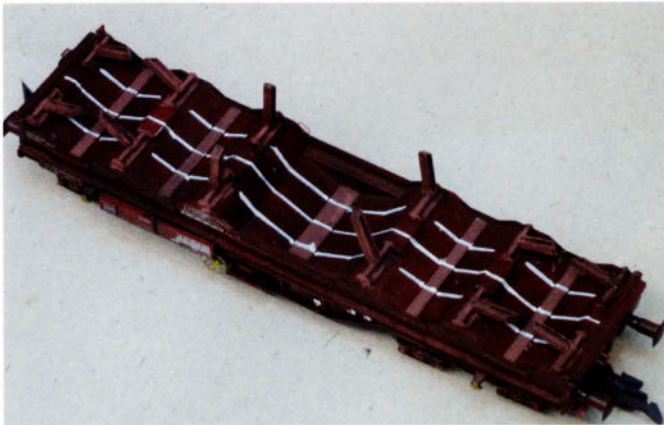


Toutes les pièces doivent être peintes en brun Humbrol 113.

busette de guidage de 1 mm viendra par après se loger. Lorsque ceci a réussi, nous gravons les lignes de pli à 2,33 mm du bord. Ensuite, nous gravons supplémentaires dans la mesure du possible, pour pouvoir plus facilement plus tard les parties droites. Après que le tout ait été découpé ou scié à 13,66 mm, nous pouvons donner forme aux faces obliques au moyen d'un petit disque de découpe. Ceci se réalise à l'œil nu, en tenant compte de la mesure reportée de 1,18 mm. Arrondissez à la lime à ongles. Ensuite, pliez les flancs au moyen d'une fine pince, le long des lignes de pli. Effectuez cette opération avec beaucoup de précision, à défaut

de quoi votre travail sera perdu... Alors que votre pièce est encore saisie par la pince ou que vous disposez d'un petit bloc métallique, vous donnerez un petit coup de marteau pour que le pli se réalise exactement à l'angle de 90°. Reste encore à raccourcir une busette de 1 mm sur 10. Après un léger ponçage, elle s'ajustera parfaitement dans les trous du support. Passez le bras au-dessus et notre premier bras de fixation est prêt. Il faut confectionner 12 couples 'bras/support' du même style. Ceux disposés aux coins doivent être légèrement plus minces et seront pour cette raison un peu raccourcis sur une de leur face. Après que toutes les

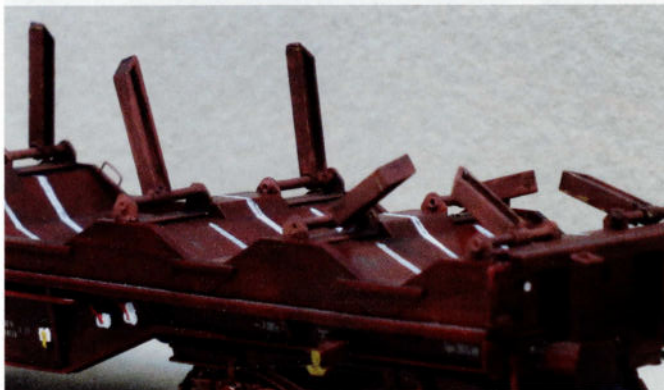
pièces aient été nettoyées (avec du Drest, par exemple), elles peuvent être peintes en brun Humbrol 113. Fixez-les ensuite sur le modèle, au moyen d'un peu de colle instantanée. Les ouvertures dans les berceaux prévues pour y encliquer les coils de Roco n'existent évidemment pas en réalité. Raison pour laquelle nous les avons camouflés d'une minuscule bandelette Evergreen de 0,25 mm d'épaisseur, de 2,5 mm de largeur et de 27 mm de longueur. Pour le grand berceau central, nous découperons un bout de plasticard de 0,3 mm d'épaisseur, de 4,5 mm de largeur et de 22,5 mm de longueur. Enfin, nous placerons aux accès les mains



Les lignes d'aide au positionnement sont appliquées au feutre blanc.



Les bras de fixation sont fixés à la colle instantanée; remarquez aussi la main courante de 0,2 mm.



Un détail du bras de fixation.



En ligne, sur le réseau: les coils sortent ainsi de l'usine.



'Beau, plus beau, le plus beau...!'

courantes nécessaires, réalisées au moyen d'un fil de laiton de 0,2 mm aux dimensions de 2 mm sur 1,5.

Les coils constitués de véritable métal ont été tournés par notre ami Fons Fonteyne, ce pour lequel nous le remercions. Ils sont en outre entourés de rubans métalliques, constitués de fil pour bobine aplati, noir chimiquement et fixé à la colle instantanée.

La difficulté dans cet exercice se situe dans le fait que les pièces concernées sont vraiment minuscules en H0: il s'agit parfois de dixièmes de millimètre et lorsqu'un pied à

coulisse ne peut pas être utilisé, il ne reste plus qu'à utiliser une règle graduée au 0,5 mm pour tracer les lignes nécessaires.

Pour ceux d'entre vous qui ne s'estiment pas capables de se lancer dans une telle aventure, il y a quand même une bonne nouvelle: à notre demande, Paul Belon (de pb Messing modelbouw) est prêt à sortir un petit set en laiton réalisé sur ce qui précède, ce qui rendra le détaillage et la finition de ce modèle accessible à tous. En outre, le verrouillage gradué sera bien reproduit sur ce set, car ces mécanismes sont si fins qu'ils ne sont reproductibles que grâce à la technique de la gravure: en H0, les dents n'ont en effet que 0,5 mm de hauteur!

Dès que ce set de bras de fixation sera disponible, nous vous le signalerons dans ces colonnes.

Et ainsi, notre modèle est enfin correctement reproduit. Il s'agit d'un modèle qui connaît un grand succès parmi les modélistes, certainement du fait qu'il en existe de nombreuses variantes qui peuvent former un joli train homogène: pensons aux wagons porte-coils à toiture télescopique, à toiture enroulable ou encore à bâche. Pour le reste, les photos de cet article parlent d'elles-mêmes.

Texte & photos:
Walter Moers





Ces réseaux qui ne sortent jamais:

L'Euro Trans Bahn

CET ARTICLE VA VOUS PRÉSENTER LE RÉSEAU DE JULIAAN DEBRABANDERE (DE KUURNE), UN RÉSEAU BIEN SOIGNÉ, QUI A ÉTÉ BAPTISÉ 'EURO TRANS BAHN'. LA PREMIÈRE GRANDE PASSION DE JULIAAN ÉTAIT LA MARINE, LES PORTS ET TOUT CE QUI GRAVITE AUTOUR: DÈS SA JEUNESSE, IL S'EST LANCÉ DANS LE MODÉLISME EN REPRODUISANT DE NOMBREUX NAVIRES. PLUS ÂGÉ, IL A ÉTÉ SÉDUIT PAR LE RAIL, PAR AILLEURS TRÈS PRÉSENT DANS DE NOMBREUX PORTS. JULIAAN TROUVAIT QUE CES DEUX MOYENS DE TRANSPORT SE COMBINERAIENT À MERVEILLE SUR SON RÉSEAU QUI ÉTAIT ALORS EN CONSTRUCTION, CE QUI RESSORT BIEN SUR LES PHOTOS DE CET ARTICLE.

Ce réseau est un projet privé qui a débuté il y a 40 ans, avec les possibilités d'alors. La partie visible couvre environ 20 m² et a la forme d'un chiffre 9 digital inversé. Comme il s'agissait d'un réseau relativement grand, Juliaan trouva qu'il valait mieux le diviser en trois thèmes. Au Nord (la partie supérieure du '9'), on trouve une chaîne de montagnes; le jambage inférieur du '9' constitue le port. Ces deux premières parties sont harmonieusement

reliées par une grande ville. Ici, on y trouve une grande gare avec six voies passantes, posées sur l'espace créé pour figurer une certaine distance entre les deux grils de voie. Ce réseau est un projet propre à Juliaan et ne reproduit en rien une situation existante.

La ville est dénommée 'Willkur', dérivé du mot 'willekeurig' ('arbitraire', en français) mais sonne un peu allemand: c'est une

1. Lorsque vous accédez à ce 'grenier ferroviaire' par la trappe, vous bénéficiez de cette vue panoramique sur la partie 'nord' de ce réseau.

ville fictive allemande et ses alentours qui sont reproduits. Lorsque Juliaan se lança dans le modélisme, seul des maquettes d'inspiration allemande existaient sur le marché, et le matériel roulant était aussi principalement d'inspiration allemande. L'alimentation électrique est assurée en courant continu (2-rails) avec du matériel roulant Jouef ou Roco. La caténaire est constituée sur la partie visible du réseau de fils Sommerfeldt, mais tous les portiques



2. La maquette du bâtiment de la gare de Baden-Baden (un kit à assembler Vollmer) a été rebaptisée 'Willkur'. La gare compte six voies de passage qui peuvent toutes être parcourues dans les deux directions.

3. Juliaan, trônant fièrement au milieu de son paradis ferroviaire... Au beau milieu de la ville, une partie rabattable permet l'accès pour y effectuer l'entretien ou des réparations, voire des dépannages.

4. L'impressionnant tableau de contrôle du réseau 'Euro Trans Bahn', avec un enregistreur à cassettes pour l'installation audio intégrée et les deux moniteurs pour les gares-fantômes. Et des boutons, des boutons...!

et les supports sont de fabrication 'maison', d'inspiration allemande également.

Ce réseau est commandé de façon semi-automatique et est divisé en cinq grandes

sections, protégées par des signaux. La ligne principale que l'on peut voir est entièrement à double voie et est parcourue en continu, même par des compositions réversibles. Sur ce réseau, pas moins de 19 trains sont en

circulation: soit ils roulent, soit ils attendent leur tour dans une des deux gares-fantômes! L'injection d'un de ces convois en ligne au départ des gares-fantômes n'est pas automatique: c'est le 'régulateur' en ca-



5. Un aperçu de l'entrée du bassin. Sur la voie du port, une 'Class' 66 de Crossrail remorque une rame de wagons-citernes à gaz: Juliaan évolue avec son temps et suit donc l'actualité ferroviaire...

6. A droite du site de la gare se trouve une petite formation et un terminal pour conteneurs. A l'arrière, on peut voir les hangars d'entreposage pour messageries. A l'avant-plan, l'entrée du terminal P&O.

7. Le long du bassin du port, un débarcadère est réservé au bateau de plaisance 'Elisabeth', qui assure des circuits touristiques dans le port.

8. C'est à hauteur du grand pont levant franchissant le bassin que commence la 'ligne de parade'. Une série 20 y remorque un train international.

bine qui le décide. Les mouvements dans les gares-fantômes sont suivis sur deux moniteurs présents sur le tableau de commande.

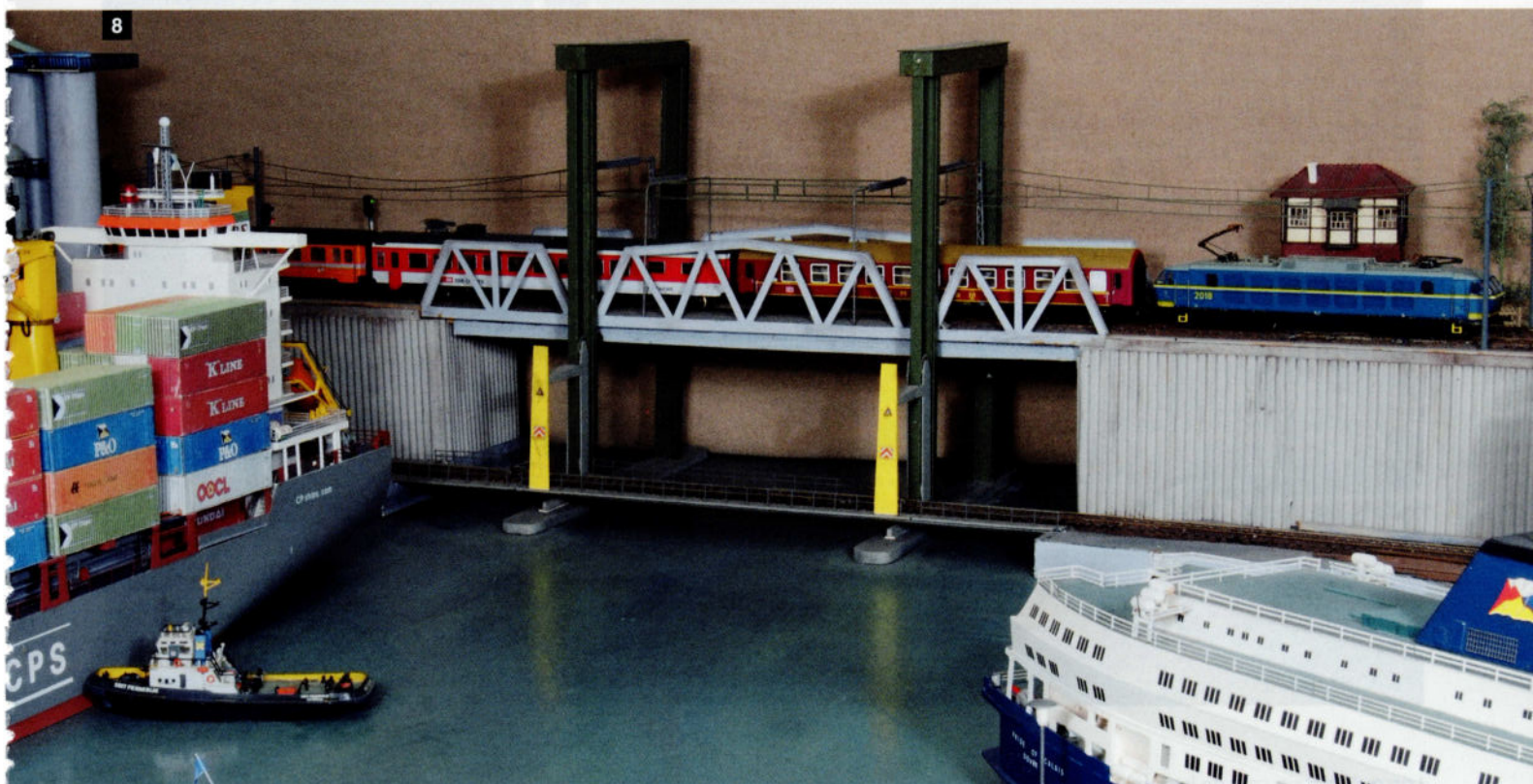
La gare compte six voies passantes et quelques voies de garage. Grâce à un gril

d'aiguillages étendu, les trains entrant et sortant de la gare peuvent être dirigés vers ces différentes voies, tant à gauche qu'à droite. Cette gare principale compte 30 aiguillages, pour un total de 76 installés sur tout le réseau. Juliaan a opté pour du

matériel roulant récent (époques V et VI) comme l'ICE et le Thalys, mais aussi pour des compositions réversibles modernes allemandes. La gare est sonorisée par ailleurs au moyen de bruits de voyageurs, d'un speaker, de claquement de portières,



7



8

etc. au moyen d'un simple enregistreur à cassettes. Les circulations se déroulent selon un certain planning, l'ICE et le trafic international ayant priorité sur les autres catégories de trains. La ligne principale voit surtout circuler des trains de voya-

geurs, mais on peut aussi y voir des trains complets de conteneurs. Un des wagons qui compose cette rame est un modèle Roco de wagon nettoyeur de rails transformé, sa caisse ayant été remplacée par deux conteneurs de 20 pieds, pour que la

fonction première de ce modèle ne se remarque plus trop. La gomme du frotteur a aussi été remplacée par un second feutre. De cette façon, les rails sont maintenus propres et le fonctionnement du réseau s'en voit amélioré.

9



10



Lorsqu'un train sort de la gare via le gril de droite, il disparaît d'abord dans un tunnel, après quoi il ne réapparaît que de l'autre côté du réseau. Il suit alors sa route le long d'une double voie surélevée de neuf mètres de longueur, qui part du point extrême du port jusqu'au portail nord du tunnel sous la ville, en décrivant une large courbe et

pour finalement plonger dans les entrailles de la montagne. Aucune bifurcation n'est visible sur ce réseau et les courbes serrées ont habilement été camouflées.

Le bouclage des rames se réalise sous et derrière la partie montagneuse, lorsqu'elles ont quitté le 'ligne de parade'

pour aboutir à la gare-fantôme et y arrêter. Cette gare-fantôme compte quatre voies, où les trains entrants arrivent toujours sur la 'bonne voie'. La même opération se déroule sous la planche du réseau, où les convois atteignent les sept voies de l'autre gare-fantôme (souterraine), via une voie en colimaçon faite de deux révolutions



9. Un aperçu de la 'ligne de parade' surélevée, où l'on peut parfois voir circuler un train de six voitures. A l'avant-plan, le grill d'entrée de la gare. Certains aiguillages Jouef ont presque 40 ans d'âge, mais fonctionnent encore parfaitement!

10. Ce réseau est indiscutablement d'inspiration allemande. Une belle E 03 en livrée d'origine traverse le centre historique de Willkur.

11. Le déchargement du 'Pride of Calais' est en cours. Malgré la différence de taille entre ce navire et le reste du réseau, ce tableau est très réaliste.

12. Le constructeur a le souci du détail. Un lourd transformateur est transféré d'un wagon sur une remorque routière, pour atteindre sa destination finale par la route.



et demie. Dans cet espace disposé sous cette 'toiture' à gauche et à droite, on trouve encore trois voies de garage pour des trains en attente, qui sont commandés manuellement.

La partie montagneuse de ce réseau présente la moyenne montagne en Alle-

magne, la partie la plus à l'arrière constituant les hautes montagnes allemandes situées au sud. Au milieu sur le flanc de la montagne se trouve la ville de Keimburg, avec son château. Cette petite ville constitue le point de départ d'un télésiège et d'un téléphérique. Les pentes de la montagne sont bien reproduites. Les

maquettes de bâtiments sont réduites en taille en fonction de leur éloignement, ce qui rend mieux leurs proportions.

Au 'sud' du réseau se trouve le port de mer, un thème qui n'est pas fréquent sur un réseau de particulier. Juliaan a bien été obligé d'ajuster les dimensions de cette partie

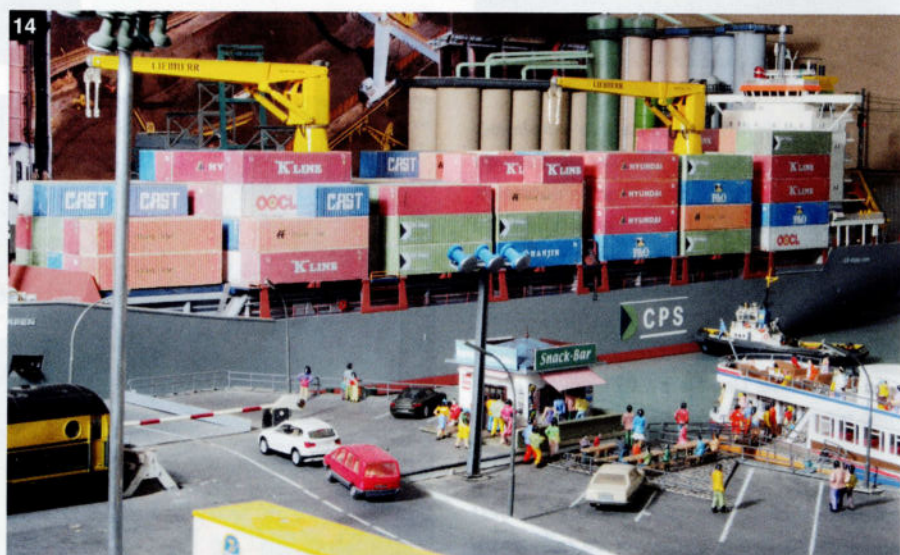


13. La rame Thalys (Mehano) est un des trains favoris de Juliaan. Cette rame à huit éléments donne particulièrement bien, dans cet environnement.

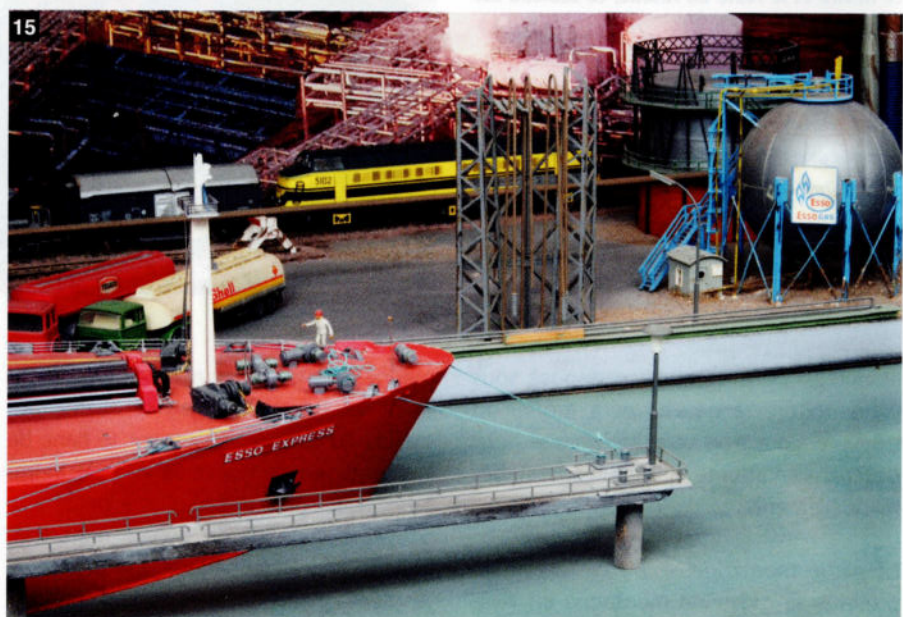
14. Le navire à conteneurs 'Antwerpen' est tracté par des remorqueurs dans le bassin du port.

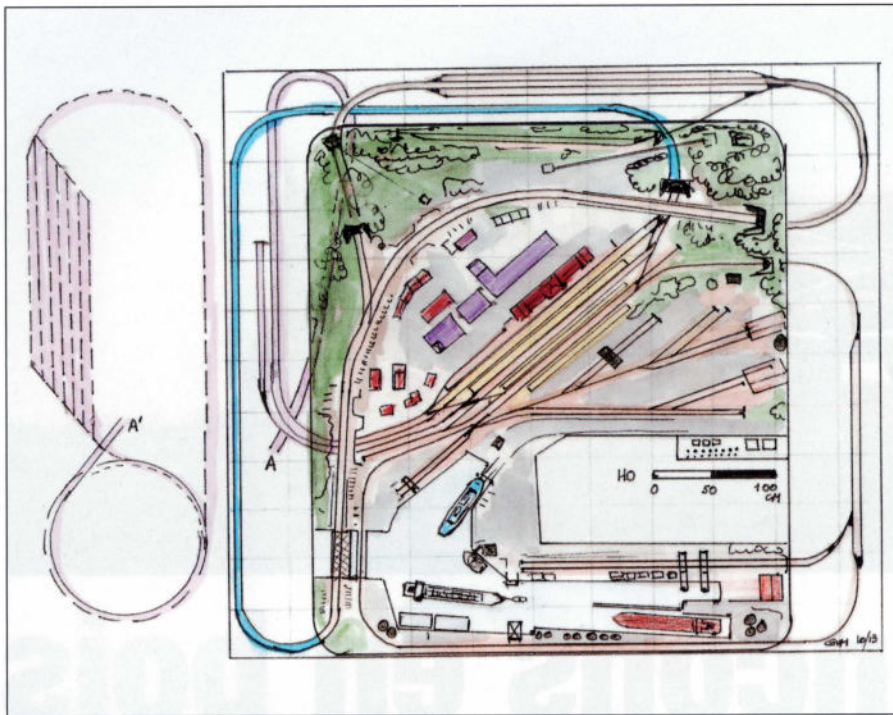
15. A l'arrière du réseau, la voie court le long d'un arrière-plan constitué d'une photographie d'installations pétrochimiques. La série 51 est un modèle Mehano.

16. Cette grande grue pour conteneurs est entièrement faite 'maison'. Juliaan Debrandere est modéliste constructeur, avec un grand C!



Juliaan est particulièrement fier de son modèle à l'échelle 1/150e du 'Prins Filip', entièrement reproduit sur base des plans d'origine de ce navire. Par sa taille, il ne convient pas pour figurer sur son réseau, mais ce modèle bénéficie d'une place de choix dans son living!





de réseau et de constituer un compromis: ceci étant, l'œil ne sert pas qu'à décrypter et analyser, mais aussi à... regarder. Un navire de mer de 180 m de longueur ferait 180 cm de long à l'échelle 1/100e: avec de telles longueurs, il est impossible de reproduire un port de mer dans un grenier! Tout au plus, deux bateaux peuvent être reproduits qui, grâce à un effet optique, paraîtront bien trop massifs par rapport au reste du réseau.

C'est la raison pour laquelle les navires reproduits ont été volontairement rapetissés. Au terminal Ro/Ro, on peut y voir le 'Pride of Calais' de l'armateur P&O, qui navigue actuellement entre Calais et Douvres. Dans le grand bassin, c'est le tanker 'Esso Express' qui mouille à quai, tandis que le navire à conteneurs 'Antwerpen' est tracté par deux remorqueurs dans le chenal d'entrée. Le long du débarcadère, on trouve un ponton et des conteneurs qui doivent être déchargés. Enfin, un autre débarcadère sert au navire de plaisance 'Elisabeth', qui assure des circuits de découverte pour touristes dans le port. Tous ces modèles de bateaux ont été reproduits à l'échelle 1/220e.

Comme ce port se trouve à une certaine distance de la zone ferroviaire, des grues et des ponts faits 'maison' et une installation pétrolière ont pu être reproduits également, à échelle plus réduite. Ce n'est que lorsqu'un véhicule ferroviaire apparaît à l'avant-plan que cette plus petite échelle de réduction saute aux yeux. Le trafic ferroviaire dans le port se réalise au moyen de longs convois de marchandises qui transitent par la voie 6 en gare. Les voies du port sont le plus possible parcourues par des locos belges ou d'opérateurs privés actifs sur le réseau belge. Les wagons de marchandises sont quant à eux principalement belges.

Juliaan Debrabandere peut être fier à juste titre de son réseau romantique, résultat de nombreuses années de travail. De nos jours, Juliaan en profite principalement en faisant circuler ses trains en mode semi-automatique. Et disons-le: ils y circulent à l'heure, bien plus qu'en réalité, de nos jours...

Texte: Juliaan Debrabandere

Adaptation: GVM

Photos: GVM



La loco Schöma avec deux wagons de bois de mine, sur un talus pour la photo...



Des étançons en bois pour charbonnage

Un diorama fait pour être exposé (1)

QU'IL S'AGISSE DE VOTRE LOCO FAVORITE, D'UN PETIT TRAIN À VOIE ÉTROITE OU ENCORE D'UNE RAME COMPLÈTE DE MARCHANDISES, VOUS POUVEZ SANS PROBLÈMES EN PROFITER SI CES VÉHICULES SONT EXPOSÉS DANS UNE VITRINE. POUR CERTAINS AMATEURS TOUTEFOIS, ILS NE SONT VRAIMENT MIS EN VALEUR QUE LORSQU'ILS SONT DISPOSÉS SUR UN BEAU DIORAMA. BEAUCOUP DE MODÉLISTES PENSENT CEPENDANT (À TORT) QU'ILS NE SONT PAS CAPABLES DE CONSTRUIRE UN DIORAMA. NOUS ALLONS DONC DÉCRIRE ÉTAPE PAR ÉTAPE COMMENT CONSTRUIRE UN DIORAMA QUI, POUR LA PETITE HISTOIRE, N'EST PAS ENCORE ACHÉVÉ À L'HEURE ACTUELLE... GRÂCE À CETTE FUTURE SÉRIE D'ARTICLES, TOUS LES ASPECTS ENTRANT EN LIGNE DE COMPTE POUR OBTENIR UN BEAU DIORAMA SERONT PASSÉS EN REVUE. CHAQUE ARTICLE TRAITERA D'UNE TECHNIQUE EN PARTICULIER OU DÉCRIRA UNE PHASE DE RÉALISATION. LE RÉSULTAT FINAL SERA CERTAINEMENT VISIBLE LORS D'UNE EXPO DE MODÉLISME EN BELGIQUE OU AUX PAYS-BAS, OU QUI SAIT, AILLEURS ENCORE...

La plupart d'entre vous en ont absolument besoin: un petit stimulant... Cela peut être un thème libre ou l'exacte reproduction partielle du passé. Une 'deadline' peut aussi être pratique: personnellement, j'essaie tous les deux ans de participer à une exposition, avec à chaque fois un tout nouveau diorama.

Lors de la conception, je tiens certainement compte des éléments suivants:

- une superficie réduite (cela doit pouvoir entrer dans mon auto...);
- les endroits de 'disparition' des voies doivent être cachés (derrière un bâtiment, une haie, etc.);
- la présence d'un fiddle yard pour faire varier le matériel qui y circule (ce fiddle yard peut être visible);
- une construction allant d'un avant vers un

arrière-plan, ce dernier étant de forme semi ronde;

- l'endroit des commandes;
- la place et le contenu des panneaux explicatifs concernant le diorama;
- la complexité de la superstructure (de préférence, de la construction 'maison');
- le plan de la logistique ou plan de manœuvres.

Le thème

J'ai opté pour un réseau industriel néerlandais constitué d'un mélange de voie normale et de voie étroite à l'écartement de 60 cm, à l'échelle 1/35e. Des situations similaires ont également existé hors des frontières néerlandaises; avec un minimum de modification du matériel et du bâti, il est donc possible d'adapter ce concept. La situation reproduite

s'est jouée au cours du siècle passé dans les mines d'Etat du Limbourg. Il s'agit plus particulièrement d'une exploitation de bois de mine, au sein d'un charbonnage. Au sein d'une telle entreprise, des troncs d'arbres (des conifères) sont transformés en bois d'étau pour galeries de mine. L'illustration de cette transformation se limite sur le diorama à la livraison des bois par wagons à voie normale, au transbordement sur des wagonnets à voie étroite et le transport vers la scierie, la découpe à mesure et l'écorchage des troncs, leur imprégnation et leur stockage sur le terrain, avant qu'ils ne soient expédiés comme bois de mine dans le fond, via la fosse. Pour cette dernière opération, seule l'illusion en est toutefois créée.

Une dimension supplémentaire

Un diorama à voie étroite convient à merveille pour un petit réseau destiné à être exposé, grâce à ses courbes serrées. La brigade de la voie concernée ne doit en outre pas être trop sourcilieuse: une voie étroite n'est généralement pas bien posée et présente de nombreux coups et dénivellements dans son profil, eu égard au sous-sol instable. Cette manière chaotique de transporter doit être reproduite en miniature. Cela signifie aussi qu'il faut bricoler au matériel pour qu'il puisse être tant



Un petit mot de présentation

Permettez-moi de me présenter, pour ceux qui ne me connaissent pas, ni mon diorama. Je m'appelle Erik Mosterd et j'habite aux Pays-Bas. Il y a plus de 5 ans, je suis passé de la construction d'un réseau à demeure à la fabrication de modules et de dioramas. Je construis pratiquement exclusivement pour des expositions et je ne suis vraiment satisfait que lorsque d'autres peuvent voir et juger mes réalisations, mais surtout apprécier l'atmosphère que j'ai pu créer. Et je dois le dire: cette consécration peut devenir un véritable esclavage. Vous voici prévenus!

L'Ossynths, le synthétiseur d'Otto Schouwstra, pour sons de diesels synchronisés via un simple régulateur à main.



Les pièces pour la base inférieure du bac du diorama, vu par le bas.



Une pince d'angle, idéale pour assembler le matériel perpendiculairement.

tracté que poussé lors de manœuvres, avec un minimum de déraillements... Pour attirer le public, il faut en outre prévoir une sonorisation. Pas seulement un petit haut-parleur dissimulé dans la loco, mais le véritable son grave d'un moteur Diesel, grâce à la combinaison de sons de vraies locos. Ces sons sont émis par un Ossynths Carrier System, acquis chez Otto Schouwstra. Ce système permet de commander la loco au moyen d'un régulateur à main très précis et peut générer toutes sortes de sons de locos et de wagons: les sons aigus et moyens sortent du haut-parleur de la loco, tandis que les sons graves sont générés par un gros haut-parleur disposé sous le diorama. On trouve en outre les commandes pour la mise en marche et l'arrêt de la loco, le klaxon, les phares allumés en permanence grâce à des signaux à

haute fréquence et les crissements de freins. Autre option: le raccordement d'un MP3 qui génère des sons de wagons, à mélanger à ceux de la loco.

Le matériel roulant sera essentiellement constitué de modèles 'faits maison'. Cinq wagons pour le transport de bois de mine, une loco Diesel (Schöma), un wagon tombereau pour voie normale (du type GTM) et quelques wagons de matériaux pour voie étroite. La loco Diesel existe déjà, ainsi que les wagons pour le transport des bois. Leur construction fera l'objet d'un prochain article.

La base du diorama

Comme matériel, j'utilise généralement du multiplex de bouleau ou du MDF classique. Une épaisseur de 6 à 9 mm suffit. La plaque de base est soutenue par une bande de 10 à

15 cm sur tout son pourtour, de façon à réaliser une sorte de 'bac'. C'est très pratique, à plusieurs points de vue. D'une part, pour faire de la place pour la commande des aiguillages sous le diorama, et d'autre part, pour faciliter le travail sous le diorama proprement dit. Ce bac peut être disposé sur son flanc et il est alors aisé de travailler sur sa face inférieure, aux raccordements électriques et aux boutons d'aiguillage. Lors de ces opérations, le bac sera toutefois maintenu en place à la table de travail au moyen de pinces. Pour ce diorama, c'est du MDF de 8 mm d'épaisseur qui a été utilisé, déjà découpé à bonne mesure par le magasin de bricolage. Le châssis est constitué de deux bouts de 15 cm x 122 et de deux

autres de 15 cm x 62,6. La plaque de base mesure quant à elle 122 cm x 61. Sous cette plaque de base, j'ai monté des traverses de 2 cm x 2 de chaque côté, sur toute la longueur. Le châssis a d'abord été fixé sur les coins au moyen de pinces d'angle. Lorsque tout est sec, le châssis peut alors être fixé à la plaque de base.

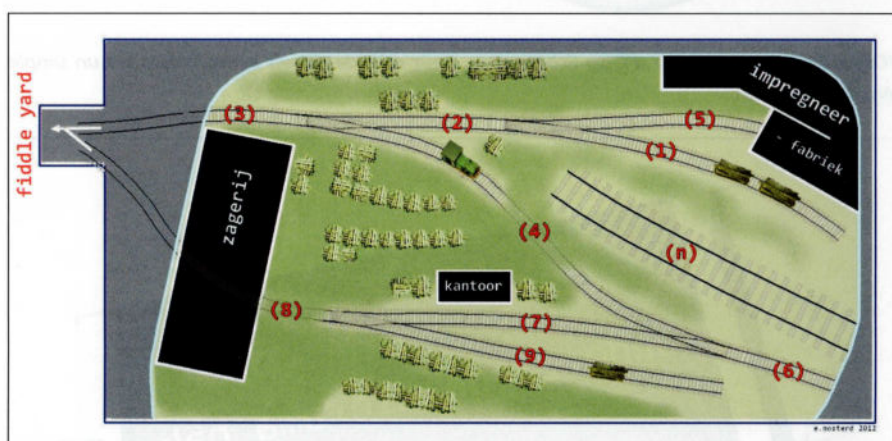
Le plan des voies

Maintenant que les contours sont un peu plus clairs, il est temps d'établir un croquis de ce que je voudrais représenter. Le processus de fabrication du bois de mine servira évidemment de base. C'est que les manœuvres doivent se dérouler d'une façon réaliste, le charbonnage ne nous ayant pas fait confiance 'par hasard'... Neuf sections de voie étroite sont prévues, avec au total quatre aiguillages. Une voie normale en cul-de-sac avec heurtoir constitue le raccordement au 'grand' réseau ferré. Du côté sud-ouest (à droite) de la voie, on trouve un portail d'accès en fer forgé qui masque l'accès vers la paroi arrière. À l'ouest du diorama, on trouve la scierie et du côté est, l'installation d'imprégnation. La voie qui court derrière la scierie est utilisée comme voie d'évitement et donne accès à la fosse.

Le croquis du plan des voies donne une image du tracé des voies et indique si elles sont visibles ou non. Les lignes dessinées sans traverses sont des voies qui ne sont pas visibles du public. Le fiddle yard n'a pas été dessiné, mais est bien visible par le public, pour deux raisons: il est compliqué de manœuvrer avec une cloison intermédiaire (eu égard à l'emplacement des commandes) et d'autre part, il est remarquable de constater combien de gens (surtout des hommes) sont capables (biologiquement parlant) d'aller relancer les modèles qui sont normalement cachés sur un fiddle yard...



La base supérieure du bac du diorama, vue de haut.

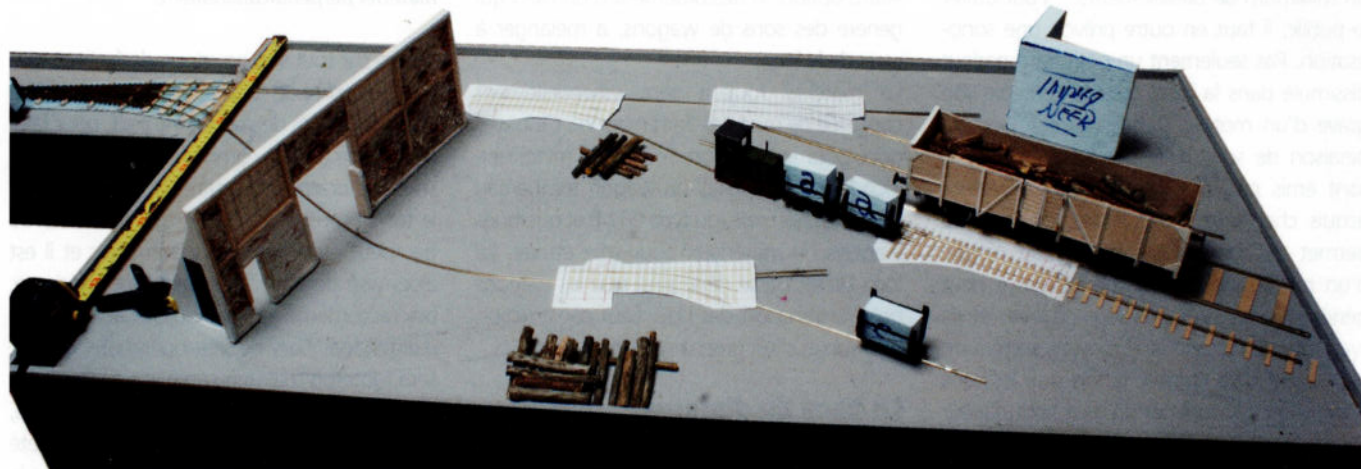


En découpant, en assemblant et en collant comme pour un puzzle, vous obtiendrez un plan des voies de ce genre.

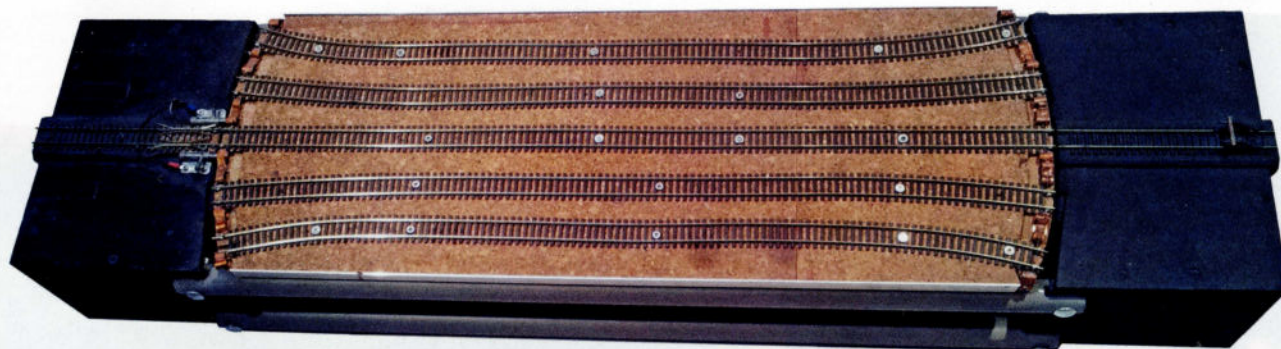
Le plan logistique

Le plan logistique peut être considéré comme une sorte de scénario pouvant être répété en continu. Ce type de circulation selon un schéma prédéterminé se pratique souvent sur les réseaux britanniques. Pour moi, cela constitue la seule manière logique

de reproduire un processus de fabrication de façon conséquente. Un tel scénario donne en outre un sens aux manœuvres effectuées, tant pour le desservant que pour le spectateur. C'est la raison pour laquelle la conception d'un plan logistique et son application sont beaucoup plus intéressantes.



Du papier à la pratique: la disposition en trois dimensions aide à comprendre l'aspect du futur diorama. Avec quelques clous, les voies en courbe sont maintenues en place.



En haut: Le fiddle yard existant, basé sur un écartement de 16,5 mm et incluant une possibilité de virage pour locomotives à vapeur. Suite à la longueur utile limitée, ce fiddle yard convient pour le diorama à construire.



A gauche: Le mini-réseau ou diorama 'Mijn stuthout' a été pour la première fois exposé (bien que non encore entièrement achevé) lors des récentes 'Journées du modélisme à voie étroite' de Valkenburg. Sa première sortie officielle est prévue à On traXS 2014; il sera ensuite exposé à notre 7e Grande Expo de modélisme ferroviaire qui se tiendra les 18 et 19 octobre 2014 à Louvain.

sants que de (souvent 'bêtement') circuler en va-et-vient...

Pour mon plan logistique, j'aurai besoin des rames de wagons suivantes:

- A. 2 wagons chargés de bois brut (non traité, seulement découpé et trié par taille et diamètre);
- B. 2 wagons chargés d'écorces provenant des troncs traités;
- C. 1 wagon chargé de bois de mine imprégné;
- D. 3 wagons de mine;
- E. 2 wagons réfectoire et de carburant.

Le scénario est le suivant: un wagon à voie normale du type GTM (un tombereau) se trouve sur la voie normale, chargé de troncs. Sur la voie adjacente '1' se trouvent deux wagons de bois de mine, chargés selon la rame A, c'est-à-dire de bois brut, non traité. Les rames B, D et E sont garées sur le fiddle yard. La rame C est garée quant à elle sur la voie '9'. Pour la répétition de ce scénario, cette situation est à la fois celle du début et celle de la fin du scénario.

Venant de l'ouest par la voie '3', une locomotive à vide pénètre sur le diorama, par

l'arrière de la scierie. Cette loco vient y chercher les wagons prêts sur la voie '1'. Ce mouvement de wagons poussés via les voies '2' et '3' vers la voie '4' s'arrêtera sur la voie '6'. Les wagons arrivent ensuite à la scierie via les voies '7' et '8'.

En pratique, ce mouvement viendra prendre place sur une des cinq voies du fiddle yard. La loco sera alors dételée et évoluera pour s'accoupler à la rame B et sortir de la scierie, à nouveau en mouvement poussé.

Cela peut toutefois durer un certain temps avec que le bois brut ne soit scié; avant que la rame B n'apparaisse, il est plus réaliste de montrer quelque chose d'autre, en attendant. Raison pour laquelle le scénario peut prévoir une opération annexe, comme le remplissage du réservoir de la loco ou l'arrivée d'un wagon particulier, annonçant la survenance d'un événement spécial.

Les wagons chargés de bois dont l'écorce a été ôtée sont placés sur la voie '9'. C'est de cette voie qu'un wagon s'en ira chaque fois via les voies '6' et '4' vers le local d'imprégnation. Pour ne pas immobiliser inutilement la loco pendant le déroulement du processus d'imprégnation, le wagon est pré-dételé du côté 'ouest' de la voie '3', exactement dans le coin où se trouvent les

commandes. Poussé, le wagon est alors livré et reste sur place après le départ de la loco. Chaque wagon traité est finalement garé sur la voie '1' et après le troisième, la loco viendra rechercher la rame via les voies '2' et '3' pour les ramener vers la mine et disparaître de la vue. Les wagons de la rame B sont alors garés sur le fiddle yard. Sur la voie '1' désormais libre, une nouvelle rame A est alors placée, via les voies '3' et '2'. Le wagon esseulé de la rame C est simultanément placé sur la voie '9'. La seule différence est que toutes ces rames sont vides, au lieu d'être chargées de bois brut. Le placement du chargement doit se faire à la main, mais le sera peut-être dans l'avenir au moyen d'une grue ou quelque chose du genre.

Notre scénario est ainsi arrivé à sa fin et nous sommes retournés au point de départ. Quelques variations comme une prise de gasoil ou des opérations d'entretien des différents bâtiments au moyen d'un train de travaux peuvent bien entendu être intercalées dans ce scénario.

Lors du prochain article, nous vous expliquerons la fabrication 'maison' des rails, des aiguillages et des wagons de mine.

Texte & illustrations:
Erik Mosterd





Une attraction foraine Un chapiteau de danse en H0

LA KERMESSE, C'EST LA FÊTE POUR UN VILLAGE OU UNE COMMUNE. AU COURS DES ANNÉES '50 DU SIÈCLE DERNIER, ON Y TROUVAIT SYSTÉMATIQUEMENT UN CHAPITEAU POUR DANSER, OÙ LES GENS DE L'ENDROIT VENAIENT S'AMUSER. CES GRANDES TENTES ÉTAIENT SOUVENT DE MAGNIFIQUES ÉCHANTILLONS D'ART DECO, RAISON POUR LAQUELLE ELLES NE SONT PAS FACILES À REPRODUIRE EN MINIATURE. MAIS NOUS AVONS RELEVÉ LE DÉFI ET ALLONS VOUS DÉCRIRE LA FAÇON DONT NOUS NOUS Y SOMMES PRIS...

1 ET 2: Un tel chapiteau pour danse était aussi parfois appelé 'palais des glaces', mais n'est pas à confondre avec l'attraction (bien plus petite en taille) où l'on trouve à l'intérieur des miroirs déformants et où les spectateurs s'amusent de voir les autres déformés: plus gros, plus grands, etc. Ce que nous voulons reproduire ici était la plupart du temps constitué d'une grande tente circulaire où

l'on dansait et où l'ambiance était féérique grâce entre autres à la présence de miroirs classiques. Des peintures kitch, des draperies suspendues au plafond, des vitraux, etc. étaient présents en nombre et contribuaient à créer une ambiance 'Belle Epoque'.

3 ET 4: Comme modèle, nous avons choisi un chapiteau bien précis, qui peut de nos

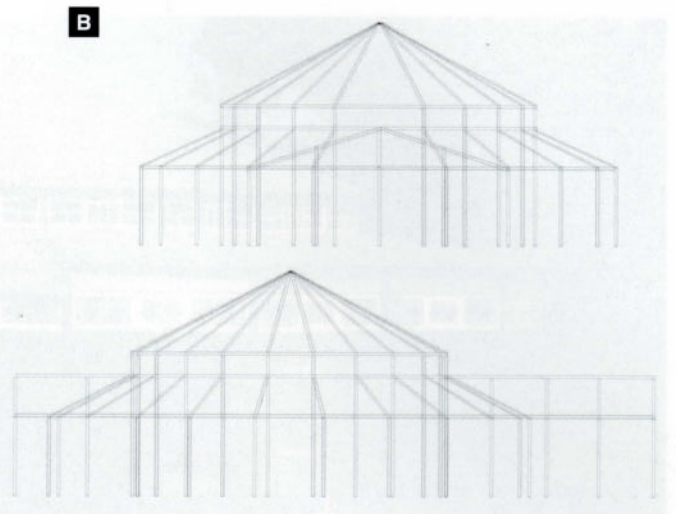
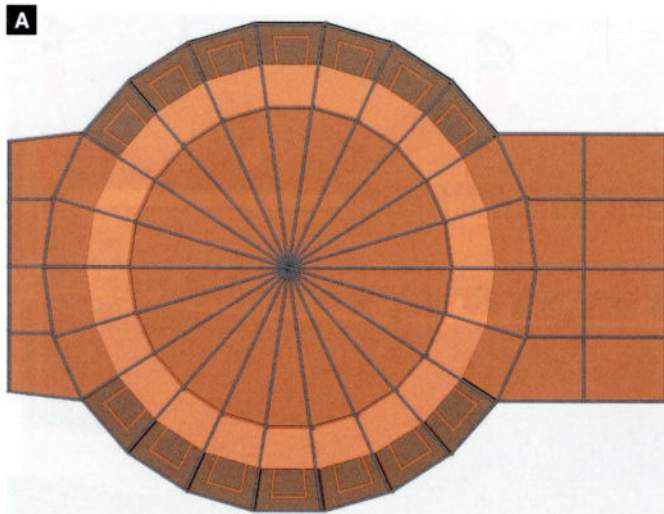
jours encore être loué pour une kermesse ou à l'occasion d'autres festivités. En cherchant quelque peu sur internet, nous avons retrouvé son propriétaire et quelques photos du 'Bon Vivant', le nom de ce chapiteau. Il s'agit en fait d'une tente assez petite, car la piste de danse au centre ne fait 'que' 15 m de diamètre. Il existe des chapiteaux dont la superficie est deux fois plus grande, mais une telle pièce aurait eu un effet bien trop dominant sur notre réseau.

A ET B: Les dimensions du plan de base de cette tente ont été trouvées sur le site web du loueur. Quant aux autres mensurations, nous



avons dû les déduire sur base de quelques photos. Sur nos dessins, vous pouvez voir le plan de base et deux vues latérales. Ce qui frappe d'emblée, c'est la relative complexité de l'assemblage de la toiture. Elle découle surtout du fait de l'espace libre nécessité au centre, bordé de 22 faces identiques. Mais il nous a été possible de dessiner de telles formes, grâce à un bon programme informatique de dessin vectoriel.

5: Suite à la complexité de la construction, nous avons opté pour du styrène comme matériau de base: il se laisse facilement découper, limer, poncer et coller et... est suffisamment résistant pour une maquette en H0 d'une telle attraction foraine. Nous avons travaillé avec des plaques de 0,13 à 1 mm d'épaisseur, ainsi qu'avec différentes tiges issues de la gamme Evergreen. Sur cette photo, on peut voir une cloison de loge, disposée au bord de l'espace central: nous en avons eu besoin de 16 semblables. Un petit appareil comme 'The Chopper' de la firme américaine NWSL nous a énormément aidé pour confectionner rapidement et avec soin ce type de pièces.



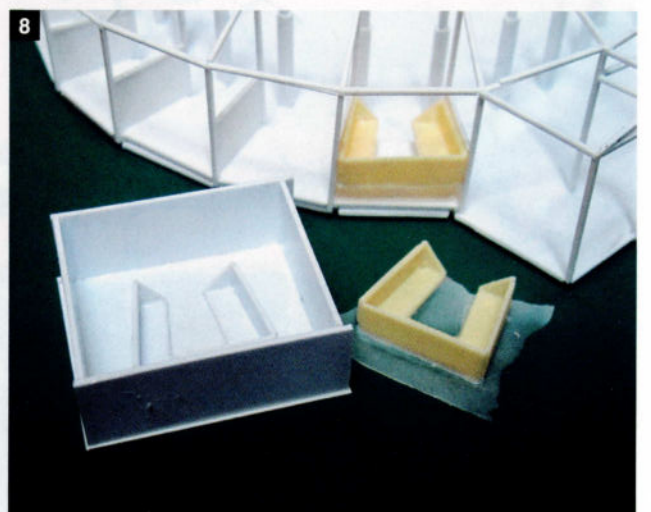
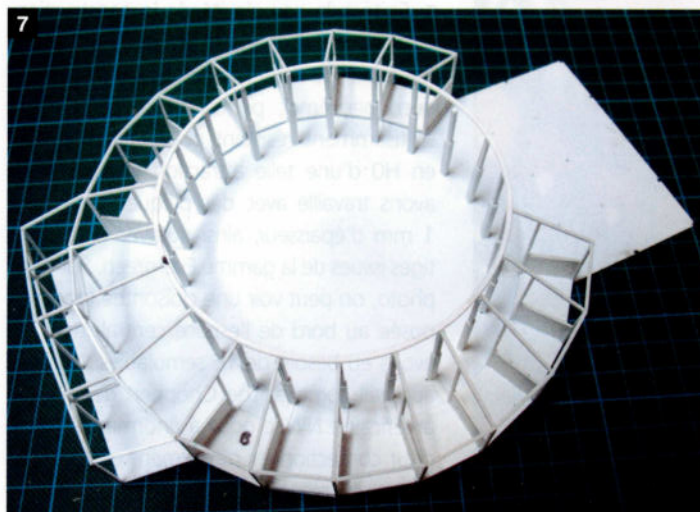
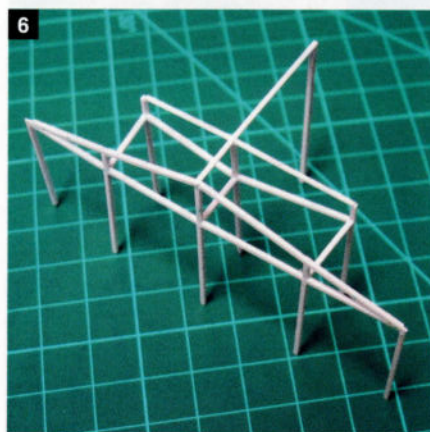
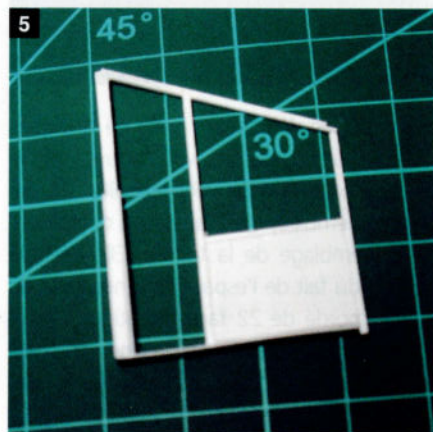
6: Les deux extrémités de la tente nécessitent toutefois une autre méthode de construction: le châssis du côté extérieur a pu être facilement collé en une pièce sur un moule imprimé, mais pour le reste, il a fallu mesurer sur place, découper avec une petite sur-longueur, ajuster ensuite et modifier, et enfin coller jusqu'au moment où tout était correct. Pour ces liaisons intercalaires, nous avons surtout utilisé des petits profilés de styrène de 0,5 mm sur 1, afin de pouvoir

disposer d'un bord suffisamment large pour coller. Lorsque ces liaisons furent bien en place, elles ont été renforcées par un second profilé, pour obtenir des 'traverses' de 1 mm sur 1.

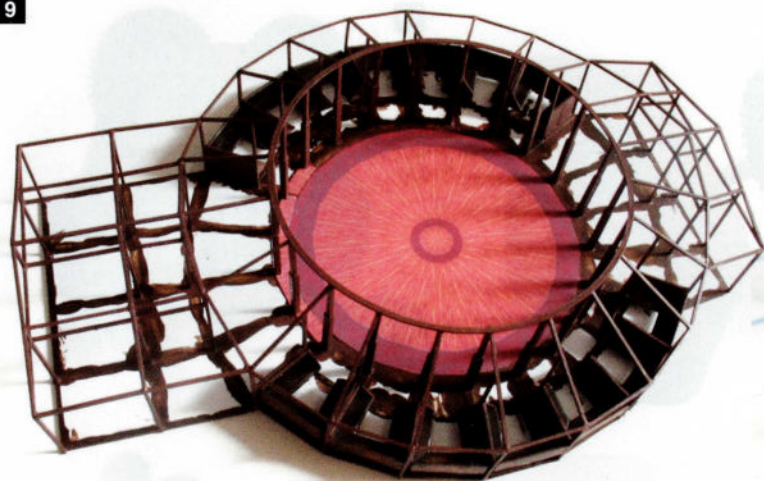
vers le bas. La forme circulaire qui repose sur ces poteaux a été découpée dans une plaque de styrène de 0,5 mm. Ces formes constituent une bonne base horizontale suffisamment solide pour le reste de la toiture.

7: L'anneau intérieur des poteaux qui soutiennent le toit autour de la piste de danse a été confectionné au moyen de tiges de styrène. Nous avons conçus ces poteaux de façon à ce qu'ils s'élargissent progressivement

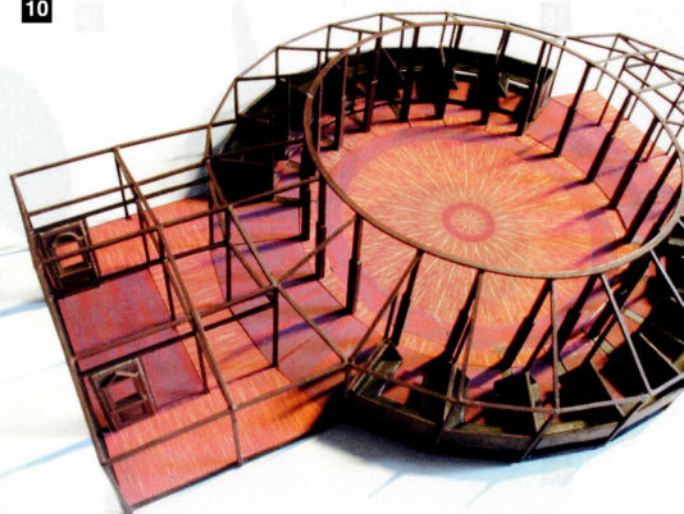
8: Pour les cloisons déjà confectionnées, cela ne valait plus la peine de le faire, mais bien pour les bancs dans les loges: la confection d'un modèle-mère, réalisé au moyen de silicone coulé dans un simple moule. Il n'a pas été difficile ensuite de mettre à bonne forme la copie en résine, après durcissement et de cette façon, une grande partie de l'ossature était déjà prête...



9



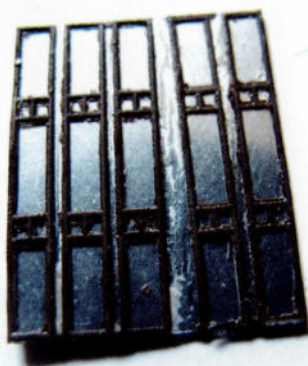
10



11



12



13



10: Le plancher de notre modèle est constitué comme pour la charpente de bois, sur lequel un canevas a été posé. Idéalement, nous aurions dû le reproduire au moyen de vrai bois, mais le jeu en valait-il la chandelle? Lorsque l'on s' imagine que l'intérieur de cette tente ne sera visible que par des minuscules fenêtres, il ne faut pas essayer d'être plus catholique que le Pape, quand même... Une impression sur papier photo d'une piste de danse dessinée par nos soins suffira donc amplement. Le travail de découpe et de collage ne fut toutefois pas des plus aisés, afin d'intégrer exactement cette piste de danse entre les poteaux déjà plantés.

11: Un chapiteau de danse implique de nombreux verres étincelants. L'essentiel de la lumière entrante passe par des vitraux. Ces vitraux ont été reproduits au moyen d'impressions collées sur des transparents, le châssis en 'bois' étant gravé dans une feuille de maillechort de 0,1 mm d'épaisseur. A l'intérieur, ce châssis est constitué de bois verni, tandis qu'à l'extérieur, il est peint. Les transparents sont à chaque fois insérés entre deux parties de fenêtres et fixés avec un minimum de colle.

12: Pas de chapiteau de danse sans miroirs, mais où les trouver? Il existe bien des plaques miroirs en styrene, mais elles ont 1 mm

14



d'épaisseur au minimum. A l'échelle H0, cela ferait 8,7 cm d'épaisseur en réalité, ce qui est beaucoup trop. Après quelques tâtonnements, nous avons finalement trouvé la solution, à savoir pratiquer comme s'il s'agissait d'un véritable miroir: un bout de vitre disposée sur une couche de miroir brillant. Un transparent a ainsi été recouvert sur une face d'une peinture chrome Alclad au moyen d'un aérographe et après séchage, recouvert d'une couche de primer noire. Le résultat est

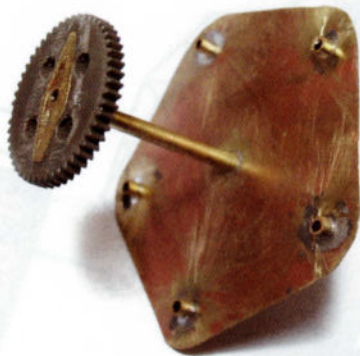
un beau miroir de moins de 0,2 mm d'épaisseur. Le châssis a été fixé à ce transparent à la colle instantanée.

13 ET 14: Sur cette photo, observez surtout l'effet des miroirs: au-dessus de chaque coin de sièges se trouve un vitrail sous lequel se trouve une fenêtre en miroir. On voit bien que ces miroirs réfléchissent la lumière: les bancs apparaissent à l'image. Et les personnes assises accentuent encore cet effet. Sur les

15



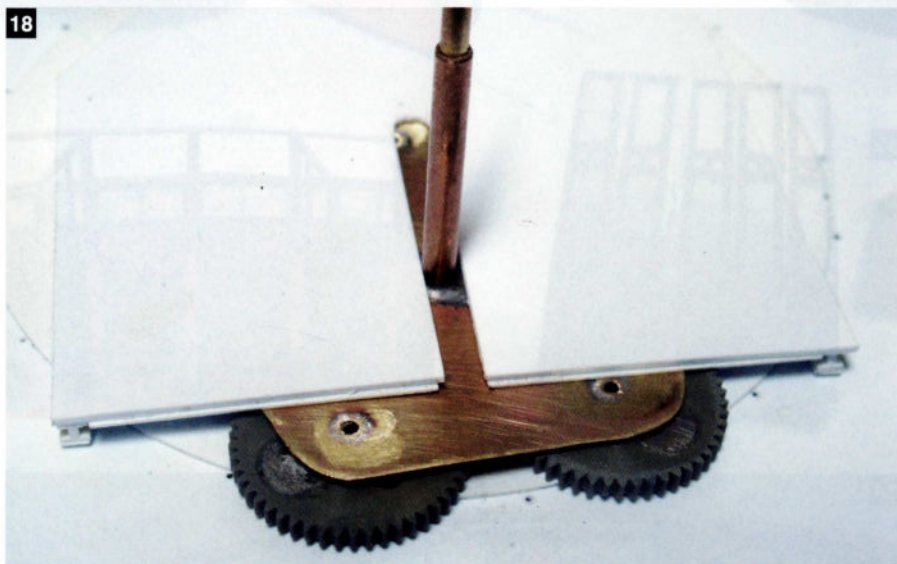
16



17



18



19



poteaux à l'avant, les miroirs allongés visibles sur la photo précédente ont été disposés.

15: Initialement, nous n'avions pas l'intention de le faire, mais après quelques taquineries venant de certains membres du forum de modélisme, nous nous y sommes prêtés: prévoir du mouvement sur la piste de danse. Le chapiteau était pourtant déjà en grande partie achevé à ce moment et nous avons dû composer avec l'espace disponible. Raison pour laquelle nous avons opté pour des engrenages bon marché, que nous avons aplatis par limage et dans lesquels nous avons foré un trou, hors du centre. Dans ce trou, des petits (mais puissants) aimants au néodyme ont ensuite été collés.

16: Ces roues magnétiques sont motorisées centralement. La tige de laiton que l'on peut voir sur la photo est pourvue de petits axes grâce auxquels cinq de ces roues magnétiques peuvent tourner.

17: La place centrale a été soudée à un bout de busette en laiton de 4 mm et à l'intérieur de cette busette tourne une autre busette plus fine, à laquelle l'engrenage central est

fixé. De cette manière, les roues extérieures peuvent être entraînées de deux façons: ensemble selon un grand cercle, ou chacune sur elle-même. En combinant ces deux types d'entraînement, nous pouvons ainsi provoquer des mouvements de danse assez irréguliers.

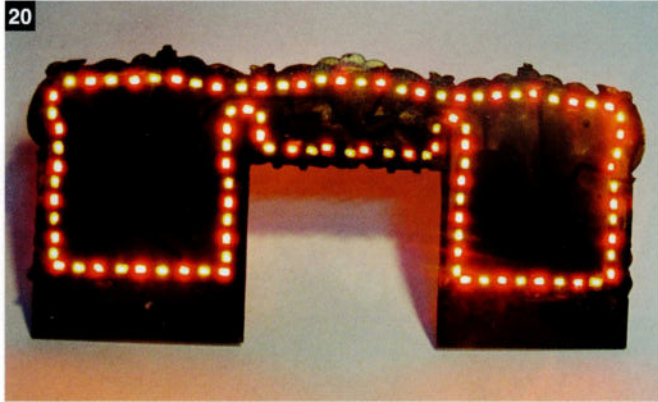
18: En partie inférieure du chapiteau, une fente dans laquelle s'ajuste avec précision ce dispositif d'engrenages est constituée au moyen de profilés et de plaquettes de styrène. Les aimants sont ainsi pressés sous le plancher, tandis qu'aucun engrenage ne peut se détacher de la plaque centrale. Grâce à cette fente, le jeu d'engrenages est facile à démonter, et nous n'avons ainsi pas été gêné lors de l'assemblage ultérieur par cette tige émergeant du chapiteau.

19: Quelques mots maintenant au sujet des engrenages et des aimants, car c'est normal que vous vous posiez des questions sur ce que nous voulons faire bouger. Cette photo devrait vous le faire comprendre: quelques couples de danseurs qui valsent sur la piste de danse. Le couple est collé sur un bout de feuille transparente afin de disposer d'un 'sol'

stable, une âme métallique étant collée centralement sur cette feuille. Le bout découpé d'un fin clou est suffisant pour être entraîné par nos puissants aimants. Le seul obstacle est que notre piste de danse doit être très lisse. Chaque inégalité provoquera un choc dans le mouvement des danseurs, ce qui est évidemment à éviter. C'est pour cette raison que seul la piste et les 'pieds' transparents des danseurs ont été polis et que la piste a également été saupoudrée de talc.

20: Nous débutons les travaux par l'entrée de notre chapiteau. Une fine platine 'faite maison' est mise en forme après gravure et percée des trous requis, de façon à pouvoir y faire passer des minuscules Leds SMD 0603 avec leur coiffe, leur raccordement étant prévu à l'arrière de la plaque. Cette méthode permet de laisser l'avant de la plaque lisse. Pour éviter que de la lumière ne jaillisse à un endroit non désiré, toute la platine est recouverte sur sa face arrière d'une couche de peinture noire, après montage.

21: La face avant est quant à elle peinte en blanc, après quoi les orifices des petites lampes sont débouchés au moyen d'une



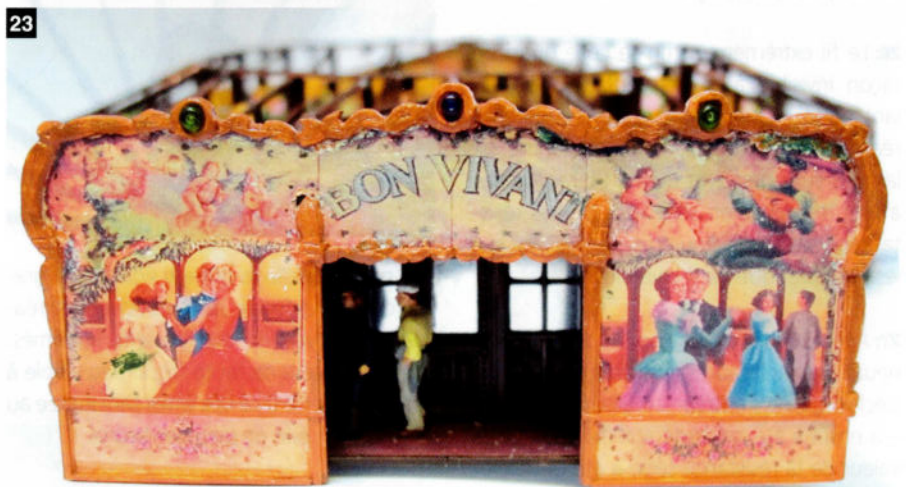
20
aiguille (il est inévitable que de la peinture s'y loge). Ensuite, on pose un décalque transparent sur la petite platine. L'illustration a été trouvée sur internet et est exactement celle qui trône sur la devanture de notre exemple réel. Sur la photo, vous pouvez voir un montage 'à blanc', pour le reste du chapiteau. L'ambiance que nous voulions créer est déjà partiellement présente.

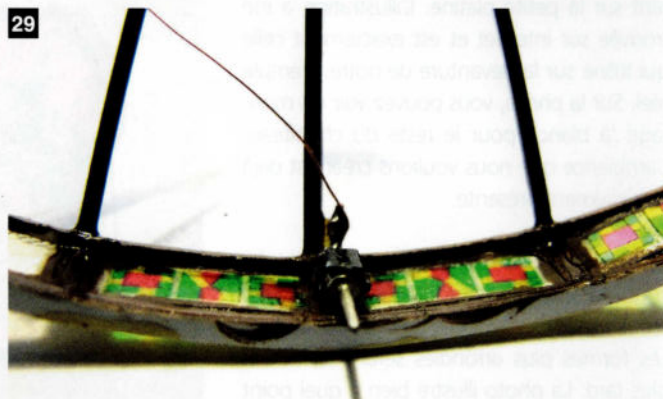
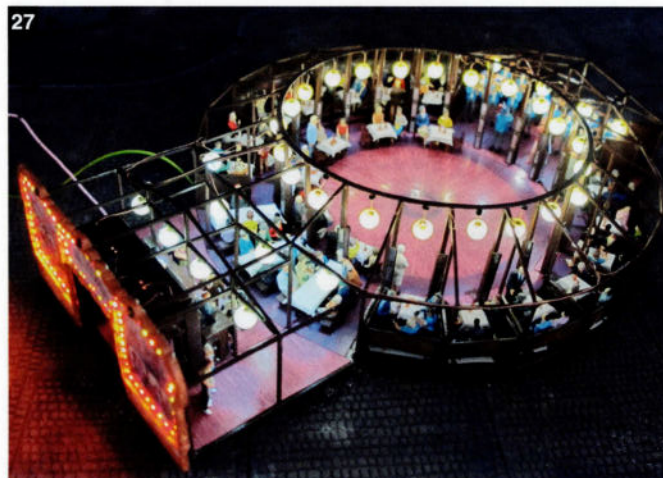
22: Ensuite, un peu de relief a dû être créé sur cette devanture, ce qui a été réalisé dans un premier temps au moyen de tiges de styrène. Les formes plus arrondies seront modelées plus tard. La photo illustre bien à quel point le décalque est joli. Les trous par lesquels la lumière jaillit sont à peine visibles.

23: La confection des crolles a été réalisée au moyen de Milliput, une matière facilement malléable. Cette matière a d'abord grossièrement été mise en forme, et parachevée ensuite au moyen de petites limes, de fins couteaux et de papier abrasif à grain fin. Une petite couche de peinture, un vernis brillant de protection et quelques perles: notre entrée est prête à être collée sur le chapiteau.

24: Un autre challenge fut constitué par l'éclairage intérieur du chapiteau. En réalité, on peut y voir de gros globes lumineux suspendus à des chaînes. Une ampoule à incandescence est logée dans chacun de ces globes. A échelle réduite, ceci veut dire: une très petite source de lumière suspendue à un très fin fil... Des petites Leds SMD blanches ont pour ce faire été soudées à un fil, la douille de la lampe étant imitée par une petite perle noire. Une goutte de colle instantanée constitue l'imitation suffisamment solide d'une ampoule à incandescence.

25: Une seconde perle noire constituera ensuite l'ancrage de la lampe suspendue à la charpente du chapiteau. Pour figurer le globe de la lampe, nous avons utilisé des





perles à enfiler plus grandes et à moitié transparentes, dans lesquelles nous avons agrandi le trou pour pouvoir y coller la Led SMD.

26: Le fil extrêmement fin se colle quasi de façon invisible à la charpente. En travaillant méthodiquement lors des soudures à réaliser, nous avons réussi à suspendre six lampes sur un seul et même fil, raccordées à une résistance en série. Ces petites résistances sont à nouveau du type SMD, ce qui les rend pratiquement invisibles.

27: Avec 36 ampoules, soit six circuits lumineux, le chapiteau est entièrement éclairé. L'éclairage de l'entrée – réalisé auparavant – a ensuite été raccordé aux mêmes fils. La valeur de la résistance série a été grossièrement évaluée, mais sa valeur parut correcte: 2.200 Ohm pour une tension de 20 Volt et pour six Leds blanches reliées en série.

28: Le toit central du chapiteau a été réalisé au moyen de tiges de styrène. Un disque découpé d'une plaque de styrène assure un raccordement correct avec le reste du chapiteau. Sous la charpente, on trouve encore en réalité un anneau avec des vitraux plus petits, qui doivent donc aussi être reproduits sur la maquette. A l'échelle H0, ces vitraux ne font que 3 mm de hauteur à peine, rai-



son pour laquelle ils ont été également gravés dans une feuille de maillechort et réalisés au moyen de transparents imprimés. Comme ce sera de toute façon peu visible à l'intérieur, cette face des vitres sera imitée au moyen d'un peu de peinture brune.

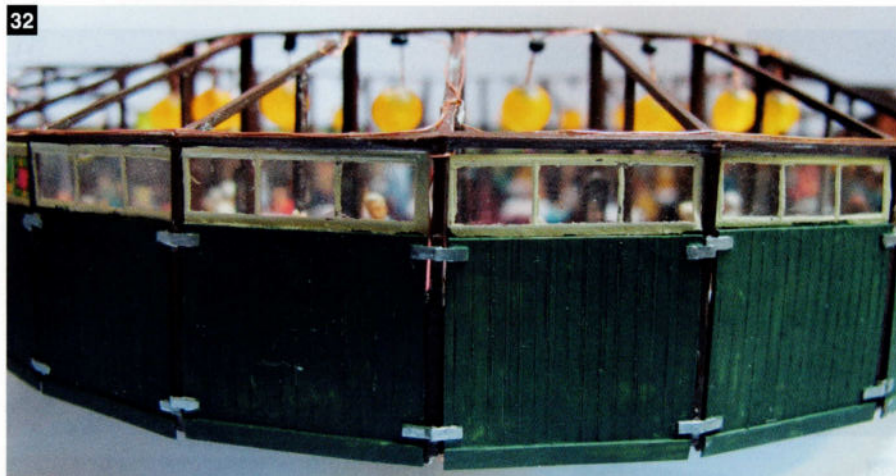
29: Afin de pouvoir retirer les danseurs du cercle central lors du déplacement de la maquette, cette partie supérieure du toit a été conçue démontable. Pour ce faire, nous avons utilisé des connexions par fiches, comme celles utilisées pour les platines électroniques. Ceci nous permet de déconnecter le câblage en partie supérieure, tout en fixant la coiffe de façon solide.

30: C'est vers la fin des années '50 qu'elle apparut pour la 1ère fois: la boule à facettes. Comme nous ne savions pas quelle mé-



thode donnerait le meilleur résultat, nous en avons conçu de trois formes: une perle fraisée, une perle perforée et une boulette faite de papier alu. Les deux premières ont été passées à l'aérographe d'une teinte chrome Alclad, mais il apparut finalement que la feuille d'alu rendait le mieux. Cette dernière a donc été collée à un fin fil d'acier, maintenu grâce à une busette depuis le haut du toit au milieu du chapiteau. L'entraînement de la boule se réalisera sous la planche du réseau. Le fil d'acier est très fin (0,3 mm) et à peine visible et sera camouflé par un couple de danseurs lents.

31: Pour éclairer cette boule à facettes, nous avons placé deux puissantes Leds blanches de 3 mm à proximité, dans le toit du chapiteau. Pour les alimenter, nous avons utilisé les raccords de platine dont nous avons déjà



parlé. Le faisceau lumineux de ces Leds est canalisé par une busette en laiton et de la peinture noire, de façon à ne voir que deux spots donnant sur la boule, sans aucune lumière incidente. L'effet recherché de la boule à facettes – des taches lumineuses apparaissant sur la piste de dance – n'a pas été obtenu, mais une partie de l'ambiance y est. Un de vous aurait-il une meilleure idée, peut-être...?

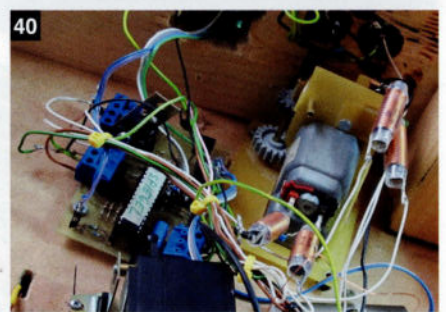
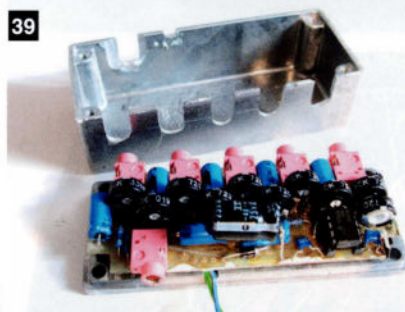
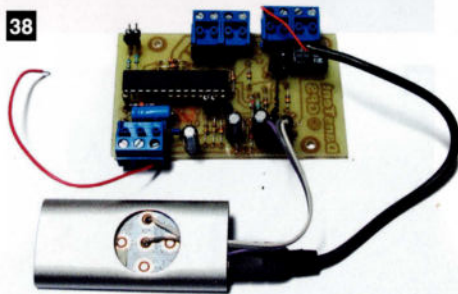
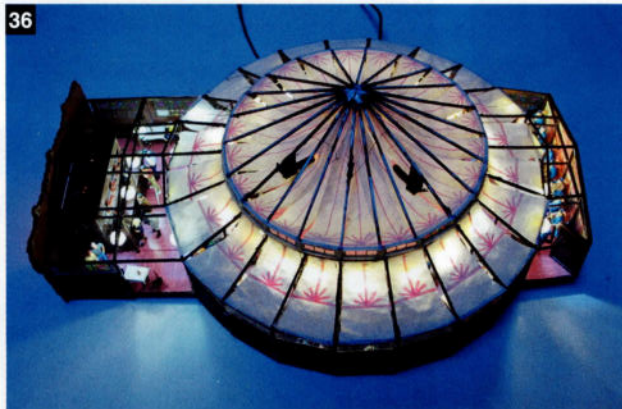
32: Maintenant que l'intérieur est quasi achevé, nous pouvons tout doucement nous occuper de l'extérieur. Le chapiteau est fermé en partie basse au moyen de panneaux en bois, fixés à l'ossature de la tente. Sur la photo, on voit qu'un certain nombre de ces panneaux ne comptent pas de vitrail. On ne voit que de simples transparents, mais ceux-ci ont également été retirés par la suite, pour donner au spectateur l'occasion de voir à l'intérieur. Les fentes le long des panneaux permettent également de jeter un coup d'œil, mais donnent surtout un joli effet de lumière incidente, lorsque la tente est éclairée et qu'il fait noir à l'extérieur.

33: Des fenêtres sans vitre sont suffisantes pour jeter un coup d'œil à l'intérieur et nous avons opté pour laisser deux panneaux ouverts, dans la partie visible. Par l'une des ouvertures, on peut voir le comptoir, y compris les bouteilles et les verres sur des étagères. Sur de telles photos de détails, on remarque hélas certaines irrégularités, comme les lampes qui à cet endroit sont trop grandes. Arrivé à cette phase de l'assemblage, il n'était toutefois plus possible de les remplacer, et nous les avons laissées telles quelles. Espérons simplement que l'attention du spectateur sera plus attirée par l'aménagement intérieur et les figurines...

34: Avant de commencer le recouvrement du toit, jetons encore un dernier coup d'œil à l'intérieur du chapiteau. Tout y a été installé entretemps, et comme nous y avons encore facilement accès pour le moment, contrôlons une dernière fois que tout est en ordre, comme d'éventuelles parties de pièces non peintes, des fils suspendus ou encore de la poussière stagnante. Avec plus de cent figurines à l'intérieur, l'ambiance sera chaude!

35: Comme vous avez pu le voir au début de ce récit, le toit de ce chapiteau n'est pas simplement recouvert d'une bâche, mais on y trouve également à l'intérieur des jolis voiles de tissu suspendus au plafond. Ces voiles devaient bien entendu également figurer sur notre maquette et nous avons opté pour de la soie. Pour la mettre en forme et la maintenir en place, cette soie a été renforcée par un mélange de peinture et de colle pour bois. Ce renforcement a permis également de découper dans cette soie très fine, sans qu'elle ne s'effiloche.

36: Après beaucoup de découpe, d'ajustage et de collage, le toit fut enfin près à l'intérieur. Le soir était entretemps tombé, ce qui nous a permis de faire cette belle photo, à notre avis. L'éclairage intérieur allumé pour l'occasion se reflète joliment sur les voiles suspendus, tout en émettant des filets de lumière par les deux grandes ouvertures du côté 'public'. Dans la tente, les miroirs et le 'bois' reflètent également les nombreuses sources de lumière.



37: La dernière opération à effectuer à la partie visible de ce chapiteau est la pose de la bâche de la tente. Elle a été confectionnée au moyen d'une très fine feuille de styrène (n° 9009 Evergreen). Ici aussi, il a fallu ajuster et découper, pour obtenir un bel effet. Les parties non soutenues de la bâche ont été légèrement courbées vers l'intérieur au moyen d'un fer à souder chaud (mais pas brûlant!) et les rabats le long des parois ont été mis en forme de manière à faire croire qu'ils ondulent sous l'effet du vent. Le toit a ensuite été peint et définitivement collé. Il ne nous restait plus qu'à appliquer une légère patine et l'extérieur de la tente était achevé.

38: Mais le chapiteau ne l'était pas encore, pour autant! D'un point de vue statique, oui. Car ce chapiteau de danse n'est qu'un élément d'une grande kermesse mobile, et dans cette attraction aussi, du mouvement doit être créé: des couples en train de danser, la boule à facettes et ses spots, l'éclairage intérieur et... la musique. D'un point de vue mécanique, l'attraction est mue grâce à une construction relativement simple, faite de deux moteurs lents et de quelques engrenages. Le son est produit par un MP3 transformé. Électriquement, ces éléments et l'éclairage du chapiteau sont gérés par un micro-contrôleur et un peu d'électronique. Les morceaux de musique sont mélangés aux signaux de commande destinés au contrôleur, de façon à ce que les danses se déroulent de façon synchronisée avec la musique.



39: Les sons émis dans le chapiteau sont combinés avec d'autres sons de la grande kermesse. Raison pour laquelle nous avons construit un simple mixer qui au départ des différentes sources sonores, forme une image en stéréo, qui peut alors être reproduite par un jeu de haut-parleurs. Ces derniers sont constitués d'un set pour PC, que l'on peut trouver pour une petite somme.

40: Nous ne pouvons pas faire l'impasse sur une photo de la partie électronique et de l'entraînement mécanique. Vous voyez ainsi qu'avec un matériel relativement simple, une motorisation à mesure peut être facilement faite. Les plaques en époxy sont inté-

ressantes: solides, mais quand même faciles à coller et à découper.

41: Maintenant que la partie sous le 'sol' est également achevée, nous pouvons fixer cette attraction. Les alentours sont encore provisoirement vides, mais attendez que les autres attractions de la foire arrivent, ainsi que les forains...!

Nous concevons bien que ce projet n'est pas des plus simples, mais espérons quand même que la description qui en a été faite aidera d'autres constructeurs modélistes lors de la réalisation de leurs propres projets.

Texte, dessins et photos: Gerolf Peeters.



La cheminée d'usine de Stangel Modellbahnbau

S I VOUS ÊTES À LA RECHERCHE D'UNE ANCIENNE CHEMINÉE D'USINE MAÇONNÉE, VOUS TROUVEREZ VOTRE BONHEUR CHEZ STANGEL. CE PRODUCTEUR POLONAIS EN PROPOSE DES REPRODUCTIONS EN CARTON DÉCOUPÉ AU LASER, REPRODUITES AUX ÉCHELLES H0, 0 ET 1. NOUS AVONS ASSEMBLÉ AINSI UNE CHEMINÉE À L'ÉCHELLE 1/43,5^e.

Cette cheminée d'usine est constituée d'anneaux de briques qui ont la forme d'un quartier de tarte, ce qui facilitait le maçonnerie de hautes cheminées rondes. La plupart du temps, ces cheminées présentent à leur extrémité supérieure en forme de col et au pied, une plinthe ou un socle. Pour reproduire l'ouverture ronde de 60 cm de hauteur, la cheminée a été reproduite conformément à la réalité avec des anneaux d'un diamètre de plus en plus réduit. Ce n'est évidemment pas de la maçonnerie, mais du carton découpé au laser, de 1,8 mm d'épaisseur.

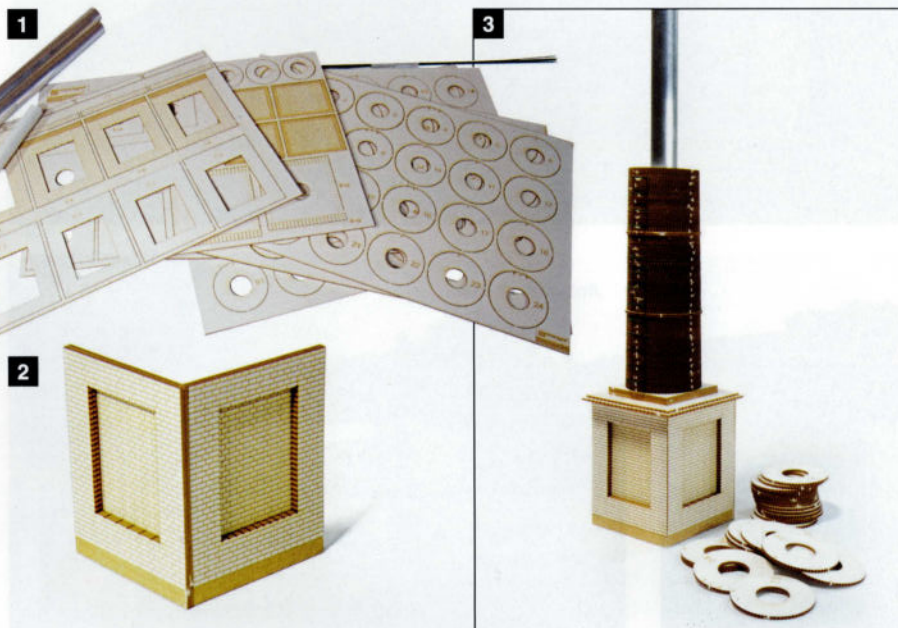
Cette cheminée est très facile à assembler, mais nécessite pas mal de temps pour le faire. Le kit est constitué d'un certain nombre de plaques de carton, dont les éléments ont été découpés en petites pièces, au laser. On y trouve également une tige en alu et un bout de fil pour fleuriste (PHOTO 1).

Après que les pièces aient été toutes découpées avec un couteau aiguisé, nous pouvons entamer l'assemblage du socle. Il vous faudra faire fort attention. Les parties de façade sont évidemment toutes de même largeur. Si vous les assemblez l'une à l'autre, les dimensions

du socle ne correspondront plus et présenteront un vilain angle (PHOTO 2). Les bords des faces intérieures doivent encore être ponçés selon un angle de 45 degrés. Ceci se réalise au mieux au moyen d'un couteau aiguisé et/ou d'une lime. Une busette en alu formant un noyau solide est placée dans le socle. S'ensuit alors l'empilement des 315 anneaux de 'maçonnerie' (PHOTO 3). L'étonnant de ces anneaux est qu'ils sont pourvus d'une couche de colle: retirez la feuille de protection et pressez l'anneau sur le précédent. Ce n'est qu'après avoir assemblé quelques anneaux que votre serviteur s'est enfin rendu compte de la présence de cette colle, alors que c'était pourtant mentionné lors de l'achat de ce kit... C'est ce qui arrive lorsqu'un Polonais et un Néerlandais essayent de communiquer en... allemand. Sans le vouloir, nous avons donc testé deux manières de 'maçonner'. Les anneaux autocollants présentent l'avantage qu'ils adhèrent rapidement et qu'ils sont bien fixés. En cas d'utilisation de colle par contre, vous avez encore la possibilité de faire pivoter l'anneau avant séchage pour décaler les briques, par exemple. Les ferrures permettant l'escalade de la cheminée sont faites avec de la ficelle pour fleuriste et devront être cour-

bées une par une. Bien que des trous soient présents à distance régulière dans les anneaux, quelques trous supplémentaires devront quand même être faits pour y insérer ces marchepieds.

Un paratonnerre est un élément indispensable pour une cheminée d'usine: ce dispositif sera reproduit au moyen de deux longueurs de fils pour fleuriste. Ces fils sont simplement à coller contre la cheminée. Nous avons toutefois utilisé des petites pinettes comme étriers, ce qui colle plus à la réalité. Un truc, en passant: au lieu du fil pour fleuriste, utilisez plutôt un fil en laiton suffisamment long pour toute la cheminée. Il ne vous sera pas nécessaire alors de chipoter avec deux bouts de fil pour fleuriste. Appliquez pour terminer une petite peinture par brosse à sec de teinte rouge brique et un lavis sur base de noir, et votre cheminée est terminée.



Par le passé, de telles cheminées en briques étaient visibles sur le site de chaque usine produisant elle-même son énergie ou son chauffage, comme des briqueteries, des usines à gaz, des centrales électriques ou encore d'autres installations comme les laiteries, les jardins horticoles, mais aussi les couvents, hôpitaux, bains de natation ou écoles. Une telle cheminée trouvera certainement sa place sur votre réseau.

Ce kit est à commander directement chez Stangel (www.stangel.pl) ou peut être acquis lors d'une expo. A l'échelle 1, une telle cheminée a une hauteur de 73 cm; en H0, elle est de 27 cm. Le prix d'une telle maquette en 0 (1/43,5^e) est de 89,00 euro.

Texte & photos: Gerard Tombroek.



Euromodelbouw Genk

Un événement pour toute la famille!

L'ANNÉE 2013 EST IMPAIRE: C'EST DONC UNE ANNÉE OÙ SE TIENT LA TRADITIONNELLE EXPOSITION DE MODÉLISME 'EUROMODELBOUW' DE GENK, AUX LIMBURGHALLEN. PAS MOINS DE SIX CENTS PARTICIPANTS VENANT DE SEPT PAYS ONT EU L'OCCASION DE MONTRER LES PLUS BELLES FACETTES DU MODÉLISME, AU COURS DES 12 ET 13 OCTOBRE DERNIERS. BATEAUX, PETITES AUTOS, AVIONS, MAISONS DE POUPEES, DIORAMAS MILITAIRES ET BIEN ÉVIDEMMENT, LES TRAINS MINIATURES: EUROMODELBOUW FUT À NOUVEAU UN VÉRITABLE FESTIN...

Tout comme pour les éditions précédentes, le point fort cette année était constitué par les réseaux exposés et les commerçants présents. Pour ceux désireux d'encore apprendre l'une ou l'autre chose, on trouvait des modélistes prêts à montrer ce qu'ils savaient faire de mieux dans leur domaine et expliquaient avec plaisir comment y arriver. Un total d'environ cinquante réseaux a été exposé lors de cette grande foire, des réseaux venant de Bel-



A Euromodelbouw, Arnaud Verlaeken a montré comment faire pour réaliser de superbes bâtiments.



Antwerpen-Dam



Antwerpen-Dam



Antwerpen-Dam

gique, des Pays-Bas, de France, de Grande-Bretagne et d'Allemagne. Vous comprendrez donc qu'il serait difficile de les décrire tous. Nous nous sommes donc limités à la pointe de l'iceberg belge (!), dont nous n'avons pas encore parlé dans ces colonnes. Désolé pour tous les autres magnifiques réseaux, auxquels nous ne toucherons pas pour l'instant. Mais... Vous ne perdez rien pour attendre: nous vous les devons et parmi eux, on dénombre également quelques 'perles' belges réellement exceptionnelles, à savoir 'Hasselt' et 'Tongeren'. 'Hasselt' d'Ivo Schraepen – dont vous pourrez déjà vous faire une idée grâce à la couverture de ce numéro – constituait l'attraction de cette expo. En 2011, Ivo nous avait dévoilé pour la première fois son réseau 'Hasselt'. Cet immense réseau était encore loin d'être terminé. Cette année par contre, Ivo est beaucoup plus loin: les premières caténaires sont tirées, de nombreux détails ont été ajoutés et c'est déjà devenu un réseau circulaire, présentant un trafic ferroviaire varié.

Autre perle de choix qui attirera beaucoup l'attention: le diorama statique de 'Tongeren' ('Tongres, en français), dont la gare fut détruite par un bombardement allemand, le 10

mai 1940. Ici aussi, nous avons pu prendre connaissance pour la première fois de ce diorama en 2011 et Rudi Nelissen (son auteur) n'a pas chômé depuis lors: ce diorama a été augmenté d'un tiers, le détaillage de l'ensemble ayant été poursuivi sur base de photos d'époque. Et ce détaillage représente une somme colossale de travail, comme Rudi le dit lui-même: "Cela m'a coûté deux ans pour progresser d'un jour...". Car ce diorama illustre la situation des lieux au 11 mai 1940, à savoir le jour même où l'occupant allemand est entré dans la ville de Tongres. Ceci dit, nous vous réservons les photos prises et le récit de ce diorama historique pour mai 2014.

Voyons plutôt ce qui pouvait par ailleurs être admiré.

'Antwerpen Dam'

A l'énoncé du nom d'Antwerpen-Dam (Anvers-Dam), les amateurs de trains penseront sans doute au bâtiment de la gare de style néogothique datant de 1892 et qui fut déplacé d'une pièce en 1907, ou encore à la légendaire remise à vapeur (et Diesel, plus tard) qui se trouvait à proximité. Les lecteurs fidèles de Train Miniature Magazine se rappelleront plutôt le récit d'Erik de Boeck, paru

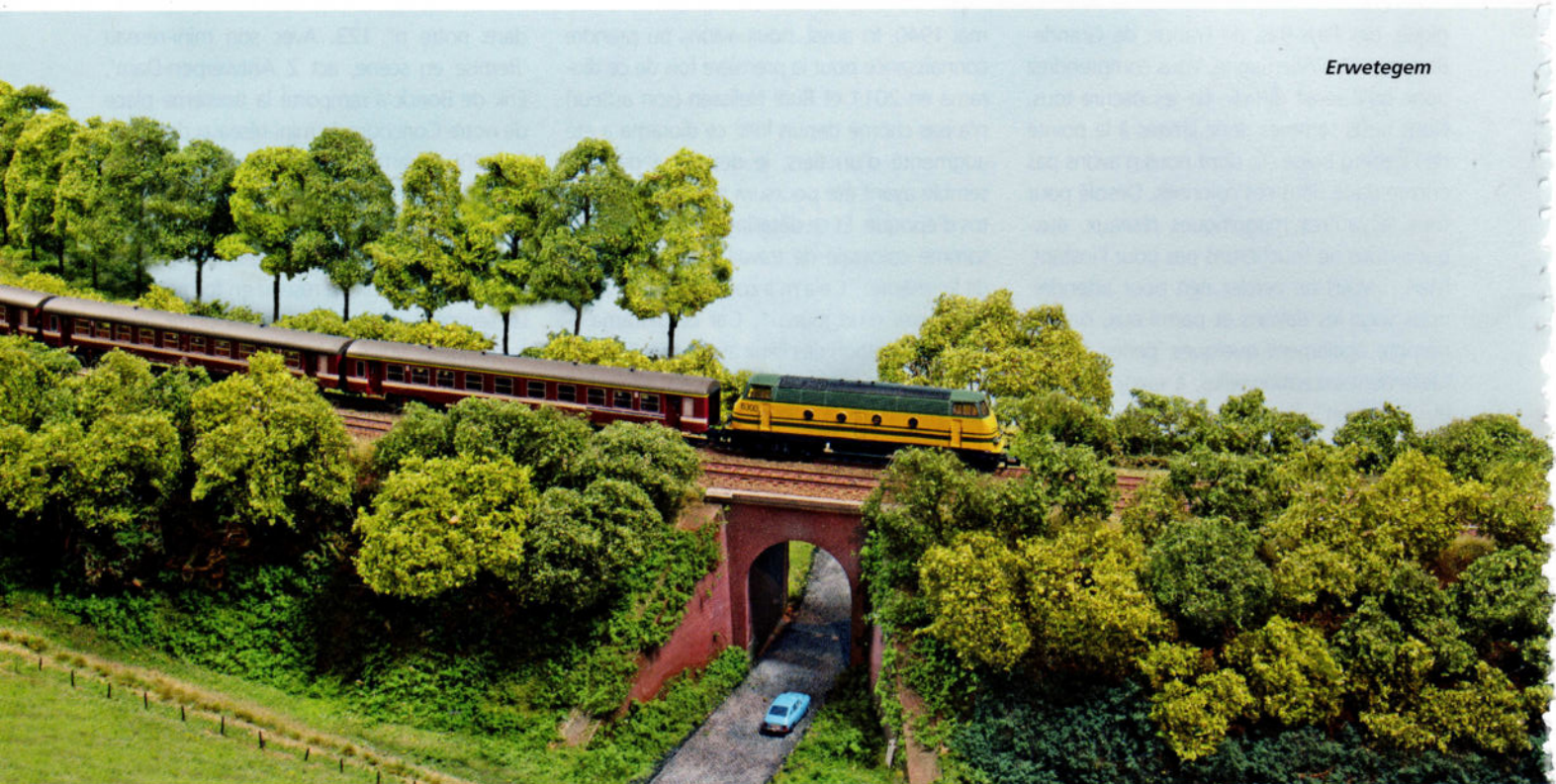
dans notre n° 123. Avec son mini-réseau 'Remise en scène, act 2 Antwerpen-Dam', Erik de Boeck a remporté la troisième place de notre Concours de mini-réseaux de 2012. En 2008, il participait déjà au concours, et en vue d'exposer à Euromodelbouw, il avait réalisé une pièce de raccord de 50 cm sur 50. Il s'agit d'un segment d'angle, qui fait de ses deux mini-réseaux un réseau en forme de 'L'. Le segment d'angle donne en outre accès à quelques voies de garage. Pour raccorder ce segment aux mini-réseaux existants, quelques modifications devaient encore être apportées à ces derniers. Et pour ce faire, Erik savait qu'il faudrait encore travailler dur pour que tout soit prêt pour Euromodelbouw...

'Oostkaai'

Anvers a aussi la cote chez le Britannique Bill Roberts. Sous le nom de 'Antwerpen Oostkaai', il a réalisé un réseau belge en H0 pour lequel la ville d'Anvers et sa zone portuaire limitrophe ont servi de source d'inspiration. L'aspect urbain a encore été accentué par la ligne internationale posée sur un long viaduc à arcades, sorte de voie aérienne. Derrière ce viaduc, on peut voir les docks et à l'avant de ce même viaduc, l'Oostkaai et un tram urbain. La voie sur viaduc constitue en réalité



Erwetegem



une longue 'voie de parade' dans un grand ovale, à l'intérieur duquel une série de voies de garage est aménagée derrière l'arrière-plan, ce qui permet de faire varier le trafic. A l'extrémité de cette voie de parade à droite, on trouve un modeste atelier de traction.

'Erwetegem'

Nous vous avons déjà décrit le beau réseau en N dénommé 'Balegem' (voir TMM n° 105) de l'Association pour le modélisme ferroviaire au 1/160e (d'où le nom du club: 'N160'). A Genk, nous avons pu voir que ce réseau avait été agrandi en suivant un autre thème: le projet 'Erwetegem'. Cette nouvelle partie est constituée de cinq modules dont trois de 30°, qui forment ensemble une large courbe. Ces trois modules sont raccordés à chaque bout à un nouveau module de 900 mm, l'ensemble formant un angle de 2.865 sur 2.865 mm: ce n'est pas peu à l'échelle N... La large courbe est située dans un paysage champêtre et est en majorité établie sur un talus. Elle constitue une belle 'ligne de parade', l'origine de la courbe étant traversée par une rue, le long de laquelle on peut voir quelques maisons typiques de Flandre orientale.

'Gare de Verviers'

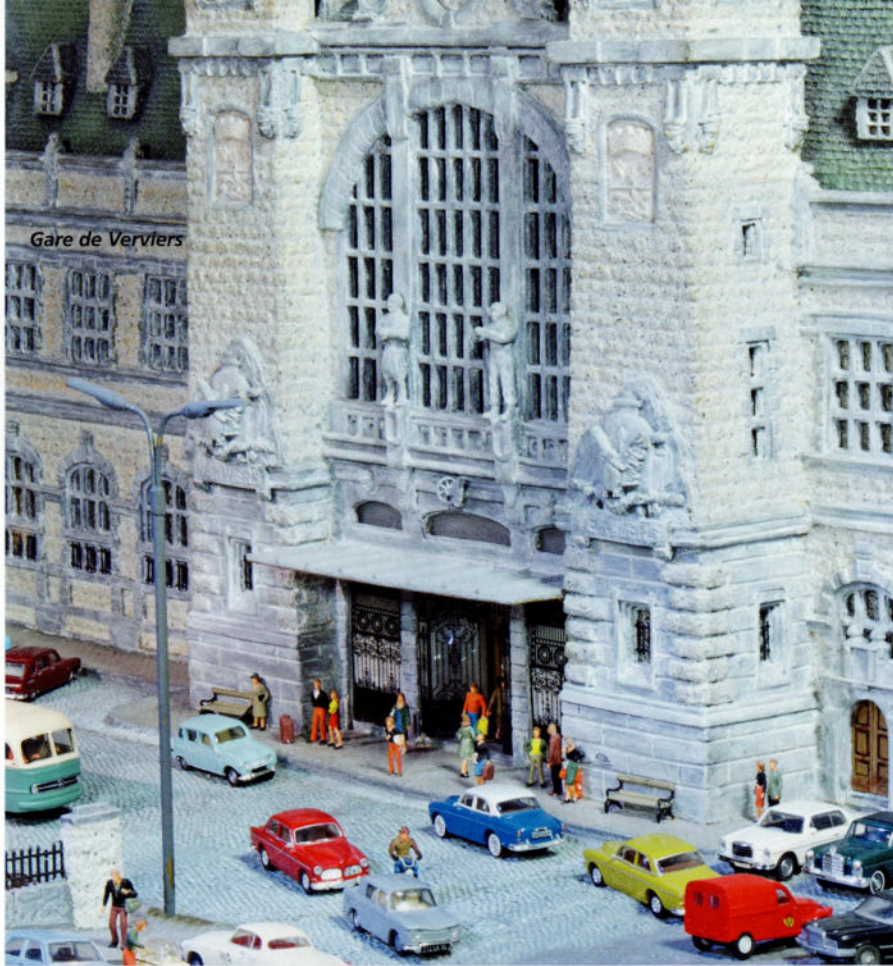
Le triste temps d'automne qui a sévi pendant le week-end des 12 et 13 octobre à Genk était aussi sensible à l'intérieur même des Limburghallen... Gerard Houben y exposait son diorama représentant la gare de Verviers-Central et ses alentours, autour des années



Erwetegem



Erwetegem



Gare de Verviers

1960/65. Bien à propos, Gerard a créé une ambiance automnale sur son réseau, où la teinte des arbres et les feuilles qui tombent rendent bien cette ambiance. Et il ne s'agit que de détails relativement petits, car beaucoup d'autres détails sont visibles sur l'immense maquette du bâtiment de gare, entièrement fait 'maison' par Gerard Houben. Reproduire une gare aussi imposante, il fallait le faire! La façade et son relief, ses statues et ses ornements ont été confectionnés couche par couche au moyen de plaquettes et de petits bouts de styrène découpés avec soin. Pour les parties répétitives, des moules en silicone ont été confectionnés au moyen des pièces en styrène à reproduire, les pièces reproduites étant moulées en résine à deux composants. Les nombreux tramways présents sur ce réseau sont également faits 'maison': ici aussi, des plaquettes et des bouts de styrène forment l'essentiel de la matière première.



Gare de Verviers



Baanzicht

'Baanzicht' ('Vue sur les voies')

Parmi tous ces réseaux à thème belge, il est facile de passer à côté des autres: chez Alain Vandergeten, nous avons bien repéré un diorama autrichien et un autre, allemand. Et pourtant, ils présentaient tous deux une petite touche de belge, Alain Vandergeten étant Belge de pur source et bilingue. Alain construit depuis des années déjà à plusieurs échelles. Vous vous rappellerez sans doute de son 'Altbachheim-West' à l'échelle 0 (présenté dans notre TMM n° 95) ou encore de 'Schatjes op zolder' ('Des trésors au grenier', voir TMM n° 120). Afin de faire circuler sa collection grandissante de modèles à l'échelle 0 dans un environnement ad hoc, Alain a réalisé cette fois une remise. Originalité: ce site est vu à travers les vitres d'une grande cabine de signalisation. Cette cabine est reproduite à l'échelle d'environ 1/6e, les voies à l'extérieur l'étant au 1/45e. Pour obtenir une impression de profondeur, un autorail à l'échelle H0 assure des mouvements allers et retours tout au fond à l'arrière-plan. Le résultat constitue une véritable 'boîte à images'. Il est encore prévu d'installer des leviers à l'intérieur de la cabine, mais ceux-ci n'ont hélas pas été livrés à temps pour l'expo. Cela n'en a pas réduit Alain au chômage pour autant, puisqu'il a mis cette absence d'appareils à profit pour faire venir un peintre, qui a mis l'intérieur en valeur... Nous avons carrément



Baanzicht

oublié de demander à Alain comment il avait baptisé son réseau, et nous lui avons donné le nom de 'Baanzicht' ('Vue sur les voies'). Cela nous semble vraiment convenir. Alain nous a en effet dit que le peintre n'avancait que très

peu dans son travail, car il était constamment en train de regarder par les vitres le spectacle ferroviaire qui se déroulait sous ses pieds...

Texte et illustrations: Gerard Tombroek.





RAMMA 2013

Le modélisme ferroviaire à la française...

RAMMA, L'EXPOSITION DE MODÉLISME ORGANISÉE TOUS LES DEUX ANS PAR LE CLUB MAQUETTISME SEDANAIS, EN ÉTAIT À SON 30^E ANNIVERSAIRE CETTE ANNÉE, CE QU'IL A FÊTÉ – DU MOINS EN CE QUI CONCERNE LA SECTION 'TRAINS' – PAR LA PRÉSENCE À CETTE EXPO DE PRÈS DE 90 RÉSEAUX, PETITS ET GRANDS. EN TRENTE ANS, RAMMA EST DEVENUE UNE DES EXPOSITIONS DE MODÉLISME LES PLUS IMPORTANTES DE FRANCE. SEDAN SE SITUE À MOINS DE 200 KILOMÈTRES DE BRUXELLES, AU-DELÀ DE BOUILLON, JUSTE APRÈS LA FRONTIÈRE. ET ILS FURENT PLUS D'UN MILLIER, NOS COMPATRIOTES QUI AVAIENT PRIS LA ROUTE DE SEDAN LE SAMEDI 12 OCTOBRE...

Bien que les frontières aient été abolies dans notre Europe unie, on remarque immédiatement que l'on est en France, en entrant dans la ville de Sedan. L'infrastructure routière, les bâtiments, etc.: tout 'respire' la France... Il

est difficile de pouvoir stationner à proximité du Centre sportif où se tient Ramma, mais une navette gratuite de cars relie le parking gratuit situé à proximité du stade de foot au Centre sportif. Autre surprise agréable: le

Egalement construit par un membre du MKSB, ce magnifique mini-réseau 'Woolacombe Bay' reproduisait une petite ligne à voie étroite établie sur la plage de la cité balnéaire de Woolacombe, dans le Devon (GB). Ce réseau n'a que 140 cm de long et 72 cm de large et a été construit à l'échelle 1/13e. Le réalisme d'une échelle aussi grande n'est pas aisé à atteindre, mais ses constructeurs y ont parfaitement réussi. Le bruit des vagues et les cris de mouettes renforçaient encore l'impression d'être à la plage... Seule l'odeur manquait! (Photo: GVM)



Ce participant a interprété vraiment très librement le thème à suivre, avec sa planche à repasser 'faite maison', visée sur cinq vieux... fers à repasser. Difficile d'y organiser un trafic ferroviaire intense, mais l'ambiance y était! (Photo: PVG)

prix d'entrée, fixé à 8 euro à peine pour un adulte, pour une expo multidisciplinaire qui s'étend sur quatre halls. Aux Pays-Bas et à Euromodelbouw, les prix d'entrée pratiqués sont d'un autre niveau...

Mais lorsque vous pénétrez dans les deux halls consacrés au modélisme ferroviaire, vous comprenez en partie pourquoi le prix d'entrée est plus bas. La région des Ardennes françaises est assez pauvre: pas de budget pour une infrastructure sportive moderne et encore moins pour du chauffage, apparemment... Les réseaux étaient exposés dans ce que l'on pourrait appeler un 'hangar', avec des grands portails qui restaient à moitié ouverts, pour en permettre l'accès. Dans ce



Les membres du club MKSB de Boulogne ont construit ce mini-réseau 'Les moules de Sébastien' à l'échelle 1/24e (du Gn15), une interprétation libre du commerce des moules à Port Loupian (dans le sud de la France), situé dans le golfe de Thau. Ce mini-réseau n'a que 20 cm de profondeur, mais grâce à la photo en arrière-plan, il semble beaucoup plus grand! (Photo: PVG)



Notre compatriote Vincent Larue, connu par son 'Saroulmapoul', était présent à Sedan avec ses modules en H0m de la gare vicinale de Ferrières. L'autorail ART 300 à l'avant-plan est entièrement fait 'maison'. (Photo: PVG)



Venant d'Ardèche, Jean-Michel Gerlat avait bravé les frimas avec son réseau 'Le dépôt de Langogne' à l'échelle 0. Un arrière-plan sobre procurait la profondeur voulue à ce réseau et formait un décor idéal pour de superbes locomotives en 0. Voici un modèle d'une 030 TU, une loco d'origine américaine de l'United States Transportation Corps'. (Photo: GVM)



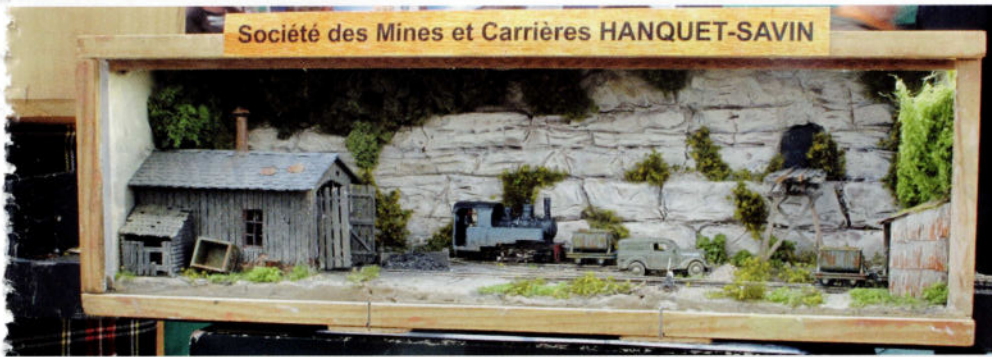
Michel Serrurier a construit le réseau 'Waquere-Hennebière', qui se situe dans le nord de la France. Sur le talus, on reconnaît un Diesel français du type CC 65500, qui a acquis le statut d'ancêtre. Ce modèle en H0 est produit par Electrotren. (Photo: GVM)



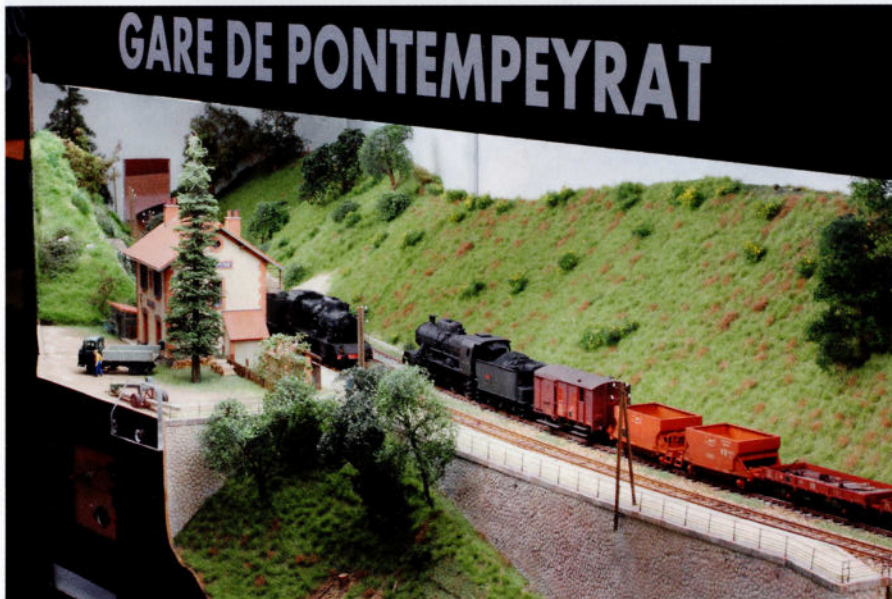
Les réseaux à paysage hivernal sont rares en modélisme ferroviaire. Les membres du club de l'AFSA de Maubeuge ont construit ce réseau plein d'atmosphère en prenant comme thème une petite gare de l'ex réseau du P.O., située en Auvergne. L'éclairage et l'arrière-plan de ce réseau exhalaient l'hiver, la température régnant dans le hall étant à l'avenant... (Photo: PVG)

hangar faisant fonction de hall, il régnait donc un froid sibérien: de nombreux exposants présents les deux jours ont eu les mains et les pieds engourdis et ce n'était pas par hasard que plus d'un Français carburait au gros rouge derrière son stand...

Cette année, Ramma fut le lieu de plusieurs concours organisés en collaboration avec les revues spécialisées dans le domaine: 'Voie Libre' et 'Loco Revue'. Le premier concours consistait à construire un mini-réseau tenant sur une planche à repasser, l'échelle et le thème étant libres, la seule condition étant un certain rapport avec le repassage ou le nettoyage sur le réseau. Une quinzaine de participants ont ainsi présenté leur 'planche à repasser' au grand public. Pour le deuxième concours, le règlement prévoyait que le mini-réseau à construire devait compter au minimum un aiguillage et constituer la reproduction en miniature d'une voie étroite d'un écartement de 60 cm ou moins. En fonction



'Kessavin' était le terme générique d'un des concours de mini-réseaux pour lequel le réseau construit devait pouvoir tenir dans une caisse en bois pour bouteilles de vin. Certains participants avaient attaché ces caisses typiques les unes aux autres; d'autres avaient opté pour une cassettes spéciale; d'autres encore avaient construit un diorama dans une caisse (prévue pour un magnum, quand même...) Un concours procurant un triple plaisir: d'abord vider les bouteilles, ensuite construire le diorama, et enfin, participer au concours... (Photo: GVM)



Un des fleurons des réseaux exposés à Ramma: 'Pontempeyrat', construit par Michel Gachet. La partie visible était de 360 cm et formait une longue 'boîte à images' devant laquelle les spectateurs pouvaient profiter d'un paysage hyperréaliste, d'un joli environnement ferroviaire et de belles compositions de trains. Beau, beau, beau...! (Photo: PVG)

de l'échelle retenue, ce réseau ne pouvait pas s'étendre sur une surface plus grande que celle de trois feuilles A4, A3 ou A2... Ici aussi, une quinzaine de participants étaient présents. Enfin, un dernier concours était organisé par le forum français des passionnés de la voie métrique et étroite. La consigne était de construire un mini-réseau dans une cassettes pour bouteilles de vin, le concours étant baptisé par ailleurs 'Kessavin'... L'importante participation enregistrée et l'enthousiasme ambiant ont prouvé qu'il existait un véritable engouement pour ce type de concours.

On pouvait par ailleurs se rendre compte que l'échelle 0 a pour le moment le vent en poupe, par le nombre élevé de petits réseaux qui étaient exposés à cette échelle. Les constructeurs en 0e démontraient en outre que cela ne coûte pas forcément cher, en réutilisant de façon ingénieuse des bogies à l'échelle H0 ou des petites locos du 'Magic Train' de Fleischmann. La voie normale à

l'échelle 0 coûte évidemment bien plus cher, mais vous n'avez pas besoin d'autant de matériel roulant. Et que c'est beau...!

Bien entendu, les adeptes de l'échelle H0 en ont aussi pour leur argent, au Ramma. Les Français ont l'art de reproduire de simples sites ferroviaires en de magnifiques réseaux. Beaucoup d'attention consacrée au paysage, un bel encadrement, un éclairage et un arrière-plan parfaits: tout ceci contribue à que ces réseaux constituent de véritables peintures en trois dimensions, avec leurs trains en mouvement. Nombre de ces réseaux d'exposition ne sont en fait que de simples grands ovales, avec un fiddle yard passant, situé derrière les coulisses. Il y a donc toujours un trafic ferroviaire sur le réseau, ce qui maintient l'intérêt du public. On manœuvre peu sous les regards des spectateurs, les échanges de matériel se réalisant plutôt en coulisse. Cette manière de construire un réseau se rapproche beaucoup plus de ce que les modélistes bri-

tanniques nous ont enseigné, contrastant fortement avec la disposition allemande que l'on rencontre trop souvent lors d'expos et de bourses tenues en Allemagne et aux Pays-Bas. Ceci avait peut-être aussi à voir avec le fait qu'aucun réseau Märklin n'était présent à Ramma... Les Français, en bons chauvinistes qu'ils sont, se cantonnent à leurs marques: Jouef (ressuscité), Roco, LS Models et REE. Et c'est précisément une des raisons qui rendent la visite de Ramma si intéressante, car vous y rencontrez quantité de réseaux inédits de notre point de vue, et qui n'ont pas encore trouvé le chemin vers nos contrées, pour s'y exposer...

Outre quelques commerçants en matériel roulant – pratiquant des prix très élevés – on pouvait également voir à Ramma la 'crème' des fabricants français en petites séries: les 'artisans', comme on dit en bon français... Les gammes de ABE, CDF Informatique, Damafer ou encore Decapod (pour ne citer que ceux-ci) sont nettement estampillées 'français', mais en cherchant bien, pas mal de pièces et d'éléments peuvent être utilisés sur un réseau d'inspiration belge. Les modélistes constructeurs peuvent sans problèmes venir faire leurs provisions d'hiver à Ramma.

Bref: Ramma vaut la peine d'une visite. Les halls glaciaux, le catering moyen et les toilettes à la française ne sont là que pour le folklore, car l'atmosphère y est chaleureuse. C'est sûr que nous y retournerons en 2015...!

Texte: GVM

Photos: Peter Van Gestel/ GVM



Valkenburg 2013

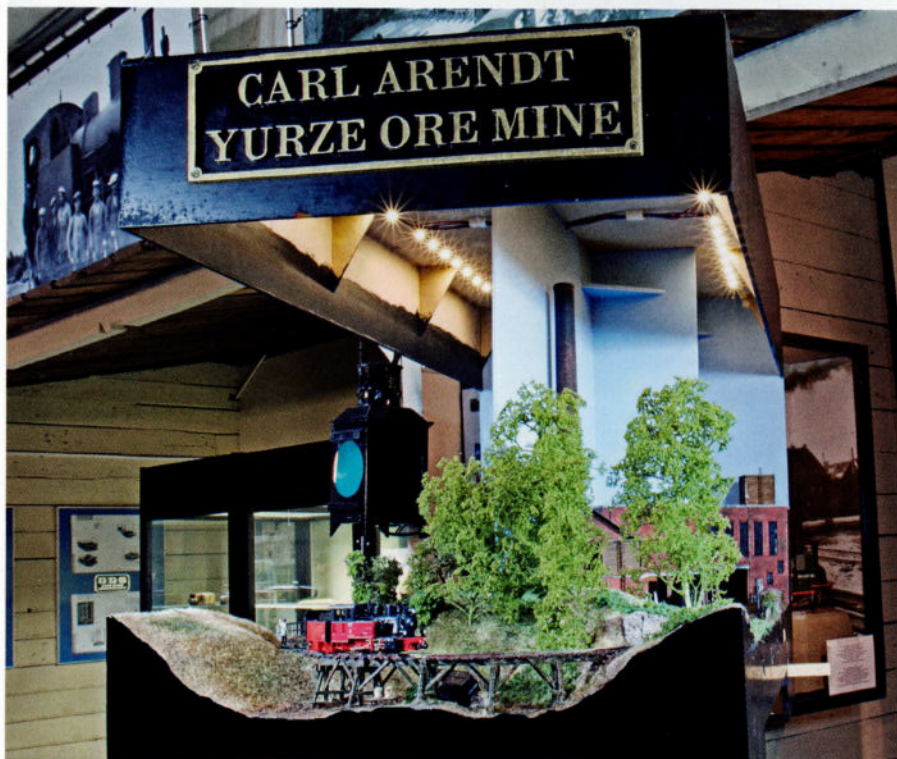
Deux jours à voie étroite

EN CETTE FIN D'ANNÉE 2013 (ET MÊME AU DÉBUT DE 2014), VOTRE AGENDA SE REMPLIRA DE NOUVEAU D'EXPOSITIONS DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET DE BOURSES EN TOUT GENRE. PAR TRADITION, LA SAISON D'HIVER 2013 A ÉTÉ LANCÉE PAR LES 'JOURNÉES DE MODÉLISME FERROVIAIRE À VOIE ÉTROITE', QUI SE SONT TENUES AU MUSÉE NATIONAL DE LA VOIE ÉTROITE, À PROXIMITÉ DU LAC DE VALKENBURG (NL).

Les constructeurs de réseaux modèles à voie étroite se comptent sur les doigts de la main, raison pour laquelle vous rencontrez toujours les mêmes, à Valkenburg. Et pourtant, Peter Soonius a réussi cette année à exposer des pièces variées, avec parfois de véritables primeurs. Erik Mosterd a quant à lui vécu sa première expo avec son 'Mijn stuthout', un réseau néerlandais à voie étroite au 1/35e, basé sur une scierie de bois de mine implantée au sein d'un charbonnage.

Erik expliquera au fil des prochains numéros de TMM la construction pas à pas de son réseau, inspiré de l'époque des mines de charbon. Il va notamment prouver qu'il n'est pas nécessaire de disposer de l'espace d'un hall sportif pour s'adonner à cette échelle. Et c'est précisément un des avantages de la voie étroite: pour une échelle donnée, vous pouvez plus 'y mettre' en voie étroite qu'en voie normale. Autrement dit: un même plan des voies sur une superficie plus réduite. Il est donc logique que de nombreux modélistes conçoivent un projet à voie étroite sur une superficie la plus restreinte possible. Un maître dans la conception de tels micro-réseaux était feu Carl Arendt († 2011). En hommage à Carl, Lucien Eijdemis a réalisé le diorama 'Yurze Ore Mine' en H0n30, qui avait été conçu par Carl Arendt. Il s'agit d'un réseau complet avec transport effectif de matériaux, sur une superficie d'à peine 90 cm sur 40. Bert van Rhijn s'est aussi laissé inspirer par Carl Arendt: il a construit 'El Aguila', une distillerie de Tequila, au 1/35e. Ce mini-projet s'ajuste dans une boîte à chaussures et pourtant, il est possible d'y manœuvrer (tout au plus permuter quelques wagons, quand même...) Ces projets de Carl Arendt, vous pouvez les retrouver sur le site www.carendt.com/ Peut-être y trouverez-vous une idée qui vous plaira, pour réaliser un mini-réseau?

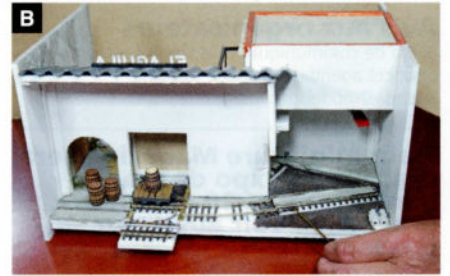
Cette année, un espace du site d'exposition avait été aménagé en 'American Corner',



Avec 'Yurze Ore Mine', Lucien Eijdemis a rendu hommage à feu Carl Arendt, considéré comme le père spirituel des 'Micro Layouts'.



C'est vrai: une telle gare rurale ne peut être à ce point active que sur un réseau miniature, mais cela montre déjà que 'Sigman Yard' de Coen et de Johan (de Hasselt) sera beau à voir et cela, à peine un an après le début de sa construction.



A. Bert van Rhijn s'est laissé inspiré par Carl Arendt lors de la construction d'El Aguila', une distillerie de Tequila au format d'une boîte à chaussures...

B. Avec un seul aiguillage visible, une plaque tournante à segment et un pont roulant cachés dans les bâtiments, 'El Aguila' permet même des manœuvres...

dont une place proéminente était occupée en primeur par le nouveau réseau en 0n3 de René Paul: 'Herberts crossing'. Comme nous en sommes habitués de la part de René, le but était que les spectateurs eux-mêmes soient aux commandes, pour résoudre un 'puzzle de manœuvres'. Ils pouvaient ainsi conduire une Shay, une Climax, ou encore une Heisler. Ce qui frappe René est le fait que finalement peu d'adultes relèvent ce défi. Par contre, les jeunes ne peuvent parfois plus s'en détacher... C'est ainsi que Coen (de Hasselt) avait été invité par René à manœuvrer sur son réseau 'Rusty Pile Railroad' pendant les Journées de modélisme à voie étroite de 2012. Ce ne fut pas anodin et les conséquences furent importantes: René avait rendu Coen à ce point enthousiaste que ce dernier s'était alors lancé lui-même (avec l'aide de son père) dans la construction d'un réseau, en prenant comme exemple la voie étroite américaine en H0n3, comme René. C'est ainsi que Coen et son père 'étaient de la revue' cette année avec leur 'Sigman Yard', une gare fictive qui aurait pu se situer quelque part dans le Colorado, vers 1940. Ce réseau est encore loin d'être achevé, mais son concept peut déjà être qualifié de réussi.

Outre ces nombreux réseaux exposés, le temps fut également de la partie pour faire de cette exposition un événement réussi. Au cours des deux journées ensoleillées pendant lesquelles s'est tenue cette expo, bien d'autres choses étaient à voir à l'extérieur, comme par exemple la nouvelle remise, réalisée entièrement par des bénévoles, ou encore accomplir un petit parcours en train à vapeur. Des navettes étaient continuellement assurées par des petits convois à voie étroite (mais en vraie grandeur!) Les locomotives industrielles ressemblent en effet à des modèles réduits et finalement, les machinistes qui les des-



Don et Valerie Sybley (de Belgique) sont des fidèles de Valkenburg, tout en présentant chaque fois un autre réseau. Ils sont toutefois fort axés sur les tramways; cette fois-ci encore, avec leur réseau 'Tramjajové Nebe'.



Les locomotives industrielles à voie étroite sont aussi un peu des modèles réduits, à leur manière. On distingue à l'arrière-plan la nouvelle remise du Musée national de la Voie étroite, au lac de Valkenburg.

servent ne sont pas beaucoup différents des modèles que l'on pouvait voir à l'œuvre à l'intérieur des remises... Tout le monde était content de 'jouer au petit train', pour leur plaisir personnel, mais aussi pour celui des

visiteurs. Que vouloir de plus, puisque c'est ça l'essence même d'un hobby?...

Texte et illustrations:
Gerard Tombroek



art

du modélisme

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

Disponible
à partir de
€ 5,49



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

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



www.artdumodelisme.fr

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

B - models

Nu leverbaar in de winkels - Disponible dans les magasins

B-models G2000 - volledig nieuwe constructie - juiste versie - lamphouders - correcte bedrukking !



Ref 3003 - 5703



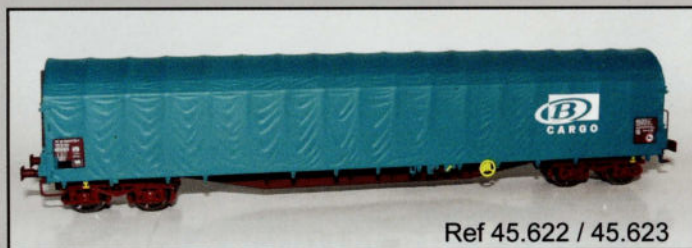
Ref 3008 - ECR



Ref 3012 - RRF



Ref 45.618 / 45.619



Ref 45.622 / 45.623



Ref 45.626 / 45.627



Ref 45.102 / 45.103



Ref 45.402 / 45.403

Verkrijgbaar bij - Disponible chez :

Van Biervliet, Ingelmunster

HST Verhaegen, Berchem

Het Spoor, Haasrode

Le bout en Train, Lesve

Hobby Trains, Marchienne au pont

Muilwijk Modelbouw, Gorinchem (NL)

AnW Modeltreinen, Medemblik (NL)

Model Shop, Luxembourg (L)

Info & Support : www.B-models.be

EXCLUSIF !

EDITIONS
ATLAS
Collections

Revivez l'âge d'or du tram bruxellois :

TW 5001 Bruxelles de 1935 !

*Aujourd'hui en modèle réduit fidèle
à l'original pour seulement € 3,90*
(sans obligation d'acheter autre chose)



Modèle
réduit
exclusif
en métal
à l'échelle
1:87 HO



Inclus :

*Une documentation
en couleurs de 6 pages retraçant
toute l'histoire des motrices de la série 5000 !*

Le tram construit pour l'Exposit

20 millions de visiteurs à transporter !

1935, c'est l'âge d'or du tram à Bruxelles, qui durera jusqu'à la construction du métro dans les années 70. La ville possède un des réseaux les plus denses du monde : 99 lignes pour une longueur totale de 240 km ! La voiture est encore un luxe ; tout le monde prend le tram, pour le travail ou pour emmener Madeleine manger des frites chez Eugène... Bruxelles prépare l'Exposition Universelle qui va attirer 40 millions de visiteurs : il faudra que les transports publics suivent !

Les autorités commandent alors 25 nouvelles motrices, le dernier cri technologique avec leurs deux bogies et leur vitesse maximale de 65 km/h : ce sera la série 5000, des voitures mythiques dont 2 roulent encore aujourd'hui !

La longue histoire du tram 5001

La motrice 5001, comme les autres trams de la série, a une histoire pleine de rebondissements. A sa livraison en 1935, elle fonctionne sans portes ; le conducteur et les deux receveurs travaillent debout (mais les passagers bénéficient de sièges rembourrés, une première !) ; au lieu du pantographe moderne, c'est une perche qui amène l'électricité aux 4 moteurs de 51 KW. La 5001 sera profondément transformée en 1947, notamment par l'adjonction des portes à ouverture pneumatique, avec une troisième porte centrale imitant le modèle des voitures PCC américaines. Mise hors service en 1976 avec la construction du métro, elle a été complètement rénovée et vit aujourd'hui une seconde vie au Musée du tram.



CARACTÉRISTIQUE

Au-dessus de la cabine du conducteur figurent le numéro de la ligne (le 16) et la désignation du terminus.



Modèle exclusif en métal avec détails en résine synthétique



Votre livret de référence en couleurs, relate la passionnante histoire des motrices de la série 5000 mises en service en 1935, avec une foule de détails techniques et des photos fascinantes qui font revivre ces trams célèbres. Un complément indispensable à votre modèle réduit exclusif !

ion Universelle de 1935 !

Pour seulement € 3,90 !

(sans obligation d'acheter autre chose)

UNE PIÈCE DE COLLECTION DE GRANDE VALEUR

La peinture originale beige, le socle imitant une voie ferrée, la finesse des détails scrupuleusement reproduits attireront tous les regards lorsque vous exposerez chez vous votre modèle réduit. Une précieuse pièce de collection dont la valeur augmentera avec les années !

REPRODUCTION DANS LES MOINDRES DÉTAILS

La carrosserie, les fenêtres qui pouvaient descendre à mi-hauteur, les panneaux publicitaires : tout est reproduit avec une fidélité absolue sur votre modèle réduit exclusif !



UN TRAM HIGH-TECH !

Les motrices de la série 5000 furent les premières du réseau bruxellois à être équipées de bogies à 2 essieux.

*Profitez vite de cette offre
et renvoyez ce bon sans frais !*

Profitez vite en nous
retournant ce bon
sans frais,
le plus rapidement
par Internet :

www.order-atlas.com

Votre code personnel
091714 09017

MODÈLE EXCLUSIF TW 5011



+ 6 pages de
documentation
en couleurs

Pour
seulement
3,90

sans
obligation
d'acheter
autre
chose

Commandez en nous retournant ce bon sans frais ou, plus rapidement encore, par Internet : www.order-atlas.com

OUI, envoyez-moi le **TW 5011 Bruxelles + la documentation en couleurs** pour seulement € 3,90 (frais d'envoi inclus) ainsi que mon cadeau car je réponds rapidement. Je ne réglerai qu'après réception de mon envoi. Je bénéficie du droit légal de retour de 14 jours (seuls les frais de renvoi seront à ma charge). En acceptant cette offre, je ne m'engage à rien d'autre.

MERCI D'ÉCRIRE EN MAJUSCULES

M. MME VOTRE CODE PERSONNEL 091714 09017

NOM

PRÉNOM

RUE N°

NP VILLE

Nous garantissons cette offre jusqu'au 30.06.2014. Délai de livraison : 3 semaines env. - Livraison dans le limite des stocks disponibles.

Signature :
(Seules les commandes signées par
une personne majeure sont valables)

**EDITIONS
ATLAS
Collections**

EN CADEAU



Si vous répondez sous 8 jours
Des magnifiques cartes postales

La Poste effectue en mon nom le transport et les formalités d'importation des produits que j'ai commandés aux Editions Atlas SA. Je serai donc considéré comme destinataire à l'importation, sans frais supplémentaires pour moi. Les informations scannées sur ce document sont destinées à l'usage interne de Atlas au moyen d'un traitement de données. Elles peuvent toutefois être communiquées aux organismes liés contractuellement avec Atlas. Elles donnent lieu au droit d'accès et de rectification prévu par la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données.

SBH 213 BFR

Editions ATLAS SA, Route des Dragons 7, CH-1033 Cheseaux/Lausanne, Tél 02 808 74 73, E-mail : service.clientele@editionsatlas.ch, www.atlas-editions.be

+ 5 MAGNIFIQUES CARTES POSTALES, SI VOUS RÉPONDEZ RAPIDEMENT !

Votre cadeau

La réplique exacte du tram 5001 : construit en 1935, il roule toujours le dimanche pour les passionnés !

*Réservez cette magnifique réplique
pour seulement*

€ 3,90

(sans obligation d'acheter autre chose)

Saisissez cette occasion
unique d'acquérir la
réplique du tram 5001 !

Elle reproduit avec une fidé-

lité exemplaire la voiture
réelle, avec les deux bogies
(une nouveauté à l'époque), les trois portes imitant le
système PCC (une transformation de 1947), le panto-
graphe qui a remplacé la perche des débuts, la pein-
ture originale beige... et les inscriptions qui reflètent
jusqu'aux plus petits détails de la machine de l'époque.



Une réplique exclusive avec une qualité exceptionnelle !

- Echelle : 1:87 H0 • Peinture beige d'origine
- Détails magnifiquement rendus en relief
- Socle imitant une section de voie et portant la désignation exacte du modèle • Couvercle de protection antipoussière
- Documentation complète en couleurs

Réservez-la aujourd'hui encore !

Editions ATLAS SA, Route des Dragons 7, CH-1033 Cheseaux/Lausanne, Tél 02 808 74 73, E-mail : service.clientele@editionsatlas.ch, www.atlas-editions.be



TRAM 5001

Année de construction : 1935
(transformation en 1947)

Constructeur : Ateliers de la Dyle à Louvain

Équipement électrique : Ateliers
de constructions électriques de Charleroi

Traction : 4 essieux moteurs

Puissance : 4 x 51 kW

Vitesse maximale : 65 km/h

Places assises : 28 ; Debout : 67

Longueur hors tout : 13 m 57

Poids en charge : 16,9 tonnes

VOS GARANTIES

- Une offre exclusive des Editions Atlas
- € 3,90 et c'est tout
(frais d'envois inclus)
- Vous n'envoyez pas d'argent aujourd'hui
- Aucune obligation d'acheter autre chose
- Une offre sans risque

INUTILE D'AFFRANCHIR
ONNODIG TE FRANKEREN



Imprimé



Editions ATLAS
DA 852-426-9
1030 Bruxelles

Profitez de
cette offre
exceptionnelle
et recevez
votre réplique
exclusive
avec son livret
de référence
de 6 pages
*pour
seulement
€ 3,90 !*