Train Miniature magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

16ème année
Avril 2014
Prix: € 8,45

135

RÉSEAU:

Breininge

quelque part dans les collines de Flandre occidentale…

TEST: LA LOCO À VAPEUR 98.016 DE MÄRKLIN • LA 5706 DE B-MODELS • LE TYPE 1800 DES CFL DE B-MODELS

RÉSEAU: LA BOSSE • BALMOUNT RIVER RAILWAY

PRATIQUE: UNE BOÎTE AUX LETTRES EN FONTE DES POSTES EN H0 • DES AIGUILLAGES PECO BELGICISÉS • DES DÉTAILS 'MAISON' PAR EMMANUEL NOUAILLIER (2)

REPORTAGE: 'RAIL' 2014 • ON TRAXS! 2014

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

P 208597

5 414306 157613 01350 >

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

'Type 123 – Reeks/Série 23', Type 202 – Reeks/ Série 52' et BN & Alsthom – Reeks/Série 18 sont trois nouveaux livres-photos de la 'Nicolas Collection', une série de livres qui passe à chaque fois sous la loupe un type bien précis de locomotive.

CODE TYPE 123 : Type 123 – Reeks/ Série 23 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 176 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 38,20 euro.

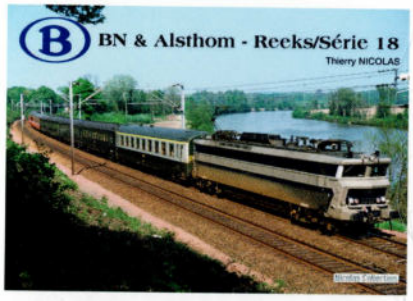
(30,60 € + 7,60 € de port par Bpack 'secur')

Le type 123/la série 23 a été omniprésent dans le paysage ferroviaire belge pendant plus de 50 ans et a été utilisé pour remorquer tous les types de trains, tant voyageurs que marchandises. Afin d'illustrer les 83 locomotives que la série 23 a comptées, ce livre compte exceptionnellement 176 pages.

CODE TYPE 202: Type 202 – Reeks/ Série 52 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 31,90 €

(24,30 € + 7,60 € de frais de port par Bpack 'secur')

Le type 202/série 52, les célèbres 'Gros nez', sont des locos indissociables du sud de la Belgique et en particulier de l'Athus-Meuse. Toutes les locos de la série 52 avec leurs nombreuses livrées sont reproduites dans cet ouvrage.



CODE BN 18: BN & Altshom – Reeks/ Série 18 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix 31,90 €

(24,30 € + 7,60 € de frais de port Bpack 'secur')

Pendant 25 ans (de 1974 à 1999), les six locomotives de la série 18 furent utilisées pour la remorque de nombreux trains de voyageurs internationaux, parfois également en service intérieur.

NOG BEPERKT LEVERBAAR

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 seulement valable en Belgique – Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur'. Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB
A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergemstraat 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, consultez la rubrique 'Recensions' dans ce numéro ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

Train Miniature magazine
est une édition de

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 & ABONNEMENTS
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 136: 02/05

Membre de la Fédération de la Presse Périodique belge

Soutenez votre club local… de trains!

En ce début d'année, plus d'un club de modélisme ferroviaire se lance dans l'organisation d'une journée 'Portes ouvertes' ou d'une exposition: les clubs veulent non seulement montrer à un public le plus large possible leurs réalisations, tout en espérant que ce genre de manifestation puisse leur procurer des rentrées d'argent toujours bienvenues… pour la caisse du club.

Et la plupart des clubs de modélisme ferroviaire bénéficie ces derniers temps d'un net regain d'intérêt. Toute la génération des enfants du 'baby boom' arrive actuellement à l'âge de la retraite: dans beaucoup de clubs, on assiste pour l'instant à l'arrivée de nouveaux membres de cette tranche d'âge, qui redécouvrent les trains miniatures de leur jeunesse. Souvent aussi, il s'agit d'une véritable découverte, car pour beaucoup, le bon vieux transfo bleu avec ses touches rouges a cédé la place à une centrale digitale moderne avec écran tactile, pourvue de tous les accessoires lumineux et acoustiques nécessaires. Un club de modélisme est donc l'endroit idéal pour faire connaissance avec les techniques les plus récentes du secteur, et pour voir comment font les autres et partager ses propres connaissances. Apprendre de tout le monde, voilà le leitmotiv.

Le problème de nombreux clubs est par définition même leur localisation, qui devient de plus en plus coûteuse. Les autorités communales sont rarement à l'écoute des clubs de modélisme de leur entité: le modélisme ferroviaire n'est considéré ni comme étant du sport, ni comme de la culture et ne peut donc bénéficier d'aucun subside. De nombreux clubs sont donc obligés d'augmenter petit à petit leur cotisation annuelle, mais cette tendance a des limites: cela doit rester payable pour tout le monde, un club de modélisme ferroviaire ne pouvant pas se permettre de devenir élitiste…

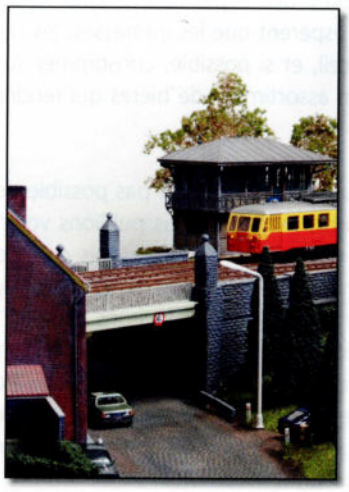
Une des possibilités pour alimenter la caisse d'un club est donc l'organisation de journées 'Portes ouvertes' ou d'une exposition de club. Grâce à un droit d'entrée modeste, les organisateurs espèrent que les intéressés, les membres et leur famille viendront jeter un coup d'œil, et si possible, consommer sur place. Certains bars de clubs offrent en effet un assortiment de bières qui rendrait plus d'une taverne jalouse…

Pour le périodique que nous sommes, il n'est pas possible de soutenir chaque initiative prise par tous les clubs, même si nous publions volontiers et gratuitement chacune de leurs activités dans notre agenda. Mais comme nous sommes aussi convaincus comme personne que la pérennité de notre hobby peut également être assurée par les clubs de modélisme, nous invitons tout un chacun intéressé par notre hobby à participer cette année à une de ces expositions ou journées 'Portes ouvertes'. Dans les dernières pages de ce magazine, vous trouverez un aperçu de tout ce qui est prévu en ce début d'année: sans doute qu'une de ces activités se déroule dans votre voisinage. Les clubs vous en seront reconnaissants et peut-être vous ferez-vous de nouveaux amis modélistes?

Guy Van Meroye

42

Au milieu d'un paysage impressionnant, un autorail du type X 2800 de la SNCF débouche du tunnel du Cul-du-Brey, sur le réseau 'La Bosse'. Photo: GJT.



Un autorail de la série 46 en route sur le réseau 'Breininge'. Photo: GVM.

Editorial ..... page 3
Sommaire ..... page 4
Nouveautés ..... page 7
Nouveautés autos ..... page 20
Recensions ..... page 21
Test: La loco à vapeur 98.016 SNCB chez Märklin ..... page 22
Test éclair: La 5706 chez B-Models ..... page 26
Réseau: 'Breininge' en H0 ..... page 28
Test: Le type 1800 des CFL chez B-Models, en réel et en modèle ..... page 36
Réseau: 'La Bosse', un réseau d'exposition français en H0 ..... page 42
Pratique: Une boîte aux lettres en fonte des Postes en H0 ..... page 50
Pratique: Des aiguillages Peco belgicisés ..... page 55
Pratique: Des détails 'maison' par Emmanuel Nouaillier (2) ..... page 60
Reportage: 'Rail' 2014: La belle marche en avant de l'échelle zéro ..... page 66
Réseau: 'Balmount River Railway', un petit réseau fictif en On30 ..... page 70
Reportage: 'On traXS!' 2014: du modélisme ferroviaire en bonne forme ..... page 76
Agenda ..... page 82

TEST: La loco à vapeur 98.016 SNCB de Märklin

Märklin a récemment ravi les adeptes du 3-rails en sortant un beau modèle en H0 de la locomotive à vapeur 98.016 de la SNCB. Il s'agit d'un tout nouveau modèle, réalisé sur base de celui de la BR 94.5 de la DB, sorti l'année passée. Qu'en avons-nous pensé? Lisez-le en page 22.

22

RÉSEAU: 'Breininge' en H0

Si vous vous mettez en tête de rechercher le village de Breininge sur une carte de Belgique, vous perdez votre temps. Breininge est le fruit de l'imagination d'Ignace Vanbiervliet, qui a trouvé ce nom pour son réseau, situé quelque part dans la région des collines de la Flandre occidentale.
Le rêve de sa vie est de faire revivre les années '80 en Belgique. Une partie de son réseau est constitué par la gare de Breininge. Ce qui la rend unique est le fait que cette gare fait à la fois partie d'un réseau à demeure et qu'elle constitue également un réseau d'exposition à part entière. Voyagez avec nous sur 'Breininge', en page 28.

28

TEST: Le type 1800 des CFL chez B-Models, en réel et en modèle

Inutile d'encore vous présenter le modèle de la série 55 SNCB produit par B-Models: des descriptions complètes en ont déjà été publiées dans nos précédentes éditions. Mais pour les amateurs luxembourgeois, 'leur' version du type 1800 des CFL arrive bientôt. Cette série de locomotives constituait une quasi copie des 205 (futures 55) de la SNCB et dès le début, B-Models avait projeté d'en produire un modèle. Nous vous présentons en page 36 quatre versions luxembourgeoises, ainsi que quelques belles compositions pouvant servir d'exemple au modéliste.

36

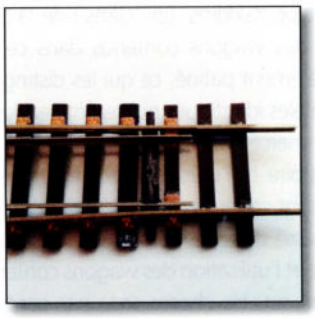
RÉSEAU: 'La Bosse', un réseau d'exposition français en H0

Dès sa création, le Club Ferroviaire de Franche-Comté (CFFC) s'est consacré à la reproduction réaliste de tronçons de la ligne internationale reliant Paris à la Suisse et l'Italie, via Dôle. Cette ligne est surnommée 'La Bosse', surnom qui a été repris par le CFFC pour baptiser son réseau modulaire. Ce projet a débuté petitement en 1995 par la réalisation d'un premier module, mais s'est agrandi depuis pour constituer un ensemble modulaire de 22 m de longueur, représentant 5 km de ligne et 9 tunnels. Tout comme en réalité, ce réseau est en grande partie à voie unique: les trains peuvent uniquement se croiser en gare de Mesnay-Arbois. Savourez en page 42.

42

PRATIQUE: Des aiguillages Peco belgicisés

En tant que modélistes, nous ne pouvons que nous réjouir de ce que les locos, voitures et wagons soient de plus en plus détaillés et réalistes. Par contre, les voies et aiguillages – pourtant indispensables compagnons de notre matériel roulant – ne suivent pas la même tendance. Et pourtant, il est tout aussi possible d'augmenter le niveau de réalisme de ces éléments importants du paysage, grâce à quelques modifications à caractère limité. Comment 'belgiciser' les aiguillages Peco bien connus? Lisez-le en page 55.



55

REPORTAGE: On traXS! 2014, du modélisme ferroviaire en bonne forme…

Pour la 6ème fois consécutive, le Musée néerlandais des Chemins de fer d'Utrecht a vécu à l'heure du modélisme ferroviaire. Depuis sa première édition, On traXS! est une exposition de haut niveau. Récompensée à 4 reprises par la médaille d'or, la prestation de l'année passée fut toutefois en demi-teinte. C'était encore de l'or, mais il était un peu mat… C'est qu'après chaque édition, la barre est relevée. Mais comme un véritable athlète, le comité organisateur a voulu faire oublier l'édition 2013. Et pour On traXS! 2014, l'or a de nouveau brillé de tous ses feux… Faites connaissance avec quelques-uns des réseaux participants, en page 76.

76

La 6322 SNCB et trois wagons du type 2212 A0

A PARTIR DE 159€
En exclusivité pour nos lecteurs!

En tant que lecteur de notre revue, il vous est encore loisible de souscrire jusqu'au 15 avril prochain à cette action, menée en commun par TMM et le détaillant Van Biervliet. Si vous êtes abonné, vous bénéficierez d'une réduction de 44,90 euro; comme lecteur, vous bénéficierez d'une réduction de 24,90 euro par rapport au prix en magasin. Mais ce set exclusif ne sera disponible que via 'Train Miniature Magazine'. Les souscriptions sont possibles via notre site web ou au moyen du formulaire paru dans le TMM n° 134.

Ce set sera composé d'une locomotive de la gamme 'Budget-Line' de Van Biervliet et de trois wagons B-Models. Comme modèle, nous avons opté pour une 62 dans une livrée verte qui fut propre à l'atelier de Courtrai et appliquée sur les seules 6282 et 6322: les matricules peints sur les nez étaient en caractères 'Santa Fe'! Cette livrée n'a jamais été reproduite auparavant. Pour les puristes, ce modèle sera utilisable au cours de la période allant de mars 1978 à octobre 1986.

La nouveauté de cette offre TMM cette année est qu'outre ce modèle inédit, le set contiendra également une mini-rame de 3 wagons du type 'Gkklms' (ex 'Glms') de la SNCB. Le toit des wagons contenus dans ce set sera légèrement patiné, ce qui les distinguera des modèles identiques qui seront vendus dans le commerce.

L'histoire et l'utilisation des locos de la série 62 sont connues et ont déjà été détaillées par le passé dans ces colonnes. Concernant l'origine et l'utilisation des wagons contenus dans notre set, les choses sont par contre moins claires: nous y reviendrons de façon plus détaillée dans le TMM n° 136. A la demande de nombreux lecteurs de notre forum, nous allons toutefois déjà lever un coin du voile. Ce type de wagon – objet d'une commande de 500 unités – a été commandé au Canada après la Seconde Guerre mondiale, afin de compenser les pertes en matériel subies au cours du conflit. Il s'agit d'un wagon fermé à deux essieux à caisse métallique, répertorié sous le type 2212 (plus tard: 2212 A0). Les derniers exemplaires commandés furent livrés fin 1948. A l'origine, ces wagons furent immatriculés 460.500 à 460.999; ils ont été renumérotés 442 7500 à 442 7999 en 1956. Lors de la renumérotation UIC survenue en 1964, ils ont à nouveau été renumérotés, cette fois de 21 88 135 5500 à 21 88 135 5999.

A partir de 1980 et en application de nouvelles normes UIC, ils subiront une dernière renumérotation: 21 88 138 9100 à 21 88 138 9599. Les modèles de wagons contenus dans notre set portent des matricules situés dans la tranche 21 88 135 5751 à 21 88 135 5758. Mais comme cette nouvelle numérotation n'a pas été appliquée directement sur tous les wagons concernés en 1980, nos modèles peuvent donc être utilisés entre le milieu des années '60 et le milieu des années '80.

La 6322 remorque le train omnibus 3957 Courtrai – Gand-St-Pierre, composé de voitures 'L' et d'une BD du type K1 (en 2ème position). De Pinte, le 5 mai 1980, Photo: Jean-Luc Vanderhagen.

Texte: Guy Holbrecht

B-MODELS (HO)

La 5512 SNCB

La gamme des modèles de la série 55 chez B-Models s'étend avec cette variante en livrée verte '1970'. La 5512 a reçu cette livrée à large bande jaune en février 1976 et l'a gardée pendant 20 ans. Affecté à l'atelier de Kinkempois, ce modèle est utilisable tant à l'époque IV qu'au début de l'époque V. (GVM)

PIKO (HO)

La 2802 SNCB

Juste avant la mise sous presse de ce magazine, Piko nous a montré la dernière variante en date de son modèle de la série 28 SNCB: la 2802 (réf. 59958). Cette loco est souvent visible en tête des trains 'Benelux' composés de voitures 'ICRm' néerlandaises. Ce modèle est quasi identique à la version produite en 2011. Seul son prix a été 'adapté': comptez désormais 99 euro pour acquérir cette 2802, ce qui reste encore bon marché. (PE)

LS MODELS (HO)

Les séries 21 et 27

LS Models vient de livrer en magasin les modèles de la 2118 d'Ostende et de la 2729 de Kinkempois (réf. 12072 et 12061). Ces deux modèles ont été reproduits dans leur état actuel, d'époques V et VI: les autocollants 'Magelan' ont été enlevés. Ces nouvelles variantes sont vendues au prix de 239,85 euro. (PE)

PIKO(HO)

Des wagons à citerne coudée KVG Esso

Piko a sorti récemment un set de trois wagons à citerne coudée de KVG Esso (du type 'Zas') pour le transport de produits pétroliers. Ces wagons sont la propriété de la firme KVG Benelux et ont comme gare d'attache Anvers DS. Chaque modèle est immatriculé différemment. Ce set (réf 58340) est vendu au prix indicatif de 99,95 euro. (GVM)

FLEISCHMANN (N)

Des voitures I6

Les adeptes de l'échelle N seront comblés par la sortie des voitures I6 'Eurofima' de la SNCB en livrée 'new look' (réf. 914 402). Ces modèles sont proposés dans un set contenant une 1ère classe et deux 2ème classe. Ils sont prêts à recevoir un éclairage intérieur. Ce set est en vente pour le prix de 119 euro. (PE)

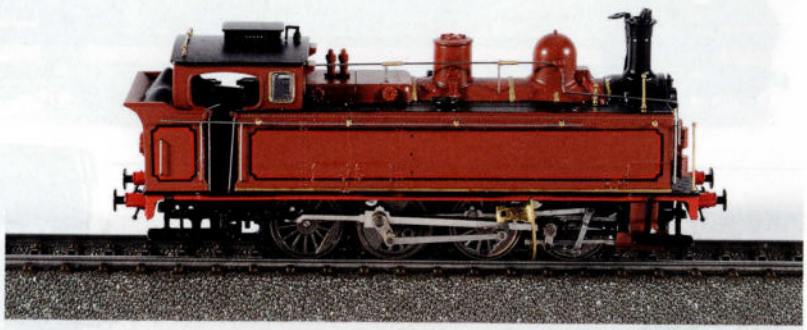
TREINSHOP OLAERTS

présente:

Loco à vapeur type 29 en métal
et pièces en laiton
Toutes les variantes sont disponibles

Loco à vapeur type 53 en métal
AC +DC en stock

1. Livrée brune de 1904 à 1934
2. Livrée verte de 1934 à 1955 avec filets jaunes
3. Livrée verte De 1955 à 1966 Sans filets jaunes



Break "New Look"
Mainenant disponibles

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

Treinshop Olaerts - Nieuwstraat 192/1 - 3590 Diepenbeek - T +32 11 42 33 94 - F +32 11 42 89 15 - info@treinshopolaerts.be - www.treinshopolaerts.be

TREINSHOP OLAERTS

Märklin crocodile bleu

Série unique de Märklin - 999 ex. produit pour Treinshop Olaerts – certificat numéroté
Livrable

La brochure avec les nouveautés sera publiée au courant du mois d'avril

Autorails SNCB des séries 44 et 45

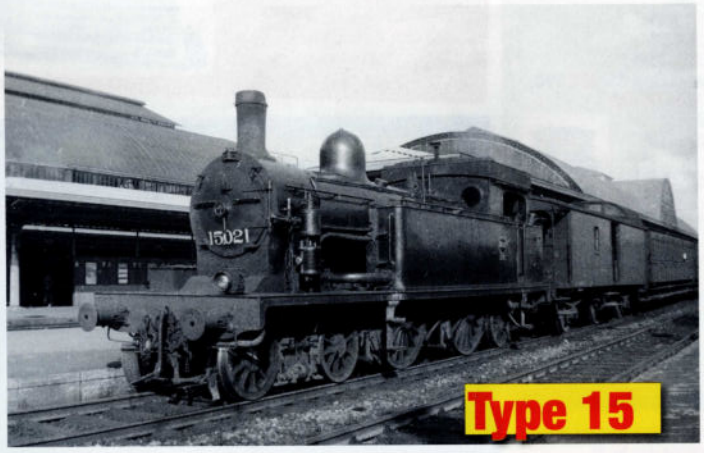
Tous les matricules sont maintenant disponibles

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

Loco à vapeur type 15 + 16

En laiton

Livraison prévue fin du 4ème trimestre



Type 15

Type 16

PIERRE DOMINIQUE

OFFRES DE PRINTEMPS

JOUEF SNCF Nouveautés

Ref HJ2077 BB 8630 Béton 219€
Ref HJ2079 BB 8618 En Voyage 219€
Ref HJ2163 2D2 5550 Waterman epIV 219€ à réserver sortie fin avril
Ref HJ2164 2D2 5549 Waterman epIV 219€ à réserver sortie fin avril
Ref HJ2166 BB 26003 Fantôme 199€ 155€
Ref HJ2167 X72500 2 éléments livrée neutre 269€
HJ2167S Digital Sound 389€
Ref HJ2185 141 R 1257 Fuel 299€ 279€
Ref HJ2186 Idem Dig sound 439€ 399€
Ref HJ2187 Idem AC/3 rails Dig 299€
Ref HJ2188 141 R 994 charbon 299€
Ref HJ2189 Idem Dig sound 439€
Ref HJ2190 Idem AC/3 rails Dig 319€ 289€
Ref HJ2191 Vapeur 141 R 307 charbon Ep III 299€
Ref HJ2192 Idem Dig Sound 419€
Ref HJ2193 Idem AC/3 rails Dig 339€ 299€
Ref HJ2196 Autorail X73500 Photovoltaïques Poitou Charentes SNCF 189€
Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie SNCF 189€ 179€
Ref HJ2199 Autorail X73591 Bretagne SNCF 189€ 169€
Ref HJ2201 Automoteur X72500 SNCF 2 éléments Pays de Loire 269€
Ref HJ2203 Autorail diesel X 2200 rouge/blanc 129€
Ref HJ2204 Autorail diesel X 2200 version modernisée 129€
Ref HJ2205 Idem X2200 vert SNCF 129€
Ref HJ2206 Autorail diesel X2200 SNCF 129€
Ref HJ2210 X72500 SNCF Pays de Loire 269€
Ref HJ2210 idem Dig Sound 389€
Ref HJ2214 BB 26046 nouvelle livrée SNCF 215€
Ref HJ2217 BB 67038 SNCF 199€
Ref HJ2218 Idem Dig sound 298€
Ref HJ2219 BB 67368 SNCF livrée bleue 199€
Ref HJ2220 Idem Dig Sound 298€
Ref HJ2221 BB 67235 SNCF 199€
Ref HJ2222 Idem Dig sound 298€

Vapeur 030 TU

Ref HJ2223 030 TU 4 soyez vigilant 199€
HJ2244 Dig sound 299€
Ref HJ2245 030 TU 18 199€
HJ2246 Dig sound 299€
Ref HJ2260 030 TU 16 199€
HJ2261 Dig Sound 299€
Ref HJ2262 030 TU 20 199€
HJ2263 Dig Sound 299€

Ref HJ4065 Voit OCEM 2°cl SNCF 45€
Ref HJ4066 Idem mixte 2°cl/fourgon 45€
Ref HJ4067 Idem mixte 1°/2°cl 45€
Ref HJ4073 Voit OCEM RA 2°cl SNCF 45€
Ref HJ4074 Idem mixte 2°cl/fourgon 45€
Ref HJ4075 Idem mixte 1°/2°cl 45€
Ref HJ4076 Voit DEV AO 1°CL SNCF 55€
Ref HJ4077 Voit couchette DEV AO 2°CL B10C10 SNCF 55€
Ref HJ4078 Voit couchette DEV AO 2°CL SNCF 55€
Ref HJ4079 Voit DEV Inox 2°cl SNCF 55€ 49€
Ref HJ4080 Voit DEV Inox 2°cl EP IV SNCF 55€ 49€
Ref HJ4082 Fourgon chaudière SNCF Ep IV 39€
Ref HJ4083 Fourgon chaudière SNCF Ep III 39€
Ref HJ4088 Remorque d'autorail XR 6000 TER SNCF 49€
Ref HJ4092 Voit 2°cl Ep III ex DR SNCF 45€ 37.5€
Ref HJ4093 Voit mixte1/2°cl ex-DR EpIII SNCF 45€ 37.5€
Ref HJ4094 Fourgon Ex DR Ep III SNCF 45€ 37.5€
Ref HJ4095 Idem + vigie 45€ 37.5€
Ref HJ4096 Voit DEV Inox A9 °cl SNCF 55€ 49€
Ref HJ4097 Idem B9 2°cl 55€ 49€
Ref Catalogue Jouef 2014 10€
Toute la gamme disponible en stock.

JOUEF PROMOTIONS

Ref HJ2081BB 69204 INFRA SNCF 169€ 155€
Ref HJ2082 BB 69248 FRET SNCF 169€ 155€
Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€
Ref HJ2139 CC 21004 SNCF 209€ 149€
Ref HJ2144 X 73906 SNCF 179€ 133€
Ref HJ2155 Vapeur 141 R 460 SNCF AC 3 rails Dig 279€ 259€
Ref HJ2180S CC 72045 SNCF livrée Fantôme Dig sound 249€ 199€ 179€
Ref HJ4023 Cof TGV POS SNCF inter. 3 éléments 135€ 89€

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

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

RIVAROSSI Nouveautés

Ref HR2427 Cof 2 loco E402 138 Trenitalia FS 299€ 279€
Ref HR2497 Electrique E 402b 144 "Francia" FS 215€
Ref Catalogue Rivarossi 2014 10€

RIVAROSSI DESTOCKAGE

Ref HR2017 Vapeur BR 58 1047 DB 249€ 169€
Ref HR2032 Vapeur GR 740.451 FS 249€ 159€
Ref HR2037 Diesel Aln.556.1202 +Aln.556.1216 FS 249€ 199€
Ref HR2040 BB Diesel bm 4/4 SBB-CFF 175€ 129€
Ref HR6044 Wag couvert DR 24€ 14€
Ref HR6038 Cof 4 wagons marchandises Gotthardo SBB / FS 89€ 55€
Retrouvez d'autres modèles en déstockage en très petite quantité sur notre site.

ELECTROTREN NOUVEAUTES

Ref EL1612 Wag bâché gris K70 SNCF 27€
Ref EL1613 idem bleu K70 SNCF EPV 27€
Ref EL2317 Diesel 352 (2005T) Virgen del Carmen RENFE 229€ 189€
Ref EL2317S Idem Dig sound 299€ 269€
Ref EL2319S Diesel 352.001 (Talgo) "Virgen del Rosario 299€ 269€
Ref EL2321 Diesel 352.004 Largo Recorrido RENFE 229€ 189€
Ref EL2321S Idem dig sound 299€ 269€
Ref EL2914 Locotracteur diesel 030 SNCF 119€ 99€

ELECTROTREN DESTOCKAGE

Ref EL2200 Autorail X2400 SNCF (toit rouge / marquages jaunes bas) 169€ 119€
Ref EL2200D Idem Dig 209€ 139€
Ref EL2201 Idem AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2205 Autorail X2478 SNCF (toit rouge / marquages jaunes bas) AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2207 Autorail X2440 SNCF (toit rouge / marquages rouges hauts) AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2214 Autorail X2412 SNCF (toit crème) 169€ 119€
Ref EL2215 Autorail X2400-XBD 2454 SNCF (toit crème) AC/3 rails 169€ 129€
Ref EL2804 CC 65505 jaune ETF 215€ 158€
Ref EL2812 CC 65510 bleue EDF DROUARD FRERES 215€ 158€
Ref EL2812D Idem Dig 255€ 189€
Ref EL2615 269-403 Talgo 200 RENFE 199€ 125€
Ref E2701 276 EpIII RENFE 209€ 129€
Ref E2720 Alsthom 1301 NS 219€ 139€
Ref EL2584 251.008 RENFE 269€ 159€
Ref EL2584D Idem Dig 309€ 199€
Ref EL3400 Diesel 592 RENFE jaune/bleue 309€ 209€
Ref EL3402 Diesel 592 regional 309€ 209€
Ref EL3450 Loco elect + 3 Voitures 2 Niveaux 329€ 169€
Ref EL3501 Rame AVE 102 Talgo 350 (5 élé.) 379€ 239€
Ref EL3501D Idem Dig 399€ 269€
Ref EL4140 Vapeur 141 Mikado RENFE verte 339€ 219€
Ref EL4142 Idem noire 339€ 219€
Ref EL4144S Idem Dig Sound 439€ 299€
Ref EL1494 Wag parois coulissantes Transfesa 26€ 15€
Ref EL1542 Plat FS avec 2 conteneurs Fiat Tarros 29€ 17€
Ref EL1595 Wag HBIS Transfesa RENFE 26€ 15€
Ref EL1626 Plat FS avec 2 conteneurs 26€ 15€
Ref EL1811 Couvert Tide RENFE 32€ 18€
Ref EL1821 Wag couvert Gs(K4) SNCF 28€ 20€
Ref EL1822 Wag G40 Colas Rail 28€ 20€
Ref EL1823 Wag G40 ETF 28€ 20€
Ref EL1830 Wag G40 Vecchietti 28€ 20€
Ref EL1831 Wag G40 TSO SNCF 27€ 20€
Ref EL1951 Couvert RENFE EPIII 20€ 13€
Ref EL5466 Wag citerne type UACS 26€ 15€
Ref EL5548 Wag parois coulis. 4 essieux Opel GM 33€ 19€

SPECIAL WAGONS TRÉMIES & TOMBEREAUX

Ref EL0900 Trémie RENFE 27€ 18€
Ref EL0918 Trémie double Sogewag SNCF 49€ 37€
Ref EL0319 Trémie 2 ess type EDF EF 30 SGMF SNCF 29€ 20€
Ref EL5363 Tombereau EAOS Torras Papel vert 29€ 16€
Ref EL5368 Tombereau chargement charbon RENFE EpV patiné 30€ 17€
Ref EL5748 Trémie chargement charbon DB 33€ 20€
Ref EL5755 Trémie Transfesa patiné RENFE 35€ 22€
Ref EL8009 Trémie Sesostris RENFE 33€ 22€
Retrouvez d'autres modèles en déstockage en très petite quantité sur notre site.

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

LIMA GRAND DESTOCKAGE

Ref HL2011 Electrique E 444 FS 69€ 49€
Ref HL2013 Electrique E 424 FS 69€ 49€
Ref HL6015 Wag citerne FS 14€ 9.90€
Ref HL6016 Wag tombereau avec chargement 12€ 7.90€ (Idem Jouef HJ6048)
Ref HL6017 Wag Interfrigo FS 14€ 10.5€
Ref HL6018 Wag plat avec guerite FS 12€ 8.90€
Ref HL6039 Wagon Interfrigo SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6053)
Ref HL6040 Wag frigo SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6053)
Ref HL6041 Wag plat FS porte tubes Dalmine 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6034)
Ref HL6042 Wag couvert SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6064)
Ref HL6044 Wag couvert parois coulissantes Fret SNCF 19€ 14€ (Idem Jouef HR6051)
Ref HL6045 Wag torpille 29€ 17.5€ (Idem Riva HR6051)
Ref HL6046 Wag porte autos SNCF 25€ 17.5€ (Idem Jouef HJ6038)
Ref HL6047 Wag Interfrigo long SNCF 22€ 14.90€ (Idem Jouef HJ6039)
Ref HL8001 Vehicule porte conteneur + conteneur 20ft CGM 20€ 16.90€
Ref HL8002 Cof 5 conteneurs 20ft & 40ft 18€ 14.90€
Ref R8008 Grand pont suspend 79€ 63€

ARNOLD N NOUVEAUTÉS

Ref HN2110 Tramway Duewag GT6 Bochum Jägerm. 125€
Ref HN2111Idem Persil 125€
Ref HN2112 Idem Essen 125€
Ref Catalogue Arnold 2014 10€
Tous les modèles SNCF en stock

ARNOLD N PROMOTIONS

Ref HN2098 Autorail X 73639 SNCF 149€ 133€
Ref HN2099 Autorail X 73582 Languedoc Roussillon SNCF 149€ 133€
Ref HN2100 Autorail X 73712 Rhône Alpes SNCF 149€ 133€
Ref HN2101 Autorail X 73904 Alsace SNCF 149€ 133€
Ref HN6191 Wag céréalier Cooperl SNCF 33€ 27.5€
Ref HN6192 Wag céréalier Coopagri Bretagne SNCF 33€ 27.5€
Ref HN6193 Wag tombereau SGW SNCF 26€ 22€
Ref HN6195 Wag citerne Amylium SNCF 33€ 26€
Ref HN6196 Wag citerne Simotra 26€ 24€
Ref HN6209 Wag silos EVS SNCF 26€ 21€
Ref HN6210 Wag céréaliers Transcereales CTC SNCF 33€ 26€
Ref HN6211 Wag céréaliers Cie MIDI 33€ 30€
Ref HN6212 Wag céréaliers Cargill SNCF 33€ 30€
Ref HN6214 Wag citerne gaz Millet SNCF 28€ 23.5€
Ref HN6219 Wag trémie Uapps Soufflet SNCF 33€ 27.5€
Ref HN6220 Wag trémie Transcéreales SHGT 33€ 27.5€

DERNIÈRE MINUTE

Ref HJ2110 Autorail Z 24500 TER - 3 caisses 289€ 199€
Ref HJ2201 Automotrice Z 24500 Nord Pas de Calais 289€ 199€
Ref HJ2120 Autorail Z 24500 Pays de Loire – 3 caisses 289€ 199€
Ref HJ2249 Automotrice Z TER N NG Z 24500 Rhônes Alpes 2 éléments 249€ 169€

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

KUEHN (TT)

Un 'Shis' SNCB

Kuehn sort régulièrement une nouvelle variante de son modèle de wagon SNCB destiné au transport de coils. Voici maintenant un 'Shis' d'époque V (réf. 51230B). Ce modèle est vendu sous forme de set contenant deux modèles, immatriculés différemment. Chaque modèle est chargé de trois coils. Prix: 52,90 euro. (PE)

REE (HO)

Un wagon 'Em' 1212 H1 SNCB

La version belge des wagons REE est maintenant disponible. Vous trouverez une description détaillée de ce modèle de tombereau du type 'Ludwigshafen' de la SNCB dans notre n° 133. Cette série est désormais complétée d'une 5ème variante en rouge/brun d'époque IV (réf. WB-282). Ces wagons portant le code-lettres 'Em' faisaient partie du type SNCB 1212 H1. Surprise: ce modèle est peint dans une nuance de teinte plus sombre que celle des autres modèles datant de l'époque III. Pour un tel modèle, vous débourserez 29,90 euro. (PE)

LS MODELS (HO)

Des wagons 'Idls' d'Ostende

Egalement disponible, un nouveau set de quatre wagons pour le transport de poissons d'Ostende, à coins renforcés (réf. 32064). Ces wagons sont freinés et immatriculés à 7 chiffres, ce qui permet de les utiliser à l'époque III à partir de 1956. Ils font partie du type SNCB 2000 C; le code-lettres 'Idls' n'était pas encore présent. Un tel set coûte 144,95 euro. (PE)

B-MODELS(HO)

Un wagon de bière 'Palm'

Une nouveauté dans la gamme des 'Belgian Beer Cars': un 'Glms' portant le logo de la brasserie Palm sur ses flancs. Un wagon fantaisiste évidemment, mais qui intéressera les collectionneurs de bières... (réf. 44155; 811). (PE)

STARTRAIN (N)

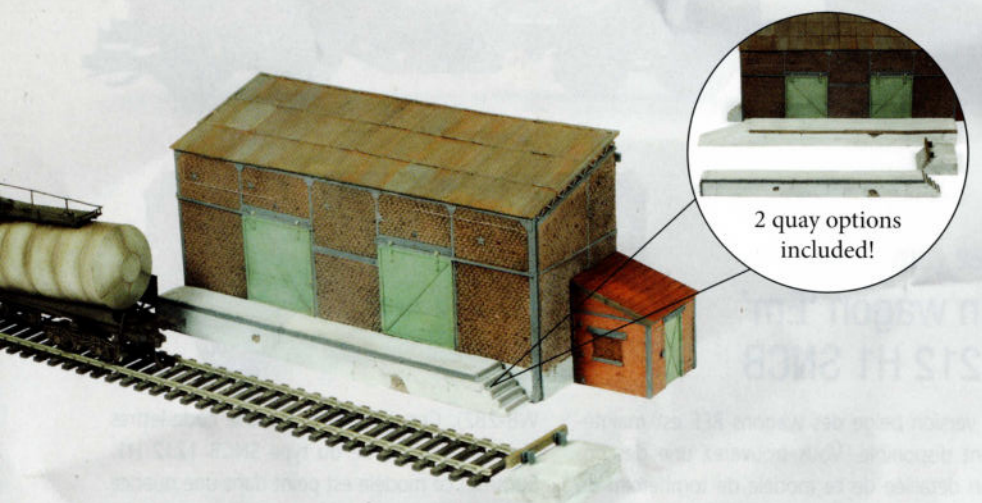
Une 1300 des NS

Les adeptes de l'échelle N l'ont attendu longtemps, mais les voici enfin: trois versions de la loco 1300 des NS en version jaune et grise sont sorties chez Startrain. Les 1306, 1311 et 1312 sont peintes dans la livrée jaune et grise qu'elles ont reçu après l'entrée en vigueur en 1970 de cette livrée 'maison' des NS: la 1306 fut ainsi repeinte en 1972, la 1311 en 1977 et la 1312 en 1975. Affublées de cette livrée, ces locos ont circulé ainsi jusqu'au moment où elles ont reçu un 3ème phare frontal. Ce 3ème phare leur a été installé lors des révisions opérées entre 1977 et 1979 sur la série 1300, ce qui rend ces modèles utilisables entre 1972 et 1979. Les moules ont été modifiés pour ces modèles, car sur la version bleue, les bandes de décoration étaient gravées dans le moule. Outre les matricules différents, certaines autres différences minimes sont à noter, comme les mains courantes (grises sur la 1311 et jaunes sur les autres). Ces modèles sont pourvus de boyaux de frein et d'un attelage de décoration, qui peut bien entendu être remplacé par un coupleur d'attelage N, fonctionnel. Le prix conseillé d'un tel modèle est de 169,95 euro. (GJT)

Catalogue 1/87

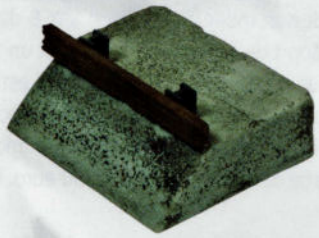
2014

Add On parts



Railroad Warehouse with Quay

item 87-0005 resin



Railroad Buffer Block

item 87-0004 resin

French House Corner, Type 1

item 87-0003 resin + ceramic

Metal Drums

item 87-0001 resin

Industrial Gate

item 87-0002 resin + ceramic

Available in Belgium:

- HOBBY 2000, Liège, 04/341.29.87, info@hobby2000.be
- BOIT A TRAIN, Namur, 081/22.21.34, interhobby@skynet.be
- DE KEYSER MODELBOUW, Ronse, 055/45.79.60, info@mcronse.be
- HOBBY TRAINS, Marchienne-au-Pont, 0474/46.22.58, vandaelealain@scarlet.be
- MALCORPS & FILS, Marcinelle, 071/36.30.35, expressionhobby@gmail.com
- MINITAIR, www.minitair.be, info@minitair.be
- MODELBOUW AALST, Aalst, 053/77.48.06, aitc.modelbouw@skynet.be
- TIMMS bvba, Oostende, 059/80.49.63, pierre.wagemans@skynet.be
- VERSCHOOTEN, Antwerpen, 03/232.66.22, Modelbouw@verschooten.be
- WAVRE MODELISME, Chastre, 010/22.61.48, wavremod@yahoo.fr

Available in The Netherlands:

Contact your local hobby store - see www.addonparts.com for details.

Add On parts

Den Duiver 5
B-9840 De Pinte
BELGIUM

VAT: BE0807765124

Phone: +32 (0) 9 258 20 02
E-mail: info@addonparts.com

www.addonparts.com
/AddOnParts

ACCESSORIES ▪ AMMUNITION ▪ BASES ▪ BOOKS ▪ DIORAMA ▪ UPGRADE SETS

www.addonparts.com /AddOnParts

ACME –MODELTREINEXPRESS VLAARDINGEN (HO)

Des voitures ÖBB

Pour pallier au manque temporaire de voitures ICR 'Benelux', les NS ont fait appel pendant un certain temps à des voitures louées auprès des ÖBB. Ces voitures ont conservé leur livrée autrichienne et n'on reçu qu'un logo NS sur leurs flancs. Le détaillant néerlandais Modeltreinexpress a fait réaliser en exclusivité chez ACME un set de trois voitures de ce type, ainsi qu'une autre, qui est vendue séparément. Le set 90035 est constitué de 3 voitures (une de 1ère classe et deux de 2ème classe): son prix est de 169,95 euro. La voiture vendue séparément est de 2ème classe et porte un autre matricule que celles du set. Elle est vendue 56,66 euro (réf. 90036). (CVD)

ROCKY-RAIL (HO)

La 6519 Railion

Le nouveau modèle de la série 6400/6500 de Rocky Rail connait un succès inattendu, car outre les modélistes néerlandais, les allemands y sont également intéressés. Rocky Rail a entretemps sorti une variante de matricule qui permet de faire circuler ce modèle cette fois sur un réseau belge: il s'agit de la 6519, d'époque V (réf. RR65195). Ce modèle est disponible en 2 ou en 3-rails. La version illustrée est celle pour 3-rails sonorisée et coûte 299,00 euro. (PE)

ROCKY-RAIL (N)

La BB 475000 de Fret SNCF

Rocky-Rail sort un nouveau modèle de la loco française du type BB 475000 à l'échelle N (réf. RR475110). Cette locomotive Diesel a été construite à partir de 2007 par Alstom, en collaboration avec Siemens; elle est du type Prima DE30BAC. La version illustrée est la BB 475110, utilisable en France et en Allemagne. Ce modèle sort en deux livrées, celle de Fret SNCF étant la plus connue, l'autre étant la livrée jaune de SNCF Infra. Vous trouverez dans la boîte quelques pièces à assembler: pour des courbes d'un rayon égal ou supérieur à 380 mm, vous pourrez assembler les petits marchepieds. Ce modèle est équipé d'une prise pour décodeur digital à six pôles. (PE)

LILIPUT (HO)

Un autorail VT 857 de la DRG

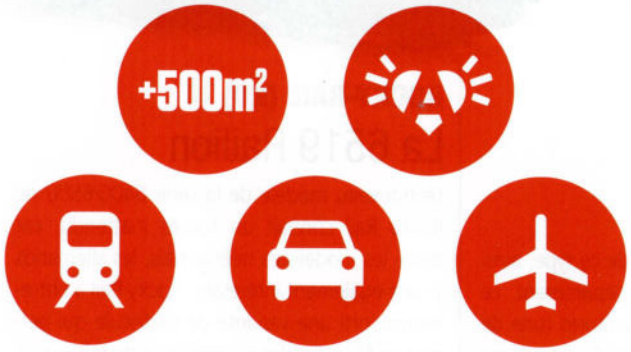
En 1925, la Deutsche Reichsbahn commande 15 autorails Diesel à quatre essieux pour le trafic voyageurs sur lignes secondaires. De cette série, seuls les VT 859 sont passés à la DB. Conforme à l'engin réel, les essieux de ce modèle sont entraînés par un faux-essieu et des bielles. La motorisation est assurée par un moteur à cinq pôles, à volant d'inertie. Ce modèle est prêt pour une exploitation digitale, pourvu d'un éclairage intérieur, de phares avant et arrière par Leds et d'un dispositif d'attelage court. Une variante sous forme de l'autorail belge du type 600 suivra plus tard dans l'année, sur base de ce modèle. (GJT)

LILIPUT(HO)

Un set de wagons NS

Liliput livre dans un emballage de luxe un set de 4 wagons NS reproduits à l'échelle 1/87e. Il s'agit de deux wagons fermés du type CHOK dont l'un est équipé d'une guérite de serre-frein et deux tombereaux du type GTMK, dont l'un est pourvu d'une passerelle. Trois de ces wagons sont gris foncé et le 4ème est brun. Ces livrées et leur marquage situent ces modèles à l'époque IIIa/b. Il s'agit de beaux modèles avec marquages lisibles à la loupe, pourvus de mains courantes séparées, de porte-lanternes, etc. Même les mécanismes de fermeture et les ressorts des portes sont reproduits de façon filigrane et peints en noir. La masse de ces modèles est suffisante pour leur assurer un roulement stable; ces modèles sont bien entendu pourvus de dispositifs pour attelage court. Le prix conseillé est de 99 euro. (GJT)

meer dan 500m²
Hobby en Modelbouw
in het hart van Antwerpen



Herman verschooten
Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
+32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be

ma-wo-do-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
zaterdag 10u - 18u
dinsdag gesloten

Aerographie

Tout pour l' aèrographie, aèrographes,compresseurs, peintures, pigments, cabines de peinture, washes, outils, pièces etc...

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

TECHNO HOBBY
Basiliekstraat 66,1500 Hal
Tél: 02/356 04 03
Fax: 02/361 24 10
www.TechnoHobbyHalle.be
Heures d'ouverture: 9h30 à 18h
Fermé les dimanches et lundis

ROCO (HO)

Un wagon-citerne PAM

Un joli wagon-citerne Roco est maintenant disponible dans les magasins: il s'agit d'un wagon à deux essieux de la firme PAM. Ce wagon-citerne noir est décoré d'une 'goutte' de teinte orange clair, le logo de PAM. Les inscriptions sont très bien lisibles, ce modèle étant par ailleurs décoré de plusieurs jolis détails. Référence: 67454, prix: 29,90 euro. (CVD)

ROCO (HO)

Un wagon frigorifique NS

Roco a sorti un modèle de wagon frigorifique des NS: il s'agit d'un 'Gkhs' immatriculé 6057. Il s'agit d'un wagon d'origine allemande dont le marquage allemand a été effacé en le recouvrant de traverses noires, le marquage néerlandais étant indiqué sur des parties blanches. Les inscriptions sont très claires et lisibles sans loupe: 'Mag Nederland niet verlaten' ('Ne peut sortir des Pays-Bas'). Référence: 66903; prix: 26,90 euro. (CVD)

MODELTREINEXPRESS VLAARDINGEN (HO)

Le détaillant néerlandais Modeltreinexpress de Vlaardingen (NL) a fait réaliser par le fabricant EloTrains une variante exclusive de matricule de la 1500 des NS, à savoir la 1505. A part cet autre matricule, les plaques nominatives 'Ariadne' sont livrées conjointement. Réf. MTE1505; prix: 264,95 € (courant continu) et 286,95 € (courant alternatif digital). (CVD)

ELOTRAINS

La version prototype de la 1500 NS 'Jubilé'

Après la mise hors service de la série 1500 des NS, la 1502 retourna en Angleterre où elle fut remise en livrée verte des BR par les soins de la EM-2 Locomotive Society et renumérotée 27000. Les faces d'about modernisées et les pantographes modifiés furent toutefois conservés. Lors du jubilé des 150 ans des chemins de fer aux Pays-Bas, cette loco y revint pour une courte période et y accomplit de nombreux parcours spéciaux à travers tout le pays. EloTrains a fait repeindre à titre d'essai un modèle de cette loco par Rail-Kees dans cette livrée 'Jubilé'. La nuance du vert est toutefois trop claire et les mains courantes 'blanches' sont encore manquantes, mais l'impression générale dégagée par ce modèle baptisé du nom de la déesse Electra est plaisante. Il n'est toutefois pas encore certain si un tel modèle repeint dans cette livrée sera commercialisé. Par contre, un second tirage en version 1500 des NS sera certainement réalisé. (GJT)

PAUL DIRKZWAGER SCALE CONSTRUCTION (I)

Une 2400 des NS pour voie 1

Paul Dirkzwager Scale Construction propose une énorme 2400 des NS pour voie 1. Ce modèle présente un châssis en métal et une caisse en plastique, qui compte des pièces moulées en laiton. Les bogies sont en laiton et les roues en métal inoxydable. Ce modèle est capable d'un fameux effort de traction: la motorisation est assurée par 4 moteurs (un par essieu). Il est livré pourvu d'un décodeur ESU LokSound XL, comprenant un haut-parleur. Ce modèle est disponible en livrée brune ou bleue azur, sur commande. Pour plus d'infos, surfez sur www.dirkzwager.net. (GJT)

Plus de 20 ans à votre service

Ferivan
Modelbouw

Pour nos offres actuelles, visitez notre site internet

WWW.FERIVAN.BE

Production Tram & Bus, Vente et Avis

realpine
Nieuwe webshop !!

Realpine, sceneryproducten voor de aankleding van uw modelbaan.

Specialiteit: BERGLANDSCHAPPEN.

WIBORAIL: Cab-rides wereldwijd en documentaire spoorwegfilms.

WWW.REALPINE.EU

FALLER · LILIPUT · JC · PECO · L.S.Models Exclusive

0307_MSM_Realapine

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 - RUIME PARKING
Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELTREIN-PARADISE.COM

MSM 124_0124_ModeltreinParadise

17 & 18 mai / mei 2014

Expo Trains Enghien

Bourse / Beurs

10:00 –> 18:00 Parc d'Enghien

Avenue Elisabeth / Elisabethlaan - 7850 Enghien / Edingen

Organisation / organisatie

Asbl RAIL-TRACK vzw

www.railtrack.be - +32.470.362.067 - infos.railtrack@gmail.com

En collaboration avec la ville d'Enghien
In samenwerking met de stad Edingen

Entrer / Ingang : 3,00 € - gratis – 12 ans/jaar

Editeur responsable ASBL Rail-Track Chaussée d'Asse 38, 7850 Enghien – Belgique
Ne pas jeter sur la voie publique svp / Niet op de openbare weg gooien aub

ModelSpoor Atelier Oostkamp v.z.w.

Stelt voor n.a.v. hun 30 jarig bestaan

Clubtentoonstelling

Zaterdag 10 mei 2014
Van 10–19 u

Zondag 11 mei 2014
Van 10–17.30 u

€ 3 pp
- 12 j. gratis
(mits begeleiding van een volwassene)

30 jaar

Lokaal domein Riderfort
ingang via Leegtestraat te Ruddervoorde
Bereikbaar via E 403 Brugge–Kortrijk — exit 11 Ruddervoorde/Zedelgem.

Op zondag: Stoomtrein voor de kinderen.

Ruilbeurs, banen, bar, ateliers ...

Informatie:
+32 (0)486 62 30 61
http://users.telenet.be/spoorgroep/fr_mse.htm

V.U. MSA v.z.w. Berktstraat 14–8810 Lichtervelde

LENZ (0) Des wagons tombereaux et auto-déchargeant DB

Lors de l'expo On traXS!, nous avons pu voir les modèles de tombereaux du type 'Omm 43' et des wagons-trémies des types 'Otmm 61' et 'Otmm 64', au 1/45e. Entre 1959 et 1962, un total de 5.352 anciens wagons du type 'Omm 33' ont été transformés en 'Omm 43'. A cette occasion, leur caisse en bois a été remplacée par une caisse métallique, posée sur le châssis existant. Entre 1977 et 1987, ces wagons ont graduellement été mis hors service, à l'exception de 180 exemplaires, destinés au transport de betteraves. Ces derniers ont été radiés en 1994.

Tout comme pour le tombereau du type 'Omm 43', le wagon-trémie 'Otmm 61' a été construit sur un châssis existant. A partir de 1960, 3.500 wagons environ ont été construits et assemblés sur d'anciens châssis de wagons 'Omm 37'. Simultanément, 5.500 wagons-trémies neufs du type 'Otmm 64' ont été construits pour la DB. Les deux variantes diffèrent peu. Pour le 'Otmm 61', les inscriptions sont mentionnées sur les montants de la trémie, tandis que pour le 'Otmm 64', elles le sont au milieu de la trémie. L'intérieur de la trémie du wagon 'Otmm 61' était recouvert de bitume, raison pour laquelle cet intérieur est noir sur le modèle. Quant à l'intérieur du wagon 'Otmm 64', il est peint en primer de zinc, ce qui devient gris foncé sur le modèle. (GJT)

MARKLIN / TRIX (H0)

Une BR 80 de la DB

Märklin sort une toute nouvelle version de la BR 80 (réf. 37046). Nombre d'entre vous connaissent déjà ce modèle pour l'avoir acquis avec un ancien set de départ. Mais la comparaison s'arrête là: il s'agit d'un tout nouveau concept avec moteur central, qui entraîne les trois essieux. Sous la caisse, on trouve également un décodeur mfx avec module 'sons' et un attelage Telex, à l'avant et à l'arrière. Ce modèle est également disponible chez Trix en DCC (réf. 22243). Cette version sort en tirage unique et vous est proposée au prix de 259,95 euro. (PE)

BRAWA (H0)

La BR 265 Voith 'Gravita'

Tout comme les autres productions de la marque Brawa, cette version de la Voith Gravita 15L BB en H0 est devenue un modèle superdétaillé (réf. 42700). Ces locomotives sont actuellement utilisées par DB Schenker Rail en livrée rouge et forment la série BR 265. Brawa a conçu ce modèle selon un concept classique, avec moteur central. Toutes les roues sont motrices. Ce modèle est prévu pour être utilisé avec un décodeur digital à 21 pôles et peut être sonorisé. Une version pour 3-rails est également disponible. La version analogique est disponible pour le prix de 219,90 euro. (PE)

JOUEF (H0)

L'automotrice 2216 des CFL

Juste avant la Noël 2012, Jouef sortait le modèle d'une automotrice triple des Chemins de fer luxembourgeois à l'échelle H0. Ces rames électriques sont désormais familières du paysage ferroviaire grand-ducal, mais sont aussi visibles dans certaines gares frontières belges. Vous avez pu lire un 'test éclair' de ce modèle dans notre n° 122. Cette série de beaux modèles immatriculés 2215 fut toutefois rapidement épuisée. A la demande du détaillant Modelshop bien connu de Luxembourg, un nouveau tirage de 150 modèles a été réalisé en version 2-rails. Ce modèle immatriculé désormais 2216 est disponible uniquement chez Modelshop et ne coûte que 279 euro. Il n'y en aura pas pour tout le monde... (LD)

MTH (H00)

Une SD70ACe BNSF des USA

MTH est distribué en Europe par Bush: c'est aussi valable pour ses modèles en H0. Pour l'instant, seuls des modèles américains sont reproduits. Son modèle de la loco Diesel SD70ACe de l'opérateur BNSF est une nouveauté. Il s'agit d'une version modifiée dont les émissions de gaz d'échappement sont conformes aux normes actuelles. Ce modèle est également proposé en 3-rails avec sons (réf. 80-2253-5). Pour ce faire, ce modèle est pourvu d'un décodeur MTH 3E+. En tenant compte du change, ce modèle est disponible en Europe pour 325 euro environ. (PE)

Votre
annonce
dans
Train Miniature ?
magazine
contactez
guy.vanmeroye modelspoormagazine.be

Agent général pour la Belgique:
Saroulmapoul.be
Vanderborght Jean-Michel
Chaussée romaine, 147
5030 Ernage
info@saroulmapoul.be
Silhouette®
Le lien à la nature
miniNatur®
www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de
ROGER la FRITE
Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

AEROGRAPHES + PIECES DETACHEES
PEINTURE pour AEROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES
STAGES IDEEFIKS vzw ANTWERPEN :
WEBSITE : USERS.TELENET.BE/IDEEFIKS
obeeliks
www.obeeliks.com
OBEELIKS E-SHOP

Train miniature
magazine
Train Miniature
134
Wolzerdange
NUREMBERG 2014
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, Hekkergemstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.
POUR LA FRANCE ET LE RESTE DE L'UE: versez € 85 (pour un an) ou € 164 (pour 2 ans) sur le compte
IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba avec la mention: 'Abo TMM' + votre adresse.
www.trainminiaturemagazine.com

AZL (Z) Des wagons-conteneurs DTTX des USA

Quelques firmes seulement proposent du matériel roulant reproduit à l'échelle Z (1/220e): la firme américaine AZL en fait partie. Outre des modèles de locomotives, cette firme propose également des wagons. Les wagons porte-conteneurs prévus pour transporter deux conteneurs empilés sont typiques aux USA. AZL en a proposé plusieurs versions au fil des ans, en différentes variantes. La dernière en date est constituée de trois wagons de la firme DTTX, en vente pour 133 euro (environ, vu le change). Référence: 90601-6. (PE)

BOWSER (HO)

Une motrice PCC

La motrice de tramway du type PCC date des années '30 et est apparue dans de nombreuses villes des Etats-Unis d'Amérique, comme alternative à la voiture individuelle. Pas moins de 5.000 motrices de ce type ont été construites. Le modèle illustré a été livré à la 'Los Angeles MTA Car' après la Seconde Guerre mondiale. De ce type, quelques-uns ont été exportés en Europe. Ce type de motrice PCC a même été utilisé par la SNCV dans la région de Charleroi. Ce modèle Bowser est pourvu d'une perche et prête à être converti en mode digital (réf. 12626); il est en vente au prix de 125 euro environ. (PE)

PROTOMODEL

Un 'Sextant' des NS

Après que Train Technology ait abandonné l'idée de reproduire un 'sextant', Protomodel Modelbouw a repris le gant et a sorti cette curieuse aubette à l'échelle 1/87e. Cette aubette hexagonale servant aussi de salle d'attente aux NS a été conçue en 1968 par l'ir. C. Douma et a été implanté en 16 endroits différents du réseau néerlandais. La maquette découpée au laser rend bien l'impression de cet édicule très transparent et est livré peinte. Lors de la première livraison, la cloison séparant la salle d'attente du guichet manquait encore, mais il est possible de la commander séparément. Lors d'une livraison ultérieure, cette cloison sera bien jointe au kit, dont le prix de vente est de 25,90 euro. (GJT)

PROSES (HO)

Un 'Parallel Track Tool' pour voie K Märklin

Pour la pose des voies 'K' flexibles de Märklin, la firme Proses a conçu des pinces grâce auxquelles il est possible de poser des voies bien parallèles. Ce moyen d'aide bien pratique tient compte des distances d'entre-voies selon les normes Märklin (réf. PT-H0-MK). Un tel set existe également pour la voie 'C' et pour les voies à 2 rails. Chacun de ces sets contient plusieurs pinces: en les combinant, il est possible de poser quatre voies parallèles. Dans ce cas, vous aurez sans doute besoin de deux sets. Pour plus d'infos, surfez sur www.proses.com. Un set pour voie K de Märklin coûte 21,90 euro. (PE)

EPOCHE (HO)

Un Scania Vabis 'Vermey NV'

Epoche sort un joli camion d'inspiration néerlandaise: il s'agit d'un Scania Vabis 110 portant les inscriptions de la 'Transportbedrijf P.A. Vermey N.V. Rotterdam-Schiedam'. Le marquage est très fin et ce modèle est très bien achevé. Le n° de téléphone sur la cabine est nettement lisible. La bâche est amovible et l'emballage contient encore quelques autres pièces, qui peuvent être assemblées sur la maquette. Référence: 120420; prix: 33,95 euro. (CVD)

ARTITEC (HO)

Un DAF YA 328

Artitec est sur le point de sortir une maquette du véhicule militaire YA 328, mieux connu sous le sobriquet de 'Dikke Daf'. Ce modèle est livré sous forme de kit, mais sera également disponible assemblé, au cours de cette année. Ce modèle est reproduit à l'échelle 1/87e et est disponible en deux variantes: 'Cargo' et 'Artillerie'. Il est réalisé en résine, complété de pièces en laiton. L'ensemble est facile à assembler et ne nécessite que peu de travail. Références: 87.086/87.087; prix: 19.90 euro. (CVD)

Composition: GVM

Avec la collaboration de Peter Embrechts, Luc Dooms, Chris Van Diesen & Gerard Tombroek. Remerciements à Het Spoor, Modelbouw Herman verschooten et Modeltreinexpress Vlaardingen pour la mise à disposition de certains modèles

STARMADA (HO)

Une Land Rover 109

Brekina a sorti sous le label Starmada une version 'ouverte' très réussie de la Land Rover 109 Série IIa. On la retrouve équipée de ses phares extérieurs à l'avant, comme l'était déjà le modèle véritable en 1968, mais elle n'est pas encore pourvue de sa calandre en matière synthétique (ce ne sera le cas qu'à partir de 1971). L'intérieur du véhicule est très fidèlement restitué et la voiture présente le logo 'Land Rover', comme il se doit (réf. 137502).

HERPA (HO)

Le Mercedes-Benz Actros 2011 avec remorque à conteneurs MSC

Parmi les nouveautés dans l'offre grandissante de modèles réduits d'attelages, voici un tracteur MB Actros de couleur noire, avec une remorque chargée de deux conteneurs. Comme particularité, l'un de ces conteneurs est ce qu'on appelle un 'flat reck container', c'est-à-dire qu'il ne comporte pas de parois latérales, mais uniquement deux cloisons frontales (réf. 302999).

HERPA (HO)

Une Mercedes GLA

S'agissant de la Mercedes GLA, le modèle véritable et la miniature à l'échelle 1/87e (chez Herpa) sortent quasi en même temps. Cette voiture, une variante plus en hauteur de la classique cinq portes, est la troisième à faire partie de la 'Classe A'. Il veut rivaliser avec la BMW X1 et l'Audi Q3, ainsi que les nombreux autres 'Crossover' que compte aujourd'hui le marché. La GLA est également disponible en option avec quatre roues motrices, pour lui permettre de sortir des sentiers battus. Comme à l'habitude chez Herpa, le rendu du modèle est parfait (réf. 194318).

HERPA (HO)

Un Mercedes-Benz Actros Jost Group

Dans les 'Exclusive Series' qu'on doit à l'importateur De Kleine, voici un bel attelage comportant un tracteur MB Actros avec sa semi-remorque dans une livrée bleu-vert propre à Jost Group. Cette entreprise de transport fondée en 1958 s'est développée au gré de plusieurs reprises, jusqu'à devenir l'une des entreprises de transport les plus importantes du pays, localisée principalement en Wallonie.

BREKINA (HO)

Un OM Lupetto

Brekina réussit par le choix de ses modèles réduits à nous faire revivre à chaque fois une nouvelle page d'histoire automobile. Il en est ainsi des camions OM. Qui se souvient d'OM (Officine Meccaniche)? C'était un constructeur de Brescia (Italie) et de longue date: depuis 1925. En 1967, il fit son entrée dans le groupe Fiat. La miniature du Lupetto qui sort chez Brekina fait partie de la série des camions que la firme OM construisit au début des années soixante, équipés pour la plupart d'un moteur diesel Saurer. Le Lupetto (qui signifie en italien 'petit loup') a une capacité de charge de 2,5 tonnes. En 1979, le constructeur OM fut finalement absorbé par le groupe Iveco (réf. 34600).

OXFORD DIECAST (N)

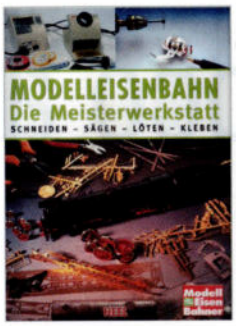
La marque britannique Oxford DieCast propose toute une gamme de véhicules particuliers et utilitaires, ainsi que des camions et des autobus à l'échelle N, mais un N à l'anglaise, soit 1/148e, ce qui constitue une taille un rien plus grande que 'notre' N à nous, qui est le 1/160e. Ces modèles anglais sont en fait parfaitement compatibles à nos réseaux au 1/160e, pour autant évidemment que l'on ne place pas directement à leurs côtés nos propres 'N'... Le catalogue Oxford DieCast s'est étoffé d'une Land Rover 88 série I (réf. 188009), d'une Ford Anglia (réf. 105007) et d'un Plaxton Elite Touringcar (réf. NPE 006). Tous ces modèles réduits en métal sont importés par Busch.

Texte et photos: GVM

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

Livres

MODELLEISENBAHN : die Meisterwerkstatt : Schneiden-Sägen-Löten-Kleben



Chez l'éditeur Heel (Verlagsgruppe Bahn Gmbh) est paru fin 2013 un joli livre relié dans lequel sont expliquées les techniques qu'un modéliste chevronné se doit de posséder. La rédaction de la revue allemande ModellEisen-Bahner a réalisé cet ouvrage, illustré par des photographes réputés comme Markus Tiedke. Ce livre contient en fait 6 chapitres: un premier est consacré à l'atelier du modéliste, avec des explications sur l'aérographe, ainsi que sur la réalisation de rochers. Le 2ème chapitre traite de diverses techniques de bricolage, le 3ème chapitre reprend une sorte de modélisme 'ABC' dans lequel un sujet est expliqué, lettre par lettre. Tout un chapitre est consacré à un séminaire de façonnage d'arbres. L'avant-dernier chapitre traite du superdétaillage des modèles et le dernier, de toute une série de projets pour passer ses weekends…

Pris séparément, chacun de ces articles est bien écrit et illustré, mais l'ensemble manque de cohérence, et le titre ne reprend absolument pas le contenu de cet ouvrage. Son prix est donné: 16 euro pour un livre relié de 208 pages, bourré de trucs de modélisme ferroviaire. Même un lecteur chevronné de Train Miniature Magazine pourrait y trouver son compte en piquant çà et là une idée: personne ne dispose en effet de la science infuse et tout projet peut toujours être amélioré. Ce livre est rédigé en langue allemande, et une certaine connaissance de cette langue est requise pour bien tout comprendre cet ouvrage. (ISBN 978-3-86852-801-5). (GVM)

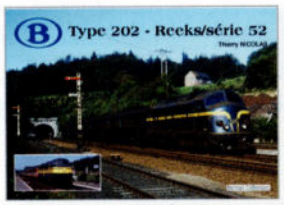
BN & ALSTHOM – Reeks/Série 18

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, ISBN 978-2-930748-04-7, prix: 27 €.

Dans cette nouvelle édition dans la série Nicolas Collection, la (première) série des 18 de la SNCB – devenue entretemps une véritable icône – est passée sous la loupe. Pendant leurs 25 années de service (de 1974 à 1999), ces six magnifiques locomotives ont remorqué la plupart des trains internationaux de voyageurs entre Bruxelles et Paris, ainsi qu'entre Ostende et Cologne. Chacune de ces locos est largement illustrée par de belles photos, la plupart étant en couleurs: un vrai régal pour les yeux. Ce livre est à recommander absolument à tous les amateurs de trains internationaux. Comme à chaque fois, une courte légende informative bilingue est jointe à chaque photo. (GVM)

Type 202 – Reeks/Série 52

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, ISBN978-2-930748-05-4, prix: 27 €.



Les diesels de la série 52 font partie de la grande famille des 'Gros nez', avec leurs sœurs des séries 53 et 54. Les premières locos de ce type furent les 202, sorties en 1955 et destinées à remorquer aussi bien des trains voyageurs que de marchandises. Ces remarquables locomotives ont passé toute leur carrière dans le sud du pays. En 1970, elles furent modernisées par placement de cabines 'flottantes', une intervention qui eut pour effet de dégrader fortement leur esthétique. Cette monographie contient un grand nombre de photos anciennes du type 202, des photos de parcours spéciaux réalisés avec les locos préservées et enfin, plusieurs photos de chacune des locos de cette série, prises dans leur environnement naturel. Les modélistes amateurs de 'Gros nez' trouveront également dans cet ouvrage de quoi s'inspirer pour les utiliser sur leur réseau. (GVM)

Type 123 – Reeks/Série 123

Thierry Nicolas, Nicolas Collection, Transnico International Editions, 176 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, ISBN 978-2-930748-06-1, prix: 34 €.

Dans cette nouvelle monographie de la Nicolas Collection, les locomotives électriques du type 123 (future série 23) sont passées en revue. Ces locos ont été prises en inventaire par la SNCB entre 1955 et 1957. A l'origine, elles furent surtout affectées à la remorque des lourds trains de marchandises sur la ligne du Luxembourg. Elles ont par après été utilisées partout pour remorquer tous types de trains sur le réseau électrifié en 3.000 V de notre pays. Comme cette série a compté pas moins de 83 locomotives, ce livre est un peu plus épais (et plus cher) que les autres éditions de cette série d'ouvrages. L'auteur ayant voulu illustrer chaque locomotive de cette série dans ses différentes livrées, il a volontairement opté pour publier un grand nombre de photos, en plus petit format. Nous préférons quant à nous un nombre moins élevé de photos, mais reproduites en pleine page. C'est selon nous le point fort de cette 'Nicolas Collection' et qui le distingue des autres publications. (GVM)

La loco à vapeur 98.016 SNCB de Märklin

MÄRKLIN A RÉCEMMENT RAVI LES ADEPTES DU 3-RAILS EN SORTANT UN BEAU MODÈLE EN H0 DE LA LOCOMOTIVE À VAPEUR 98.016 DE LA SNCB. IL S'AGIT D'UN TOUT NOUVEAU MODÈLE, RÉALISÉ SUR BASE DE CELUI DE LA BR 94.5 DE LA DB, SORTI L'ANNÉE PASSÉE.

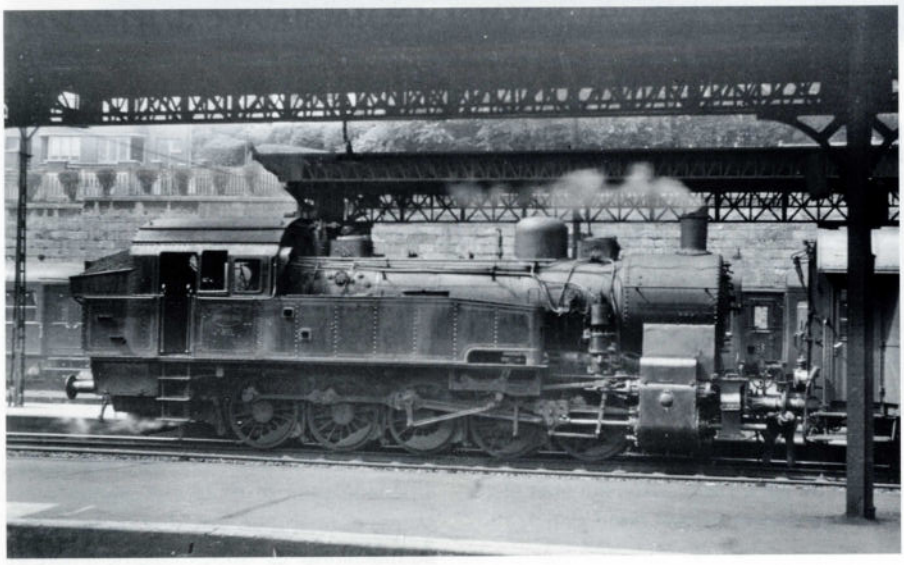
De la 8116 prussienne à la 98.016

Après la Première Guerre mondiale, environ 2.000 locomotives à vapeur allemandes furent cédées à l'Etat Belge, au titre de remboursement pour dommages de guerre. Parmi ce nombre figurait 36 locomotives-tender à cinq essieux du type 16.1 prussien.

Ces locos avaient été construites par l'usine Louis Schwartzkopff à Berlin et conçues auparavant par l'ingénieur Garbe, le même qui avait conçu les célèbres P8. Les premiers exemplaires furent mis en service en 1905 comme T16 par les Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (les chemins de fer de l'Etat prussien). Une version renforcée vit le jour à partir de 1913, dotée notamment d'une plus grande contenance en eau. Ces locos formèrent le type 16.1 et développaient une puissance de 1.070 ch. A partir de 1919, 17 locos du type 16 et 37 locos du type 16.1 furent cédées à la Belgique, où elles formèrent de concert le type 98. Lors de leur renumérotation par la SNCB en 1925, les matricules prussiens d'origine furent le plus possible conservés: à titre d'exemple, la 8116 de la Eisenbahndirection d'Hanovre (construite en 1917) devint la 9816 de l'Etat Belge, en 1925.

Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, les locos du type 98 furent utilisées dans le port d'Anvers pour y effectuer des manœuvres lourdes, ainsi qu'à Liège, pour y servir d'allèges en queue sur les plans inclinés de Liège.

En 1942, tout l'effectif du type 98 fut rapatrié en Allemagne, par ordre de l'occupant allemand. Après cette guerre, seules 11 de ces locos revinrent en Belgique: deux T16 et neuf T16.1, dont la 9816. Lors de la renumérotation générale de janvier 1946, la 9816 devint la 98.016 et fut attribuée d'abord à Anvers-Dam. Cette loco sera mutée à Liège en 1947 et à Kinkempois en 1953; elle y ser-



1. En gare de Liège-Guillemins, la 98.016 de la remise de Kinkempois est prête à alléger en queue une rame de voitures M2 vers Ans. Photo: Roger Vissers.

2. Une vue latérale de la 98.016 prise en gare de Liège-Guillemins, en 1958. Photo: Wildish (Collection: Max Delie).

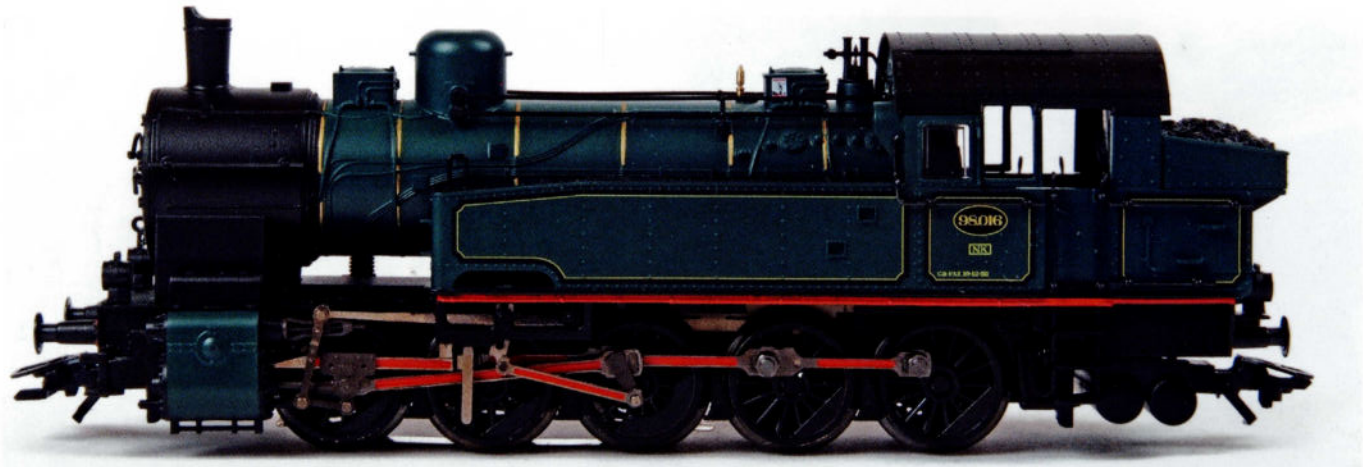
+
Formes et détaillage Conforme à la version belge Technique
-
Non disponible en version courant continu.

vit comme locomotive d'allège sur les plans inclinés de Liège. La 98.016 a été radiée des écritures SNCB le 16 juin 1964.

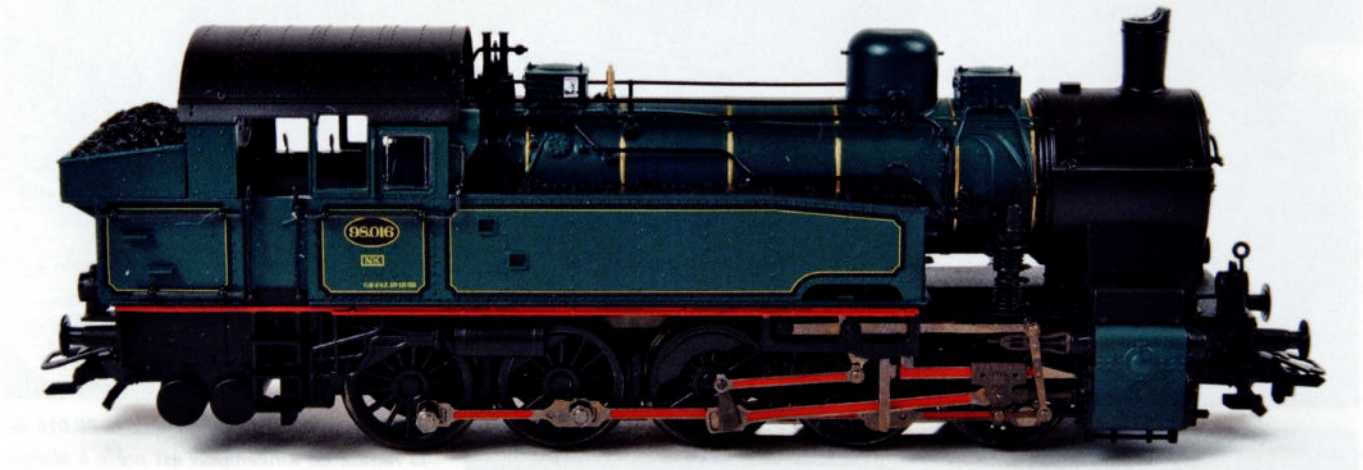
La 98.016 en modèle réduit

Une première comparaison du modèle avec des photos de la véritable loco nous montre que Märklin a vraiment réussi à réaliser un beau modèle à l'échelle. Il ne s'agit pas ici d'un modèle allemand simplement repeint en vert: le fabricant a pris la peine de modifier le modèle. Elément le plus frappant: la cheminée typiquement belge, à chapiteau. La soute à charbon et le toit de l'abri arrondi sont entièrement conformes à l'engin réel. Sur la véritable 98.016, les vitres supérieures de la paroi arrière de l'abri avaient été obturées, tandis que sur le modèle, elles subsistent encore. La main courante sur la porte de la boîte à fumée est de forme correcte. Le petit support pour la cloche juste derrière la cheminée et la conduite qui y mène trahissent le fait qu'il s'agissait à l'origine d'un modèle allemand. Sous le tablier, on remarque également la présence de deux grands réservoirs à air pour les freins: les locos belges n'étaient équipées que d'un seul réservoir. Quant aux mensurations du modèle Märklin, elles sont correctes.

Comme sur pratiquement tous les modèles de locomotives belges, les phares par contre ne sont pas conformes: c'est le cas aussi pour ce modèle, qui porte deux fanaux allemands à l'avant et à l'arrière, alors que la majorité des vapeurs belges n'étaient généralement équipées que d'une seule lanterne à pétrole, éventuellement complétée par un unique fanal électrique, comme on peut clairement le voir sur la photo 1.



Vue latérale de la face gauche de la 98.016 Märklin.



Vue latérale de la face droite du modèle.

La livrée du modèle est par contre très réussie. Le châssis est noir, ainsi que les roues et la boîte à fumée, le toit et la partie supérieure des soutes à eau. Le reste du modèle présente une teinte vert foncé correcte. Les bielles sont soulignées de rouge, et un filet de même teinte souligne la partie inférieure du tablier. Les traverses de tête sont également rouges. Le modèle présente de fins cercles de chaudière de teinte laiton, tandis que sur les faces latérales de l'abri du machiniste et sur les soutes à eau, on peut voir de fins filets de teintes chamois et noir. Ceci est aussi entièrement conforme au modèle réel, comme on peut le voir sur la photo 2.

Les inscriptions sont lisibles à la loupe, les formes des chiffres étant correctes. La 98.016 est attribuée à la remise de Kinkempois, dont on retrouve l'abréviation télégraphique 'NK' sur les flancs, juste sous le matricule. D'après le marquage, l'engin a bénéficié d'une grande révision le 19.12.1952, effectuée à l'atelier central de Salzinnes. Sur la sablière arrière, on retrouve l'inscription mettant en garde contre les dangers des caténaires. En réalité, cet engin était utilisé en effet sur la section de ligne Liège – Ans qui était électrifiée: ce danger existait donc bien.

Mensurations (en mm)

	ENGIN RÉEL	H0	MÄRKLIN
Longueur totale entre tampons	12.510 mm	143,7 mm	145,6 mm
Hauteur hors tout (y compris la coiffe de cheminée)	4.260 mm	49,0 mm	51,4 mm
Largeur hors tout	3.010 mm	34,59 mm	37,14 mm
Empattement locomotive	5.800 mm	66,7 mm	70,80 mm
Diamètre des roues motrices	1.450 mm	16,7 mm	17,2 mm

La technique

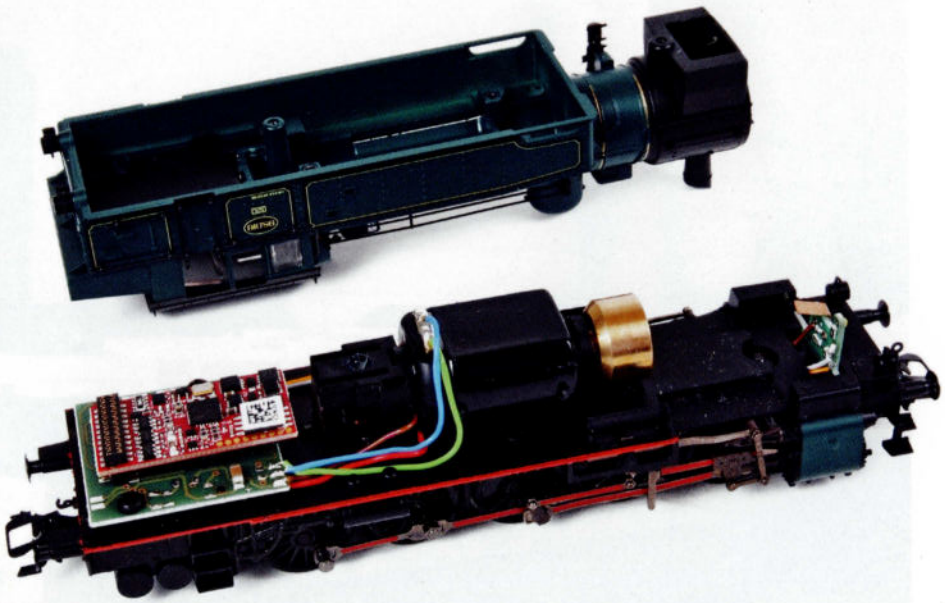
La 98.016 est constituée en grande partie de métal, comme c'est de tradition pour la marque. Ce modèle qui ne mesure que 14,5 cm pèse pourtant 280 grammes sur la balance. Le châssis, la chaudière et les soutes à eau sont en métal; le toit de l'abri et la soute à charbon sont en plastique, tout comme les conduites courant de l'abri vers la chaudière. Les mains courantes sont en métal fin. Suivant en cela la tradition chez Märklin, la caisse est fixée par deux vis au châssis: bel exemple de conception réussie.

Dans la chaudière, un logement a été aménagé pour le moteur à grande puissance, pourvu d'un volant d'inertie. L'abri du machiniste est donc totalement libre et pourvu de (demi) figurines de machiniste et de chauffeur. Sous la plaque du tablier de l'abri, on trouve l'électronique, à savoir un décodeur et un haut-parleur.

L'effort-moteur se réalise via l'avant-dernier essieu: celui-ci est pourvu de bandages favorisant l'adhérence et l'effort de traction. L'embiellage est en métal solide, mais fragile. Les roues sont pourvues de fins rayons et de fins bourrelets selon les normes Märklin (soit 1,1 mm). Les cinq essieux accouplés présentent un jeu suffisant pour négocier des courbes serrées.

Fiche technique

FABRICANT: Märklin
RÉFÉRENCE DE CATALOGUE: 37163 (tirage unique)
ECHELLE: 1/87e
VOIE: H0
EXPLOITANT: SNCB/NMBS
MATRICULE: 98.016
EPOQUE: III
PRIX: 349,50 €
CHÂSSIS: en métal
CAISSE: en métal/plastique
POIDS: 282 gr
MOTORISATION: moteur dans la chaudière
TRANSMISSION: par engrenage sur le 4e essieu
PRISE DE CONTACT: par frotteur et via les 5 essieux
PHARES: phares s'allumant selon le sens de marche
DISPOSITIF D'ATTELAGE COURT: à l'avant et à l'arrière
BOÎTIERS POUR COUPLEURS D'ATTELAGE: NEM 362
DÉCODEUR: mfx avec sonorisation



Deux vis à peine doivent être dévissées pour désolidariser la caisse du châssis. La 98.016 est équipée de la technique Märklin la plus récente.

L'arrière du modèle est également bien détaillé, avec une soute à charbon correcte.

Détail du marquage lisible à la loupe.

Ce modèle est équipé de phares s'allumant en fonction du sens de marche, et constitués de Leds blanches à ton chaud. On trouve encore en outre un dispositif d'attelage court à l'avant et à l'arrière, avec des boîtiers NEM. Ce modèle est précâblé pour l'installation éventuelle d'un générateur de fumée.

La 98.016 en service

Le nouveau moteur Märklin donne à ce modèle une allure souple et silencieuse et présente un seuil de démarrage très bas. La vitesse maximale atteinte par ce modèle est également très réaliste. L'effort de traction est plus que suffisant. La 98.016 est un modèle digital à technologie mfx et sonorisé. Les sons émis par l'échappement sont bien synchronisés avec l'allure du modèle. Si une Märklin Mobile ou une Central Station sont utilisées, onze autres sons peuvent être émis, comme des crissements de frein, la pompe à air, le générateur, l'injecteur, le pelletage du charbon, l'accouplement de la loco, la grille à secousses du cendrier et… le sifflet.

En conclusion

Märklin a gâté l'amateur de locomotives à vapeur belges par ce beau modèle, qui ne présente pas seulement un aspect correct, mais qui est aussi d'un niveau technique élevé. Ce modèle ne présente finalement qu'un seul point (fort) négatif: il n'en existe pas de variante pour courant continu, chez Trix. Pour le marché français, Märklin reproduit une 050 TA de la SNCF: il s'agit d'une T16.1 cédée aux chemins de fer français, et dont un modèle sort en version courant continu, sous le label Trix. Pourquoi donc ce qui est possible pour le marché français ne l'est-il pas pour le marché belge…?

Remerciements à Modelbouw Herman verschooten pour la mise à disposition d'un modèle ayant permis la réalisation de ce test approfondi.

Texte & photos (du modèle): Guy Van Meroye

La 5706 de B-Models

B-Models a récemment sorti une nouvelle variante de son modèle de la loco Diesel G2000. Après la 5701 bleue et les 5702 et 5703 vertes, l'étonnante G2000 jaune et noire d'Antwerp Rail Feeding et la G2000 grise d'Euro Cargo Rail, voici le tour de la 5706 grise d'être disponible à la vente (réf. 3006).

La 5706 en livrée grise fait partie de la seconde série de locomotives Vossloh du type G2000 BB utilisée par la SNCB. Louées chez Alpha Trains, les cinq premières (5701 à 5705) sont entrées en service en décembre 2008 pour le compte de la SNCB (plus tard, de B-Logistics). Les 5701 et 5705 ont des cabines de conduite de teinte bleue, tandis que les 5702, 5703 et 5704 ont des cabines de teinte verte. Ces locos sont surtout utilisées dans le nord de la France, où OSR (On Site Rail) France – une filiale de la SNCB, de B-Logistics ensuite – a ravi du trafic marchandises à la SNCF en tant qu'opérateur privé (et en collaboration avec ECR). Fin 2010, deux locomotives G2000 supplémentaires furent prises en location auprès d'ECR, cette dernière les louant elle-même chez Alpha Trains. Ces deux locos gardèrent toutefois leur livrée ECR (entièrement grise) et furent simplement

Les grilles sont particulièrement filigranes: les ventilateurs sont clairement visibles. Remarquez aussi la plateforme en caillebotis, le long de la salle des machines. La rambarde est constituée de plastique souple, mais suffisamment résistant.

1. Un train (vide) de chlorure de vinyle venant de l'usine chimique de Bully-Grenay (F) retournant vers Tessenderlo Chemie passe à Lens, le 26 juillet 2011. Photo: Luc Ninane.

2. Un train vide de glucose retourne d'Alost vers Nesle (F), remorqué par la 5706, la 5707 étant acheminée comme véhicule. Le parcours de retour (à charge) sera assuré en unités multiples par ces deux locos, eu égard à la charge du convoi. Ninove, le 14 octobre 2011. Photo: Xavier Verschaffel.

3. La 5706 ECR remorque un train de ballast sur la ligne Thionville – Bening, alors qu'elle est encore parée des matricules B-Logistics et du monogramme 'B', le 30 mai 2013. Photo: Sébastien Steiner.

Détail de la cabine de conduite et des bogies. Tous les détails sont joliment reproduits.

immatriculées 5706 et 5707 et décorées d'un logo 'B'. A l'avant, elles furent également décorées d'un rectangle de visibilité de teinte jaune, reprenant le matricule en noir et surmonté du logo 'B'.

Les locos de la série 57 sont principalement utilisées pour remorquer les trains de chlorure de vinyle entre les usines de Tessenderlo Chemie et de Bully-Grenay (F), ainsi que le train de glucose entre Nesle (F) et Alost-Est. Suite à la régression du trafic marchandises, les 5706 et 5707 ont été restituées à ECR fin novembre 2012. Originalité: après sa restitution à ECR, la 5706 a été utilisée un certain temps par ECR en France alors qu'elle était encore pourvue du matricule 5706 de B-Logistics et même du logo 'B'... de la SNCB!

Nous vous renvoyons à notre n° 129 de TMM, dans lequel nous avons publié un test approfondi concernant le modèle de la 5701. Tout comme les autres modèles de B-Models, celui de la 5706 est constitué d'une caisse détaillée en plastique et de magnifiques grilles d'aération en maillechort, qui laissent bien voir les ventilateurs. La gravure est finement réalisée et le détaillage est poussé dans les moindres détails. Le marquage est également remarquable et lisible à la loupe. Ce modèle porte l'immatriculation NEV 92 87 002 006-0 F: on en déduit que cette loco est immatriculée en France et louée par B-Logistics.

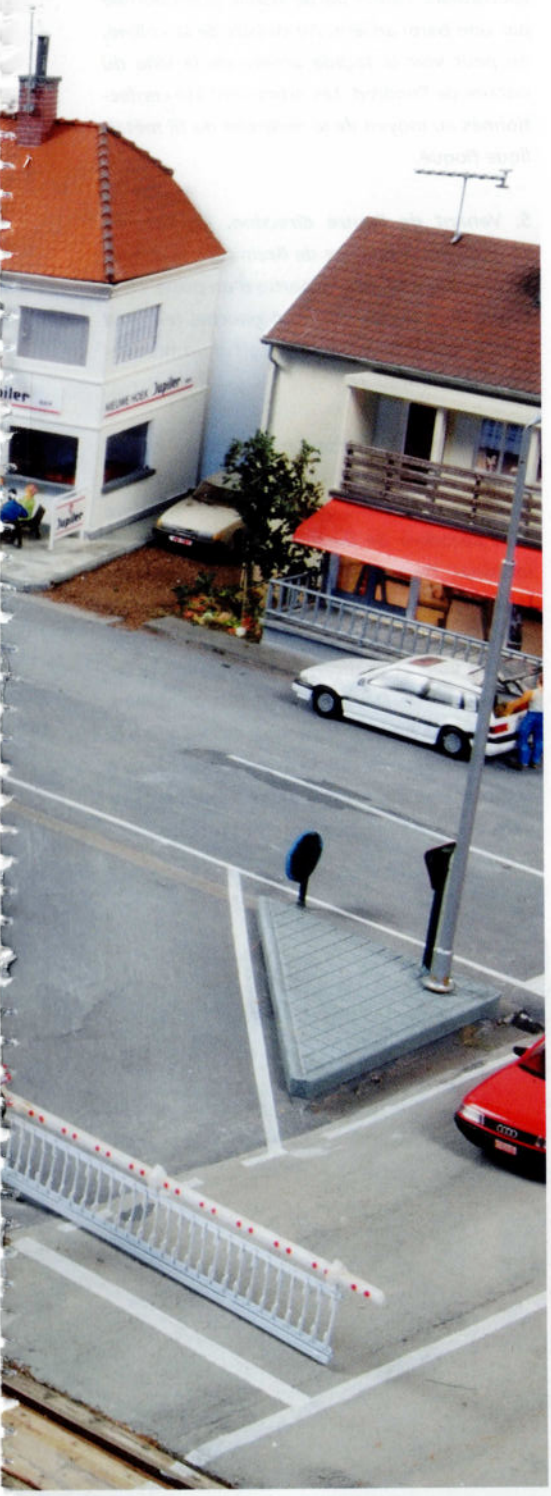
D'un point de vue technique, ce modèle est identique à ses prédécesseurs: il ravira son propriétaire par ses excellentes qualités de roulement. Il est disponible en version 'courant continu' analogique, digitale ou digitale sonorisée. Une version 'courant alternatif' est également disponible, avec ou sans décodeur 'sons', mais équipée d'origine d'un décodeur standard.

Texte & photos (du modèle): GVM

1

BREININGE en HO

Si vous vous mettez en tête de rechercher le village de Breininge sur une carte de Belgique, vous perdez votre temps. Breininge est le fruit de l'imagination d'Ignace Vanbiervliet, qui a trouvé ce nom pour son réseau, situé quelque part dans la région des collines de la Flandre occidentale.



2. Deux autorails se croisent en gare de 'Breininge'. Sur la voie de gauche, un autorail de la série 43; sur la voie de droite, un 46 prêt au départ. Les deux modèles sont de fabrication 'maison' réalisée sur base de caisses en résine.

3. Le passage à niveau est fonctionnel: lorsqu'un train approche, une sonnerie prévient de l'abaissement imminent des barrières. Les croix de Saint-André restituent l'aspect correct des signaux. A l'arrière-plan, une partie de la place de la gare.

1. Une vue prise d'hélicoptère (?) de la place de la gare de Breininge. L'autorail série 46 démarre: les barrières sont baissées. Remarquez les nombreuses petites scènes datant des années '80, comme les gens faisant le pied de grue devant la cabine téléphonique, ou la rencontre entre le chef de gare et le postier, qui se présente avec un chargement de courrier postal. Toutes les inscriptions sont sur papier photo, recouvert de vernis.

Ignace n'est par ailleurs pas un inconnu dans le petit monde du modélisme ferroviaire: c'était un des constructeurs de 'Verviers-Central' (voir TMM n°… 2), ainsi que du réseau 'Cabusart-Thanasse', réalisé en 0. Le rêve de sa vie est de faire revivre les années '80 en Belgique. Une partie de son réseau est constitué par la gare de Breininge. Ce qui la rend unique est le fait que cette gare fait à la fois partie d'un réseau à demeure et qu'elle constitue également un réseau d'exposition à part entière. Sur son vaste grenier situé dans une maison brugeoise, son auteur aménage pour l'instant un grand réseau. Après quelques années de travail laborieux – constitué surtout par la pose de voies et par l'automatisation du réseau – il voulut achever une partie de ce réseau. C'est ainsi qu'il décida de

réaliser une partie de son réseau sous forme de segments, cette partie pouvant alors servir de réseau d'exposition, à l'occasion. Les cinq segments d'une longueur totale de 4,5 m s'ajustent bien à son réseau à demeure, qui compte une gare-fantôme à l'arrière. Sur la partie de droite – en regardant du côté des spectateurs – on peut voir un train surgir d'une petite dépression, tandis que sur la partie de gauche, la voie est placée sur un talus surélevé, avant de disparaître des regards. Puisque 'Breininge' doit pouvoir se raccorder au grand réseau à demeure, les voies ne sont situées qu'à une hauteur de 85 cm au-dessus du plancher: il est donc facile d'y suivre le trafic, assis… dans un fauteuil.

4. Du côté droit du réseau, la ligne fait une courbe et est disposée dans une tranchée. Cette partie reste ouverte aux regards des spectateurs, l'autre partie visible étant bornée par une paroi arrière. Au-dessus de la colline, on peut voir la façade arrière de la villa du notaire de l'endroit. Les arbres ont été confectionnés au moyen de la méthode du fil métallique floqué.

5. Venant de l'autre direction, un autorail série 43 entre en gare de Breininge. A droite, on aperçoit encore une partie d'un poste électrique de transformation. A gauche, le signal ouvert trahit le fait qu'il s'agit d'un mouvement de manœuvre…

6. Une vue d'ensemble de quasi toute la partie visible du réseau 'Breininge'. Une loco série 60 pousse une rame de voitures M1, pourvue d'un décodeur de fonctions et d'un éclairage intérieur. Tout à fait en bas, on trouve une légère dépression dans laquelle se trouve la voie. Un ancien fourgon est garé sur un coupon de voie. A sa droite, une boulangerie semi-industrielle. Devant le poulailler du notaire, quelqu'un a bien l'intention de le démolir à la grosse masse… Le constructeur a bien réussi à restituer une impression d'une vaste place de gare, sur une superficie pourtant réduite.

6
BREININGE
6079

7. Devant la place de la gare, un petit raccordement industriel dessert le négociant local de bois. Que s'y passe-t-il? La police et les pompiers sont sur place et l'agent SNCB a l'air très agité!

8. Un train de marchandises traverse la gare de Breininge. La série 75 est partiellement de fabrication 'maison', avec une caisse en résine sur châssis Roco modifié. A l'arrière-plan, on reconnait deux maisonnettes Kit Nord: l'une à l'avant-plan et l'autre vue de trois-quarts arrière.

La gare de Breininge est située sur une ligne à voie unique, non électrifiée. A hauteur de la gare, la ligne se dédouble et l'on y compte également deux raccordements industriels. L'ensemble ne recèle que trois appareils de voie seulement, dont deux traversées-jonctions. La partie visible est pourvue de voies Roco-line, dont le profil de rail est fin et joli, la majorité du matériel roulant ancien étant capable de rouler dessus. Aux deux extrémités, une courbe a été ajoutée pour se raccorder à la gare-fantôme à 3 voies passantes et 4 voies en cul-de-sac, ces dernières pour les autorails et les rames réversibles. 'Breininge' est en fait un simple ovale.

La particularité est que le trafic ferroviaire est réglé par ordinateur, ce qui permet une exploitation soit entièrement automatisée, soit entièrement manuelle, soit encore mixte. Une Intellibox est raccordée à un PC sur lequel la version 'Gold' du logiciel Railroad & Co. Traincontroller a été installée. Sur l'écran du PC, la totalité du plan des voies est reproduite, avec indication des signaux et des blocs. Des interrupteurs virtuels peuvent être actionnés au moyen de la souris de l'ordinateur. Le logiciel d'origine allemande a été modifié pour le rendre conforme à la signalisation belge, par l'intervention d'Ignace, qui est ingénieur civil de formation. Ce programme contient une reconnaissance automatique des convois: un petit autorail arrêtera systématiquement devant le bâtiment voyageurs, tandis qu'une longue rame de voitures s'arrêtera de façon à ce que toutes les voitures soient à quai. Ce système choisit lui-même la direction vers laquelle il va expédier les convois: la variété des circulations est ainsi garantie.

Le bâtiment de gare et de la cabine sont le résultat de l'assemblage de kits Kibri classiques, mais la majorité des maquettes présentes sur le réseau sont le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale ou le résultat d'un 'kit bashing'. Quelques maquettes sont la reproduction d'authentiques maisons existantes à Lichtervelde. Une attention particulière a été apportée à l'aménagement intérieur des magasins, qui sont décorés de publicités, imprimées sur du papier photo et recouvertes ensuite d'un vernis mat. Les bâtiments sont

9. Le photographe de service se trouvait au beau milieu des voies lorsqu'il a réalisé cette vue de la série 75. La signalisation présente sur ce réseau est entièrement conforme à la réalité. Les quais font aussi très 'années '80': il n'y a pas un chat...

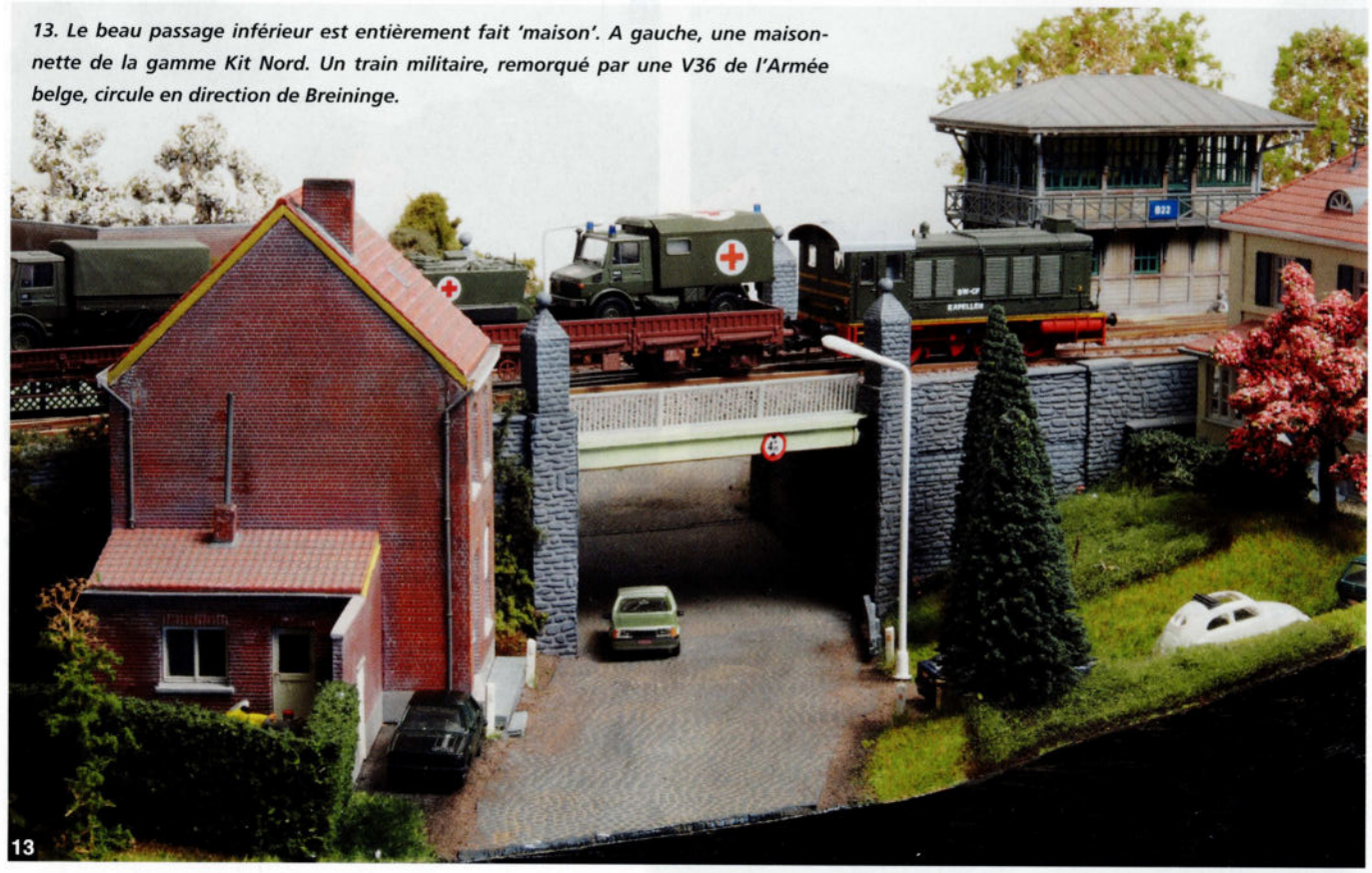
10. Une loco de manœuvres de la série 80 (Roco) vient de prendre en charge deux wagons tombereaux 'Eaos' et attend le feu vert pour accéder à la voie principale.

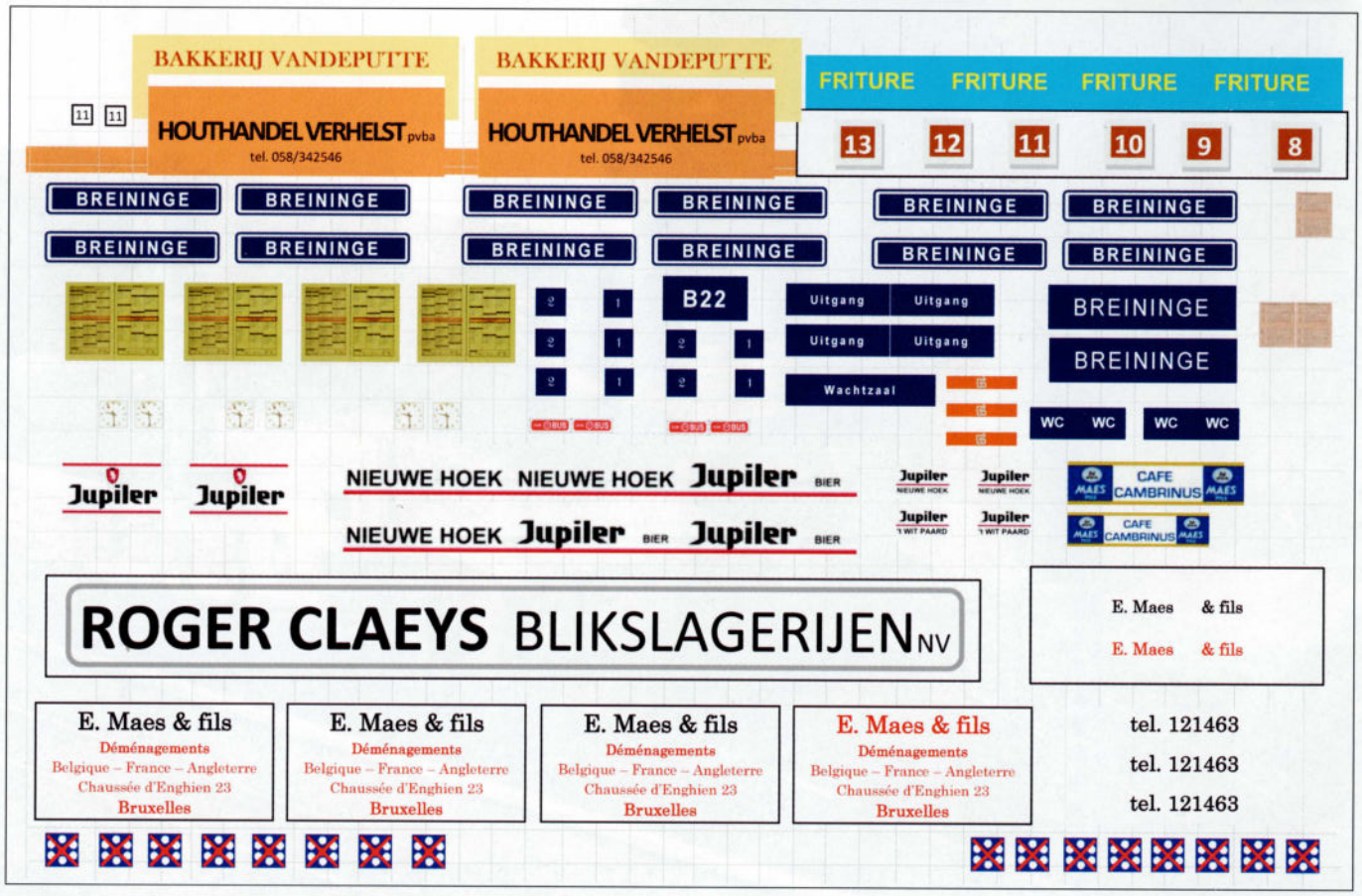
11. Une Diesel de la série 62 est arrivée pour prendre en charge quelques wagons plats chargés de bois. Le chauffeur du camion suit à la lettre les instructions du responsable du magasin. Son collègue par contre a déjà entamé sa pause du midi. On mange bien et on boit bien sur ce réseau…

12. Du côté gauche du réseau, la voie court sur un talus surélevé. La route passe sous la voie; des ouvriers de la RTT s'activent à la pose d'un nouveau câble téléphonique.

10

13. Le beau passage inférieur est entièrement fait 'maison'. A gauche, une maisonnette de la gamme Kit Nord. Un train militaire, remorqué par une V36 de l'Armée belge, circule en direction de Breininge.

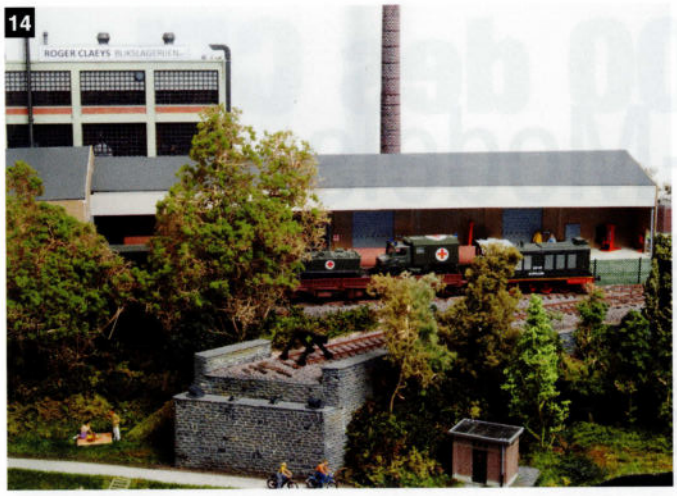




Les marquages confectionnés par Ignace Vanbiervliet. Vous pouvez les copier, ou les télécharger sur notre site www.modelspoormagazine.be.

également pourvus d'un éclairage intérieur commandé par ordinateur, couplé à un éclairage des rues, ce qui restitue une ambiance nocturne dans les rues.

Le constructeur de ce réseau attache vraiment de l'importance aux détails: partout sur ce réseau, des scénettes existent au sujet desquelles Ignace a chaque fois une



14. On distingue à l'avant-plan une partie de la bifurcation vers le réseau à demeure d'Ignace Vanbiervliet. Contre l'arrière-plan, on peut voir l'usine Roger Claeys, qui dispose de son propre raccordement. La grande remise est entièrement faite 'maison' en plasticard. Un bois soustrait des regards le passage à travers l'arrière-plan, en direction de la gare fantôme. Le petit poste de transformation électrique est de la marque Artitec.

15. Une scène pleine d'atmosphère dans le jardin d'un grand communiant. Si vous examinez bien les nombreuses scénettes, vous y verrez des groupes de personnes aux attitudes très naturelles. Le bel aménagement du jardin provient de la firme britannique Langley. Remarquez également la véranda, qui ne manquait dans aucune habitation des années '80...

16. Une vue d'ensemble de la partie droite du réseau. Une rame réversible constituée de voitures M2 et d'une 62 croise une 54 remorquant des voitures I2.

17. Une Intellibox, un PC et les logiciels nécessaires: il ne faut rien de plus pour commander ce réseau de façon entièrement automatisée et de pouvoir ainsi profiter du spectacle. On peut voir sur l'écran la totalité du réseau d'Ignace Vanbiervliet, dont 'Breininge' n'est qu'une petite partie, achevée toutefois dans les moindres détails.

histoire à raconter. Ce réseau se situe à l'époque IV et plus particulièrement au cours des années '80. Cela se remarque au matériel roulant, mais aussi aux autos, aux inscriptions, etc. Ignace Van Biervliet a réussi à reproduire sur une superficie réduite un réseau modèle convaincant, d'inspiration belge. 'Breininge' vivra sa première expo lors de l'exposition de club qui se tiendra à l'occasion du 30e anniversaire du Modelspoor Atelier Oostkamp à Ruddervoorde les 10 et 11 mai 2014. 'Breininge' sera également visible lors de notre 7e Grande Expo de modélisme ferroviaire, à Louvain.

Texte & photos: GVM

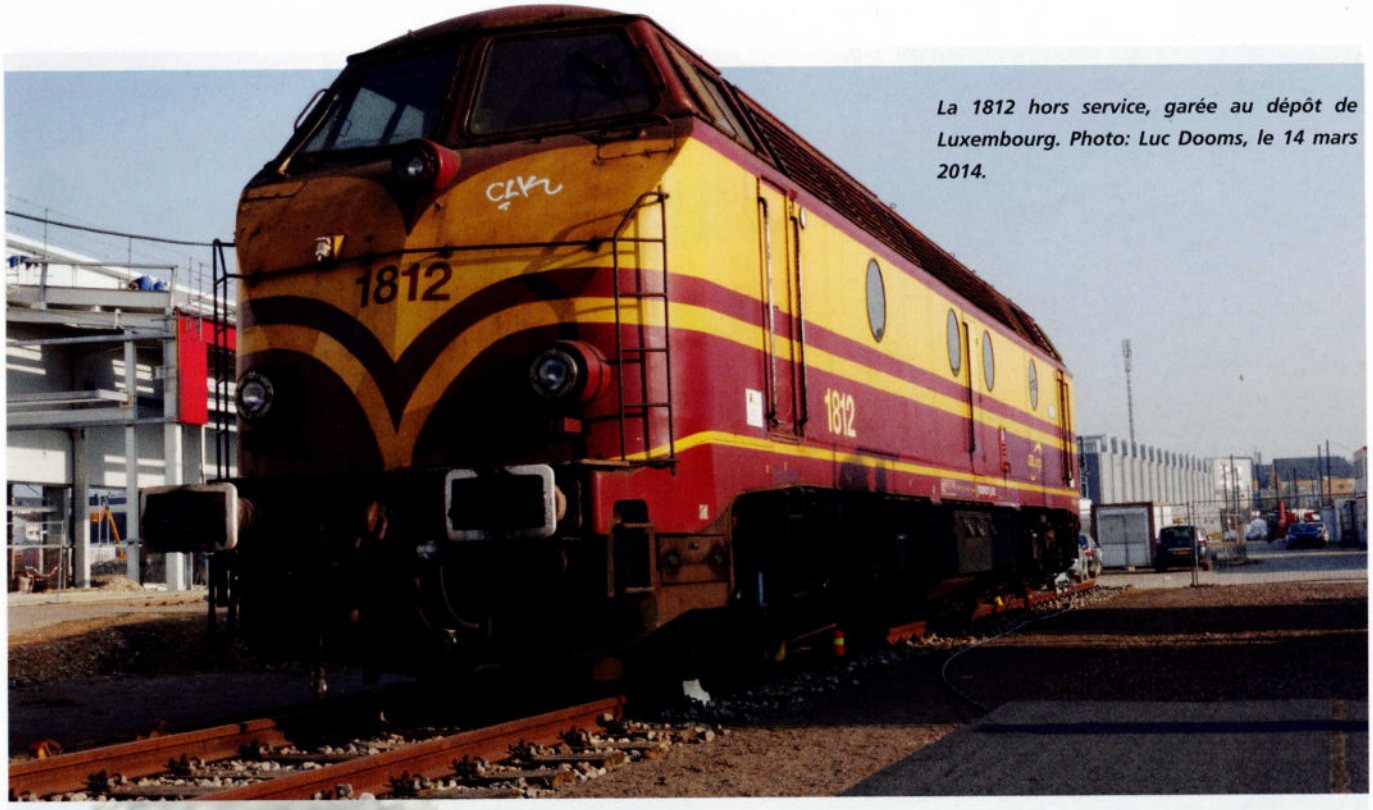
Le type 1800 des CFL chez B-Models

EN RÉEL ET EN MODÈLE

Inutile d'encore vous présenter le modèle de la série 55 SNCB produit par B-Models: des descriptions complètes en ont déjà été publiées dans nos précédentes éditions. Mais pour les amateurs luxembourgeois, 'leur' version du type 1800 des CFL arrive bientôt. Cette série de locomotives constituait une quasi copie des 205 (futures 55) de la SNCB et dès le début, B-Models avait projeté d'en produire un modèle.

Un peu d'histoire

Tout comme partout ailleurs en Europe, les chemins de fer luxembourgeois décidèrent fin 1961 d'éradiquer la traction vapeur. Pour ce faire, l'achat de huit locomotives Diesel de ligne fut envisagé. Les constructeurs étrangers furent consultés et le cahier des charges fut finalement envoyé en 1962 à 5 firmes belges, 3 françaises, 3 allemandes, une danoise, une autrichienne et une italienne. Cinq de ces firmes répondirent à cet appel d'offres. Comme les CFL avaient opté pour des locomotives diesels-électriques, le choix se réduisit finalement entre La Brugeoise & Nivelles (B), Cockerill (B), Henschel (D) et MTE-SFAC-Jeumont (F). Comme de plus, les CFL possédaient déjà à l'époque dix locomotives (dont quatre 'Gros nez' du type 1600) équipées d'un moteur Diesel General Motors et que tant le personnel de conduite que d'entretien était familiarisé avec ce type de moteur, c'est ce dernier qui fut choisi. Et comme c'était la BN (Brugeoise & Nivelles) qui avait fait l'offre



La 1812 hors service, garée au dépôt de Luxembourg. Photo: Luc Dooms, le 14 mars 2014.

la plus intéressante, c'est finalement ce constructeur qui remporta la commande de huit locomotives. Tout comme pour le type 205 de la SNCB, les moteurs GM destinés à ces nouvelles locos furent construits sous licence: il s'agissait du célèbre moteur du type D57 (16-567C) d'une puissance de 1.800 ch.

Comme ces locos devaient pouvoir être utilisées tant en service voyageurs qu'en trafic marchandises, elles furent équipées d'une chaudière à vapeur. Ces dernières furent obtenues par dépose de celles équipant les locos 855 à 858 et 901 à 906. Les locos du type 1800 devaient également être équipées d'un frein rhéostatique, vu les profils accidentés de la plupart des lignes grand-ducales.

Juste avant la sortie d'usine de la première loco de cette série – qui était prévu en 1963 – une commande supplémentaire de 12 locomotives similaires fut encore placée, portant l'effectif total à 20 locos de ce type. Parmi cette seconde tranche, deux locos furent également équipées d'une chaudière à vapeur. Au final, les engins suivants seront équipés d'une telle chaudière: les 1801 à 1804 et les 1815 à 1820.

Tant intérieurement qu'extérieurement, ces locos luxembourgeoises sont quasi identiques à celles du type 205 (future série 55) de la SNCB. Les principales différences sont les postes de conduite montés à droite dans le sens de la marche sur le type 1800, ainsi que les phares avant blancs, qui n'ont jamais été dédoublés.

La première loco du type 1800 sera livrée à Luxembourg le 29 novembre 1963 et présentée à la presse le 18 décembre de la même année. Quant à la dernière, elle sera livrée en juillet 1964.

La livrée

Contrairement à la riche palette de livrées qu'a revêtue la série 55 dans notre pays, les 1800 luxembourgeoises sont restées fidèles pendant 50 ans à leur livrée d'origine, faite de jaune et de rouge bordeaux. De par leur utilisation prévue en Allemagne, elles furent pourvues de construction de trois phares blancs, une disposition restée jusqu'à nos jours. Si des feux (rouges) de fin de convoi doivent être allumés, un 'monocle' transparent de teinte rouge est placé devant les deux phares blancs horizontaux.

La seule évolution constatée dans la livrée des 1800 concerne leur logo. A l'origine, il s'agissait du logo circulaire CFL porté sur les nez, le matricule étant peint juste en-dessous, en tout petits caractères. Au cours des années '70, ce logo disparut et les chiffres du matricule devinrent beaucoup plus grands. Ce matricule fut alors répété au milieu des flancs sur la bande supérieure jaune, un logo ovale étant alors peint juste en-dessous, sur la large bande bordeaux. Au début de ce siècle, ces locos reçurent alors un logo plus grand et plus moderne, qui sera disposé dans la partie droite de la bande bordeaux courant le long des flancs, tandis que le matricule était répété sur la partie gauche. Lorsque les CFL cédèrent à CFL-Cargo les 14 locos survivantes de la

La 1812 au 1/87e, avec en arrière-plan, la véritable locomotive.

A gauche, le modèle de la 1820 portant le logo CFL-Cargo; à droite, la 1808 avec le logo CFL moderne: ces deux modèles sont les premiers qui seront mis en vente.

série en 2007, elles seront alors décorées du logo de CFL-Cargo.

Leur utilisation

Dès le début de leur carrière, les locos du type 1800 ont été utilisées indifféremment en service voyageurs et en marchandises, ce qui les a fait remorquer des trains de tous types. Dans notre pays, on les a surtout vues à Gouvy et Liège, Arlon et Stockem, Visé et Montzen, et jusque Ronet. Elles ont même remorqué à plus d'une reprise le célèbre 'Luxembourg-Blankenberge Express' jusque Blankenberge (voir Journal du Chemin de Fer n° 196). A l'étranger, on a pu les voir régulièrement en Allemagne (à Trèves et à Aachen West) et en France (à Longwy et à Metz). Elles furent notamment utilisées à la remorque de trains internationaux du trafic Pays-Bas – Italie via Maastricht, Liège, Gouvy, Troisvierges et Luxembourg. Entre 1968 et 2000, les 1800 ont systématiquement remorqué les trains de voyageurs entre Liège-Guillemins et Luxembourg (via Gouvy), de concert avec les 205 (les futures 55) belges. Ces trains étaient composés soit de voitures Wegmann grand-ducales, soit de voitures K1 ou M2 belges. L'arrivée des types 3000 électriques au début de ce siècle a relégué les 1800 au trafic marchandises, mais malgré leur retrait officiel du service en 2012, certaines d'entre-elles sont toujours en service de nos jours: il s'agit des 1815, 1817 et 1818. Quant à la 1806, propriété de Power Rail (D), elle a même été prise temporairement en location par CFL-Cargo et est de retour au Grand-Duché, depuis le 14 février dernier…

Le modèle réduit

B-Models poursuit cette série de modèles à succès, qui a débuté par la sortie de la 5515. Ce modèle vous a été décrit en détails dans notre TMM n° 100, de février 2011. Il va de soi que le modèle de la petite sœur luxembourgeoise de la 55 belge est entièrement identique du point de vue technique aux versions produites précédemment. Inutile donc de répéter ses magnifiques détails comme les jolies grilles en laiton disposées sur le toit ou les portes d'accès aux cabines de conduite (qui s'ouvrent!), ainsi que le haut degré de

Des tirages exclusifs destinés au personnel des CFL et de CFL-Cargo: les 1817 et 1812.

Les formes, les détails, les teintes: tout est correct sur cet imposant modèle.

Sur cette vue de détail, on peut nettement voir que le marquage a été reproduit avec finesse.

La 1820 est décorée des armoiries de Bettembourg.

finition. Toutes les pièces sont déjà assemblées. Ce modèle est pourvu aux deux extrémités d'un mécanisme pour attelage court, avec boîtiers NEM. Une jupe supplémentaire pour traverse de tête et quelques pièces de décoration sont livrées conjointement, pour ceux qui désirent superdétailler une des faces d'about de leur modèle. Enfin, quelques pièces supplémentaires de réserve sont également fournies.

Ce modèle est pourvu de série de deux haut-parleurs, d'un double éclairage de cabine, de phares blancs à Leds (à ton chaud); les deux feux rouges de fin de convoi et le 3ème phare peuvent être allumés ou éteints à la demande.

La mise en peinture de cette belle livrée est bien réussie. Le bordeaux n'est pas une teinte facile à reproduire, mais le modèle approche de très près la nuance voulue, ce que nous avons pu constater lorsque nous avons photographié le modèle à côté d'une de ses 'grandes' sœurs.

C'est la 1808 qui sortira la première sur le marché. Elle est décorée du logo moderne des CFL: c'est donc la version telle qu'elle était visible au début de ce siècle. Ensuite viendra la 1820 de CFL-Cargo, portant les armoiries de Bettembourg, et qui est contemporaine de l'époque VI.

Pour la réalisation de cet article, nous avons pu en outre photographier la 1817 en livrée CFL-Cargo actuelle, ainsi que la 1812 avec logo ovale. Ces deux modèles sont des exclusivités destinées respectivement au personnel des CFL et de CFL-Cargo.

Les versions qui seront produites ultérieurement seront les 1803 et 1818, ainsi que la 1809 avec logo ovale et la 1811 avec l'ancien logo circulaire: les adeptes des époques III et IV doivent donc s'armer d'un peu de patience…

1. Johny Brauns a immortalisé la 1802 (à logo ovale) en gare d'Ettelbrück, le 30 mai 1988. Cette loco était en route avec une rame de voitures M2 de la SNCB. Le bus visible à l'arrière plan est aussi de la nostalgie à l'extrait pur…

2. Une unité multiple formée de la 1801 et d'une de ses sœurs à Montzen, le 7 septembre 1989. Vu la longueur de la rame de wagons chargés de coke, une rude tâche attend ces deux compères… Photo: Johny Brauns.

3. Le célèbre train de minerai 49811 Zandvliet – Belval (L) a aussi (parfois) été remorqué par deux locos de la série 1800. La 1812 (à logo ovale) sort la première du tunnel de Gendron (sur l'Athus-Meuse), le 11 août 1995. Photo: Peter Van Gestel.

Les photos de cet article parlent d'elles-mêmes: elles vous permettront sans doute de vous faire une opinion. Il est certain que ce modèle ne ravira pas seulement les amateurs luxembourgeois: en Belgique et aux Pays-Bas aussi, les chemins de fer luxembourgeois comptent de nombreux fans. Nous sommes donc convaincus que ces modèles du type 1800 des CFL seront bientôt visibles sur de nombreux réseaux modèles…

Les compositions

Les locos du type 1800 ont été caractéristiques du paysage ferroviaire grand-ducal pendant 50 ans, mais ont aussi été souvent visibles dans notre pays. Elles ont également été utilisées ensemble avec des locos de la série 55 de la SNCB. Sur un réseau d'inspiration

4. La 1802 (sans logo) passe à Schrassig (L) en tête du train 3052 Trèves – Luxembourg, le 19 août 1996. Les voitures Wegmann sont caractéristiques des chemins de fer luxembourgeois et ont déjà été reproduites en modèles réduits par plusieurs fabricants. Photo: Peter Van Gestel.

5. Peter Van Gestel a été le témoin de cette composition rare, passant sur la ligne 42 à hauteur de Rochelinval. Il s'agissait d'un essai de traction, visant à vérifier si cette composition pourrait être utilisée pour le parcours d'adieu de la traction Diesel sur l'Ardennen Express. Le train INT 1139 Zandvoort – Luxembourg est remorqué par la 1817 des CFL et une 55 'bleue' (non identifiée) de la SNCB, le 9 août 1998. Photo: Peter Van Gestel.

6. Le train Hupac 43935 Anvers-Oorderen – Bâle passe à Bilzen, le 6 juin 2001. Il est remorqué par les 1812 et 1808, toutes deux décorées du logo moderne des CFL. Photo: Peter Van Gestel.

belge ou luxembourgeois, elles ont donc leur place au cours de la période comprise entre 1963 et aujourd'hui.

Vous en lirez plus au sujet des véritables 1800 des CFL dans le Journal du Chemin de Fer n° 198, qui paraîtra le 18 avril prochain.

Texte: Luc Dooms
Photos chemins de fer réels: Johny Brauns, Peter Van Gestel & Luc Dooms
Photos des modèles: Guy Van Meroye & Luc Dooms

La Bosse
Un réseau d'exposition français en H0

Dès sa création, le Club Ferroviaire de Franche-Comté (CFFC) s'est consacré à la reproduction réaliste de tronçons de la ligne internationale reliant Paris à la Suisse et l'Italie, via Dôle. Cette ligne est surnommée 'La Bosse', surnom qui a été repris par le CFFC pour baptiser son réseau modulaire. Ce projet a débuté petitement en 1995 par la réalisation d'un premier module, mais s'est agrandi depuis pour constituer un ensemble modulaire de 22 m de longueur, représentant 5 km de ligne et 9 tunnels. Tout comme en réalité, ce réseau est en grande partie à voie unique: les trains peuvent uniquement se croiser en gare de Mesnay-Arbois.

1. La ligne est établie en pleine nature. Un troupeau de vaches emprunte un passage sous voies pour se rendre vers une nouvelle pâture.

2. Un second passage sous voies se trouve un peu plus loin: il est franchi par le 'Palatino', un train de nuit Paris-Venise, remorqué ici par une BB 26 000 'Sybic'.

3

3. Nous sommes à l'époque VI: la BB 427 013 de Fret SNCF remorque une lourde rame de citernes en route vers la Suisse et sort du tunnel de Champaillon. Au-delà du portique à signaux typique de la SNCF, débute la double voie menant à la gare de croisement de Mesnay-Arbois.

4

Les modules en forme de boîte sont entièrement constitués de triplex. Ils ont une profondeur d'à peine 30 cm et une hauteur de 65 cm, surplombés d'une frise dans laquelle l'éclairage a été intégré de façon très adroite. Les voies sont situées à 130 cm au-dessus du niveau du sol. La longueur de ces modules varie entre 1 et 2,5 m. La gare de Mesnay-Arbois est composée de trois segments d'une longueur totale de 7,5 m. Chaque module est borné à ses extrémités par un tunnel, tout comme en réalité. Entre ces modules, une 'black box' a été disposée, de façon à ce que chaque module constitue une scène à part entière. Ces modules intermédiaires 'aveugles' sont disponibles aussi bien sous forme droite que courbe, de façon à ce

4. La maquette de la gare de Mesnay-Arbois a été réalisée au moyen de la technique de découpe du carton au laser, sur base des plans d'origine.

que l'ensemble puisse être disposé de façon très dynamique lors d'une exposition. L'arrière de ces modules intermédiaires est ouvert, afin de pouvoir accéder aux portails de tunnels. Certains de ces modules camouflent adroitement des courbes très serrées. En bout des modules d'extrémité, on trouve une demi-boucle qui donne accès une gare-fantôme disposée derrière le réseau. Pour les voies, le CFFC a opté pour de la Peco en code 75, qui ressemble fort à la véritable voie de la SNCF.

5

6

7

7. Un des plus courts modules présents sur 'La Bosse' est celui de l'Enfer vert, où en réalité, 92 m à peine sont à l'air libre, entre deux tunnels. Une vieille BB 12000 – un 'fer à repasser' – est en tête d'une rame de wagons du trafic diffus: nous sommes à l'époque III.

5. Un TGV Lausanne – Paris débouche du tunnel de Mesnay-Arbois.

6. Une vue d'ensemble de la sous-station de Mesnay-Arbois, résultat d'une fabrication 'maison' intégrale.

Comme chaque module est la reproduction en miniature d'un bout de ligne réelle aux environs de Mesnay-Arbois, tous les portails de tunnels sont de fabrication 'maison'. Ils ont été réalisés partiellement en plâtre et en argile Das, dans laquelle les pierres ont été gravées. Ces portails sont très détaillés et bien intégrés dans le paysage, avec le souci de reproduire les écoulements des eaux, la protection contre les chutes de pierres, etc. 'La Bosse' est d'abord et avant tout une ligne dans

8. Une vue de détail du portail de tunnel.

9. Un coup d'œil en coulisse: voici l'énorme gare-fantôme.

10. Le bâti de teinte verte est celui qui se trouvait anciennement dans l'ancienne gare de Mesnay-Arbois. Il a été transformé pour resservir sur ce réseau, conformément à la réalité! Plus réaliste que çà, tu meurs...

11. Tous les dispositifs de commande sur ce réseau ne datent pas des années '50... Témoin ce PC moderne, qui restitue le tracé complet du réseau et qui gère le trafic ferroviaire, tout comme dans la réalité, en époque VI...

la nature, loin de toute habitation. Des milliers de branches d'écume ont été peintes à l'aérosol et garnies de leur feuillage, réalisé au moyen de mousse provenant de sièges d'autos finement moulée et colorée. Pour la finition, les membres du CFFC ont eu recours au fabricant Heki bien connu. Les rochers ont été réalisés au moyen des moules Woodland Scenics, ainsi qu'avec des moules en latex de fabrication 'maison'.

Une attention particulière a été portée à la reproduction de la caténaire 25 kV. Elle est entièrement faite 'maison' et tendue comme en réalité, jusqu'aux entrées de tunnels. Sur les parties visibles de ce réseau, les engins électriques circulent panto levé et sont en contact avec un fil de 0,2 mm de diamètre. A l'intérieur des modules intermédiaires et dans la gare fantôme, la caténaire est toutefois absente. Un site particulièrement intéressant est la sous-station de Mesnay-Arbois alimentée via une ligne à haute tension, et qui délivre le 25 kV aux caténaires.

'La Bosse' est géré par le système 'Driving Railway' de la firme Pegase Informatique. Un PC relève les occupations de voie de 32

12. A proximité du tunnel du Cul-du-Brey, le paysage est réellement impressionnant. Remarquez les nombreux détails visibles autour du portail du tunnel, ainsi que la protection contre les chutes de pierres. Un autorail X 2800 (Roco) débouche dudit tunnel.

sections, gère la signalisation, la position des aiguillages et le tracé des itinéraires. Les mouvements des convois peuvent être suivis sur l'écran du PC et sur un tableau optique externe. Bien que la plus grande partie de ce réseau soit établie à voie unique, quatre convois peuvent y circuler simultanément. La gare de Mesnay-Arbois est utilisée pour le croisement des trains ou pour le dépassement de convois plus lents. Une originalité: l'authentique bâti de signalisation provenant de la gare de Mesnay-Arbois continue désormais à gérer les circulations en gare, mais… sur ce réseau modèle!

Lors d'expositions, les circulations se réalisent selon quatre époques différentes: de 1958 à 1963, de 1975 à 1978, de 1980 à 1984 et de 1984 à nos jours. Pour chacune de ces époques, le CFFC dispose de 12 à 15 convois différents, tous conformes à l'époque choisie. Tout ce matériel roulant est détaillé et légèrement patiné.

'La Bosse' est un vrai cas d'école pour illustrer la façon de construire et d'exploiter un réseau modulaire de club, un exemple encore trop peu suivi malheureusement en Belgique. Si vous voulez en savoir plus sur ce réseau, sachez qu'il a fait l'objet d'un numéro spécial de 'Loco Revue' (hors-série n° 36 – La ligne de la Bosse), qui sort fin mars de cette année.

Texte: Guy Van Meroye
Photos: Gerard Tombroek

Une boîte aux lettres en fonte des Postes en H0

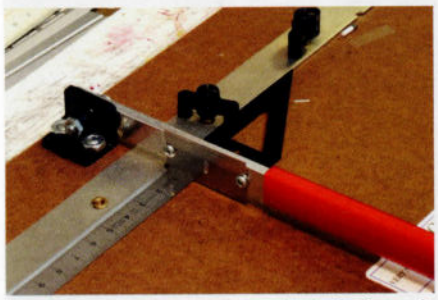
Les modélistes d'inspiration belge comprennent bien pourquoi nous sommes constamment à la recherche de ces éléments si typiques du paysage ferroviaire belge. Gare, cabine de signalisation, halle aux marchandises, remise pour locomotives, pont tournant, grue hydraulique, passage à niveau, caténaires, signalisation, ouvrages d'art: tout ceci contribue à l'atmosphère d'un réseau, outre le matériel roulant qui y circule. Au cours de ces dernières années, le modéliste d'inspiration belge a été gâté tant sur le plan du matériel que sur celui des décors: nous avons connu des temps bien moins heureux... Mais jusqu'à nos jours, aucun fabricant n'a encore proposé une reproduction des boîtes aux lettres des Postes belges réalisées en fonte, pourtant si typiques. Naguère, une boîte aux lettres de ce type était présente à chaque endroit important d'une ville ou d'un village, et certainement aux alentours d'une gare. La plupart d'entre-elles ont été remplacées depuis lors par des boîtes aux lettres modernes, mais ici et là – plus particulièrement dans les sites historiques – on peut encore en voir l'une ou l'autre. Quel que soit donc l'époque dans laquelle se situe votre réseau, une boîte aux lettres en fonte y a donc sa place et caractérisera votre paysage urbain. Ne reste dès lors plus qu'à la construire...

Nous n'aurons pas besoin de grand-chose: avec quelques plaquettes et des bandelettes de styrène d'épaisseurs différentes, nous y arriverons. Si vous examinez une véritable boîte aux lettres de ce genre, il faut bien vous convaincre qu'il sera impossible de reproduire certains éléments à l'échelle H0 avec nos maigres moyens, comme la plaque de constructeur, le numéro de la boîte, les inscriptions, les plus petits détails et les décorations. Nous allons toutefois essayer de reproduire cette boîte aux lettres de la manière la plus exacte possible, en nous basant sur les plus grands contours. Le modélisme est l'art du compromis constant, mais tant que l'atmosphère est restituée, il est possible d'assembler des pièces convaincantes. Ce serait peut-être finalement un travail à réaliser à l'imprimante en 3D...?

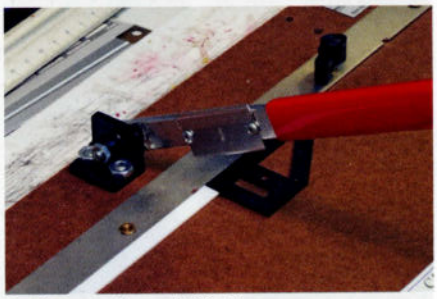
Nous nous sommes donc lancés, après avoir mesuré une véritable boîte aux lettres de ce type. Toutes les mesures ont été converties en H0 et exprimées en mm. Une telle boîte consiste en réalité en trois parties: un 'chapeau', un 'manteau' et une console. Commençons par cette dernière, parce qu'elle est la plus facile à réaliser.

De quoi avons-nous besoin? D'un couteau X-Acto (neuf) ou mieux, d'un 'Chopper'; d'une règle graduée (au 0,5 mm), d'un pied à coulisse, d'une pince, d'une lime à ongles, d'une lime plate et ronde et d'un Dremel. Tous ces éléments font partie de l'équipement standard du modéliste. Comme déjà dit, nous utiliserons comme matière première des tigettes ou des plaquettes de styrène. Dans l'assortiment Evergreen, on en trouve aux épaisseurs nécessaires, à savoir 0,3 mm, 0,5 mm, 0,7 mm et 1 mm. Pour du 0,2 mm, nous utiliserons la feuille en plastique d'un transparent pour farde. Vous savez déjà depuis longtemps qu'il est intéressant de disposer d'une petite provision de styrène d'épaisseurs et de tailles différentes, histoire de ne pas devoir courir à tout bout de champ chez votre détaillant, pour une broutille...

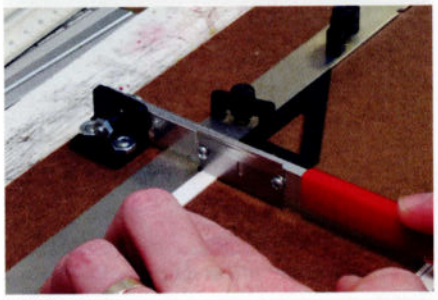
Vous pouvez tout découper au couteau X-Acto, mais c'est encore plus simple avec un 'Chopper': il est en effet facile de reporter les mensurations désirées sur le Chopper en disposant notre règle graduée le long du bord, de placer le couteau légèrement à la bonne mesure et d'ensuite placer le triangle d'écartement contre la règle graduée et de



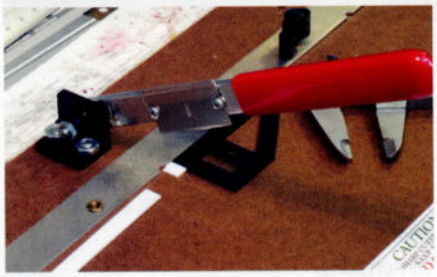
1. Grâce à la latte graduée placée le long du bord, nous pouvons déterminer les mensurations exactes et fixer le triangle avec les petites vis prévues à cet effet.



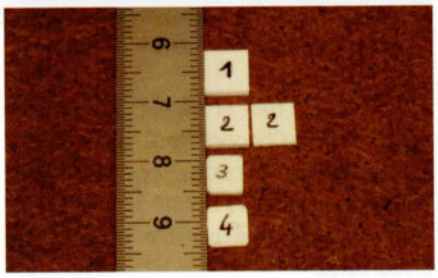
2. Disposez le profilé à découper.



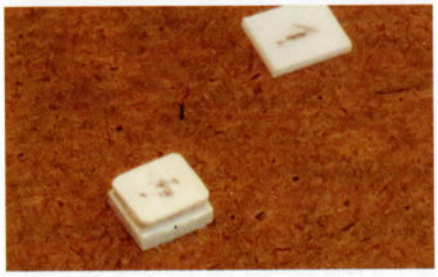
3. Découpez.



4. Le résultat d'une plaquette découpée perpendiculairement et à mesure.



5. Les différentes pièces de la console.



6. Les pièces assemblées de la console.

fixer avec les petites vis. L'avantage est que la coupe sera toujours bien précise et perpendiculaire. Le 'Chopper' est un magnifique outil, certainement si vous devez découper plusieurs pièces identiques. Et vous pouvez aussi découper d'autres plastiques ou du bois avec cet engin, du moment que la pièce ne soit pas trop grosse.

1. La console

Elle est constituée de différentes couches de dimensions différentes. La première plaque de base est en fait facultative. En réalité, il s'agit d'une pierre ou d'un bloc de béton (de 500 kg) sur lequel repose la boîte aux lettres et qui y est ancrée. Cette pierre ou ce bloc n'est toutefois pas toujours visible.

1.1. LA PLAQUE DE BASE EN PIERRE

Epaisseur: 1 mm.
Dimensions: 6,2 x 7,2 mm.
D'une plaquette en styrène de 1 mm, nous découpons d'abord au couteau X-Acto une bandelette de 7,2 mm. Nous la raccourcissons ensuite à 6,2 mm au Chopper. Débute ensuite le véritable socle de la boîte.

1.2. CETTE PLAQUETTE SERA LA PLUS ÉPAISSE.

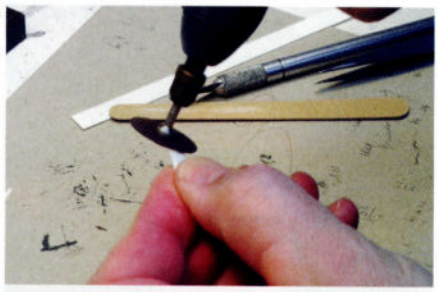
Epaisseur: 1,7 mm.
Dimensions: 5,77 x 6,72 mm.
Pour parvenir à l'épaisseur de 1,7 mm, nous reprenons la tigette précédente d'un mm et en découpons une autre, d'une plaque de 0,7 mm d'épaisseur. Nous les amenons toutes deux à mesure au moyen du Chopper et collons les deux pièces l'une sur l'autre.

1.3. CETTE PIÈCE EST LA PLUS PETITE DE LA console.

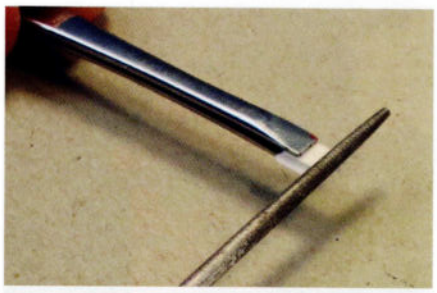
Epaisseur: 1 mm.
Dimensions: 5,1 x 6 mm.
Les coins sont biseautés selon un angle de 45°.

1.4. LA PARTIE SUPÉRIEURE (ET DERNIÈRE PIÈCE) est à nouveau un peu plus grande et constitue en réalité une des nombreuses décorations de la boîte.

Epaisseur: 0,5 mm.
Dimensions: 5,5 x 6,4 mm.
Malgré avoir mesuré avec soin, nous avons remarqué lors du contrôle au pied à coulisse

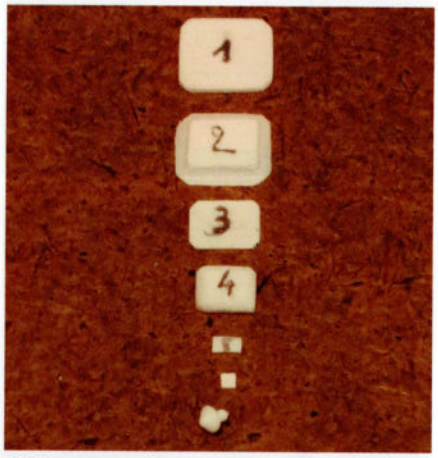


7. Arrondir avec un mini disque abrasif.



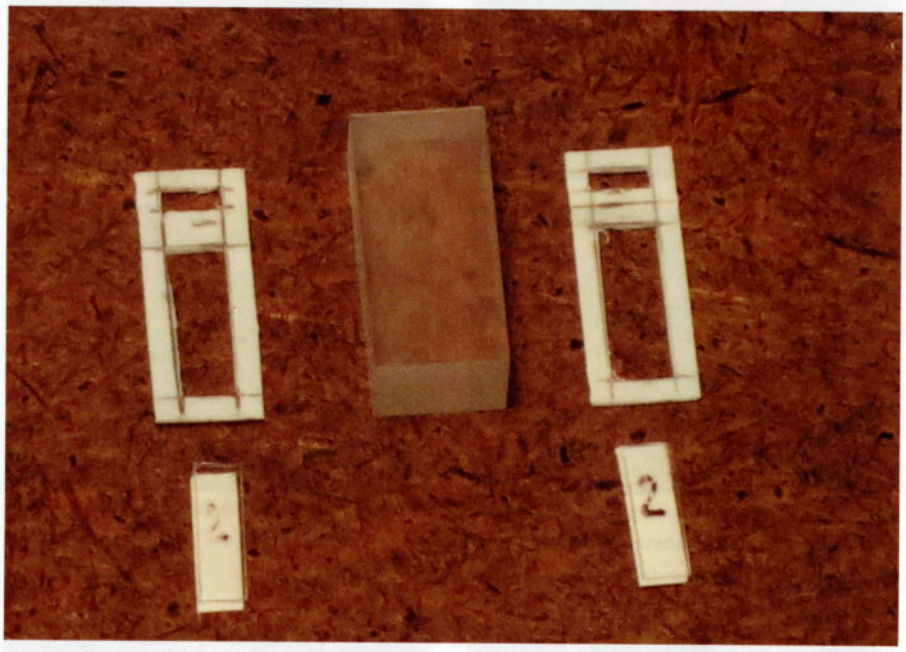
8. Creusez le côté creux avec une lime semi ronde.

9. Le tournage à la main de la tête.



10. Un aperçu des pièces du chapeau.

11. Le chapeau terminé.



12. Les pièces de la face latérale du manteau.

une variation ici et là d'un dixième de mm, qu'il a fallu corriger par ponçage au moyen d'une lime à ongles. Ensuite, nous fixons les pièces dans l'ordre inverse avec notre colle classique UHU. La plaque de base en pierre (1) est mise provisoirement à l'écart, car elle devra d'abord être peinte en gris.

2. Le 'chapeau' de la boîte aux lettres

Il est assemblé au moyen de différentes pièces de styrène, eu égard à sa forme complexe. Inutile de vous convaincre que ce chapeau est très important, car caractéristique de la boîte aux lettres. La plupart du temps, on le contemplera en effet d'en haut, vu la petite taille de la boîte.

2.1. LA BASE DE CE CHAPEAU CONSTITUE EN MÊME TEMPS UNE DÉCORATION

Epaisseur: 0,7 mm.
Dimensions: 7,4 x 6,3 mm.
Pour ce faire, nous utilisons à nouveau notre tigette de 0,7 mm et découpons à bonne mesure avec le Chopper. Nous limons ensuite les coins à la lime à ongles, sous un angle de 45°. Utilisez toujours le côté fin de la lime, pour éviter le plus possible la formation d'ébarbures.

2.2. LA SUPERSTRUCTURE DU CHAPEAU, CREUSE ET OBLIQUE

Epaisseur: 1,3 mm.
Dimensions:
- à la base: 7,4 x 6,3 mm.
- au sommet: 4,8 x 3,7 mm.

Comme nous ne disposions pas d'une plaquette de 1,3 mm d'épaisseur, nous en avons confectionné une au moyen d'une plaquette de 1 mm et une autre de 0,3 mm. Limez en biseau au moyen d'un petit disque de meulage. Ensuite, les faces obliques sont creusées au moyen d'une petite lime semi ronde. Pour terminer, les angles sont limés en biseau à 45°.

2.3. LE BORD DÉCORATIF ENTRE LES PARTIES CREUSE ET RONDE

Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 5,4 x 4,2 mm.
Les coins doivent être légèrement poncés en biseau.

2.4. LA SUPERSTRUCTURE CREUSE, EN BISEAU

Epaisseur: 1,3 mm
Dimensions:
- à la base: 4,8 x 3,7 mm.
- au sommet: 2,2 x 1,2 mm.

Les quatre coins sont limés à la lime à ongles pour obtenir une forme bombée.

2.5. LA GRANDE PLAQUETTE DU SOMMET

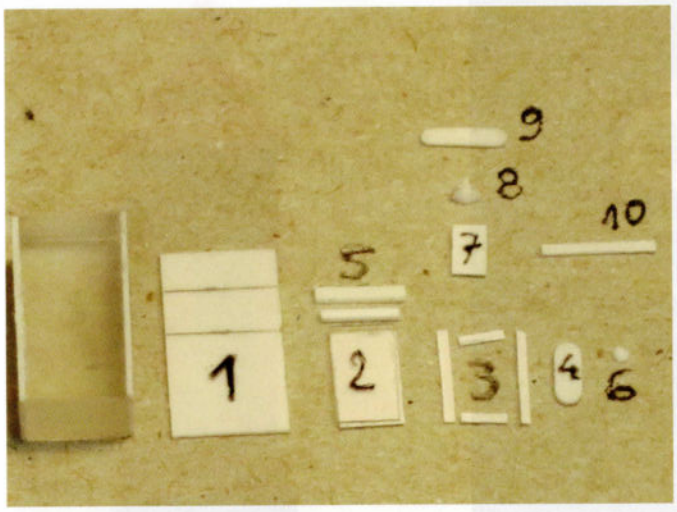
Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 2,2 x 1,2 mm.

2.6. LA PETITE PLAQUETTE DU SOMMET

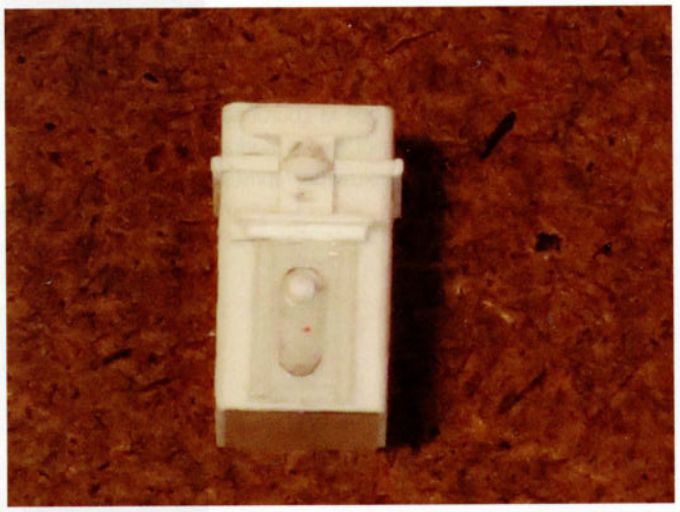
Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 1 x 1 mm.

2.7. LA POINTE

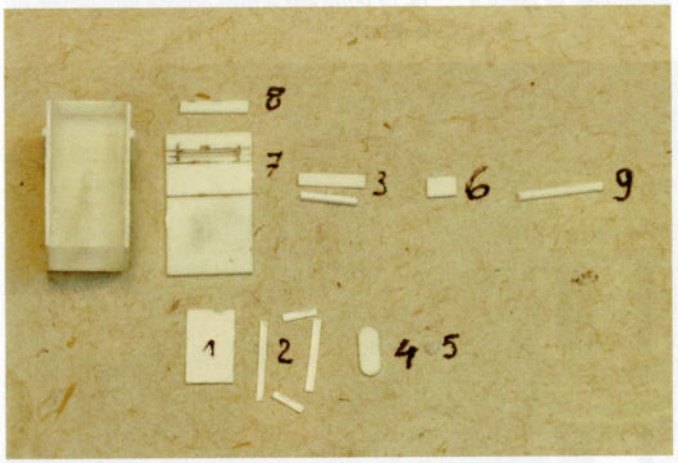
Nous utilisons à nouveau une tigette en styrène de 2 mm de diamètre. Nous en plaçons un bout de 2 mm dans le mandrin du Dremel: nous allons en effet utiliser ce dernier comme tour à usiner et le plaçons dans son support horizontal. La forme de la pointe sera obte-



13. Les pièces de la partie arrière du manteau.



14. La partie arrière assemblée.



15. Les pièces pour la façade avant.

16. L'assemblage du chapeau, du manteau et de la console.

nue à la main, au moyen d'un scalpel. Réglez l'outil à la vitesse de rotation la plus basse pour éviter que le plastique ne fonde ou ne crolle. La pointe a une hauteur de 2,5 mm et une largeur de 1,9 mm. Ne vous laissez pas décourager si cela ne réussit pas du premier coup: nous avons nous même dû tourner plusieurs pièces avant d'obtenir un bon résultat.

3. Le manteau

3.1. LA TRAVERSE DE BASE: POUR OBTENIR LE RELIEF SOUHAITÉ, NOUS AVONS OPTÉ POUR DES MENSURATIONS DE FAÇON À PERMETTRE UNE STRUCTURE DE 0,3 MM POUR LES QUATRE CÔTÉS.

Dimensions: 5,6 x 4,4 x 11,8 mm.

Comme nous n'avons pas trouvé directement de telles mensurations dans l'assortiment des profilés classiques, nous avons demandé à notre ami Fons Fonteyne de fraiser une telle traverse (en plexiglas, car seul ce matériau était disponible; pour le reste, retour au styrène…)

3.2. STRUCTURE LATÉRALE (X2)

Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 4,4 x 11,8 mm.

Ces structures latérales sont composées d'une partie supérieure et inférieure à 9,3 mm de la base. Dans ces deux parties, un rectangle est découpé à 1 mm du bord. Dans l'ouverture du bas, nous plaçons une petite latte de 0,2 mm d'épaisseur et de 2 mm sur 6,5. Plus tard, une décoration sous forme d'une latte de 0,3 mm d'épaisseur (et de 0,5 mm sur 4,4) sera placée à la séparation entre la partie inférieure et la partie supérieure, soit à 9,3 mm de la base. Les différentes parties sont fixées à la colle sur la traverse.

3.3.1. LA FACE ARRIÈRE

Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 6,2 x 11,8 mm.

A 9,3 mm de la base vient se placer une décoration (qui entoure totalement la boîte). A 6,5 mm de la base vient se placer une petite coiffe de protection de la porte.

3.3.2. LA PETITE PORTE

Epaisseur: 0,2 mm.
Dimensions: 3,6 x 6,2 mm.

3.3.3. CADRE DE LA PETITE PORTE

Epaisseur: 0,2 mm.
Dimensions: 0,5 x 6,2 mm (x2)
0,5 x 2,5 mm (x2)

3.3.4. PETIT OVALE

Epaisseur: 0,2 mm.
Dimensions: 1,5 x 4 mm.
Arrondir les bords étroits.

3.3.5. COIFFE DE PROTECTION

Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 1 x 5 mm.
Epaisseur: 0,5 mm.
Dimensions: 0,5 mm x 4,35 (profilé de 0,5 mm).

3.3.6. PETITE TÊTE DE LION SUR LA PORTE

Epaisseur: 0,3 mm.

D'une tigette de 1 mm en styrène, nous en découpons 0,5 mm, après avoir arrondi la face concernée. La face plane est collée sur le petit ovale.

3.3.7. LA PETITE PLAQUE DU LION

Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 2 x 3 mm.

3.3.8. LA PETITE COURONNE EN BAS-RELIEF

Comme base, nous prenons une tigette en styrène de 2 mm, que nous fixons dans le mandrin du Dremel. Ce dernier fonctionnera

à nouveau comme banc, et la découpe et la mise en forme d'une petite couronne seront réalisées au scalpel. Lorsque c'est terminé, nous le coupons en deux, de façon à ce que la couronne puisse être placée dans le bas-relief. Il vous faudra sans doute vous y reprendre à plusieurs reprises pour obtenir un bon résultat.

3.3.9. LE DESSUS DE L'OVALE
Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 1 x 5 mm.

3.3.10. DÉCORATION DU POURTOUR
Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 0,5 x 2 mm (x2).

3.4. FACE AVANT
Epaisseur: 0,3 mm.
Dimensions: 6,2 x 11,8 mm.
Comme pour la face arrière; nous la divisons en 3 zones: une à 6,5 mm, une 2ème à 9,3 mm de la base et la 3ème par-dessus.

3.4.1. PANNEAU CORRESPONDANT À LA PORTE SUR L'AUTRE FACE
3.4.2. CADRE DE PANNEAU (IDEM QUE LA FACE ARRIÈRE)
3.4.3. COIFFE DE PROTECTION (IDEM QUE LA FACE ARRIÈRE)
3.4.4. PETIT OVALE (IDEM QUE SUR LA PORTE)
3.4.5. PETITE TÊTE DE LION (IDEM QUE SUR LA PORTE À L'ARRIÈRE)
3.4.6. CADRE DES LEVÉES
Epaisseur: 0,3mm.
Dimensions: 1,5 x 2,3mm.

3.4.7. FENTE POUR INSÉRER LES LETTRES ET IMPRIMÉS
Nous découpons une fente de 0,5 x 4,5 mm dans la partie inférieure de la zone la plus haute.

3.4.8. COIFFE DE PROTECTION DE LA FENTE
Epaisseur: 0,3mm.
Dimensions: 1 x 5mm.

3.4.9. DÉCORATION DE POURTOUR (IDEM QUE POUR LA FACE ARRIÈRE)
Pour terminer, nous arrondissons les angles du manteau, après quoi la console, le manteau et la coiffe peuvent être assemblés entre eux par collage. Il ne reste plus qu'à peindre en rouge 'Postes' et la pierre de base en gris.
Cela fait au total 48 pièces distinctes, ce qui est relativement beaucoup pour un si petit objet, mais c'est la seule manière d'obtenir un résultat probant. Conclusion: coût quasi nul et plaisir de modélisme garanti à 100 %! Or, cette boîte aux lettres ne pourrait manquer sur aucun réseau d'inspiration belge. Modélistes, à vos couteaux, dès lors…!

Texte & photos: Walter Moers

17. La boîte aux lettres assemblée et prête à être peinte.

18. La boîte aux lettres prête à être placée sur le réseau.

19. Une partie du réseau où la boîte aux lettres attire tous les regards…

Des aiguillages Peco belgicisés

En tant que modélistes, nous ne pouvons que nous réjouir de ce que les locos, voitures et wagons soient de plus en plus détaillés et réalistes. Par contre, les voies et aiguillages – pourtant indispensables compagnons de notre matériel roulant – ne suivent pas la même tendance. Et pourtant, il est tout aussi possible d'augmenter le niveau de réalisme de ces éléments importants du paysage, grâce à quelques modifications à caractère limité.

En réalité, un aiguillage est un assemblage complexe, composé d'une centaine de pièces. On y voit des rails et des traverses, mais aussi des boulons, écrous et rondelles, des coussinets, des semelles, des tirefonds, etc. Nombreuses de ces pièces sont bien visibles et donnent à un aiguillage un aspect robuste et beaucoup moins dépouillé que ne le sont les reproductions en miniature…

La fabrication 'maison' permet de réaliser des aiguillages modèles extrêmement réalistes: nous sommes restés baba d'admiration devant les réalisations des maîtres britanniques en 'P4' (1/76e) ou en 'S7' (1/43,5e). Mais même avec du matériel du commerce, il est relativement facile de leur donner une apparence plus agréable et mieux en phase avec les véritables appareils de voie.

Nous allons l'illustrer au moyen d'un aiguillage Peco à l'échelle H0, que nous allons rendre compatible avec un environnement belge d'époque III. Les interventions réalisées peuvent évidemment être appliquées à d'autres marques, échelles ou époques. Grâce à leur meilleure visibilité, les détails apportés rendent toutefois mieux, plus l'échelle de réduction est grande.

Dans le cadre de cet exercice, nous ne nous sommes pas livrés à une étude poussée des différents éléments constituants de la voie: il suffit de savoir qu'un aiguillage simple est composé principalement de trois parties. Nous illustrons ce fait au moyen de photos d'un aiguillage situé en gare de Maldegem.

1. Une magnifique vue du gril d'entrée de la gare Mons, en 1955. La 29.064 remorque deux voitures M1, tandis que la 202 garée dans un cul-de-sac en tête de voitures prototypes du type M2 s'apprête à assurer un train direct vers Bruxelles. Photo: Jacques-Henri Renaud (Collection Thierry Nicolas).

1 Bis. La complexité d'une traversée-jonction avec ses lames intérieures ressort bien sur ce cliché, pris en 1954. La 41.190 est prête au départ en gare de Gendron-Celles, en tête d'un train local de marchandises. Photo: Jacques-Henri Renaud (Collection Thierry Nicolas).

1

1BIS

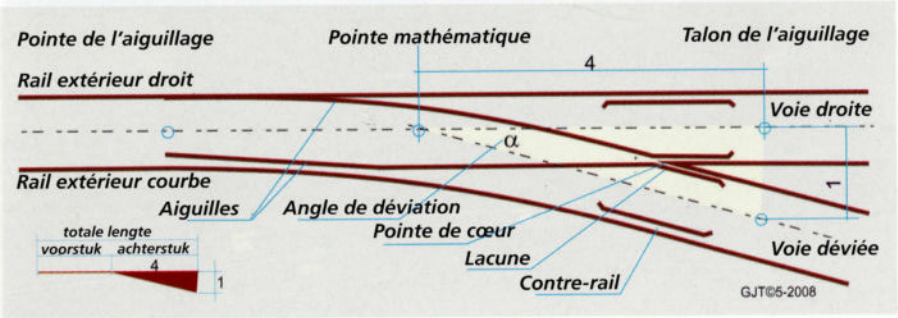
2. L'ensemble du mouvement des lames, à l'avant-plan.

3. Le croisement avec sa pointe de cœur et ses contrerails.

- L'aiguillage proprement dit (les rails extérieurs et les lames mobiles) **(PHOTO 2);**
- le croisement (avec une pointe de cœur et ses contrerails) **(PHOTO 3);**
- les rails qui relient les lames mobiles à la pointe de cœur **(PHOTO 4).**

Toutes ces pièces de rails sont reliées entre-elles par des éclisses. Pour compléter les photos, nous avons joint un dessin de la main de Gerard Tombroek (issu du livre 'Pratijkboek Modelspoorwegen).

4. Les rails qui relient les lames à la pointe de cœur.



Pour chaque type d'aiguillage, il existe un certain nombre de données standardisées concernant les rails, lames et pointes de cœur, qui peuvent être combinés entre eux. De cette façon, Infrabel peut assembler un aiguillage convenant à n'importe quelle situation.

Notre point de départ sera constitué d'un aiguillage Peco en code 75 à grand rayon d'action qui, malgré l'âge respectable de sa conception, présente encore de belles proportions. Sa longueur totale (convertie en réalité, soit 21,8 m) et son angle de déviation de 12° sont il est vrai typiques d'un réseau modèle, mais d'un point de vue construction, ce modèle d'aiguillage présente quelques ressemblances avec le type 3 belge, réalisé en rails Vignole de 40,650 kg/m. Les lames sont ainsi soutenues par 9 traverses successives. Les contrerails reposent sur 4 traverses et ont une longueur (convertie) de 2,7 m (pour 3 m dans la réalité).

Sur base de photos et d'observation du prototype, nous avons voulu 'belgiciser' ce produit du commerce. Cette opération a nécessité les adaptations suivantes.

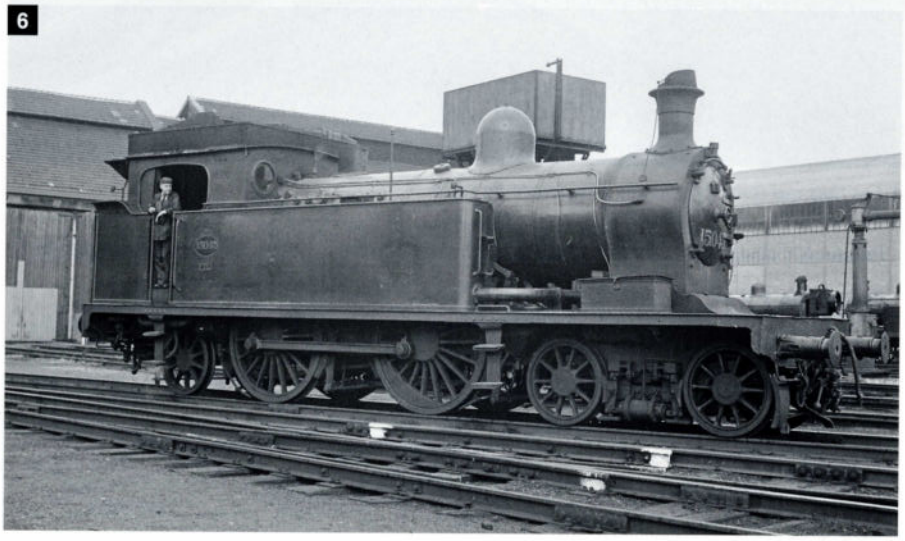
- Nous y ajoutons des éclisses de façon à ce que l'appareil ait l'air constitué de trois parties;
- Le cœur de croisement est pourvu d'entretoises (au moyen de boulons, d'écrous et de boulons spéciaux) entre d'une part le contrerail et le rail extérieur et d'autre part les différentes pièces de la pointe de cœur. Ces liaisons suivent le canevas classique 2-1-1-2 sur les contrerails; sur la pointe de cœur, on rencontre souvent la disposition 2-2-2-1 **(PHOTO 5);**
- A hauteur des lames, les boulons standards sont remplacés par des coussinets: cette modification est celle qui provoque l'impact visuel le plus important **(PHOTO 6).**

Ce qui manque encore après ces modifications est la disposition typique des traverses sous un aiguillage. Dans la réalité, ces traverses sont plus rapprochées sous les lames et sous la pointe de cœur. Les éclisses sont en outre soutenues par deux traverses, tandis qu'au-delà des lames, les traverses ne sont plus à angle droit par rapport à la voie courante. Corriger cette disposition sur les modèles Peco nécessiterait toutefois un tel travail de découpe que la fabrication 'maison' en devient préférable.

Quels matériaux allons-nous utiliser? Heureusement que nous pouvons compter sur l'aide de quelques fabricants spécialisés. Exactoscale (www.finescale.org.uk) produit toutes sortes de pièces fonctionnelles à l'intention du modéliste constructeur dans

5

6



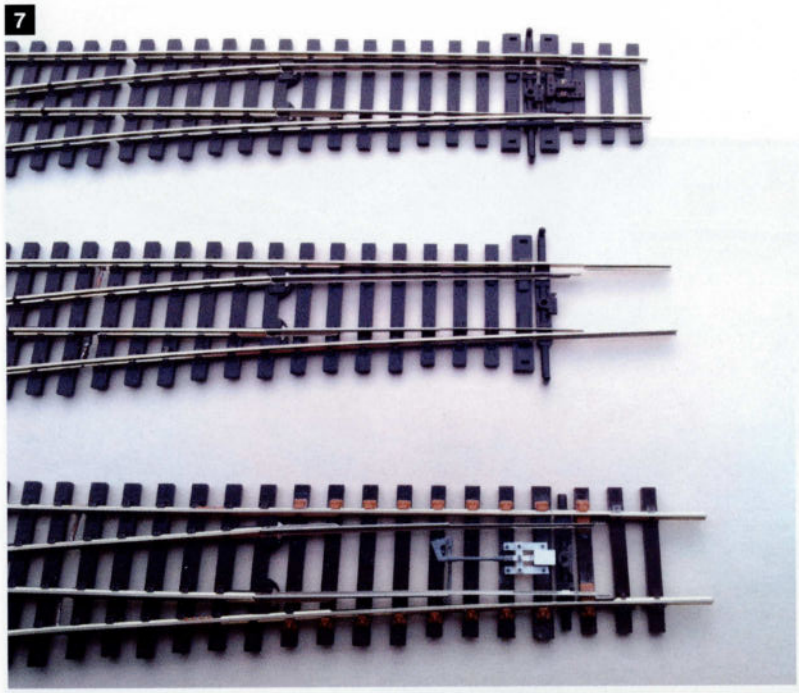
5. Sur cette photo prise à Gendron-Celles en juillet 1954, les coussinets et les éclisses sont clairement visibles. La 64.103 remorque une rame homogène de voitures du type GCI. Photo: Jacques-Henri Renaud (Collection Thierry Nicolas).

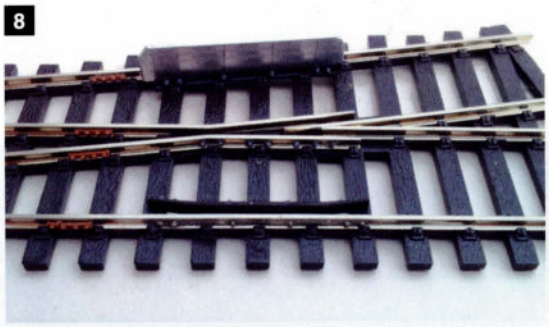
6. La disposition typique des boulons sur les contrerails et sur la pointe de cœur. Cette vue datant de 1953 a été prise en gare de Tirlemont par Jacques-Henri Renaud (Collection Thierry Nicolas).

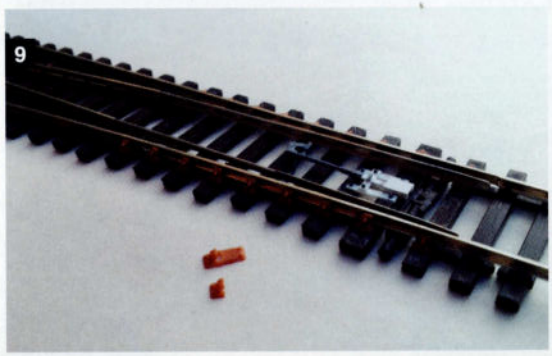
l'échelle britannique 1/76e (OO, EM et P4) et qui conviennent également pour des interventions cosmétiques en H0, ce qui est notre cas. Nous retiendrons les éclisses (réf. 4XX FP01) et les coussinets (réf. E4CH 301A) qui présentent des similitudes acceptables avec leur prototype belge (voir **PHOTO 6**). Les boulons et les écrous ont été acquis chez Grandt Line (www.grandtline.com). Pour les têtes de boulons sur les contrerails et la pointe de cœur (qui en réalité, ont la forme d'une goutte d'eau), la référence 153 ('rivet 0.032' round head') de Grandt peut convenir. Pour les écrous, notre choix s'est porté sur la référence 62 ('7/8 square NBW'): ces écrous n'ont pas six pans, mais leur aspect est réaliste.

D'un point de vue strict, ces pièces sont toutefois trop grandes pour l'échelle H0. Mais dans le cas présent, cela nous choque peu. Il s'agit en effet de détails peu visibles qu'il faudra accentuer, pour pouvoir profiter ultérieurement de l'important travail réalisé pour fignoler les détails.

Comment allons-nous procéder? Une des caractéristiques des aiguillages Peco est leur 'décoration' au moyen d'un mécanisme à ressort voyant, qui maintient les lames en place. C'est à la fois fonctionnel et fiable, mais du point esthétique, cela ne se peut plus de nos jours. Avec une motorisation à courant continu par exemple – qui maintient les lames en fin de course – ce ressort est devenu superflu. Si par contre, vous basculez vos aiguillages au moyen de bobines électromagnétiques ou à la main (comme c'est notre cas), il vous faudra maintenir le mécanisme à ressort, ou trouver un autre dispositif. En ce qui nous concerne, nous avons opté pour un adaptateur Peco PL12 qui présente un ressort intégré, pouvant être placé sous la planche. Il est alors possible d'encliquer le moteur Peco avec ses bobines, ou raccorder le dispositif à un fil en acier, pour une commande manuelle depuis le bord du réseau. Ceci permet de remplacer le mécanisme à ressort apparent par trois traverses classiques **(PHOTO 7).**


7

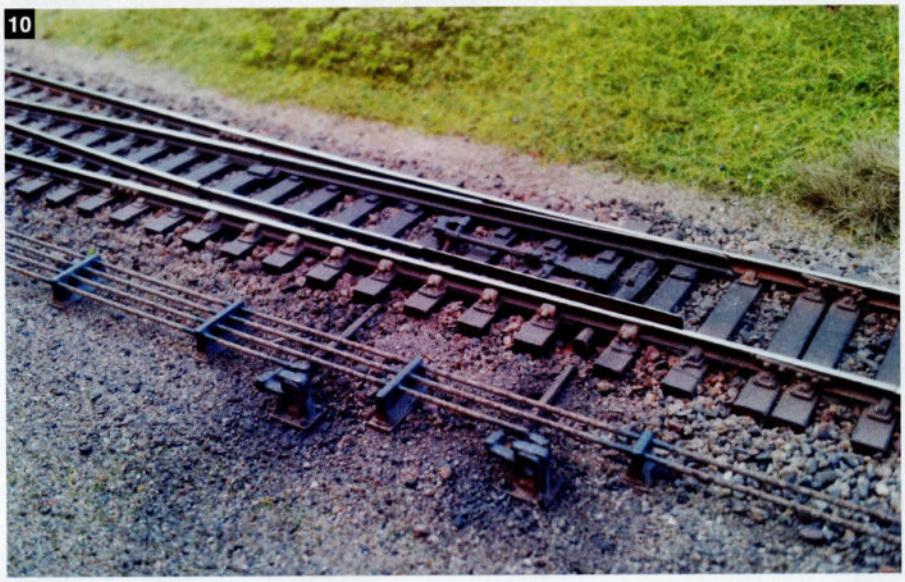

8


9

Lorsque ce problème aura été résolu, trois paires d'éclisses sont collées à la colle gel ou à la colle à deux composants. Leur position, dérivée de celle de notre exemple – le type 3 dont il a déjà été question – est visible sur les photos 8 à 10. Les éclisses Exactoscale s'ajustent parfaitement à l'âme des rails et sont normalement suffisamment minces que pour ne pas entrer en contact avec le boudin des roues: pour toute certitude toutefois, les éclisses disposées du côté intérieur de la voie seront légèrement poncées.

La fixation des boulons et des écrous est un travail qui requiert de la patience, une main assurée et une bonne vue (ou une bonne loupe). Les têtes des pièces Grandt Line sont découpées de leur arbre de moulage au moyen d'une petite pince et collées sur les rails et contrerails. Pour ce faire, une colle classique a été utilisée et appliquée en quantité suffisante sur le rail, de façon à disposer encore d'un certain temps pour les positionner correctement **(PHOTO 8).** Une plaquette d'alu sur laquelle la position des boulons et des écrous aura été gravée et qui sera fixée entre le rail extérieur et le contrerail pourra servir de guide lors de la pose **(PHOTO 9)**.

Viennent ensuite les coussinets de glissement. Les fixations moulées existantes du côté extérieur du rail courant sont éliminées au moyen d'un couteau à bois. Du coussinet, la partie sur laquelle la lame glisse effectivement est découpée. La partie subsistante est collée contre le côté extérieur du rail courant au moyen d'une colle

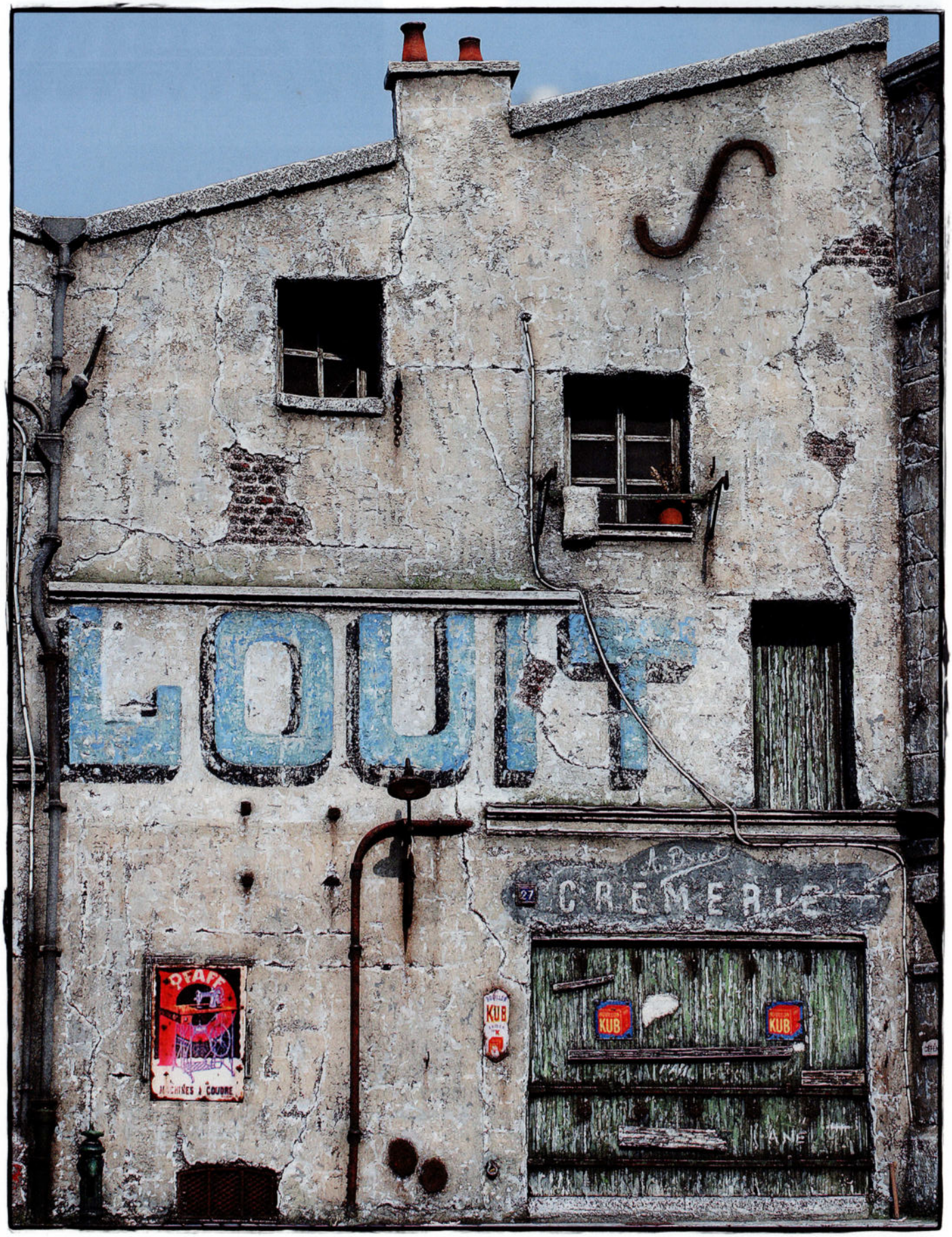

10

à deux composants. Ici aussi, la partie inférieure est quelque peu limée, de façon à ce que le coussinet s'insère dans l'âme du rail. Ces coussinets sont placés en deux temps. Lorsque la première moitié est remplacée, attendez quelques heures pour que la colle soit suffisamment sèche et que le rail reste bien dans la bonne position **(PHOTO 10)**.
Lorsqu'ils sont fixés, les rails et les aiguillages sont intégrés dans ce plus grand ensemble que constitue le réseau et les détails en deviennent moins visibles. Raison pour laquelle il est conseillé d'utiliser des teintes plus claires pour la patine, afin de mettre le plus possible en valeur le résultat d'un tel travail. Traditionnellement, nous mélangeons du 'red brown' (Tamiya), du 'grimy black' et du 'rust' (ces deux derniers de Polly Scale). Dans le cas présent, nous tendons vers une nuance un peu moins noire.

On peut voir sur la dernière photo **(PHOTO 11)** le résultat de nos modifications, intégrées dans un petit diorama. Rien de spectaculaire, mais plutôt des détails qui sont présents de façon discrète et qui procurent à nos voies un certain cachet et un plus grand réalisme. Si vous construisez tout un gril de voies, vous serez rebuté par le travail (comptez quand même plusieurs heures par aiguillage!) Il suffira toutefois de ne traiter que quelques-uns d'entre eux à l'avant-plan et surtout, ceux disposés à hauteur des yeux.

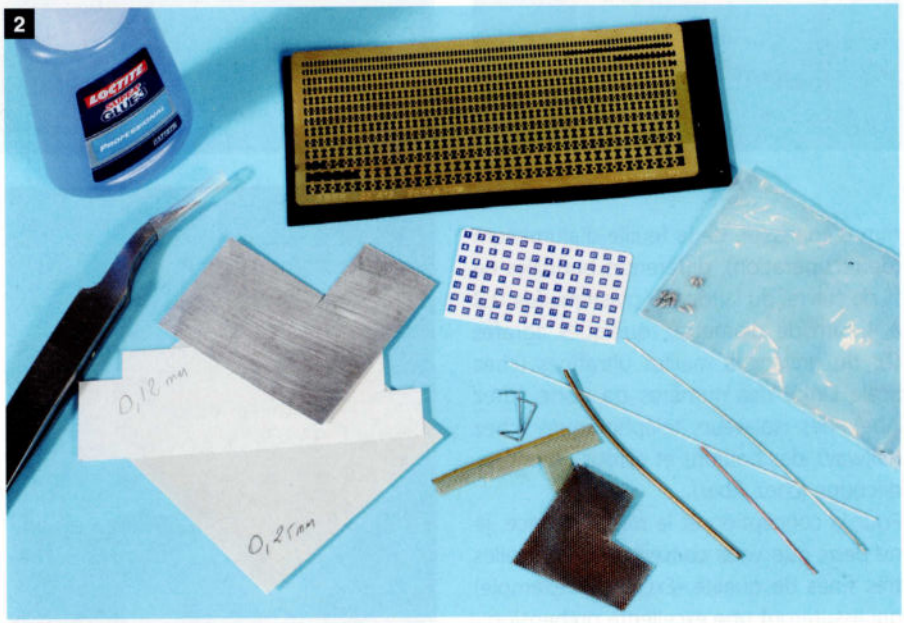
Sur cette photo, on aperçoit aussi les tringles de commande des lames d'aiguillage: vous en saurez plus la prochaine fois…

Texte & photos: Gino Van Landuyt (sauf mention contraire)


COUPE
CREMERIE
PFAFF
MACHINES A COUDRE
KUB
KUB
KUB

Rubriq 'a' Brac...
Des détails 'maison'

Nous allons continuer aujourd'hui notre tour d'horizon des 'petits détails qui font vrai' en nous intéressant plus particulièrement cette fois-ci à quelques éléments typiques, visibles sur les façades d'habitations. Parfois infimes, l'apport de ceux-ci donnera une fois de plus une indéniable touche de réalisme à nos façades. Comme nous le faisons habituellement, une grande part sera donnée au visuel, ainsi qu'aux infos pratiques. Ici, il sera question d'obtenir des éléments très fins en prenant comme exemple des modèles 'réels', ou en s'en inspirant fortement pour en recomposer d'autres. Voyons tout cela concrètement en images...



2

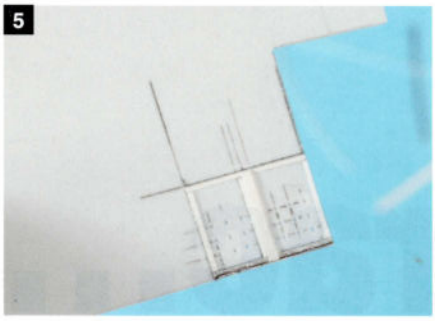
Afin de respecter une certaine logique, je suis parti des détails que l'on trouve généralement en soubassement, pour remonter progressivement vers le haut de la façade. Certains équipements comme les corniches et boîtiers électriques ont déjà fait l'objet de notre attention lors de transformations de kits, dans des sujets précédents; les volets et persiennes ou encore les potences d'éclairage public seront abordés ultérieurement.

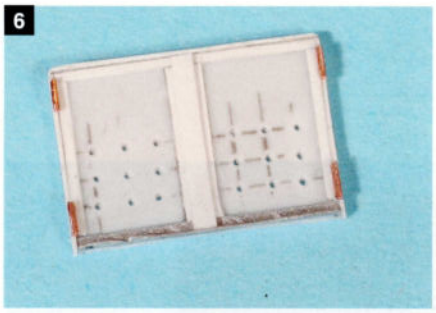
Bien évidemment, la liste des équipements n'est pas exhaustive et peut être complétée par d'autres plus spécifiques à certaines régions, voire pays. Encore une fois, le but est de vous faire comprendre une philosophie générale pour présenter un bâtiment avec le maximum de détails et de réalisme possible, dans nos petites échelles.

02 Après avoir ciblé les équipements à simuler, je regroupe préalablement les matériaux et références du commerce qui vont me permettre de reproduire les détails sur les structures en miniature. Ainsi, pêle-mêle: de la carte plastique de 0,12 et 0,25

3

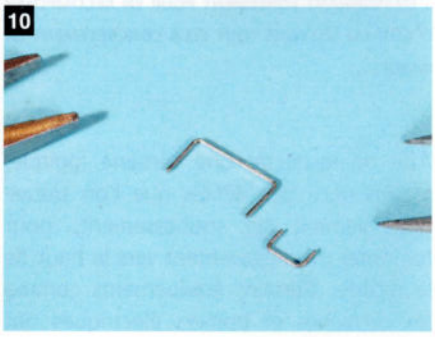
4





mm d'épaisseur, de la feuille d'aluminium (de récupération), différentes brindilles de fil de cuivre, du laiton, du plastique (de 0,3 à 1 mm de diamètre), quelques agrafes (!), du grillage à mailles ultrafines (chez Scale Link), des numéros de porte (chez Abe), des isolateurs téléphoniques (chez Railway), des boulons et écrous en photo-découpe (chez Aber)…
Pour la conception et la mise en place, je ne peux que vous conseiller des brucelles très fines de qualité (Excel, par exemple) qui assureront une excellente préhension.

03/04 Les soupiraux (pour le charbon, autrefois; pour fuel domestique, de nos jours) font partie des équipements typiques visibles en soubassements de façades urbaines. Il en existe une multitude, des plus simples aux plus ouvragés. Ici, deux exemples 'standard' facilement transposables en miniature.



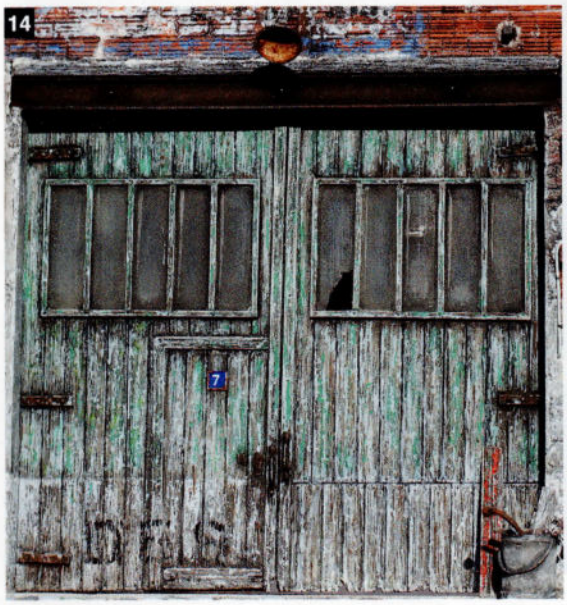
05 En m'inspirant d'un de ces modèles, je confectionne ici pour mes propres besoins un petit soupirail, simplement corrigé quant à la forme (rectangle). Prenant comme base une section de carte plastique de 0,25 mm, j'y ai adjoint des sections de bandelettes Evergreen 100 (0,25 mm/0,5 mm) ainsi que des sections de carte plastique de 0,12 mm. Afin de reproduire la cornière en 'L' en partie basse, j'ai utilisé de la feuille d'aluminium pour permettre une légère déformation avec la pince brucelles et donner un aspect vieillot. Les trous d'aération sont quant à eux effectués à l'aide d'une pointe d'aiguille.

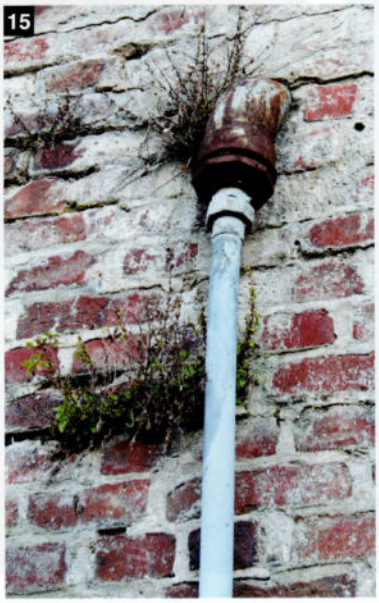
06 Afin d'être le plus proche possible de la réalité à cette échelle, les charnières ainsi que le bâti métallique sont rapportés respectivement avec des sections de fil de cuivre de 3/10 et une fine bande de carte plastique de 0,12 mm d'épaisseur et de 0,5 mm de large. On obtient ainsi assez rapidement un soupirail 'maison' qu'il ne nous restera plus qu'à mettre en place et à patiner comme une porte métallique, sujet déjà traité dans TMM.

07/08 Vues des deux autres soupiraux conçus préalablement pour venir détailler des soubassements de bâtisses 'maison'. Afin de donner plus de présence à ces éléments, il est parfois nécessaire de leur donner des teintes qui 'trancheront' notablement sur les structures.

09 Toujours au niveau du trottoir, on peut parfois aussi voir à côté des portes d'entrée ce type d'élément: le grattoir à chaussures, véritable vestige d'un autre âge! Certains étaient très ouvragés, notamment sur certaines maisons bourgeoises. Ici, c'est tout le contraire et je suis tombé sur cet exemple qui avait même reçu une couche de peinture bleue. Le plus souvent, on en trouve encore fortement corrodés…

10 Pour imiter ce grattoir au 1/87, j'utilise soit





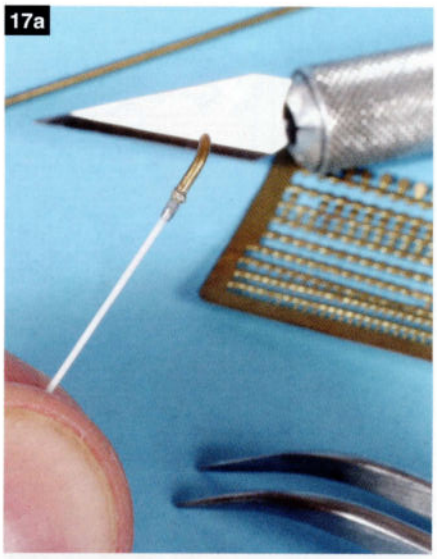
du fil de cuivre très fin, soit comme ici des agrafes mises en forme et recoupées pour y être insérées dans la façade. Pour reproduire l'effet vu sur la photo précédente, on pourra s'exercer au 'chipping' (peinture écaillée) avec les fluides acryliques AK, en prenant comme outil une pointe d'aiguille.

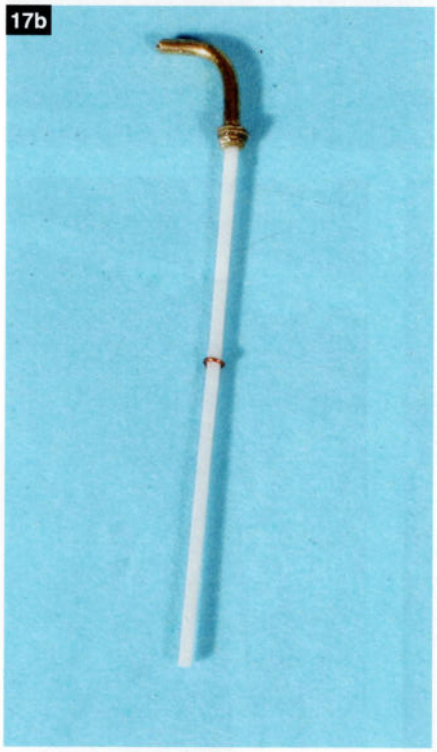
11/12 Au même niveau de la porte d'entrée, on peut observer les numéros de porte (plaques émail plates ou bombées) apposées au dessus des linteaux, à côté de la porte ou directement sur la porte. Là encore, de multiples cas de figure existent, le cas le plus intéressant étant celui de la plaque vissée sur une seconde plaque de bois plus grande. Ceci donnera en effet plus de présence, notamment au 1/87. On remarquera aussi souvent la présence de rouille naissante.

13/14 Transcription en miniature avec ces deux dispositions différentes. Ici, je me suis servi des tirages très fins sur papier proposés par Gérard Quinet de la marque Abe. Après une légère patine identique à celle que nous avons déjà pratiquée sur des plaques émaillées plus grandes (sujet déjà vu dans TMM), ces références donneront parfaitement le change dans nos petites échelles, tout en apportant leur touche subtile dans le détaillage.

15/16 Nous remontons progressivement vers le haut de la façade pour observer cette fois-ci des détails moins 'courants', mais qui peuvent encore aujourd'hui être en place, notamment sur des bâtisses assez anciennes. Il s'agit en effet des anciennes conduites de gaz de ville apparentes. Si certaines d'entre-elles sont difficilement imitables, d'autres le sont plus facilement et peuvent la encore donner une indéniable touche de réalisme.

17A/17B A l'aide de sections de fil de laiton de 1 mm, de plastirond Evergreen de 0,5 mm et de quelques boulons, il est possible de confectionner de simples conduits


17a


17b

18

19

20

21

22

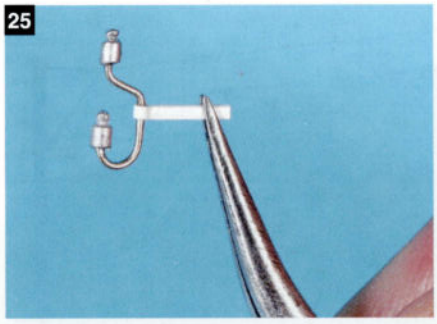
assez proches de ceux que l'on peut encore voir en réalité. Il va de soi que cette construction par 'empilage' nécessitera une bonne dose de patience et surtout les outils adéquats (notamment les brucelles dont nous avons parlé en début de sujet). Sur ces deux vues, des conduits quasi identiques ont été réalisés avec les mêmes fournitures…

18/19 …pour venir agrémenter avec bonheur ces façades anciennes. Là encore, l'accent sera mis sur une patine soignée, afin de faire ressortir ces éléments.

20/21 Nous poursuivons nos observations dans le même état d'esprit, en remarquant parfois sur certaines façades des grilles d'aération de taille modeste encastrées dans les murs. Une fois encore, certaines sont travaillées, alors que d'autres sont franchement rudimentaires, mais souvent de taille égale à une brique pleine.

22 En modélisme, il sera très facile de les rapporter à l'aide de grillage très fin à maille carré ou losange, ainsi que de très fines bandelettes de carte plastique de 0,12 mm.

23/24 Pour clore notre tour d'horizon, les potences équipées de leurs isolateurs téléphoniques en céramique sont parfois encore visibles, même si elles sont de moins en moins courantes. Les modèles de potences et consoles sont là encore



nombreux et les modèles que nous avons pu photographier sont hors service, mais toujours en place, avant un ravalement un jour ou l'autre. Bien placés, ils ajouteront eux aussi une dose de réalisme supplémentaire.

25 A l'aide d'isolateurs en métal blanc Railway, de fil de maillechort (ou de cuivre) et d'une bande de carte plastique de 0,12 mm/1 mm de large, la confection d'une console typique est relativement abordable.

26 Vue d'une future potence plus massive et à l'allure volontairement hors service (isolateurs de travers, manquants) et qui viendra équiper un futur pignon d'immeuble inoccupé.

27/28 Vues des isolateurs montés sur de simples bras ou sur la console, vue préalablement avant peinture. Les isolateurs eux-mêmes reçoivent un 'apprêt' (peinture émail Humbrol 28), puis un jus noir mat acrylique est appliqué au pinceau fin dans le creux. Une fois sec, un blanc acrylique (brillant ou mat, suivant l'effet plus ou moins clinquant recherché) est brossé presque à sec sur l'élément...

Suite au prochain épisode, avec les volets métalliques et en bois.

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier

1

Rail 2014
La belle marche en avant de l'échelle zéro…

Février est un mois intense pour la rédaction de votre revue: Nuremberg est à peine fini et les articles rédigés pour TMM qu'une des trois grandes expositions de modélisme aux Pays-Bas ouvrait ses portes au public. Il s'agit de 'Rail', qui se tient traditionnellement à Expo Houten, à la fin février. Nombreux ont été nos lecteurs qui sont venus nous rendre une petite visite à notre stand. Et si vous n'avez pas pu faire le déplacement, ou si vous n'avez pas pu tout voir, voici quelques renseignements que nous avons glanés à votre intention.

Lorsque vous pénétriez dans l'expo, deux choses sautaient aux yeux: la nouvelle disposition des halles et la forte présence de la voie 0. Des années durant, la salle Meidoorn a été pour les amateurs l'endroit où il fallait en être pour les adeptes du 'fine scale'. Après transformation de l'Expo et la réalisation d'une nouvelle taverne, cette salle fait désormais partie du hall 1. Comme résultat, un joli hall bien éclairé, agréable tant pour les visiteurs que pour les exposants. Les réseaux en fine scale étaient encore présents à leur emplacement d'origine, avec toutefois une sélection d'autres réseaux qui ne répondent pas aux normes du fine scale, mais qui d'un point de vue concept et détaillage, s'en approchaient fort.

Il y avait tant de choses à voir et à vivre dans ce hall 1 que les trois jours que durent l'expo Rail furent juste suffisants pour ce faire, à part une petite escapade réalisée dans le hall 2, pour y photographier le spectaculaire réseau portuaire 'Kaj-M' de Leo Montfrooij, avec ses gigantesques grues pour conteneurs. Le 'Pier 2', dont nous vous avons déjà parlé, est maintenant prêt et fourmille de détails, à tel point que cela a duré quasi toute une matinée pour les photographier, ce qui nous permettra de vous en faire un reportage prochainement. Mais 'Kaj-M' n'en est pas encore terminé pour autant: une autre jetée doit encore être aménagée, comme elle existe en réalité dans le port de Rotterdam. Une exposition sera par ailleurs organisée autour de 'Kaj-M' les 13, 14 et 15 novembre prochains à Zwolle, à l'Auto Palace.

1. 'En passant par les Ardennes': un concept pour les possesseurs de matériel en grand nombre.

2. Les remises à toit rond reproduites sur le Pier 2 de Kaj-M existent en réalité à la Nijmegenstraat, dans le Waalhaven de Rotterdam.

L'appareil photo fut aussi utile dans le hall 3, pour immortaliser le réseau de Vames, d'une longueur de près de 20 m. Le club de modélisme d'Apeldoorn était présent pour la 3ème fois à 'Rail' avec son réseau 'Apeldoorn-Dieren'. Nous avons déjà consacré un reportage à l'essentiel de ce réseau inspiré de la période 1950-1965, mais la gare de Beekbergen est une nouveauté.

A côté de ce grand réseau, de nombreux autres réseaux de club et modulaires étaient également exposés dans les halls 2 et 3. Et comme d'habitude, la partie centrale de ces halls était occupée par les stands de vente de matériel neuf et d'occasion. Ce genre de bourses est actuellement l'endroit idéal pour acquérir des pièces et de l'outillage pour modélisme ferroviaire, puisque peu de magasins offrent des assortiments variés dans ces domaines et peu de vendeurs en ont l'expertise. Ce n'est donc un secret pour personne que c'est grâce à la location de ces stands de vente qu'un événement tel que l'expo 'Rail' est financièrement possible. Et si vous êtes à la recherche d'informations, vous pouvez les trouver lors d'une telle expo, auprès des nombreux stands de démonstrations, pendant lesquelles des conseils enthousiastes

3. Une 5500 des NS en tête d'un train local de marchandises entre en gare de Beekbergen, sur le réseau du club Vames.

4. 'Courcelle Part', avec une 242 CT du PLM, prêtée par Henri Cibert.

vous sont donnés. Les membres des clubs présents ne se font pas prier pour expliquer comment réaliser un réseau, partagent leurs 'trucs' et vous diront où aller chercher votre matériel.

Il y avait même cette année un 'coin du digital', où tout ce qui existe ou se réalise dans le domaine de la digitalisation ou de l'automatisation d'un réseau pouvait être vu. Ce phénomène compte même ses propres intéressés. Les visiteurs pouvaient y poser leurs questions, et mieux encore, y obtenir des réponses, pour leur permettre d'avancer dans leurs projets. Une belle initiative, qui nécessite sûrement d'être poursuivie.

Retour dans le hall 1

Comme déjà mentionné, nous avons toutefois passé l'essentiel de notre temps à visiter le hall 1. Une des perles qui y était exposée était indiscutablement le réseau 'En passant par les Ardennes'. Ce réseau du club de modélistes de Sedan est une reproduction en H0 de l'artère 'Nord-Est' de la SNCF, qui relie Dunkerque à la Lorraine. Le concept de ce réseau est très simple: une simple ligne 'de parade' entre forêts et franchissant un viaduc de pierres. De quoi simplement profiter du passage de convois tels qu'ils existent (ou ont existé) entre 1954 et aujourd'hui, le tout sous une caténaire 25 kV. Grâce à une vaste gare-fantôme, les convois étaient régulièrement échangés et la cadence de circulation élevée. Pour ceux qui disposent de beaucoup de matériel roulant et de peu de temps, un tel concept devrait les inspirer pour une réalisation à domicile.

Suivant le même concept, le français Henri Cibert avait fait le déplacement de l'Hexagone vers Houten, mais cette fois avec un réseau à l'échelle 1/43,5e: 'Vintimille'. Son rêve est de reproduire la célèbre ligne longeant la Côte d'Azur entre Cannes et Vintimille (I). Henri présentait une magnifique ligne 'de parade' à double voie, parcourue par trois compositions faites 'maison'. Cette ligne 'de parade' était bornée à ses deux extrémités par un fiddle yard, de façon à ce que les trois trains puissent aller et venir. Rien de spectaculaire du point de vue exploitation, mais de bien belles locomotives roulant majestueusement: c'est quand même autre chose que de les exposer dans une vitrine… L'idée était d'en faire une photo pour ce reportage, toute la série de photos prises sera publiée plus tard.

Réalisé à la même échelle que 'Vintimille', mais un peu plus modeste du point de vue dimensions, on pouvait admirer 'Courcelle Part', du britannique Richard Chown. Son réseau avait déjà été invité à 'Rail'; vous vous rappellerez sans doute du réseau 'Allendenac' avec son viaduc à hauteur d'homme, exposé à 'Rail 2010'. 'Courcelle Part' est en fait une partie de ce grand réseau 'Allendenac'. Ce faisant, Richard démontre qu'il est possible sur une longueur de moins de 3 m (en comptant encore la plaque de secteur du fiddle yard) de créer un trafic ferroviaire réaliste à l'échelle 1/43,5e-1/45e. Cela pourrait être la partie 'marchandises' d'un site plus vaste, où des wagons seraient triés et une locomotive pourrait évoluer pour se remettre en tête d'une rame. Le concept a été pensé de façon à permettre l'évolution des locomotives les plus longues: pour le prouver, Richard a fait évoluer une 242 CT du PLM, du réseau d'Henri Cibert…

'Vintimille' et 'Courcelle Part' ont été construits selon les normes P7 en fine scale. Pour ceux qui voulaient en savoir plus au sujet de la voie 0 en général, ils pouvaient s'adresser au petit stand de Cor de Jong ou chez 'Nulpunt'. Chez ces derniers, Frits Thies et ses amis de la voie 0 étaient en train d'assembler et de transformer du matériel en voie 0.

Nous pourrions facilement remplir les pages restantes de ce numéro de TMM par des photos et des descriptions traitant de la voie 0 qui était visible à 'Rail'. Mais nous n'allons pas le faire, car il faut garder de la matière pour les prochains numéros. Ce que nous avons constaté, c'est que cette voie 0 a manifestement le vent en poupe…

Un large public

La 'reine des échelles' était aussi représentée. C'est toujours un véritable événement que de voir (et d'entendre) circuler des modèles reproduits à l'échelle 1. Mais les trains à cette échelle pouvaient à peine aller et venir autour de l'installation de ferraillage de la firme Gröger; reproduite par Kees-Jan van Vessem. La surprise était constituée ici par le décor libre. En permutant ce dernier, l'époque choisie pouvait aisément être modifiée, de façon à voir à un certain moment des locomotives à vapeur d'époque IV, suivies un peu plus tard par des diesels modernes d'époque V. Quant au club des amis du 1:32e était à nouveau venu en force, ou plus précisément 'en longueur'. Il est très clair que chez les amis de la voie 1/32e, la circulation a plus d'importance que les décors. Cela correspond aux commentaires faits par certains visiteurs de l'expo, concernant la qualité de certains réseaux qui étaient exposés à 'Rail'. Tous les réseaux n'étaient pas fignolés de la même façon et ici et là, un convoi restait en rade, tout comme cela peut arriver… à la maison. Mais à côté de cela, de nombreux réseaux disposaient d'un décor de haut niveau, au sein duquel les convois roulaient de manière sublime. Tout le monde ne dispose pas des connaissances, de l'habileté, de la patience ou de l'ambition pour réaliser un réseau de haut niveau. Et à 'Rail', c'est aussi le cas. L'idée de base de cette exposition est encore et toujours de montrer des réseaux modèles à un large public, où les amateurs de tous niveaux peuvent se rencontrer. Il faut toutefois que la majorité des réalisations valent la peine d'être vues.

5. Ton Erwich en action chez 'Nulpunt'.

6. Vous pouviez poser toutes vos questions concernant le digital.

7. Ce 'Gröger' est issu de la transformation et la repeinture d'un Köf Märklin.

8. En différents endroits, les plus petits pouvaient également se régaler…

Chaque année, Alex Fichtinger fait ainsi de son mieux pour accoler à des réseaux plus ou moins basiques de véritables 'perles' de modélisme dans les halls d'Expo Houten, qu'elles viennent des Pays-Bas ou de l'étranger. Et cette année encore, il a réussi ce challenge, puisque votre photographe n'a pas eu assez avec les trois journées que dure l'exposition pour tout immortaliser…

Mais consolons-nous: nous en photographierons d'autres lors de la 19ème édition de 'Rail' les 20, 21 et 22 février 2015. Nous y retournerons certainement. Et vous aussi, n'est-ce pas?...

Texte & photos: Gerard Tombroek

BALMOUNT RIVER RAILWAY

Un petit réseau fictif en 0n30

Il y a de nombreuses années, Johan Van Balberghe a acheté un modèle de loco 'Shay' de la marque Spectrum à l'échelle 0n30, lors d'une foire en Angleterre. C'est donc de l'échelle 0, ce qui veut dire 1/48e au Royaume-Uni, mais aussi de la voie étroite à l'écartement de 30 inches, soit 16,5 mm à échelle réduite. Lorsque plusieurs années plus tard, un modèle de loco 'Climax' apparut sur le marché, il ne put résister à la tentation d'en acheter également un exemplaire. Ces modèles pouvaient se déplacer de quelques mètres sur son réseau en H0, pour autant qu'ils ne rencontraient pas d'obstacles, eu égard à leur grande échelle.

Finalement, son parc de locos et de voitures a petit à petit été étendu, avec le but avoué de réaliser un jour un petit réseau à cette échelle. Ce réseau serait établi sous forme de segments, tant pour pouvoir le sortir de l'atelier que pour le transporter facilement vers des lieux d'exposition. Il devait être construit sur une superficie réduite et ne serait pas décoré d'un pont en bois (caractéristique des Etats-Unis) ni d'une forêt car cela, tout le monde le fait… Après avoir compulsé quelques 'Model Railroaders', Johan tomba sur un plan de voies de Iain Rice, conçu pour un petit réseau. Bien que ce plan fût dessiné pour un réseau à l'échelle N, il pouvait facilement être modifié pour convenir à

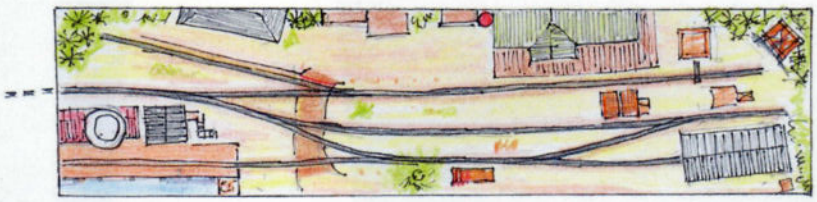
BALMOUNT RIVER RAILWAY

1

1. Un aperçu de ce réseau large de 2,50 m, qui présente à gauche une estacade, un phare et un entrepôt de bois. Au centre à droite, le bâtiment de la gare 'Chikita' et à sa droite, le château d'eau. Plus loin à droite, la petite remise (appelée 'shed') avec la pompe à gasoil.

2

BALMOUNT RIVER RAILWAY
CHIKITA HARBOUR



2. Croquis du plan des voies, d'après une idée d'Iain Rice. En fait, il s'agit d'une surface réduite sur laquelle tout train qui y arrive doit être recomposé. Les wagons sont acheminés sur l'estacade où ils sont permutés, le 'caboose' (fourgon d'accompagnement) étant replacé en queue de la rame.

3

un projet établi à la nouvelle échelle 0n30. Il s'agirait donc d'un terminus d'une ligne imaginaire, avec port, estacade, phare, remise (atelier d'entretien), gare, hôtel abandonné et quelques autres bâtiments encore, le tout bien entendu en fabrication 'maison'. Des magazines ainsi qu'internet furent mis à contribution pour se faire une idée de la réalisation.

Les segments

Ce réseau est constitué de deux segments de chacun 125 cm de longueur, de 60 cm de largeur et d'une hauteur totale de 70 cm, en multiplex de 12 mm d'épaisseur. Chaque segment a été conçu sous forme de caisse fermée, dont la face avant et l'une des faces latérales peuvent être enlevées. Une caisse fermée est idéale pour le transport; de plus, l'éclairage peut être installé dans une telle caisse, de façon à ce qu'une frise lumineuse ne soit même plus nécessaire. Un fiddle yard a été associé à ce réseau: il est également aux dimensions de 125 cm sur 60, afin de pouvoir y garer des rames et de les faire alterner sur le réseau. Les segments et le fiddle yard sont en outre posés sur des supports pour figurer à hauteur des yeux. La plaque de base des bacs est constituée d'une plaque de Styrodur de 4 cm d'épaisseur. De cette façon, le poids des segments en est diminué et le forage sera plus facile, ultérieurement. Chaque segment est équipé d'un tube TL intégré de 56 Watt, à lumière froide.

3. Les voyageurs attendent l'arrivée du train en gare de Chikita. Le bâtiment a également été assemblé sur base de plaquettes et de profilés Evergreen. Les plaques de toiture sont de la marque Schulcz Modellbau (Hanovre). La librairie et le garage sont de fabrication 'maison' en bois de cèdre, selon des exemples de kits existants.

Les voies

Les voies sont de marque Peco (voie étroite) d'écartement de 16,5 mm. Comme les traverses sont posées à distance régulière, des liaisons intermédiaires ont été découpées et éliminées. De cette façon, Johan obtint des distances irrégulières entre traverses, ce qui améliora l'aspect des voies. Certaines de ces traverses sont même disposées de travers par rapport aux rails. Les aiguillages ont été assemblés sur un bout de triplex. Les moteurs lents Tortoise utilisés n'ont pas pu être montés directement sur les plaques de Styrodur. Les aiguillages et leur moteur ont donc été assemblés sur une plaquette de 4 mm en triplex. Pour chaque aiguillage, un bout de Styrodur a donc dû être découpé et une ouverture a dû être prévue pour le moteur. Les fils n'ont pas été soudés sur l'âme des rails, mais bien par-dessous: après ballastage et mise en peinture, on ne les

remarque plus. Après assemblage des voies, aiguillages, moteurs et câblage, les traverses ont été coloriées au moyen d'un nuage de poussière et de rouille, au moyen d'un aérographe. Les flancs des rails ont également été recouverts d'une teinte rouille. Pour le ballast, c'est du sable qui a été utilisé, mélangé à des petites pierrailles grossières.

La commande

La commande de ce réseau se réalise au moyen d'une centrale digitale Lenz du type LZV-100. Outre des régulateurs à main Lenz LH100, une 'souris' Roco peut également y être raccordée, afin de pouvoir travailler plus rapidement sur le fiddle-yard. Les aiguillages sont équipés d'un

4. Sur le quai, deux wagons plats attendent d'être déchargés. Le quai et les bâtiments sont construits en lattes et traverses de bois, découpées dans des chutes de planches en cèdre. Le phare est constitué d'un cône en Styrodur, l'extérieur étant recouvert de plâtre à modeler. Disposé dans sa loge au dessus, le phare clignote.

5. Le négociant en bois contrôle le déchargement de planches. Le bâtiment est en cèdre, tandis que les shingles de bois sont en papier découpé et imprimé de marque 'Rusty Stumps'.

moteur Tortoise commandé par de simples mini-interrupteurs électroniques, qui sont intégrés à l'avant du module.

Les locos

Les locos sont toutes de la marque Spectrum (Bachmann, USA). Les premiers modèles acquis, comme la Shay, la Climax et la Consolidation étaient encore analogiques, mais ont été équipés après coup d'un décodeur sons de la marque Soundtraxx. Les modèles plus récents comme la Fourney et la Porter furent équipés en usine d'un tel décodeur sons. Les traverses de tête des locos à vapeur ont été peintes en rouge 'sale', après quoi ils ont bénéficié d'une légère patine pour en enlever l'aspect 'plastique', au moyen d'un nuage de poussière, appliqué également sur les parties basses. Et bien entendu, la figurine d'un machiniste ne pouvait manquer à l'appel.

Le parc des wagons

A part quelques voitures voyageurs, ce sont surtout des wagons qui circulent sur ce réseau. La plupart sont également de la marque Spectrum Bachmann, mais plusieurs modèles ont été assemblés sur base de kits Chivers Finescale. Les wagons spéciaux sont constitués par un wagon désherbeur et quelques citernes de Backwood Miniatures.

Le décor

Pour la pose des routes parcourues par un trafic automobile, du sable a été tamisé, pour éliminer les petites pierrailles. La teinte du sable sembla correspondre à celle d'un réseau américain. Les arbres ont été confectionnés avec de l'écume de mer saupoudrée de verdure Heki, tandis que les conifères proviennent de la gamme Anita Decor ou sont faits 'maison'.

Tous les bâtiments, la remise, les colonnes hydrauliques, de sable et de gasoil sont également faits 'maison'. Pour ce faire, la documentation requise a été trouvée sur internet et dans des périodiques. La gare par exemple est dérivée de celle de Chama, dans le Nouveau-Mexique (la ligne du DRGW). Les bâtiments sont alors dessinés sur plans, avant d'être construits. Pour les bâtiments en bois, des lattes de bois de

6

J. WILLIAMS PROP. EST 1896
BLACKSMITH
FERRIER WELDING SHARPENING TOOLS MADE
RAIL ROAD CROSSING
RAIL ROAD CROSSING
POCAHONTAS
LUMBER Co

7

BLACKSMITH
7

6. La 'Shay' n° 3 est en route vers la gare. Devant le PN, une 'Ford 3-window Coupé' attend qu'un camion (un kit Tamiya repeint) l'ait franchi.

7. C'est l'affluence en gare de Chikita. Deux trains de marchandises sont prêts au départ: à droite, la 'Climax' n° 7; à gauche, la 'Consolidation' n° 12.

8. Devant l'hôtel abandonné de 'Currie Hotel' se trouve la voie de garage du train désherbeur. Derrière la 'Diesel Cab' n° 9, deux wagons désherbeurs lui sont accouplés, tandis que devant cet engin, on peut voir un wagon désherbeur thermique (ou 'Weed Burner') avec ses réservoirs de carburant. Les petits wagons sont des kits Backwood Miniatures.

9. C'est la pause à la remise: quelques bûcherons font passer le temps en jouant aux cartes. Dans la remise, la 'Diesel cab' n° 6 attend d'être prise en entretien. Cette 'Diesel cab' est un kit Boulder Valley placé sur un châssis de 'gas mechanical' de la marque Bachmann Spectrum. Sur la structure en bois de la remise, des plaques ondulées rouillées de 'Rusty Stumps Scale Models'.

cèdre et des traverses ont été découpées à la Proxxon. Seul le bâtiment de l'hôtel abandonné et de la gare ont été assemblés sur base de styrène Evergreen. Les plaques du toit proviennent de Schulcz et les tôles ondulées de la remise viennent de Rusty Stumps Models. Des fenêtres Tichy Train ont uniquement été utilisées pour l'hôtel. Le phare a été réalisé au moyen d'un bout de Styrodur découpé sous forme conique, râpée ensuite et recouverte d'une couche de plâtre Knauf. Au-dessus de ce cône se trouve une loge en bois contenant la lampe, qui clignote. Enfin, un soudeur émet une lueur intermittente figurant une opération de soudage, tandis que le moulin à vent a été équipé d'un rotor tournant. 'Balmount River Railway' sera visible les 10 et 11 mai prochains lors de l'expo du club MSA Oostkamp (dont Johan Van Balberghe est membre) et bien entendu, lors de notre 7e Grande Expo de modélisme, à Louvain!

Texte et photos:
Johan Van Balberghe

On traXS! 2014: une joyeuse foule entre petits et grands trains...

On traXS! 2014
Du modélisme ferroviaire en bonne forme...

Pour la 6ème fois consécutive, le Musée néerlandais des Chemins de fer d'Utrecht a vécu à l'heure du modélisme ferroviaire. Depuis sa première édition, On traXS! est une exposition de haut niveau. Récompensée à 4 reprises par la médaille d'or, la prestation de l'année passée fut toutefois en demi-teinte. C'était encore de l'or, mais il était un peu mat... C'est qu'après chaque édition, la barre est relevée. Mais comme un véritable athlète, le comité organisateur a voulu faire oublier l'édition 2013. Et pour On traXS! 2014, l'or a de nouveau brillé de tous ses feux...

Tenant compte des expériences passées avec leur grand nombre de visiteurs, le musée s'est préoccupé de la disponibilité des lieux. Une rame exposée avait ainsi été garée à l'extérieur, histoire de libérer de l'espace pour l'exposition proprement dite. Les stands destinés aux participants commerciaux étaient à la fois plus nombreux et plus grands. Comme de plus, ces stands n'étaient plus accolés à des pièces de musée, ils pouvaient désormais être pourvus d'arrière-plans élevés, répondant en cela à un vieux souhait des exposants. Parmi ces participants commerciaux, on a dénombré moins de producteurs, un manque comblé par le nombre plus élevé de stands de vente. Concernant ces derniers, il s'agissait de commerçants, qui avaient déplacé une partie de leur magasin dans le musée: pensons à Wapstad, Kuijper's Hobbyhuis, Bentink et d'autres. Il n'y avait donc pas de commerce de seconde main, ni d'importation parallèle. Etaient présents également les fidèles fabricants de décors, comme Anita Decor, Artitec et Aumo (pour ne citer que ceux dont la pre-

Rhenen omstreeks 1935, NL-H0, Gert Arkema.

Oosterbeek Hoog 1910, NL-H0, Jan Bosman.

Herberts Crossing. USA-Sn3, René Paul.

mière lettre commence par 'A'...): ils présentaient tous leur gamme, parfois avec d'intéressantes réductions.

Les visiteurs ne viennent évidemment pas à une telle expo pour ne faire que des achats: ils viennent surtout pour les petits (et les grands) trains. Une diversité de réseaux exposés est en effet toujours agréable à contempler. En premier lieu par les visiteurs qui s'étaient imaginés passer une belle journée parmi les grands trains, et qui atterrissent ainsi au beau milieu de la fièvre du modélisme ferroviaire. S'ils en sortaient enthousiasmés, ils pouvaient toujours retourner chez eux avec un joli set de départ sous le bras... Quant aux modélistes 'purs et durs', les exposants commerciaux leur offraient des petits 'plus' sous forme de leur production la plus récente ou de modèles spéciaux, non disponibles dans le commerce spécialisé.

Le Berland Port sec, F-0, Francois Fontana.

30...

Tout comme pour les éditions précédentes, le comité organisateur avait invité trente réseaux intéressants, allant de la boîte à images au réseau étalé sur plusieurs mètres. Un des réseaux exposés nécessitait encore d'être fignolé avant de prétendre aux ors d'On traXS!: nous le pardonnons volontiers à son constructeur et au comité de l'expo, car les 29 autres réseaux exposés ne souffraient d'aucune critique dans ce domaine. Certains d'entre eux nous étaient déjà connus d'auparavant: les organisateurs de telles expositions pêchent tous dans les mêmes eaux, c'est fatal... La plupart de ces réseaux vivaient pourtant leur première aux Pays-Bas, voire même

Station Amsterdam Willemspoort 1842, NL-H0b, Wim Ritzer.

Sønder Omme, Dk-H0, Steef van der Straeten.

leur première tout court, comme 'De helluf van lijn 11' ou encore 'La Vallée de Wulzerbech'. Encore que pour ce dernier, c'est TMM qui l'a présenté en primeur, dans son n° 134! Wim Wijnhoud nous avait proposé de faire connaissance avec ce magnifique réseau, portant alors le nom de 'Wolzerdange'. Et ce réseau nous parut encore plus beau, vu en trois dimensions…

Le nombre de réalisations d'inspiration américaine était élevé, cette année. Le thème de la 'logging-line' permet à son constructeur d'œuvrer en freelance et de prévoir un nombre infini de détails. L'approche des modélistes français est par contre toute autre. Les Français sont les spécialistes des lignes 'de parade' à simple ou double voie avec une gare minimaliste,

mais avec un paysage soigné jusque dans les moindres détails. Nous l'avons vu dans ce numéro concernant le réseau 'La Bosse', et lors de 'Rail 2014' pour les réseaux 'Vintimille' et 'En passant par les Ardennes'. A On traXS! aussi, deux modélistes français avaient suivi ce concept. Et une nouvelle fois, votre photographe s'est demandé à cette occasion pourquoi il n'avait pas 'çà' chez lui à la maison, histoire de pouvoir simplement contempler le passage de beaux convois dans un paysage qui ne l'est pas moins... Un paysage ferroviaire comparable et de haut niveau (au propre comme au figuré) avec une simple petite halte était aussi visible sur les réseaux 'Rhene' et 'Oosterbeek-Hoog', qui avaient été accolés l'un à l'autre pour l'occasion.

Mais ne les passons pas tous en revue, au risque d'en oublier l'un ou l'autre. Nous nous limiterons cette fois à un montage de photos, tout en vous faisant la promesse que nous reviendrons en détails sur tous les réseaux illustrés – et sur d'autres petits détails – par le biais de reportages séparés.

L'équipe d'On traXS!

Outre les collaborateurs du Musée des Chemins de fer, l'équipe d'On traXS! est constituée de quatre volontaires issus du monde du modélisme ferroviaire, le leader du projet étant Jelle Rijnhout. Cette équipe a connu quelques changements. Après que Paul de Groot ait arrêté de collaborer à l'écrasante tâche que représente l'organisation d'On traXS! (après sa 5ème édition), Henk van de Kolk trouva également l'année passée que le temps était venu

Pontempeyrat, F-H0, Michel Gachet.

San Rocco Torinese, I-0e, Massimo Boniforti.

Landovice Nove Mesto, CZ-TT, Sebastian Schmidt.

pour lui de faire autre chose. Paul et Henk ont donc cédé le relais à Chris van Diesen et Hans Louvet. Aidés de Marty van Beek et de Ronald Halma, cette équipe va donc se remettre à la recherche de sublimes réseaux pour On traXS! 2015. Après le succès engrangé cette année, l'expérience ne pouvait pas ne pas être poursuivie…

Car ce fut indiscutablement un succès. Et l'on pourrait même dire qu'On traXS! 2014 fut un double succès. En premier lieu pour les spectateurs, pour qui la contemplation des 30 réseaux exposés a dû constituer un vrai régal. En second lieu pour le musée, qui de 8.400 visiteurs l'année passée, est passé cette année à 11.000 personnes. Heureusement qu'il y avait généralement assez d'espace autour des réseaux, afin de pouvoir les admirer sous toutes leurs facettes! Sauf dans la salle qui abrite la 3700, où l'équipe de Mitropa avait élu domicile avec son stand de démonstration désormais bien connu. Pour les réseaux qui y étaient exposés, l'engouement était tel que par moments, il aurait fallu marcher sur les têtes… Mais ceci n'a pas empêché les visiteurs d'être attentifs et de remplir consciencieusement leur devoir d'électeur pour le vote de l'On traXS! Award 2014… Les trois réseaux qui ont recueilli le plus de votes étaient précisément situés dans cet espace confiné! Peut-être grâce à sa musique joyeuse et à ses jolies petites scénettes, 'Once upon a time in the West' de Jaap Teeuw s'est vu récompensé par la 3ème place. Loupant l'Award de peu, Wim Wijnhoud s'est retrouvé 2ème avec 'La vallée de Wulzerbech'. Il a dû laisser la première place au groupe 'De Hollandse Tram Maatjes' (HTM) formé notamment de Ton Raven et de Harry Kaffa: ce groupe a obtenu 29,5 % des voix pour son réseau 'De helft van lijn 11'. Nous reviendrons bien entendu dans une de nos prochaines éditions sur cette ligne de tram très particulière, au moyen d'un reportage détaillé.

Certains modélistes attendent déjà l'Award On traXS! de 2015. Mettez-vous rapidement à l'ouvrage, car nous y reviendrons du 6 au 8 mars 2015!

Texte & photos: Gerard Tombroek

Avis aux organisateurs

Prière de communiquer tous vos événements pour cet agenda à l'adresse suivante: agenda@modelspoormagazine.com.

Nous clôturons la rédaction de cette rubrique le 3 de chaque mois. Consultez également notre site web www.trainminiaturemagazine.be, rubrique 'Agenda'.

29-30/03/2014
MOBEXPO, expo et bourse sur 3.000 m², organisation MSC Het Spoor vzw. Bauhuis, Slachthuislaan 66 à 9100 Sint Niklaas. De 10.00 à 17.00. Infos: mobexpo@msc-hetspoor.be ou +32 473 54 14 14

29-30/03/2014
Journées portes ouvertes, organisation Modelbouwclub (MBC) de Miljoenenlijn. Grupellostraat 18 à 6461 EV Kerkrade (Pays-Bas). De 11.00 à 17.00. Infos: www.mbsmiljoenenlijn.com

05/04/2014
Bourse d'échange, organisation MSC Spijkspoor. PC Delta 'Het Plein', Albrandswaardsedijk 74 à 3171 AC Poortugaal (Pays-Bas). De 10.00 à 15.00. Infos: www.spijkspoor.nl

05-06/04/2014
Journées Portes ouvertes et exposition, organisation OVMV vzw. Tragel 6 bus D (entrée Rollerland) à 9300 Aalst. De 10.00 à 18.00. Infos: www.ovmv.be ou info@ovmv.be

05-06/04/2014
Weekend d'accueil, organisation Aalst Modelspoor vzw. Pierre Corneliskaai 35 à Aalst (ancien bureaux Tupperware) en face du 'Tragel'. Construction de réseaux en H0, 0 et 1. De 10.00 à 18.00. Infos: http://aalstmodelspoor.com ou aalstmodelspoor@gmail.com

06/04/2014
Bourse d'échange, organisation ALAF asbl. Ancienne école du château, rue de Berlooz à 4000 Sclessin, Liège. De 09.00 à 13.00. Infos: FX Leemans 0479/324 172 ou www.alaf.be

12-13/04/2014
4ème exposition et bourse d'échange, organisation CNM (Club Namurois de Modélisme). Salle du Vieux Campinaire, rue de Wangenies à 6220 Fleurus. De 10.00 à 18.00. Infos 081/73.91.90 ou felix.vanesse@skynet.be

19-20-21/04/2014
Expo et bourse d'échange Blankenberge, organisation Mini Train Expo (MTE) en collaboration avec MSC De Dwarsliggers. Salle 'Forum', Kerkstraat 66 à Blankenberge. De 10.00 à 18.00. Infos: www.minitrainexpo.be ou www.dwarsliggers.be ou minitrainexpo@telenet.be

21/04/2014
Journée ouverte, organisation m.s.v. de Percee. Wijcker Grachtstraat 26 à 6221 JE Maastricht (Pays-Bas). Infos www.depercee.nl

26-27/04/2014
Journées du Modélisme ferroviaire, organisation vzw Modelspoorclub Locomatic. O.C. De Brus, Otegemstraat 238 à 8550 Zwevegem. Bourse d'échange, réseau et vapeur vive. De 10.00 à 18.00. Infos : www.locomatic.eu

26-27/04/2014
Ouverture de la saison d'exploitation du PTVF, Chaussée de Neerstalle 323b à 1190 Forest (Bruxelles). Circulations sur les tours jaune, bleu et rouge de 14.00 à 18.00. Infos: infos@ptvf.be ou www.ptvf.be

26-27/04/2014
Journées portes ouverte, organisation LMTC. Parochiecentrum, Staatsbaan 176 à 3210 Lubbeek. Samedi de 10.00 à 18.00, dimanche de 10.00 à 16.00. Infos et inscription: peirre_daniels@yahoo.com ou 0486/392427

03/05/2014
Train Barbecue, organisation CFV3V. Infos et réservations 0032(0)60/31.24.40 ou 0032(0)60/39.09.48 ou cfv3vmariembourg@skynet.be ou site internet http://cfv3vin-site-out.com

04/05/2014
Bourse d'échange, organisation Modelspoor Vrienden Brugge. Centrum De Koepel, G. Davidstraat 10 à 8000 Brugge. De 09.00 à 13.00. Infos et inscription: dany.provoost@gmail.com ou 0477/89.23.32 ou www.modelspoor.be

10-11/05/2014
Exposition pour la 30e anniversaire du ModelSpoor Atelier Oostkamp vzw. Domein Riderfort (entrée par Leegtestraat) à 8020 Ruddervoorde. Samedi de 10.00 à 19.00, dimanche de 10.00 à 17.30. Plusieurs réseaux, bourse d'échange, vitrine... toutes les échelles de N a live-steam. Infos +32 0486/62.30.61 (Wouter Decaluwe) ou wouter.decaluwe@telenet.be ou http://users.telenet.be/spoorgroep/fr_mse.htm ou facebook https://www.facebook.com/pages/ModelSpoor-Atelier-Oostkamp-vzw/72447787934

Wouter Vanden Broecke, un lecteur de Merelbeke, a gagné un abonnement d'un an à Modelspoormagazine. Ce prix a été tiré au sort parmi les participants à l'élection du Modèle de l'année 2013. Cette info n'est malheureusement pas parue dans notre n° 134: voici ce qui est fait! Félicitations à notre lecteur Wouter!

11/05/2014
66e bourse internationale, organisation AS.MO.CO. Salle Saint Raphaël à Aywaille. De 09.00 à 13.00. Infos et réservation +32-(0)471/404550 (lundi au vendredi de 18.30 à 20.00)

17-18/05/2014
Exposition et Bourse d'échange, organisation Rail-Track asbl. Ecuries du Parc D'Enghien, Avenue Elisabeth, à 7850 Enghien. De 10.00 à 18.00. Infos : www.railtrack.be ou infos.railtrack@gmail.com

20-21-22/05/2014
Journées des écoles, organisation PTVF asbl, Chaussée de Neerstalle 323b à 1190 Forest (Bruxelles). Circulations spéciales à partir de 09.00 suivant l'horaire des écoles en visite. Renseignements et inscriptions obligatoires chez Pierre Vankerckhove, Avenue d'Auderghem 208 à 1040 Bruxelles tel 02/640.94.88

25/05/2014
Bourse d'échange, organisation ATA vzw (Antwerp Train Association vzw). Fort de Merksem, Fortbaan 100 à Merksem (Antwerpen). De 09.00 à 13.00. Infos et inscription: fredvervoort@skynet.be ou 03/644.05.54 ou 0475/61.91.64

01/06/2014
Bourse d'échange internationale, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscriptions: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514644

01/06/2014
Bourse ferroviaire, organisation Rail Miniature Mosan (RMM). ICTF Henri Maus, rue Courtenay à Namur. De 09.00 à 13.00. Infos : lobetjp@yahoo.fr http://cfv3vin-site-out.com

Petites annonces

Recherché

• Anciennes voitures de TGV Lima (orange/grises réf. 201097, 201094 et 201096). Peuvent être endommagées légèrement et proposées en plusieurs exemplaires. Tél: 0491/22.88.52 ou 0475/50.70.28. Tél fixe: 053/39.35.62. Email: joma.gogolden@telenet.be.

• Recherche adresse ou numéro tél de Mr. Dalarivère, réparateur trains H0 • Tel 065.66.84.05

A vendre

• Locos DC Fleischmann, Roco et OVP. Tél: 0497/12.15.42 pour plus d'infos. Märklin H0 voie K, controle unit, keyboards, transfo, relais, décodeurs pour voie et signaux. Tel: 0479/990 923.

• 1805 LSM (réf. 12041) Neuve et dans son emballage d'origine. Prix: 175,00 €. Infos: Peter Verlooy. Tel. 03.289.32.19.

• Mobile Station 60652 Märklin avec transfo 18 VA: prix: 120 € + voie de raccord 24088: 20 € + télécommande infrarouge Märklin: 25 euro + adaptateur réseau 36VA 66361: 30 € + station de base: 20 €. Infos: Tel 02/356.63.63 of 0474.43.90.64.

• Trains miniatures belges H0 Fleischmann, Roco, Märklin, LS Models, Lima, aussi DB et suisses. Infos: 03/886.98.88.

• 6 Voitures M6 Heris (y compris voiture-pilote): 240 €. Locos à vapeur DB. Infos: 052/34.07.42.

PETITE ANNONCE

GRATUITE POUR LES ABONNÉS, RÉSERVÉE EXCLUSIVEMENT AUX PARTICULIERS.

Retournez cette grille complétée, accompagnée de votre paiement (chèque barré ou billet de banque; pas de monnaie) à Train Miniature Magazine, Leonarduslaan 10, B-2960 Brecht.

€ 5 par publication

gratuit pour abonnés

❑ A vendre ❑ Mat. Roul. ❑ Divers ❑ Voies ❑ Cherche

NOM: ..... RUE N°: .....

CODE POSTAL: ..... LOCALITÉ: ..... ABONNÉ:OUI/NON

(Les petites annonces doivent parvenir à la rédaction au plus tard le 1er de chaque mois impair)

GRANDE EXPO / BOURSE DE TRAINS BLANKENBERGE

Weekend de paques 19, 20 et 21 avril 2014

Dans la Salle "Forum"
Kerkstraat 66 Blankenberge
Ouvert en permanence de 10h à 18h

ENTRÉE 3€

Stands avec materiel neuf et d'occasion
Des réseaux en action

DANS UNE ORGANISATION DE

Venez decouvrir notre magasin:
Weststraat 63
8370 Blankenberge

WWW.MINITRAINEXPO.BE MINITRAINEXPO@TELENET.BE

En collaboration avec le club de modelisme ferroviaire
"DE DWARSLIGGERS"
WWW.DWARSLIGGERS.BE

MSM123-0104-MTE

märklín
HO

Locomotive à vapeur tender type 98

Maintenant chez votre détaillant !

37163 Locomotive tender.
Modèle réel : Locomotive à vapeur tender pour trains marchandises type 98 (ex type 94.5) des chemins de fer belges (SNCB). Livrée verte avec boîte à fumée noire et cerclages de chaudière dorés. Numéro d'immatriculation 98.016.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance avec volant d'inertie dans la chaudière. 5 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Locomotive essentiellement en métal. Pré-équipée pour l'installation du générateur de fumée réf. 72270. Fonction permanente du fanal à deux feux – inversion en fonction du sens de marche – et de l'éventuel générateur de fumée en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Tubes protecteurs pour tiges de piston et boyaux de frein fournis.
Longueur hors tampons 14,6 cm.

Série unique. **€ 349,95 ***

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

- **Modifications réalistes.**
- **Cheminée inclinée.**
- **Toit de la cabine de conduite arrondi.**
- **Rehausse de la caisse à charbon plus basse.**
- **Construction très finement détaillée.**
- **Nombreuses fonctions d'exploitation et fonctions sonores commutables.**

* Prix de vente donné à titre indicatif et sans engagement.
Dans les détails, la production en série peut diverger des modèles illustrés. Indications de prix, caractéristiques et dimensions sous toute réserve.