

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

16^{ème} année
Février 2014
Prix: € 8,45

133

RÉSEAU:

Utrecht Lunetten au 1/87^e



TESTS ÉCLAIR: LA 5523 DE B-MODELS • LES VOITURES PRUSSIENNES DE BRAWA
• LES TOMBREAUX DE REE MODÈLES • LES CAMIONS DAF D'ARTITEC
PRATIQUE: UNE 'TROTINETTE' SNCB EN HO • DES ÉTANÇONS EN BOIS POUR
CHARBONNAGE (4) • PASSAGE DE L'INDUSTRIE (6) • UN MAGASIN CHEZ ADD ON
PARTS • LES BOUCLES DE RETOURNEMENT • LA PEINTURE DE FIGURINES
MINI-RÉSEAU: 'POLBROOK GURNEY COLLIERY'
RÉSEAU À DEMEURE: 'LE DÉPÔT DIESEL'
REPORTAGES: LES JOURNÉES NÉERLANDAISES DE MODÉLISME FERROVIAIRE
• UN SÉMINAIRE SUR L'HERBE STATIQUE
RECENSIONS • TRUCS DE BOURSE • LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

5 414306 157613 01330 >



P 208597

MSM

Op vertoon van deze
advertentie krijgt u het gere-
duceerde toegangsprijs van
8,- € in plaats van 10,- €.

FASZINATION MODELLBAHN

Internationale Beurs voor
Modeltreinen & Accessoires

7 - 9 Maart 2014
MESSE SINSHEIM
DUITSLAND

Openingstijden:
vr. en za. 9.00 - 18.00 uur
Zondag: 9.00 - 17.00 uur

Met het allernieuwste voor het eerst aan publiek getoond, vakmensen aan-
wezig, Liefde en veelvoud voor details wat nergens anders te vinden is. Zowel
nostalgische, moderne als digitale techniek is aanwezig. Droomlandschappen,
treinverkeer in alle maten die ergens anders niet te zien zijn. Zeldene model-
systemen, **unieke sfeer - een internationaal trefpunt.**

www.faszination-modellbahn.com

MESSE SINSHEIM
THE EXHIBITION COMPANY

VERANSTALTER: Messe Sinsheim GmbH

Neulandstraße 27 · D-74889 Sinsheim

T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220

modellbahn@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de



MSM

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



Modeltrein-Paradise

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

**WE HEBBEN STEEDS EEN
GROTE VOORRAAD BINNEN
AAN GOEDE PRIJZEN ...
EXTRA KORTINGEN**

OPENINGSUREN: Ma & di: gesloten Woe & Do: 14u tot 18u Vrijdag: 14u tot 17u Zaterdag: 10u tot 14u Zondag: 10u tot 12 u

NIEUW ADRES: VOSSEKOTSTRAAT 88, 9100 SINT NIKLAAS - RUIJME PARKING
Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELTRAIN-PARADISE.COM

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).



© TILLIG

T S D



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@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION
Guy Holbrecht, Luc Dooms,
Guy Van Meroye, Gerard Tombroek

MISE EN PAGE
Shari Buyle

RÉDACTION
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 & ABBONNEMENTS
abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

EDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

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

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

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

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

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

DATE DE PARUTION:
TMM 134: 28/02



Joie et douleur...

Au moment où ce magazine arrivera dans votre boîte aux lettres ou qu'il sera vendu en librairie, quasi toute la rédaction de Train Miniature Magazine sera à la 'Foire aux jouets' de Nuremberg, qui se tient cette année du 29 janvier au 4 février. Avec une délégation venant de Belgique, des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg, elle constituera indiscutablement l'équipe de reportage la plus internationale de la Foire, à n'en pas douter...

Cette fois encore, la tendance des années précédentes se confirme: les fabricants peuvent difficilement attendre jusque l'ouverture de la Foire pour dévoiler leurs nouveautés prévues pour cette année ou la suivante. C'est dommage, car une partie du charme et de l'effet de surprise de la visite de la Foire est perdue... Et allez vous plaindre ensuite que le nombre de visiteurs professionnels régresse d'année en année!

Avant que ce numéro ne soit imprimé, un certain nombre de nouveautés nous était déjà connu, mais pour ne favoriser personne et afin de pouvoir vous présenter un aperçu le plus complet possible, nous avons gardé le tout 'sous le coude', ce qui vous permettra de lire le reportage complet des nouveautés les plus importantes concernant le Benelux dans notre prochain numéro.

Ceci étant, nous ne sommes pas naïfs et savons bien que beaucoup d'entre vous – pour ne pas dire la majorité – sont déjà au courant des nouveautés à attendre, grâce à divers canaux disponibles sur internet. Ici aussi, nous désirons apporter notre petite pierre à l'édifice: l'équipe de reportage mettra sur notre site web les nouveautés les plus importantes à partir du jeudi 30 janvier, afin de vous permettre de nous accompagner lors de notre quête des nouveautés, certains fabricants ne les dévoilant qu'à l'occasion de la Foire. Vous pourrez voir tout cela sur www.trainminiaturemagazine.com, dans la rubrique 'Nurnberg Messe 2014'.

Nous avons aussi hélas une nouvelle bien moins plaisante à vous communiquer. Le 10 décembre 2013, notre proche collaborateur Rik De Bleser est décédé inopinément, à l'âge de 84 ans. Rik avait acquis une notoriété certaine avec ses croquis du matériel roulant belge, reproduits à l'échelle 1/87e. Dès la création de ce magazine, il fit partie de l'équipe des collaborateurs directs, de nombreux articles parus dans ces colonnes étant illustrés par un de ses croquis, ce qui est encore le cas dans le présent numéro. Rik était aussi une autorité dans le domaine du matériel roulant allemand cédé à la Belgique après les deux guerres mondiales. A plusieurs reprises, il nous vint en aide dans ce domaine et nous rectifiait lorsque c'était nécessaire. Il nous manquera à tous, comme collaborateur et comme ami. Toute l'équipe de Train Miniature Magazine présente aux enfants et à la famille de Rik ses plus sincères condoléances, à l'occasion de ce deuil cruel qui les frappe.



34

Un 'train-trottinette de la SNCB,
quelque part en Wallonie...



'Notre' 5523 a finalement été livrée à nos lecteurs et a déjà
trouvé sa voie sur 'Hamsart', le réseau d'inspiration belge de
Peter Van Gestel (photo: Peter Van Gestel).

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
RECENSIONS	PAGE 13
TEST: LES VOITURES PRUSSIENNES DU TYPE 'C3' DE LA SNCB CHEZ BRAWA	PAGE 16
TEST: ARTITEC SORT LES CAMIONS DAF À CABINE À VOLANT FRONTAL	PAGE 18
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 20
TEST: LES WAGONS TOMBREAUX 'LUDWIGSHAFEN' DE LA SNCB	PAGE 21
TEST: LA 5523 DE B-MODELS	PAGE 22
COMPOSITIONS AVEC LA 5523	PAGE 24
RÉSEAU: 'UTRECHT LUNETTEN' AU 1/87E :	
LE 2E PROJET DU MODELSPOORGROEP DRIEBERGEN.....	PAGE 26
PRATIQUE: UNE 'TROTINETTE' DE LA SNCB EN H0	PAGE 34
RÉSEAU: 'POLBROOK GURNEY COLLIERY'	PAGE 40
PRATIQUE: DES ÉTANÇONS EN BOIS POUR CHARBONNAGE (4):	
UN DIORAMA FAIT POUR ÊTRE EXPOSÉ.....	PAGE 46
PRATIQUE: RUE DE L'INDUSTRIE (6) -	
LE DÉPÔT 'COULEURS & VERNIS' AVEC DES PIÈCES VECTOR CUT.....	PAGE 51
RÉSEAU À DEMEURE: 'LE DÉPÔT DIESEL'	PAGE 58
PRATIQUE: EMMANUEL NOUAILLIER, L'INITIATEUR DU MAGASIN D'ADD ON PARTS	PAGE 66
PRATIQUE: L'HERBE STATIQUE, UN SÉMINAIRE INSTRUCTIF	
CHEZ LANGMESSER MODELLWELT.....	PAGE 69
PRATIQUE: LES BOUCLES DE RETOURNEMENT	PAGE 72
REPORTAGE: LES JOURNÉES NÉERLANDAISES DE MODÉLISME FERROVIAIRE 2014	PAGE 74
PRATIQUE: LA PEINTURE DES FIGURINES - UNE TECHNIQUE PARMi D'AUTRES	PAGE 76
TRUCS DE BOURSE	PAGE 81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	PAGE 82

RÉSEAU: 'Utrecht Lunetten' au 1/87°

Le club MSG Driebergen a travaillé 9 ans à son projet 'Utrecht Lunetten', un important complexe ferroviaire situé au sud d'Utrecht. Pour reproduire ce site sur une longueur limitée à 13 mètres, le plan des voies a sérieusement été raccourci. Il a quand même été possible d'y restituer tous les éléments marquants du site sur ce réseau, comme vous pouvez le voir en page 26.

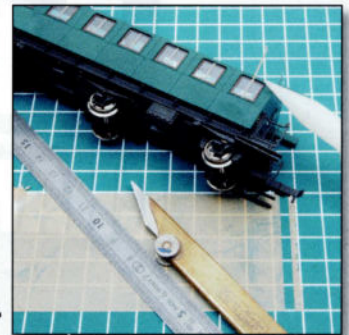
26



PRATIQUE: Une 'trottinette' de la SNCB en H0

Dans l'attente de la livraison de nouveaux autorails, la SNCB inventa au cours des années '30 du siècle dernier le concept de 'train-trottinette', un train léger composé d'une loco à vapeur et de deux voitures accouplées en permanence. Nous avons reproduit un tel train, au moyen de deux modèles Roco de voitures ex-bavaroises à trois essieux, en page 34.

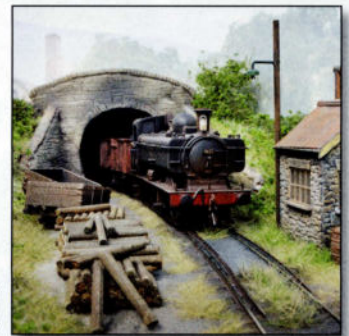
34



MINI-RÉSEAU: 'Polbrook Gurney Colliery'

Le modéliste et photographe ferroviaire britannique Chris Nevard est un ardent défenseur du concept de 'mini-réseau' et a déjà réussi plusieurs fois à nous surprendre. 'Polbrook Gurney Colliery' est le résultat de la fusion entre deux mini-réseaux particulièrement réussis, ce qui a donné ce beau bout d'archéologie industrielle. A admirer en page 40.

40



RÉSEAU À DEMEURE: Le dépôt Diesel

Dans ce numéro, nous vous présentons le réseau de Johan Schellens, de Westerlo. Son réseau n'a pas de nom, mais comme un dépôt de locomotives occupe la place centrale de ce réseau, nous l'avons baptisé 'le dépôt Diesel'. Outre d'être un amateur de trains, Johan est aussi collectionneur de locomotives en modèles réduits, et quel endroit convient-il mieux qu'un dépôt pour mettre en valeur une collection de locos? Mais en tant qu'amateur et photographe ferroviaire, Johan aime aussi les compositions de trains réalistes en modèle réduit, et son réseau ne se limite donc pas seulement à ce dépôt... A voir en page 58.

58

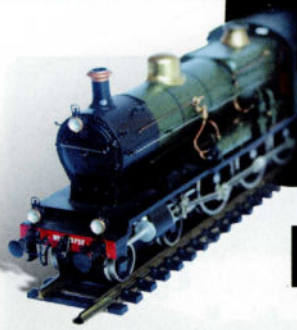


PRATIQUE: La peinture de figurines, une technique parmi d'autres...

Disposer des figurines sur un réseau ferroviaire contribue assurément à une atmosphère plus réelle, mais donne également une intéressante échelle de comparaison par rapport à certaines locomotives, qui 'semblent' petites. Placer un personnage à leurs côtés leur rend toute leur grandeur et leur magnificence. Pour cela, découvrons ensemble une technique de mise en peinture appliquée sur des figurines d'une certaine échelle, en page 76.

76





ONTRAXS!

International Model Railway Event

7 t/m 9 maart 2014

CHAMPIONS LEAGUE MODELSPOOR



Koop uw tickets op www.ontraxs.nl

**KOM
MET DE
TREIN!**

Het Spoorwegmuseum
Maliebaanstation
3581 XW Utrecht
Openingstijden: 10-17 uur

HET SPOORWEGMUSEUM
DAT WIL JE BELEVEN!



VAN BIERVLIET (HO) La 6313 'TBL2'

Dans la gamme 'Budget-Line' de Van Biervliet, la série des modèles de la série 62 s'enrichit par la sortie de la 6313 en livrée jaune. Ce modèle porte l'indication 'TBL 2' à côté des portes (réf. VB9105), ce qui signifie que cet engin est équipé du dispositif de signalisation 'TBL 2' qui équipe la LGV 2 Louvain – Ans. La 6313 est affectée à l'atelier de Kinkempois, SNCB-Technics l'utilisant pour la remorque de trains en détresse sur la ligne 2. Pour remorquer les rames à grande vitesse, cette loco est

pourvue d'un attelage spécial à ses deux extrémités. Les 62 'TBL 2' ont toutes été mises hors-service par la SNCB en date du 31 décembre 2013, en attendant une possible reprise par Infrabel. Les caractéristiques de ce modèle sont inchangées. Les attelages spéciaux ne sont pas fournis. Son prix a été augmenté de 10 euro: il coûte désormais 139 euro pour une version de base à 2-rails. La version 3-rails n'est disponible qu'avec un décodeur préprogrammé. (PE)

LS MODELS (HO)

Un wagon 'Gkln'

LS Models propose pour l'instant un nouveau modèle d'un wagon belge du type 'Gkln'. Il s'agit d'un type de wagon fermé relativement simple et court, dont plus de 4.000 pièces ont été utilisées par la SNCB. La plupart d'entre eux avaient été cédés à la Belgique après la Première Guerre mondiale, au titre de compensation pour dommages de guerre. Ces modèles sont disponibles en version verte ou rouge/brun et sont proposés dans un set de quatre pièces (réf. 32052 et 32053). Quelques wagons sont pourvus d'une plateforme de serre-freins et de conduites pneumatiques, d'autres n'étant pas freinés. Les modèles des deux sets peuvent être utilisés au sein d'un même convoi lors de l'époque III, dans les années '50. C'est l'époque au cours de laquelle la livrée verte a été remplacée par le rouge 'wagon' et que la numérotation à sept chiffres est entrée en vigueur. Malgré leur simplicité, ces modèles sont très finement reproduits et pourvus de tous les détails spécifiques. La fermeture de la porte coulissante a été reproduite avec précision, tandis que les wagons freinés sont pourvus de conduites de frein supplémentaires, disposées sous le châssis. LS Models prévoit plusieurs séries datant de l'époque III, mais aussi une série datant des époques II et IV. Le prix d'un set est de 135 euro. (PE)



VAN BIERVLIET (HO)

Des wagons-citernes

Les nouveaux wagons-citernes reproduits l'année passée par Van Biervliet ont recueilli un franc succès, tant en Belgique qu'à l'étranger. Des nouvelles variantes de ce modèle sont proposées actuellement. Ces wagons sont la propriété de différentes firmes de location comme Nacco, Wascosa et KVG; ils sont utilisés par diverses firmes comme Esso et Shell

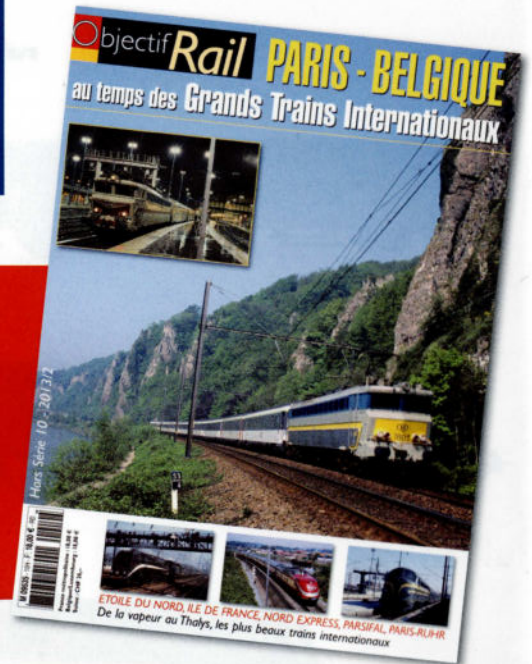
pour le transport de leurs produits dérivés du pétrole. La plupart de ces wagons sont immatriculés en Allemagne; seuls quelques-uns portent une immatriculation belge, comme le nouveau type de wagon KVG utilisé par Esso (réf. VB-81007). Un modèle d'un 'Zacns' gris clair de la firme Nacco est prévu pour le marché néerlandais. La finition et les caractéristiques



de roulement de ce modèle sont excellentes. Un tirage limité sera réalisé de chaque variante, raison pour laquelle il est important de réserver vos exemplaires à temps. Pour plus d'infos sur ces modèles, vous pouvez consulter le site web www.euro-tank-car.eu. (PE)

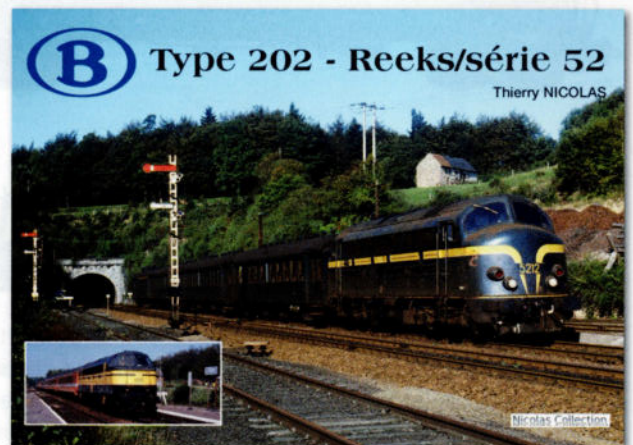
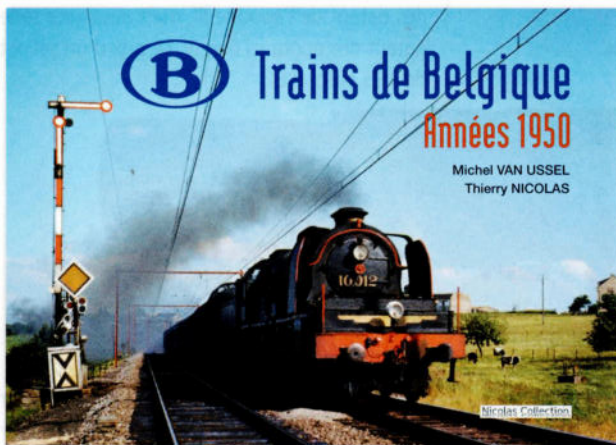
Objectif Rail

Sans doute
le meilleur magazine
ferroviaire français !



www.objectif-rail.com

Et le TOP des livres ferroviaires



Nicolas Collection



TILLIG (TT)

Des I6 de 1ère classe

Le mois passé, nous vous avons présenté le modèle de voiture I6 SNCB de 2e classe, à l'échelle TT. Il n'était pas encore sûr à ce moment que Tillig sortirait également un modèle de la voiture de 1ère classe. Ces voitures ont été livrées par Eurofima à la SNCB en 1977. Elles furent utilisées sur les relations internationales, comme Ostende - Cologne. Le modèle est proposé

dans sa livrée d'origine orange, d'époque IV. Il est reproduit correctement à l'échelle 1/120e, et pourvu d'un dispositif d'attelage court efficace. Les essieux sont pourvus de prises de courant pour l'éclairage intérieur. Quelques petites pièces en plastique devront encore être posées par l'acheteur. Un tel modèle est vendu au prix de 39,95 euro. (PE)

MÄRKLIN (Z)

Des wagons-citernes

Spécialement destinés à l'échelle Z, Märklin a reproduit un nouveau wagon-citerne des types 'Zans' et 'Zacns'. Pour encourager la vente de ces modèles, Märklin propose ce modèle dans un display de 20 livrées et de numérotations différentes (réf. 82530). Ces wagons sont la propriété de sociétés comme GATX, Ermewa, Wascosa et VTG et sont principalement utilisés pour le transport de produits pétroliers. Tous ces modèles peuvent être utilisés à l'époque VI et sont revêtus des marquages corrects. Ils sont emballés séparément et vendus à l'unité pour 30 euro. Le display complet coûte quant à lui 599,00 euro. (PE)



LS MODELS (HO)

Le 'Jan Kiepura' des PKP

En 2004, le train de nuit 'Jan Kiepura' reliait quotidiennement Bruxelles-Midi à Moscou. De nos jours, ce train part désormais d'Amsterdam. Ce train peut être reproduit en miniature au moyen des modèles des voitures 'Bvcmz 248' reproduits par LS Models. Deux voitures-lits polonaises du type WLABdmnu y ont été ajoutées, pour constituer un set (réf. 48002).

Pour ce faire, LS Models a utilisé son modèle existant d'une WLAB dont certains détails ont été modifiés. Sur le modèle d'époque V, l'espace libre est suffisant pour y installer un éclairage intérieur. En outre, les lits peuvent être disposés au choix en position 'jour' ou 'nuit'. Ce set est proposé au prix de 124,95 euro. (PE)



LILIPUT (N)

Une E 10

Liliput se lance à fond dans l'échelle N, tout en se consacrant principalement au marché allemand, car la demande en modèles spéciaux à l'échelle 1/160 y est assez importante. Liliput a ainsi lancé une reproduction de la locomotive électrique E 10 de la DB, datant de l'époque IV. Ce modèle porte le matricule E10 001-5. Son châssis est en métal. Le modèle est équipé d'un moteur à 5 pôles avec volant d'inertie. L'interface digitale est compatible avec le décodeur Next18. Cette norme (avec ou sans sons) est suivie par entre autres Liliput et Brawa, pour des modèles offrant peu d'espace pour un décodeur. Le modèle sans décodeur est vendu au prix de 154,00 euro. (PE)

SOLDES SOLDES SOLDES SOLDES SOLDES



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 soldes exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.

MTH 0 soldés

Ref 20-20267-2 Diesel F-7 ABA Long Island Dig Sound (Scale Wheels) **749€ 599€**
 Ref 20-3399-2 Vapeur S 3/6 Express Kbay (verte/rouges rouge) Dig sound (Scale Wheels) **1299€ 999€**
 Ref 20-3400-2 Idem (verte/rouges verte - Scale Wheels) **1299€ 999€**
 Ref 20-3400-1 Idem (Hi-Rail Wheels) **1299€ 999€**
 Ref 20-20200-2 Diesel GP-35 Guilford Rail Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) **579€ 349€**
 Ref 20-5637-2 Ce 6/8 II Crocodile (marron) Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) **1099€ 849€**
 Ref 20-5638-2 Be 6/8 II Crocodile (verte) Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) **1099€ 849€**
 Ref 20-60017 Coff 5 voit Car Rheingold (2xcouplages + 1xfourgon) DR (Hi-Rail Wheels) **589€ 569€**
 Ref 20-60018 Idem (Scale Wheels) **589€ 549€**
Les Pacifics sont disponibles en 3 rails, nouvelle électronique DCC
 Ref 20-3450-1 Vapeur 231 E 35 Pacific verte - Orient Express Dig sound (Hi-Rail Wheels) **1249€**
 Ref 20-3449-1 Idem 231 E 13 (verte-Hi-rail) **1249€**
 Ref 20-3451-1 Idem 231 E 3.1192 (marron-Hi-rail) **1249€**



Scale wheels = 2 rails
 Hi-rail wheels = 3 rails

D'autres locos et wagons soldés sur le site : hopper, reefer, gondola ...

MTH HO

Ref 80-2092-0 Alco FA-1 A/B Set - Pennsylvania (DCC Ready) **379€ 219€**
 Ref 80-2101-1 Alco FA-1 A/B Set - Great Northern Proto-Sound 3.0 **539€ 329€**
 Ref 80-2103-0 Alco FA-1 A/B Set - Union Pacific (DCC Ready) **379€ 219€**
 Ref 80-2103-1 Idem (Proto-Sound 3.0) **39€ 329€**
 Ref 80-2108-1 F-7 A/B Set - Chesapeake & Ohio Proto-Sound 3.0 **539€ 329€**
 Ref 80-2109-0 + 80-2110-0 F-7 A/B Set - C&O (DCC Ready) **379€ 219€**
 Ref 80-2111-0 F-7 A/B Set - Western Maryland (DCC Ready) **379€ 219€**
 Ref 80-2111-1 Idem (Proto-Sound 3.0) **539€ 329€**
 Ref 80-2114-1 F-7 A/B Set - Santa Fe Proto-Sound 3.0 **539€ 329€**
 Ref 80-2120-0 F-7 A/B Set - Northern Pacific (DCC Ready) **379€ 219€**
 Ref 80-2120-1 Idem (Proto-Sound 3.0) **539€ 329€**
 Ref 81-75010 Wag tombereau 70-Ton Bessemer & Lake Erie **29€ 17€**
 Ref 81-75011 Idem **29€ 17€**
 Ref 85-77011 Steel Caboose - Western Pacific **24€ 17€**



FLEISHMANN HO

Ref 413702 Vapeur 130 NORD **369€ 269€**
 Ref 567601 Bastille 1^{er} cl SNCF Banania 55€ 42€
 Ref 567707 Idem 2^{cl} 55€ 42€ Ref 567708 Idem 1^{er} cl 55€ 42€



MEHANO la fin !

Ref 58651 Diesel class 66 Fret Belux SNCF **219€ 139€**



ROCO Déstockage exclusif

Ref 72460 BB 16024 béton SNCF **229€ 149€**
 Ref 72461 Idem digital **349€ 249€**
 Ref 63128 Rame Ram TEE ARBALETE SBB 4 éléments **399€ 249€**
 Ref 64001 Cof 2 voit CORAIL 1^{er} 2^{cl} fourgon SNCF C1 **99€ 64€ soldé 59€**
 Ref 64001.01 Voit corail 2^{cl} / fourgon SNCF **49€ soldé 33€**
 Ref 64001.02 Voit corail 1^{er} 2^{cl} SNCF **49€ soldé 33€**
 Ref 45608 Voiture lits type U Hansa EpIV SNCF **52€ 36€ soldé 33€**
 Ref 62985 CC 72058 En Voyage Digital Sound **304€ 249€** - Les dernières
 Ref 62987 CC 72006 Isabelle Digital Sound **339€ 249€** - Les dernières **229€**
 Ref 62477 2D2 9107 SNCF **199€ 149€ soldé 133€**
 Ref 45748 Voit corail 1^{er} 2^{cl} SNCF **59€ 39€ soldé 36€**
 Ref 45385 Voit corail couchettes 1^{er} CL SNCF casquette **53€ 32€ soldé 30€**
 Ref 45387 Voit corail couchettes 1^{er} CL SNCF carmillon **53€ 36€ soldé 33€**
 Ref 72473 BB 425257 en voyage SNCF Digital sound **314€ soldé 279€**
 Ref 63175 Automotrice électrique ET 91 rouge DB **179€ 149€**
 Ref 63176 Automotrice électrique BR 491 bleu DB **179€ 144€**



* Panto M14 "Traverse renforcée" + "le plus Pierre Dominique" 1^{er} paire de panto, fin offerte



JOUEE

Ref HJ2139 CC 21004 SNCF **209€ soldé 149€**
 Ref HJ2144 X 73906 SNCF **179€ 139€ soldé 133€**
 Ref HJ4023 Cof TGV POS SNCF Intermédiaires 3 éléments **135€ 79€**
 Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF **219€ 199€**
 Ref HJ2180S CC 72045 SNCF Fantôme Dig sound **249€ 199€ soldé 179€**
 Ref HJ4040 Rib inox intermédiaire **45€ soldé 29€**

PIKO HO - Gamme Expert

PRIX EN BAISSE de 20 à 25% par rapport aux offres précédentes
 Ref 96512 BB 808589 IDF SNCF logo casquette **134€ 79€ 59€**
 Ref 96512D Idem digital **155€ 96€ 79€**
 Ref 96514 BB 508619 multiservices SNCF logo casquette **134€ 79€ 59€**
 Ref 96514D Idem digital **155€ 96€ 79€**
 Ref 96515 BB 408603 Fret SNCF logo casquette **129€ 79€ 59€**
 Ref 96515D Idem **149€ 96€ 79€**
BB 8600 les 2 au choix : Version analogique 158€ 115€ / Version digital 196€ 155€
BB 8600 les 3 au choix : Version analogique 237€ 175€ / Version digital 294€ 235€
TRES PETIT PRIX
 Ref 96509D BB17040 logo nouvelle Digital **175€ 77€**
 Ref 54916.2 Wag citerne Simotra SNCF **39€ 25€**
 Ref 54572 Wag trémie Zess EpVI SNCF **39€ 25€**
 Ref 54911 Citerne TIPHOOK RAIL SNCF **35€ 25€**
 Ref 96179 63000 BDR RDT 13 AT 3 MR 202 EP V **95€ 49€**
 Ref 96179D Idem Dig **109€ 69€**
 Ref 96513 BB 805588 En voyage Montrouge **149€ 79€**
 Ref 96513D Idem Dig **177€ 99€**
 Ref 96519 BB 525565 Multiservices Rennes SNCF **134€ 59€**
 Ref 96519D Idem Dig **159€ 79€**
 Ref 96520 BB 8608 béton Toulouse Ep IVV SNCF **139€ 59€**
 Ref 96520D Idem Dig **159€ 79€**
 Ref 96626 Wag couvert SNCF **22€ 19.5€**



realpine

Nieuwe webshop !!

Realpine, sceneryproducten voor de aankleding van uw modelbaan.

Specialiteit:
BERGLANDSCHAPPEN.

WIBORAIL: Cab-rides wereldwijd en documentaire spoorwegfilms.

WWW.REALPINE.EU

0307_MSM_Realpine

Agent général pour la Belgique:
Saroulmapoul.be
 Vanderborcht Jean-Michel
 Chaussée romaine, 147
 5030 Enghave
info@saroulmapoul.be

Le lien à la nature

miniatur®

www.miniatur.de
silhouette@miniatur.de

Des arbres haut de gamme et des produits de décor exclusifs

AEROGRAFES + PIECES DETACHEES
 PEINTURE pour AEROGRAFIE - POCHOIRS
 PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
 POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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

www.obeliks.com



MÄRKLIN (HO) Des wagons-citernes en tin plate

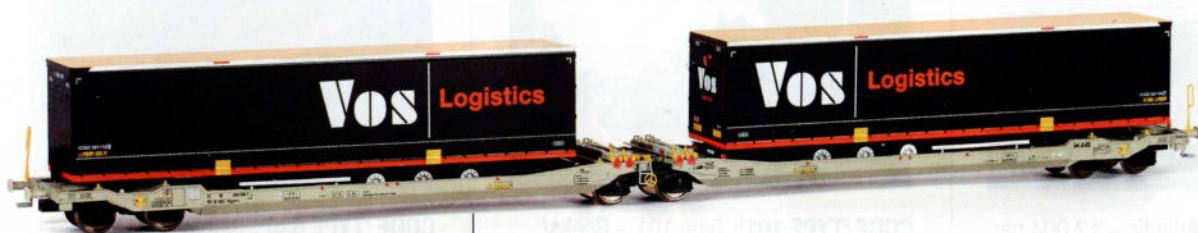
Märklin est la seule marque qui propose d'anciens modèles en fer blanc (du 'tin plate') reproduits en version d'origine. Sur les modèles en tin plate, les plaques de métal sont recouvertes d'une très fine couche d'étain, sont ensuite embouties selon la forme voulue et imprimées. Quatre wagons-citernes américains sont actuellement disponibles (réf. 48640); ils sont tous identiques, seule l'impression étant différente. Toutes les pièces de ces modèles sont en métal. Ceci vaut également pour l'attelage Relex qui les relie au châssis. Seul l'emballage n'est pas authentique. Ces quatre modèles sont emballés séparément et vendus ensemble au prix de 159,95 euro. (PE)



REE MODÈLES Des wagons tombereaux CFL (HO)

Après la Seconde Guerre mondiale, un certain nombre de wagons tombereaux construits en Belgique pendant la guerre a été attribué aux chemins de fer luxembourgeois. REE Modèles sort deux versions luxembourgeoises de son nouveau modèle de wagon tombereau du type

'Ludwigshafen'. Un premier modèle (réf. WB-276) porte le matricule 34 697 et des marquages d'époque III, tandis que le second (réf. WB-277) est un UIC-Europ et porte le matricule 01 82 5210 145-8. Pour plus de détails sur ce beau modèle, nous vous renvoyons à l'article que nous avons consacré au modèle belge de ce wagon, et publié dans ce même numéro. (GVM)



ROCKY-RAIL (HO) Un 'Sdggmrs' de Vos Lo- gistics

Une nouvelle variante du wagon porte-conteneurs 'Sdggmrs' reproduit par Rocky-Rail est disponible, avec deux semi-remorques de Vos Logistics, une firme de transport internationale, établie aux Pays-Bas. Ces wagons articulés sont la propriété de la firme AAE Cargo, une des plus grandes sociétés de location de wagons de marchandises standardisés et dont le siège central est situé en Suisse. Ce modèle est en métal et présente un poids suffisant, aucun chargement n'étant nécessaire. Ses qualités de roulement sont très bonnes. La semi-remorque est en plastique. Un tel set coûte 85,50 euro. (PE)

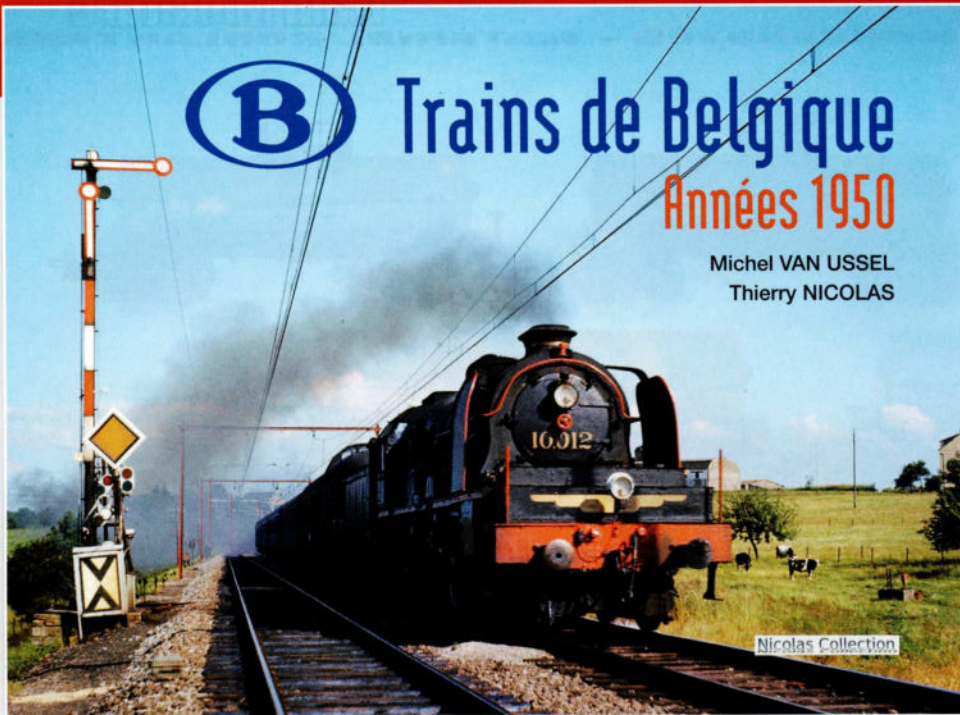


LENZ (O) Une VT 798

La firme allemande Lenz vient de sortir une reproduction d'un autobus sur rails du type VT 98 à l'échelle 0 (1/45e), datant de l'époque IV et peint en livrée rouge foncé tel qu'il était en service à la DB. Ce modèle d'autorail est pourvu d'un puissant moteur disposé sous le châssis et qui entraîne les deux essieux de l'engin au moyen de cardans. L'aménagement intérieur est complet. Ce modèle dispose de l'électronique suffisante, conçue par Lenz elle-même. Outre les sons d'origine de cet

autorail, plusieurs fonctions d'éclairage sont prévues de série. Les roues sont noires et ont un bourrelet de 1,2 mm de hauteur. Sur les faces d'about, on trouve des tampons à ressorts et un attelage court Lenz, qui peut être remplacé par un attelage à vis. Le châssis est en métal, la caisse étant en plastique. Lenz sort ce modèle d'autorail, ainsi que sa remorque et sa voiture-pilote. Ce modèle est en vente pour la somme de 439,00 euro. (PE)

NOUVEAU!



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

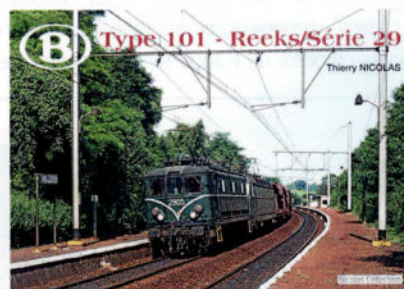
Action uniquement valable en Belgique - Livraison dans les 4 semaines par recommandé B-Pack 'Secur' après réception du paiement Tant que durera la provision

'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, Hekkergermstraat 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.



PROSES (0)

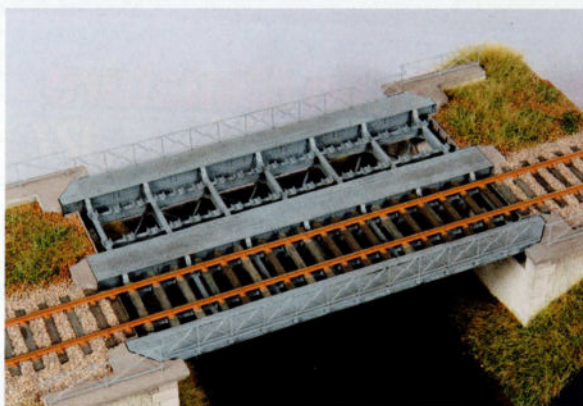
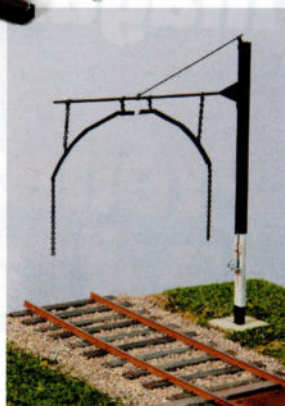
Un saupoudreur de ballast

Proses est une firme turque établie à Istanbul. Son propriétaire parle parfaitement l'anglais et ses prix sont libellés en dollars. Proses conçoit des outils pratiques à différentes échelles. Notre attention a été attirée par un appareil destiné à saupoudrer du ballast pour l'échelle 0 (n° BS-O-01). Grâce à cet ustensile, un lit de ballast d'une longueur d'un mètre peut être facilement posé en quelques minutes à peine. Vous pouvez ensuite entamer la finition du lit de ballast. Vous placez d'abord l'appareil sur la voie; pour ce faire, quelques logements sont prévus, qui s'ajustent parfaitement aux rails. Ensuite, vous versez le ballast dans l'entonnoir et tirez lentement l'appareil le long de la voie. Le même dispositif existe pour les échelles H0 (BS-HO-01) et N (BS-N-01). Pour un tel outil destiné à l'échelle 0, vous débourserez 26,95 euro. (PE)



MODEL-SCENE (H0)

Par l'entremise de Langmesser-Modellwelt, nous avons repéré cette petite étable délabrée, de Model-Scene; elle est réalisée en véritable bois, découpée au laser et patinée. Le plancher est recouvert de paille et de mauvaises herbes: une maquette idéale pour représenter une porcherie ou quelque chose du genre (réf. 98010, prix indicatif: 21,90 euro). (GJT)



DECAPOD (H0)

Un pont du type 'Creil – Beauvais'

Une nouveauté dans l'assortiment du fabricant français Decapod: un petit pont pour double voie. Ce kit à assembler contient des pièces soit en carton découpées au laser, soit en laiton gravé (réf. 2302). Pour une cour à marchandises,

Decapod reproduit un gabarit de chargement de type français, également constitué en partie de laiton et en partie de carton (réf.3421). Pour plus d'infos, vous pouvez consulter le site web www.decapod.fr. (GVM)

RECENSION



Railfoto 2012

7^e volume de la série 'Treinen in beeld'

Maintenant que la photographie digitale est bon marché et souvent facile à mettre en œuvre, la maison d'édition Uquilair reçoit tous les mois de nombreuses et belles photos destinées à être publiées dans son périodique Railmagazine, mais l'espace y manque pour toutes les publier. Dommage, a pensé son éditeur, Henk de Jager. C'est la raison pour laquelle il a rassemblé 170 photos couleurs réalisées par pas moins de 50 photographes différents dans cet ouvrage, qui donne ainsi un bel aperçu de ce qui s'est déroulé en 2012 sur les rails aux Pays-Bas. Ces photos illustrent une exploitation ferroviaire moderne et très variée, grâce à la grande diversité des sociétés actives. Tout le matériel roulant ayant circulé aux Pays-Bas en 2012 est représenté, y compris le matériel historique. Ces photographies vous

emmènent tout au long de l'année dans des paysages enneigés, le long de champs de fleurs, de prairies et de leurs vaches, et le long de forêts et leurs magnifiques couleurs automnales. Tout ceci fournit de magnifiques photos. A noter que l'industrie est également l'occasion de photographies spectaculaires. Il s'agit d'un livre agréable à feuilleter maintenant et... plus tard. Dans dix ou vingt ans, ce livre pourra être utilisé par de nombreux modélistes afin de justifier d'un point de vue historique une composition circulant sur son réseau, tout comme nous le faisons déjà de nos jours avec les ouvrages-photos des précédentes décennies...

Edition: Uquilair.B.V. Rosmalen, ISBN 978-90-71513-82-4, prix: 19,95 euro. (GJT)

Train miniature magazine



**Prenez
le train**
du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

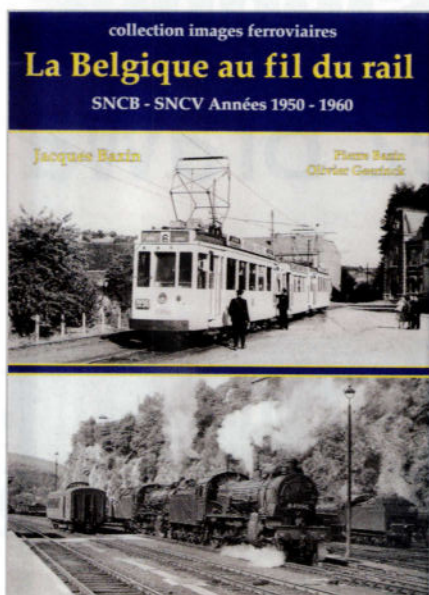
**Abonnez-vous
et économisez € 23**

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: versez € 69,95 (11 n°) ou € 133 (22 n°)
sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. Votre virement doit être libellé à l'ordre de
Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

POUR LES AUTRES PAYS: prenez contact avec l'administration à l'adresse e-mail: abo@modelspoormagazine.be

www.trainminiaturemagazine.com



La Belgique au fil du rail – SNCB-SNCV Années 1950-1960

Dans sa série 'Collection images ferroviaires', Les Editions du Cabri ont sorti un livre-photos reprenant une sélection de l'œuvre du photographe ferroviaire français Jacques Bazin (+). De par sa profession, Jacques Bazin accomplit de nombreux voyages dans notre pays au cours des années '50 et '60 et prit rapidement conscience qu'à l'instar de son pays d'origine, les petites lignes ferroviaires et vicinales belges étaient menacées de suppression. Il profita donc de l'occasion pour photographier les trains et les trams partout où c'était encore possible, avec une attention plus particulière pour les lignes secondaires de la SNCB et le réseau vicinal. Lors de son décès en 2011, Jacques Bazin laissa derrière lui des archives photographiques d'une valeur historique inestimable, car composée de milliers de clichés datant des années '50 et '60.

Même si un certain nombre de photos de Jacques Bazin ont déjà été publiées dans certains ouvrages ou périodiques, elles n'avaient encore jamais été publiées dans un seul et même ouvrage. Pierre Bazin (son fils) a donc aidé Olivier Geerinck à

réaliser une sélection de 374 photos noir et blanc datant des années '50 et '60 du siècle dernier, pour réaliser ce livre. Une première partie traite de la SNCB avec 72 photos prises dans plusieurs régions du pays, où l'on voit surtout des locomotives à vapeur et d'anciens autorails. La seconde partie (plus fournie) est constituée de photos des chemins de fer vicinaux, vus dans tous les coins de notre pays. Outre des trams électriques, on y voit également des autorails. Ces photos sont légendées par la simple mention de l'endroit et de la date du cliché et par une description sommaire. Ce livre n'a été édité qu'en français, mais pour les non-francophones, les photos parlent d'elles-mêmes. 'La Belgique au fil du rail' est à conseiller aux nombreux nostalgiques amateurs de trains et de trams.

Ce livre au format A4 compte 152 pages, ses couvertures étant cartonnées (ISBN 9782914603638). Son prix de vente conseillé est de 49 euro; c'est une réalisation des Editions du Cabri, dont l'adresse en Belgique est 13, rue Warichet à 1401 Baulers. (www.cabri.fr). (GVM)



Dictionnaire du patrimoine ferroviaire

L'Institut du Patrimoine wallon veille à la préservation et à la gestion du patrimoine historique en Wallonie, dont font partie les nombreuses lignes de chemin de fer qui ont sillonné un jour notre pays, et qui constituèrent un temps le réseau le plus dense d'Europe. Mais il y a bien longtemps de cela, car de nos jours, nombreuses de ces petites lignes ont été transformées en pistes cyclables ou en chemins piétonniers, qui en Wallonie, font partie du 'Ravel' (le Réseau Autonome des Voies Lentes). Destiné aux nombreux usagers de ce réseau, l'Institut du Patrimoine wallon a édité une brochure qui explique les nombreux vestiges datant de l'époque ferroviaire et que les piétons et cyclistes peuvent encore rencontrer le long du

Ravel. Cet ouvrage compte 82 pages et n'est pas seulement digne d'intérêt pour les promeneurs, mais certainement aussi pour les nombreux amateurs (et modélistes) ferroviaires. Si cet ouvrage n'est rédigé qu'en langue française, il peut constituer pour les néerlandophones un moyen d'aide pour apprendre la terminologie exacte utilisée dans les publications en langue française. La seconde partie traite plus de la préservation et de la restauration du patrimoine ferroviaire immobilier. Cet ouvrage imprimé au format A5 à couverture souple coûte 15 euro (ISBN 978-2-87522-112-4). Il peut être commandé directement auprès de son éditeur, via son site web www.institutdupatrimoine.be. (GVM)

Des voitures prussiennes 'C3' de la SNCB chez Brawa



DÉBUT DÉCEMBRE 2013, BRAWA SORTAIT DEUX MAGNIFIQUES MODÈLES DE VOITURES EX-PRUSSENNES DU TYPE C3 PR 11 DESTINÉS AU MARCHÉ BELGE. CES VOITURES EN BOIS DATENT DE L'ÉPOQUE III, APRÈS LA SECONDE GUERRE MONDIALE. À CETTE ÉPOQUE, LA SNCB S'ACTIVAIT À LA RECONSTRUCTION DE SON RÉSEAU FERRÉ: TOUT L'ANCIEN MATÉRIEL ROULANT ÉTAIT EN COURS DE RESTAURATION, TANDIS QUE DES PLANS ÉTAIENT ÉCHAFAUDÉS POUR METTRE DU NOUVEAU MATÉRIEL EN SERVICE.

L'histoire de ces voitures que Brawa a reproduites débute dans ce qui était à l'époque la Prusse. À la fin du 19^e siècle, les chemins de fer prussiens lancèrent la construction de nouvelles voitures mixtes (1^{ère}/2^e classe) et de 3^e classe. Ces voitures étaient posées sur un châssis métallique à trois essieux. Leur caisse était en bois, revêtu de tôles métalliques. Au fil des ans, de nouvelles séries de ces voitures furent produites, très ressemblantes. Après la Première Guerre mondiale, plus de 2.000 voitures de ce type furent cédées par l'Allemagne à la Belgique, au titre d'indemnisation pour dommages de guerre: elles furent numérotées 53.001 à 56.150 par l'Etat Belge, des matricules qu'elles gardèrent tout au long de leur carrière en Belgique. Une partie des voitures de 3^e classe était du type 'C3 Pr 11': ce type renvoyait à leur origine prussienne et

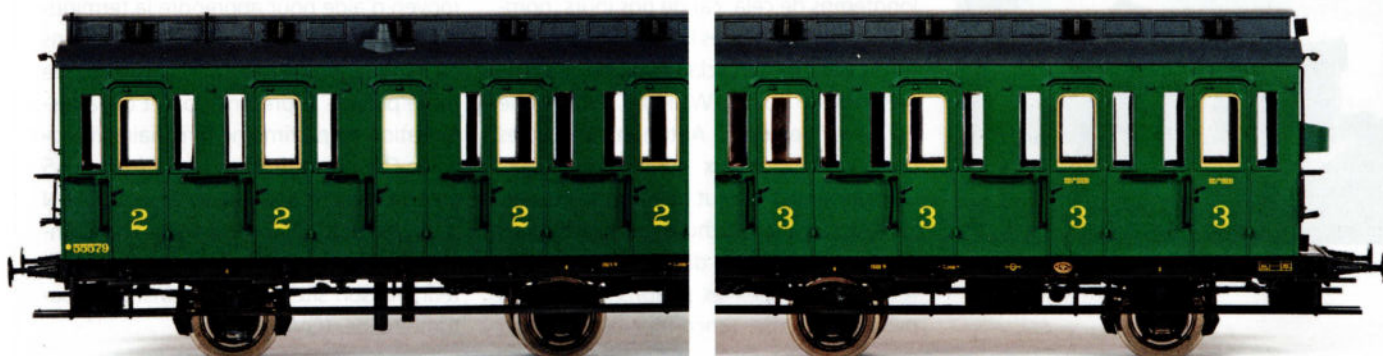
à leur millésime de construction (1911). Au début, elles furent utilisées pour assurer des trains omnibus et semi-directs. Plus tard, elles seront exilées sur des lignes locales. Elles seront finalement condamnées à la fin des années '50, suite à l'arrivée de nouveaux autorails et à la suppression de la desserte voyageurs sur de nombreuses petites lignes locales.

La voiture de 3^e classe du type 'C3 Pr 11' était composée de deux compartiments comportant chacun une toilette. À l'origine, le nombre de compartiments et l'emplacement de la toilette pouvaient différer et au fil du temps, de nombreuses modifications ont été appliquées. C'est ainsi que la guérite de serre-frein a disparu et qu'un éclairage intérieur a été installé. Sur certaines voitures, la disposition des banquettes a été modifiée, de

façon à permettre un passage vers la toilette: avant, il n'était possible d'y accéder que via une porte donnant vers l'extérieur! Plus tard, le chauffage à vapeur a été installé et le toit totalement recouvert de roofing. Quelques voitures ont survécu au démolisseur et ont été restaurées en profondeur à l'atelier central de Malines. Deux d'entre-elles sont encore visibles de nos jours au CFV 3V et dans le Musée du Chemin de fer de Treignes.

Pour sa variante belge de son modèle, Brawa n'a pas dû faire beaucoup de concessions: cette firme a opté pour la variante de 2^e et de 3^e classe, tel que ces voitures ont été utilisées par la SNCB au cours des années 1950. Leur toit est gris foncé, ce qui donne l'impression qu'une couche de roofing y a été apposée. L'aménagement intérieur n'a pas été modifié: chaque modèle de voiture compte trois compartiments à quatre places assises qui s'étalent sur toute la largeur de la voiture. Au total, 50 places assises sur banquettes étaient disponibles.

Le modèle de 3^e classe reproduit par Brawa





La voiture ex-prussienne de 3e classe du type 'C3 Pr 11' numérotée 53.688 restaurée, vue au TTZ à Zolder, le 31 janvier 1987. Photo: Axel Vermeulen.



porte le matricule 53.967: il s'agit d'une voiture classique, de 1911. Ce modèle est parfaitement reproduit à l'échelle. La longueur hors-tout de la voiture était de 12,64 m et l'empattement entre essieux extrêmes était de 7,5 m. Une plate-forme pour serre-freins était présente à une extrémité, sans possibilité toutefois de passer à la voiture suivante. Le garde-corps n'a pas été reproduit par Brawa. Le modèle de seconde classe porte le matricule 55.579. Selon nos informations, il s'agit

rait d'une voiture de 3e classe surclassée. Ce sur-classement a été réalisé en service intérieur à partir de 1952. En réalité, cette voiture avait une longueur de 13,46 m et un empattement extrême de 8 m. Pour cette voiture, Brawa a manifestement dû réaliser une petite concession.

Les qualités de roulement de ce modèle sont parfaites. Le plastique utilisé est solide et pourtant très finement détaillé. L'essieu médian bouge très souplesment et roule très bien.

Brawa a utilisé des voiles de roues pleines, au lieu de roues à rayons. La caisse est peinte en vert foncé (comme il se doit) et le châssis est noir. Le marquage est de très haute qualité: sur une face d'about, on peut même lire une mention concernant la dernière révision réalisée, à savoir en 1949. Une distinction est opérée entre les compartiments fumeurs et non-fumeurs. Les marquages allemands sont restés sur le châssis.

Si vous aimez l'époque de la traction vapeur et que vous êtes à la recherche de voitures belges réalistes, ces modèles Brawa seront pour vous une acquisition intéressante. Ces modèles peuvent être attelés tels quels derrière une loco pour constituer un train à vapeur local.

Texte & photos: Peter Embrechts



Artitec sort les camions DAF à cabine à volant frontal

EN DÉCEMBRE 2013, LES PREMIERS MODÈLES DAF REPRODUITS PAR ARTITEC SONT SORTIS DE PRODUCTION. À L'OCCASION DE LA REPRODUCTION DE CE MODÈLE ASSEZ UNIQUE DE CAMIONS MI-LOURDS DAF, LA TENTATION ÉTAIT GRANDE DE SE PLONGER DANS L'HISTOIRE MOUVEMENTÉE DE LA VAN DOORNE'S AANHANGWAGEN FABRIEK (DAF, EN ABRÉGÉ). LIMITONS-NOUS POUR L'INSTANT À MENTIONNER QUE LES FILS HUB ET WIM VAN DOORNE SE SONT LANCÉS DANS LA FABRICATION DE CAMIONS EN 1949.

Les modèles reproduits par Artitec sont ceux du camion à volant frontal, à l'échelle 1/87e. La série est constituée pour le moment de trois modèles avec cabine de 1955 et quatre modèles avec l'aspect extérieur du Modèle de l'année 1959. Il existe encore une foule de variantes comme des tracteurs avec remorque pour caisses de chargement, une remorque ouverte ou encore comme camion-benne avec benne ouverte ou fermée. La différence entre les deux modèles est constituée par la grille: les modèles de 1955 sont décorés par six bandes chromées, tandis que ceux de 1959 ont une grille en forme de trapèze. En outre, les camions datant de 1959 ont un pare-brise avant constitué d'une seule pièce.

Il s'agit vraiment des camions DAF tels que vos rédacteurs les ont connus au cours de leur jeunesse. Le premier modèle est celui du tracteur DAF avec remorque portant une caisse mobile fermée de Van Gend & Loos: il s'agit d'un

Les modèles sont emballés avec soin. Un couvercle intérieur transparent vient encore se placer autour de la pièce avant que le tout soit intégré dans la boîte.

modèle dont la reproduction était souhaitée par de nombreux modélistes. Le tracteur est décoré des six bandes chromées, la cabine datant de 1955. Juste avant la clôture de la rédaction de ce numéro, le tracteur SNCB et sa remorque, une caisse mobile ouverte et une cabine '59 a également été livrée chez les détaillants. Outre ces modèles typiques belge et néerlandais, les autres types de camions étaient visibles partout en Europe entre 1956 et 1970.

Pour la production de ces modèles, ce n'est pas de la résine qui a été utilisée, mais bien la technologie d'injection en plastique. Il en résulte de fins modèles, présentant de très fins détails: même le logo DAF disposé sur la

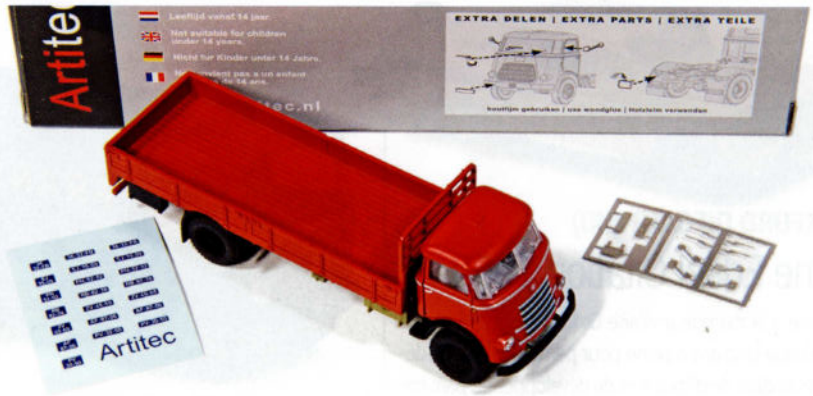
cabine est lisible (à la loupe). La mise en peinture est excellente et les phares avant, arrière et les clignotants sont réalisés en plastique transparent. Les plaques d'immatriculation en maillechort gravé, les rétroviseurs et les essuie-glaces sont livrés séparément. Des transferts à l'eau doivent encore être appliqués sur les plaques d'immatriculation: il s'agit de plaques néerlandaises, bleu foncée. Le placement de ces petites pièces est un travail de bénédictin, mais il rend le modèle tout-à-fait complet.

Un détail particulier sur les remorques est constitué par leurs essieux balançants. Ce type de montage typique de DAF prévoyait que chaque roue arrière disposait de son propre moyeu sur un ressort à lames entre les roues.



'De porte à porte': il s'agit du transport de caisses mobiles au cours des années '50 et '60 à la SNCB et aux NS. Outre les caisses fermées ou ouvertes, il existait également des citernes spéciales. La remorque pour caisses mobiles, encore appelée 'DAF-losser', fut conçue dès 1936, DAF en ayant acquis la licence d'assemblage pour plusieurs pays européens. Ce système était à ce point avancé que l'UIC sortit encore au cours des années '50 des directives visant à unifier les dimensions de ces caisses mobiles. Ce transport par caisses mobiles fut toutefois supplanté dès la fin des années '60 par les conteneurs (maritimes) standardisés.

Grâce à un châssis auxiliaire spécial basculant disposé sur la remorque, la caisse mobile pouvait être déposée devant la porte du client, sans l'aide d'une grue. Le véritable modèle de ce camion est exposé au musée DAF d'Eindhoven.



Le DAF du type 1955 dans la teinte rouge favorite de l'usine, décoré de rétroviseurs, d'essuie-glaces et de plaques d'immatriculation. Les lettres DAF du pare-chocs ont été soulignées en blanc, au moyen d'un marqueur.

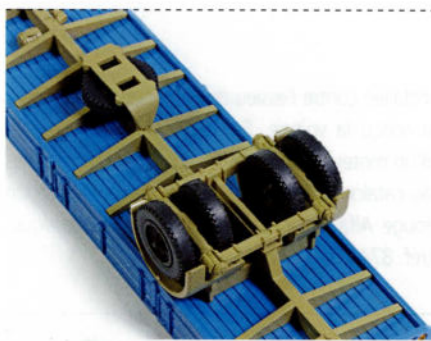
Des rétroviseurs, essuie-glaces et plaques d'immatriculation sont livrés avec chaque modèle. Les instructions de montage sont indiquées au verso de l'emballage. Ce modèle est livré avec une bâche.



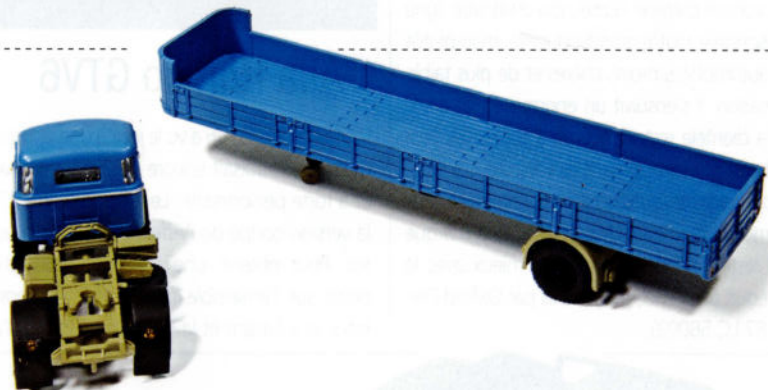
L'intérieur bien soigné d'un DAF à six bandes.



Le numéro de téléphone repris sur le côté de cette caisse fermée la situe au cours de la seconde moitié des années '60, lorsque les numéros du téléphone à Doetinchem ne comptaient encore que 5 chiffres. Les modèles à caisse ouverte reproduits par Artitec sont livrés avec une imitation de bâche en toile. Les plis de cette bâche sont bien reproduits.



Les essieux balançants sont également fonctionnels sur les modèles.



Après que la remorque ait été détachée, le dispositif d'accouplement devient visible. Le plancher des remorques est également détaillé. Les puristes accentueront certainement les détails au moyen d'un pinceau et d'un peu de peinture.

Artitec a bien entendu reproduit ce type de montage sur leur reproduction des remorques et le dispositif est mobile. Il se peut que sur certains modèles, le montage soit quelque peu grippé, mais roulez-le: il balancera vraiment et toutes les roues sont alors en contact avec le sol.

Outre les versions avec cabines de 1955 et de 1959, la version 1964 sortira également bientôt: elle est reconnaissable à sa grille en

forme de trapèze, supportant le sigle DAF en grandes lettres au milieu. D'autres variantes suivront sans doute, comme un camion-poubelle, une toupie à béton, un camion de pompiers, une benne basculante ou encore une citerne à essence. Pour le marché belge, nous espérons bien entendu la version fermée, qui fut utilisée par le service SNCB-Colis. Les camions militaires sont aussi attendus, comme par exemple le tracteur d'artillerie 'Dikke Daf', qui eut ses heures de gloire à l'armée. Ces mo-

dèles ne seront toutefois pas reproduits selon la technique d'injection, mais bien en résine.

Le camion DAF à volant frontal fut omniprésent sur les routes des Pays-Bas et de Belgique jusque loin dans les années '70, raison pour laquelle il ne peut manquer sur aucun réseau modèle datant de cette époque.

Texte et photos:
Gerard Tombroek/GVM





OXFORD DIECAST (HO)

Une Edsel Citation 1958

Grâce à la marque anglaise Oxford Diecast, il n'aura fallu que cinq ans à peine pour permettre aux modélistes anglais de disposer et de développer un parc miniature à l'échelle 1/76e. Oxford Diecast tend actuellement à élargir son marché avec une nouvelle gamme de modèles – américains, cette fois – à l'échelle 1/87. Comme lien de parenté avec la gamme de modèles anglais, ces voitures sont elles aussi réalisées en métal, leur châssis étant en matière synthétique. Leur mise en peinture est une réussite, quoique les modèles réduits n'atteignent pas le niveau de finesse et de rendu du détail de marques telles que Wiking ou Brekina. Le prix vient heureusement compenser tout cela : comptez environ 7,50 € l'unité.

Parmi les premiers modèles à sortir chez Oxford Diecast, voici l'Edsel Citation coupé. Il faut savoir qu'Edsel avait été lancé par le groupe Ford en 1957 comme nouvelle marque automobile pour concurrencer l'Oldsmobile chez General Motors. Edsel faisait l'objet d'une division à part dans le groupe Ford et devait son nom au fils décédé de Ford. Au moment de sa sortie, les Etats-Unis étaient en pleine récession. La demande du public n'allait donc pas vers une voiture comme l'Edsel, qui avait une ligne toute personnelle plutôt grandiloquente, mais plutôt vers des automobiles moins chères et de plus faible consommation. Il s'ensuivit un énorme échec commercial, la clientèle restant sourde à toutes les promesses de qualité caractérisant ce véhicule. Ce bide, l'un des plus gigantesques qu'a pu connaître l'industrie automobile aux Etats-Unis, mit fin à la marque 'Edsel'. Il reste à espérer qu'il en ira mieux avec le modèle réduit de l'Edsel, proposé ici par Oxford Diecast (réf. 87 LC 58002).



STARMADA (HO)

Une Mercedes 60 Landulet

Après la Landulet à capote fermée, vient la version à capote ouverte. Si vous optez pour l'exemplaire de couleur noire, il vous est loisible de placer sur votre réseau modèle la voiture de cérémonie de la Maison Royale de Belgique, rien de moins ! (réf. 13012)



MAKETTE (HO)

Makette cible le marché belge avec ce modèle réduit du Citroën U23, un camion à nez court dans la livrée du transporteur du secteur privé assurant le service des colis pour le compte de la SNCB. Ce modèle est entièrement réalisé en résine (réf. 8045).

BREKINA (HO)

Un Mercedes LP 608

Brekina ajoute deux nouvelles variantes à son Mercedes LP 608, déjà sorti précédemment. La première est un véhicule peint aux couleurs de la société d'expédition Frans Maas (réf. 48516). La seconde est dans la livrée de la société d'expédition française Calberson (réf. 48525).



L'Alfa Romeo GTV6

L'Alfa Romeo GTV6 a vu le jour à une époque où la marque produisait encore des voitures exaltantes et à forte personnalité. Le GTV sorti en 1974 était la version coupé de l'Alfetta, sortie deux ans plus tôt. Pour obtenir une meilleure distribution du poids sur l'ensemble du véhicule, le moteur se trouvait à l'avant et la boîte de vitesses à l'arrière,

installée contre l'essieu arrière. C'est Guigliaro qui a conçu la voiture. En 1981, la GTV fut dotée d'un moteur V6 issu de l'Alfa 6. Elle ne figura plus au catalogue à partir de 1984. Le modèle réduit rouge Alfa est à sa manière aussi un 'classique' (réf. 87441).



NEO SCALE MODELS (HO)

Une Ford Escort RS 1800

En 1975, Ford a sorti le petit véhicule familial Escort de la deuxième génération. Comme cela s'était passé pour son prédécesseur, une variante 'sportive' a aussitôt suivi, sous le type 1800 RS, les initiales signifiant 'Rally Sport'. La version 'urbaine' de cette voiture de rallye avait une puissance de

115 cv sous le capot, tandis que la version rallye au look similaire comptait 240 cv. Le modèle réduit de chez Neo Scale (réf. 87490) présente une belle finition et convient parfaitement pour un réseau modèle de l'Epoque IV.

Texte et photos: Guy Van Meroye



Les wagons tombereaux 'Ludwigshafen' de la SNCB

REE MODÈLES EST EN QUELQUES ANNÉES À PEINE DEVENU L'UN DES FABRICANTS FRANÇAIS LES PLUS IMPORTANTS DE MATÉRIEL ROULANT EN H0. GRÂCE À SON DERNIER MODÈLE D'UN WAGON TOMBREAU DU TYPE 'LUDWIGSHAFEN', REE MODÈLES TRAVERSE ENFIN LA FRONTIÈRE DE L'HEXAGONE ET INTÉRESSERA SANS NUL DOUTE LES MODÉLISTES BELGES, LUXEMBOURGEOIS ET ALLEMANDS.

Le wagon tombereau 'Ludwigshafen' est un héritage de la Seconde Guerre mondiale. Suite à ses besoins importants en wagons tombereaux, l'occupant allemand en fit construire 6.300 exemplaires entre 1941 et 1944 par l'industrie belge, en prenant comme modèle le wagon tombereau français du type 'OCEM 29'. Ces wagons furent toutefois adaptés en fonction des normes allemandes et intégrés dans les effectifs de la Deutsche Reichsbahn comme type 'Om', sous la dénomination 'Ludwigshafen'. Ces wagons étaient pourvus de boîtes d'essieux à paliers lisses et n'étaient pas freinés.

En 1944, l'Office de Récupération économique fut créé au sein du ministère des Affaires étrangères: son but était de

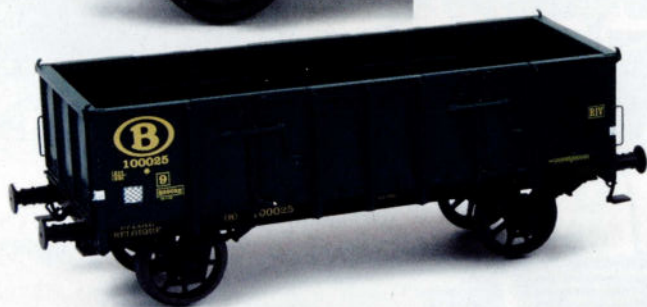
récupérer les biens belges confisqués par l'occupant au cours de la Seconde Guerre mondiale. Les wagons tombereaux dont question ci-dessus en firent partie, puisqu'ils avaient été fabriqués par l'industrie belge. Un premier lot de 200 de ces wagons fut rapatrié en Belgique en 1951; au total, la Belgique en récupéra environ 2.600 unités. La SNCB les désigna 1212 H et les renumérota 116 0000 à 116 2999; leur caisse fut repeinte en brun, avec marquage blanc. Lors de la renumérotation UIC en 1961, ils devinrent les 21 88 533 7 000 à 21 88 533 7 999. En 1965, cette série de wagons fut scindée en deux: le type 1212 H1 (matricules 21 88 533 7 000 à 21 88 533 7 399) et le type 1212 H2 (matricules 21 88 520 7 600 à 21 88 520 7 999). Les derniers exemplaires de cette série furent mis en service en 1977.

Outre les variantes française, allemandes (DR et DB) et luxembourgeoise, REE Modèles sort également cinq modèles de wagons belges. Il s'agit de deux modèles en livrée verte d'époque III numé-

rotés 100.025 (réf. WB-278) et 100.295 (réf. WB-279), de deux en livrée brune d'époque III numérotés 116 0032 (réf. WB-280) et 116 0388 (réf. WB-281) et d'un modèle entièrement brun d'époque IV, portant le matricule UIC 21 88 520 7 632-0 (réf. WB-282).

Les modèles REE sont entièrement réalisés en plastique et en imposent par leur belle gravure et leur détaillage. Même l'intérieur des tombereaux est décoré de rivets. Ces modèles sont très finement peints et le marquage est lisible à la loupe. Ils sont pourvus de belles roues à rayons à bourrelets très fins. Ils disposent bien entendu d'un dispositif à attelage court et de boîtiers normalisés pour attelages. Leur prix conseillé est d'environ 35 euro. Ces modèles seront livrés aux détaillants spécialisés dans le courant du mois de février. C'est surtout les adeptes de la traction vapeur qui seront comblés par ces beaux wagons tombereaux.

Texte et photos: Guy Van Meroye



La 5523 de B-Models

IL Y A DEUX ANS EXACTEMENT, LE PREMIER MODÈLE DE LA SÉRIE 55 REPRODUIT PAR B-MODELS FAISAIT SON APPARITION SUR LE MARCHÉ ET AU COURS DES FÊTES DE FIN D'ANNÉE ÉCOULÉES, NOS LECTEURS ET ABONNÉS ONT REÇU LEUR MODÈLE DE LA 5523, TANT ATTENDU. LE TEMPS D'UN TEST EST DONC VENU.

La série 55 est le premier modèle réduit entièrement conçu et réalisé en régie par la marque B-Models. Plusieurs livrées de ce modèle sont déjà sorties entre-temps. La 5523, qui a été reproduite en exclusivité pour nos lecteurs, présente une livrée particulière et n'a été produite qu'en très petit nombre. Du point de vue technique, ce modèle est bien entendu tout à fait le même que ceux sortis auparavant. Les résultats



positifs du test publié dans notre numéro 100 restent donc entièrement d'application. L'aspect extérieur général et sa finition sont

au top. Les belles grilles filigranes visibles en toiture attirent le regard. Autre élément surprenant: les portes d'accès aux cabines de





Par manque d'une installation airco, on pouvait voir passer des 55 avec leurs portes de cabine ouvertes, en été. Grâce au fait que sur ce modèle, ces portes s'ouvrent également, cette scène peut être reproduite sur votre réseau!



conduite peuvent s'ouvrir, au moyen d'un petit ressort. Les tampons aussi sont à ressort. Les mains courantes sur les nez sont en plastique très fin, tandis que celles de part et d'autre des portes d'accès aux cabines sont en métal fin; les bogies sont très bien détaillés. Toutes les pièces sont déjà montées. Ce modèle dispose à ses deux extrémités d'un mécanisme d'attelage à elongation avec boîtiers NEM. Une jupe supplémentaire pour tampons et toutes les autres pièces nécessaires permettent à l'acheteur de compléter son modèle sur une des faces d'about. D'autres pièces supplémentaires sont encore livrées, comme des échelles, des rambardes pour les nez et d'autres petites pièces de rechange: très pratique si l'on égare une de ces pièces... La 5523 est très bien peinte, comme on est en droit de s'attendre de nos jours. La fine bande bleue – si caractéristique de cette livrée – présente exactement la teinte que l'on peut voir sur les rares photos de la loco réelle.

Les caractéristiques de roulement sont excellentes, grâce au lourd châssis métallique de ce modèle, à son moteur sans entretien et à son double volant d'inertie. Grâce à un arbre à cardans, les trois essieux de chaque bogie sont motorisés, chaque essieu étant pourvu d'un bandage favorisant l'adhérence. La lo-

comotive est équipée de deux haut-parleurs – ainsi que les modèles analogiques – d'un double éclairage de cabine, de Leds blanches à ton chaud pour les phares, de feux rouges et d'un troisième phare commutable.

Un tiers de nos lecteurs a opté pour la version digitale sonorisée de ce modèle: ils ne s'en plaindront sûrement pas. C'est un décodeur V4/M4/Railcom + de la marque ESU qui a été choisi. B-Models a beaucoup travaillé sur l'enregistrement des sons authentiques et la réalisation de fichiers 'sons' corrects, le modèle étant capable d'émettre pas moins de 12 sons différents. Ce modèle n'est donc pas seulement une caresse pour les yeux, mais aussi un enchantement pour les oreilles...

Ce modèle de la série 55 reproduit par B-Models est à l'échelle et l'aspect rendu par ce modèle est magnifique. La réalisation de la partie sonore fait partie du top des possibilités du moment. Les lecteurs qui ont commandé ce modèle en sont par ailleurs tous ravis sans exception, ce que nous avons remarqué aux nombreuses réactions positives que nous avons pu enregistrer.

Texte: Luc Dooms

Photos: Peter Van Gestel & Luc Dooms



Des compositions avec la 5523



La 5523 dans sa livrée la plus récente est vue le 2 février 2006, en tête d'un train chargé de cuivre en provenance de Bulgarie et à destination d'Olen (en Campine), vu à proximité de sa destination finale. Photo: Peter Van Gestel.

GRÂCE À LA LIVRAISON PAR B-MODELS DE LA 5523 AUX LECTEURS DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE, PLUS DE 450 MODÉLISTES DISPOSENT DÉSORMAIS D'UN MODÈLE UNIQUE. IL EST DONC TEMPS DE SE PENCHER SUR LES POSSIBILITÉS D'UTILISATION DE CE MODÈLE.

Un peu d'histoire

Comme à l'origine, aucune des locos de la série 55 n'était équipée d'une installation permettant le chauffage électrique, un fourgon-générateur accompagnait les (rares) trains composés de voitures à chauffage électrique circulant sur des lignes non électrifiées. Suite à l'arrivée de voitures à voyageurs plus modernes, la question de leur alimentation en haute tension se fit de plus en plus pressante, raison pour laquelle il fut décidé vers le milieu des années '70 du siècle dernier d'équiper un certain nombre de locomotives Diesel de la série 55 d'un alternateur électrique permettant de délivrer un courant à haute tension pour permettre l'alimentation des voitures remorquées. Les 5540 et 5542 furent les premières à être

transformées: elles apparurent respectivement le 23 mars 1976 et le 17 février 1977, encore revêtues de leur livrée verte dite '1970'. Pour distinguer la 5540 des autres locos de sa série, la fine bande jaune ceinturant la caisse de cet engin avait été repeinte en orange, cette teinte étant remplacée par le bleu, trois semaines à peine après sa sortie. La 5542 sortit donc directement avec cette fine bande bleue. Lorsqu'à leur tour, les 5510, 5515 et 5523 furent transformées, elles furent repeintes dans la livrée jaune qui faisait alors son entrée, une livrée agrémentée à nouveau par une petite bande bleue 'acier'. Repeinte dans cette livrée, la 5523 sortit le 22 août 1979 de l'AC Salzinnes.

Pour des raisons de visibilité, la fine bande bleue 'acier' fut toutefois rapidement abandonnée. Peu de temps après que la 5523 soit sortie de Salzinnes, on constata que le contraste entre les bandes de teinte différente n'était pas assez évident et toutes les locos aptes au chauffage électrique furent repeintes dans une livrée bleue. Le 11 avril 1980, la 5529 fut la première 55 à chauffer électrique à être repeinte dans cette livrée. Quant à la 5523, ce fut son tour en 1983. Quelques-unes de ces locos furent affectées au dépôt de conducteurs de Jemelle; le 1er octobre 1982, elles furent toutefois toutes rassemblées à l'atelier de Kinkempois.

A noter que la 5523 fut la seule 55 bleue à avoir été repeinte ultérieurement en jaune, à l'occasion de sa transformation et de son équipement par les systèmes de signalisation ATB et PZB: cette transformation se déroula en 2002.





Dans sa livrée bleue et jaune étincelante, la 5523 remorquant des voitures I 10 en livrée orange passe à Roanne-Coo, le 16 mai 1998. Suite à la rénovation de la ligne 42, le tronçon entre Trois-Ponts et Vielsalm fut mis hors service, le train 112 étant limité à Trois-Ponts. Pour accélérer les opérations, la navette mise en marche fut encadrée par deux locomotives: la 5523 bleue à une extrémité et la 5541 classique à l'autre. Photo: Peter Van Gestel.

Les compositions

Pendant la brève période de 4 ans au cours de laquelle la 5523 a circulé en livrée jaune à fine bande bleue, elle était affectée à Jemelle et assurait des trains composés de voitures M2 à destination de Liège et de Liers. Sur les (rares) photos que nous avons retrouvées de cette époque, ce sont toujours des rames de voitures M2 qui sont visibles. Le modéliste peut donc facilement reproduire cette situation grâce aux modèles de voitures M2 reproduits par Märklin. Selon nos informations, c'est lors de la mise en route du plan de restructuration 'IC-IR' de juin 1984 que les premières voitures M2 repeintes en livrée bordeaux sont apparues. Il est donc pratiquement exclu que la 5523 à fine bande bleue ait remorqué des M2 repeintes en bordeaux, mais il est vraisemblable qu'elle l'ait fait alors qu'elle avait déjà été repeinte en livrée bleue.



La 5523 dans une composition 'classique', avec trois voitures M2 à son crochet: une 'B', une 'AB' et une 'BD'. Tilff, le 8 septembre 1980. La 5523 venait juste de sortir de révision à ce moment. Photo: Valere Volders.

Par ailleurs, il se pourrait que notre 5523 ait aussi remorqué une rame de voitures M4, mais nous n'en avons pas la preuve. Ces voitures datent en effet de cette époque: elles ont été livrées à la SNCB de 1979 à 1984. Les modèles reproduits par Lima et Os.Kar peuvent donc lui être accouplés. Enfin, il suffit d'accoupler la 5523 à des types de wagons qui étaient actifs sur le réseau belge au début des années '80. Lors de sa 'période bleue', la 5523 – comme ses autres sœurs de même livrée – furent principalement visibles sur la ligne 42 Rivage – Gouvy. Nous publions une photo datant de 1998 qui illustre la 5523 en tête de voitures I 10 en livrée orange, dont le modèle est disponible chez LS Models et Heris.



Une composition parfaite pour un réseau: un court train de marchandises près de Tilff, le 20 août 1980. Photo: Marius Broos (Roosendaal).

Texte: Luc Dooms

Remerciements à Mark Hauer, pour les informations communiquées.



Utrecht Lunetten au 1/87^e

Le 2^e projet du Modelspoorgroep Driebergen

COMME LEUR RÉSEAU 'DRIEBERGEN' AVAIT DÉJÀ DIX ANS LORS DU PASSAGE AU SIÈCLE NOUVEAU ET QU'IL AVAIT DÉJÀ ÉTÉ EXPOSÉ EN DE NOMBREUX ENDROITS, LES MEMBRES DU CLUB MSG DRIEBERGEN ENVISAGEAIENT DÉJÀ DEPUIS 2000 LA CONSTRUCTION D'UN NOUVEAU RÉSEAU. C'EST AINSI QU'ILS PENSAIENT RÉALISER QUELQUE CHOSE TOURNANT AUTOUR DU THÈME D'UTRECHT LUNETTEN, UN BEAU SITE FERROVIAIRE SITUÉ DANS LEUR RÉGION. IL LEUR FAUDRA TOUTEFOIS NEUF ANS AVANT QUE CE RÉSEAU SOIT SUFFISAMMENT ACHÉVÉ QUE POUR ÊTRE EXPOSÉ. LE RÉSEAU 'UTRECHT LUNETTEN' A DEPUIS LORS PARTICIPÉ À PLUSIEURS EXPOSITIONS, OÙ IL A À CHAQUE FOIS SUSCITÉ BEAUCOUP D'INTÉRÊT, SURTOUT PAR UNE REPRODUCTION FIDÈLE DES CATÉNAIRES DE TYPE NS.

Ce réseau est la reproduction du nœud ferroviaire de Lunetten, au sud d'Utrecht. Depuis la gare d'Utrecht Centraal, deux lignes courent en parallèle pendant quelques kilomètres vers le sud et se séparent à Lunetten: l'une se dirige vers Arnhem, l'autre

1. L'époque choisie est très vaste. Cette photo d'une 3700 des NS qui franchit le Vaartsche Rijn devrait dater d'avant 1956, vu la présence d'une voiture de 3e classe, puisque le système à deux classes date de cette année. Dans la 'nouvelle' 1ère classe à l'époque ont été reprises les voitures de 1ère et de 2e classe, tandis que l'ancienne 3e classe est devenue la 'nouvelle' 2e classe.

vers 's-Hertogenbosch, avec au centre un petit faisceau de garage à trois voies. Du côté nord de ce faisceau, on trouvait encore jusqu'en 2009 le raccordement menant à la gare d'Utrecht Maliebaan, où est situé le Musée des Chemins de fer néerlandais depuis 1954. Ce site doit son nom aux petits forts militaires du type 'Lunet' situés de part et d'autre des voies, qui servaient de fortifications en cet endroit assez vulnérable de la ligne de défense hollandaise. Faisant également partie de cette ligne de défense, un large wateringue traversait encore le site jusque dans les années '60. Du temps de la HIJSM (la Hollandsche IJzeren Spoorweg Maatschappij), qui devint la

HSM, ensuite les SS (Staats Spoorwegen), Lunetten constituait une gare de correspondance de et vers Maliebaan ou 's-Hertogenbosch et ce, jusqu'en 1932. L'ancien bâtiment de la gare a subsisté à cet endroit jusqu'en 1978.

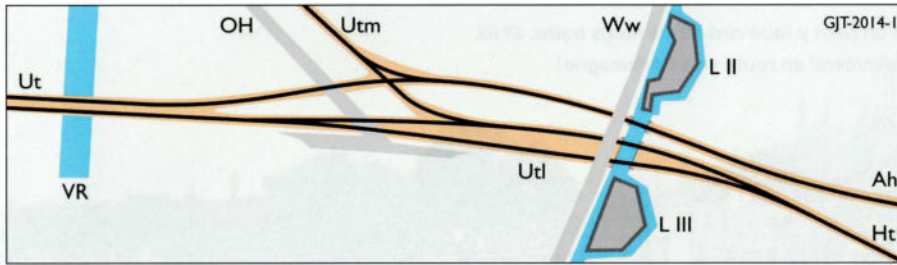
Au cours des années trente du siècle dernier, un viaduc routier fut construit au-dessus du site ferroviaire: la Waterlinieweg. Ce site était également traversé jusque dans les années '70 par le Oude Houtensepad. Entre les passages à niveau de cette route, on pouvait y voir quelques habitations typiques pour le personnel des chemins de fer, ainsi qu'une cabine de signalisation typique. Début des années '70, le Oude Houtensepad fut arasé, les maisonnettes et la cabine étant démolies. Enfin, le faisceau de garage de Lunetten a été déposé en 2009, dans le cadre du dédoublement des voies de la ligne vers 's-Hertogenbosch.

Mesurer et ajuster...

Au titre de préparation, les plans et photos nécessaires ont été extraits des archives

1





Ah: Arnhem
Ht: s-Hertogenbosch
Ut: Utrecht (gare centrale)
Utl: Utrecht Lunetten
Utm: Utrechts Maliebaan
VR: Le Vaartsche Rijn
OH: L'Ouden Houtensepad
Ww: La Waterlinieweg
L II, L III: Les forts.

2



2. Lorsque vous êtes devant le réseau, vous voyez qu'à gauche, la voie débute entre le viaduc de la Bleekstraat et le Westerkade à Utrecht. Sur le viaduc enjambant le Vaartsche Rijn, les deux lignes à double voie sont encore proches l'une de l'autre. Les deux voies de gauche mènent à 's-Hertogenbosch, tandis que celles de droite vont vers Arnhem.

3. Dans le Vaartsche Rijn, on ne peut manifestement pas nager, car sinon, pourquoi ce type en ancien maillot de bain (rouge et blanc) recevrait-il un procès-verbal...?

des NS et de la ville d'Utrecht. On a pu retrouver des croquis du tracé des voies, de la cabine, de la gare et de quelques ponts ferroviaires. En complément de nombreuses photos historiques, un total d'environ 200 photos fut encore réalisé sur le site en 2006.

Afin d'intégrer le site à reproduire sur une longueur maximale d'environ 13 m, le tracé des voies fut fortement raccourci. Il fut toutefois possible d'y intégrer tous les éléments caractéristiques du site. Le tracé des deux lignes débute ainsi près du pont sur le Vaartsche Rijn. Les deux lignes s'écartent ensuite pour croiser le passage à niveau gardé de la Oude Houtensepad. Plus loin, les deux lignes se rapprochent à nouveau pour passer sur la Waterlinie. Avant qu'elles ne se séparent à nouveau – comme en réalité – l'une vers Arnhem, l'autre vers 's-Hertogenbosch, les deux lignes disparaissent dans l'arrière-plan.

La partie visible de ce réseau est quelque peu courbée, afin de rendre le tracé des voies encore plus intéressant. La gare-fantôme disposée derrière le fond du réseau est reliée avec l'avant par deux boucles de retournement.

Ce réseau est bien entendu constitué de segments: on en compte 23 au total. Comme le MSG Driebergen ne dispose pas de son propre local, la construction d'un réseau d'une longueur de 13 m constituait un véritable challenge. Le mesurage et l'assemblage de ce réseau durent se réaliser par beau temps dans le jardin d'un des

3



4. L'intérêt d'un long réseau est aussi le fait que l'on peut y faire circuler de longs trains. Et ici, vous ne voyez encore que la moitié de ce train de minerai en route vers l'Allemagne!



5. Une 'Tête de chien' familière aux NS roule sur le talus le long de la Pelikaanstraat, qui débouche sur l'Oosterkade, au Vaartsche Rijn. Perpendiculairement aux voies, on remarque le joint entre deux segments. La bandelette évite que les rails soient endommagés lors du transport du réseau.

membres du club. Pour la pose des voies surtout, les segments devaient être raccordés. Même lors de journées chaudes et par

gel, le travail se poursuivait: ce n'est que lorsqu'il pleuvait qu'il était impossible de travailler aux segments...

Pour les voies de la partie visible de ce réseau, des voies Peco à code 75 ont été utilisées. Avec sa hauteur de profil de rail de 1,9 mm, il s'agit du profilé le plus bas produit par un grand fabricant. Sur les bacs supportant la gare-fantôme, des voies en code 100 de différentes marques sont uti-

lisées. Les voies sont posées sur des bouts de carton de 2 mm d'épaisseur fixés par clous, afin d'obtenir une différence de niveau entre la voie et la piste de circulation. Les rails et les traverses sont peints au moyen d'une peinture brune mate foncée, à laquelle une goutte de détergent a été ajoutée. Le ballast est issu de la gamme Woodland Scenics, fixé au moyen de la colle à bois, diluée à l'eau et une goutte de détergent. Comme finition, le ballast a



bénéficié d'un léger traitement avec de la peinture brune et noire Humbrol.

Les années 1950-1968

Dans les années '50 jusqu'au début de la décennie de 1970, peu de choses ont changé à Lunetten: ce réseau couvre donc une très large période. En outre, la proximité de la Maliebaan menant au musée des chemins de fer offre la possibilité de justifier la sortie de pratiquement n'importe

quel matériel ancien. La seule limite dans le temps est constituée de l'année 1968. Comme c'est l'habitude dans de nombreux clubs de modélisme, le matériel roulant est fourni par les différents membres. Pratiquement chaque type de locomotive ou d'automotrice des NS datant des années '50 et '60 est présent. L'effectif Diesel est aussi bien représenté. La vapeur se limite provisoirement à différentes variantes des types 3700, 5500, 7100, 6300 et 7000 des

6. Les constructeurs du club MSG Driebergen sont des adeptes des NS des années 1950 à 1968. Ils raffolent des 1100 en livrée turquoise et des automotrices carénées '46. Et pourquoi pas, finalement?...

NS. Les modèles prêts à l'emploi sont des marques connues. Un grand nombre de ces modèles est superdétaillé et a souvent été repeint. Par ailleurs, un certain nombre de modèles sont assemblés sur base de kits

de MK studio, Philotrains et Kleinspoor. Un seul modèle est le résultat d'une fabrication 'maison' au moyen de profilés en laiton, de plaques de plastique et de pièces détachées MK studio et GM&S.

Sur 'Lunetten', on circule sur 2-rails (courant continu) et en mode analogique. Pour la commande, des tableaux synoptiques sont disponibles: deux pour l'avant, un tableau pour le trafic de transit et un pour la partie 'manœuvres'. Le 3e panneau est disposé derrière l'arrière-plan, pour la gestion des convois sur la gare-fantôme.

Les caténaires

Vu l'époque choisie – pour rappel, de 1950 à 1968 compris – la pose de caténaires était indispensable. Celles-ci devaient être le plus possible d'origine, selon les constructeurs de 'Lunetten'. Ceci signifie quasi de la fabrication 'maison' intégrale. Sommerfeldt propose il est vrai une gamme complète de caténaires NS, mais les portiques DIN sont calculés sur base des fils de caténaires allemands. La distance entre le fil porteur et le fil de contact est de 3.000 mm aux Pays-Bas et de 1.800 mm en Allemagne: la caténaire et les mâts Sommerfeldt sont donc 1 cm trop bas. Les portiques sur 'Lunetten' sont du type 'DIN': il s'agit d'assemblages



7. L'aspect donné par ce signal avertisseur indique au machiniste que le signal de bifurcation qui suit autorisera le passage en voie directe. La teinte verte de la lentille sur la palette a été modifiée en bleu (au moyen du programme Photoshop) car en réalité, cette lentille était bien bleue. La nuit, la flamme de teinte jaune du feu à pétrole, combinée à la lentille bleue, émettait en effet une lueur... verte.

'simples' constitués de profilés en acier en forme de 'H', de 'U' ou encore de 'L'. En modèle réduit, ces portails DIN sont faciles à construire au moyen de profilés en laiton. Au total, 36 portiques du type BK-51 ont été confectionnés. Les mâts sont pourvus d'un pied en acier moulé et sont peints en vert. Les dimensions exactes ont été trou-

vées dans le livre 'De Nederlandse Modelspoorweg'. On peut également y retrouver l'emplacement où doivent se trouver les poteaux, afin que les fils de caténaires forment un zigzag au-dessus des voies. Pour la confection des 88 fils de contact selon le type néerlandais, c'est du fil d'acier cuivré de 0,5 mm de Sommerfeldt qui a été uti-



8. Juste avant la bifurcation vers le faisceau de garage, on trouve ce signal de direction. Le haut mât se rapporte à la voie directe, tandis que le petit mât se rapporte à la voie déviée. Vu la configuration présentée, le train peut franchir ce signal à vitesse de ligne, et le machiniste peut s'attendre à ce que le signal suivant lui autorise également le passage.

9



9. Comme les lignes vers Arnhem et vers 's-Hertogenbosch se séparent déjà avant l'Oude Houtensepad, on y trouvait un double passage à niveau gardé. Les usagers routiers devaient souvent attendre de longues minutes devant les barrières baissées, lorsque des manœuvres étaient en cours ou lorsqu'un train était annoncé, surtout s'il s'agissait d'un long train de marchandises...

lumineux de jour avaient été conçus pour pouvoir transmettre différentes vitesses à respecter. Ces signaux comptaient une ou trois lentilles, chacune placée devant un écran circulaire à l'arrière. Grâce à un échange de filtres colorés, différentes couleurs pouvaient être émises au départ de chaque lentille. Les signaux ne comptant qu'une lentille se rencontraient en pleine voie. Ils pouvaient représenter trois aspects: vert ('passage autorisé'), jaune ('réduire la vitesse') et rouge ('arrêt'). Pour les sites ferroviaires, il était fait usage de signaux à trois lentilles. Grâce au dispositif à filtres colorés, il était possible d'émettre un feu vert, jaune, rouge, et encore blanc laiteux. Avec ces trois lentilles à quatre couleurs, il

10



10. Cette sous-station (en fait un bâtiment abritant un transformateur) existait encore en 2011, à hauteur de l'Oude Houtensepad. Sa fonction a été reprise en juin 2011 par une nouvelle sous-station, située sous le viaduc de la Waterlinieweg.

lisé: il s'agit d'un fil solide, facile à souder. Pour faire paraître le tout le plus réaliste possible, les mâts de caténaires ont été écartés le plus possible les uns des autres. En réalité, la distance qui les sépare est d'environ 70 m, ce qui à l'échelle 1/87e, est égal à 80 cm. De telles portées apparaissent

toutefois trop longues, raison pour laquelle elles ont été réduites à 60 cm.

Les signaux

La ligne Utrecht – Arnhem fut la première à être équipée de la signalisation de 1946, entretemps déjà disparue. Les signaux



11. La cabine de signalisation et la double habitation du garde-barrières situées le long de l'Oude Houtensepad (entre deux passages à niveau) étaient caractéristiques. Dans le passé, l'Oude Houtensepad était une route importante vers Utrecht et fut longtemps soumise à péage.



12. Le 'Rheingold' en route vers Arnhem. L'ouverture visible en arrière-plan est destinée aux voies vers la Maliebaanstation. En regardant le réseau à hauteur des yeux, ces voies sont moins visibles.



13. Après que les trains venant d'Utrecht soient passés sous le viaduc de la Waterlinieweg, ils franchissent un important wateringue qui fait partie jusque dans les années '60 de la Hollandse Waterlinie, une ligne de défense militaire. La nymphe est une des nombreuses blagues que les constructeurs de 'Lunetten' ont intégré dans leur réseau. Le message est: "C'est par plaisir que l'on fait du modélisme ferroviaire..."

14. Tout à fait à droite, les deux lignes à double voie se rapprochent à nouveau, avant de se séparer définitivement. Les voies disparaissent ici dans l'arrière-plan. Le nid de cigognes visible sur le portique est dérivé d'une scène s'étant déroulée sur le viaduc de la Stadhoudersweg à Rotterdam: des années durant, un couple de cigognes y avait établi son nid, pas le moins du monde dérangés par le passage des trains!



était possible de présenter pas moins de 12 combinaisons de feux différentes, selon la réglementation de 1954. Sur le réseau, deux signaux sont pourvus de trois lentilles et deux autres d'une seule lentille. Grâce à des Leds de deux teintes – et contrairement à la réalité – deux aspects de feux seulement peuvent être affichés par lentille: rouge ('arrêt') et vert ('passage autorisé'). Les signaux à trois lentilles aussi ne peuvent présenter que deux aspects: rouge ('arrêt') et vert et deux blancs ('passage à grande vitesse autorisé').

Sur le faisceau de manœuvres et le long de la ligne en direction de 's-Hertogenbosch, on trouve de la signalisation mécanique classique. Outre quelques signaux simplifiés, on trouve également sur ce réseau un signal de direction, précédé d'un signal avertisseur de direction. Les signaux mécaniques sont assemblés au moyen de profilés en laiton et de palettes Philotrains. Ces palettes sont actionnées au moyen d'anciens relais provenant d'une centrale téléphonique.

Les décors

Tous les bâtiments ont été construits par les membres du MSG Driebergen, sur base de croquis provenant d'archives et de photos, anciennes ou récentes, y compris la sous-station de traction et le viaduc de la Waterlinie. Sur base des informations récoltées, des dessins des façades de tous les bâtiments ont été établis au 1/87e. Ces façades ont ensuite été assemblées au moyen de plasticard Slaters. Pour les éléments de détails, il a été fait large usage de profilés en plastique Evergreen. Les toits recouverts de tuiles sont des plaques Slaters. Les toits plats ont été recouverts de papier abrasif. Tous les bâtiments ont été peints en mat, selon les teintes utilisées localement.

Le paysage autour de 'Lunetten' est plat et vert: entre les voies, on trouve des talus verts et des potagers de particuliers. Des arbres à haute tige sont placés le long d'une grande partie de l'arrière-plan. En réalité, ces arbres sont plantés derrière le cimetière à la Gansstraat et à la Koningsweg. Les nombreux arbres pré-

sents sur ce réseau sont tous de fabrication 'maison'. Les troncs et les branches sont constitués de fils d'acier pliés et recouverts d'argile Das, le tout étant peint de peinture brune. D'autres branches proviennent de bouts d'Heki Flor étirés, afin de simuler un feuillage réaliste. Le long de l'arrière-plan, ce sont surtout des demi-arbres qui ont été plantés, afin d'économiser l'espace. En peignant l'autre moitié de l'arbre sur l'arrière-plan proprement dit, on remarque moins qu'il ne s'agit que de moitiés d'arbres...

Tout comme pour les bâtiments, le paysage a été reproduit sur base de photos. Les jardins potagers des cheminots, les talus ferroviaires et le fossé entourant les forts correspondent tous à la réalité. Tout ceci contribue au fait que sur ce réseau exhale de façon harmonieuse l'atmosphère de Lunetten telle qu'elle devait exister au cours des années '50 et '60 du siècle dernier.

Adaptation du texte et photos:

Gerard Tombroek

Remerciements à Pim de Moed (du MSG Driebergen).



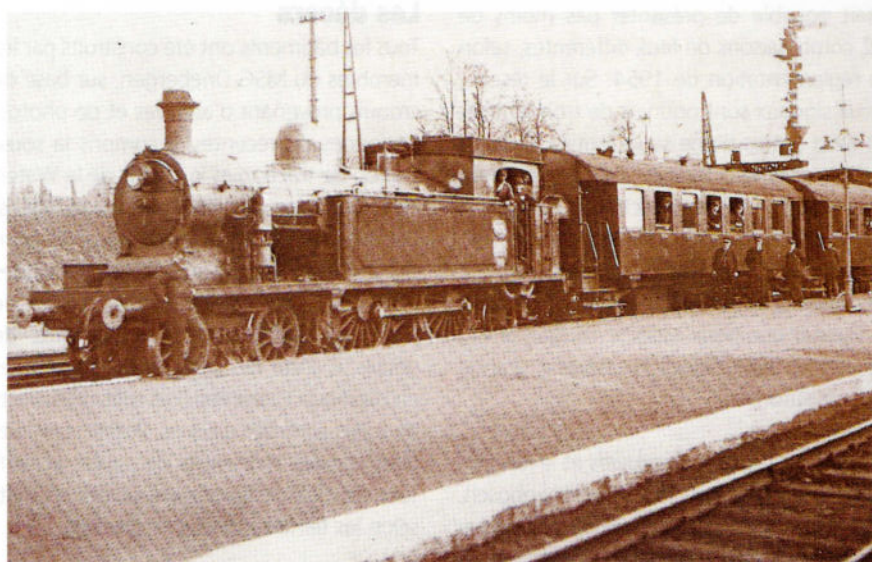
Une 'trottinette' SNCB en H0



DANS LE PROGRAMME BELGE DE ROCO, ON TROUVE (SOUS LES RÉFÉRENCES 64288 ET 64289) DES MODÈLES DE VOITURES À TROIS ESSIEUX D'ORIGINE ALLEMANDE. CES MODÈLES CONSTITUENT UN POINT DE DÉPART INTÉRESSANT POUR EN CONSTITUER UNE RAME DE VOITURES 'T' ET D'EN FAIRE UN 'TRAIN-TROTTINETTE', COMME LES ANCIENS CHEMINOTS LES APPELAIENT. MAIS AVANT D'EXAMINER COMMENT RÉALISER CETTE TRANSFORMATION, PENCHONS-NOUS D'ABORD SUR QUELQUES LIGNES D'HISTOIRE FERROVIAIRE.

Le Traité de Versailles

A l'avant-veille de la Première Guerre mondiale, les Chemins de fer de l'Etat Belge disposaient d'un large effectif de locomotives et de voitures voyageurs. A la fin de cette même guerre, il n'en restait toutefois plus grand-chose... C'est la raison pour laquelle l'Allemagne fut obligée par le Traité de Versailles du 28 juin 1919 à verser des 'dommages de guerre' à la Belgique. A titre de (maigre) compensation, notre pays hérita alors d'un méli-mélo de locomotives à va-



Des illustrations de 'trains-trottinettes' sont rares. Sur cette carte postale éditée par la SNCB, on peut voir une rame 'TT' remorquée par une loco à vapeur du type 16.

peur et de voitures provenant des chemins de fer allemands de l'époque, surtout prussiens et bavarois. Ce matériel dût être immédiatement utilisé tel quel et ne sera dépouillé

de ses attributs typiquement allemands que lors des premières révisions qui suivirent, et d'une manière assez... fanatique. Inutile de dire en effet que ce matériel ennemi, qui

La rame 'TT' constituée des voitures 'C' 83.443 et 'BC' 83.643 en deux tons de vert à Schaerbeek. Photo: SNCB; collection GVM.

Les rames de voitures 'T' étaient parfois accouplées entre-elles. La rame de tête visible ici est constituée des voitures 'C' 83.400 et 'BC' 83.600. Ces deux voitures avaient déjà été repeintes dans la livrée vert foncé de la SNCB. C'est cette photo qui a inspiré la transformation des modèles Roco. Photo: SNCB; collection GVM.



ment, ces voitures accouplées furent appelées 'rames TT', mais se virent rapidement affublées du sobriquet de 'Trottinettes' par le grand public, par analogie à l'ustensile permettant de se déplacer rapidement, mais cahin-caha...

Les voitures 'T'

Une rame 'TT' était composée d'une voiture de 3e classe et d'une mixte 2e/3e classe, accouplées de façon semi-permanente, ces voitures étant répertoriées sous le type 'T' à la SNCB, dans la série de matricules 83.000. Les deux voitures étaient reliées par une intercircularion à soufflets, l'autre extrémité étant obturée par une plaque métallique.

Les voitures de 3e classe étaient d'origine bavaroise (des types C3i Bay 99a ou C3i Bay13), tandis que les mixtes 2e/3e classe étaient soit des BC3i Pr05 ou des BC3i Pr10 d'origine prussienne, soit encore des 3e classe C3 Bay d'origine bavaroise, modifiées et transformées en voitures mixtes de 2e/3e classe. Le petit compartiment de ces voitures fut transformé en compartiment de 2e classe. Au total, deux de ces voitures accouplées offraient 100 places assises. Sur certaines voitures bavaroises, les plateformes ouvertes avaient été pourvues de portes. Le canevas d'immatriculation de ces voitures 'T' prévoyait à l'origine les matricules 83.301 à 83.499 pour les voitures de 3e classe et 83.501 à 83.699 pour les voitures mixtes 2e/3e classe. Les voitures d'une même rame portaient toujours le même numéro de série. Les voitures 'T' furent peintes dans les deux teintes de vert, avec une bande noire sous les fenêtres. Les toits et les châssis furent également peints en noir. A la suppression des deux teintes de vert en 1955, ces voitures furent graduellement repeintes en vert

n'était plus de première fraîcheur suite aux hostilités, n'était pas particulièrement bien vu par nos cheminots de l'époque... La misère fut toutefois totale lorsque la grande Crise frappa le monde entier, au cours des années 1920: l'Etat Belge se retrouva au bord du gouffre et se vit dans l'obligation de 'privatiser' ses chemins de fer, en créant la SNCB en 1926.

Les 'Trottinettes'

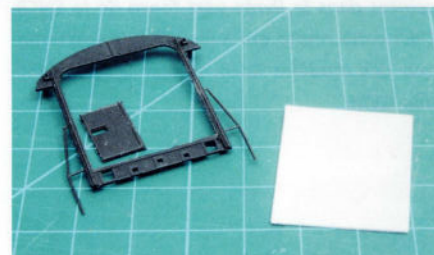
Pour la direction de la SNCB toute neuve, il était urgent d'explorer de nouvelles voies: le matériel roulant devait être renouvelé dans tous les domaines. Dès 1930, un plan fut conçu pour réaliser l'exploitation ferroviaire d'une façon beaucoup plus économique et offrir aux voyageurs plus de services et de confort, sous la pression montante de l'automobile. La vitesse commerciale des trains omnibus sur les lignes secondaires dût être portée à 50 km/h, alors qu'auparavant, on s'était contenté de 35 km/h. Outre la hausse de la vitesse et du confort – sous la forme d'un nombre accru de places assises – on voulut également augmenter les fréquences

de desserte et le nombre de points d'arrêt desservis. On pensa pour ce faire utiliser des autorails ('AR' en abrégé) pour les trains semi-directs et les omnibus. Ce type de 'bus sur rails' était le nouveau moyen de transport en devenir sur tous les réseaux ferroviaires européens. Après quelques missions de prospection réalisées à l'étranger, la SNCB se lança aussi dans la conception d'autorails dès 1930.

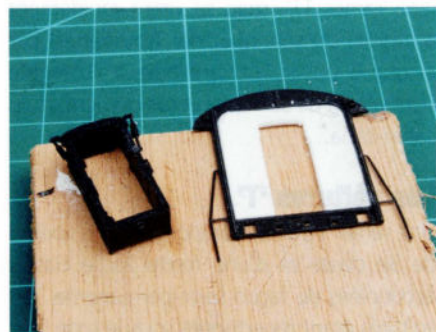
La conception et la fabrication de ces nouveaux autorails prit toutefois du temps et pour résoudre les problèmes à plus bref délai et à titre provisoire, l'on créa des 'trains légers'. Ils étaient composés d'une locomotive à vapeur et de deux voitures accouplées en permanence, d'une capacité totale de 100 places assises. Pour les tracter, il fut fait appel aux locos des types 14, 15 et 16, auxquelles vinrent s'ajouter plus tard les locos-tender ex-allemandes des types 93 et 96. Pour les voitures, les ex-allemandes en bois (à plateformes ouvertes) d'origine prussienne et bavaroise firent l'affaire. Grâce à leur masse réduite, ces trains légers étaient capables de démarrages rapides. Officielle-



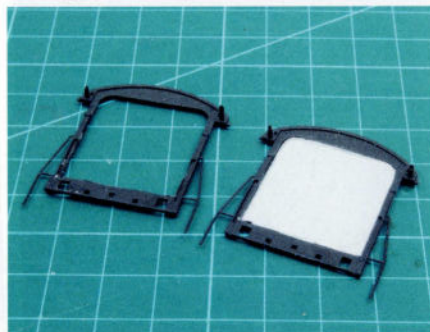
Les tampons sont librement posés sur les traverses de tête; en les enlevant, la face d'about des modèles peut être enlevée.



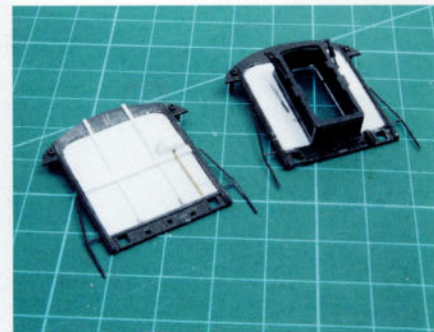
Le demi-tôlage peut être séparé de son cadre au moyen d'un couteau.



Pour le côté des soufflets, nous confectionnons une plaquette qui s'ajuste dans le cadre, et dans laquelle une ouverture sera pratiquée pour le passage du soufflet.



Pour les faces d'about, nous confectionnons une plaquette qui s'ajuste avec précision dans le cadre.



Les faces d'about sont ensuite figénées et détaillées. La coiffe de protection du levier de frein a été réalisée au moyen d'un bout d'arbre de moulage, limé à bonne forme.

foncé. La dernière rame de voitures du type 'T' (83.400/83.600) fut retirée du service commercial à la fin novembre 1959. Après leur radiation, certaines de ces voitures ont toutefois été réutilisées comme véhicules de service.

Les '3 essieux' de Roco

Roco reproduit deux voitures ex-bavaroises qui, au matricule près, sont identiques. La voiture 37.866 ne fait pas partie du lot cédé à la Belgique suite au Traité de Versailles, mais est bien l'une des C3i bavaroises abandonnée sur le réseau belge lors du chaos de l'après-guerre, en 1945. Cette voiture avait été construite à Nuremberg en 1921 et fut mise en service à la Deutsche Reichsbahn, sous le matricule 97.390. Elle fut mise en service le 6 mars 1946 à la SNCB et ré-immatriculée 37.866, pour être finalement rapatriée en Allemagne en 1959.

La seconde voiture (immatriculée 83.482) fait quant à elle bien partie du lot ayant



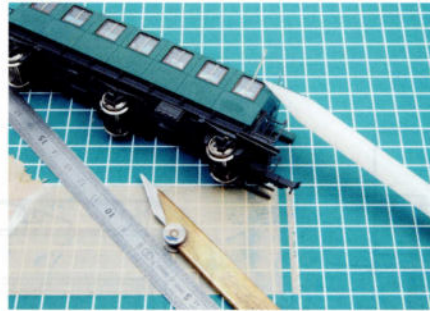
Avant de coller définitivement les soufflets, les deux modèles sont accouplés l'un à l'autre, afin de pouvoir régler le positionnement des deux soufflets.

été cédé à la Belgique après la Première Guerre mondiale et fit partie de la rame 'T' 83.482/83.682. Formant une exception à la règle, cette voiture ne fut jamais pourvue d'une tôle métallique, ni d'un soufflet à ses

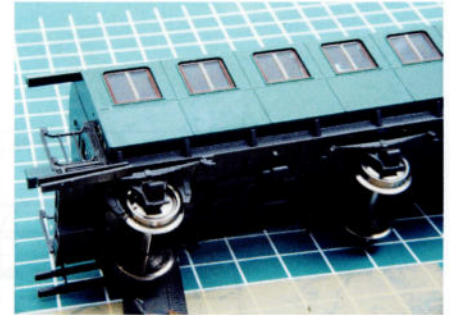
extrémités. La seule opération réalisée en Belgique sur cette voiture fut le ponçage du toit et de la caisse, avec élimination des aérateurs allemands superflus, de son échelle, des supports de fanoux, etc. Si vous désirez



L'élimination du marquage Roco d'origine.



D'un bout d'adhésif brun pour emballage, nous découpons des fines bandelettes qui seront disposées verticalement au milieu des fenêtres. Ces bandelettes représenteront les montants médians verticaux des fenêtres.



La nouvelle numérotation des voitures est apposée au moyen de décalques à l'eau MTE et de caractères à transfert Jocadis.



Après que le marquage ait été recouvert d'une fine couche de vernis, la caisse du modèle est patinée au moyen de poudres à pigments de teinte 'rouille'.

une voiture 'T' réaliste, il vous faudra donc adapter l'une ou l'autre chose, ici et là.

Les faces d'about

Nous débutons par la dépose des tampons

de leur logement dans la traverse de tête et l'élimination des faces d'about des voitures. Le demi-tôlage est entièrement découpé à l'intérieur de son cadre, de façon à obtenir une large ouverture. Dans une plaque de 2

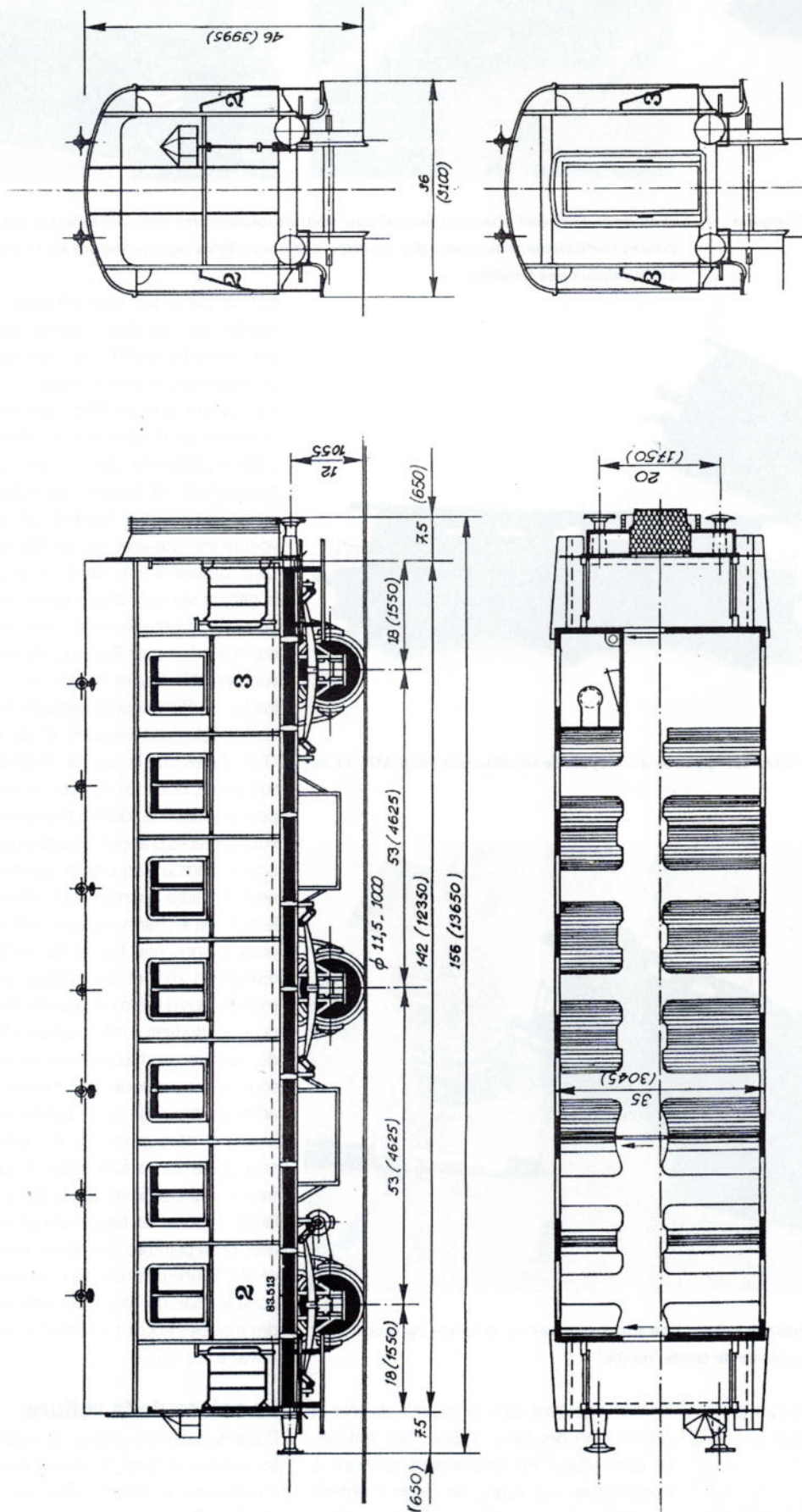
mm de plasticard, nous découpons une plaque qui viendra s'ajuster parfaitement dans le cadre ouvert. Les coins sont arrondis au moyen d'une lime à ongles.

Pour la face avec soufflet, nous réalisons une ouverture de la taille d'un soufflet, avant de coller la plaque dans le cadre. Le soufflet proprement dit provient de notre boîte de pièces de réserve: souvent, un modèle de voiture est livré avec un soufflet supplémentaire, destiné à être placé sur le premier ou le dernier véhicule d'une rame. Ces soufflets peuvent éventuellement être commandés comme pièce chez Roco ou Märklin (pour les voitures M2). Quant à nous, nous avons utilisé les soufflets supplémentaires fournis avec les modèles des voitures 'K' de la marque OVB. Après que la plaque ait été collée dans son cadre, nous fixons avec un peu de colle pour plastique le soufflet proprement dit.

Pour les faces d'about aveugles (avec tôlage), nous collons la plaque de plasticard à l'intérieur du cadre du modèle et veillons à ce que le tout soit en harmonie avec le bord. Ensuite, nous posons une tige horizontale en 'U' (Evergreen 261) et deux solives verticales. La pièce la plus difficile est la coiffe de protection du levier du frein à main: cette coiffe présente de nombreuses faces et monte vers le haut, sous forme conique. Au moyen d'un bout d'arbre de moulage (à ne jamais jeter!), nous limons et découpons une nouvelle coiffe qui sera collée sur la face d'about. Le levier du frein à main est imité par une fine tige de laiton. Ensuite, les faces d'about sont peintes avec de la peinture Jocadis de teinte vert foncé SNCB (une peinture qui n'est hélas plus disponible, mais qui ressemble fortement au vert des modèles Roco). Ce faisant, le plus gros du travail a été réalisé.

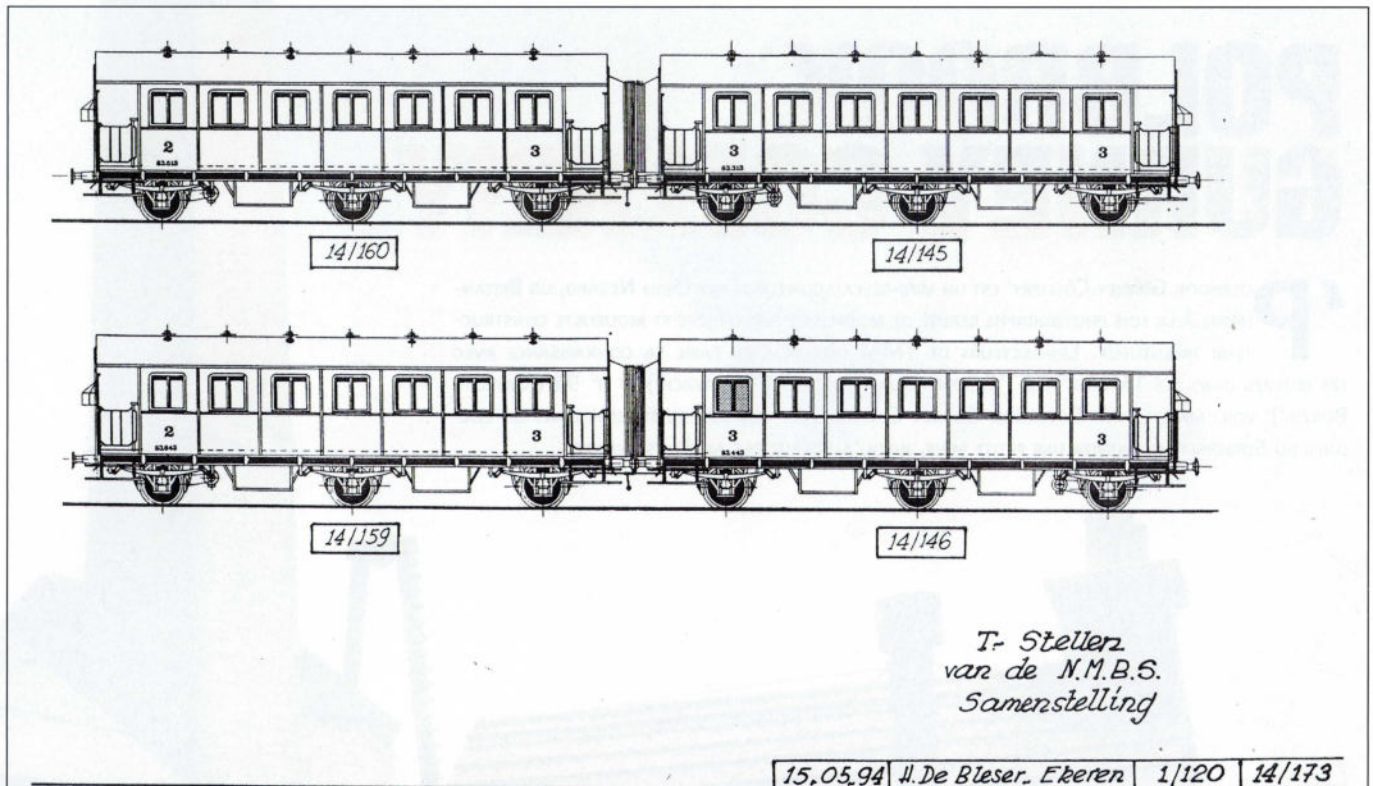
La caisse de la voiture

D'après certaines photos et autres croquis, les voitures du type 'T' étaient bien pourvues d'aérateurs de toiture, mais sur les photos SNCB prises au cours de leurs dernières an-



3-assig rýlwig 2e/3e klasse
van de N.M.B.S.
ex. D.R.G. C 3i Bay 13
reeks 83.501-83.699
Rr.: 83.513, 83.600

17.03.94 H. De Bleser-Eberenz 1/87 14/160



Nos modèles sont réassemblés et à désormais accouplés en permanence. De concert avec un modèle d'une loco à vapeur du type 96 (Roco), ils constitueront un 'train-trottinette' typique.

nées d'utilisation, ces voitures n'en avaient plus. Nous avons donc laissé le toit tel quel, tout en l'ayant repeint en noir, et traité avec une poudre à pigments noire, pour lui donner un aspect plus patiné.

Les fenêtres des modèles des bavaroises de Roco n'ont pas de montant médian. C'est correct pour les voitures d'origine que Roco a reproduites, mais les fenêtres des voitures 'T' de la SNCB présentaient bien un tel montant. Nous avons résolu ce problème de façon simple en découpant des fines bandelettes dans un bout d'adhésif brun pour emballage et les avons collées verticalement, au milieu des baies de fenêtres. La teinte est légèrement plus claire que le châssis de fenêtre,

mais c'est à prendre ou à laisser: il nous a semblé qu'il serait trop délicat de coller une tigelette de plastique sur les vitres.

Il est temps maintenant de modifier le marquage. Sur un des modèles, nous avons éliminé son matricule, ainsi que l'indication de la classe: ce modèle sera renuméroté en 2e/3e classe. L'élimination du marquage a été réalisé au moyen d'un produit spécial de Rail-Cees, un produit extrêmement agressif qui dissout rapidement tout marquage, mais aussi... la peinture. Appliquez-le donc avec parcimonie sur les inscriptions et frottez rapidement les chiffres au moyen d'un coton-tige.

Tant les nouvelles indications de classes que les nouveaux matricules des voitures sont ap-

posées au moyen d'une feuille de décalques pour modèles de locomotives à vapeur, proposée par MTE. Les caractères pour les matricules de voitures sont un peu trop grands, mais à défaut de mieux, nous les avons quand même utilisés. Sur la face d'about du modèle de 2e classe, un décalque Jocardis a été utilisé; la taille des inscriptions est plus petite. Les mains courantes des plateformes ont ensuite été posées et le tôleage d'about peut être remonté. La partie inférieure de la caisse peut ensuite bénéficier d'une petite couche de vernis, pour protéger le marquage. Ensuite, la patine de la caisse est effectuée au moyen de poudre à pigment de teinte 'rouille' et enfin, la patine du châssis, histoire d'éliminer son aspect de plastique brillant. Nous avons reproduit ce modèle tel que ces voitures ont circulé en fin de carrière, donc avec des traces d'usure. Un dispositif à attelage court Roco a été monté entre les deux voitures, un attelage Kadée étant enfoncé dans chaque boîtier Nem pour attelage. Pour terminer, le toit est reposé et notre rame 'TT' est prête à être utilisée sur notre réseau. Nous l'accouplerons à une type 96 de Roco, en attendant la sortie des modèles des types 15 et 16, promise par Treinshop Olaerts.

Texte et photos du modèle: Guy Van Meroye.
Remerciements à Luc Gruydonck (ancien cheminot retraité), pour les infos fournies.

Dessins: Rik De Bleser

Photos chemin de fer réel: SNCB (Collection GVM)



POLBROOK GURNEY COLLIERY

'POLBROOK GURNEY COLLIERY' EST UN MINI-RÉSEAU CONSTRUIT PAR CHRIS NEVARD, UN BRITANNIQUE À LA FOIS PHOTOGRAPHE RÉPUTÉ DE MODÉLISME FERROVIAIRE ET MODÉLISTE CONSTRUCTEUR TALENTUEUX. LES LECTEURS DE TMM ONT DÉJÀ PU FAIRE SA CONNAISSANCE AVEC SES ŒUVRES DANS LES TMM N° 72 ('CEMENT QUAY'), N° 83 ('COMBICH') ET N° 94 ('CATCOTT BURTLE'): VOICI MAINTENANT 'POLBROOK GURNEY COLLIERY'. CE MINI-RÉSEAU SE SITUE DANS LES COLINES DU SOMERSET, QUI ABRITA UNE PETITE MINE, JUSQU'AU DÉBUT DES ANNÉES SOIXANTE.





Jusque dans les années '50 du siècle dernier, du charbon était encore extrait dans les collines du Somerset (GB), souvent à petite échelle. Une de ces petites mines a servi de modèle pour 'Polbrook Gurney Colliery'.



En fait, 'Polbrook Gurney' est la combinaison de deux anciens mini-réseaux. A l'avant-plan, on retrouve une partie de l'ancien réseau 'Polbrook', une petite halte avec voie de garage, quelque part dans les Cornouailles. Ce mini-réseau n'avait que 90 cm de longueur et était raccordé à deux fiddle-yards. Histoire d'entreprendre un autre thème, Chris réalisa ensuite 'Mendip Colliery', une partie d'un charbonnage industriel situé dans le Nord de Somerset et datant des années '50 et '60. Ce réseau aussi était simple du point de vue tracé. Les possibilités de jeu lors d'une exposition étaient très réduites, et l'ennui faisait rapidement son apparition...

Après une petite pause, l'idée lui vint d'étendre 'Polbrook' et de le fusionner avec les bâtiments présents sur 'Mendip Colliery'. Cette opération fut facile à faire, car Chris assemble tous ces réseaux sur une base de carton-plume de 6 mm qu'il colle ensuite sur une plaque plus épaisse ou qu'il fixe dans un cadre. Les deux parties sont alors réunies dans un châssis ouvert d'une longueur de 120 cm et d'une profondeur de 60. Pour procurer un peu plus de dynamique à ce nouveau mini-réseau, les voies de la mine ont été disposées à 125 mm plus haut que la voie passante, à l'avant-plan. Du côté gauche, la voie principale disparaît sous un pont, pour se raccorder au fiddle-yard. Du côté droit, on trouve deux accès au fiddle-yard, à deux niveaux. Ces

1. Ivo Peeters fut un photographe ferroviaire britannique actif au cours des années '50 et '60. Cet homme se déplaçait toujours avec sa Bentley bleue, que l'on peut voir sur nombreuses de ses photos: cette situation a été reproduite en miniature.

2. La petite cabane de la bascule est de fabrication 'maison'. La locomotive-tender Pannier ex-GWR effectue quelques manœuvres avec une rame de wagons vides de charbon.

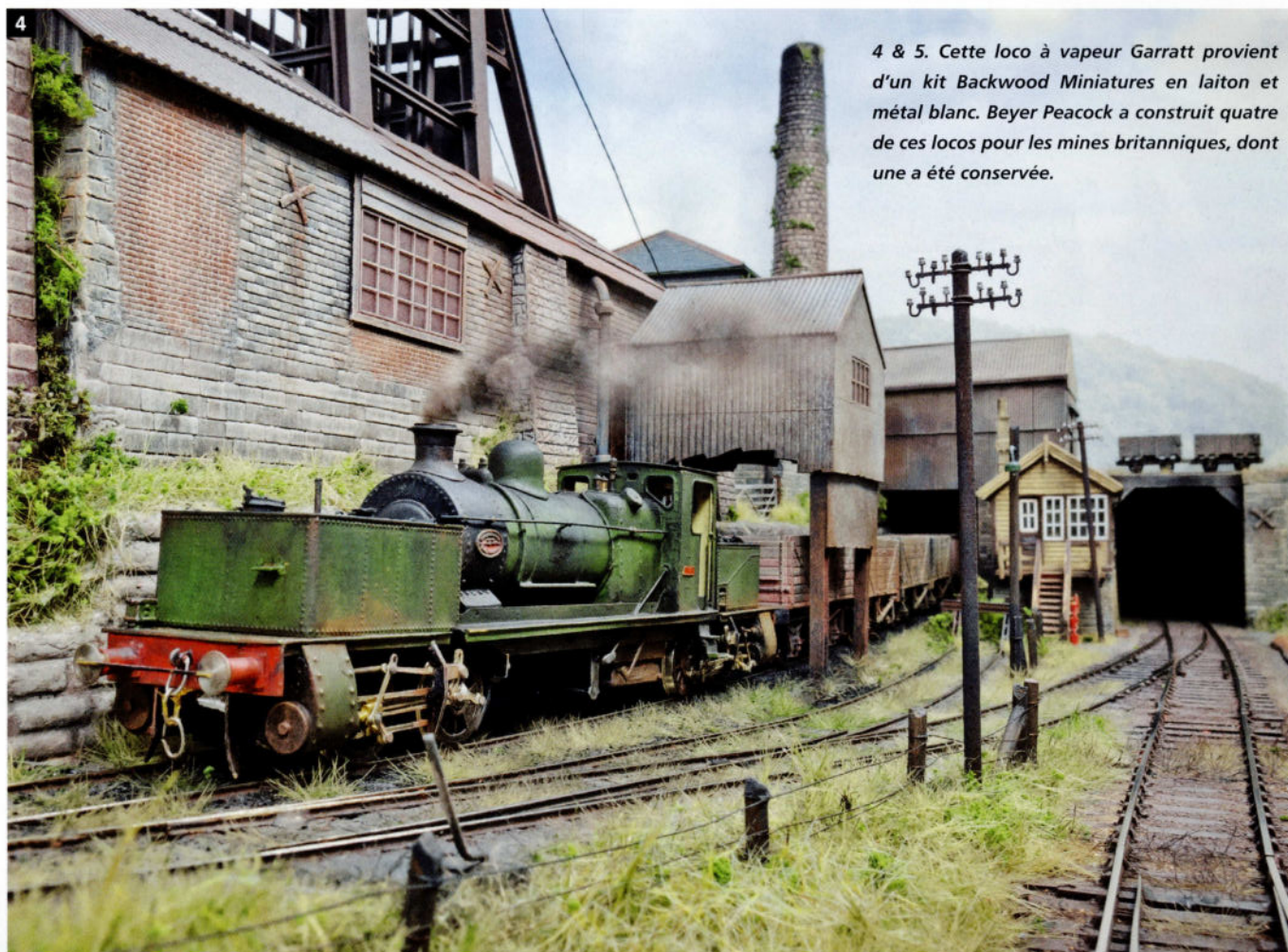
3. Une 'F4' ex-Midland pour trains de marchandises passe sous le pont en provenance du fiddle-yard de gauche, en tête d'un train de marchandises. Sur la voie accessoire disposée plus en hauteur, la loco-tender Pannier s'active. Les rails 'faits maison' sont d'un réalisme saisissant.

fiddle-yards ne sont constitués que d'une plaque plane et de cassettes sur lesquelles les compositions sont disposées.

Ce réseau est également construit à l'échelle 1/76e (de la voie 00), avec un écartement de rails de 16,5 mm. Chris a voulu confectionner lui-même ses rails au moyen de composants de la marque C1L (www.finescale.org.uk). Pour la voie courante, c'est du rail en code 75 à double champignon qui a été utilisé, tandis que pour les voies accessoires de la mine, c'est du code 55, à profil Vignole. Ces rails sont soudés sur des traverses découpées à mesure dans







4 & 5. Cette loco à vapeur Garratt provient d'un kit Backwood Miniatures en laiton et métal blanc. Beyer Peacock a construit quatre de ces locos pour les mines britanniques, dont une a été conservée.



6



6. Une belle vue de ce mini-réseau, prise de sous le pont donnant accès au fiddle-yard.

7



7. Des locomotives Diesel de la 1ère génération sont souvent visibles aussi.

une plaque de Pertinax et décorées de ferrures de fixation en plastique. Chris Nevard utilise du sable de mer tamisé pour son ballast. Ce dernier est fixé comme d'habitude avec de la colle pour bois, dans laquelle une goutte de détergent a été ajoutée. Le sable est ensuite coloré au moyen de peinture diluée ou de pigments. Sur les voies acces-

soires de la mine, c'était des cendres et du mâchefer qui étaient utilisés: ces matières ont été reproduites au moyen d'argile Das, minutieusement appliquée entre et autour des traverses et peinte ensuite.

Les bâtiments sont constitués partiellement de fabrication 'maison', mais Chris Nevard a également utilisé des bâtiments

prêts à l'emploi de la gamme Bachmann Scenecraft. Ces maquettes ont été détaillées et repeintes, mais aussi agrandies et parfois pourvues d'une couche de plastique au motif de briques. Les chevalements de la mine sont une combinaison de 'fait maison' et d'un modèle prêt à l'emploi, en résine. Le tout est entouré d'un arrière-plan arrondi, supportant une photo des collines de Mendip, dans le Somerset. Pour créer une impression de profondeur, la photo a été recouverte d'un léger lavis. Depuis lors, Chris Nevard est déjà en train de s'occuper de son prochain projet, dont nous vous parlerons dans un de nos prochains numéros. En effet, les mini-réseaux de Chris Nevard sont tous de véritables perles de modélisme d'atmosphère et constituent une source d'inspiration pour beaucoup d'entre-nous!

Texte: GVM

Photos: Chris Nevard

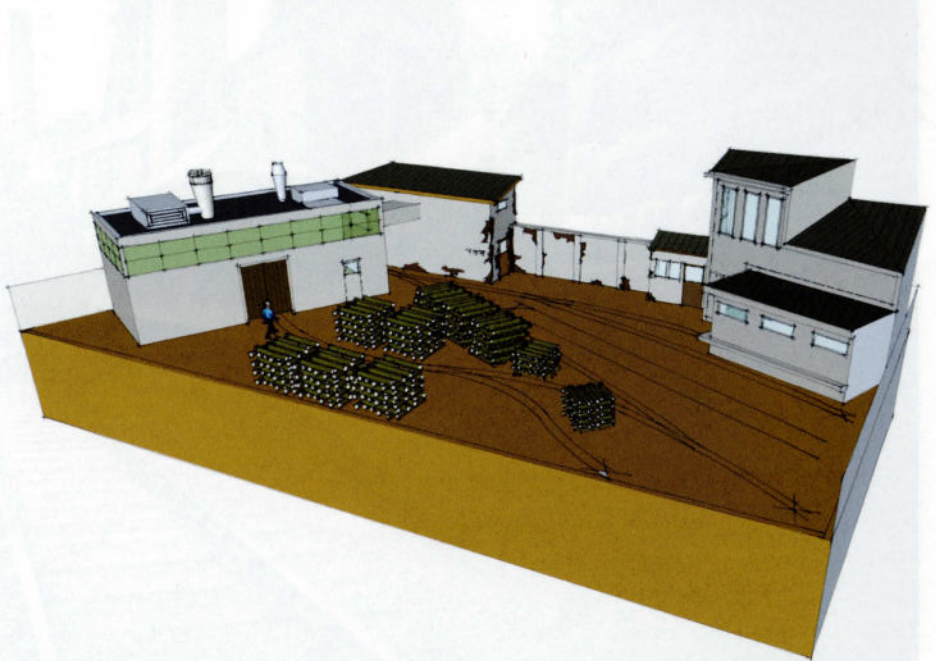


Des étaçons en bois pour charbonnage

Un diorama fait pour être exposé (4)

DANS L'ARTICLE PRÉCÉDENT PARU DANS NOTRE TMM N° 132, NOUS NOUS SOMMES PENCHÉS SUR DES PETITS (MAIS INDISPENSABLES) DISPOSITIFS NÉCESSAIRES SUR LE DIORAMA, TANDIS QU'UN 2^E WAGONNET À VOIE ÉTROITE A ÉTÉ RÉALISÉ. DANS LE PRÉSENT ARTICLE, NOUS ALLONS NOUS INTÉRESSER AUX BÂTIMENTS, TANDIS QUE LES PREMIERS PAS VONT ÊTRE POSÉS POUR PASSER DE LA CONCEPTION À LA RÉALISATION.

Au départ du plan de base (voir notre premier article), une image en trois dimensions est faite de notre diorama, à nouveau au moyen de l'ordinateur. Le programme 'Sketchup' de Google convient parfaitement pour ce faire. Nous sommes partis des mêmes règles de base que pour notre premier article et un projet acceptable en est ressorti, qui diffère peu de notre premier croquis.



Un schéma du diorama, cette fois avec les bâtiments.

Après que notre projet ait été évalué sous toutes ses faces, sa mise en pratique sous forme de bâtiment peut être entamée. Les mensurations sont directement issues du projet et sont reprises sur le carton-plume, acquis pour l'occasion. Il s'agit d'un matériau extrêmement léger de 5 mm d'épaisseur, très facile à travailler. Il est disponible en plusieurs dimensions: nous avons préféré le format A4, mais cela dépend évidemment de l'échelle de réduction selon laquelle vous travaillez. Comme j'ai opté pour du carton-plume noir, les dimensions et les lignes peuvent y être immédiatement reportées au moyen d'un simple crayon. Sur du carton-plume blanc, cette opération peut se révéler plus difficile: ce matériau est plus brillant que sa variante noire, raison pour laquelle les traits de crayon adhèrent moins bien.

Après que les lignes aient été dessinées, l'ensemble peut être découpé: il s'agira des contours des bâtiments. Grâce à de l'adhésif, les murs sont maintenus perpendiculairement et l'ensemble peut être déposé sur la plaque de base. La maquette acquiert ainsi plus de 'corps' et l'on peut juger si l'am-



Les contours du diorama sont visibles, maintenant que les surfaces du bâtiment sont découpées et mises en place.

bianche rendue est bonne et si la construction est en adéquation avec le tracé des voies.

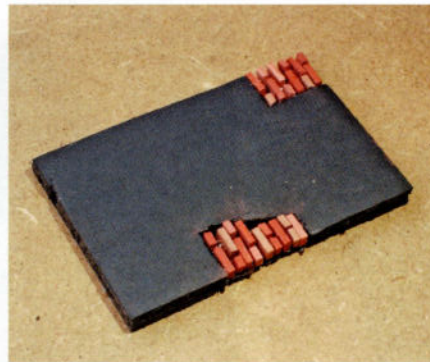
Voici le tour des murs; pour l'installation

d'imprégnation, j'ai imaginé quelques dispositions d'ambiance spécifiques:

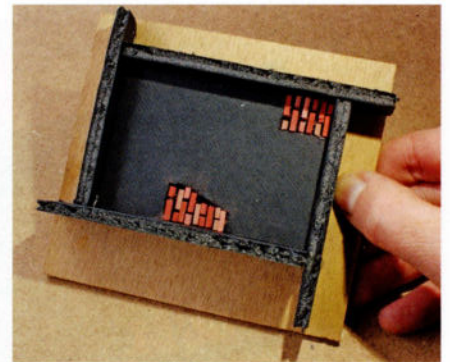
- du plâtrage gris;
- des plaques de plâtrage manquantes, la



Pour le travail de maçonnerie et de plâtrage, j'utilise normalement des teintes différentes de briques, des bâtonnets pour les chambranles et des pigments sous forme de poudres et d'encre.



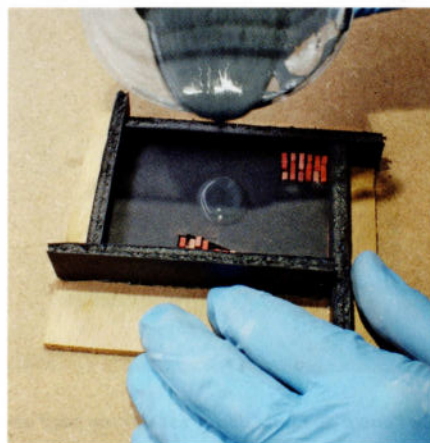
Des découpes sont pratiquées dans le carton-plume et remplies de briques maçonnées.



Autour de la pièce vient se placer un bord de carton-plume; l'argile sera coulée à l'intérieur de ce volume.



Contrôle au moyen d'un niveau d'eau si la pièce sera bien horizontale pendant la coulée.



Voici la coulée de la pâte d'argile dans le moule. Grâce à l'ajout de peinture noire à l'argile (alors qu'elle est encore sèche), on obtient un mur gris terne.



Le petit mur doit sécher une nuit complète.

couche de briques inférieure étant partiellement visible;

- des réclames murales sous la forme du nom de la mine.

Avant de poser la couche de plâtre, il faut d'abord tenir compte des endroits où le plâtrage sera absent, là où la couche de brique sera visible.

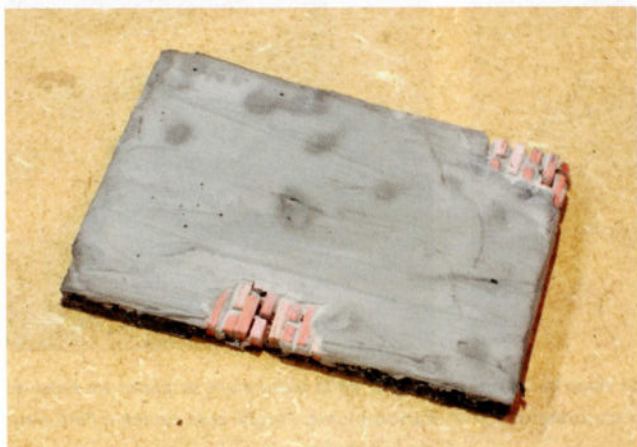
Travaillez de la façon suivante. Découpez grossièrement au couteau pour hobby la forme où la couche de briques sera visible. Découpez en une seule fois la surface et approfondissez ensuite, de façon à ce que le niveau des briques ne dépasse pas celui du carton-plume. Les briques sont alors collées une par une au moyen d'une petite pince et de colle résistante à l'eau, selon un 'appareil à mi-brique'. Les briques sont de véritables pierres cuites de la firme Juweela: elles peuvent être commandées entre autres à la firme Hobby & Modelbouw à Katwijk (NL). Réalisez cette opération à tous les endroits que vous aurez déterminés, mais attention: l'excès nuit en tout... Laissez bien sécher et faites-en une photo, car elle servira plus

tard pour retrouver ces endroits après que la couche de plâtre aura été appliquée. Les encadrements de portes et de fenêtres sont en bois, constitué de petits bâtonnets en bois, découpés à bonne mesure et ensuite disposés au moyen d'une colle résistante à l'eau dans les retraits prévus à cet effet. Ici également, veillez au niveau du carton-plume par rapport à celui de l'encadrement: ce dernier se situe un peu plus haut (2 mm) par rapport à celui du carton-plume, cette marge étant destinée à la fine couche de plâtre.

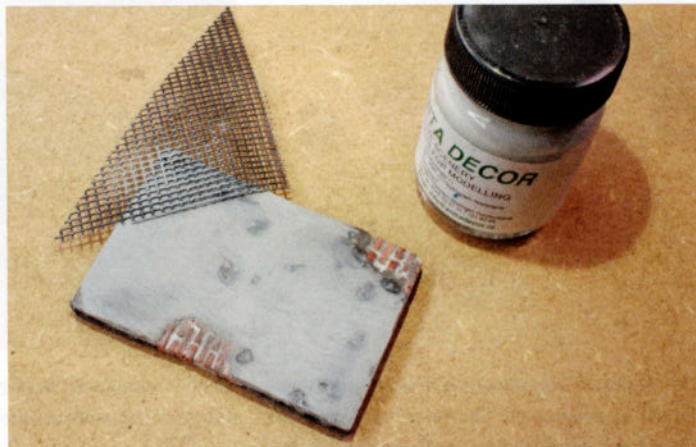
La couche de plâtre est constituée d'argile pour modélisme, facilement disponible, qui se travaille aisément et qui présente une belle structure. L'inconvénient de ce matériau est qu'il est cassable, sous forme d'épouvantables débris... Avant de pétrir votre argile, confectionnez-vous d'abord un moule, et pour le cas présent, une façade plane. Avant de préparer l'argile, j'y mélange une peinture noire, pour obtenir une couche de fond grise. Les bords de ce

moule sont bornés au moyen du même carton-plume, de façon à ce que la pâte d'argile affleure au bord supérieur. Cette opération est contrôlée au moyen d'un mini-niveau à eau. Après séchage (comptez généralement une nuit), extrayez la façade de son moule en découpant d'abord les bords au moyen d'un couteau et... son traitement peut débuter.

D'abord et avant tout, des parties de couche d'argile doivent être éliminées, aux endroits où les briques seront placées. Grâce à la photo prise au préalable, il est facile de retrouver les endroits où le plâtre doit être enlevé. Cette opération peut se réaliser au moyen d'un couteau pour hobby ou dans mon cas, avec un outillage de dentiste, déclassé. Dès que les petites briques apparaissent, l'argile autour de la brique est un peu enlevée, de façon à obtenir un joint. La zone est nettoyée d'éventuels débris de plâtre au moyen d'une brosse à dents déclassée. En s'aidant du même couteau, des crevasses peuvent être réalisées dans



Les bords sont découpés, la pièce étant alors détachée.



Egalisez la pièce avec du papier abrasif. Les joints de maçonnerie peuvent ensuite être remplis avec de la pâte pour joints.



Avec un objet pointu, des crevasses sont tirées dans le plâtre.



De l'encre de Chine diluée est utilisée pour accentuer les crevasses dans le plâtre.



Le mur est rendu plus terne au moyen de poudres de patine et d'argile sèche.



Le logo est imprimé à bonne mesure et apposé.



La pièce est terminée.

le plâtre. Même en enlevant des morceaux de plâtre et en les replaçant ensuite, on obtient un aspect vieilli. L'accentuation de ces lignes peut être obtenue au moyen d'une peinture noire diluée. Je prépare cette peinture de la façon la plus diluée possible, car elle attaque alors le moins possible la structure de la base: une peinture à l'eau suffit donc. Il est aussi possible de travailler avec de l'encre de Chine: elle est suffisamment fluide pour s'infiltrer dans les crevasses. Lorsque toutes les irrégularités auront été



L'installation d'imprégnation est déjà un peu plus avancée.

soulignées de noir, vous pouvez alors commencer l'application de la teinte de base 'béton' ou 'plâtre'.

Tout d'abord, la couleur de base choisie est le gris clair, qui est constituée au moyen d'un mélange de peinture noire et blanche. Ce mélange peut être appliqué à l'éponge ou au pinceau. Ce qui est important est le fait que les parties accentuées ne soient pas reprises, d'où la préférence donnée à l'éponge, qui suit relativement bien la surface. Ce n'est qu'après que la teinte de base ait été appliquée d'égale façon que l'affaire devient intéressante. Les joints des briques sont ensuite reproduits. Aux endroits où l'eau s'écoule le long de la façade, des traces de patine sont appliquées au moyen d'une peinture un peu plus foncée; cela peut également être de la poudre ou des pigments. Pour ces deux derniers matériaux, la surface de base doit être sèche pour obtenir un aspect flou; un fond humide donnera plus l'impression d'une peinture.

Si à ce stade, la couche de peinture ou de poudre appliquée est un peu plus forte que désiré, ce n'est pas un problème, car cela pourra être camouflé par après.

Lorsque tous les effets de surface sont appliqués, l'effet 'blanc' est alors appliqué à l'éponge. Il s'agit d'appliquer d'abord une petite couche de peinture blanche grisâtre à l'éponge. En enlevant la poudre d'argile ensuite, un effet particulier est obtenu sur les murs: une structure béton qui apparaît un peu délavée.

La même méthode est utilisée pour par exemple accentuer les briques, grâce à quoi elles acquièrent plus de profondeur. Les teintes trop accentuées sont également traitées par ce moyen. Des accents de couleurs peuvent être appliqués de cette manière – un mur par exemple qui fut un jour vert, mais qui est désormais recouvert de taches – pour tempérer quelque peu la vivacité des teintes. Traitez éventuellement aussi avec des pigments pour patine, mais uniquement après que le tout ait séché. Coincé par une règle métallique, l'ouvrage ne se rétractera pas lors du séchage.

Il était encore prévu d'afficher une réclame sur un pan de mur précis. Cette réclame a été réalisée à l'ordinateur, en noir et blanc. Une impression sur papier à la taille désirée est réalisée au moyen d'une imprimante laser. Après que le mur ait été peint en teinte



Le ballast d'origine est constitué de café et de thé, complété par du bois d'allumette...



Tout est finement moulu au moyen d'un ancien moulin à café, de façon à obtenir un meilleur rapport de taille avec l'échelle choisie pour le diorama.

de base selon la méthode qui vient d'être décrite, le côté imprimé de la feuille est posé sur le mur et les parties noires sont traitées au moyen d'un coton-tige et d'un peu de thinner. Par cette opération, le noir du toner se fixera sur le mur. L'effet obtenu ne sera certainement pas une copie parfaite, mais ce n'est pas non plus le but recherché. Selon l'effet obtenu, un traitement complémentaire peut encore être appliqué au moyen d'une éponge et de poudre d'argile, pour vieillir encore plus l'aspect obtenu.

Maintenant que le premier bâtiment est bien entamé, il est temps de verser le ballast. Dans notre premier article, nous avons écrit qu'on ne trouvait ni gravier ni pierrailles dans une exploitation de bois, mais plutôt un mélange de poussière de charbon, de sable, de terre et d'écorces d'arbres. Suite à une similitude assez poussée, nous avons travaillé avec des produits ménagers. Pour en obtenir en suffisance, il a toutefois fallu boire des litres de thé et de café, amonceler une pyramide de déchets sous forme de pads de café et de sachets de thé, le tout étant ensuite recyclé... D'abord séparer le contenant du contenu, laisser ensuite



L'herbe le long des voies est appliquée au moyen d'un Gras Master de la marque Noch. L'herbe est un mélange de différentes teintes, choisies arbitrairement. Il s'agit bien de couleurs automnales, donc pas de vert criard.

sécher ce dernier sur du papier ou sur un chiffon. Gardez d'autres déchets comme des allumettes par exemple: elles pourront servir pour l'imitation d'écorces.

Après qu'un volume suffisant ait été rassemblé et séché, le matériau peut être traité. Il doit être plus fin, donc plus petit de taille. Des portions de ballast pour bois de mine sont obtenues au moyen d'un ancien moulin à café électrique, le bois des allumettes en ressortant sous des formes indéfinissables, mais pouvant servir d'écorce.

Avant d'apporter le ballast, la base autour des voies est rehaussée. Ce rehaussement est nécessaire pour obtenir l'effet d'une voie intégrée. Cette fois, le carton-plume ne sera pas utilisé, mais du film isolant pour planchers mélaminés: il a exactement la bonne épaisseur et se découpe facilement. Après que tout ait été posé et que la colle ait durci, tout est figolé au moyen d'une autre matière: du Renoband de Knauf. Il s'agit d'une pâte pour effectuer des réparations; elle sèche rapidement, reste flexible, ne se rétracte pas ni se fendille après séchage et peut être peinte après deux heures, ce qui n'est pas inintéressant. Cette surface est finalement peinte au moyen d'un mélange de peinture 'béton' Noch et de teintes grises. Ce n'est pas encore fini: les plantations doivent maintenant être réalisées. Une plante ou une herbe ne grandit pas seulement sur le ballast, mais aussi au travers. Donc: plantez d'abord et ballastez ensuite. Le ballast éventuel dans les plantes est éliminé au moyen d'un pinceau. Appliquez d'abord une couche de fibres de



La partie avant de la scierie est construite au moyen de briques insérées entre des parties de béton, qui ressemblent encore ici à des bouts de carton-plume.

2 mm et d'un Gras Master. Après séchage, une seconde couche sera reposée au moyen de fibres un plus longues. Lorsqu'elles sont sèches, elles sont colorées à l'aérographe. Pour cette végétation, on a choisi une teinte délavée: de la XF-57 'buff' de Tamiya, une couleur mate ('F' pour 'flat', c'est-à-dire mat).

L'effet obtenu m'a paru trop fort: sur d'anciennes photos, il me semblait que l'objet paraissait être plus homogène. Finalement, j'ai opté pour du grain de sable gris. Il sera coloré avec de la peinture XF-52 'flat earth' Tamiya. Une partie des brins d'herbe est mélangée au sable, ce qui crée une transition naturelle du lit de ballast vers les côtés fleuris avec parcimonieusement. Le premier lit de ballast sélectionné sera utilisé pour reproduire une couche d'écorces, là où se trouve un tas de bois. L'herbe y est plantée avec parcimonie: le diorama n'est certainement pas une voie champêtre, comme on peut le voir sur les photos. On n'y voit que peu de végétation sur et le long de la voie.

Le ballastage se réalise selon la méthode la plus connue: de la colle pour bois diluée à laquelle quelques gouttes de produit pour vaisselle auront été ajoutées, afin de rompre la tension superficielle de l'eau, afin que la colle coule plus facilement dans la base humide, au lieu de rester sous forme de goutte. Répandez le ballast (étalez éventuellement une première couche de colle) de façon uniforme et veillez à ce que la couche soit partout couvrante. Humectez avec un aérosol pour plantes et faites couler la colle pour bois diluée au moyen d'une pipette, d'un pinceau ou d'un aérosol.

La scierie est également prise en mains. Elle est bâtie en partie avec des briques, avec en partie basse une plinthe en ciment (un genre de bord en béton). Le mur de l'usine sera également agrémenté d'un détail: ce peut être un logo, mais aussi un vieux ventilateur.

Le plus difficile est le maçonnerie droit sans remplissage dans les joints horizontaux. Pour ce faire, des bouts de carton de 2 mm de largeur et de 0,5 mm d'épaisseur sont placés temporairement entre les briques, pour garder un espace constant. Ce moyen d'aide (des bouts de carton) est plus étroit que les briques proprement dites, qui ont environ 3,8 mm de largeur. Dès que tout est en place et que la colle a séché, le joint est enduit de pâte, au moyen du doigt ou d'un pinceau. En brossant ensuite verticalement les briques au moyen d'une petite brosse (une brosse à dents déclassée, par exemple), de la matière est enlevée des joints, qui s'en retrouvent du coup un peu plus profonds.

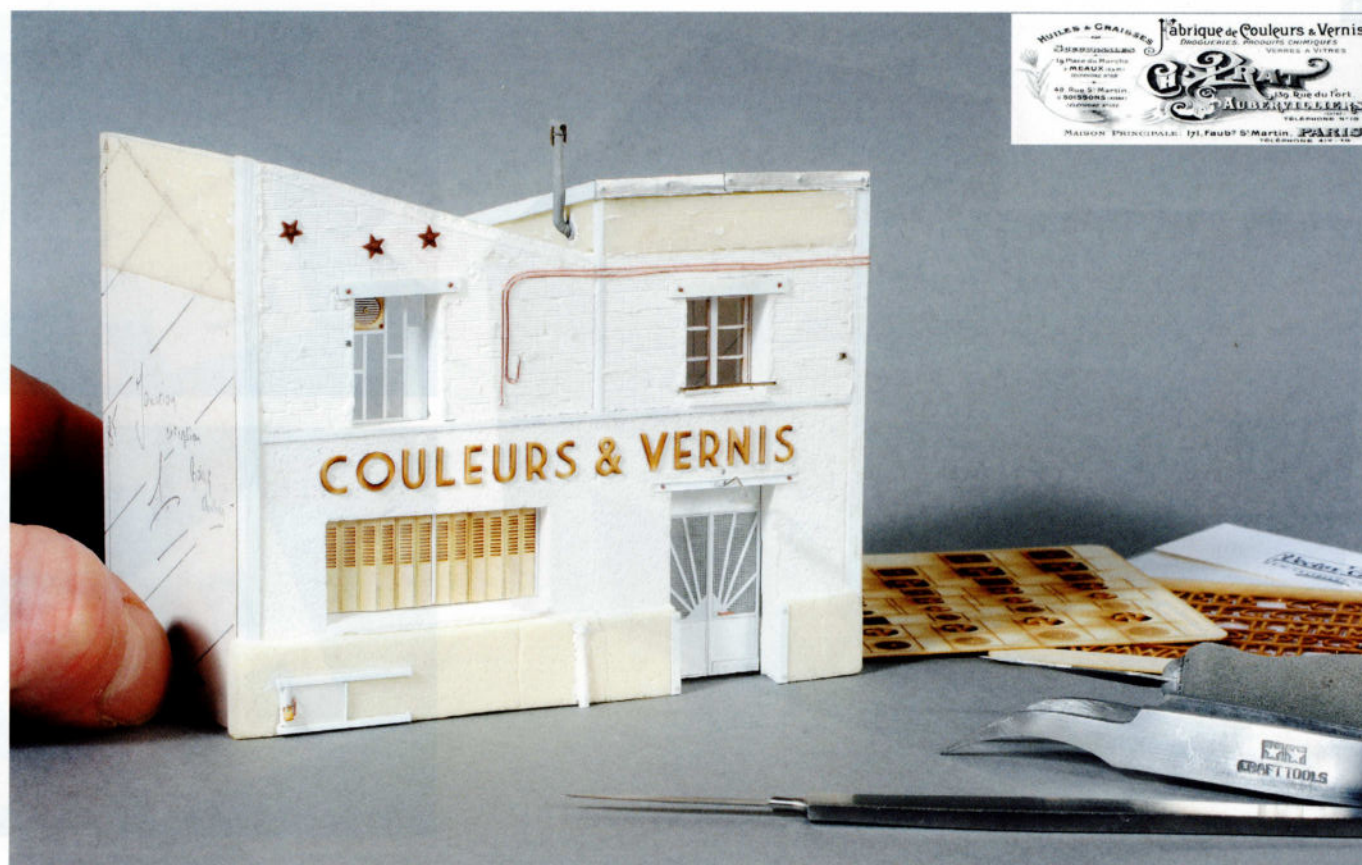
Dans notre prochain article, nous allons entamer la construction des bâtiments et de la base de la voie étroite.

Texte et illustrations: Erik Mosterd.

Moyens d'aide/ sources et fournisseurs consultés:

- Google Sketchup pour les projets de dessins;
- Hobby en Modelbouw: 'Bakstenen in 1/87, 1/35';
- De la pâte pour joints à base d'eau (Anita Decor).





PASSAGE DE L'INDUSTRIE (6)

Le dépôt 'Couleurs & Vernis' Avec des pièces de Vector Cut

IL Y A QUELQUES MOIS, NOUS NOUS ÉTIONS QUITTÉS AVEC LA RÉALISATION DES PREMIERS BÂTIMENTS COMPOSANT CETTE SAYNÈTE DE RUE, EN UTILISANT EXCLUSIVEMENT DES KITS DU COMMERCE MODIFIÉS, VOIRE COMPLÈTEMENT DÉTOURNÉS DE LEUR UTILISATION PREMIÈRE. IL VA EN ÊTRE DE MÊME DANS CE NOUVEAU CHAPITRE, PUISQUE JE VAIS FAIRE APPEL À UN KIT DE PETIT BÂTIMENT SEMI-INDUSTRIEL REPRÉSENTANT UNE IMPRIMERIE, POUR LE MÉTAMORPHOSER EN UN DÉPÔT DE COULEURS ET VERNIS. CETTE CONSTRUCTION VIENDRA JOUXTER LA PETITE ANNEXE PRIMAGAZ DU NÉGOCIANT EN COMBUSTIBLES, VUE AVEC MOULT DÉTAILS, DANS LES TMM n° 120 ET 124.

Nous allons donc poursuivre nos travaux en prenant comme base le kit en pierre synthétique et en résine de Zébulon Décor (réf. 87624). Cet édifice est assez intéressant de part sa forme et des matériaux le composant, comme la brique plâtrière et le ciment. Ceux-ci tranchent assez nettement avec la brique rouge ou le stuc/endu des constructions attenantes et viendra déjà apporter une variation bienvenue dans le 'tableau'.

Ici, pour ces transformations/détaillage, je vais principalement me servir de références Evergreen et Tichy (ou Grandt-Line)

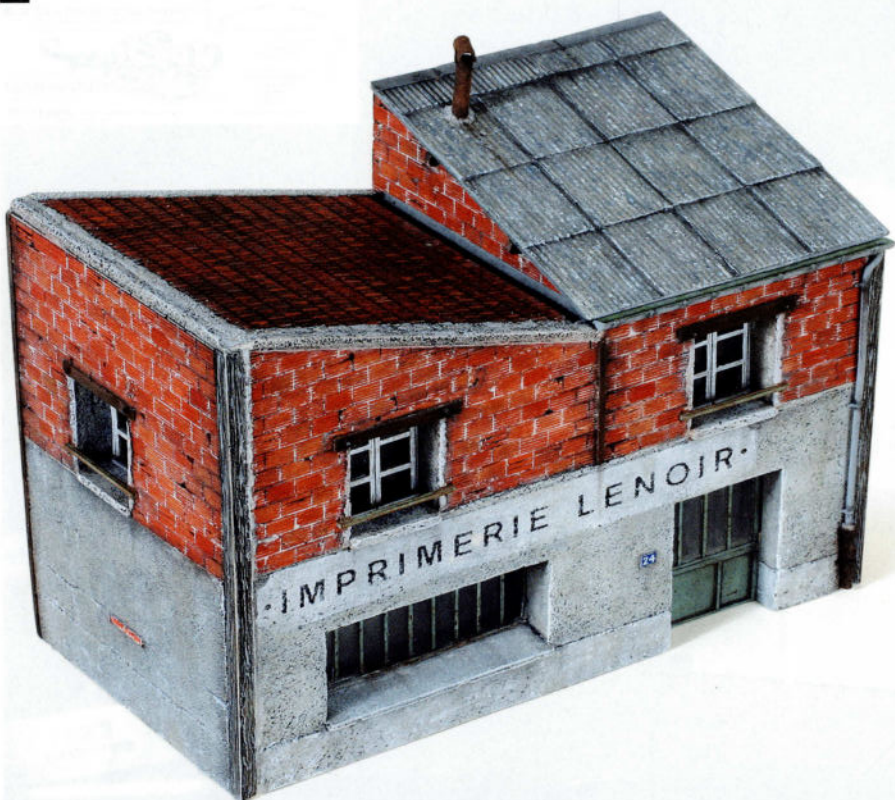
combinées à des éléments provenant de Vector Cut, une marque que peu d'entre vous doivent connaître et dont le fabricant Dave Krakow produit des détails en laser cut d'une incroyable finesse. J'y consacre d'ailleurs une partie 'à part' dans ce sujet pour présenter quelques plaques d'équipements 'génériques' autres que celles utilisées pour améliorer le bâtiment et qui peuvent à l'occasion être les bienvenus pour les modélistes bricoleurs.

Comme d'habitude, le séquençage par l'image viendra étayer mes propos. Voyons donc tout cela sans attendre...

1 Cette vue du bâtiment tel qu'il se présente en version originale sera à comparer avec la version que je vais vous proposer. La construction étant prise en 'sandwich' dans un bloc de remises/entrepôts et immeubles de toutes sortes, seul le fronton et les toitures seront réellement visibles, au final. Les pignons livrés avec le kit seront donc mis de côté pour venir compléter un futur bâtiment, qui sera situé un peu plus loin dans la rue.

2 C'est par la façade que nous commencerons nos travaux pratiques. Ici bien entendu, j'agis selon un plan préétabli d'avance et sur lequel j'ai réfléchi pour me permettre d'obtenir ce 'dépôt' façonné à ma convenance... En premier lieu, j'ai donc souhaité donner un peu plus de 'hauteur' et de présence à la construction. Pour me permettre de rehausser légèrement et avec réalisme ce fronton tout en lui apportant les modifications principales, j'ai

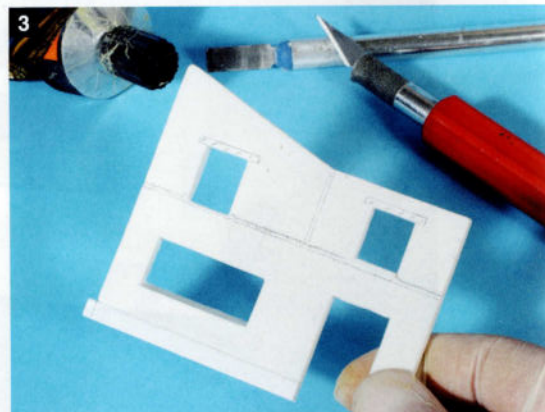
1



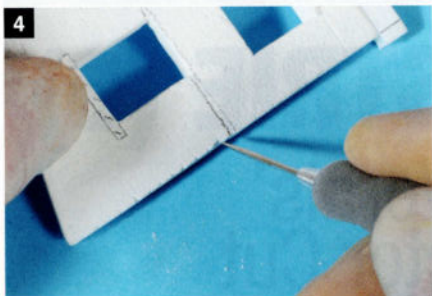
2



3



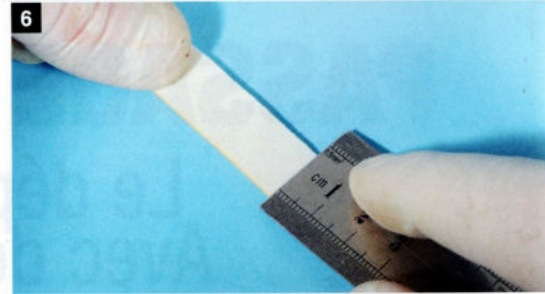
4



5



6



réuni rapidement une plaque de grosses briques plâtrières Zebdec (réf. 87804), deux sections d'Evergreen 175 (chacune d'une longueur de 85 mm), de même que deux languettes de carton-plume (mousse polyuréthane!!!) de 3 mm (105/14mm) et 5mm (105/6 mm), ainsi que des colles néoprène et cyano...

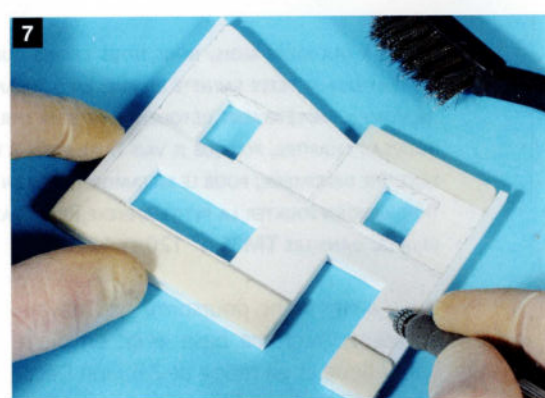
3 Après avoir ébavuré soigneusement les ouvertures, la 'rehausse' en carton-plume de 5 mm est rapidement mise en place à la colle néoprène; puis, j'en profite dans le même temps pour araser les deux linteaux métalliques au 1er étage, ainsi que l'appui de fenêtre en ciment sur le côté gauche. Les traits au crayon pratiqués viendront signaler les fermes que nous viendront apposer ultérieurement...

4 A ce stade, j'en profite pour pratiquer un rognage des briques plâtrières situées de chaque côté de la façade à la jonction avec la grosse pièce en bois, que nous

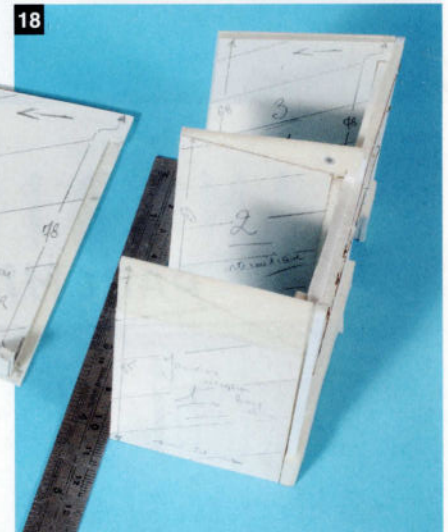
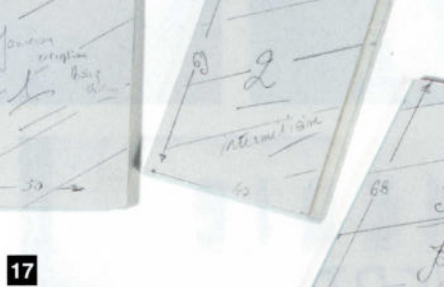
simulerons ultérieurement avec le carré Evergreen. Ces cavités seront rebouchées après positionnement, pour imiter du ciment appliqué grossièrement, comme c'est parfois le cas en réalité.

5 Les deux sections d'Evergreen carré de 2,5/2,5 mm nervurées au préalable sont ensuite mise en place à la colle cyanoacrylate, ceci en ayant auparavant rehaussé également une partie du mur à droite de la façade, par apport d'une section de briques plâtrières tirée de la plaque en résine (et correspondant ici à trois rangs en hauteur). Cette modification va me permettre d'inverser l'inclinaison de la toiture sur cette partie du bâtiment.

6/7 Le gros œuvre une fois achevé, un rebord en 'ciment' va venir équiper le soubassement du bâtiment et lui apporter une différence en sus, par rapport au modèle de base. Pour fabriquer celui-ci, je me sers de la section de carton plume de 3 mm pelée sur les deux



faces et dont je tasse/affine la mousse de manière régulière avec un réglet métallique, pour obtenir une pièce de 1,5 mm d'épaisseur environ. Celle-ci sera mise en place à la colle cyanoacrylate, puis piquetée à la brosse métallique pour obtenir un effet similaire à celui du ciment. Facultativement, quelques fissurations pourront être ajoutées ci et là, suivant l'état dans lequel on souhaite présenter l'ensemble. Ici, je fais appel à une pointe d'aiguille, sans trop insister...



ponnée avec une grosse brosse pochoir, pour imiter la texture cimentée de la façade. Aux jointures avec les briques plâtrières, l'enduit sera appliqué de la même manière, mais laissé tel que pour simuler un rebouchage grossier...

16 ...et j'en profite pour faire de même à certaines places sur la façade, ceci au jugé, pour donner un peu plus de vie à la façade.

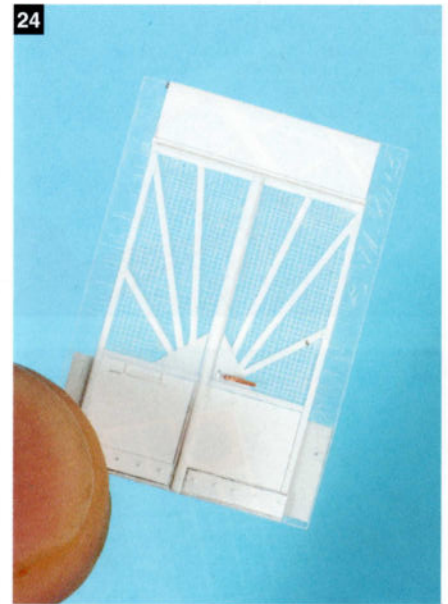
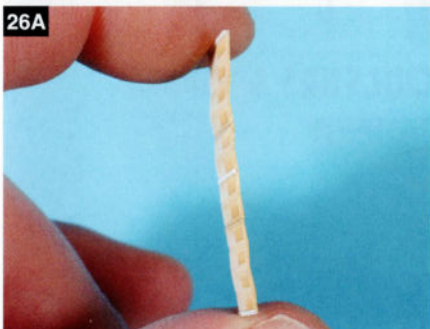
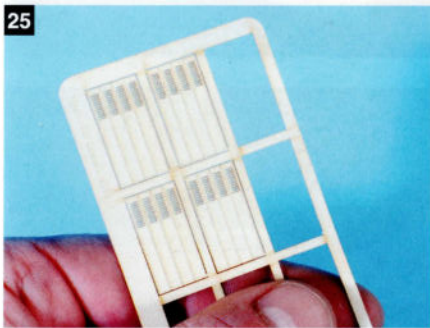
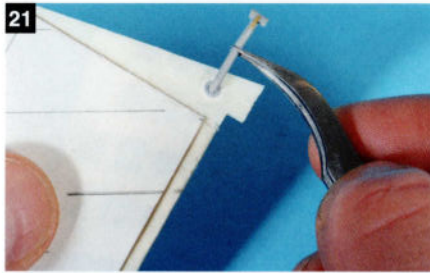
17/18 Une fois le travail en façade bien dégrossi, la structure va avoir tout de même besoin de pignon, dont une partie infime sera visible au final. Pour élaborer ceux-ci, je fais encore appel à la plaque de briques plâtrières en résine (pour les parties 'émergentes') et à du carton-plume de 5 mm

pour les portions invisibles. Celles-ci sont coupées selon mon plan préétabli et numérotées de 1 à 3. Un positionnement rapide à blanc permettra de juger du bon encastrement des différentes pièces entre-elles. Toujours opérer sur un marbre pour éviter les désagréments de dernière minute!

19 Vient maintenant l'élaboration d'un des deux pans de toiture (nous verrons le cas de l'autre plus particulier dans le prochain volet). Ici, je me suis resservi de la section de toiture en tuiles mécaniques fournie dans le kit, pour en recouper une autre qui va venir remplacer la toiture en fibrociment originelle. Comme on peut le voir sur ce cliché, celle-ci est recoupée en biais pour donner une légère dynamique

au pignon du bâtiment qui le jouxtera sur la rue, ultérieurement. Sans vous en dire plus pour l'instant, il s'agira d'un atelier à l'angle d'un passage. L'arrière du dépôt se poursuivant sur d'autres constructions – plus massives – le pan de toit est finalement équipé d'une grosse gouttière en zinc, pour récupérer logiquement les eaux pluviales. Celle-ci a été confectionnée à l'aide de carte plastique de 0,12 mm formée pour l'occasion... J'en profite également pour fabriquer les zincs de rives à l'aide d'alu de récupération.

20 Selon les envies, on peut aller encore plus loin dans le détaillage, bien sûr: ici, je simule des câbles d'alimentation électrique avec du fil de cuivre de 2/10e, en donnant un peu de 'mou' pour casser l'uniformité,



ce qui est plus aisé avec ce matériau, comparé au maillechort ou au laiton.

21/22 Toujours dans le même style, un des pignons est équipé d'un conduit de poêle sensé chauffer une partie du premier étage (où j'imagine les vieux bureaux au mobilier industriel), tandis que l'entrée au rez-de-chaussée se voit affublée d'une potence équipée d'un abat-jour. Ces éléments sont constitués de références Grandt-Line dont nous avons déjà parlé maintes fois dans de précédents sujets.

23 A ce niveau d'avancement, il ne reste plus qu'à équiper les ouvertures par les fenêtres et portes appropriées. Je commence tout d'abord par la porte qui va être complètement fabriquée en scratch,

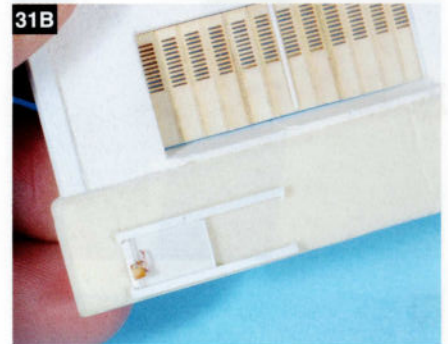
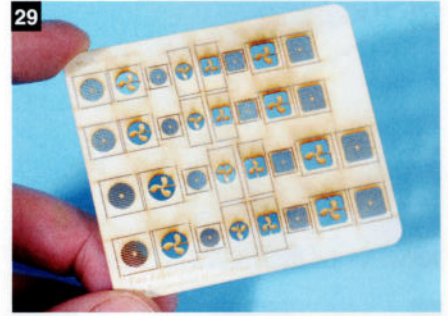
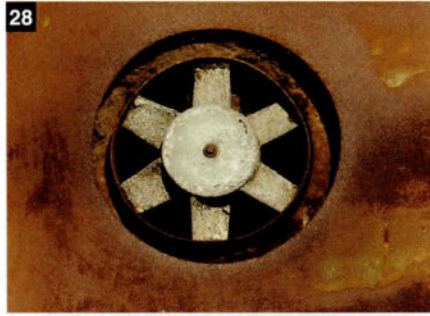
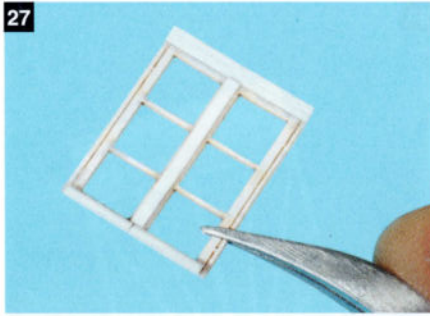
en prenant comme inspiration ce modèle photographié... chez un grossiste pour drogueries (ça ne s'invente pas)!

24 Après avoir élaboré un plan sur papier millimétré reprenant les cotes de la baie, celle-ci est patiemment fabriquée à l'aide de cartes plastiques de 0,12/0,25 mm d'épaisseur et de bandelettes Evergreen. Les vitrages sont réalisés à l'aide d'Altuglass 'clear' 9005 de la même marque, strié à la pointe d'aiguille, pour imiter ce carreau particulier. Ici, j'ai pris quelques libertés supplémentaires en ajoutant des détails non présents sur le modèle à l'échelle 1/1.

25 Pour trancher encore un peu plus avec le modèle de base, j'ai ensuite remplacé

les huisseries métalliques du rez-de-chaussée par un montage de volets métalliques obstruant complètement l'ouverture. Ici, je me suis encore servi de volets fabriqués à la commande par Vector Cut et destinés initialement à un usage différent pour un autre modéliste.

26A/26B Après avoir tronçonné ceux-ci en partie, ils sont assemblés, puis mis en forme pour apporter une certaine dynamique au montage. Cet effet est bien visible sur la photo. Avec quelques languettes de bandelettes Evergreen 100 apportées en sus, cet équipement viendra parfaire cette partie de l'édifice. Un montage à blanc sera bien entendu effectué pour vérifier le bon encastrement et l'effet produit, une fois en place.



27 Nous sommes presque arrivés à terme... La fenêtre équipant la partie 'bureaux' est ensuite fabriquée en utilisant le modèle d'origine en laser cut, sur lequel j'ai pratiqué un léger nervurage et reproduit quelques pièces en volume, comme les jets d'eau notamment...

28 L'autre ouverture va être équipée manière différente et nécessiter un peu plus de travail... Ici, j'ai en effet souhaité simuler des huisseries métalliques auxquelles viendraient s'y loger une grille avec une aération à pales, comme on peut en voir parfois sur certains bâtiments utilitaires ou industriels...

29 Sachant que ce type d'élément est produit par Vector Cut, mais vendu avec

d'autres sur une plaque, j'ai fait une demande pour obtenir uniquement ceux-ci sur une planche... et voilà...


30 La 'fenêtre' une fois confectionnée comme la porte reçoit finalement sa grille d'aération, sur laquelle j'ajoute encore des boulons et écrous de fixation... Remarquez les carreaux de différents types, peut être remplacés avec les moyens du bord après avoir été cassés, ainsi que la plaque métallique obstruant une partie de la fenêtre... autant de tout petits détails qui auront leur importance, au final.

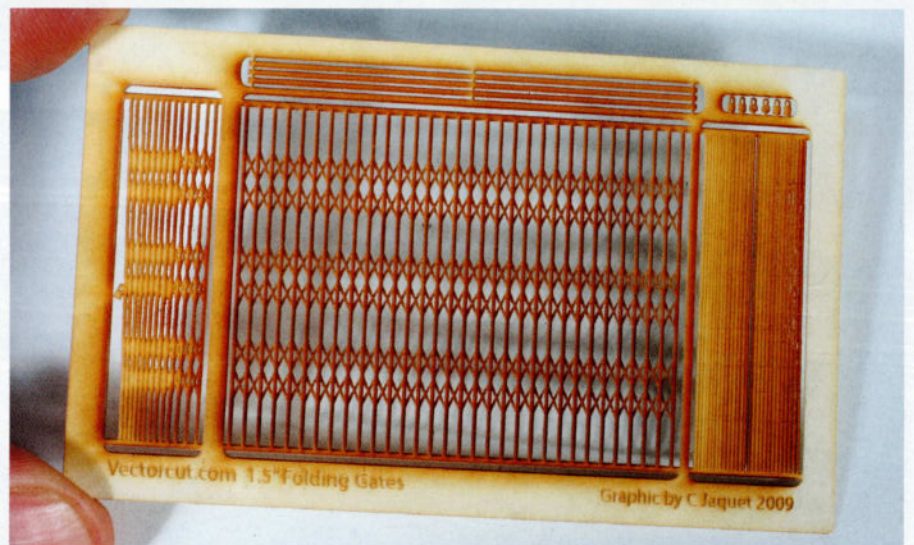
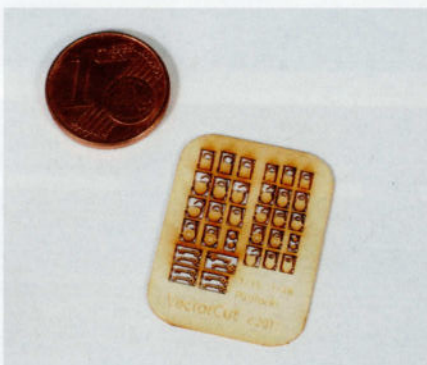
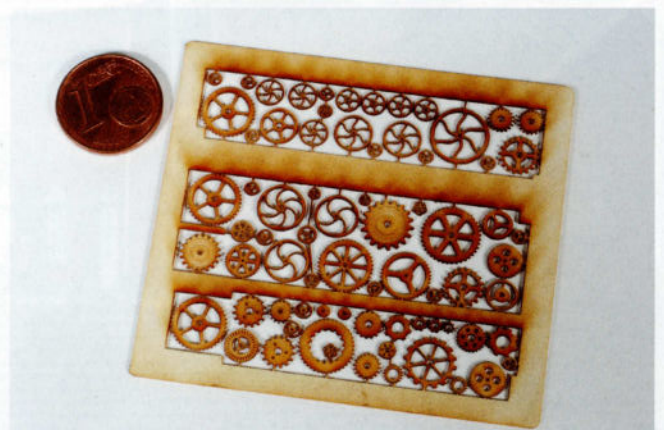
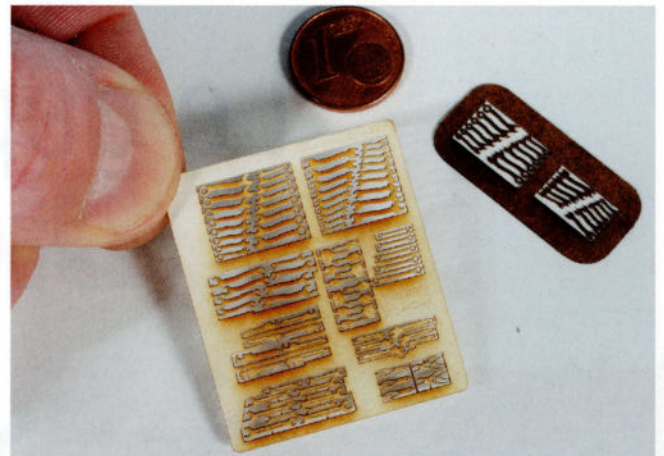
31A Non prévu à l'origine et pour parachever la présentation, ce soupirail coulissant original et plutôt rare, créé à l'aide de

carte plastique de 0,12 et 0,5 mm, ainsi que de bandelettes Evergreen 120 et 102 (pour les rails). Notez là encore les détails, comme la poignée en fil de cuivre et bien entendu, le gros cadenas provenant là encore d'une planche Vector Cut.

31B L'élément une fois mis en place/inséré viendra apporter du détail à cette partie en sous-bassement, un peu trop sage.

32 Le dépôt disposé contre les premiers éléments de saynète, déjà bien avancés... Suite dans un nouveau volet, très prochainement!

Texte et photos :
Emmanuel Nouaillier 



Les éléments en découpe laser de Vector Cut

Basée sur la côte Ouest des USA à White Plains, cette marque animée par Dave Krakow produit depuis un certain temps de nombreux éléments de détails et de bâtiments en découpe au laser, dont les derniers sont en bois véritable. Leur finesse est très poussée, voire incomparable (allez voir les hotdogs et les donuts... au 1/87!) et je ne puis que vous recommander d'aller jeter un coup d'œil sur le site www.vectorcut.com. Bien évidemment, une grande partie du catalogue concerne spécifiquement les modélistes américains, mais une bonne dizaine, voire plus de références peuvent nous être fort utiles pour venir détailler avec une grande précision

nos constructions. Autre bonne chose: le carton utilisé ne peluche pas et est traité de telle sorte qu'il est possible d'utiliser/manipuler les pièces quasiment comme des éléments en carte plastique. Autre 'plus' non négligeable: les frais de port sont gratuits à partir d'une commande équivalente à 20 dollars, soit environ 16 euros. Les amateurs bricoleurs auront vite atteint cette somme, il faut bien l'avouer! De plus, ce fabricant est ouvert à toute demande 'spécifique' et il vous est possible de commander des pièces propres à

vos besoins particuliers, pour peu que vous maîtrisiez assez bien l'anglais!

En résumé, je vous recommande fortement cet artisan et vous laisse découvrir en pièces jointes quelques-unes de ses références, allant des outils (disponibles avec des pinceaux!) aux cadenas, en passant par des grilles pour magasins (ouvertes et fermées avec leurs cadenas, aussi), charnières etc. Vraiment 'de la belle ouvrage', dont je me ferai un plaisir d'en reparler ultérieurement!

Le dépôt Diesel



Un des grands avantages de la commande digitale est la possibilité d'allumer ou d'éteindre les phares des locos. Remarquez les feux à fleur de sol fonctionnels sur les voies de sortie du dépôt: ils ont été fabriqués par Johan lui-même.

DANS CE NUMÉRO, NOUS VOUS PRÉSENTONS LE RÉSEAU DE JOHAN SCHELLENS, DE WESTERLO. SON RÉSEAU N'A PAS DE NOM, MAIS COMME UN DÉPÔT DE LOCOMOTIVES OCCUPE LA PLACE CENTRALE DE CE RÉSEAU, NOUS L'AVONS BAPTISÉ 'LE DÉPÔT DIESEL'. OUTRE D'ÊTRE UN AMATEUR DE TRAINS, JOHAN EST AUSSI COLLECTIONNEUR DE LOCOMOTIVES EN MODÈLES RÉDUITS, ET QUEL ENDROIT CONVIENT-IL MIEUX QU'UN DÉPÔT POUR METTRE EN VALEUR UNE COLLECTION DE LOCOS? MAIS EN TANT QU'AMATEUR ET PHOTOGRAPHE FERROVIAIRE, JOHAN AIME AUSSI LES COMPOSITIONS DE TRAINS RÉALISTES EN MODÈLE RÉDUIT, ET SON RÉSEAU NE SE LIMITE DONC PAS SEULEMENT À CE DÉPÔT...

Après avoir réalisé quelques petits réseaux d'inspiration allemande, Johan s'est lancé il y a huit ans dans la réalisation d'un

nouveau réseau, sur le grenier de son ancienne habitation. Ce réseau serait cette fois d'inspiration belge et comporterait

à la fois un dépôt et une partie 'parade'. Johan put s'approprier un coin du grenier, ce qui lui permit de concevoir son réseau sous forme de 'L'. Les deux jambages de ce 'L' ont chacun 350 cm de longueur, le réseau ayant une profondeur d'environ 120 cm. Quasi toutes les activités se déroulent sur la partie gauche de ce réseau, la partie droite étant constituée d'une grande boucle cachée en grande partie sous une colline. Cette partie n'étant actuellement



pourvue que d'un décor basique, le présent reportage se focalisera plutôt sur la partie achevée de ce réseau.

Le tracé des voies est en fait très simple: il s'agit d'un grand ovale à double voie en forme de '8', qui court le long du bord du réseau. Sur la partie de gauche, les voies à l'avant-plan forment un long 'S', ce qui donne à l'ensemble un aspect très dynamique. Passé le dépôt, la voie forme une courbe de 180 degrés et monte légèrement, passe une gare-sans-nom et refait une courbe de 90° pour traverser le site au moyen de deux ponts, suivi d'une nouvelle courbe à 180° et repasser sous les ponts dont question et se retrouver... à l'avant-plan. En posant les voies plus ou moins le long des diagonales du réseau, on gagne évidemment en longueur. Outre ces voies directes, on trouve également à l'avant-plan de ce réseau six voies de garage sur lesquelles des trains de marchandises peuvent être formés. Derrière ces voies, on



1. La remise pour locomotives est entièrement faite 'maison' en plasticard et en carton: c'est plus ou moins la remise de Hasselt qui a servi d'exemple. Cette remise comporte six voies d'accès. Johan a manifestement un faible pour la série 55...

2. Une belle parade de locomotives Diesel. A l'avant-plan, on reconnaît une 55 de B-Models. De ce point de vue, les plots du 3e rail sont à peine visibles.

3. Une vue à vol d'oiseau d'une partie de l'impressionnante cavalerie Diesel de Johan. A l'arrière-plan, on peut voir la 'ligne de parade', surélevée.

4. Un dépôt héberge généralement aussi un certain nombre de locomotives de manœuvres. Deux séries 80 attendent leur prochaine utilisation. A l'arrière-plan, quelques voitures voyageurs sont garées pendant les heures creuses.

2







trouve le faisceau d'entrée vers la remise aux locomotives et au stand de gasoil. Tout à fait à l'arrière, quelques bâtiments de service sont encore visibles, ainsi que quelques voies sur lesquelles des rames voyageurs peuvent être garées.

Johan a débuté un jour avec du Märklin, et y est resté fidèle. Pour les voies, son choix s'est porté sur des voies 'C' de cette marque. Un inconvénient de ce système est qu'il n'existe pas de voies flexibles,

5. Dans le coin du 'L' de ce réseau, la voie accomplit une boucle de 90°, habilement camouflée par un bois et des buissons. Lorsque le train réapparaît, il traverse l'entrée du site au moyen de deux viaducs métalliques.

6. Un aperçu du faisceau d'entrée des voies de garage et de la voie principale. Les voies 'C' de Märklin ont joliment été patinées et complétées par du ballast. Bien que de nombreuses voies soient parallèles, l'ensemble ne paraît jamais surchargé.

7. La 5517 circule sur la voie principale qui forme une boucle de 180° derrière la remise aux locomotives, en grimpant légèrement. Les arcades visibles à l'arrière proviennent de la marque Noch et forment une belle transition entre les voies basses du dépôt et la ligne de parade, établie à un niveau plus élevé.

8. Les réservoirs de gasoil sont visibles derrière les voitures M2. Une longue rame de wagons-citernes passe dans la gare-sans-nom, remorquée par deux 55.



mais Johan a résolu ce problème par une utilisation intelligente des différents rayons de courbure disponibles, ce qui donne un aspect fluide aux voies posées. L'assiette standard des voies a été retravaillée par Johan au moyen de ballast supplémentaire, peint et patiné avec soin. Seuls les plots de contact centraux trahissent le fait qu'il s'agit d'un réseau en 3-rails courant alternatif. Les trains sont commandés en mode digital par une Central Station de Märklin, les aiguillages et les signaux étant

commandés par touches, d'une façon conventionnelle.

Bien que de nombreuses voies soient présentes sur une superficie assez réduite, ce réseau ne donne nulle part l'impression d'être surchargé. Ceci provient principalement du fait que Johan s'est limité à un seul thème, et à la présence de quelques bâtiments seulement. Le long de la paroi arrière, on trouve un bâtiment de gare (assemblé au moyen de quelques kits Kibri de la gare belge bien

connue) et de cinq maisonnettes qui doivent simuler la présence d'une ville. Pour le reste, il n'y a aucun autre bâtiment. L'ensemble en est donc particulièrement harmonieux.

Ce réseau se situe à l'époque IV, mais on y débord, parfois: des Diesel modernes d'opérateurs privés y sont parfois visibles... Ce réseau n'est pas pourvu de caténaires: il s'agit donc vraiment d'un réseau 'Diesel'. Outre une collection étendue de modèles de locos Diesel, Johan possède aussi une belle collection de locos électrique et organise parfois une



9. Johan Schellens a utilisé au maximum l'espace disponible, mais grâce à un tracé fluide des voies et au nombre réduit de bâtiments, il a réussi à créer un réseau très réaliste.

'journée de circulation électrique', les locos circulant alors pantos baissés, évidemment. Les caténaires sont alors imaginées: il faut en effet que cela reste un hobby, qui laisse de la place à un peu de fantaisie...

Le matériel roulant provient de différents fabricants: si l'on opte de nos jours pour le 3-rails, on n'est désormais plus limité à la seule production Märklin, car d'autres marques proposent généralement aussi



une version pour 3-rails de leur gamme de modèles. Le matériel roulant que possède Johan a été vieilli et patiné avec soin ce qui contribue fortement au réalisme de tout le réseau.

Johan a entretemps échafaudé de nouveaux projets, et lorsque sa nouvelle habitation sera terminée, il pourra y construire un nouveau réseau. En attendant, il peut toujours se rabattre sur son réseau exist-

tant, pour profiter de ses modèles...

Texte et photos:
Guy Van Meroye



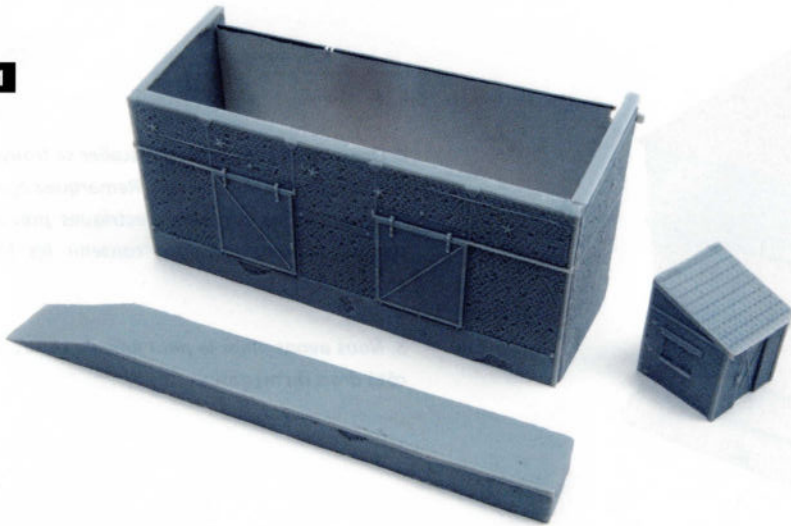


Emmanuel Nouaillier, l'initiateur du magasin Add On Parts

ADD ON PARTS EST UNE SPIN-OFF DU MAGAZINE ART OF MODELLING ET VIENT RÉCEMMENT DE SE LANCER DANS LA COMMERCIALISATION DE KITS EN RÉSINE À L'ÉCHELLE 1/87^e SPÉCIALEMENT DESTINÉS AUX MODÉLISTES FERROVIAIRES. POUR LA CONCEPTION DE CES KITS ET LA FABRICATION DES MODÈLES-MÈRES, NICO MONNOYE A FAIT APPEL À UN COLLABORATEUR DE NOTRE REVUE: EMMANUEL NOUAILLIER. EMMANUEL RÉALISE D'UNE FAÇON PARFOIS INIMITABLE DES MODÈLES SERVANT D'EXEMPLE, ET COMPOSÉS DE DIFFÉRENTES PIÈCES. UN MOULE EN EST ALORS RÉALISÉ, AU MOYEN DUQUEL DES PIÈCES EN RÉSINE SONT COULÉES. IL S'AGIT D'UN PROCÉDÉ CONNU POUR OBTENIR FACILEMENT TOUTES SORTES D'OBJETS ET D'ASSEMBLAGES, SANS AVOIR RECOURS À LA TECHNIQUE CÔUTEUSE DE L'INJECTION.

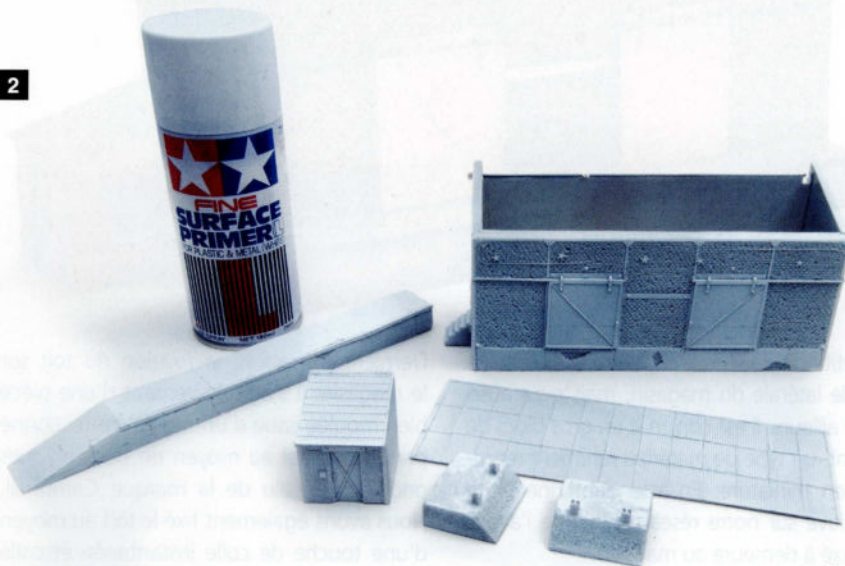
Comme premier-né de cette nouvelle gamme, Add On Parts sort un magasin ferroviaire pour marchandises, avec son quai de chargement et son heurtoir (réf. 87-0005). Les pièces sont proprement emballées dans une simple petite boîte en carton, aucun mode d'emploi n'étant joint. Mais ce dernier ne serait de toute façon pas nécessaire, car ce

1



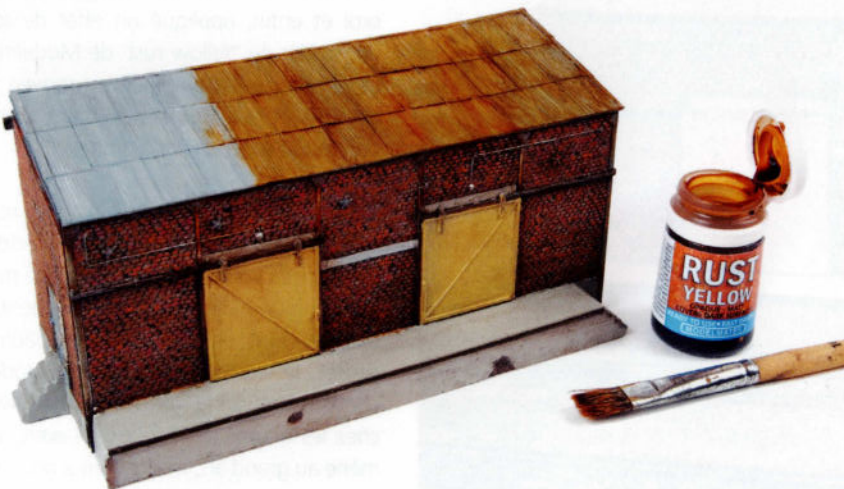
1. La façade du magasin est déjà assemblée par collage; une paroi arrière faite d'une chute de matériau a été ajoutée. Voici le quai de chargement avec son plan incliné, que nous n'avons finalement pas utilisé. Cette maquette est prête à l'emploi et ne doit plus qu'être peinte...

2



2. Après avoir soigneusement dégraissé les pièces dans une petite lessive, une première couche de fond est appliquée.

3



3. Entre-temps, nous avons déjà bien avancé et le travail de mise en peinture est quasi terminé. Le quai de chargement est collé contre la façade avant; c'est le tour du toit à être traité avec du 'Yellow rust' de Modelmates.

kit est composé d'à peine 9 pièces en résine, en ce compris le heurtoir et sa traverse. Le bâtiment proprement dit est seulement composé d'une façade avant, de deux pignons latéraux et d'un toit. Un petit édicule annexe est livré prêt à l'emploi. Pour le reste, ce kit contient encore deux types de quai de chargement: l'un avec escalier, l'autre avec un plan incliné.

Les pièces en résine ne présentent aucune ébarbure ni bulles d'air: le moulage a manifestement bien été réalisé. Les formes des pièces sont remarquables: là où cela s'avère nécessaire, il est possible de corriger légèrement avec une lime douce les parois, pour bien les ajuster. Ce bâtiment ne présente pas de paroi arrière: nous l'avons confectionnée nous-mêmes, au moyen d'une plaque de Forex de 3 mm, histoire de procurer suffisamment de stabilité à la maquette. Nous avons collé les parois de ce magasin au moyen d'une colle instantanée.

Les façades et les autres pièces bénéficient ensuite d'une petite couche de peinture (blanche) de fond, et la finition peut commencer. Les briques sont gravées une par une par le concepteur, ce qui donne des joints assez profonds sur les moulages. Tous les détails – jusqu'aux plus petits – du modèle-mère s'y retrouvent. L'essentiel consiste donc à utiliser les techniques nécessaires pour peindre les façades.

Dans sa série d'articles, Emmanuel a déjà expliqué à plusieurs reprises comment il pratique pour peindre ses bâtiments et appliquer les traces de patine où il faut. Nous avons plus ou moins suivi ses conseils, mais très vite, il est apparu qu'Emmanuel était un véritable 'artiste' et que son sens des couleurs et du travail de la peinture et des pigments n'étaient pas aussi faciles à imiter...

Nous avons d'abord peint le petit bâtiment en gris, et coloré ensuite brique par brique au moyen de différentes teintes de rouge et de brun, afin d'obtenir une palette de couleurs. De la peinture Humbrol a été utilisée. Ensuite, le tout a été traité à plusieurs reprises au moyen d'un lavis Vallejo et de peinture acrylique diluée, jusqu'au moment où le résultat nous a plus ou moins plu. Nous ne gagnerons sûrement pas de prix avec cette maquette, mais elle ne dépareillera pas sur notre réseau...

Vu que tous les détails sont déjà présents, le travail de peinture doit se réaliser avec soin.

4



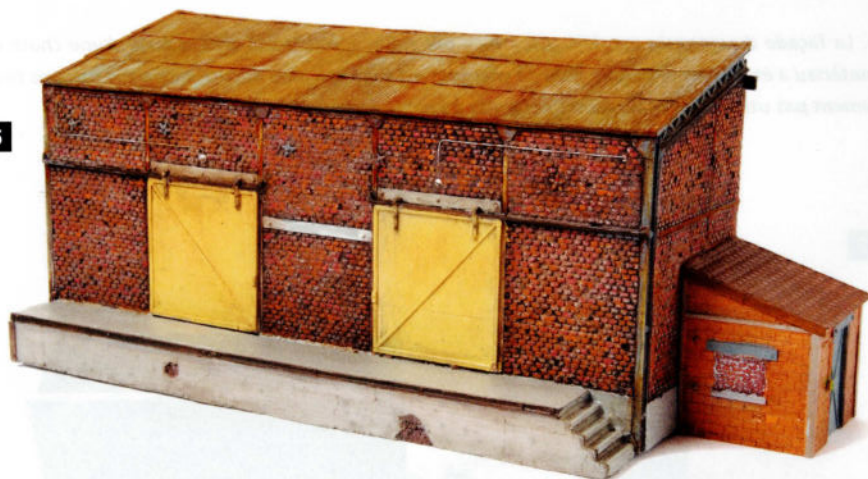
4. Une entrée avec un petit escalier se trouve du côté gauche du magasin. Remarquez également les fins conduits électriques prévus par les concepteurs pour contenir les fils électriques.

5. Nous avons placé le petit édicule contre le côté droit du magasin.

Les armatures métalliques dans la façade seront peintes en gris acier, les poutres au-dessus des portails en gris ciment et les deux portails d'accès en jaune. L'un ou l'autre élément est alors décoré de quelques traces d'utilisation et de traces de rouille.

Lorsque le magasin fut sur le point d'être achevé, nous avons choisi le type de quai: nous avons préféré l'étroit quai de chargement, avec son escalier. Lors de son montage 'à sec', il parut être quelque peu arrondi, mais aussi un peu trop haut que pour être ajusté à ras des portails. Ce détail a été résolu au moyen d'une grande lime douce, jusqu'à ce que le quai s'ajuste parfaitement à la façade avant. Façade et quai de chargement sont alors fixés ensemble au moyen d'une colle à deux composants.

5



Le petit édicule séparé peut être fixé contre la façade latérale du magasin, mais peut aussi servir ailleurs. Il est construit en gros blocs de ciment, un type de matériau rarement reproduit en miniature. En attendant une place définitive sur notre réseau, nous ne l'avons pas fixé à demeure au magasin.

Dernière opération: la fixation du toit sur le magasin. Il s'agit également d'une pièce bien moulée issue d'un moule confectionné par Emmanuel au moyen de fines plaques ondulées en alu de la marque Campbell. Nous avons également fixé le toit au moyen d'une touche de colle instantanée et collé une solive de renfort à l'arrière, le toit étant très fin. Nous avons ensuite peint le toit, d'abord en couleur 'métal' de Vallejo, ensuite brossé à sec avec du gris acier Humbrol et enfin, appliqué un effet de rouille au moyen de 'Yellow rust' de Modelmates. L'effet rouille est appliqué au moyen d'un coton-tige humide, l'effet étant quelque peu réduit à gauche et à droite.

En faisant appel aux connaissances et à la maîtrise d'Emmanuel Nouaillier, Add On Parts offre la possibilité au modéliste moyen d'obtenir un bâtiment particulièrement bien détaillé. Tout comme pour les bâtiments Artitec, le vrai challenge pour le modéliste consiste à réussir la mise en peinture. Même chez les grands maîtres, c'est l'exercice qui mène au grand art, mais quant à nous, nous en sommes encore loin... Mais nous persévérons!



Le magasin a trouvé provisoirement place le long d'une voie accessoire, en attendant sa place définitive sur notre réseau.

Texte et photos: Guy Van Meroye





Voici le résultat de deux jours de travail intensif...

De l'herbe statique

Un séminaire instructif chez Langmesser Modellwelt

EN 2012, NOUS AVONS VISITÉ LA FIRME LANGMESSER MODELLWELT, OÙ NOUS AVONS PARTICIPÉ À UN SÉMINAIRE TRAITANT DE LA CONFECTION D'ARBRES. CE SÉMINAIRE INSTRUCTIF DONNAIT VRAIMENT L'ENVIE D'EN SUIVRE D'AUTRES; NOUS SOMMES AINSI RETOURNÉS À WILLICH, OÙ LORS DU SÉMINAIRE 'METTEZ DU VERT AU MOYEN DE L'ÉLECTROSTATIQUE', NOUS AVONS APPRIS PAS À PAS À RÉALISER UN BEAU PAYSAGE ET À POSER DE L'HERBE DROITE, AU MOYEN D'UN APPAREIL ÉLECTROSTATIQUE.

Avant d'entamer ce séminaire, nous avons signalé à Wolfgang Langmesser que nous partagerions notre expérience vécue par le biais de 'Train Miniature Magazine'. Nous en avons reçu l'autorisation et étions libre de vous faire profiter des nombreux trucs et astuces appris lors des différents ateliers que nous avons suivis. Mais comme votre rédacteur aime aussi jouer du pinceau, de la colle et des brins d'herbe, il ne restait plus beaucoup de temps pour réaliser les photos... "Pas de problème" décréta notre hôte, après qu'il ait dû attendre plusieurs fois pendant la prise de



Dans les caves de Langmesser Modellwelt se trouve un petit magasin où tout ce qui est nécessaire pour mettre la théorie en pratique est en vente.

notes, "Je vais l'écrire pour toi... Je vais faire moi-même l'article pour TMM!". Et si vous avez suivi avec attention la série 'Ainsi fût la région de la Ruhr', vous pouvez être sûr que la qualité sera cette fois aussi au rendez-vous!

Deux jours

Après cette introduction, vous pourriez vous attendre à ce que nous publions tel quel l'article de Wolfgang. Mais nous voulons également vous faire partager notre propre expé-



Les formes du paysage sont façonnées grossièrement à la râpe dans une plaque de Styrodur.



Le chemin rural est réalisé au moyen de terre de jardin stérilisée.



La base du pré est constituée d'herbe courte d'automne.



Un sèche-cheveux peut être utile, si vous voulez travailler vite.



Morceaux par morceaux, le Styrodur devient plus vert, grâce aux différentes techniques utilisées.

rience acquise lors de ce séminaire. Ce séminaire de deux jours fut donné par Wolfgang et Connie Langmesser, à leur domicile. Les participants venant de loin et qui passaient la nuit à Willich étaient invités le soir par Connie Langmesser à 'un petit snack avec boissons'. Une invitation à laquelle cinq des six participants répondirent favorablement, ce qui fit que chacun put faire connaissance avec les autres, d'une façon conviviale.

Et cette bonne ambiance se perpétua le lendemain, au cours du séminaire. La journée débuta à 9 heures et comme il se doit pour tout séminaire, fut constituée par une série de courtes lectures à chaque fois suivies d'un workshop (un 'atelier'), de façon à ce que chaque participant puisse passer à la pratique. Il est intéressant de voir comment six participants mettent en pratique ce qu'ils viennent d'apprendre, chacun à leur manière. On voit alors des choses qu'il ne faudrait pas – mais n'apprend-on pas de ses échecs – mais aussi

des choses dont on se dit: "Comme cela, ça va aussi", voire... "Comme ceci, c'est encore mieux!" Et c'est précisément cela qui constitue la plus-value de ces séminaires: vous en apprenez du maître, mais aussi des participants. Un plus un font subitement... trois.

La brochure précise que le résultat de vos bricolages lors du séminaire peut être emporté chez vous. Bien que dès le départ, Wolfgang nous avait précisé que nous ne devions pas nous attendre à travailler sur un véritable diorama de paysage, nous pourrions emporter avec nous le résultat de nos différentes mises en pratique. Le fait qu'il ne s'agisse pas d'un véritable diorama est dû au fait que lors des workshops, différentes techniques sont passées en revue, qui remplissent à chaque fois un beau morceau de plaque de Styrodur. En travaillant à chaque fois sur une autre partie, les parties de paysage déjà réalisées pouvaient alors sécher tranquillement. C'est aussi la rai-

son pour laquelle un tel séminaire dure deux jours: la colle doit sécher... Et rester les bras croisés pendant ce séchage n'est pas rentable. Wolfgang s'arrange toujours pour vous maintenir constamment à l'ouvrage et abreuve les participants de ses trucs et astuces, qui peuvent être expérimentés à leur tour. Outre le travail avec différentes teintes et longueurs de brins, vous apprendrez également la manière d'appliquer plusieurs couches l'une sur l'autre, afin d'obtenir une herbe plus haute, voire celle d'un bois. Le premier jour, le séminaire s'est poursuivi jusque 18 h, après quoi la croûte a été cassée, dans une ambiance détendue. C'était encore l'occasion de poser quelques questions, mais très rapidement, d'autres sujets de conversation furent abordés. Lors de la seconde journée, le travail débuta à 9 h et les bouchées doubles furent mises alors pour travailler à l'application de la verdure, au moyen des beaux matériaux proposés par MiniNatur et Model-Scene.



Un des 'trucs' utilisés pour coller plusieurs couches de brins les unes sur les autres.



C'est surtout le 'Profi-Flock' professionnel de Langmesser qui a été utilisé.

Le Gras Master

Au cours de ces workshops, nous avons surtout travaillé avec le 'Profi-Flock' professionnel de Langmesser. Cet appareil peut générer une tension réglable allant de 40.000 à 70.000 Volt. Grâce à cette tension réglable, la force du champ créé peut être réglée en fonction du travail à effectuer. Hélas pour beaucoup d'entre-nous, le prix d'un tel engin – soit 850 euro – est nettement hors budget. Des choix sont à faire, évidemment: acheter quelques locomotives de moins et acquérir un outillage de qualité, ou l'inverse... Mais même si vous disposez encore d'un bas de laine, la question d'un tel investissement se doit d'être posée. Combien de fois utiliserez-vous un tel appareil et quelles en sont les alternatives? En premier lieu, il peut être envisagé d'acquérir un tel appareil à plusieurs, dans le cadre d'un club, par exemple. Où le louer quelque part, peut-être?

Une toute autre option pourrait être l'achat d'un Flockstar (Heki) ou d'un Gras Master 2.0 (Noch), moins coûteux. Ces appareils produisent une haute tension de 20.000 Volt. Ils ne produisent évidemment pas le même effet qu'un Profi-Flock, mais en pratique, ils donnent de très bons résultats qui suffisent amplement pour réaliser la majorité des décors.

La dernière option est la fabrication 'maison' d'un semeur d'herbe électrostatique. Pour ce faire, de nombreuses descriptions circulent sur internet: comme transformer un filtre à thé et un oscillateur pour en obtenir un appareil fonctionnant correctement. Gardez toutefois à l'esprit que les appareils 'faits maison' peuvent être dangereux, car ils présentent des pièces soumises à la haute tension. Il est vrai que l'ampérage est trop faible pour être mortel, mais une telle secousse est très désagréable et peut



Un aspirateur ménager aide à dresser les herbes hautes.



Un moule sert à l'application des accentuations.



La colle est appliquée localement au moyen d'un pinceau.



Des fleurs passées au filtre à thé.

provoquer des réactions épidermiques difficilement contrôlables... En outre, certains composants peuvent devenir très chauds et même provoquer un incendie. Faites donc bien attention avec de tels appareils: il vaut peut-être mieux d'investir dans un appareil fabriqué par un fournisseur attitré...

Si vous voulez en savoir plus concernant notre séminaire 'Begrünen mit dem Elektrostaten' ou d'autres, rendez-vous sur le site web <http://www.langmesser-modellwelt.de/>.

Texte et illustrations:
Gerard Tombroek



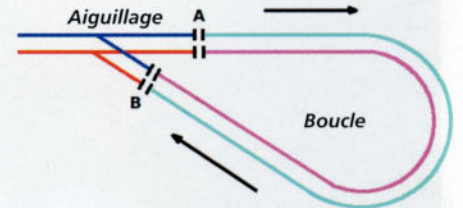
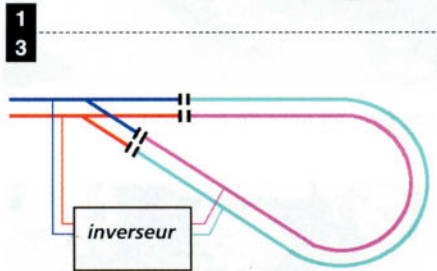
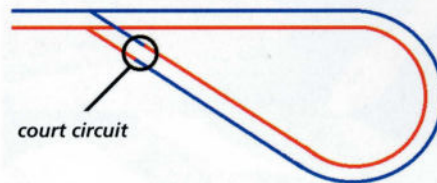
Une boucle de retournement

DANS UNE ÉDITION PRÉCÉDENTE, NOUS NOUS SOMMES PENCHÉS SUR LA RAMPE HÉLICOÏDALE, UN SUJET ASSEZ ÉPINEUX DANS LE MODÉLISME FERROVIAIRE. TOUT AUSSI ÉPINEUX (SI PAS PLUS) EST LA 'BOUCLE DE RETOURNEMENT'. EN EFFET, DANS LE SYSTÈME 2-RAILS, UNE BOUCLE DE RETOURNEMENT CAUSERA UN COURT-CIRCUIT FRANC, SANS LA PRISE DE PRÉCAUTIONS SUPPLÉMENTAIRES. C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE BEAUCOUP D'AMATEURS PRÉFÈRENT ÉVITER LE SUJET. POURTANT, EN RESPECTANT QUELQUES PRÉCAUTIONS SIMPLES ET EN UTILISANT LE DIGITAL, LE TOUT DEVIENT RÉALISABLE POUR TOUS. DANS LE SYSTÈME DCC EN EFFET, CE SONT LES COMMANDES QUI DÉTERMINENT LE COMPORTEMENT DES CONVOIS, ET NON LA POLARITÉ DU SIGNAL OU DE L'ALIMENTATION. ON PEUT DONC SE LIMITER À L'ESSENTIEL: ÉVITER LES COURTS-CIRCUITS.

1. Si l'on construit une boucle de retournement sur un réseau 2-rails, il surviendra inévitablement un court-circuit à l'endroit où la boucle vient rejoindre à nouveau la 'voie-mère', car le rail situé anciennement à droite se heurte au rail situé à gauche (et vice-versa), si l'on ne prend aucune mesure.

2. On peut éviter ce court-circuit en effectuant une coupure sur les deux rails aux deux extrémités de la boucle. Une coupure sur les rails à l'une des deux extrémités seulement ne suffit pas en effet, car lors du passage des roues sur les coupures, les rails situés de part et d'autre seront de nouveau reliés, ce qui provoquera inévitablement un court-circuit. Il faut donc nécessairement effectuer une double coupure à l'autre extrémité de la boucle. Attention! La zone isolée de la boucle de retournement (entre A et B) doit toujours être suffisamment longue pour contenir le plus long train susceptible d'y circuler!

3. Il reste encore à s'assurer que lors du passage des roues sur l'une ou l'autre des deux coupures de la boucle, la polarité des rails soit établie de façon à éviter un court-circuit. La polarité des rails est donc établie dans la boucle de telle sorte que, lors de l'entrée du train dans la boucle, aucun court-circuit ne puisse survenir. Pendant que le train se trouve dans la boucle, la



polarité des rails est inversée de façon à ce que, lors de la sortie du train de la boucle, aucun court-circuit ne puisse également survenir.

Attention! Ce système ne fonctionne qu'en régime digital: en analogique 2-rails, le train repartira en marche arrière, si vous inversez les polarités des rails!

4. Voici un exemple d'inverseur de polarité automatique: le LK200 de Lenz. Son fonctionnement est basé sur une détection de court-circuit qui commande un inverseur de polarité ultra-rapide. Si, lors de l'entrée du train dans la boucle, la polarité des rails est incorrecte, le LK200 détecte le court-circuit provoqué par le passage des roues sur la coupure et adapte immédiatement la polarité adéquate. Cela se passe tellement vite qu'il est impossible de remarquer une modification de la marche du train. Pour plus d'infos, vous trouverez la notice complète à l'adresse: http://www.ho-ptit-train.be/Pdf/lenz_lk200.pdf (pages 36 à 50 en français).

5. Malgré que l'inversion de polarité soit réalisée, il reste toutefois à commander l'aiguillage de la boucle. Tant qu'à faire, pourquoi ne pas asservir l'inversion de polarité à la position de l'aiguillage? Il suffira pour cela de récupérer les informations de la position de l'aiguillage (à l'aide des micro-switchs de fin de course du moteur)

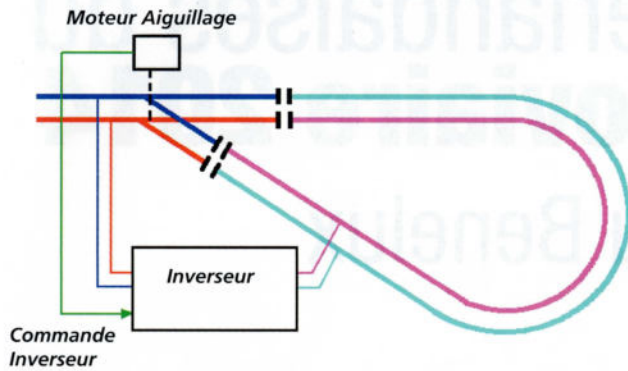
et d'utiliser ces infos pour piloter un inverseur de polarité.

6. Étape supplémentaire pour que tout cela fonctionne automatiquement: le train peut aussi commander la position de l'aiguillage qui commandera l'inverseur de polarité. La position du train sera détectée par infrarouge. Ce détecteur par infrarouge fera l'objet d'un autre article et a été décrit en détails sur la page web http://www.ho-ptit-train.be/html/cablage_04.html. Avec ce système, un Lenz LK200 ou équivalent n'est plus nécessaire: ce circuit prend en charge la commande de l'aiguillage, ainsi que l'inversion des polarités DCC dans la boucle.

Lorsqu'un train s'approche de la boucle, il est détecté par le DP23, ce qui positionne l'aiguillage 'tout droit' et commande l'inverseur pour que les polarités de la boucle correspondent à la voie principale en B.

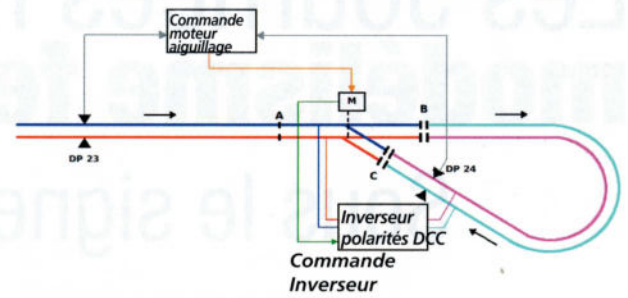
Lorsque le train sort de la boucle, il est détecté par le DP24, ce qui positionne l'aiguillage 'déviant' et commande l'inverseur pour que les polarités de la boucle correspondent à la voie principale en C.

Lorsque le train s'éloigne de la boucle, il est détecté à nouveau par le DP23, ce qui repositionne l'aiguillage 'tout droit' et commande l'inverseur pour que les polarités de la boucle correspondent à la voie principale en B. Le système est ainsi prêt à



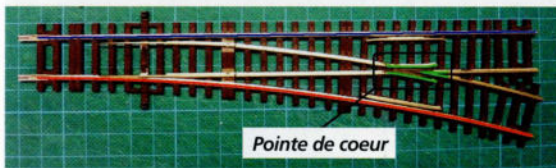
5
7

COMMANDE AUTOMATIQUE DE L'INVERSION DE POLARITÉS



Dp23 en Dp24: détecteurs infrarouges
M: Moteur d'aiguillage Lemaco

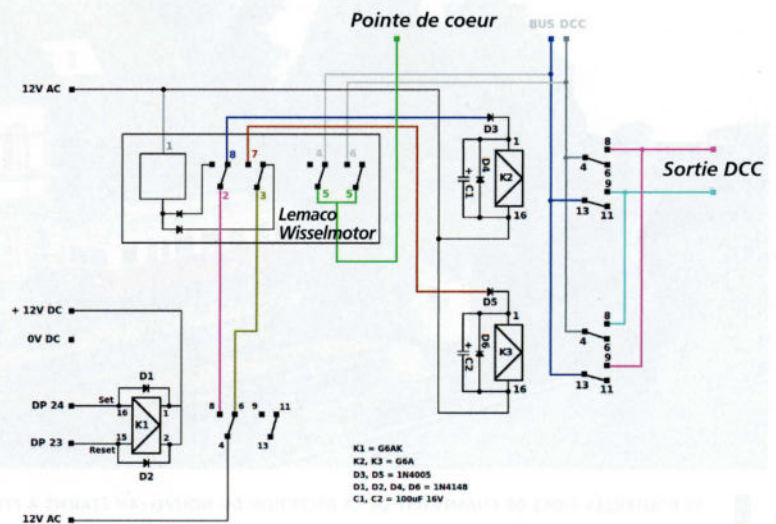
6
8



Pointe de coeur

recevoir un autre train!

Attention! Les distances entre DP23 et 'A' ainsi qu'entre 'B' et DP24 doivent toujours être assez longues pour contenir le plus long train susceptible de circuler dans cette partie du réseau!



K1 = G6AK
K2, K3 = G6A
D3, D5 = 1N4005
D1, D2, D4, D6 = 1N4148
C1, C2 = 100µF 16V

7. Avant toutes choses, il faut vérifier le câblage de la pointe de cœur de l'aiguillage. L'aiguillage représenté ici est le Roco Line de Roco, mais tout autre aiguillage avec pointe de cœur isolée sera câblé de la même manière (Tillig Elite, Peco Insulfrog, etc.) La centrale DCC doit être débranchée des rails et aucun consommateur de courant ne peut être présent sur les rails de ce canton (locomotive, wagon éclairé, etc.) Connectez un ohmmètre entre rails rouge et bleu et mesurez l'isolation ($R > 10\text{ K}\Omega$); si la mesure est inférieure à cette valeur, il reste un consommateur de courant dans ce canton!

Actionnez DP23 et vérifiez que l'aiguillage est en position 'tout droit'; sinon, inversez les fils 6 et 8 de K1. Connectez un ohmmètre entre la pointe de cœur (en vert) et le rail rouge et mesurez la continuité ($R < 10\ \Omega$). Connectez un ohmmètre entre la pointe de cœur (en vert) et le rail bleu et mesurez l'isolation ($R > 10\text{ K}\Omega$). Sinon, inversez les fils en 4 et 6 du moteur

Lemaco (voir image 08) et vérifiez à nouveau.

8. '12V DC' (continu) est l'alimentation des détecteurs infrarouge. '12V AC' (alternatif) est l'alimentation du moteur d'aiguillage Lemaco. 'BUS DCC' est le bus d'alimentation DCC de la voie principale menant à la boucle de retournement. 'Sortie DCC' est l'alimentation DCC de la boucle. 'Pointe de cœur' est l'alimentation de la pointe de cœur de l'aiguillage.

Vérification du câblage DCC Actionnez DP23 et vérifiez que l'aiguillage soit en position 'tout droit'; sinon, inversez les fils 6 et 8 de K1. Connectez un Ohmmètre entre les rails bleu et bleu ciel en B et mesurez la continuité ($R < 10\ \Omega$). Connectez un Ohmmètre entre les rails rouge et rose en B et mesurez la continuité ($R < 10\ \Omega$).

Sinon, inversez les fils en 4 et 13 de K2 et K3 et vérifiez à nouveau. Actionnez DP24 et vérifiez que l'aiguillage bascule en position 'déviié'. Connectez un Ohmmètre entre les rails bleu et rose en C et mesurez la continuité ($R < 10\ \Omega$). Connectez un Ohmmètre entre les rails rouge et bleu ciel en C et mesurez la continuité ($R < 10\ \Omega$). Après ces vérifications, reconnectez la centrale DCC: votre système est ainsi prêt à fonctionner de manière tout à fait automatique.

Evidemment, si les circuits vous paraissent trop complexes, libre à vous d'utiliser la solution plus simple au niveau câblage à l'aide du module LK200 ou un équivalent chez un autre constructeur.

Textes et photos: Daniel Moreau
(www.ho-ptit-train.be)
Adaptation: Tony Cabus.

Les Journées néerlandaises du modélisme ferroviaire 2014

Sous le signe du Benelux



LES BOUTEILLES VIDES DE CHAMPAGNE DE LA RÉCEPTION DU NOUVEL-AN ÉTAIENT À PEINE JETÉES DANS LES BULLES À VERRE QUE L'ANNÉE 2014 DÉBUTAIT DÉJÀ PAR LES JOURNÉES NÉERLANDAISES DU MODÉLISME FERROVIAIRE À LA BROODFABRIEK DE RIJSWIJK, QUI SE SONT TENUES LES 11 ET 12 JANVIER DERNIERS. VOTRE REPORTER CONSIDÈRE LA VISITE DE CETTE EXPO RÉGIONALE COMME UNE VÉRITABLE FÊTE. RÉGIONALE, VOIRE... OUTRE DE LA RÉGION, LES PARTICIPANTS VIENNENT AUSSI DE DRENTHÉ, D'UTRECHT, DE ZÉLANDE, DU NOORD-BRABANT, DU LIMBOURG HOLLANDAIS ET... DE BELGIQUE.

A une telle exposition régionale comme celle de Rijswijk, il y a évidemment moins de réseaux à voir qu'à notre propre 'Grande Expo', à Rail ou encore à On traXS! et à Eurospoor. Par contre, le prix d'entrée est raisonnable, le parking y est gratuit et la petite restauration n'est pas hors de prix... Et pourtant, presque une vingtaine de réseaux étaient exposés. Ajoutez-y les nombreuses démonstrations opérées par le Team Mitropa (entre autres), le marché ferroviaire et les occasions de tailler une bavette entre modélistes, et vous avez tous les ingrédients d'une agréable journée...

Reconnaissons-le: la majorité des réseaux exposés l'avaient déjà été ailleurs par le passé, mais on ne se lasse pas de contempler certains réseaux... En plus, on découvre toujours l'une ou l'autre nouveauté lors d'une 2e ou d'une 3e vision. Spijkspoor présentait une véritable primeur avec son

'Neu Birkenfeld', un thème à voie étroite qui pourrait se situer dans le paysage idyllique de l'Allemagne du Sud. Un projet fictif donc, d'environ 190 cm sur 125, bien plus modeste que tout ce qui a été réalisé par ce club auparavant. Malgré les nombreux détails présents et sans qu'il ne soit pour autant surchargé, l'une ou l'autre chose doit encore être achevée sur ce réseau, aux dires même des membres de Spijkspoor: ce sera chose faite pour 'Rail' 2014.

'Schiffsbrücke Speyer', un réseau d'inspiration allemande, a été réalisé par Pierre Orbons (†), en prenant comme exemple le pont flottant sur le Rhin, situé près de Speyer. Les membres du club Midden-Limburg ont pourvu leur réseau d'un joli arrière-plan, dont une partie semble se situer plus bas qu'elle ne l'est en réalité.

Benelux

Les Journées néerlandaises de modélisme

'Neu Birkenfeld', le nouveau réseau des 'Spijkspoor'.

ferroviaire semblaient être placées sous le signe du Benelux, et pas seulement grâce à la participation de BeneluxSpoor.net: on pouvait voir sur leur stand comment confectionner soi-même des aiguillages, tandis que des explications étaient données au sujet de l'électronique. Evan Daes et Erik Block représentaient la lettre 'B' de Benelux, grâce à leur 'High Line'. Le réseau 'Bellegem' de Lennart van den Berg complétait cette vitrine belge. Un cas était plus 'frontalier': le réseau 'De Kempen' du MSG Valkenswaard. Du pur hollandais par contre était constitué par le réseau rural 'Gasselte' de Fokko Feenstra et Theo Maris, par l'immense 'Zevenbergen' avec lequel Railkontakt participe régulièrement part à Rijswijk, par le réseau 'Pendelbaan' de Karst Drenth, un 'super digital' et par la représentation historique de la rue du tram à Eindhoven. Nous consacrons certainement beaucoup d'intérêt à ce réseau particulier, à voie étroite.

La touche luxembourgeoise de cette exposition était quant à elle assurée par 'Belux': il s'agit d'une équipe de quatre personnes



L'autorail 4505 entre en gare de Rogeville, le train croiseur ayant déjà avancé jusqu'au signal de sortie. Les deux autorails sont issus de la production de Treinshop Olaerts. L'usine implantée le long de la voie a été assemblée au moyen de façades d'usine Kibri et dispose de son propre raccordement.



Les trains passant sur le pont flottant du Rhin près de Speyer sont remorqués par des locos à deux essieux des séries BR 88.75 ou BR 98.75, appelées localement des 'Brickebähne'.

de la région d'Amersfoort, même si des personnes d'autres régions des Pays-Bas s'y sont déjà signalées. Les modélistes qui se sont réunis à Belux sont tombés à ce point sous le charme des chemins de fer belges et luxembourgeois qu'ils ont opté comme point de départ pour un réseau modulaire ouvert consacré à ce thème et qu'ils ont déjà présenté à plusieurs expos. Après quelques années d'absence, les voici de retour à la Broodfabriek. Ils ont cette fois opté

pour un assemblage modulaire de façon à ce que chaque participant puisse travailler à sa propre partie de réseau, toutes les parties étant rassemblées lors d'une exposition. Comme base pour ces modules, ce sont les têtes de modules du type 'B96' qui ont été choisies. Ces modules représentent un paysage en pente. Ils s'ajustent parfaitement à une ligne secondaire non électrifiée à voie normale, que l'équipe envisage de réaliser: il s'agit d'un tracé fictif à simple

Le nom de Rogeville vient de Roger Grunhagen, qui a été instructeur traction Diesel à l'atelier SNCB de Kinkempois. Outre du matériel datant de l'époque IV, on trouve sur ce réseau du matériel d'époque III, comme cette rame composée d'une 204 et de voitures 'L'.

voie de la ligne Liège – Luxembourg. Tout comme chez Fremo, on y circule de point à point. En réalité, c'est de gare-fantôme à gare-fantôme, l'une d'elles faisant fonction de Liège-Guillemins et de Kinkempois à la fois, l'autre constituant les gares de Luxembourg-Ville et Luxembourg-Triage. Il faut tout de même préciser que de nombreux modules de Belux sont encore peu achevés, ce que l'on constate d'ailleurs sur beaucoup de réseaux modulaires. L'attention semble être plus portée à la quantité, au détriment de la qualité. Par contre, on peut y circuler avec de longs trains, dont les compositions sont réalistes. Lors de la photographie de ce réseau, nous nous sommes limités à la partie belge et à sa gare de Rogeville. Le bâtiment de gare est une combinaison de plusieurs gares existantes en Belgique, comme Florenville, Gouvy, Vielsalm et d'autres encore. C'est la reproduction typique d'un site ferroviaire après simplification drastique de la ligne, lors de laquelle une partie des voies a été déposée.

La photographie de la partie luxembourgeoise n'a pas été possible, par manque de temps: au moment de s'y atteler, la Broodfabriek allait fermer... Mais nous avons certainement l'intention de vous présenter également cette partie de réseau et pour ce faire, nous ne devons pas forcément attendre jusqu'aux prochaines Journées du modélisme de Rijswijk: cet événement annuel aura à nouveau lieu l'année prochaine et en sera alors à sa 20e édition.

Texte et photos: Gerard Tombroek.



La peinture des figurines

Une technique parmi d'autres...

DISPOSER DES FIGURINES SUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE CONTRIBUE ASSURÉMENT À UNE ATMOSPHÈRE PLUS RÉELLE, MAIS DONNE ÉGALEMENT UNE INTÉRESSANTE ÉCHELLE DE COMPARAISON PAR RAPPORT À CERTAINES LOCOMOTIVES, QUI 'SEMBLENT' PETITES. PLACER UN PERSONNAGE À LEURS CÔTÉS LEUR REND TOUTE LEUR GRANDEUR ET LEUR MAGNIFICENCE. POUR CELA, DÉCOUVRENS ENSEMBLE UNE TECHNIQUE DE MISE EN PEINTURE APPLIQUÉE SUR DES FIGURINES D'UNE CERTAINE ÉCHELLE.

La technique que nous développons dans ces pages permet de jouer avec les nuances de la peinture pour les parties 'peau', par exemple. Aussi, celle-ci s'adresse à des personnages à l'échelle du 1/35e, pour laquelle les détails sont bien visibles. Les détails et les reliefs d'une figurine interviennent pour beaucoup dans la qualité finale; pour cela, les personnages en plomb et en résine sont très souvent d'une finesse proverbiale. Les modèles en plastique, comme ceux présentés ici, offrent toutefois un certain rendu, sans valoir les matières précédentes; le coût est d'ailleurs fort différent.

Il existe nombre de techniques pour peindre les figurines. Les novices utilisent généralement une peinture acrylique (Tamiya, Hobby color, Lifecolor...) ou de l'émail (Humbrol, Revell...), alors que les experts du genre – les figurinistes – n'emploient que la peinture à l'huile pour artistes, afin de créer nombre de nuances et de trompe-l'œil. Dans le cas présent (et il en existe bien d'autres), la peau



2. Un ébavurage et un ponçage soigneux sont indispensables pour obtenir des pièces prêtes à être correctement assemblées.



1. Les personnages au 1/35e choisis pour cet article sont de la marque Preiser. Cette boîte, reprise sous la référence 64010, propose six 'travailleurs 1939-45'.



des personnages est travaillée avec cette même peinture à l'huile et les vêtements sont peints avec des peintures Humbrol. En somme, il s'agit d'une technique mixte et intermédiaire, qui s'adresse à un plus large éventail de maquetistes: c'est tout le but de cet article.

Les personnages choisis sont de la marque Preiser: il s'agit de six 'travailleurs 1939-45' repris sous la référence 64010. Afin d'adopter des attitudes déterminées, trois d'entre eux sont agrémentés de bras issus d'un kit militaire Tamiya. Dans l'esprit de concevoir des personnages à partir d'éléments différents, pourquoi ne pas utiliser une boîte

à compartiments où sont répartis bras, jambes, têtes et troncs?...

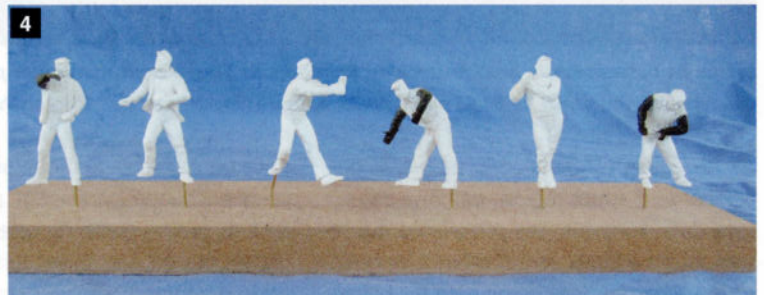
La préparation

Dans un premier temps, les éléments sont soigneusement nettoyés à l'aide d'un simple produit pour vaisselle et d'une vieille brosse à dents. Ce travail permet d'éliminer toutes traces de produits qui seraient susceptibles d'altérer la pigmentation de la peinture ou de créer un rejet quelconque.

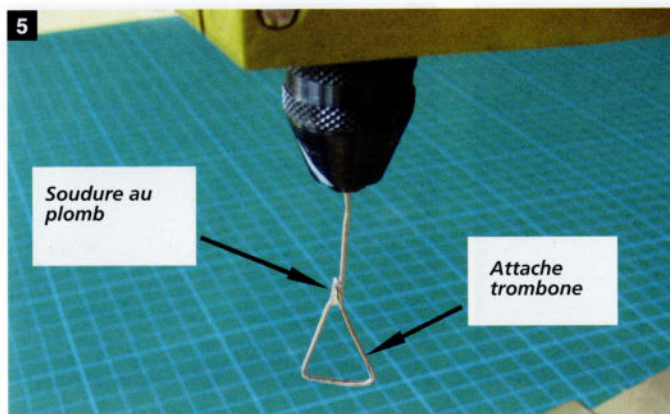
Les bonnes surfaces de collage sont vérifiées et au besoin rectifiées, surtout s'il s'agit (comme dans le cas présent) d'un mélange de différentes boîtes.



3. La colle UHU Plast est (entre autres) idéale pour assembler des éléments en plastique injecté, comme ces figurines.



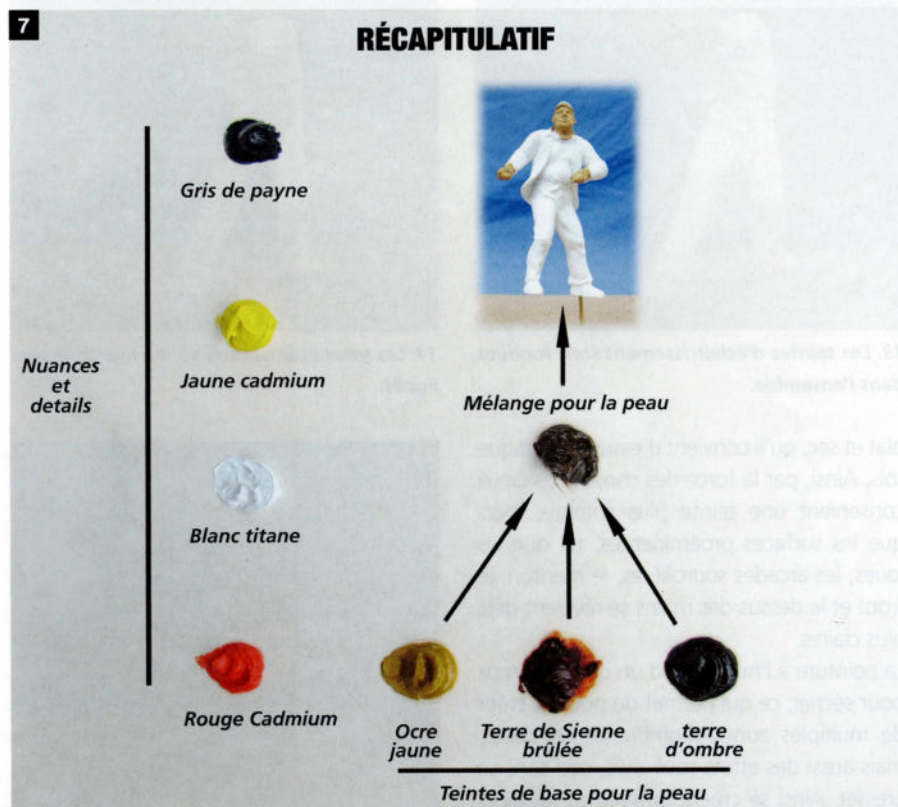
4. Afin d'adopter des attitudes déterminées, trois figurines sont agrémentées de bras issus d'un kit militaire Tamiya. Cela permet de modifier les positions initiales, mais aussi d'utiliser des mains ouvertes, afin de saisir des outils ou autres.



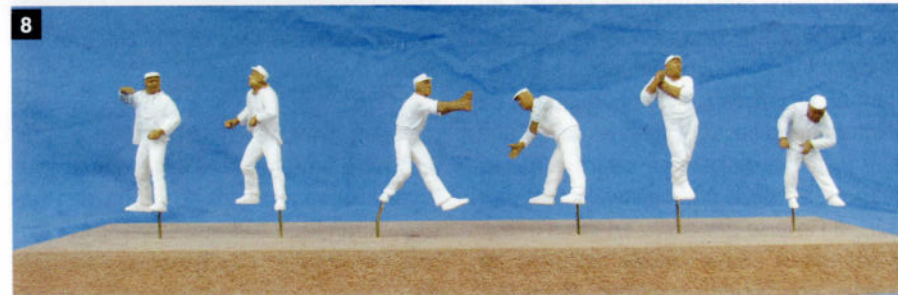
5. Le mélange parfait des peintures Humbrol est obtenu en utilisant un petit outil réalisé à partir d'une simple attache trombone monté sur une mini-perceuse à vitesse réglable. Pour une plus grande résistance, la jonction de l'outil est soudée au plomb.



6. Afin d'éviter les éclaboussures, le dessus du pot est couvert momentanément par un mouchoir en papier, fermé autour de l'axe de l'outil. Le même mouchoir servira ensuite à le nettoyer avec un peu de thinner cellulosique, par exemple.



7. Les peintures à l'huile qui ont été nécessaires pour travailler les figurines présentées dans cet article.



8. Les parties 'peau' sont d'abord recouvertes d'une couche de base 'sable mat 93' d'Humbrol, alors que le reste est peint en 'blanc mat 34'.

Chaque pièce fait l'objet d'un ébavurage soigneux, car les traces de moulage sont toujours désagréables. Sont ainsi utilisés,

dans l'ordre: un cutter de type X-Acto, quelques fines limes à différents profils et du papier de verre pour carrosserie, aux grains

240 et 600 (à l'eau donc), pour parachever la finition.

Les assemblages s'effectuent à l'aide de la colle UHU Plast, une parmi d'autres. Les interstices entre les bras et les corps sont rebouchés grâce à un mastic pour maquettes en plastique : ici, du Tamiya Putty. Un nouveau ponçage et un nettoyage final s'ensuivent.

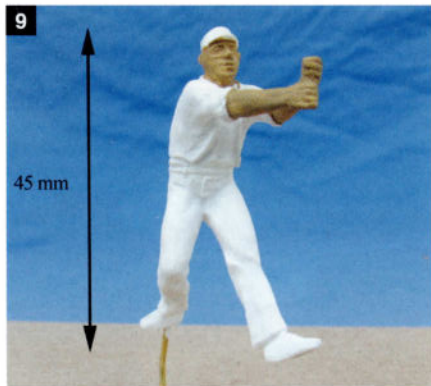
Les figurines sont ensuite montées sur une fine tige de métal fixée sur un petit socle provisoire; le fil de fer d'une attache trombone convient fort bien. Cet agencement est destiné à pouvoir les manipuler aisément et de plus, l'axe de métal permettra par la suite de les fixer solidement dans leur futur 'contexte', c'est-à-dire sur un réseau ferroviaire.

Un petit artifice: pour détailler davantage une figurine, les feuilles de plomb qui musellent les bouteilles de vin peuvent dans bien des cas s'avérer être idéales pour façonner des sangles, des cols de vestes ou toute autre pièce souple et de faible épaisseur. Dès lors, ces ajouts sont collés à l'aide de cyanoacrylate. Dans le même ordre d'idées, pensons à reproduire dans cette matière des drapeaux par exemple, où l'on imprime facilement les ondulations dues au vent.

Lorsque les figurines sont ainsi apprêtées, leurs vêtements sont recouverts d'une couche de base blanc mat (Humbrol n° 34) et les parties 'peau' de couleur sable (Humbrol n° 93). Pour une peau moins hâlée, une teinte plus claire est utilisée; certains modélistes emploient d'ailleurs tout simplement du blanc. Mais dans notre cas, où ces figurines travaillent au grand air, elles réclament un teint quelque peu tanné. Après coup, un séchage de 24 heures est indispensable.

La mise en peinture de la peau

L'adage bien connu 'Utiliser un bon matériel,



9. Cette figurine est prête à recevoir sa teinte 'peau'.



10. S'ensuit l'application du mélange de base. Ici, les bras sont en partie déjà travaillés.



11. La couche de base est ensuite largement essuyée, alors que les parties en creux restent foncées.



12. Quelques zones à éclaircir sont travaillées sur les reliefs.



13. Les teintes d'éclaircissement sont fondues dans l'ensemble.



14. Les yeux et la bouche sont à leur tour soulignés.

c'est la moitié du travail exécuté' est on ne peut plus à l'ordre du jour pour la mise en peinture des figurines, et l'emploi de pinceaux de bonne qualité se reconnaît dans ceci.

Les parties 'peau' peuvent être tout simplement recouvertes de Matt 61 'Flesh' d'Humbrol (émail) ou de XF-15 de Tamiya (acrylique), mais comme déjà dit, nous survolons ici la technique de la peinture à l'huile pour artiste, qui offre la possibilité de créer des nuances intéressantes, telles que les creux du visage, une barbe naissante, etc. La marque Winsor & Newton, dont la réputation et la bonne qualité ne sont plus à faire, offre les peintures adéquates pour reproduire la peau. La teinte de base est constituée à parts égales de terre de Siennes brûlée, de terre d'ombre et d'ocre jaune. Le tout est très légèrement dilué à l'essence de térébenthine, car la peinture à l'huile, de prime abord, a une consistance proche du dentifrice, ce qui n'est pas toujours aisé à travailler.

L'ensemble est mélangé à l'aide d'une spatule quelconque ou de tout autre objet faisant l'affaire. Cette texture homogène est appliquée sans excès sur les visages, les bras et les mains. Le surplus est enlevé à l'aide d'un coton-tige ou en utilisant un pinceau

plat et sec, qu'il convient d'essuyer à chaque fois. Ainsi, par la force des choses, les creux conservent une teinte plus sombre, alors que les surfaces proéminentes, tel que les joues, les arcades sourcilières, le menton, le front et le dessus des mains se révèlent déjà plus claires.

La peinture à l'huile prend un certain temps pour sécher, ce qui permet de pouvoir créer de multiples zones d'ombre et de clarté, mais aussi des effets souhaités, ceci sans se presser. Ainsi se créent différentes nuances et détails en utilisant du jaune cadmium (texture), du rouge cadmium (lèvres et joues), du gris Payne (barbe de quelques jours,...) et du blanc titane (éclaircissements,...). En utilisant un fin pinceau, d'infimes quantités de peinture déposées sont fondues une à une dans la teinte de base en créant certaines nuances, les reliefs étant généralement plus clairs, à l'inverse des creux. En cas d'erreur, la peinture à l'huile s'enlève aisément ou se retire en utilisant un pinceau et un rien d'essence de térébenthine. Notons que le jaune cadmium donne de bons résultats s'il est utilisé correctement, mais la tâche n'est pas facile: elle demande une certaine expérience. Par contre, du blanc titane mélangé avec un peu d'ocre jaune se maîtrise plus fa-



15. Les vêtements sont ensuite peints et travaillés.

cilement; voilà une astuce pour le débutant. Bref, dans l'ensemble, il s'agit, comme nous l'avons vu, de très fines épaisseurs de peinture et non d'un barbouillage au large pinceau de tapissier... Il est d'ailleurs conseillé dans la mesure du possible de ne pas déborder sur les vêtements, afin d'appréhender au mieux l'étape suivante.

La mise en peinture de vêtements

Toutes les peintures utilisées ici sont issues



16. Un exemple de rangement des divers éléments, de quoi composer ses propres figurines.

du nuancier de Humbrol. Ainsi, les vêtements sont de différents tons: bleus (n° 89, 65, 96, 104,...), verts (n° 30, 31, 101,...), bruns (n° 93, 94, 121, 29,...), gris (n° 97, 147,...), mais aussi blanc (n° 34). L'emploi de peintures acryliques convient aussi parfaitement.

Deux couches de cet émail sont appliquées avec le plus grand soin et quelquefois, des retouches sont nécessaires. Bien entendu, un séchage complet est nécessaire entre chaque opération, mais est-ce encore utile de le répéter?

A l'instar des parties 'peau', les vêtements ont également besoin de nuances. Cela consiste à foncer les parties en creux et à éclaircir celles qui sont en relief, à l'image des vêtements réels, d'ailleurs. Ce procédé est appelé couramment 'weathering', c'est-à-dire 'dégradation, patine, usure du temps'. La mise en valeur des creux s'effectue par l'application d'un lavis constitué d'une petite partie de peinture foncée, mélangée dans une plus grande quantité de diluant; disons par exemple une peinture à l'huile pour artiste avec de l'essence de térébenthine, mais aussi de l'aquarelle et de l'eau. La consistance de ce 'jus' doit être évaluée afin qu'elle soit assez importante pour colorer l'endroit à travailler; quelques essais sont à entreprendre afin que chacun trouve son idéal.

En principe, le choix de la peinture à utiliser est généralement de la même teinte que le vêtement, mais plus foncée. En règle générale, l'emploi de bruns, de gris ou de noir donne de bons résultats.

L'idée est d'appliquer dans les creux, d'abord un lavis léger, suivi après séchage d'un deuxième passage, mais d'une plus faible surface, donc de plus en plus vers l'intérieur des creux, et de même pour une éventuelle troisième couche. Ceci permet d'obtenir un ombrage davantage accentué dans les profondeurs, à l'inverse du relief où le mariage avec la peinture du vêtement doit être doux. Bref: l'idée est d'obtenir un dégradé subtil. Si le résultat est trop clair, il est nécessaire



17. Cette loco en N, avec ses 10,5 cm de longueur, ne s'impose pas tellement par elle-même...



18. ... Mais lorsque l'on place à côté d'elle une figurine à la même échelle d'1,80 m à l'origine, on se rend alors compte du volume qu'elle occupe, en taille réelle!



19. Le mastic Tamiya donne de très bons résultats pour combler les interstices entre les éléments collés, ou pour réparer certains dégâts.

20. Cette autre figurine est complétée par une ceinture reproduite à partir d'une feuille de plomb, celle qui muselle les bouteilles de vin. Son collage s'effectue à l'aide de cyanoacrylate.



d'appliquer une seconde couche de lavis ou de le colorer davantage. Si c'est le contraire, il suffit d'enlever le surplus de ce jus en tapotant (et non en essuyant) la figurine à l'aide d'un chiffon doux, par exemple un petit morceau de mouchoir en papier légèrement mouillé d'essence de térébenthine (ou d'eau, si c'est de l'aquarelle), le tout étant manipulé avec une pince à épiler.

La dernière opération consiste à faire ressortir le relief des vêtements, ce qui permet d'accroître à contrario les richesses des gravures. Là, c'est la technique du 'dry brush' (littéralement: 'pinceau sec') qui permet ce travail. Il s'agit d'une technique qui réside dans l'application superficielle d'une peinture presque sèche. Pour cela, il suffit d'étaler un peu de peinture Humbrol, plus claire que celle de base, sur un carton. Celui-ci tend à absorber le diluant et il suffit alors d'utiliser les pigments restants, sans pour autant que ceux-ci soient secs! On trempe un pinceau plat dans ce résidu que l'on essuie d'emblée sur un chiffon ou en effec-

tuant par exemple des va-et-vient sur une vieille chute de plastique. Il faut donc retirer la peinture du pinceau, dont seule une faible quantité de pigments reste encore entre les poils. On brosse ensuite, largement et petit à petit la figurine, et seuls les reliefs retiennent le reliquat de peinture, ce qui les fait ressortir de l'ensemble. Il est vivement conseillé de faire quelques essais afin de déterminer avec exactitude la bonne teneur en peinture que doit garder le pinceau, mais aussi la force du mouvement à acquérir...

Au sujet de la peinture Humbrol

Comparativement à la peinture acrylique (comme celle de Tamiya, par exemple), les pigments et le diluant de l'émail (Humbrol, Revell,...) qui constituent le contenu de chaque pot ne se mélangent pas toujours facilement, du moins en ce qui concerne les teintes mates. Voici une petite astuce intéressante utilisée lors de la réalisation des figurines de cet article. Un outil en forme de 'mixer' est réalisé à partir d'une simple at-



21. Utiliser un coton-tige pour retirer l'excès de peinture donne de bons résultats: les creux conservent leur teinte foncée.



22. Un film de gris Payne est utilisé pour mettre en évidence une barbe de quelques jours.



23. Le 'weathering' des vêtements: la figurine vient d'être peinte et elle est sèche.



24. Les plis sont soulignés par un lavis réalisé à l'aide d'une peinture pour aquarelle brune, diluée dans de l'eau.



25. Après séchage s'ensuit un 'dry brush' en beige clair.



26. Quelques taches sur le pantalon sont reproduites à la peinture à l'huile terre d'ombre, diluée à l'essence de térébenthine.



27. Les figurines prêtes à prendre place sur le réseau au 1/35e.

tache trombone, dont la jonction est soudée à l'étain: il s'agit d'un triangle surmonté d'un axe qui s'enfiche dans le mandrin d'une mini-perceuse sur pied et à vitesse variable. La mini-perceuse est réglée à la bonne hauteur afin que l'outil frôle le fond et les parois du pot, quitte à bouger celui-ci pendant l'opération. Afin d'éviter les éclaboussures, le dessus de pot est refermé momentanément par un simple morceau de mouchoir en papier (ou similaire) dont l'axe de l'attache trombone passe au travers. En actionnant la mini-perceuse, tout en commençant par

une faible vitesse, l'ensemble est mélangé en quelques instants: la peinture est prête à être utilisée. Si la mixture n'est pas assez liquide, elle peut être allongée avec un peu de thinner synthétique.

A ne pas confondre: le thinner synthétique est utilisé pour allonger une peinture de type émail, tandis que le thinner cellulosique sert à nettoyer les pinceaux. Ce dernier est plus corrosif que le premier.

Pour conclure

Les personnages présentés ici sont d'un

niveau satisfaisant; cet article n'ayant pas la prétention de donner des leçons aux figurinistes avertis, qui évoluent dans une discipline qui leur est propre. A ce sujet, il est intéressant de visiter le site de Jean-François Pierre, un spécialiste du genre: <http://jfp.jimdo.com/>.

En ce qui nous concerne, la peinture à l'huile, l'émail et le 'vieillessement' qui sont abordés ici ouvrent déjà un large éventail sur le sujet. Soulignons que ces techniques sont à la portée de tous: il faut simplement... oser!

Texte & photos: Eric Bauthier





RAIL 2014

Les vendredi 21, samedi 22 et dimanche 23 février prochains (de 10 à 17h) se tient l'exposition 'Rail' à Houten. Comme à sa bonne habitude, cette bourse annuelle du printemps propose un échantillon de nombreuses facettes de notre hobby. Les finesses techniques, les décors, le matériel roulant, le paysage et l'ambiance: tout y est abordé. Dans la salle Meidoorn, on trouvera une délégation des clubs de fine scale en voie 0 issus de plusieurs pays européens, mais aussi un grand nombre de constructeurs renommés, qui présenteront leurs réalisations. Si la perfection ultime

Ce qui un jour a débuté comme un simple projet démonstratif initié par Karsten Drenth est devenu petit à petit un magnifique réseau modulaire d'inspiration néerlandaise, datant d'environ 1955...

n'est pas votre tasse de thé, vous serez comblé par les grands réseaux de club, tout en boucles et en courbes et pourrez tailler une bavette avec leurs constructeurs. En outre, vous pourrez assister à de nombreuses démonstrations et ateliers, et trouverez bien entendu un choix énorme en nouveaux produits et de seconde main. Par tradition, votre revue MSM/TMM y tiendra un petit stand de vente et de promotion, où vous pourrez renouveler votre abonnement, acquérir une boîte de range-

ment, un livre ou tout simplement 'discuter le coup'. Rail 2014 est aussi une belle occasion pour amener des (petits) enfants voir du train miniature: les enfants jusqu'à 12 ans y ont l'accès gratuit, à condition d'être accompagnés par un adulte. Le prix de l'entrée pour un adulte est de 15 euro, mais via le site www.rail.nl, vous pouvez télécharger un bon de réduction de 2 euro. Le parking y est en outre gratuit, et une navette de bus circule entre la gare NS d'Houten et les halles d'exposition. (GVM)

De Modelbouwshow 2014

Au cours du même week-end que celui de l'expo 'Rail' se tient la 22e édition du plus grand show de modélisme des Pays-Bas à Goes, dans les Zeelandhallen. Le thème cette année en est le modélisme ferroviaire. Outre quelques-uns des plus beaux réseaux des Pays-Bas, l'organisateur Jan van 't Veen présentera également quelques primeurs absolues. L'association de modélistes M-Track Groep Nederland fête en outre ses 25 ans d'existence avec un grand réseau modulaire. Ce show de modélisme est unique par sa diversité: au-

tant de petits trains, de bateaux, de colles et d'outillage de précision visibles et en vente... Cette année, cette expo s'étendra sur toutes les halles de la Zeelandhallen de Goes et offrira 14.000 m² de superficie de bourse à ses visiteurs. Les heures d'ouverture sont de 10 à 18h, les 22 et 23 février prochains. Le prix d'entrée pour un adulte est de 11 euro et les enfants jusqu'à 12 ans ne payent que 5 euro. Un bus navette reliera la gare NS de Goes aux Zeelandhallen. (GVM)

Zeelandhallen® LEGO vanaf 3 tot 12 jr € 5,00 vanaf 12 jr € 11,00

MOBEXPO

Expo Modélisme

29 & 30 MARS 2014
'T BAUHUIS ST-NIKLAAS

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



RAIL

TRAINS



GROUND

MILITARIA

R/C CARS

LA PLUS GRANDE
EXPO DE
MODÉLISME
DANS LA RÉGION

R/C HELIS & PLANES



ROAD



AIR

3 SALLES - 3000M² • 500M D'EXPOSANTS

WORKSHOPS • DIORAMA'S • MAQUETTES • RESTAURATION

RAIL 2014 - 21, 22 & 23 février

EXPOSITION INTERNATIONALE DE MODÉLISME FERROVIAIRE - EXPO HOUTEN

MEIDOORNKADE 24 (A27)

VAPEUR & CHARBON À RAIL 2014

'Rail' est depuis 1985 l'événement de modélisme ferroviaire où les amateurs se rencontrent chaque année. 'Rail' offre un panel complet du modélisme ferroviaire, réparti sur cinq grands halls. On peut y voir :

MERCHANTS ROW SYSTEM

Des réseaux de clubs indigènes et étrangers. Cette année sera marquée par le superbe lay-out de réseau "Merchants Row System": il s'agit d'un réseau modulaire en 0, une "short line" desservant de petites industries locales ainsi que des yards (interchange) d'autres compagnies comme le C&O, entre Coleman et Clare dans le MICHIGAN pendant les Mid Sixties. Seront également exposés, Whiteoak, Neu Birkenfeld, Stefanowo et d'autres encore.

LA 'PLACE DU DIGITAL'

Enfin un club qui circule avec Dynasis, Koploper; tout y sera expliqué aux visiteurs. Demandez tout ce que vous voulez: comment, est-ce difficile, de quoi ai-je besoin, etc. Un petit réseau de démonstration sera disponible, et les fournisseurs ne seront pas loin!

RAIL

Des stands de vente, d'informations, des ateliers, des démonstrations & une salle de cinéma;

GRATUIT

- Gratuit pour les enfants (jusqu'à 12 ans, accompagnés d'un adulte)
- Parking gratuit

RAIL 2014

10.00-17.00 heures

Expo Houten

Meidoornkade 24

NL-3992AE HOUTEN

information:

WWW.RAIL.NL



**RAIL 2014
/ UNE
EXPÉRIENCE
INSTRUCTIVE
/ AVENTUREUX
/ COMPLÈTE**

Bon de réduction RAIL 2014 21, 22 & 23 février EXPO Houten

Adultes: 2,00 € de réduction sur une entrée à 15 €

Gratuit pour les enfants (jusqu'à 12 ans, accompagnés d'un adulte)

Nom _____

E-mail _____

Un bon par adulte, à remettre à la caisse.

Uniquement valable à condition d'être entièrement rempli.

Je désire des infos sur 'Rail' et j'autorise l'utilisation de mes données à cet effet : oui / non