

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

TOUT CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR SUR LA

7^{ème} Grande EXPO
Train Miniature
2014

10 pages
**D'EMMANUEL
NOUAILLIER**
'Impasse
Atmosphère'



RÉSEAU: • 'POCAHONTAS MINING COMPANY'

TESTS: • UNE VOITURE-PILOTE BENELUX CHEZ ELO TRAINS
• LE TRANSPORT D'AUTOS 'LAAERS' CHEZ LS MODELS

PRATIQUE:

- LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGUILLAGES (1)
- LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (2)
- UNE VOITURE-ATELIER EX GCI AVEC DÉCALQUES DE RAIL-KEES

REPORTAGE:

- LA 6322 SERA DISPONIBLE À L'EXPO! • PURFINA ET FINA

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

140

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



P 208597

Van Biervliet .com

Miniaturetreinen - Trains miniatures

Leverbaar - Disponible :

VB-1013 : Loc 6106, TSP - PFT museum loc Ep IV



VB-2004 : La Pleureuse, depot Hasselt. Ep III



Livable novembre - decembre : AM 903 & AM 943



Van Biervliet : AM 86 Duikbril

Budget-Line

VB-9201



VB-9204



Au rez de chaussée : vente de matériel d'occasion & promotions

PORTES - OUVERTES

Samedi 8 novembre : de 10 h à 19 h
Dimanche 9 novembre : de 10 h à 17 h

-10% EXTRA de ristourne sur différentes marques

Extra actions..



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

ADMINISTRATION

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

RÉDACTION

Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE

KBC 733-0558399-97

POUR L'EUROPE

IBAN: BE 54 7330 5583 9997 - BIC: KREDBEBB

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION

info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF

Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

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

MISE EN PAGE

Shari Buyle

RÉDACTION

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

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS

abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS

info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER

Luc Dooms

MODERATEURS

Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ

Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION

Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

ÉDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

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

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

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

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

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

DATE DE PARUTION:

TMM 141: 31/10

Vive les grandes tailles!...

Non: contrairement à ce que ce titre pourrait vous faire supposer, nous n'allons certainement pas comparer ici nos mensurations respectives, de quelque nature qu'elles soient. Les grandes tailles auxquelles ce titre fait référence sont celles des réseaux miniatures construits dans le but de les exposer. Ces dernières années en effet, la tendance est à la contraction de nos réseaux, suivant un adage bien connu: 'Tout ce qui est petit est mignon...'

Un petit réseau miniature, c'est effectivement bien joli, mais lors d'une exposition, le visiteur désire aussi voir des choses qu'il ne peut pas réaliser lui-même, et admirer des grands réseaux sur lesquels de longs trains réalistes défilent sous ses yeux. Loin de nous l'idée de faire de l'ombre à ces beaux petits réseaux: certains sont de véritables perles de spécialistes et d'art du modélisme, qui agissent comme des aimants sur le public. Avec le risque de rendre certains jaloux, je pense en particulier à 'High Line' d'Evan Daes et Erik Block, qui constitue un véritable petit théâtre ferroviaire, et qui ne pouvait bien entendu pas manquer à notre 'Grande Expo' de Louvain. Mais nous voyons aussi souvent d'autres réseaux compacts, très bien construits, et dont les auteurs ont indiscutablement sué sang et eau pour y arriver, et qui font pourtant peu impression sur le public. Ils ont parfois été réalisés en se basant sur un exemple réel, et comme c'est souvent le cas en réalité, il faut parfois attendre longtemps avant d'y voir passer un train...

Ce que ces constructeurs perdent parfois de vue est le fait qu'un réseau destiné à être exposé doit aussi présenter une certaine dose de divertissement. Il doit en effet être capable d'attirer l'attention des passants, et même de les retenir. Sur un carré d'un mètre de côté joliment décoré d'un paysage, cela relève parfois de la gageure, et c'est pour cela qu'un grand réseau offre bien plus de possibilités.

La construction d'un grand réseau par un club ou un particulier est toutefois un chemin semé d'embûches. En premier lieu, il y a l'espace dont il faut pouvoir disposer pour réaliser un grand projet. Même si cela ne constitue pas un véritable handicap, de nombreux constructeurs modélistes ont réalisé des réseaux géants dans un petit atelier et ce n'est que lors d'expositions qu'ils peuvent assembler leurs différents segments pour en constituer l'ensemble. Le temps libre et le budget disponible jouent également un rôle: sans la conjonction de ces deux éléments, un grand réseau n'est pas possible. Une vision claire à long terme est également nécessaire, ainsi qu'une bonne dose de persévérance, histoire de poursuivre l'achèvement du projet avec le même enthousiasme du début. Un facteur externe qui peut constituer un frein au lancement du projet de réalisation d'un grand réseau est le coût de l'assemblage final, ainsi que la main d'œuvre nécessaire à le faire fonctionner, sans parler de l'espace nécessaire lors d'une expo pour le présenter sous son meilleur jour.

Lors de notre 7^{ème} 'Grande Expo' de Louvain, nous vous présenterons quelques grands réseaux qui méritent certainement votre intérêt. En premier lieu le phénoménal réseau 'Hasselt 2002' d'Ivo Schraepen, mais nous pensons également au nouveau réseau de club du 'Model Spoor Atelier Oostkamp', à 'Scherpenheuvel' du MSC De Kempen, à 'Balegem en N' ou encore à 'Van Lingen tot Gefrees' des Leuvense Modelspoorvrienden. Du modélisme ferroviaire à différentes échelles, mais tous des 'grands' réseaux, dont la taille fera la différence.

Mais venez donc en juger par vous-même, les 18 et 19 octobre prochains!

Guy Van Meroye



Membre de la Fédération
de la Presse Périodique
belge

HELJAN CL 66 modèles 2014



CAPTRAIN® est une marque déposée. Tout droit de reproduction réservé.

HE10066001 cl 66 Crossrail PB03 DC analogue
 HE10066002 cl 66 Crossrail PB03 AC digital
 HE10066003 cl 66 Crossrail PB03 DC digital Sound
 HE10066004 cl 66 Crossrail PB03 AC digital Sound

HE10066011 cl 66 Crossrail PB013 DC analogue
 HE10066012 cl 66 Crossrail PB013 AC digital
 HE10066013 cl 66 Crossrail PB013 DC digital sound
 HE10066014 cl 66 Crossrail PB013 AC digital Sound

HE10066201 cl 66 Captrain (gris) 6603 DC analogue
 HE10066202 cl 66 Captrain (gris) 6603 AC digital
 HE10066203 cl 66 Captrain (gris) 6603 DC digital Sound
 HE10066204 cl 66 Captrain (gris) 6603 AC digital Sound

Photos: Sven Franz



CAPTRAIN® est une marque déposée. Tout droit de reproduction réservé.

HE10066211 cl 66 Captrain (noir) 6601 DC analogue
 HE10066212 cl 66 Captrain (noir) 6601 AC digital
 HE10066213 cl 66 Captrain (noir) 6601 DC digital Sound
 HE10066214 cl 66 Captrain (noir) 6601 AC digital Sound

HE10066301 cl 66 Ascendos Rail Leasing PB02 DC analogue
 HE10066302 cl 66 Ascendos Rail Leasing PB02 AC digital
 HE10066303 cl 66 Ascendos Rail Leasing PB02 DC digi. S.
 HE10066304 cl 66 Ascendos Rail Leasing PB02 AC digi. S.

HE10066311 cl 66 Ascendos Rail Leasing DE63 DC analogue
 HE10066312 cl 66 Ascendos Rail Leasing DE63 AC digital
 HE10066313 cl 66 Ascendos Rail Leasing DE63 DC digi. S.
 HE10066314 cl 66 Ascendos Rail Leasing DE63 AC digi. S.

AVEC LES CL 66 DE HELJAN, VOS TRAINS DE MARCHANDISES ARRIVENT TOUJOURS A TEMPS !



CAPTRAIN® est une marque déposée. Tout droit de reproduction réservé.

La cl 66 Heljan Captrain nr 6601 avec un train de citernes.

Captrain est la marque internationale de transport européen de SNCF Geodis, spécialisée dans le fret ferroviaire porte-à-porte et la logistique.

La cl 66 Heljan Ascendos nr PB02 avec des wagons intermodaux Rocky-Rail.



CAPTRAIN® est une marque déposée. Tout droit de reproduction réservé.

La cl 66 Heljan Captrain nr 6603 avec un train de wagons porte-conteneurs.



La cl 66 Heljan Crossrail nr PB13 avec des wagons intermodaux Rocky-Rail.

Photos : Michael Kratsch, (avec nos remerciements au club ferroviaire de Cologne, Modellbahnfreunde Köln, Köln-Mühlheim)

P.V.M. Distribution BVBA, Gasthuisbosdreef, 33 B3700 Tongeren Tel : 0032 12 392199 Fax : 0032 12 392196. pvm.distribution@skynet.be rocky-rail@skynet.be www.rocky-rail.co.



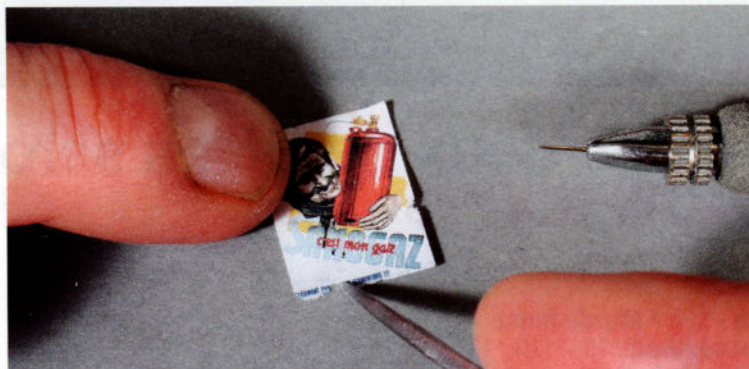
A la mi-octobre, les voitures-pilotes 'WRDk' Benelux auront été livrées par Elo Trains. Nous en avons reçu quelques exemplaires de présérie et les avons testés, **EN PAGE 27.**



Une ancienne voiture GCI peut très bien être placée sur un réseau d'époque IV, comme voiture-atelier. Nous avons repeint un modèle Goover Models et décoré de décalques réalisés en exclusivité pour TMM par Rail-Kees, **EN PAGE 30.**



Les Appalaches, situées dans l'Ouest de l'Amérique du Nord, est riche en gisements houillers. Pour transporter ce charbon, des lignes de chemin de fer furent tracées dès la fin du 19ème siècle. Michael Fusch et Jürgen Funk (d'Allemagne) ont transposé cela sur leur réseau miniature 'Pocahontas Mining Company', où tout tourne autour du transbordement du charbon et son transport. A voir **EN PAGE 34.**



Dans ce numéro, Emmanuel Nouaillier nous présente un article extra-long qui traite de la patine avec sa 'vignette' baptisée 'Impasse Atmosphère', **EN PAGE 42.**

REPORTAGE

LA 6322 SERA DISPONIBLE À L'EXPO! 22

TEST

LE WAGON TRANSPORT D'AUTOS 'LAAERS' CHEZ LS MODELS 24
 UNE VOITURE-PILOTE BENELUX CHEZ ELO TRAINS 27

PRATIQUE

UNE VOITURE-ATELIER EX GCI AVEC DÉCALQUES DE RAIL-KEES 30

TEST ÉCLAIR

DES ARBRES 'FAITS MAIN' CHEZ ARTITEC 33

RÉSEAU

'POCAHONTAS MINING COMPANY' 34

PRATIQUE

'IMPASSE ATMOSPHÈRE' D'EMMANUEL NOUAILLIER 42

REPORTAGE

PURFINA ET FINA, DES MARQUES BELGES EMBLÉMATIQUES 52

EXPO

TOUT CE QUE VOUS VOULEZ SAVOIR CONCERNANT NOTRE 7^{ME}
 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE 58
 LE PLAN DE L'EXPO 66

PRATIQUE

LE MONTAGE D'UN DÉCODEUR GOOVER MODELS 68
 LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGUILLAGES: 1/ LES VOIES 72
 LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (2) 74

RUBRIQUES

EDITORIAL 3
 LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS 13
 TRUCS DE BOURSE 79
 RECENSIONS 80
 AGENDA 82



Lors de notre 'Grande Expo' en octobre prochain, les sets de notre action spéciale seront distribués, comme prévu. Luc Dooms a photographié le premier set de production sur son 'talus-photos'.

TREINSHOP OLAERTS

Vous présente:

La locomotive à vapeur type 15

Entièrement en laiton
Livraison prévue fin 2014

Prix de base: 560 euro

Possibilité d'étalement des paiements

Type 15

- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 15.017 (dernière en service) ou 15.033

- en brun:
2568 ou 2599

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée



Photo Max Delie

La locomotive à vapeur type 16

Entièrement en laiton
Livraison prévue fin 2014

Prix de base: 560 euro

Possibilité d'étalement des paiements

Type 16

- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 16.003 ou 16.042 (engin-musée)

- en brun: 3964 ou 3971

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée, soute à charbon différente



Photo Max Delie

Les **PROTOTYPES** de ces deux modèles seront exposés **À LA 'GRANDE EXPO' DE LOUVAIN**

(sous réserves)

Lundi: 13h - 18h • Mardi: fermé
Mercredi, jeudi et vendredi: 10 - 12h / 13 - 18h
Samedi: 10 - 18h • Dimanche: uniquement le 1^{er} 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

Type 7

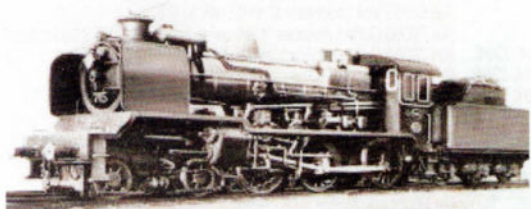
Entièrement en laiton
Tirage limité à 650 pièces

Livraison prévue lors du 3^{ème}/4^{ème} trimestre 2015

Prix de base: 895 euro

Possibilités d'étalement de paiement

Différentes options possibles (digital,
digital sonorisé, générateur de fumées,
matricule particulier, version patinée)



La Break en livrée 'new look'

Disponible dès maintenant



TREINSHOP OLAERTS sera présent à la
7^{ème} Grande Expo de modélisme ferroviaire
à Louvain - **STAND H47**

DE NOMBREUSES PROMOTIONS
sont prévues à des prix très intéressants!

NB: Suite à une erreur technique survenue lors de la permutation des langues utilisées, la publicité pour Treinshop Olaerts parue dans notre TMM n° 139 a malencontreusement été publiée en néerlandais; ce dont nous vous prions de bien vouloir nous excuser.



Tél : +33 1.48.60.44.84
 de 9h à 18h30 du lundi au vendredi
 B.P 49 F 93602 Aubnay sous bois
 FRANCE
 Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
 Email : contact@pierredominique.com

OFFREZ VOUS UNE VAPEUR FRANÇAISE FULGUREX DE 2011 A MOINS DE 1000 EUROS !!!

FULGUREX Digital 1699€ 999€



Ref 2236/5 140-1431 ETAT



Ref 2236/6 4.1431 NORD



Ref 2236/7 140 G 692 SNCF



Ref 2236/8 140 G 57 «Bataille du rail» SNCF

FULGUREX HO -TAR - 2199€ pièce - Disponible
 Ref 2244 TAR 34 NORD Z1104
 Santerre 1934 vert gris métallisés
 Ref 2244/1 TAR 36 NORD Z2112
 Ile de France 1936 vert gris métallisés
 Ref 2244/2 TAR 34 SNCF Z2112 Vermondois 1947 alu vert, gris métallisés
 Ref 2244/3 TAR 36 SNCF XF1105 Flandre 1951 alu vert, gris métallisés
 Ref 2244/4 TAR 36 SNCF XF 1107 Beauvais 1955 alu vert, gris métallisés moustache jaune



BRASSLINE
DÉSTOCKAGE EXCLUSIF
 Réf 41019 242 TA119 SNCF verte région 1
 Réf 41057 242 TA55 SNCF verte et noire région 1
 Réf 41058 242 T20 NORD N° 6/10
 Réf 41059 Idem T120 SUD EST N° 6/08
 Réf 41068 242 TA79 SNCF verte région 6

EXCLUSIFS
 Réf 41011 X 4204 SNCF
 Réf 41012 Idem X 4206
 Réf 41013 Idem X 4203
 Réf 41067 Idem X 4207



1699€
1099€



MTH ÉCHELLE O
Coffret voitures OCEM SNCF ou PLM avec éclairages 2 rails ou 3 rails. Les Pacific disponibles en 2 et 3 rails
Les dernières
 Ref 20-3449-1 Vapeur 231 E 13 (noire-Hi-rail) 1249€
 Ref 20-3449-2 Idem (fine scale) 1249€
 Ref 20-3450-1 Idem 231 E 35 Pacific verte - Orient Express Dig sound (Hi-Rail Wheels) 1249€
 Ref 20-3450-2 Idem (fine scale) 1249€



BRAWA HO - EXCLUSIVITE ITALIE
 Ref 48318 Wag Interrigo FS 35€
 Ref 48319 Wag Interrigo FS 35€
 Ref 48320 Wag Interrigo FS 35€
 Ref 48863 Wag citerne ep IV FS 35€
 Ref 48884 Cof 3 citerne ep IV FS 99€
 Ref 45483 Voit C3 2°cl SNCF 54€
 Ref 45484 Idem 54€
 Ref 45537 Remorque d'autorail 2°cl SNCF EpIII 49€
 Ref 45986 Cof 2 wag bière Mutzig & Kronenbourg d'Alsace 69€
 Ref 45986 Wag bière Tigre Bock Hatt SNCF 39€
 Ref 47825 Wag couvert K2 Valser SBB 35€
 Ref 47826 Wag couvert K2 Maggi SBB 35€
 Ref 45980 Cof 3 wag couverts SNCF/SNCB/CFL 99€ 79€



RIVAROSSI Nouveautés
 Réf HR2426 Cof 2 automatrices ALn663 XMPR FS 229€ 199€
 Réf HR2435 Idem Dig Sound 339€ 309€
 Réf HR2451 Idem ALn 668 serie 1000 FS 219€
 Réf HR2452 Idem Dig sound 329€
 Réf HR2487 Idem ALn 668 serie 1900 219€
 Réf HR2488 Idem Dig sound 329€
 Réf HR2490 Idem ALn 663 serie 1000 FS beige et grise d'origine 229€ 199€
 Réf HR2491 Idem Dig sound 299€
 Réf HR2307 cof vapeur BR 61 002 DRG Dig Sound 479€
 Réf HR2317 Electrique E 453.001 FS 194€ 175€
 Réf HR2318 Electrique E 454.002 FS 194€ 175€
 Réf HR2427 Cof 2 E402.138 Trenitalia FS 299€ 279€
 Réf HR2431 Cof E.645.076 + E 646 138 FS d'origine 259€ 285€
 Réf HR2433 Cof 2 loco E 444 FS 229€ 199€
 Réf HR2434 Cof 2 loco E402A origi. + E402A XMPR FS 269€ 245€



VITRAINS
PROMO EXCLUSIF
 Ref 2176 BB 516729 béton SNCF 189€ 95€
 Ref 2177 BB 16671 béton SNCF 189€ 95€
 Ref 2178 BB 416654 Fret SNCF 169€ 109€
 Ref 2185 BB 16727 SNCF 169€ 109€
 Ref 2160 Electrique 160.24 SNCB livrée origine 179€ 99€
 Ref 2163 Electrique 1602 SNCB Moustache jaune 179€ 99€
 Ref 2166 Electrique 1606 SNCB logo Magellano 159€ 99€
 Ref 2167 Electrique 1607 SNCB 195€ 99€
 Ref 2168 Electrique 1608 SNCB bandes jaunes 195€ 99€
 Ref 2169 Electrique 1603 SNCB 189€ 99€
 Ref 2170 Electrique 1602 SNCB Memling I 195€ 99€
 Ref 2171 Electrique 1601 SNCB Memling II 179€ 99€
 Ref 2173 Electrique 160.022 SNCB 179€ 99€

PROMO EXCLU.

LS Models Nouveautés disponible
 Ref 49128 Voit lits CIWL 1°cl 1968 65€
 Ref 49131 Cof 3 voitures WL S2 CIWL 189€
 Ref 49132 Voit lits CIWL 1°2° CL 1952 69€
 Ref 49133 Cof 3 voit S1 CIWL 205€
 Ref 49137 Voit lit CIWL WL SG 1968 CIWL UIC, gérance SNCF 69€
 Ref 49138 Voit WL STU CIWL SNCB 59€
 Ref 49140 Voiture S2 CIWL Croix Rouge 73€
 Ref 49142 Voit lits CIWL WL STU DSB 69€
 Ref Catalogue LSM spécial CIWL 5€

JOUEF - PROMOTION
 Ref HJ2073 Vapeur 141 R 1187 SNCF 299€ 249€
 Ref HJ2077 BB 8630 SNCF 219€ 199€
 Ref HJ2079 BB 8616 EN VOYAGE SNCF 219€ 199€
 Ref HJ2249 Z24500 TER SNCF, Rhône Alpes - 2 éléments 249€ 169€
 Ref HJ2215 Rame X-72500 Auvergne (2 él.) Dig sound 379€ 339€
 Ref HJ2212 Idem X-72500 PACA (2 éléments) 269€ 239€
 Ref HJ2212S Idem Dig sound 379€ 339€
 Ref HJ2213S Idem Dig sound 379€ 339€
 Ref HJ2223 030 TU 4 soyez vigilant SNCF 199€ 149€ - HJ2244 Dig sound 299€ 239€
 Ref HJ2245 030 TU 18 199€ 149€ - HJ2246 Dig sound 299€ 239€
 Ref HJ2260 030 TU 16 199€ 149€ - HJ2261 Dig Sound 299€ 239€
 Ref HJ2262 030 TU 20 199€ 149€ - HJ2263 Dig Sound 299€ 239€
 Ref HJ2146 vapeur 150 C -822 SCNF 299€ 219 €
 Ref HJ2014 BB 126005 en voyage SNF 199€ 139€
 Ref HJ2081BB 69204 INFRA SNCF 169€ 155€
 Ref HJ2110 Z24500 (Z TER 2 NG) 3 elements SNCF 299€ 199€
 Ref HJ2120 Automoteur Z24500 3 éléments Pays de Loire 299€ 199€
 Ref HJ2122 Automoteur Z24500 3 éléments lorraine 299€ 199€
 Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€
 Ref HJ2136 2D2 5423 219€ 199€
 Ref HJ2139 CC 21004 SNCF 209€ 149€
 Ref HJ2144 Autorail X 73906 SNCF 179€ 133€
 Ref HJ2189 141 R 994 charbon digital sound 439€ 399€
 Ref HJ2192 141 R 307 tender charbon SNCF dig sound 419€ 379€
 Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie SNCF 189€ 179€
 Ref HJ2203 Autorail diesel X 2200 rouge/blanc SNCF 129€ 115€
 Ref HJ2199 Autorail X73591 Bretagne SNCF 189€ 169€
 Ref HJ2201 Z24500 3 éléments nord Pas de Calais 299€ 199€
 Ref HJ4023 Coffret Tgv Pos SNCF Intermediaire 3 Elements 135€ 89€
 Ref HJ4040 Voiture RIB 2°cl SNCF 45€ 29€ Les dernières
 Ref HJ4054 voit lit MU SNCF 39€
 Ref HJ4055 voit lit type T SNCF 39€
 Ref HJ6059 Wag Couvert « V » 25€ 21€
 Ref HJ6060 Wag « Interrigo » à bogies 32€ 21€
 Ref HJ6065 Wag Plat Rs Chargé De 2 Containers 33€ 26€
 Ref HJ6029 Wagon bogies Dug 32€ 26€

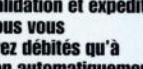
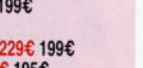
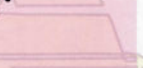
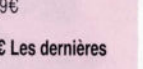
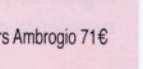
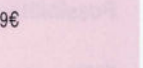


GRANDE PROMO EXCLUSIVE PIKO HO SNCF Gamme Expert
 Ref 96509D BB 17040 SNCF 179€ 75€
 Ref 96511 BB 8634 verte mar. jaune 134€ 65€

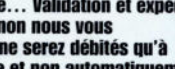
Ref 96512 BB 808589 IDF casquette 134€ 79€ 59€
 Ref 96512D Idem digital 155€ 98€ 79€
 Ref 96513 BB 805588 En voyage Montrouge 149€ 79€
 Ref 96513D Idem Dig 177€ 99€
 Ref 96514D BB 508619 multiservices SNCF logo casquette digital 155€ 98€ 79€
 Ref 96515D BB 408603 Fret casqu. 149€ 98€ 79€
 Ref 96519 BB 525565 Multiser. Rennes 134€ 59€
 Ref 96519D Idem Dig 159€ 79€
 Ref 96520 BB 8608 béton Toulouse IV/V 139€ 59€
 Ref 96520D Idem Dig 159€ 79€
 Ref 96522 BB 25500 Fret SNCF 134€ 59€
 Ref 96522D Idem Dig 159€ 79€
 BB 8600 et/ou 25000 les 2 au choix :
 Version analogique 158€ 115€ /
 Version digital 196€ 155€
 BB 8600 et/ou 25000 les 3 au choix :
 Version analogique 237€ 175€ /
 Version digital 294€ 235€
 Lot modulable avec 96511 à la place d'une autre +6€ ou 96513 +20€

CASSÉ À PETIT PRIX
 Ref 96179 63000 BDR RDT 13 AT 3 MR 202 EP V 95€ 49€ Les dernières
 Ref 96179D Idem Dig 109€ 69€
 Ref 96626 Wag couvert SNCF 22€ 13,5€

ACME Nouveautés
 Réf 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€
 Ref 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€
 Ref 60430 Electrique E636.080 FS 199€
 Ref 60431 Electrique E636.080 FS 199€
 Ref 60437 E636.082 FS 199€
 Ref 60439 E636.082 FS 199€
 Ref 55107 Cof Rapido Aurora 2 voit 1° et 2°cl Eurofima ep IV FS 99€
 Ref 55108 Idem 2° numero 99€
 Ref 45091 Cof 3 wagons bieres Carlsberg DSB 99€
 Réf 45090 cof 2 citerne gaz AGIP 99€ 87€
 Réf 40182 Citerne gaz ARMITA DB 45€ 42€
 Réf 40190 Idem Mbpz BUTAN GAS FS 45€ 42€
 Réf 45024 Coffret 3 wagons tombereau Taerns toit coulissant FS 105€ 95€
 Ref 40263 Wag articulé Sggmrss porte-conteneurs Ambrogio 71€
 Réf 40264 Idem 71€
 Réf 52740 Voit resto Type Z1WR PKP de Paris Moscou ou Nice Moscou 62€ 58€
 Réf 55110 Cof 2 voit 2°CL FS XMPR 117€ 105€
 Réf 52855 Voit couchette JZ SPALNIK 57€ 52€
 Ref 70060 Coffret motrices 4 éléments Frecciarossa FS 399€ 369€
 Ref 70061 Cof 3 voit Frecciarossa FS 184€ 169€
 Ref 70062 Cof 2 voit Frecciarossa FS 119€ 105€
 Ref 70063 Cof restaurant Frecciarossa FS 78€ 69€
 Ref 70066 Voit Frecciarossa FS 52€ 47€
 Ref 55102 Coffret 3 voit PELERIN FS 189€ 179€ Les dernières
 Ref 50590 Voit Type Mu 1 CIWL 57€ 51€
 Ref 55082 Cof 3 Voitures Thello Paris Venise (2x Mu 1x couchette) 185€ 169€
 Ref 55083 Cof 4 Voitures Thello Paris Venise (2x couchettes 1x restaurant) 185€ 169€
 Ref 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€ - En re-fabrication DISPO FIN SEPT
 Ref 50122 Voit couchettes 1/2°cl 1955 FS 49€ 45€
 Ref 50503 Voit couchette type 1970 FS 52€ 47€
 Ref 50513 Voit couchette FS 52€ 47€
 Ref 50663 Voit mixte 1°2°CL FS 52€ 47€
 Ref 50772 voit comp typ x 1°cl 49€ 45€
 Ref 50813 voit voyageurs 1°cl FS 52€ 48€
 Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€
 Ref 50952 Voit T2S 1982 Treno notte FS 57€ 51€
 Ref 50960 Voit lits type MU/N FS 62€ 56€
 Ref 50964 Idem 62€ 56€
 Ref 50965 Voit lits MU/N CIWL 62€ 56€
 Ref 55062 Cof 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€
Avec voit resto idéal pour « Paris-Moscou »
 Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
 Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
 Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€
 Ref 55072 Idem 179€ 165€
 Plus de 100 réf dispo sur notre site



MKD À -30%
 Ref MKD510 Gare secondaire de "Fay-Aux-Loges" quai EpIII 35€ 25€
 Ref MKD530 Maison de garde barrières avec passage à niveau 29€ 23€
 Ref MKD550 Dépôt 29€ 19€
 Ref MKD588 Signaux mécaniques et accessoires de voies 25€ 18€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux 2CV Brekina (cf photos) - MKD SET 1 85€
 Ref MKD600 Café tabac 27€ 15€
 Ref MKD625 Gare routière 20€ 12€
 Ref MKD655 Sandermarie 35€ 25€
 Ref MKD532 Passage à niveau 25€ 14€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux modèles Bush (cf photos) MKD SET 2 66€
 offert avec le SET 2



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.

EXPO-TRAINS

LUXEMBOURG



WALFERDANGE

www.amfl.net
amfl@pt.lu



08 et 09 novembre 14
Centre Prince Henri
10:00 - 18:00

AMFL
 WALTER

ECR 66243

Art.Nr. 31059



DB Schenker 66001

Art.Nr. 31074



Freightliner Poland 66002

Art.Nr. 31075



DB 261 082

Art.Nr. 31150



Baneservice 260 507

Art.Nr. 31153



MRCE 261 300

Art.Nr. 31151



Hzl 261 002

Art.Nr. 31154



GSI 261 308

Art.Nr. 31152



www.loksound.be

ESU

Messwagen
 EHG 388



T	S	D
train	service	donctubert

NEW !
TILLIGHOBAHN



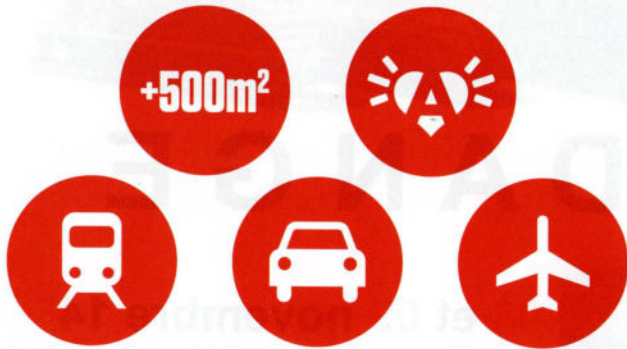
7^{ème} Grande EXPO
Train Miniature
2014

Veuillez nous rendre visite !
 18 et 19 octobre 2014

H0 Wagon
 Bauart Eanos
 ref.: 76615



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



VAV 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



35^e Modelspoor Expo 40 jaar De Pijl



Digitale clubbaan H0
Digitale modulebaan H0
Digitale Märklinbaan H0
Schaal 1 baan
Bar
Diverse workshops
Kinderattracties
Gratis inkom

31/10/2014 van 19 tot 22 uur,
1 & 2/11/2014 van 10 tot 18 uur

Vormingsstation Muizen
Leuvensesteenweg 443
Muizen bij Mechelen
www.de-pijl.be

INTERNATIONAL COLLECTORS FAIR BOURSE DE COLLECTIONS

TRAINS - AUTO - JOUETS ANCIENS
POUPEES - OURS - MACHINES A VAPEUR
AVIONS - HELICOPTERES - BATEAUX
MODELISME - LITERATURE - LEGO



DIMANCHE 10-16 H **9 NOVEMBRE 2014**
CENTRE LOGISTIQUE FRANS BEVERS
LIERSELEI 177 - MALLE - BELGIQUE
WWW.LESCOLLECTIONNEURS.NET

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



Le lien à la nature
miniatur®



www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

Type 120-121/Série 28, Type 211/Série 64 et Type 554/Série 46 sont 3 nouveaux livres-photos de la 'Nicolas Collection', une série qui passe à chaque fois en revue une série d'engins en particulier. L'auteur en est Thierry Nicolas, l'éditeur de Transnico International Editions. Tous les livres de cette collection ont une couverture souple et un format couché de 29 cm sur 21.



CODE TYPE 120: Type 120-121/Série 28 (1), 100 pages, prix €30,10
(€22,50 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



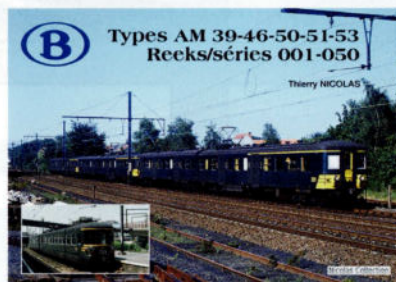
CODE TYPE 211: Type 211/Série 64, 100 pages, prix €30,10
(€22,50 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 554: Type 554/Série 46, 180 pages, prix €38,20
(€30,60 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



CODE 29013: Consolidation 29.013, 96 pages, prix €30,10
(€22,50 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE AM 39: Types AM 39-46-50-51-53/série 001-050, 176 pages, prix €38,20
(€30,60 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)

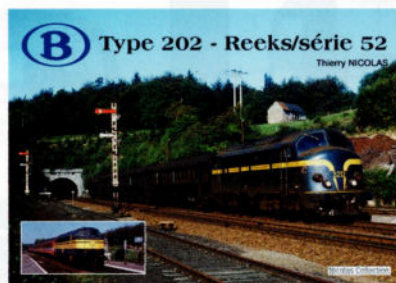


CODE CF3V: Chemins de fer des 3 Vallées/de 3 Valleien Stoomspoorweg, 128 pages, prix €33,70
(€26,10 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)

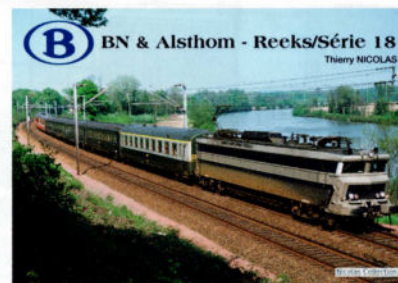
ENCORE DISPONIBLE EN QUANTITÉ LIMITÉE:



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')



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')



CODE BN 18: BN & Alstom - 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')

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, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle

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

Pour plus d'infos, consultez la rubrique 'Recensions' dans ce numéro ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

Ⓑ - models

Nu leverbaar in de winkels - Disponible dans les magasins

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



NIEUW - NOUVEAU : 20 ft & 40 ft Reefer containers



Unité frigorifique avec relief, super détails et impressions, autres variantes également disponibles.

Visionnez notre nouveau site web : www.B-models.be



B-MODELS/OBJECTIF RAIL (H0) Une G2000 Colas-Rail

Le magazine français Objectif Rail et l'éditeur belge Transnico International ont commandé à B-Models un modèle exclusif de la locomotive Diesel G2000 bien connue, en livrée Colas Rail. En Belgique, la société française Colas est active dans le domaine de la construction et de l'entretien des caténaires, au départ de son usine d'Engghien. En France, cette firme assure en outre la traction de trains de marchandises. Pour ce faire, Colas Rail dispose de trois locomotives G2000 peintes dans sa propre livrée, à savoir orange; ces engins peuvent être visibles dans toute la France. Le modèle de la locomotive 201 de Colas Rail

reproduit en H0 a été réalisé en tirage limité de 140 pièces, dont 110 en version 2-rails. Du point de vue technique et finition, ce modèle est identique à celui de la SNCB, tel que décrit dans notre TMM n° 129.

Thierry Nicolas, le manager d'Objectif Rail et de Transnico International, offre aux lecteurs de Train Miniature Magazine la possibilité d'acquiescer cette locomotive unique: un quota restreint de 50 modèles (en courant continu) est réservé au marché belge et ne pourra être acquis que sur commande. L'enlèvement du modèle pourra se

faire au stand TMM de notre 'Grande Expo' de Louvain, ainsi qu'au stand TMM à Eurospoor. Aucune expédition ne sera réalisée par poste. Le paiement devra se faire lors de l'enlèvement. Vous pouvez commander ce modèle en envoyant un mail à redactie@modelspoormagazine.be (ou par lettre à l'adresse de la rédaction, Leonarduslaan 10 à 2960 Brecht) et ce au plus tard pour le 12 octobre. L'offre étant réduite, c'est la date de réception de votre mail ou de votre lettre qui déterminera l'ordre de classement, dans le cas où la demande excéderait l'offre. Ce modèle vous est proposé au prix de 199 euro. (GVM)



B-MODELS (H0)

La 5707

Concernant la sortie des modèles de la série 57 chez B-Models, c'est désormais le tour de la 5707 en livrée gris clair à voir le jour (réf. 3007.01). Cette locomotive est actuellement utilisée dans le nord de la France par OSR France (On Site Rail), une filiale de la SNCB-Logistics. Ces locos Diesel sont louées chez Alpha Trains et immatriculées en France, la location par OSR France ayant débuté en 2010. Ce modèle présente un rectangle jaune de visibilité sur ses nez, le matricule y étant peint en noir, surmonté du logo 'B'. Pour plus d'infos sur ce modèle, reportez-vous à notre TMM n° 129. Un modèle de base est en vente pour 199 euro. (PE)



VAN BIERVLIET (H0)

La 6106

La locomotive Diesel 6106 est l'une des deux locomotives-musée de la série 60/61 que possède le PFT. Van Biervliet propose un modèle de cette loco en livrée jaune, telle qu'elle est actuellement préservée au musée du PFT de Saint-Ghislain. Ce modèle est une copie correcte de la 6106 et porte l'affectation 'Mon-

ceau': vous pouvez donc l'utiliser aux époques IV à VI en tête d'une rame de wagons ou de quelques voitures PFT. Ce modèle est en vente avec ou sans décodeur (sons) pour 2 ou 3-rails (réf. VB-1013). Le prix de base de ce modèle est de 199 euro. (PE)

Géant des rails



Maintenant chez votre détaillant !



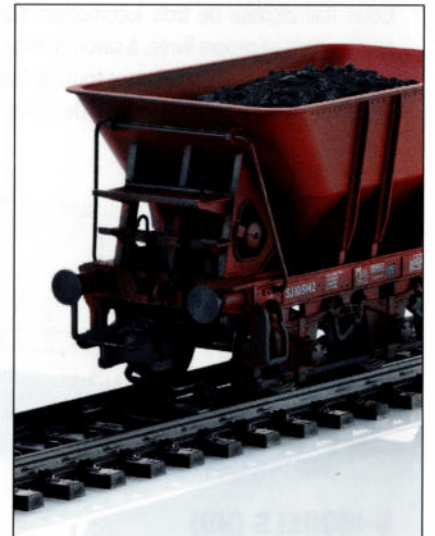
26800 Train pour le transport de minerai - 13-pièces

Une puissante locomotive électrique remorquant de nombreux wagons pour le transport de minerai: difficile de faire plus impressionnant - que ce soit dans le trafic réel ou sur le réseau. Ce puissant train du Nord arrive avec deux moteurs régulés haute performance, une patine authentique et un certificat d'authenticité. Les wagons à minerai séduisent eux aussi par leurs nombreux détails.

Modèle réel: Locomotive pour trains minier lourde, unité triple électrique avec accouplement par bielles série Dm3 des chemins de fer suédois (SJ). Utilisée sur la ligne Lulea - Kiruna - Narvik. Série 1200, avec les numéros d'immatriculation 1201+1231+1202. Livrée de base marron, grand feu frontal, portes de la cabine de conduite selon ancienne disposition, grand chasse-neige (chasse-neige Norrland) et roues à ressort en caoutchouc SAB. 12 wagons à minerai à trois essieux type Mas IV. Patine authentique. État de service vers 1970.

Série unique.

€ 999,95 *



En un coup d'œil:

- Version en métal finement détaillée de la locomotive et des caisses de wagon.
- Décodeur mfx avec nombreuses fonctions sonores et fonctions d'éclairage.
- 2 moteurs haute performance avec volant d'inertie, respectivement 1 moteur dans chaque unité de la loco avec cabine de conduite.
- Patine authentique.
- Certificat d'authenticité numéroté.
- Série mondialement limitée à 999 unités!

Veillez consulter votre revendeur pour de plus amples informations ou sur internet à l'adresse www.maerklin.com.

Vous pouvez aussi simplement scanner le QR-code.





RAILTRACK (H0)

L'automotrice double 777

RailTrack annonce la sortie d'un nouveau modèle d'automotrice double 'Jocadis': il s'agira de la 777 en livrée verte. Un total de 120 modèles en 2-rails et de 80 modèles en 3-rails est prévu. Vous pouvez télécharger un bon de commande sur le site web www.railtrack.be, les commandes étant uniquement possibles au moyen de ce bon et par paiement d'un acompte. Suite à l'augmentation des coûts de production, les prix ont été légèrement revus à la hausse: le modèle le moins cher revient à 390 euro. (LD)



LS MODELS (H0)

Des voitures-restaurants NS

LS Models propose quatre magnifiques modèles des voitures-restaurants NS 'Adagio', 'Adante', 'Allegro' et 'Allegretto' (réf. 44100 à 44103), dont nous ne pouvons illustrer que 3 des 4 modèles. Ces quatre voitures ex-allemandes du type Bcm243 furent transformées en voitures-restaurants par les ateliers des Wagons-Lits d'Ostende et furent ensuite utilisées au sein de trains auto-



couchettes. Plus tard, deux de ces voitures aboutirent chez City Night Line et les deux autres chez EETC. Les modèles LS Models sont bien achevés, un grand soin ayant été porté aux détails spécifiques. L'aménagement intérieur est soigné avec des sièges adaptés, une lampe sur chaque table et une cuisine complète. Le dessous de caisse et les bogies sont décorés par de nombreuses

pièces. La version reproduite ne présente pas de bande jaune: celle-ci a été appliquée ultérieurement. Toutes les inscriptions sont lisibles à la loupe et reproduites en différentes couleurs. A remarquer la mention 'Voiture Restaurant' en français, appliquée en jaune. Ces modèles uniques coûtent 83,30 euro l'unité. (PE)

LS MODELS (H0)

Une voiture-lits WLAB30 EETC

Euro Express Trein Charter (EETC) a repris plusieurs voitures de NS International, dont ses voitures-lits WLAB30. Cinq autres voitures identiques ont été acquises ensuite auprès de la SNCB. A partir de 2009, ces voitures ont sys-



tématiquement été rénovées et repeintes dans la livrée rouge-brun d'EETC. LS Models sort un set de deux modèles de WLAB30 (réf. 44052), encore en livrée d'origine (inox) et marquage sur les flancs, sans logo EETC. Ces modèles

sont livrées en position 'jour'. Chaque modèle peut être pourvu d'un éclairage intérieur. Ce set est vendu au prix de 128,86 euro. (PE)

 **MODELBOUW** 

H E T S P O O R

Tijdens de EXPO in de Brabantse Hal te Leuven, zijn wij geopend op zaterdag vanaf 10u00 tot 18u00 en op zondag vanaf 10u00 tot 17u00.

Tijdens deze dagen zijn er speciale promoties en bij aankoop vanaf 25,00 euro krijgt u onze "SPOOR" -container gratis (max. 1 per persoon).

Parkstraat 90
3053 Haasrode
016/40.70.42

www.hetspoor.be

TECHNO  **HOBBY**

Basiliekstraat 66, 1500 Hal
Tél: 02/356 04 03
Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

Heures d'ouverture: 9h30 à 18h
Fermé les dimanches et lundis

Aerographie

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



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

realpine

Nieuwe webshop !!

Realpine, sceneryproducten voor de aankleding van uw modelbaan.

Specialiteit: BERGLANDSCHAPPEN. **WIBORAIL:** Cab-rides wereldwijd en documentaire spoorwegfilms.

WWW.REALPINE.EU

Train miniature magazine

Prenez le train du plus grand magazine belge de modélisme ferroviaire

Abonnez-vous et économisez € 23

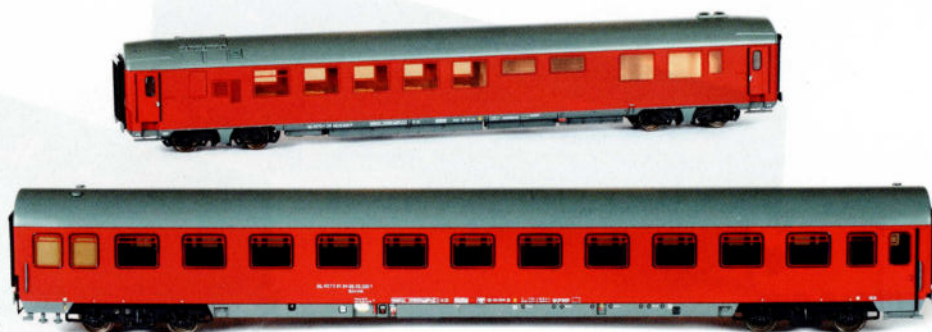
COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: versez € 69,95 (11 n°) ou € 133 (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. Votre virement doit être libellé à l'ordre de Meta Media Groep bvba, 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





LS MODELS (H0)

Un set de voitures EETC

A la demande d'Euro Express Treincharter (EETC), quelques anciennes voitures de son parc ont bénéficié d'une révision et ont été repeintes dans sa nouvelle livrée rouge-brun. LS Models en reproduit une voiture-couchettes et

une voiture-buffet dans cette livrée. Cette dernière est du type WR (une ex Grill Express de la SNCF). Le modèle de la voiture-couchettes est une ex TUI allemande du type Bcvmh, dont les sièges peuvent remplacés par des couchettes

(livrées conjointement). Chaque modèle est prévu pour être éclairé. Un tel set est vendu 135,20 euro. (PE)



PIKO (H0)

SPA-Monopole

Nous avons trouvé chez Piko un set de trois wagons couverts portant la mention 'Spa-Monopole'. Piko a utilisé comme base trois wagons ex-allemands du type G10, dont un grand nombre fut cédé à la Belgique après la Première

Guerre mondiale. Ces wagons sont en livrée brune et portent un matricule à 7 chiffres: ceci veut dire qu'ils peuvent être utilisés après 1956, à l'époque III. A remarquer la subsistance sur un des modèles d'une guérite de serre-freins,

mais dépourvue de vitres: cette guérite n'était sans doute plus utilisée. Les trois modèles sont pourvus de roues à rayons. Les flancs ne sont pas renforcés. Un tel set est vendu 79,99 euro (réf. 58339). (PE)



TILLIG (TT)

Des wagons 'Europ'

Tillig sort également un set de trois wagons fermés, cette fois à l'échelle TT (1/120). Tous trois font partie du pool 'Europ' qui fut mis en place en 1953 en collaboration avec dix réseaux ferrés européens. Un de ces wagons 'Gims' (un

ex G10 allemand) est propriété de la SNCB; le 2ème est également un ex G10, mais appartient à la SNCF. Le 3ème est un 'Gms' (un ex 'Oppeln') de la DB. Ces trois modèles peuvent être utilisés à l'époque III à partir de 1956. Les

roues à rayons ont été remplacées par des roues pleines. Pour un tel set, vous débourserez 68,90 euro (réf. 01652). (PE)



NME (H0 EN N) Un 'Tagnpss' de VTG

NME (Nürnberger Modell Eisenbahnen) a été fondé par Rolf Fleischmann, le fils du dernier propriétaire de l'ancienne firme familiale Fleischmann. Après la reprise de cette firme par Roco, Rolf Fleischmann a lancé sa propre firme en 2013 sous cette dénomination (NME). Les premiers modèles proposés le furent à l'échelle N. Le wagon céréalier

du type 'Tagnpss' de VTG est le premier modèle proposé en outre à l'échelle H0. Son niveau de qualité est particulièrement élevé: les mains courantes, les rambardes, les marchepieds et la passerelle sur le toit sont tous constitués de plastique solide. Les marquages sont lisibles à la loupe et les essieux tournent très librement dans leurs boîtes



d'essieux. Le modèle en H0 est pourvu de coupleurs d'attelage classiques à boucle, et non de l'attelage Fleischmann. Quant au modèle en N, il est pourvu d'un dispositif pour tampons joints. Un tel modèle coûte 49,90 euro en H0 (réf. 504600) et 37,90 euro en N (réf. 204601). (PE)



B-MODELS (H0)

Des 'Fas' chargés de ferraille

Les wagons belges du type 'Fas' ont été construits sur base d'un châssis de wagon 'Eaos' et rendus aptes au transport de marchandises en vrac. On les voit souvent transporter un chargement de

ferraille, à destination d'une aciérie. B-Models a décoré son modèle de tels chargements de ferraille (réf. 47.406 & 47.407). Ces chargements ont été reproduits avec soin et procurent un lest supplé-

mentaire à ces modèles. Si vous faites l'acquisition de ce set, il faudra vous donner la peine de patiner ces modèles, ce qui les rendra encore plus réalistes. Pour un tel set, vous débourserez 54,99 euro. (PE)



KM1 (1) Un wagon G10

La firme allemande KM1 ne réalise que des produits à l'échelle 1 (1/32^{ème}). Pratiquement tous les modèles reproduits sont allemands, la plupart étant réalisés en laiton. Ce G10 est un classique, dont plus de 120.000 exemplaires ont été construits à partir de 1910. Après la Première Guerre mondiale, un grand nombre de ces wagons fut cédé à la Belgique. La caisse

de ce modèle est en plastique, le châssis étant en laiton, ainsi que la timonerie de frein, entièrement reproduite. Onze variantes de ce même modèle sont proposées, allant des époques I à IV: le modèle illustré est un wagon freiné d'époque III (réf. 201007). Le prix d'un tel modèle varie entre 219 euro pour un wagon non freiné à 259 euro pour un wagon freiné. (PE)



BRAWA (0)

Un wagon réfrigéré Interfrigo de la DB

Interfrigo est la firme assurant le transport de denrées alimentaires à bord de wagons réfrigérés. Le type de wagon 'lbes' a circulé partout en Europe: il fut construit selon les normes UIC. Brawa produit un modèle de ce type de wagon à l'échelle 0: il est immatriculé à la DB à l'époque III (réf. 37201). Le logo est bleu foncé, tandis que toutes les autres inscriptions sont noires. Tous les détails sont finement reproduits, comme cela est possible à l'échelle 0. Ce modèle est en vente au prix de 119,90 euro. (PE)

LS MODELS (H0)

Des caisses TTS

LS Models sort un nouveau set de trois modèles de wagons porte-conteneurs belges de TRW chargés de caisses de chargement TTS datant de l'époque V (réf. 32039). Ce set est constitué d'un wagon brun 'Sgs' TRW du type 3714 A3 chargé d'un conteneur en acier de 45 pieds, d'un wagon vert 'Sgs' du type 3714 A3 chargé d'un conteneur bâché et d'un 'Sgnss' du type 6224 B0 chargé de nouvelles caisses de chargement au toit pentu. Ces conteneurs de 33 pieds sont surmontés d'une bâche repliable et sont fixés sur le modèle au moyen de pinnes spéciales. Ce set vous est proposé au prix de 145,03 euro. (PE)





MÄRKLIN (HO)

Un set américain

Pour les amateurs de matériel américain, Märklin produit un set de cinq wagons différents de plusieurs opérateurs marchandises américains (réf. 46545). Ce set comprend un wagon-citerne de la Clark Oil Refiner, deux

wagons-frigos de la 'Des Moines Parking Compagnie' et de la 'Black Hill Packing Compagnie', un wagon-silo de la 'New York New Haven and Hartford Railroad' et un wagon fermé du 'Great Noether Railway'. Ces modèles sont

tous réalisés en métal et pourvus de roues spéciales. Tous les détails comme les passerelles, les échelles et la timonerie de frein ont été assemblés distinctement. Ce set spécial coûte 199,95 euro. (PE)



GOOVERMODELS (HO)

Un wagon de charbon 'Fd'

Goover Models sort une nouvelle variante de matricule de son modèle de wagon de charbon 'Fd'; pour ce faire, il a collaboré avec un nouveau producteur chinois. Le modèle illustré est le prototype réalisé en plastique brun: il doit encore être peint en brun et pourvu de ses clapets noirs et de ses tringles. Ce modèle date de l'époque III, avec son matricule à six chiffres (réf. 30006). Il vous en coûtera 21,99 euro et est proposé via le magasin on line de Goover Models. (PE)



LS MODELS (HO) Des wagons-citernes SNCF

Les wagons-citernes du type OCEM datant de l'époque III sont particulièrement prisés en France: de nombreuses variantes en ont existé. Ils circulaient souvent décorés du logo de la firme pour laquelle ils circulaient. LS Models sort deux sets composés chacun de deux wagons des firmes Standard - Esso et Esso - Simotra. Ils furent utilisés pour le transport de pro-

duits pétroliers (réf. 30452 et 30448). Aucun de ces modèles n'est identique: observez en particulier le modèle portant un levier jaune extérieur, destiné à bloquer les freins. Un autre de ces modèles est encore pourvu d'une guérite de serre-freins, tandis qu'un autre ne présente plus que sa passerelle pour serre-freins. Ces sets sont en vente au prix de 73,44 euro. (PE)

B-MODELS (HO)

Des 'Fun-Cars'

Ces modèles de B-Models sont spécialement réalisés à l'intention des amateurs de wagons de bière et d'autres spécialités du genre: ils n'ont jamais circulé en réalité. L'essor de ce type



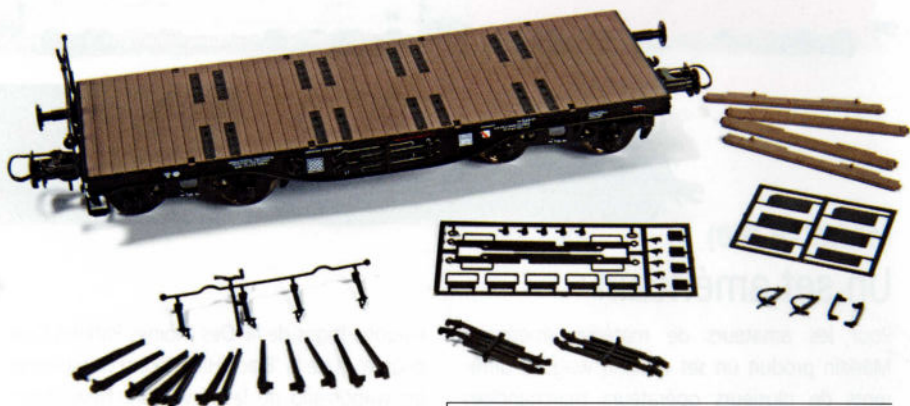
de production date des années '80. B-Models poursuit cette tradition sur base de son modèle du wagon fermé belge du type 'Gkklms'. Il a repris les logos McDonald's et Red Bull (réf.

44177.206 & 209): pour ce faire, l'autorisation de ces marques a été demandée. Le prix de ces modèles est de 14,90 euro. (PE)



ARTITEC (H0)

Le début de cette nouvelle saison est l'occasion pour Artitec de sortir une gamme de nouveaux modèles, ainsi que d'autres, rénovés. Des variantes de modèles de wagons précédemment reproduits sont les wagons de premiers NS bien connus, qui sont désormais disponibles par set de trois modèles. Un set en livrée brune 'Europ' avec plaques de fin de convoi et un set de trois modèles en livrée gris foncé de wagons 'CHAP' à large bande jaune est également disponible. On trouve enfin les wagons-frigos NS du type 'CHVP', et les mêmes en livrée 'Fyffes' et 'Interfrigo'.



ARTITEC (H0)

Les cinq premières versions du wagon pour transports lourds 'SSy45' reproduit en H0 sont disponibles. Pour 32,90 euro par modèle, vous devenez le propriétaire d'un 'SSkra Köln 1941' de la DRG, d'un 'SSys Köln' de la DRB, ou encore d'un modèle des trois variantes de la DB. Les versions SNCB et 'Nederlandse Hoogovenwagen' sortiront fin septembre ou en octobre: nous reviendrons en détails sur ces modèles.

ARTITEC (H0)

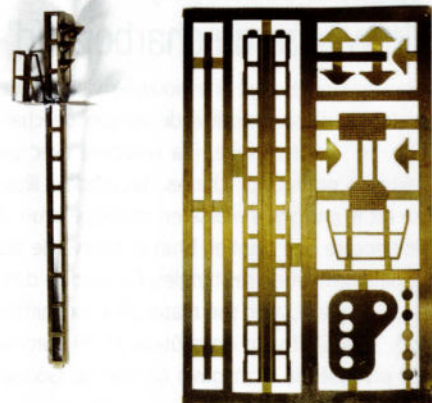
Ce concept d'échelles multiples est également appliqué par Artitec pour une série de nouveaux sets à assembler pour le modéliste ferroviaire. On trouve ainsi en H0 et en N une station-service, un kiosque, un passage à niveau polonais et une série de vélos de course. Ces mêmes sets sortiront également en TT, ainsi qu'une série de vélos allemands datant des années 1920 à 1960 et un set de vélos contemporains. Comme d'habitude, les bâtiments sont en résine; quant aux vélos, ils sont en laiton gravé.



ARTITEC (H0)

Les wagons pour transports lourds se combinent bien par exemple avec des véhicules blindés de la gamme des modèles militaires, qui s'est étendue par les versions allemande, autrichienne et belge du 'KajaPa' (Kanonen-

JagdPanzer) et du 'Jaguar 1'. Ces modèles sont disponibles aux échelles 1/72, 1/87 et 1/160, tant en version prête à l'emploi qu'en set à assembler.



RAILTRACK (H0)

Des signaux lumineux belges en kit

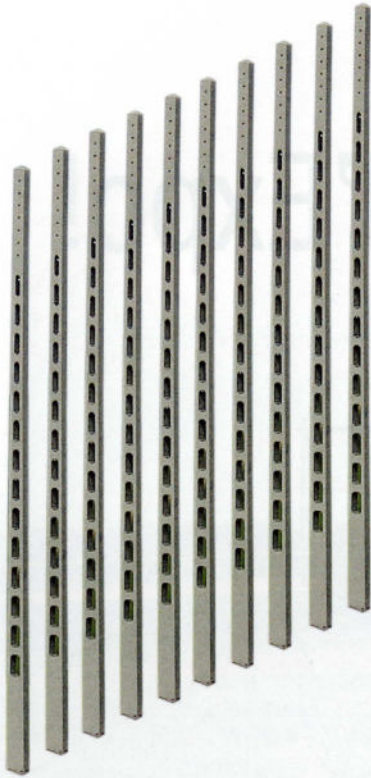
Un petit kit en laiton permettant l'assemblage de signaux lumineux belges sera bientôt disponible chez RailTrack. Il est conçu pour reproduire des signaux à voie normale et à contrevoie. Des petites Leds y sont jointes. Le prix sera d'environ 20 euro. Ce kit sera déjà disponible lors de notre 'Grande Expo' à Louvain. Vous pouvez vous attendre bientôt à une description d'assemblage dans l'un de nos prochains numéros. (LD)



ARTITEC (H0)

La série des camions DAF sera bientôt étendue par de nouvelles variantes. Par anticipation, Artitec sort déjà une série de chargements pour ces futurs camions. Nous en avons sélectionné un charge-

ment de fûts (avec ou sans bâche) pour camion-benne. Un tel chargement est également prévu pour le DAF à remorque à un essieu: dans ce cas, les fûts sont chargés verticalement (GJT)



DINIMO (H0)

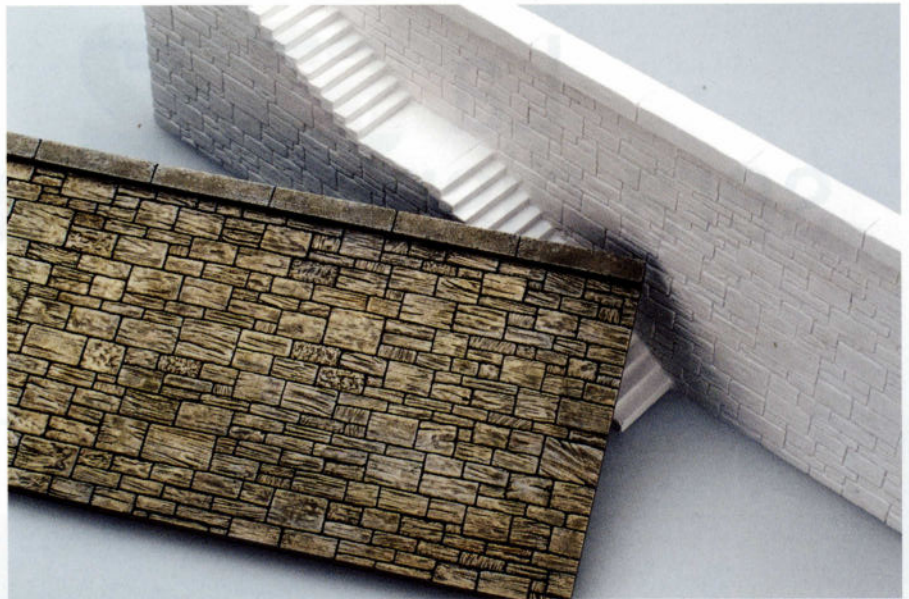
Des poteaux en béton

DyniMo est un fabricant belge de petites séries qui propose principalement des maquettes de bâtiments à l'échelle 1. Il fait toutefois prudemment son entrée sur le marché du H0 en proposant un set décoratif de poteaux en béton réalisés en MDF. On retrouve ce type de poteaux partout en Belgique, car utilisés par plusieurs opérateurs pour acheminer par câbles aériens l'électricité, la télé-distribution ou le téléphone. Un tel set contient dix poteaux: non traités, ils coûtent 4,95 euro. Pour un set achevé, vous débourserez 9,50 euro. Pour toutes infos, consultez dyniMo@telenet.be. (GVM)



MODEL-SCENE

Une nouveauté dans la gamme de Model Scene: des sachets de 50 gr de fins brins d'herbe en plastique, de longueurs de 2 ou 4,5 mm, idéal pour application avec un appareil électrostatique. Ces brins d'herbe sont disponibles dans les teintes des quatre saisons. Un tel emballage coûte 4,90 euro. (GVM)



LANGMESSER-MODELLWELT (0)

La gamme de moulages en plâtre spécial pour l'échelle 0 de Langmesser-Modellwelt s'est étendue par un mur de pierres de taille avec escalier moulé, comme on peut en voir sur des constructions en terrasse. La référence G947

reprend 1 mur avec escalier et 1 mur sans escalier, les deux ayant une longueur de 240 mm et une hauteur de 85 mm. Le prix de ces deux moulages est de 24,90 euro. (GVM)

BREKINA (H0)

Une Opel Kadett A Coupé

Au sein du programme 'Drummer' de Brekina, l'Opel Kadett A Coupé est désormais également disponible en version à la mode avec toit peint, une version à succès au cours des années '60 (réf. 20333).



BREKINA (H0)

'Die Halbstarcken'

Brekina a lancé une nouvelle série dénommée 'Die Halbstarcken', un renvoi à l'échelle H0 et à une décoration réduite. Il s'agit en fait de formes reproduites d'une manière simplifiée avec entre autres des vitres translucides, des rappels aux modèles datant des années '50 et '60 (entre autres Wiking). Destinés aux nostalgiques de l'époque (réf. 13903). (GVM)

BREKINA (H0)

Un Berliet GLR 8 avec conteneur pour déchets

Le Berliet GLR 8 figure déjà depuis un certain temps dans la gamme Brekina, mais voici une toute nouvelle variante avec conteneur amovible pour déchets, comme l'on peut en voir fréquemment en France et en Angleterre. Le mécanisme n'est toutefois pas fonctionnel (réf. 85391).

Composition: GVM • Textes: PE, GJT & GVM

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



La 6322 sera disponible à l'Expo!



LORS DE NOTRE 'GRANDE EXPO' EN OCTOBRE PROCHAIN, LES SETS RÉSULTANT DE NOTRE ACTION SPÉCIALE SERONT LIVRÉS COMME PRÉVU. DANS NOTRE TMM n° 136, NOUS AVONS DÉJÀ PASSÉ EN REVUE LES WAGONS 'GLMS' (DU TYPE 2212 A0 SNCB) QUI EN FERONT PARTIE. VOICI MAINTENANT LE TOUR DE LA LOCOMOTIVE QUI A FAIT L'OBJET DE LA REPRODUCTION.

Pour nos lecteurs, nous avons choisi un modèle 'Budget Line' de Van Biervliet. Il s'agit du premier modèle d'une série 62 reproduit dans la livrée verte '1970' et en outre, la première '63' classique de ce fabricant. Ont déjà été reproduites les 6225, 6227 et 6313 (en livrée jaune 'TBL 2'), la 6206 jaune, les 6253 et 6283 en livrée bleue Infrabel et la 6244 (en livrée verte simplifiée). Tout comme l'année passée avec la 5523, la rédaction a opté pour la reproduction d'une loco dont la livrée se distingue de la série, ce qui rend ce modèle indiscutablement exclusif.

La véritable locomotive

Afin d'améliorer la visibilité des locomotives à distance, il fut décidé fin 1969 de concevoir pour les locomotives Diesel une livrée qui incorporerait plus de couleur jaune qu'il n'en

était utilisé jusqu'alors. Cette nouvelle livrée se caractérisait par de larges bandes jaunes sur les flancs et sur les nez. L'atelier de Courtrai décida toutefois de ne pas interrompre la fine bande jaune courant sur les nez de ses engins pour y peindre le matricule, mais de peindre ce dernier en caractères plus petits, afin de pouvoir le placer entre les deux bandes jaunes (la fine et la large). Un total de 18 locomotives de l'effectif courtraisien fut ainsi peint avec des matricules frontaux d'à peine 10 cm de hauteur. Originalité supplémentaire: sur les 6282 et 6322, ces chiffres furent peints en caractères 'Santa Fe', le même qui fut utilisé pour les locomotives à vapeur! Train Miniature Magazine a choisi de faire reproduire la 6322 dans cette livrée originale par Van Biervliet: ce modèle pourra être utilisé entre mars 1978 et octobre 1986.

Le modèle réduit

Le producteur de ce modèle a travaillé en étroite collaboration avec la rédaction de TMM pour obtenir un modèle le plus correct possible. Les rares photos disponibles de cette locomotive furent étudiées jusque dans les moindres détails et nous pouvons affirmer sans gêne que le marquage de ce modèle est conforme à la réalité. Toutes les inscriptions et les plaques de constructeur sont très fines et parfaitement reproduites.

Comme en réalité, il existe des différences entre ce modèle de la 6322 et les autres de la gamme 'Budget Line'. Les essuie-glaces par exemple sont montés par-dessous les pare-brises et sont constitués de fines pièces rapportées. La grille en claire-voie disposée au-dessus des tampons a été reproduite d'un seul tenant et il va de soi qu'aucune antenne n'est présente en toiture, pas plus qu'un 5^{ème} phare frontal. Malgré le prix 'budget' de ce modèle, VB ne s'est épargné aucune peine pour adapter ses moules.

Dans l'état où elle est livrée, cette loco présente tous ses attributs (boyaux et crochet de trac-



numérotation UIC est entrée en vigueur) et 1980/85 (période pendant laquelle la 2^{ème} numérotation UIC est à son tour entrée en vigueur), ce qui fait une période d'utilisation valide d'environ 15 ans.

C'est B-Models qui produit les wagons contenus dans ce set. Si vous désirez allonger votre convoi de trois, voire de six modèles identiques, vous pouvez vous adresser aux différents distributeurs de cette marque, dont certains seront présents à notre 'Grande Expo' de Louvain. Les modèles des différents sets disponibles portent les matricules suivants: set 1: 135 5 751, 752 et 753; set 2: 135 5 756, 757 et 758 et set 3: 135 5 764, 765 et 769.

Ces sets sont emballés dans une boîte noire très stylée, qui contient des boudins de mousse souple servant de protection, comme nous sommes habitués d'en voir pour nos locos: c'est la vraie classe...

La livraison

Les lecteurs qui ont souscrit à cette action et dont nous avons reçu le paiement en temps voulu recevront début octobre un mail leur communiquant les instructions à suivre lors de la distribution de ce set au cours de notre 'Grande Expo' de Louvain. Si vous avez commandé via la poste, vous recevrez votre set par le même moyen. Si vous avez commandé et payé, mais que vous n'avez reçu aucun avis, vous seriez bien avisé de voir si notre mail n'a pas été considéré comme un 'spam' par votre ordinateur et de nous envoyer un mail encore avant l'expo (info@modelspoomagazine.com), mais amenez de toutes façons la preuve de votre paiement et votre carte d'identité lors de votre venue à Louvain. Si vous n'y venez pas, vous serez contacté ultérieurement.

Les lecteurs qui ont souscrit à cette action retourneront sans aucun doute chez eux avec un magnifique modèle exclusif de cette locomotive...

Texte & photos: Luc Dooms



tion) montés sur une face d'about, tandis que l'autre face permet le placement d'un coupleur d'attelage (livré) dans le boîtier normalisé. Bien entendu et grâce aux pièces livrées conjointement, il est possible d'équiper les deux faces d'about de ce modèle et d'en faire ainsi un modèle pour vitrine, ou de l'équiper de deux coupleurs d'attelage pour l'utiliser sur un réseau. Les seuls éléments qui doivent encore être placés par l'acheteur sont les marchepieds à chaque angle: ils sont réalisés en plastique jaune et bien qu'ils ressemblent parfaitement aux authentiques marchepieds, ils sont bien trop voyants, car sur les photos de l'engin réel en notre possession, on peut voir que ces marchepieds étaient toujours crasseux... Une simple touche de peinture noire aura tôt fait de patiner ces marchepieds de façon à les rendre moins voyants.

Au cours de leurs premières années d'existence, les locos de cette série présentaient sur leurs deux flancs un orifice de remplissage en milieu de caisse. Ces orifices furent obturés par après, pour être remplacés par de discrets

bouchons disposés sous la caisse. Sur notre modèle de la 6322, cet orifice manque toutefois, car il n'était pas possible de le reproduire à coût réduit. En accord avec Train Miniature Magazine, Van Biervliet a résolu ce problème en fournissant un jeu de décalques imitant cet orifice. Pas moins de trois photos ou dessins sont livrés également, de façon à ce que le modéliste puisse lui-même choisir l'option qu'il préfère, ou encore... laisser en l'état. Un mode d'emploi pratique illustrant la manière de poser correctement ces décalques est joint au modèle. Ce dernier est livré dans un joli emballage, semblable à celui déjà utilisé par Van Biervliet. Enfin, un certificat accompagne chaque modèle.

Les wagons

Le set de trois wagons accompagnant le modèle de la 6322 est évidemment contemporain de l'époque IV, avec une numérotation UIC telle que celle introduite en 1964. C'est la raison pour laquelle ce set est utilisable entre 1964/69 (période au cours de laquelle la 1^{ère}

Le nouveau wagon transport d'autos Laaers LS Models



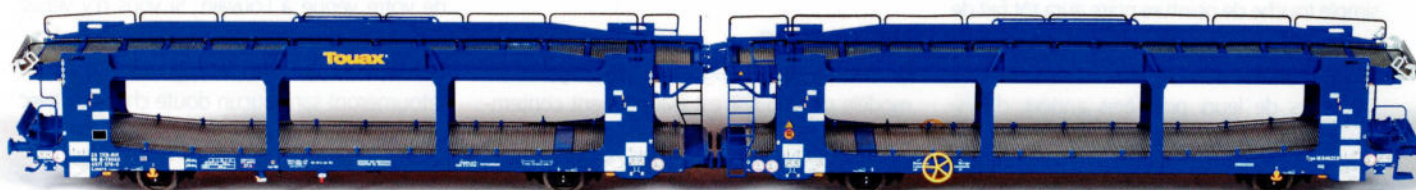
DE MANIÈRE TOTALEMENT IMPRÉVUE, LS MODELS SORT DEUX NOUVEAUX MODÈLES DE WAGONS POUR LE TRANSPORT D'AUTOS IMMATRICULÉS EN BELGIQUE, ET QUI SONT PAR AILLEURS TRÈS VISIBLES SUR LE RÉSEAU FERRÉ BELGE. LA PREMIÈRE VERSION EN BLEU FONCÉ FAIT PARTIE DE L'EFFECTIF DE LA FIRME TOUAX, LA SECONDE VERSION (DE TEINTE GRISÉ) ÉTANT UTILISÉE PAR LA FIRME BLG LOGISTICS.

Touax

Touax est une firme internationale implantée dans plusieurs pays européens. 'Touax Rail' s'occupe de transport par rail. Pour ce faire, cette firme dispose d'une flotte de plus de 9000 wagons. Une partie d'entre eux est utilisée pour le transport d'automobiles, des 'Laaers' de deux types (de 31 et de 32 m de longueur).

BLG Autorail est une filiale de la firme BLG Logistics. Son siège principal est situé à Brême, en Allemagne. Pour assurer le transport d'automobiles, cette firme dispose actuellement de 1.275 wagons porte-autos, dispersés dans toute l'Europe: il s'agit principalement de wagons du type 'Laaers' 700 et 800, d'une longueur de 31 m.

Les modèles de wagons porte-autos reproduits par LS Models sont ceux d'une longueur de 31 m et sont utilisés notamment par Touax, BLG Logistics et Mosolf. Ces trois firmes disposent d'une version presque identique de wagons immatriculés en Belgique et sont visibles sur le réseau ferré belge. Ils transportent quasi toutes les marques de voitures. Généralement, cela se réalise par lots, après qu'ils aient introduits une soumission pour répondre à un appel d'offres d'un constructeur automobile. Mais il existe aussi des transports occasionnels de voitures de seconde main, qui



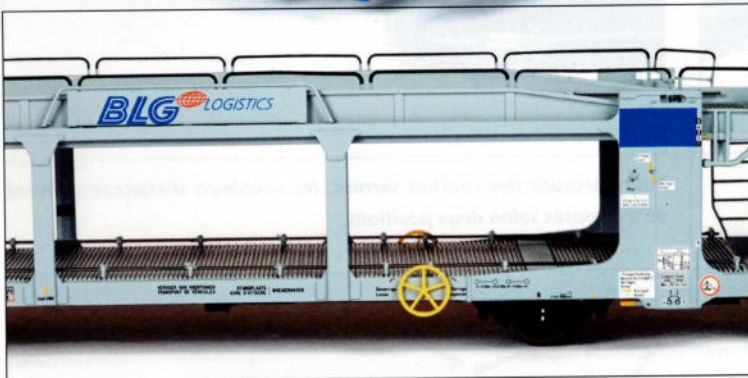
Les nouveaux 'Laaers' de LS Models sont en service chez Touax et BLG Logistics et sont tous deux immatriculés en Belgique.



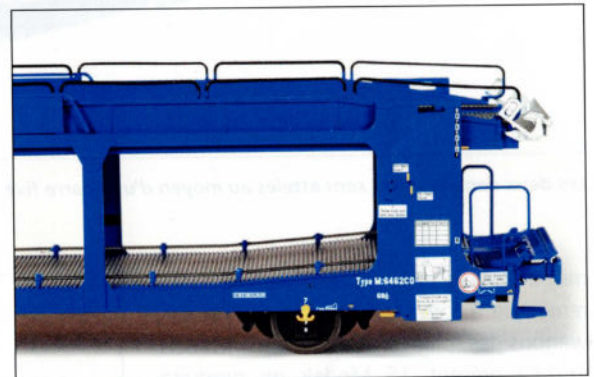
Tout le marquage a été reproduit, en différentes teintes. Il est clairement lisible à la loupe.



Les 'Laaers' de Touax et de BLG peuvent transporter de huit à seize autos.



Chaque demi-modèle porte des inscriptions différentes: seul le matricule du wagon et son type sont identiques sur les deux parties.



Toutes les mains courantes, les marchepieds et les rambardes sont en métal.

sont destinées à l'exportation vers d'autres continents.

Le 'Laaers' de LS Models

Chaque modèle de wagon est articulé, car constitué de deux parties identiques et attelées entre elles par une barre fixe; elles portent un seul et même matricule. Ces modèles sont réalisés entièrement en plastique et lestés par-dessous au moyen d'une plaquette métallique. Le dispositif d'attelage court est constitué d'un ressort spiralé. Les coupleurs d'attelage peuvent être disposés selon deux positions différentes dans le boîtier NEM, de façon à permettre l'emprunt de

courbes serrées. Sur les véritables wagons, le pont supérieur peut être abaissé, afin de pouvoir transporter des camionnettes: cette opération n'est pas réalisable sur le modèle. Les passerelles aux extrémités doivent être relevées lors de la marche, mais celles entre les deux demi-wagons peuvent rester abaissées. Un tel wagon peut en transporter de huit à seize autos, en fonction de leur longueur. Afin d'immobiliser les voitures transportées, deux sortes de cales pour roues sont livrées. Ces cales s'ajustent dans les rails présents des deux côtés du pont de chargement; elles sont placées transversalement contre les roues des autos afin d'empêcher

tout mouvement de ces dernières pendant la marche. Par voiture, un total de quatre à huit cales peut être utilisé. Les autres cales sont placées contre le rail, dans le sens de la longueur. Pour la pose de ces cales sur le pont inférieur, il vous faudra d'abord déposer le pont supérieur.

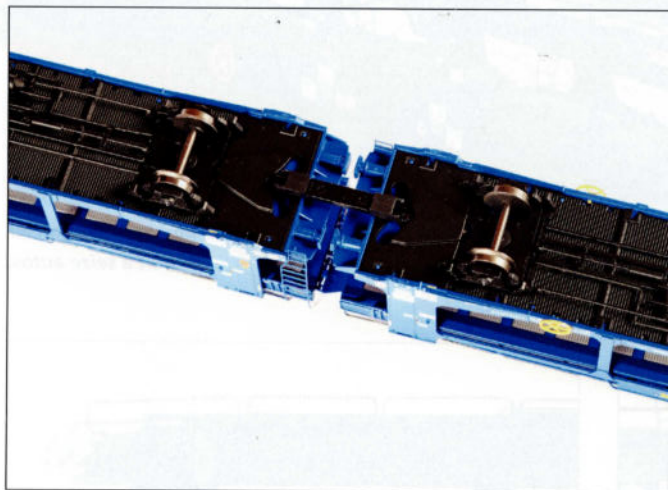
Ce nouveau wagon transport d'autos reproduit par LS Models est quasi à l'échelle. Sur base des plans réalisés par Touax, nous n'avons détecté qu'une différence négligeable de 1,5 mm en longueur entre la réalité et le modèle. Ceci a sans aucun doute à voir avec la barre fixe présente au



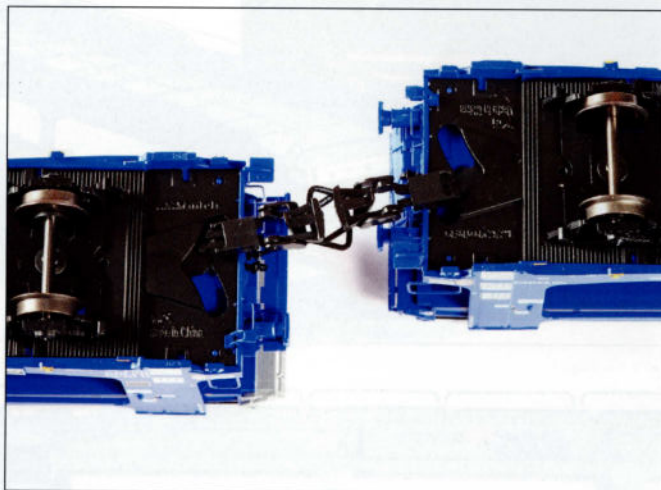
Lors de la marche, les passerelles d'extrémité doivent être relevées.



Les passerelles médianes peuvent quant à elles rester abaissées pendant la marche.



Les deux demi-wagons sont attelés au moyen d'une barre fixe.



Pour parcourir des courbes serrées, les coupleurs d'attelage peuvent être disposés selon deux positions.

milieu. Pour le reste, nous n'avons aucune remarque à formuler: il s'agit de l'un des wagons les plus réussis par LS Models jusqu'à présent. LS Models en produira quatre séries. Pour l'instant, seules les versions Touax (réf. 32152) et BLG Logistics (réf. 32150) sont déjà en vente. Suivront plus tard les versions belge et allemande de Mosolf (réf. 32151 et 36001). Le prix pour un set de quatre modèles est de 321,13 euro, ce qui revient à environ 80,25 euro par modèle.

Texte et photos : Peter Embrechts



Note de la rédaction: en soi, le prix pour un tel modèle articulé est acceptable, mais il nous est difficile de comprendre la stratégie de vente qui consiste à ne les proposer que par set de quatre modèles: ce faisant, LS Models ne tient pas compte des collectionneurs de matériel roulant, pour lesquels un seul modèle suffit généralement!



Les cales pour roues s'encliquent facilement dans les rails présents de chaque côté du pont.

Ces voitures-pilotes sont disponibles avec le toit de la cabine en bleu ou en blanc.



Une voiture-pilote Elo Trains Feu vert pour les rames réversibles Benelux

A LA MI-OCTOBRE, CE SERA DEvenu RÉALITÉ: LES MODÈLES DES VOITURES-PILOTES BENELUX 'WRDk' SERONT LIVRÉES PAR ELO TRAINS. NOUS AVONS DÉJÀ REÇU QUELQUES MODÈLES DE PRÉSÉRIE POUR LES EXAMINER ET AVONS PROFITÉ DE L'OCCASION POUR JETER UN COUP D'ŒIL SUR CE 'CLASSIQUE' QU'EST DEvenu ENTRE-TEMPS LA VOITURE-PILOTE BENELUX.

Lors de l'entrée en vigueur des nouveaux horaires le 29 septembre 1957, la SNCB et les NS mirent leurs nouvelles automotrices 'Benelux' en service sur la relation Amsterdam - Anvers-Central, qui sera rapidement prolongée par après jusque Bruxelles-Midi. Pour assurer ce service, 12 nouvelles automotrices avaient été construites, en se basant sur le concept des automotrices existantes Mat'54 des NS, qui avaient été surnommées 'tête de chien' suite à leurs faces d'about typiques. Huit de ces douze automotrices dont la livrée était bleue à larges bandes jaunes étaient la propriété des NS, les quatre autres appartenant à la SNCB. Elles étaient aptes à circuler aussi bien sous 1,5 kV aux Pays-Bas que sous 3 kV en Belgique. Le choix d'automotrices pour assurer des trains internationaux fut peut-être inédit pour l'époque, mais permettait un gain de temps important lors des changements de front dans les gares terminus, ainsi qu'à Anvers-Central.

Au début des années '70, le nombre de voyageurs entre Amsterdam et Bruxelles augmenta au point que ces automotrices

'Benelux' ne suffirent plus à la tâche. Pour étendre la capacité de transport, la préférence fut alors donnée à des rames tractées, mais ceci aurait été au détriment du temps de parcours lors des changements de front, raison pour laquelle des automotrices leur avaient été préférées. Le choix se porta donc sur des rames tractées, mais réversibles. La Belgique fournit les locomotives et les voitures de 1^{ère} classe, tandis que les NS fournirent les voitures de 2^{ème} classe et les voitures-pilotes. Pour ce faire, les NS firent transformer 8 de leurs voitures-restaurants 'Plan D' par les ateliers de Tilburg en voitures-pilotes du type 'WRDk'. Une des deux faces d'about de ces voitures fut obturée, la cabine de conduite étant aménagée en hauteur. La livrée était bleu de Berlin, la face d'about étant jaune NS et la caisse ceinturée d'une bande du même jaune. La toiture et les jupes de ces voitures étaient gris NS. A l'origine, le toit de la cabine fut également peint en bleu de Berlin, mais à partir de 1979, il fut repeint en blanc, à l'occasion du passage en révision 'R7' de ces voitures. Par temps ensoleillé, les conducteurs souffraient de la chaleur

sous les toits foncés, un phénomène qui s'amenuisa lorsqu'ils furent repeints en blanc.

Les compositions

Ces rames réversibles Benelux (de 1^{ère} génération) furent mises en service à l'occasion du service d'été 1974. Elles étaient composées de la manière suivante: une locomotive 25-5 de la SNCB, trois voitures 'Plan W' de 2^{ème} classe des NS, une voiture mixte I4 AB (1^{ère}/2^{ème} classe) SNCB, une voiture I4 A (1^{ère} classe) SNCB et une voiture-pilote 'WRDk' des NS. Cette rame offrait au total 78 places assises en 1^{ère} classe et 300 places assises en 2^{ème} classe. Pour faciliter l'entretien respectif aux Pays-Bas et en Belgique, cette composition fut modifiée en 1977 par la formation de deux tranches: la belge (la loco et les deux I4) suivie de la néerlandaise (les 'Plan W' et la WRDk).

Au milieu des années '80, ces rames réversibles et les automotrices Benelux arrivèrent en bout de course; elles firent place en 1986 à la 2^{ème} génération des rames réversibles Benelux, formées cette fois de locomotives de la série 11 SNCB et de voitures ICR des NS. Lors de la mise en service de la LGV-Zuid le 9 septembre 2012, ces rames de 2^{ème} génération s'arrêtèrent à



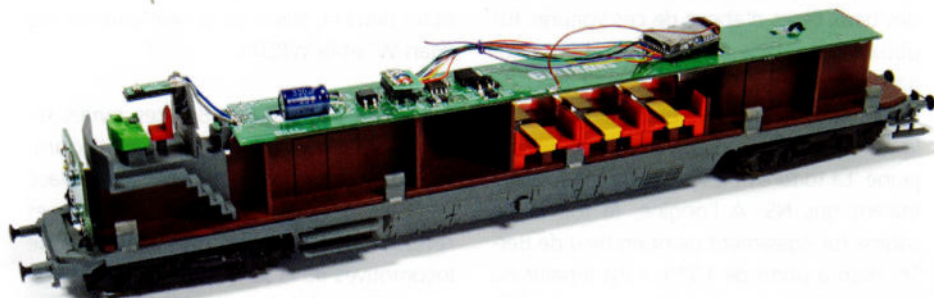
Une rame réversible Benelux vient de franchir la zone de séparation entre le 3.000 V belge et le 1.500 V néerlandais à Roosendaal, en juin 1981. La rame ne compte qu'une seule voiture I4 de la SNCB. Photo: Max Delie.



Cela ne fut pas une sinécure que de placer les boyaux de frein...



Le modèle de la WRDk: on voit bien que les mains courantes sont séparées.



L'électronique est constituée de trois platines, dont la plus petite sert à l'éclairage de la cabine de conduite. Les marches menant à cette cabine ont même été reproduites.

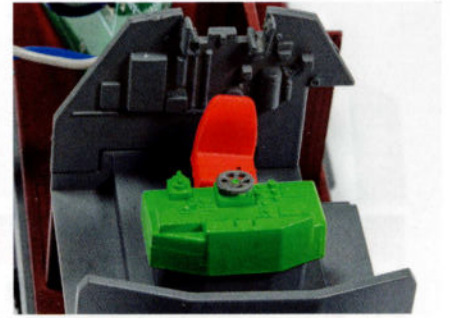
leur tour, mais c'était sans compter sans la soudaine débâcle du 'Fyra'...

Elo Trains

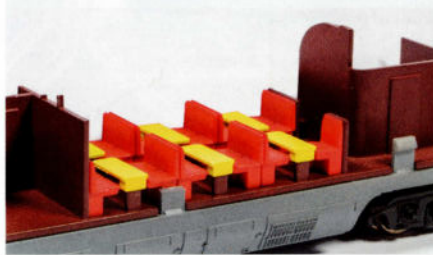
Cela faisait longtemps que les modélistes attendaient la sortie d'un modèle de voiture-pilote Benelux 'de 1^{ère} génération prêt à rouler. Avant la sortie de ce modèle Elo Trains, il y avait bien eu un kit Kleinspoor, mais tout le monde n'ose pas se risquer à l'assemblage d'un tel kit. Depuis l'annonce de la sortie de ce modèle il y a deux ans,



Les inscriptions sont lisibles à la loupe, les pictogrammes et la séparation entre les bandes bleue et jaune est très nette.



Ce modèle devait retourner chez Elo Trains, si non nous aurions appliqué une petite touche de peinture sur la planche de bord et redressé le siège. L'aménagement intérieur de la cabine est également réussi.



Une vue du compartiment-restauration.



Elle en jette... cette voiture jaune. Là où sur la voiture-pilote se trouve une fenêtre, c'est une grille qui la remplace sur la voiture de mesures. Les boyaux de frein manquent encore, mais observez déjà le magnifique chasse-obstacles.

beaucoup de temps s'est écoulé, ce qui est devenu habituel: le chemin entre la planche de dessin et la production est en effet très long. Dès le déballage du modèle – avec des gants blancs (!) – il fut toutefois clair que notre attente serait récompensée.

Ces modèles sont livrés avec toiture de cabine soit bleue, soit blanche, apte pour 2-rails analogique ou digital, ou pour 3-rails digital. Tous les modèles sont équipés de série de phares avant et de feux arrière s'allumant en fonction du sens de marche et d'un éclairage intérieur, réalisés au moyen de Leds. Pour les voitures en mode analogique, l'éclairage est réglable au moyen d'un potentiomètre disposé sur la platine. Les voitures pour mode digital sont équipées d'un décodeur multi-protocole pour l'allumage ou l'extinction de l'éclairage-cabine, de la salle de restauration et du compartiment cuisine. Pour ce faire, ces modèles sont équipés de trois platines électroniques distinctes.

Rien qu'à son poids, on sent que l'on tient en mains un modèle solide. L'épais plancher assure la solidité de l'ensemble. Les teintes sont bien reproduites, avec une nette séparation entre les parties bleues et jaunes. Le marquage est lisible à la loupe et grâce aux vitres très claires, l'intérieur

coloré est bien visible. Même la cabine de conduite est décorée d'un aménagement intérieur complet, avec siège séparé pour le conducteur. Ici aussi, tout est bien visible grâce aux vitres claires et à leurs fins montants. Les mains courantes près des portes sont également très fines; elles sont déjà montées en usine. On trouve en outre dans la boîte d'emballage un petit sachet contenant des boyaux de frein et d'autres petites pièces. Pour leur assemblage, l'attelage doit être déposé, une opération facile à réaliser grâce au boîtier NEM. L'assemblage de ces boyaux et des conduites reste toutefois affaire de minutie, mais vaut la peine de le faire: elle agrémente l'aspect de la face d'about.

Une voiture de mesures

Après la mise hors service de ces voitures-pilotes, elles ont toutes été ferrailées, à une exception: cette dernière a été transformée et aménagée en voiture de mesures. Elle a été entièrement peinte en jaune et décorée d'un grand logo NS de teinte noire. Cette voiture de mesures fit ses premiers tours de roues le 10 mai 1988 pour aider aux essais des nouvelles locomotives des séries 6400 et 6500. En 1995, cette voiture de mesures a été récupérée par la VSM.

Cette voiture de mesures a également été reproduite par Elo Trains en version 2-rails et 3-rails et tout comme le modèle de la voiture-pilote, elle est pourvue de phares s'allumant en fonction du sens de marche et d'un éclairage intérieur. Sur la version analogique, l'éclairage intérieur peut être réglé au moyen d'un potentiomètre et sur la version digitale, il peut être allumé ou éteint, au choix. Grâce aux vitres claires, on peut voir que l'aménagement intérieur de la voiture de mesures est différent de celui de la voiture-pilote: là où pour cette dernière, des tables et des chaises décoraient la salle de restauration, c'est une longue table qui décore l'intérieur de la voiture de mesures. C'est à cela que l'on se rend compte que le concepteur a eu le soin du détail.

Selon certains dires, tous les modèles de la voiture-pilote Elo Trains sont déjà vendus: seules les voitures de mesures sont encore disponibles. Pour ceux qui se sont décidés tardivement, quelques détaillants disposent heureusement d'encore quelques modèles pour la vente: il ne leur reste plus qu'à se mettre à la recherche de ces détaillants...

Texte en photos du modèle:

Gerard Tombroek





Une voiture-atelier ex GCI hors service attend sa démolition ou sa nouvelle carrière sur une ligne-musée.

Une voiture-atelier ex GCI avec décalques Rail-Kees

S'IL Y A BIEN UN TYPE DE MATÉRIEL ROULANT AUX CHEMINS DE FER BELGES QUI EST TOMBÉ DANS L'OUBLI COMPLET, CE SONT LES VOITURES ET WAGONS-ATELIERS, À SAVOIR DES VOITURES OU DES WAGONS DÉCLASSÉS QUI AVAIENT ENTAMÉ UNE SECONDE VIE COMME MAGASIN, VESTIAIRE, RÉFECTOIRE SUR ROUES. ON RETROUVE PEU D'INFORMATIONS À LEUR SUJET DANS LES ÉCRITS CONNUS ET PAR AILLEURS, LA PLUPART DES PHOTOGRAPHES NE SE SONT PAS INTÉRESSÉS À CE TYPE DE MATÉRIEL.

Et pourtant, ces véhicules furent souvent bien présents sur de nombreux sites ferroviaires au cours des années '60, '70 et '80, à l'écart sur une voie de garage. Le véritable véhicule ayant servi d'exemple pour la transformation de notre modèle de GCI Goover Models est une voiture ex GCI de 3^{ème} classe à 8 compartiments construite en 1905, qui après son retrait du service commercial, a été renumérotée 947/109 et a servi de vestiaire sur roues pour une brigade d'entre-



En 1981, ce véhicule servait encore de vestiaire sur roues pour une brigade d'entretien. Il était numéroté 947/109 et portait même le matricule informatisé 30 88 B 947 1363-2. C'est Peter Embrechts qui photographia ce véhicule à Duffel, en 1981.



Quelques années plus tard (en août 1985), nous avons retrouvé ce même véhicule, garé dans un faisceau à Muizen. Il y faisait encore office de véhicule de service, mais avait déjà bien été dégradé par les intempéries... La photo illustre le flanc pourvu d'un marchepied unique. Photo: Otto Kahr (collection: Axel Vermeulen).



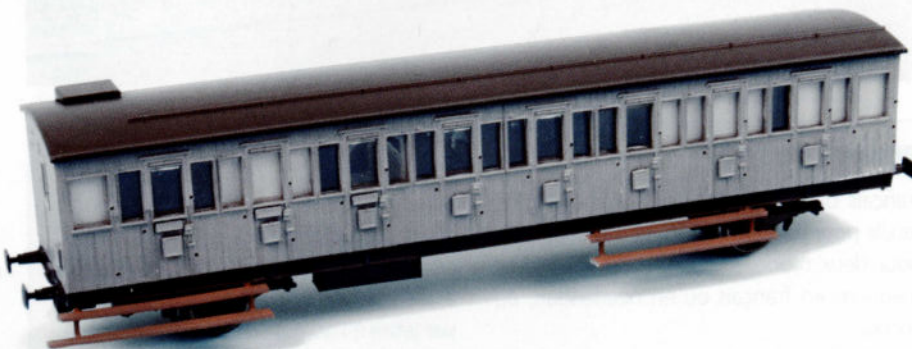
En 1987, ce véhicule était toujours présent à Muizen: cette photo illustre l'autre face comportant deux marchepieds. Il a finalement été vendu comme banque de pièces de rechange à une exploitation-musée. Photo: Otto Kahr (collection: Axel Vermeulen).



Démontons d'abord entièrement le modèle de la voiture GCI. Les vitres peuvent être facilement détachées, avec précaution. Lors du remontage, faites attention aux logements des étriers grâce auxquels la caisse est encliquetée au châssis. La caisse est ensuite peinte en gris moyen.



Le toit est ensuite peint en noir. À côté de la GCI, on peut voir un fourgon ex-allemand (Fleischmann), également en cours de transformation en wagon-atelier.



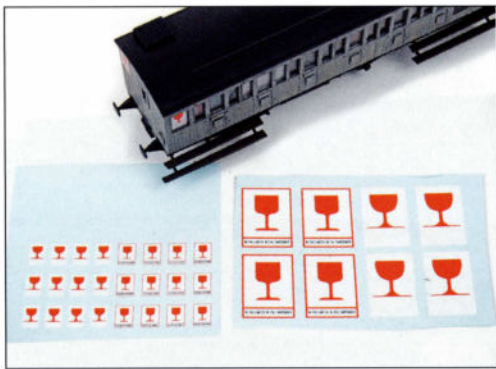
Lorsque le modèle a été peint, il peut être remonté. Les marchepieds d'origine de la GCI sont raccourcis à l'instar du véritable véhicule ayant servi d'exemple et les étriers sont collés au châssis.

Heureusement que nous disposons de quelques photos de ce véhicule...

Nous débutons par le démontage complet de notre modèle Gooover Models de voiture GCI. Toutes les mains courantes à l'extérieur sont également déposées, ainsi que tous les vitrages à l'intérieur. Normalement, les petits trous des mains courantes devraient proprement être rebouchés, mais par manque de temps, cela n'a pas encore été réalisé sur le modèle présenté. Après ce démontage, la caisse est repeinte en gris moyen (de marque Tamiya, additionné de quelques gouttes de 'Model Air black' Vallejo). La toiture est ensuite peinte en noir ('Model Air Black' Vallejo). Si vous ne disposez pas d'un aérographe, vous pouvez effectuer ces deux opérations avec de la peinture d'apprêt grise et du noir mat en aérosol. La teinte exacte du gris a moins d'importance: il s'agit simplement d'une teinte de base, qui sera ensuite retravaillée.

Après ce travail de mise en peinture, les vitres sont reposées et le modèle peut être réassemblé, à l'exception du 3^{ème} essieu. Comme sur le véritable modèle, un flanc ne présente qu'un seul marchepied, tandis que l'autre en compte deux. Nous découpons le marchepied d'origine à bonne mesure, de façon à ce que les pièces et leurs étriers puissent encore être fixés par colle au châssis.

Un véhicule-atelier n'en serait pas un s'il ne portait pas le marquage d'un grand verre de teinte rouge sur fond blanc, leur signe distinctif. On trouve sur l'extrémité d'un des flancs un verre rouge sur fond blanc, tandis qu'à l'autre extrémité est peinte une barre transversale rouge. Les faces d'about du véhicule sont décorées d'un autre verre rouge sur fond blanc et à bord rouge, avec la mention 'Niet stoten/Niet heuvelen' – 'Ne pas lancer/ Ne pas tamponner'.



Les décalques à l'eau ont été réalisés par Rail-Kees. A gauche, une feuille de décalques pour six modèles à l'échelle H0; à droite, une feuille pour trois modèles à l'échelle 0.



Le modèle achevé bénéficie encore de quelques traitements dont plusieurs lavis, pour donner un aspect extérieur plus défraîchi. La bande rouge oblique a été appliquée au pinceau, la solution par décalque ne semblant pas réalisable.



Avant et après: un modèle de voiture GCI est donc parfaitement utilisable comme voiture-atelier à l'époque IV.

Comme sur notre réseau en construction, nous avons besoin de plusieurs véhicules-atelier, nous avons fait appel à Rail-Kees (un spécialiste néerlandais de trains et d'accessoires) pour la réalisation de décalques. Kees-Jan Van Vessem a ainsi conçu un set de décalques pour échelle H0 destiné à décorer six véhicules (voir l'encadré en fin d'article).

Après avoir appliqué ces décalques sur notre modèle, les marchepieds ont été peints en brun-noir et les flancs patinés au moyen de différents lavis, pour suggérer l'effet des intempéries. Enfin, le 3^{ème} essieu est reposé, rendant le modèle prêt à l'emploi sur sa voie de garage....

Texte et photos: Guy Van Meroye



Des décalques exclusifs pour les lecteurs de TMM

Les décalques utilisés pour ce projet ont été réalisés à notre demande par Rail-Kees et sont encore disponibles en exclusivité pour les lecteurs de Train Miniature Magazine. Une petite feuille pour H0 coûte 9 euro et reprend des décalques pour six modèles de véhicules-ateliers. Une petite feuille pour l'échelle 0 coûte également 9 euro et sert à décorer trois modèles (avec mentions en

français ou en néerlandais, au choix). Une feuille pour l'échelle 1 compte des décalques pour deux modèles et coûte 10 euro (avec mentions en français ou en néerlandais, au choix).

Ces décalques sont uniquement disponibles sur commande et doivent être retirés au stand TMM lors de notre 'Grande Expo' de Louvain ou au stand TMM à Eurospoor. Aucune expé-

dition ne sera réalisée par poste. Le paiement s'effectue lors de leur retrait. Vous pouvez les commander par mail adressé à redactie@modelspoomagazine.be (ou par lettre à l'adresse de la rédaction: Leonarduslaan 10 à 2960 Brecht) au plus tard le 12 octobre prochain. Les commandes ultérieures ne pourront plus être garanties.



Un bouleau de 18 cm.

Un peuplier canadien de 25 cm.

Un peuplier argenté de 23 cm.

Un chêne de 19 cm.

Des arbres faits main

Une initiative osée d'Artitec

S I VOUS ÊTES À LA RECHERCHE DE BEAUX ARBRES, VOUS DEVRIEZ FURETER DANS LE MAGASIN ONLINE D'ARTITEC: VOUS Y DÉCOUVRIREZ TOUTE UNE SÉRIE DE JOLIS ARBRES FAITS À LA MAIN DE LA FIRME POLONAISE MBR, DES FRÈRES MACIEJ ET BARTOSZ RADKE. ILS CONFECTIONNENT DES ARBRES À DES PRIX INTÉRESSANTS, MAIS ILS SONT DIFFICILES À OBTENIR ET LES DÉLAIS DE LIVRAISON SONT ÉLEVÉS. RAISON POUR LAQUELLE ARTITEC A PRIS LE RISQUE DE PROPOSER CES ARBRES DANS SON PROPRE MAGASIN ONLINE, EN SE CONSTITUANT UN PETIT STOCK.

Artitec se consacre à la fourniture de maquettes qui sont historiquement correctes: ces arbres faits à la main cadrent parfaitement dans son assortiment. Il a été opté en premier lieu pour plus de feuillus et de conifères, car Artitec s'attend à ce que ce soit ces types d'arbres qui seront les plus demandés par sa clientèle.

Ces arbres sont disponibles en trois tailles, qui correspondent globalement aux échelles suivantes: N, TT/H0 et H0. Les arbres en TT/H0 peuvent être plantés aussi bien sur un réseau à l'échelle TT que H0. Les arbres en H0 représentent des sujets adultes au 1/87 et peuvent paraître un peu grands, à première vue. Et pourtant, leur reproduction est correcte: un chêne peut atteindre 25 m et plus en réalité. Or, ceci représente 29 cm au 1/87. Le magasin online d'Artitec mentionne les tailles, avec une tolérance de quelques centimètres: il



s'agit après tout d'un travail entièrement 'fait main'.

L'assortiment va lentement s'étoffer par plus de conifères. Artitec envisage également de faire confectionner des types d'arbres inédits et en exclusivité par les frères polonais pour son magasin online, comme un beau marronnier, un type d'arbre assez typique des régions de plaine en Belgique et aux Pays-Bas. Ces arbres sont pourvus d'une tige métallique, ce qui permet de les enficher dans le paysage. Ils peuvent ainsi être 'déplantés'

pour être replantés sur un autre réseau. Ces arbres 'faits main' constituent un investissement sur plusieurs années, car peuvent être réutilisés sur plusieurs réseaux ou dioramas successifs.

C'est une bien louable initiative d'Artitec que d'avoir pris le risque de se constituer un stock d'arbres: après que vous ayez passé commande, vous serez livrés dans les jours qui suivent!

Texte et photos: Gerard Tombroek





Pocahontas Mining Company

Le transport de charbon vers 1950



Un magnifique pont à tréteaux ne peut évidemment pas manquer sur un réseau d'inspiration américaine: il est l'occasion de belles prises de vues lorsqu'un convoi le franchit. Voici une Class Y3 2-8-8-2 des N&W.



DANS LES APPALACHES, UN MASSIF MONTAGNEUX VIEUX DE 300 MILLIONS D'ANNÉES SITUÉ DANS L'OUEST DE L'AMÉRIQUE DU NORD, SE TROUVENT DE RICHES GISEMENTS DE CHARBON. DES LIGNES DE CHEMIN DE FER Y FURENT ÉTABLIES DÈS LA FIN DU 19^{ÈME} SIÈCLE, POUR Y TRANSPORTER CE CHARBON. MICHAEL FUSCH ET JÜRGEN FUNK (D'ALLEMAGNE) ONT TRADUIT CETTE SITUATION SUR LEUR RÉSEAU 'POCAHONTAS MINING COMPANY', OÙ TOUT TOURNE AUTOUR DU TRANSBORDEMENT DU CHARBON ET DE SON TRANSPORT.

Les Appalaches – qui s'étendent sur près de 2.500 km – vont en ligne droite de l'Alabama jusqu'à Terre-Neuve-et-Labrador. Ce n'est pas un massif montagneux très élevé, avec quelques sommets à peine qui dépassent les 2.000 m d'altitude. Ils forment néanmoins un obstacle naturel de taille. La voie tracée à travers ces montagnes a nécessité de nombreux ouvrages d'art (barrages, ponts et tunnels), des courbes serrées et des rampes sévères. Ce furent les Chesapeake & Ohio, Clinchfield, Norfolk & Western et d'autres compagnies ferroviaires qui relevèrent le défi et qui doivent finalement leur existence au transport de charbon en Virginie Occidentale, en Virginie et au Kentucky.

Des gisements de charbon

En peu de temps, des centaines de gisements de charbon furent mis en exploitation. En

fonction de leur profondeur, soit des puits profonds furent forés, soit des tunnels horizontaux furent percés dans les flancs de montagne. Autour de ces mines, les compagnies minières firent construire des quartiers d'habitation faits de simples maisonnettes standardisées en bois (des 'company houses') et leurs propres magasins (des 'company stores') pour pallier aux nécessités quotidiennes.

La mine de charbon de la Pocahontas Mining Company est située le long de la ligne de chemin de fer du Norfolk & Western Railway (N&W). Suite à la demande croissante en énergie, les trains de charbon furent de plus en plus longs: des trains composés de cent wagons devinrent rapidement la règle, plutôt que l'exception. Avec l'augmentation des charges remorquées, des locomotives toujours plus puissantes ont été nécessaires: les

'Mallet' articulées ont été la solution du temps de la vapeur, grâce à leur aptitude à négocier des courbes serrées. Infatigables, les plus anciennes locos de la classe Y3 des N&W ont également remorqué les trains de charbon. De temps à autre, une locomotive 'moderne' datant des années 1940 comme des séries A ou Y6b est également visible, mais leurs jours sont comptés: le Norfolk & Western s'est lancé dans l'acquisition de locomotives Diesel...

Une fiction

Les douze mètres de longueur de ce réseau réparti en segments constituent un mélange de fiction et de réalité. Il s'agit d'une situation conçue avec de nombreux éléments issus de la réalité, ce qui donne un tableau réaliste de la Virginie de l'Ouest au cours des années 1950. Le site minier d'Hensley, situé sur une des rives de la rivière Pine Fork, doit son existence à la mine de charbon exploitée par la 'Pocahontas Mining Company'. L'installation de triage et de transbordement du charbon ('Tipple') se situe le long d'une ligne secondaire à voie unique du 'Norfolk & Western Railway', qui suit les rives de la rivière Pine



1

1. Juste à côté de la mine se trouve la communauté d'Hensley, avec ses typiques 'Company houses'. Ces habitations sont entièrement aménagées: faites-y attention lorsque vous verrez ce réseau lors d'une exposition.

2. Le temps où les ouvriers de la mine ne pouvaient faire leurs emplettes que dans le magasin de la compagnie est passé depuis longtemps, mais que faire d'autre si aucun magasin ne se trouve à proximité...?

Fork. Le charbon extrait dans les montagnes arrive par transbordeurs dans le 'Tipple' où, grâce à un jeu de tamis, les gros et les petits morceaux sont séparés. Suite à la demande des clients, la 'Pocahontas Coal Mining Co' propose du charbon en trois tailles. Le charbon poursuit alors sa course via un second jeu de bandes transbordeuses vers les trémies de chargement, pour chuter finalement dans des wagons tombereaux (des 'hopper cars').

La poussière de charbon est récoltée le plus possible et entreposée dans un silo, puis



2



3

3. Juste après avoir traversé la rivière Pine Fork, une autre ligne secondaire vient se raccorder. La Class S1 277 du N&W visible à l'arrière-plan va céder la priorité à la Class A 1217 du N&W présente sur le pont, une 2-6-6-4 construite par Roanoke Shops.

4. Le site de la 'Pocahontas Mining Company'. Le charbon brut est acheminé depuis la mine au moyen de bandes transbordeuses. Pour ce faire, des tunnels ont été creusés dans les montagnes.



4

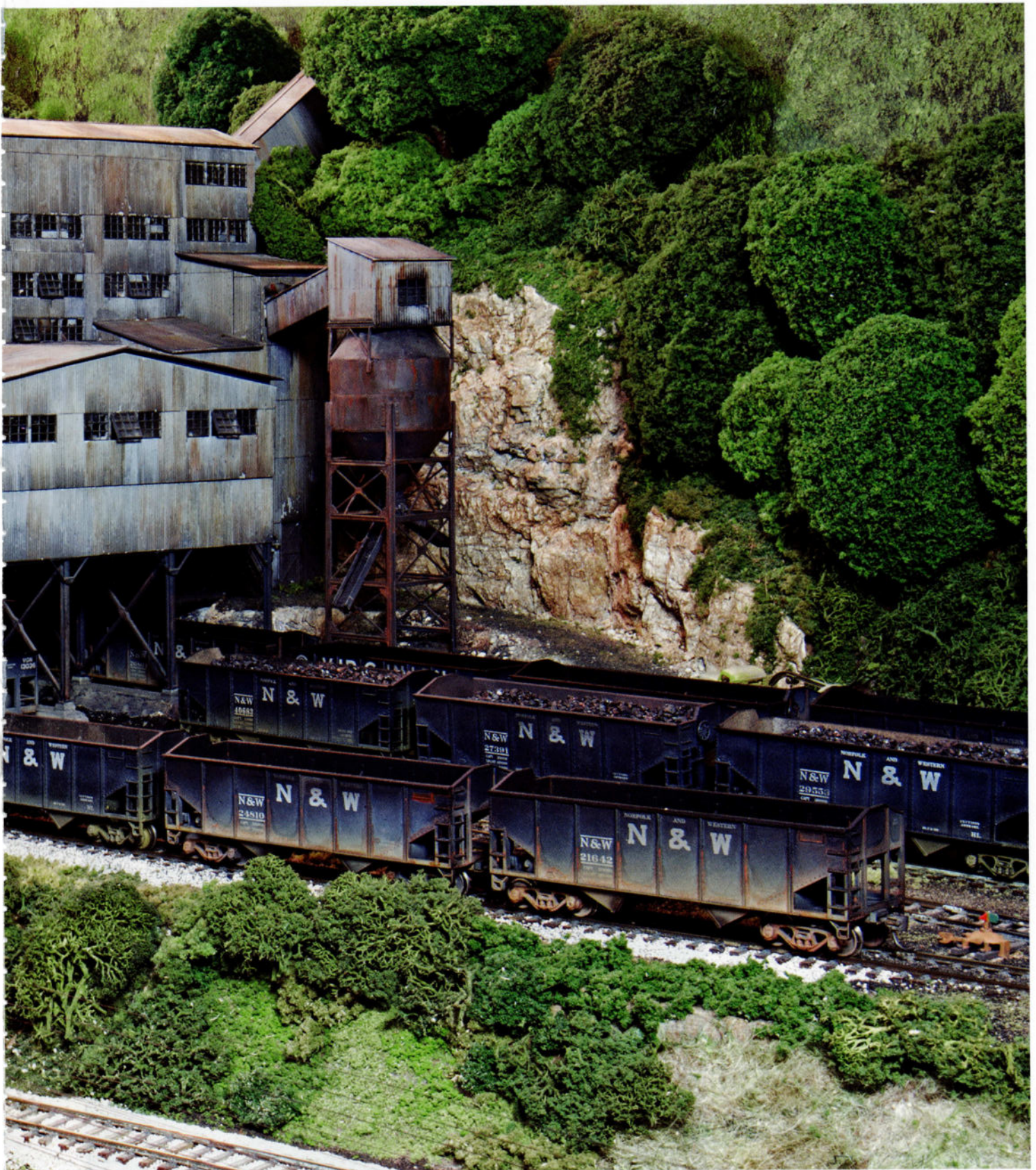
utilisée comme combustible par l'usine elle-même. Pour éviter la production de poussières lors des opérations de chargement des wagons, le charbon est aspergé de pétrole: pour ce faire, la compagnie a disposé un wagon-citerne faisant office de réservoir d'approvisionnement. Les bâtiments annexes

autour du site sont constitués d'une chaufferie et d'une salle des machines, ainsi que de quelques baraques.

Le timing

Les voies de chargement sont disposées en pente, de façon à ce que les wagons roulent

par leurs propres moyens sous les trémies de chargement, par la seule force de la gravité: il suffit de manœuvrer le frein à vis pour déplacer les wagons. La façon de charger les wagons est reproduite avec soin sur ce réseau. Le charbon court sur de véritables bandes transbordeuses jusque dans les wagons tombe-



reaux, qui défilent lentement sous la trémie. Pour ce faire, tout un dispositif a été conçu et réalisé au moyen de pièces et de matériaux disponibles dans le commerce: il comporte aussi bien le dispositif de convoyage du charbon que le mécanisme pour faire avancer les wagons. Depuis les silos d'entreposage, le

charbon – déjà trié en trois catégories de taille – est amené au moyen d'une vis sans fin sur les différentes bandes transbordeuses. Par ces bandes, le charbon arrive ensuite dans les trémies de chargement. La vitesse de défilement des vis sans fin, des bandes transbordeuses et des wagons est synchronisée de façon à ce

qu'une quantité bien précise de charbon soit déchargée dans chaque wagon.

Hensley

Les habitations spartiates et le magasin de la Pocahontas Mining Company disposés sur la rive droite de la Pine Fork constituent la



5. C'est l'effervescence au chargement de la Pocahontas Mining Company. Trois voies de chargement sont disponibles sur le site, ainsi qu'une voie de circulation, à droite. La voie à l'extrême droite est la voie principale directe qui suit le plus possible les méandres de la rivière Pine Fork.

communauté d'Hensley. Les habitations de fonction, situées directement sous la ligne de chemin de fer, n'offrent qu'un confort réduit aux mineurs et à leur famille. Après la Seconde Guerre mondiale, l'industrie américaine a rapidement basculé vers la production de masse, avec notamment des automobiles rendues accessibles à tous. Grâce à l'augmentation du bien-être, les mineurs purent s'acheter une auto: la fin des trains de voyageurs était proche... L'époque où la mine payait ses ouvriers au moyen de bons de valeur (des 'scrip') uniquement valables

6. Les trémies situées au-dessus des voies de chargement peuvent être réglées à des hauteurs différentes. Lors du réglage en hauteur, les contrepoids bougent également mais en sens contraire, tout comme en réalité.





7. Les puissantes locomotives 'Mallet' ne sont pas encore radiées, mais l'avènement du Diesel s'annonce avec ces bryantes GP9 de fabrication EMD, qui datent de 1956/57.



8. Grâce à leur châssis articulé, même les plus grosses locomotives – comme cette Class A 1217 du N&W – ne rencontrent aucun problème sur des courbes serrées.



9. Revêtus de la tenue ad hoc, Michael Fusch et Jürgen Funk assurent l'exploitation de leur réseau 'Pochontas Mining Company'.

dans ses propres magasins était déjà loin, mais le 'Company store' était le seul magasin présent dans le hameau et formait avec l'église (non représentée) le centre social de la localité.

Quelques infos

Les convois sont pilotés en mode digital sur 2-rails. Toutes les locos sont équipées d'un décodeur 'sons'. Les aiguillages sont basculés à la main, comme en réalité. Les convois atteignent une gare fantôme constituée de cinq voies de garage, via une voie en colimaçon. Ces voies cachées des regards sont équipées d'une détection d'occupation de voie.

Les segments sont constitués de triplex sur châssis métallique. Les voies reposent sur des bandes de 'Trittschalldämmmatten' (des plaques de mousse compressée, comme celles utilisées pour isoler les parquets en bois). Elles servent d'absorbant phonique et simulent en outre l'assiette des voies.

La montagne amovible a été modelée au moyen de plaques de mousse qui ont ensuite été recouvertes d'un bandage de plâtre, le tout étant achevé avec du plâtre. Les rochers ont également été réalisés avec du plâtre. Les 700 arbres environ qui décorent les montagnes ont été confectionnés avec de l'ouate pour filtres d'aquarium, les troncs étant

constitués de cure-dents. Les arbres grossièrement assemblés sont d'abord peints en noir. Ils sont rendus collants avec un spray de colle et recouverts ensuite de leur feuillage, sous la forme de petits flocons de mousse. Pour le restant de la végétation, il a été fait appel aux matériaux traditionnels de saupoudrage proposés dans le commerce. La plupart des bâtiments sont de fabrication 'maison', mais il existe aussi quelques kits modifiés et transformés. L'arrière-plan est peint en vert olive et représente le paysage montagneux des Appalaches.

Texte et photos: Gerard Tombroek



Purфина et Fina

Des marques belges emblématiques

PANNEAUX, AFFICHES, ENSEIGNES ET AUTRES INSCRIPTIONS DONNENT VÉRITABLEMENT VIE À NOS MAQUETTES. CES ÉLÉMENTS GRAPHIQUES ONT CEPENDANT UNE AUTRE FONCTION ESSENTIELLE, CELLE DE TRANSMETTRE UN MESSAGE AUX SPECTATEURS, EN LEUR PRÉCISANT FORMELLEMENT LES INTENTIONS DE L'AUTEUR EN MATIÈRE DE LIEU ET D'ÉPOQUE. GRÂCE À LEUR CONTENU, LEUR LANGUE ET LEUR STYLE, LE MODÉLISTE PEUT EN EFFET ANNONCER AUSSI CLAIREMENT QUE PAR UNE LÉGENDE EXPLICITE OÙ SE SITUE, DANS L'ESPACE ET DANS LE TEMPS, LA SCÈNE QU'IL VEUT RECRÉER. À LUI ÉVIDEMMENT DE DEMEURER COHÉRENT DANS SA DESCRIPTION ET DE NE PAS CHARGER SON TABLEAU D'INDICATIONS CONTRADICTOIRES!

Le paysage belge

Dans nos pays capitalistes, les publicités et les enseignes font partie intégrante du développement économique depuis deux siècles. Au fil du temps, nombre de marques ont été vantées sur les façades et sur les véhicules, au gré de l'apparition des produits. Elles balisent notre histoire en évoquant chacune l'époque particulière qui connut leur gloire. Prenons par exemple les cafés détenus le plus souvent

par de grandes brasseries, qui y plaçaient des enseignes à leurs noms bien en évidence. Depuis 1945, les regroupements et les faillites n'ont pas manqué dans ce secteur, entraînant une valse des appellations. Qui se souvient par exemple de l'Ekla, la bière officielle de l'Expo '58, produite par la brasserie Vandenheuvel? Apparue en 1956, cette pils disparut en 1974, en même temps que ce brasseur

fermait définitivement ses portes. Une publicité 'Ekla' sur un réseau miniature devrait donc le situer entre 1956 et 1974. Ou encore, un café Jupiler ne conviendra qu'à partir de l'époque IV, puisque cette bière ne fut lancée par la brasserie Piedbœuf qu'en 1966.

Dans un registre différent mais tout aussi populaire, il y a les marques d'essence. Aux côtés des majors de la branche (Esso, Shell, BP, Gulf, Texaco), un belge a su s'imposer tout au long du siècle dernier: le groupe Petrofina avec ses marques Purфина et Fina. Ces deux noms ont successivement marqué les abords des routes chez nous et chez nos voisins, tout en se retrouvant également sur les wagons-citernes affrétés par Petrofina. Selon que ce soit l'un ou l'autre qui apparaisse sur



1. La station-service Purфина de la chaussée de Louvain à Kortenberg, vers 1958. La marque est bien mise en évidence par l'enseigne au néon, le blason sur poteau et les drapeaux qui flottent au vent (archives Petrofina).

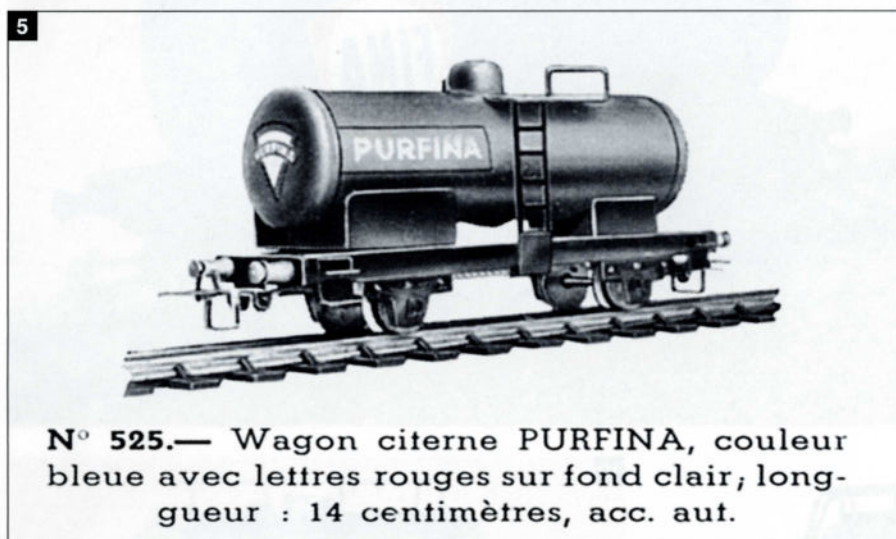


2. La station-service Purфина de la chaussée de Mons à Anderlecht, vers 1960. Les blasons Fina viennent d'être installés, mais l'enseigne lumineuse au néon Purфина est restée temporairement en place (archives Petrofina).

3. Affiche utilisée en 1959 pour sensibiliser les automobilistes belges au passage progressif de la marque Purфина à la marque Fina (Collection: affiches Marci).



4. Evolution chronologique des logos Purfina et Fina, depuis la création de Petrofina jusqu'à sa fusion avec Total.



5. Extrait du catalogue Elec de 1949. Il s'agit sans doute du premier modèle réduit de wagon Purfina apparu sur le marché. La mention d'une livrée bleue est erronée. Celle des wagons mis en vente fut en définitive gris clair, en pleine conformité avec la livrée de tout le parc Purfina de l'époque.

une maquette, le spectateur sera automatiquement transporté dans un passé plus ou moins éloigné.

L'histoire de Petrofina

La plus ancienne de ces deux marques, Purfina, fut lancée par Petrofina en 1921 et se développa d'abord au Benelux et en France. Après la guerre, le pétrolier belge reprit des réseaux de stations-services en Grande-Bretagne (1949), au Canada (1954) et aux USA (1956), pour lesquels une marque raccourcie, plus facile à prononcer par les Anglo-Saxons, fut dérivée: Fina. Dans le même temps, les stations Purfina continuèrent à essaimer en Europe continentale et en Afrique, avec la création de filiales ou des prises de par-

ticipation locales: Suisse (Socal 1951), Tunisie (1951), Afrique Occidentale Française (1952), Italie (1954), Egypte (1954), Allemagne de l'Ouest (1956), Portugal (1956), Suède (1957) et Norvège (1959). En 1958, Petrofina décida d'unifier son image dans le monde, en abandonnant la marque Purfina au profit de la seule Fina. Dans les faits, le changement s'opéra progressivement de 1959 à 1962. Certaines stations présentèrent un double visage pendant quelques années: nouveaux caissons lumineux Fina, mais persistance des enseignes au néon Purfina. A noter également que les filiales Purfina étrangères ne furent parfois renommées juridiquement que beaucoup plus tard (1958 au Benelux, mais 1960 en Suisse,

1963 en Allemagne et 1972 en France). Ceci est important pour le juste marquage des wagons-citernes. En Allemagne et en France par exemple, au début des années soixante, des wagons fraîchement repeints portaient le logo Fina, tout en conservant 'Deutsche Purfina' ou 'Purfina Française' sur leur plaque signalétique. La marque Fina poursuivit ensuite son expansion dans le monde à la faveur du prodigieux développement du groupe Petrofina, jusqu'en 1999. Cette année-là, notre fleuron national fusionna avec le français Total et la marque Fina disparut définitivement du paysage européen.

L'évolution du logo

En plus du changement de marque autour de 1960, les logos Purfina et Fina ont évolué graphiquement au cours des ans, ce qui permet à un observateur bien informé de cerner finement les époques représentées. Les logos successifs sont illustrés ci-dessous. En gros, ils peuvent se regrouper en quatre périodes principales:

- de 1924 à 1950: triangle Purfina vermillon sur fond blanc, souvent limité à un cercle;
- de 1950 à 1960: inscription du triangle Purfina dans un cadre bleu figurant un blason;
- de 1960 à 1995: blason Fina bleu/rouge dans un cadre bleu (le cadre disparaît en 1972);
- de 1995 à 1999: typographie Fina personnalisée et blason souligné par une ellipse aplatie.

A noter aussi une particularité géographique: le blason utilisé sur les marchés allemand et nordique jusque dans les années '70 présente des coins supérieurs échancrés (valable aussi bien pour Purfina que pour Fina).

En miniature

En 65 ans, notre pétrolier national a fourni une source d'inspiration abondante aux fabricants de trains miniatures. J'ai recensé une quinzaine de reproductions par près de dix grands constructeurs de notre branche. Le premier modèle que je connais est un wagon Purfina sorti en

6

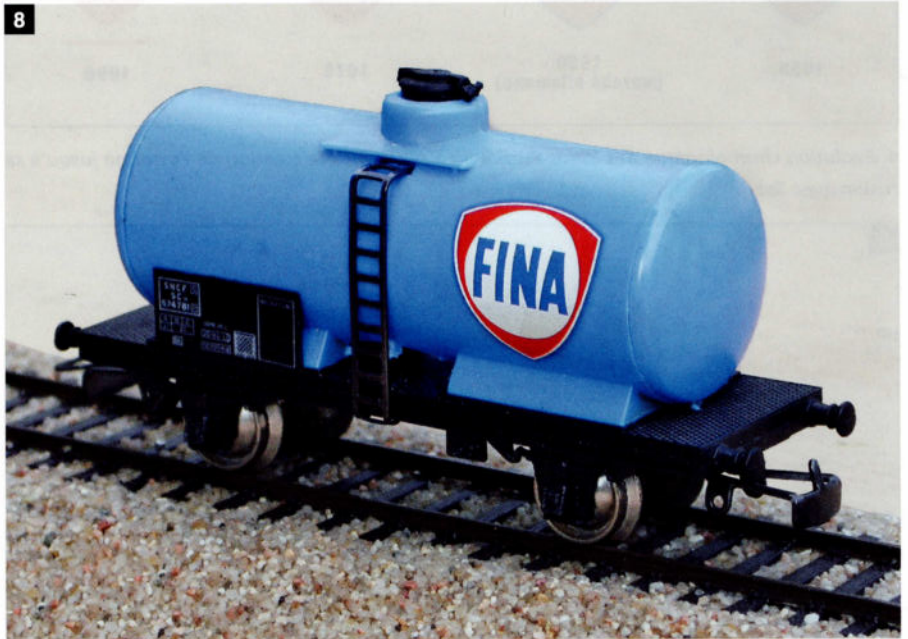


7



6 et 7: En 1961, deux ans après l'apparition des wagons réels sur la DB, Trix-Express proposa une très belle décoration Fina de ses deux wagons-citernes Elk (Einheitsleichtkesselwagen). Notez les coins supérieurs échançrés du blason et les marquages 'Deutsche Purfina', tout à fait conformes pour des wagons allemands de cette période. Dans la réalité comme en miniature, ce furent aussi les premiers wagons Fina à arborer cette livrée bleu azur particulièrement seyante.

8



8. Le wagon Fina réalisé par Jouef en 1975. Avec sa livrée bleu ciel, il ne fait pas mauvaise figure pour une production bon marché. Sa citerne OCEM de petite capacité fut remplacée en 1978 par une citerne de grand diamètre dans une série modifiée, mais de même référence (6306). (Photo: Philippe Galaup)

9



9. Le wagon Elk à deux essieux de la DB édité en série limitée par Fleischmann, vers 1973. Il s'agit d'une pâle imitation du modèle équivalent de Trix de 1961 (photo 7). La décoration est notamment réalisée par décalcomanies (contours visibles) et non par tampographie.

10



10. Le wagon de la DB d'époque III, en livrée grise de la société EVA et loué à Fina, produit par Piko en 1995 en deux versions (avec ou sans guérite de serre-frein). Le blason est doublement erroné: son contour devrait être bleu et ses coins supérieurs échançrés.

1949 au catalogue du fabricant belge Elec (S.A. Constructions Métalliques Belges à Bruxelles), plus connu par ses jeux de construction Mercator. Sa présence dans les vitrines fut éphémère, car l'entreprise fit faillite peu après. Il fallu ensuite attendre plus d'une décennie pour que d'autres modèles surviennent, cette fois sous le logo Fina. Il y eut d'abord deux wagons-citernes Trix-Express (1/87), l'un

à deux essieux et l'autre à bogies, qui sortirent en 1961, peu après la mise en service de wagons affrétés à la DB par la toute nouvelle raffinerie Deutsche Purfina de Duisburg. Le wagon à bogies fut également décliné dans la gamme Minitrix (1/160), quatre ans plus tard. En 1963, Jouef proposa un premier wagon Fina de la SNCF, à deux essieux, dans une décoration Algeco/Fina assez improbable, suivi

de quatre autres modèles jusqu'à l'an 2000. Le deuxième, toujours à deux essieux, sortit en 1975 en livrée bleu azur, d'époque III. Il fut remplacé en 1978 par une version semblable, mais avec une citerne de plus grand diamètre et des marquages de l'époque IV. En 1990 sortit un quatrième modèle, cette fois un wagon moderne à bogies en livrée argentée, d'époque IV. Enfin en 1998, un cinquième



11. Le wagon de la SNCF des années '50 réalisé par Sachsen-Modelle en 2001, à l'initiative de son importateur français. Sa production en série fut heureusement arrêtée par la faillite du fabricant: sa décoration Purfina était totalement fantaisiste...

12. En 2010, Tillig reprit le modèle de la photo 11, cette fois en version Fina de la DB d'époque III. L'initiative est discutable, car il est fort improbable que la jeune société Deutsche Purfina ait acquis après 1959 des wagons d'avant-guerre à citerne rivetée, d'une tare rebutante. En outre, le blason devrait être entouré d'un contour bleu détourné sur blanc et le marquage Fina est de taille très exagérée.

13. Le wagon de la SNCB d'époque III, produit par Märklin en 2002. Sa livrée grise et son blason Purfina sont parfaitement conformes à la décoration en vigueur de 1950 au début des années '60. Son seul défaut aux yeux des amateurs belges était de n'avoir pas été vendu au détail, mais seulement comme partie d'un coffret de cinq wagons marchandises.

wagon (à deux essieux) de construction économique avec une citerne rouge fantaisiste, apparut furtivement dans un coffret de départ. De son côté, Hornby-achO produisit vers 1972 un wagon Fina à deux essieux d'époque III, en livrée gris clair assez sommaire. A la même époque, Fleischmann produisit en série limitée un deux essieux bleu azur de la DB d'époque III et Liliput un wagon moderne à bogies en livrée argentée et logo 'Socal/Fina' des CFF. En 1995, Piko s'y mit à son tour en proposant un deux essieux gris de la DB d'époque III, en deux versions (avec ou sans guérite de serre-frein). En 2001, Sachsen-Modelle lança une curieuse re-décoration Purfina de son deux essieux d'avant-guerre en immatriculation SNCF, qui ne connut pas de commercialisation, suite aux tribulations financières du fabricant (concordat et reprise par Tillig). L'année suivante, Märklin réalisa en série limitée une version semblable de la SNCB, plus conforme, qu'elle déclina également au 1/220 trois ans plus tard. En 2006, un

très beau wagon à bogies Fina de la DB d'époque III fut produit par Brawa. Tillig l'imita en 2010, mais sur base de l'ancien deux essieux de Sachsen-Modelle. Un dernier wagon Fina, cette fois de la SNCB, d'époque III, sortit encore chez Fleischmann en 2013. Mentionnons aussi MK-Modelbouwstudio's, un artisan hollandais qui a produit des décalcomanies H0 et O d'une décoration Purfina antérieure à 1950 et Makette, qui s'apprête à produire une ou deux versions Purfina/Fina de son wagon-citerne TP, immatriculées à la SNCF. Pour compléter le tableau, je dois encore évoquer trois modèles de camions édités ces dernières années: un semi-remorque Purfina des années 1955-'60 chez Corgi (au 1/50), la réédition d'un camion Purfina des années '50 par CIJ-Norev (au 1/50) et enfin chez Brekina au 1/87, un camion Mercedes-Benz chargé d'une citerne amovible Purfina. Les livrées bleu azur des deux premiers sont parfaitement plausibles, car cette couleur a été introduite sur les véhicules routiers

de la flotte Purfina dès l'après-guerre, au contraire des wagons-citernes, qui gardèrent leur robe grise jusque 1959 au moins.

Des opportunités décoratives

Les marques Purfina et Fina sont assez peu présentes sur nos réseaux, mis à part l'un ou l'autre wagon-citerne apparaissant parfois au sein d'une rame marchandises. De dépôt d'essence avec cuves, de camion-citerne, de station-service Purfina ou Fina, jamais nulle trace! Nos fabricants de maquettes et nos artisans s'en tiennent invariablement aux grands noms du secteur: Shell, Esso, BP, Aral, Total. Cependant aujourd'hui, avec le développement de matériels informatiques économiques et performants, le modéliste épris d'originalité peut produire lui-même les planches décoratives de son choix, à partir de photos du monde réel. Une seule difficulté demeure pour les marques du passé dont les photos sont plus rares et n'existent la plupart du temps qu'en noir-

14



14. Le wagon à bogies de 45 m³ de la DB d'époque III, produit par Brawa en 2006 (réf. 47041). Ce modèle est finement détaillé et sa décoration superbe. Dommage que celle-ci présente un anachronisme flagrant: le blason représenté n'est apparu qu'en 1972, donc bien après l'époque III et la modification de la raison sociale 'Deutsche Purfina' indiquée sur la plaque signalétique de droite.

15



15. Ce modèle Fleischmann (réf. 541301) paru en 2013 a tout pour plaire... sauf que sa décoration SNCB a été mal coordonnée. Il est annoncé pour l'époque III, alors que son immatriculation est de l'époque IV et que les marquages Fina sont d'un style postérieur à 1995, c'est-à-dire une époque où le transport de carburants est plutôt confié à des wagons à bogies.

16



16. Jusqu'il y a peu, l'artisan hollandais MK-Modelbouwstudio's éditait des planches de décalcomanies Purfina (NS) (T-30p11) destinées à redécorer des wagons-citernes d'avant-guerre Fleischmann, Märklin, Piko et Sachsenmodelle en H0 ou 0-Scale et Lenz en 0. La conformité de leur graphisme est parfaite pour un modèle circulant entre 1925 et 1950-'55.

17



17. Le projet de wagon TP de la SNCF des années d'après-guerre, qui devrait être réalisé au 4^{ème} trimestre 2014 par l'artisan allemand Martin Klinger (Makette) sur base de son joli modèle créé en 2009. L'existence d'un tel wagon est hypothétique, car le parc Purfina était essentiellement constitué de wagons-citernes à deux essieux, mais sa décoration et ses marquages sont tout à fait admissibles pour une période allant de 1938 (création de la SNCF) jusqu'aux années '50.

et-blanc. C'est le cas de Purfina, que je tenais absolument à mettre en œuvre sur mon réseau, pour des raisons sentimentales. La société de mon père fabriquait des enseignes lumineuses et Purfina était un de ses clients importants. Lors de la transformation de Purfina en Fina, il dut notamment procéder à l'échange des en-

seignes en Belgique et au Luxembourg, ce qui accrut considérablement sa charge de travail ces années-là. Moi-même, en stage d'apprentissage chez lui, j'ai eu l'occasion de participer à cette tâche. Le va-et-vient des enseignes et des caissons lumineux à démonter et à remonter dura bien deux ou trois années. En faisant appel à mes

réminiscences et grâce au service des archives de Petrofina auquel je m'étais déjà adressé il y a 30 ans, j'ai pu reconstituer avec exactitude les logos et les graphismes en usage à la fin des années '50 (mon réseau se situe en 1959). A l'aide de ces éléments, je viens de réaliser une petite station-service Purfina à l'entrée de

18



18. Le semi-remorque Simca Cargo des années 1955 édité par Corgi Toys dans sa collection 'Heritage' (1/50). L'emblème Purfina tampographié sur les portières est malheureusement inexact, car l'arc Purfina y est peint en bleu au lieu de rouge. Cette erreur d'interprétation est symptomatique des modèles anciens, conçus sur base de photos d'époque souvent inexistantes en couleurs.

19



19. Bonne surprise en 2013 que l'apparition de ce camion Mercedes-Benz chargé d'une citerne Purfina, au catalogue de Brekina sous la référence 40024 (1/87)! En toute logique, un tel véhicule ne pouvait appartenir qu'à un distributeur local et sa livrée bicolore peut être admise. Néanmoins, je le verrais plutôt en livrée uniforme grise avec blasons Purfina sur les portières et citerne bleu azur, comme plusieurs photos de distributeurs de l'époque le suggèrent.

20



20. La petite station-service Purfina en cours de réalisation sur mon réseau 'Ferbach', se situant en juillet 1959. Les enseignes et la décoration des pompes à essence Boutillon de l'époque ont été reconstituées sur base de photos d'établissements semblables en ma possession. Les détails de construction et les fichiers graphiques vous seront livrés dans la seconde partie de cet article.

ma gare de Ferbach et je vous propose de décrire ce travail, à la suite de cette étude. Je vous livrerai en même temps tous les

fichiers graphiques dont je dispose sur Purfina et Fina. De cette manière, les plus nostalgiques d'entre vous pourront

peut-être les réutiliser sur leurs propres maquettes pour faire revivre, eux aussi, un pan de notre glorieux passé industriel. A bientôt pour cet exercice patriotique!

Texte et photos
(sauf mention contraire):
Jacques Le Plat



Dans la boîte... IMPASSE ATMOSPHÈRE

IL Y A PLUSIEURS ANNÉES, JE VOUS AVAIS DÉCLINÉ UNE TECHNIQUE DE PATINE EN PRENANT COMME BASE LA CONSTRUCTION D'UN PETIT ENSEMBLE DE BÂTISSES QUE JE RÉSERVAIS ULTÉRIÈREMENT POUR UNE SAYNÈTE. AU GRÉ DU TEMPS ET POURSUIVANT PLUSIEURS PROJETS EN PARALLÈLE, L'ENSEMBLE S'EST RETROUVÉ MIS DE CÔTÉ DANS UNE BOÎTE, EN ATTENTE D'ÊTRE COMPLÈTEMENT ACHÉVÉ POUR POUVOIR ÊTRE FINALEMENT PRÉSENTABLE... ET PRÉSENTÉ. LE RÉSULTAT EST BIEN LOIN DE CE QUE J'AVAIS IMAGINÉ AU DÉPART... IL Y A SIX ANS. LA RECHERCHE DE TOUJOURS PLUS DE DOCUMENTATION ICONOGRAPHIQUE ET LES TROUVAILLES SUR LE WEB M'ONT FINALEMENT POUSSÉ À TERMINER CETTE VIGNETTE AVEC UN REGARD NOUVEAU. AINSI EST NÉE 'L'IMPASSE BAUCER'.

J'aurais pu vous faire le descriptif de A à Z, m'étendre sur le pourquoi du comment ou parler d'atmosphère'... Ici, ce ne sera pas le cas, les quelques photos parleront d'elles-mêmes... et renverront à des souvenirs et évoqueront des ambiances. Tel est le but final, mais plutôt que de partir dans des considérations philosophiques, je me suis attelé durant ces derniers mois à faire des séquençages sur les derniers éléments rapportés et les techniques déployées pour finaliser cette modeste vignette, qui sera présentée d'ailleurs à Louvain, à la fin du mois d'octobre prochain. Ma ligne de conduite pour ce projet étant d'avoir recours à un minimum de pièces du commerce, j'ai essayé de m'y tenir, mais je n'ai pas pu résister à l'utilisation d'un kit en tout dernier lieu.

Voici donc les toutes dernières évolutions résumées en plusieurs chapitres, chacun déclinant un travail bien distinct. Comme d'habitude, le côté pratique, propre aux sujets que j'ai plaisir à développer et à

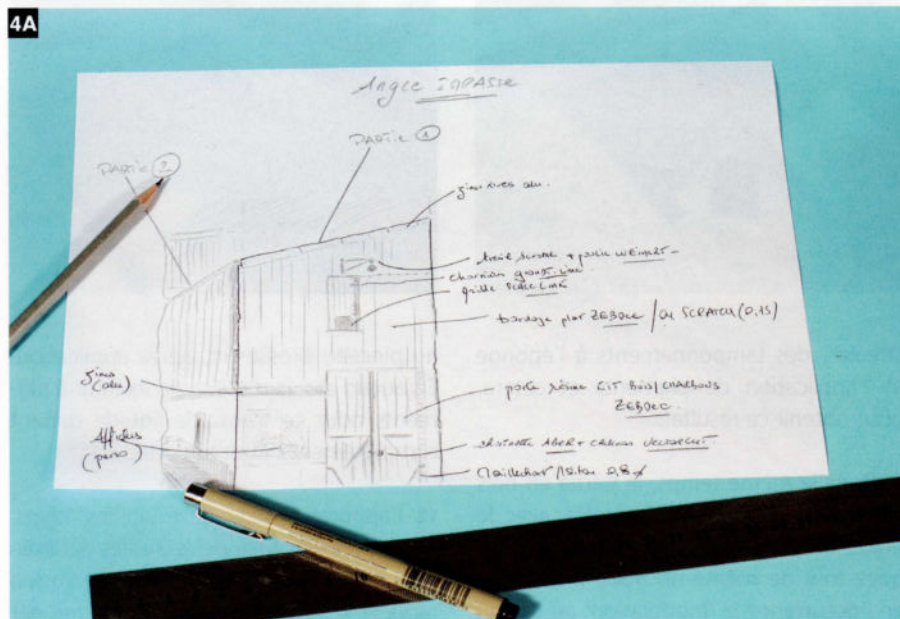


rendre accessible dans TMM, suit en images.

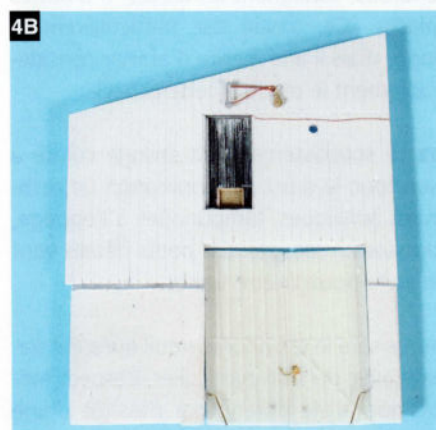
Au coin: M. Poncelet/Couverture - Zinguerie

L'ensemble de la démarche étant d'avoir recours à un minimum de pièces du commerce, je n'ai pu m'empêcher en tout dernier lieu d'utiliser certains éléments tirés de kits et de moulages en résine disponibles sur le marché. J'ai notamment pensé à certaines références Zébulon Décor, utilisées avec plaisir pour démarrer les tra-

voux sur le 'Passage industriel' dont vous avez pu voir les premiers résultats. La réalité nous offrant une source d'inspiration quasi inépuisable, j'ai 'inventé' de toutes pièces un bâtiment faisant face au café, en puisant dans mes références iconographiques. Pour rester dans l'ambiance 'ateliers en tous genres', j'ai donc lancé la construction d'une bâtisse utilisée comme dépôt par une entreprise de couverture-zinguerie. De l'ébauche sur papier à sa concrétisation, voici un petit séquençage sur la manière dont j'ai agi.

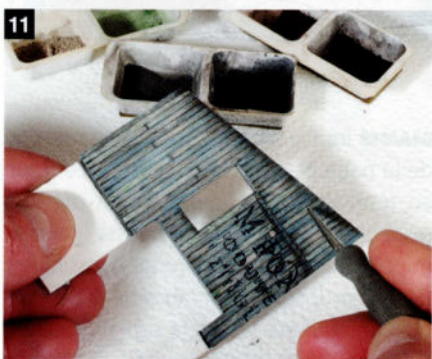
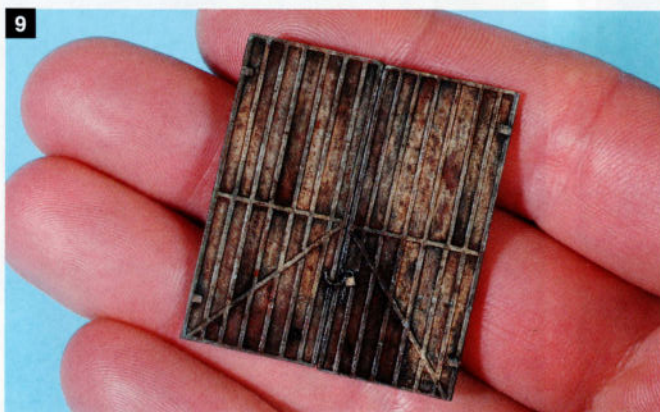
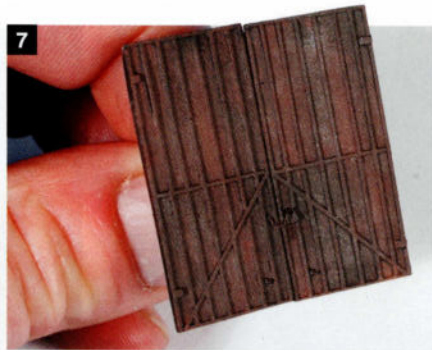
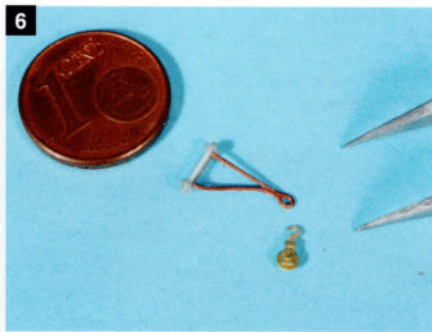


04A/04B Tout le monde connaît le syndrome de la page blanche... avec une idée floue en tête. Ici, avec l'empattement précis à respecter pour caser cette bâtisse, j'ai examiné et réexaminé différentes possibilités de construction, pour aboutir à un croquis définitif sur lequel je signale tous les éléments et les références du commerce dont je vais avoir besoin pour la modélisation. Après un habituel plan plus précis sur papier millimétré, les différents éléments de murs sont coupés et les détails rapportés (soit de façon définitive, soit à blanc pour vérification). Remarquez le bardage en bois, gravé de toutes pièces dans de la carte plastique de 0,75 mm. J'aurais pu aussi utiliser une plaque moulée en résine, disponible dans le commerce.



05 Le portail en résine provenant du kit Zebdec 87410 est ici détourné de sa vocation première, pour venir équiper cette remise. Après masquage des quelques minuscules bulles présentes à certains endroits, les deux battants sont désolidarisés, pour apporter une dynamique. Une section de chaînette Aber et un cadenas Vector Cut seront les bienvenus pour apporter une note de détail supplémentaire.

06 Vue en gros plan du treuil de grenier mobile confectionné de toutes pièces



à l'aide de fil de laiton de récupération, d'une section de plastirond Evergreen et de boulons Grandt-Line. La petite poulie provient du stock de références fines puisées dans ma boîte à rabiote, ici en l'occurrence une production Weinert en fonderie laiton, dont j'ai perdu la référence...

07 Comme je le fais habituellement pour toutes les pièces corrodées, le portail est ensuite coloré uniformément dans une livrée rouille, en mélangeant deux teintes émail Humbrol entre-elles: 98 et 70. La mixture est tamponnée avec un vieux pinceau brosse jusqu'au séchage presque complet en surface, pour obtenir un effet légèrement granuleux à cette échelle.

08/09 Vient ensuite le travail de patine sur lequel je ne reviendrai pas en détails cette fois-ci. Ici, j'ai utilisé la technique de l'écaillage avec le 'Heavy chipping' AK Interactive, combiné avec un wash 'Rust

streaks', des tamponnements à l'éponge et l'application de pigments et cetera, pour obtenir ce résultat.

10 Dans le même temps, la partie en bois est traitée de la même manière avec le fluide et les peintures acryliques. Remarquez tout de même un point important, en l'occurrence la 'modulation' au niveau de la teinte apportée. Ici, un 'vert' en couleur de fond est décliné en trois nuances différentes, appliquées sans ordre précis sur le bardage, pour obtenir déjà un effet 'vieilli' de décoloration, à ce stade. L'aspect est renforcé par les transferts à sec rapportés en palimpseste sur la surface, écaillés et rognés à sec à l'abrasif et à la pointe de scalpel.

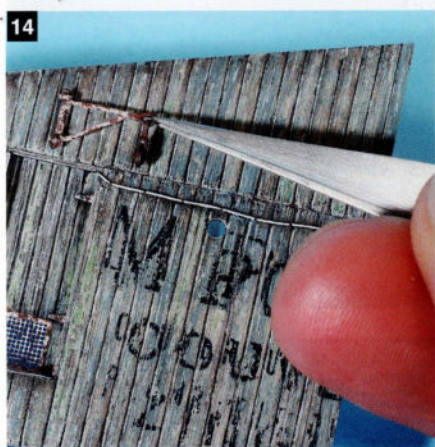
11 Afin de marquer les ombres et les creux entre les planches, j'opère toujours depuis des années de manière invariable avec l'application de pigments à sec, estompés

au pinceau brosse fin, après application. En aucun cas, je n'utilise de fixateur à pigments pour ce travail, le liquide ruinant complètement l'effet apporté.

12 J'apporte ensuite de multiples 'chips' au pinceau fin, en enrichissant les déclinaisons avec quatre autres teintes acryliques, rappelant notamment le bois naturel par endroits, soulignant les arêtes à d'autres places. Ce travail est particulièrement long, mais il a le mérite d'affiner considérablement le rendu à cette échelle.

13 Le soubassement est ensuite coloré à son tour, là aussi par application de peintures acryliques, tamponnées à l'éponge, brossées à sec, etc. Les petits détails vont ensuite pouvoir être traités.

14 Ce sera le cas pour le treuil qui a été patiné avec un soin particulier. L'aspect métallique a été obtenu par passage d'une



estompe imbibée de pigments 'Dark rust' AK 085. Notez la grille de protection dans le même état d'esprit ainsi que les charnières de porte.

15 Le résultat, une fois tous les éléments assemblés. Ne restent plus que les zincs de rive qui seront rapportés ultérieurement avec des sections d'aluminium de récupération. Les affiches de propagande politique seront mises en place en tout dernier lieu, et celles-ci sont de conception personnelle. Voyons cela de plus près...

Maintenant, des affiches 'maison'

Lorsque l'on regarde les photos des années 1950/60, on s'aperçoit que des affiches sont souvent présentes sur les murs. Qu'elles soient politiques, culturelles ou publicitaires, elles apporteront par leur présence une touche de réalisme supplémentaire à une palissade en bois

ou à un soubassement, comme c'est le cas ici. Bien évidemment, il ne sera pas question d'en abuser, mais de les placer aux bons endroits. Même si quelques productions commerciales sont disponibles sur le marché, je n'ai pas pu résister au plaisir de sortir des sentiers battus et de m'en confectionner plusieurs séries personnelles. Flashback en images...

16 Avant de se lancer dans la simulation de ce genre de détail, on aura évidemment besoin d'une documentation de qualité permettant une reproduction en haute définition avec les cotes réelles, autant que faire se peut. Dans ce cas précis, j'ai regroupé plusieurs ouvrages spécialisés dans le domaine, afin d'imiter les affiches en taille réduite pour mes propres besoins. A l'aide d'un reflex numérique équipé d'un objectif macro et de quelques lampes de studio, tout est quasiment possible.

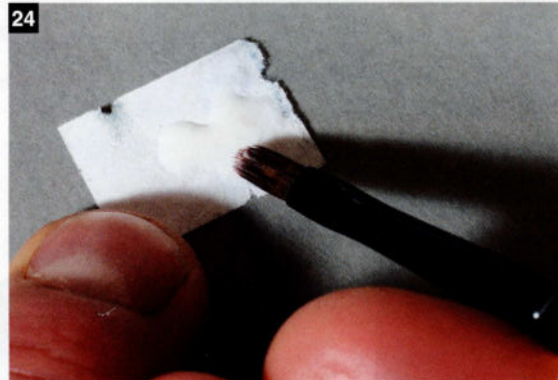
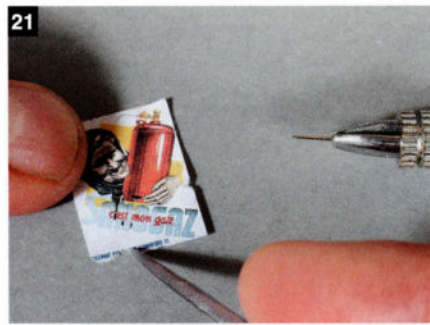
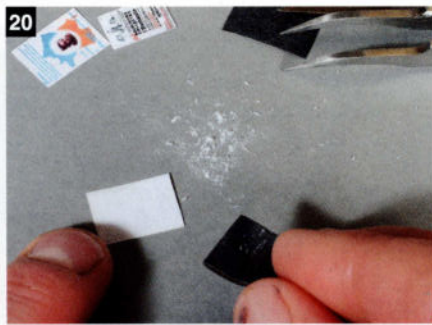
17 Après les prises de vue puis passage sous Photoshop, je me suis constitué une première petite série en utilisant le logiciel Photofiltre pour les assembler à volonté et pouvoir les imprimer sur un papier standard de 70 grammes. Dans le cas présent, j'ai utilisé une imprimante Canon Pro-100, pour un résultat optimum.

18 L'élément important à prendre en compte est la coupe la plus nette possible, surtout dans les très petites échelles: on évitera de vieilles lames usagées et pour ce travail, une lame toute neuve équipera notre tranchet. A l'aide d'un réglé métallique maintenu fermement contre la feuille, les affiches sont découpées, toujours vers l'extérieur...

19 Les affiches une fois coupées, vues en gros plan. La pièce de 1 cent est là pour nous rappeler l'échelle et mettre en lumière le rendu obtenu au 1/87.

20 Pour simuler de manière réaliste une épaisseur de papier plausible à l'œil dans cette échelle de réduction, j'utilise un papier abrasif, pour ôter le plus possible de matière sur les bords visibles. Évidemment, c'est un petit jeu de patience, mais qui s'avère payant au final. Une fois fait, on obtient ainsi une affiche d'allure très fine. Avant de pratiquer le travail sur des affiches déjà imprimées, je me suis entraîné sur une feuille de papier du même grammage.

21 Quelques travaux de vieillissement en sus peuvent apporter un aspect réaliste bienvenu. Lorsque l'on observe les situations réelles, on s'aperçoit que bien



souvent, les affiches sont partiellement abîmées, voire déchirées, collées les unes sur les autres, etc. pour parfois donner naissance à de véritables panneaux indéchiffrables. Le papier affiné de la sorte, il ne sera pas bien difficile de reproduire les altérations en utilisant une lame affûtée ou une pointe d'aiguille en fonction des besoins, les fibres 'parasites' étant éliminées à ce stade.

22 L'effet de palimpseste ou de superposition avec d'anciennes et de nouvelles affiches mérite d'être travaillé à l'avance. Plusieurs essais sont réalisés à l'avance à blanc en prenant en compte les espaces disponibles sur les murs, soubassements

ou palissades. Notez également les affiches positionnées de travers.

23 / 24 Pour un collage parfait, je vais faire appel à un vernis-colle, et plus particulièrement à un produit utilisé pour le scrapbooking. Depuis peu toutefois, Ad-don Parts a ajouté ce produit à sa gamme et il sera plus aisé pour chacun de disposer de celui-ci sans difficultés. Pour la mise en place, je verse délicatement une petite goutte de colle au milieu du poster, puis j'étale le produit avec un pinceau brosse fin sur l'ensemble. L'affiche est finalement collée définitivement sur son support en utilisant des brucelles fines... Sans attendre le séchage complet, le papier

est 'maroufflé' pour épouser le support, comme lors d'une pose de papier peint à l'échelle 1/1. Cette fois en miniature, j'utilise un pinceau brosse propre et sec en guise d'outil...

25 Le résultat après la pose. Ces petits détails apportent une indéniable note de réalisme à ce coin de rue.

26 J'avais déjà testé le même procédé il y a quelques temps sur une palissade en bois: un classique presque, pourrait-on dire!

27 Beaucoup plus récemment, je suis allé encore plus loin dans le réalisme, ceci dans une échelle plus importante, en simulant des affiches en lambeaux et les reliquats

28

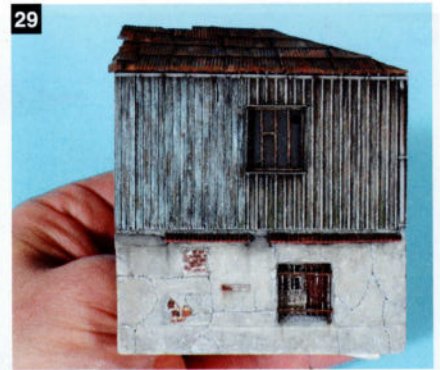


de colle, signalant les parties d'affiches absentes...

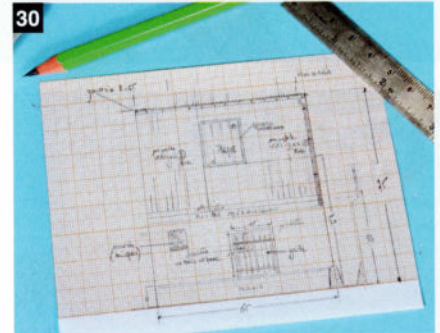
De bric et de broc...

Parmi les nombreux autres éléments 'symptomatiques', la façade d'atelier avec ses ouvertures de bric et de broc est pour moi typique de ces lieux. Ici, je vais me concentrer sur une de celles-ci donnant sur le fond de l'impasse, en m'intéressant plus particulièrement à un équipement conçu de toutes pièces, juste pour le plaisir de le voir apparaître sur cette vignette. Comme d'habitude, la réalité détournée de son cadre va me servir d'inspiration... Moteurs, c'est parti!

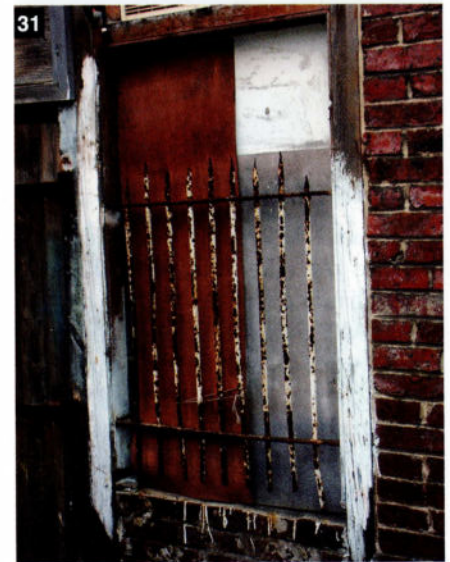
29



30



31

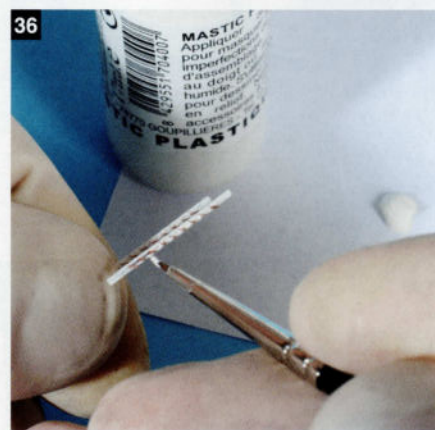
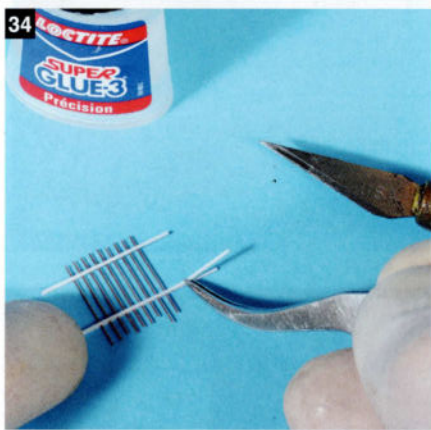
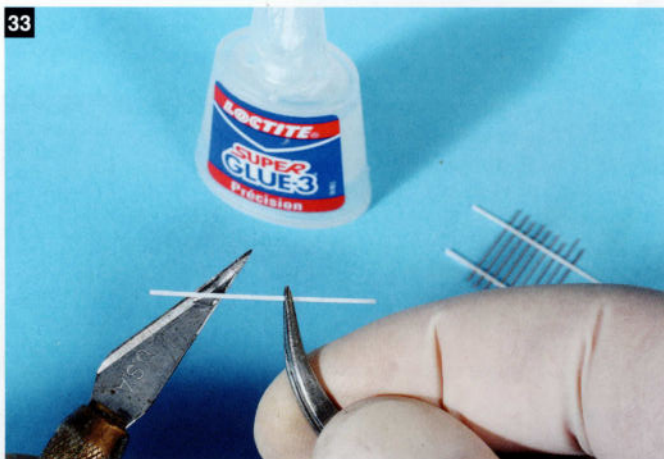
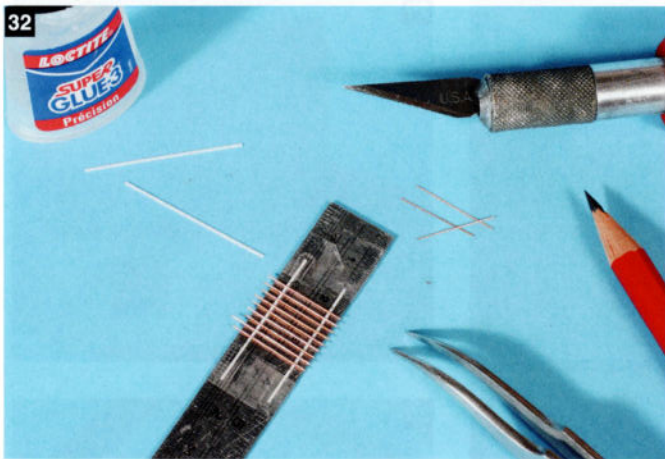


29 La première étape consiste évidemment à définir les dimensions de l'ouverture pour venir y loger la fenêtre obturée, ainsi que la grille. Pour ma part, je dessine toujours très précisément sur papier millimétré les différentes façades que je crée de toutes pièces, en n'omettant aucun détail. Ici, la façade du bâtiment en question au fond de l'impasse viendra jouxter la scierie. Les deux ouvertures seront équipées de fenêtres 'maison'.

30 En parallèle, au bout de plusieurs heures de travail. Vue en main du bâtiment en cours de finition, avec ses différents détails après plusieurs heures de travail.

31 Vue au fond d'une cour miteuse desservant des garages individuels: cette ancienne ouverture a été bouchée avec des plaques de bois aux couleurs variées. Avec sa vieille grille rouillée à la peinture écaillée, l'ensemble très patiné renforce le côté miséreux des lieux. Un exemple tel que celui-ci, sorti de son contexte, pourra tout à fait équiper un hangar, une remise quelconque en bordure d'un dépôt de chemin de fer, le long d'une voie ferrée, ou autre. Je vais partir de cet exemple pour équiper une baie de bâtiment donnant au fond de l'impasse...

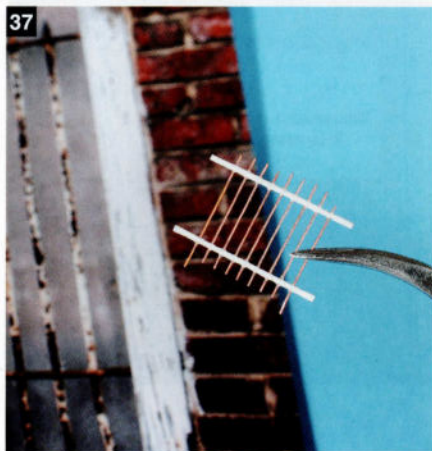
32 Les travaux pratiques peuvent ensuite démarrer. Pour simuler la vieille grille, j'ai



eu recours à des sections de bandelettes de carte plastique Evergreen 100, ainsi que du fil de cuivre de 3/10 de récupération. Afin de respecter un espacement régulier entre chaque montant, puis entre chaque barreau disposé sur ceux-ci, je me sers d'un régleur métallique sur lequel nous avons placé les bandes de carte plastique maintenues avec de l'adhésif. Les barres en cuivre sont ensuite patiemment collées, en respectant un espacement régulier d'1,5 mm.

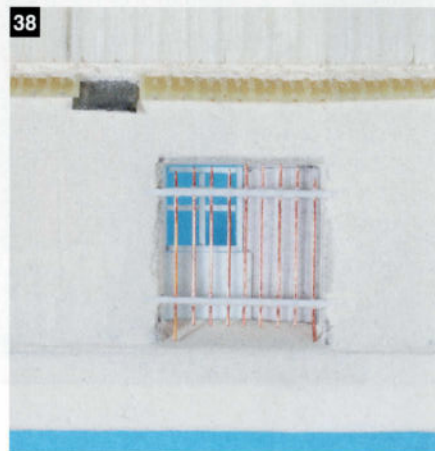
33/34 Une fois l'ensemble des 'barreaux' mis en place, deux longueurs de bandelettes plates sont coupées à la même longueur, puis collées dans l'alignement sur l'assemblage, pour prendre les sections de fil de cuivre en sandwich. Remarquez ici comment j'opère pour appliquer la cyanoacrylate sur la bandelette, en faisant glisser celle-ci sur la goutte de colle déposée sur l'extrémité d'une lame de scalpel usagée. L'essentiel pour des montages très fins et fragiles est d'éviter à tout prix d'avoir à ôter un surplus de colle disgracieux par grattage ou par ponçage.

35 Une fois cette opération terminée, le surplus de carte plastique est éliminée



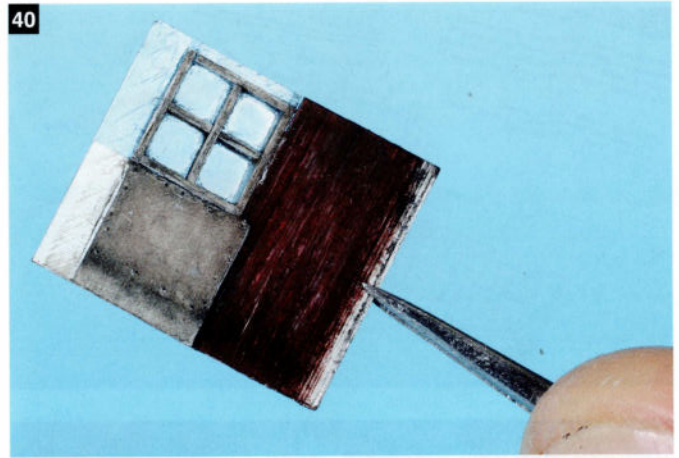
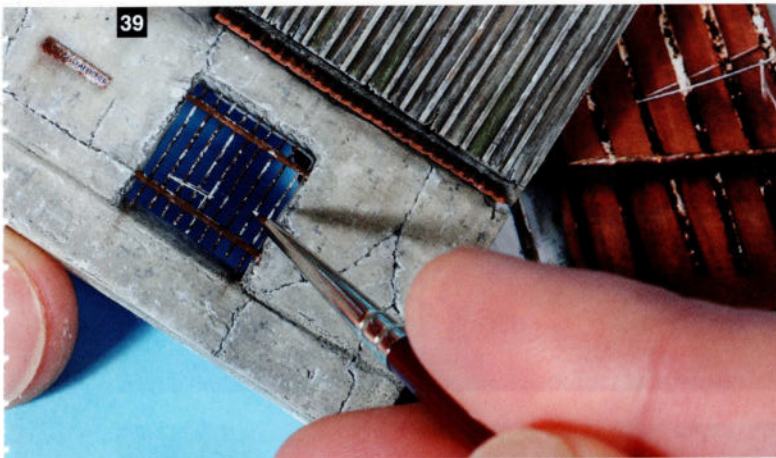
de chaque côté par tranchage, puis les barreaux sont également arasés, en nous inspirant de la situation réelle. Le côté en pointe est affiné avec une lame neuve, en prenant appui sur le régleur métallique pour éviter toute déformation du fil de cuivre.

36/37 Les creux entre les deux montants sont ensuite comblés à l'aide d'un mastic plastique à l'eau Prince August que j'applique ici avec un petit pinceau fin n°0. Une fois la première couche complètement sèche, une seconde est appliquée, puis lissée avec ce même pinceau imbibé à l'eau claire. L'ensemble complètement



sec, le surplus est finalement éliminé patiemment à l'aide d'une pointe de scalpel neuve et j'obtiens ainsi un montage maison quasi parfait...

38 La grille ainsi prête est fixée à la colle cyanoacrylate dans les logements prévus à cet effet. Ici sur cette façade réalisée en carton-plume enduit, un simple ajout de plâtre viendra masquer les échancrures pratiquées. Pendant que le mastic était en train de durcir, j'en ai profité pour préparer la fenêtre réalisée très rapidement à l'aide d'Altuglass et de carte plastique de 0,12, gravée à la brosse à bougies. Par rapport au modèle original, j'ai simple-



ment adjoint un petit carreau pour renforcer le côté bricolé de l'assemblage.

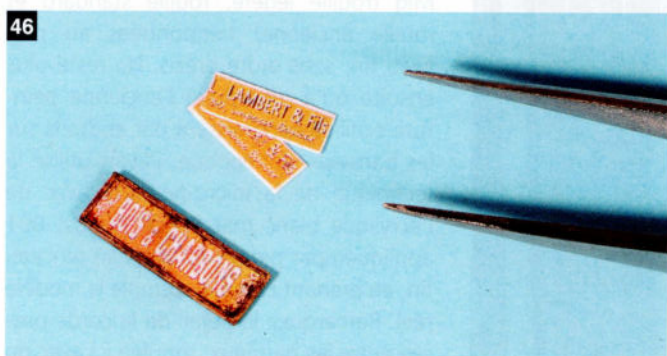
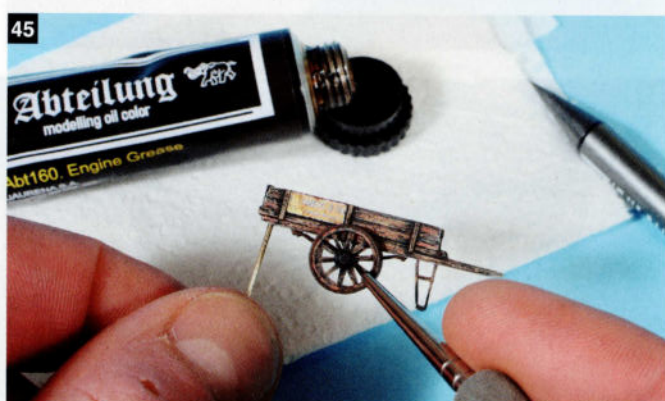
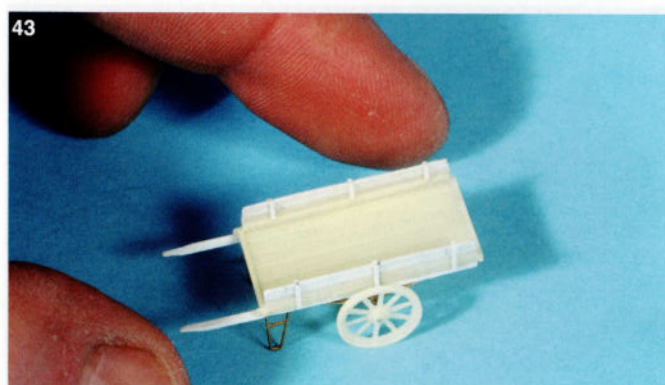
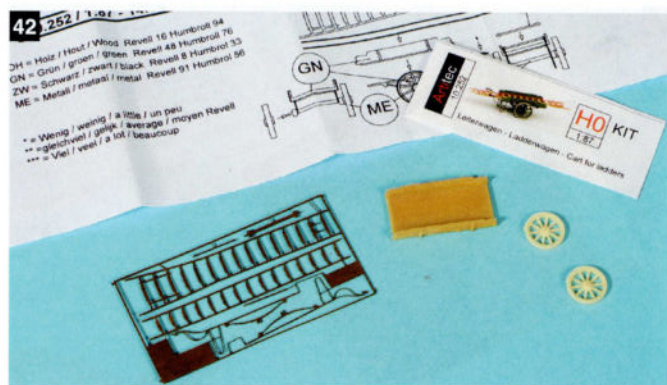
39 Afin de simuler l'aspect rouillé de la grille, j'ai procédé par application de peinture Humbrol 98, la peinture encore humide étant ensuite brossée avec des teintes de pigments 'rouille'. Ici, je me suis servi d'anciennes références de poudres Mig (rouille légère, rouille standard et rouille ancienne) tamponnées au pinceau fin, sans ordre précis. Ne reste plus ensuite qu'à reproduire l'ancienne peinture écaillée apparaissant par endroits sur les barreaux. A l'époque, j'avais utilisé la technique de la micro-peinture avec de l'acrylique blanc mat Prince August 001 appliquée par petites touches au pinceau fin, en prenant comme exemple le modèle réel. Remarquez le détail de la corde passée entre les barreaux, simulée ici avec du fil de cuivre de 1/10.

40 La grille achevée, la fenêtre est ensuite mise en couleurs à l'aide de peintures Humbrol 28 et 70. L'ensemble une fois sec est badigeonné avec un jus noir mat acrylique, un travail de micro-peinture avec des teintes acryliques plus claires venant compléter l'aspect patiné des plaques.

41 Vue du bâtiment en enfilade, avec l'ouverture en question.

La charrette à charbons

J'avais déjà pu m'étendre sur le 'kit-bashing' d'un modèle Artitec il y a un moment dans TMM, en mettant de côté 'pour plus tard' un second modèle partiellement transformé lui aussi, en attendant une peinture. L'occasion de parachever cette vignette une bonne fois pour toutes m'a fait reprendre ce modèle initialement



destiné à une autre saynète. Entre-temps en effet, j'ai eu l'occasion d'obtenir un modèle en bois véritable de chez Aumo, qui sera plus approprié. Celui-ci nécessitera l'utilisation de nouveaux produits et l'emploi de techniques de patine différentes, en cours d'expérimentation. Nous verrons cela plus tard... Pour l'instant, retour sur les quelques phases de peinture et de vieillissement appliquées sur ce kit en résine.

42 Le kit en question est à l'origine bien éloigné de l'équipement que je vais obtenir. Le modèle de charrettes Artitec est en effet destiné au transport d'échelles, mais a le mérite de représenter une charrette à bras standard qui est bienvenue dans notre cas. La finesse du moulage constitue de plus une bonne base de départ pour d'agréables travaux de détaillage.

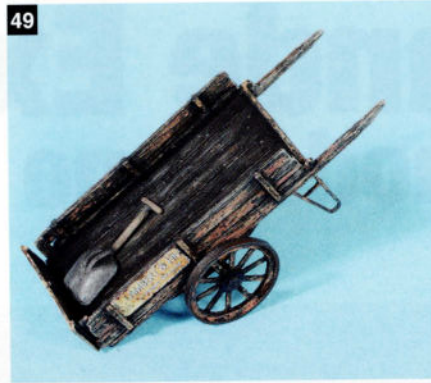
43 Les premières transformations apportées au modèle, notamment le rehaussement des ridelles à l'aide de carte plastique gravée, imitant le bois. Je ne reviens pas sur les modifications développées dans le TMM de juillet/août 2012.

44 Après avoir coloré l'ensemble avec les teintes émail Humbrol usuelles, j'ai utilisé l'autre fluide AK Interactive 'Heavy chipping' pour simuler la peinture écaillée sur l'ensemble de la structure. Sur l'autre charrette, j'avais employé le 'Worn effect' et je souhaitais donc vérifier s'il n'y avait pas de différence notable entre ces deux produits: à cette échelle, il s'avère qu'il n'y en a pas. Le procédé d'application puis d'écaillage reste le même: le rendu est similaire...

45 Autre différence par rapport au séquençage de l'autre charrette, l'emploi

d'un autre produit pour simuler la graisse autour des moyeux des roues. Ici, j'utilise une référence Abt 160 'Engine grease' de la gamme 502 Abteilung (Mig productions), qui se présente en tube. La texture est beaucoup plus épaisse que le 'Oil and grease stain mixture' de la même marque. Appliquée très délicatement au pinceau fin, elle convient aussi parfaitement pour reproduire un dépôt graisseux à cette place.

46/47 Pour ajouter une touche de détail supplémentaire et affirmer la vocation de cet équipement, j'ai également créé de très petites plaques en tôle indiquant la raison sociale du marchand de charbons. Je me suis servi d'un document créé en très haute définition sur Photofiltre, puis réduit aux bonnes dimensions et tiré sur un papier spécial hyperfin. Celui-ci



'BRABANTHAL / LEUVEN'

Comme en 2012, mon épouse et moi-même ferons le déplacement depuis la Normandie pour avoir le plaisir de vous retrouver lors de cette nouvelle 'Grande expo' de modélisme ferroviaire.

Un workshop avec les derniers éléments présentés dans votre magazine préféré est prévu et je m'efforcerai d'être au maximum disponible pour répondre à vos questions, comme cela a été le cas il y a deux ans. Le stand sera mitoyen à celui de notre ami Nico Monnoye/Addon Parts – Art of Modeling. Au plaisir de vous y revoir ou de vous y rencontrer dans une bonne ambiance, les 18 et 19 octobre prochains!

haitais apporter au départ. Ce dernier élément confectionné viendra clore définitivement les travaux 'modélistes' sur cette vignette.

C'est dans la boîte...

Pour présenter cette vignette, je vais – comme pour mes précédentes réalisations – confectionner un écrin de présentation/protection reprenant le principe de l'encadrement photo, mais cette fois-ci avec beaucoup plus de profondeur.

Le but est de pouvoir exposer cette saynète – comme d'autres identiques – avec un éclairage adéquat, comme un mini-show-box. Au moment de la rédaction, les travaux se poursuivent et la 'boîte' avec son encadrement est en cours de finition. Vous aurez l'occasion de la voir sur mon stand à côté du workshop, auquel je vous invite les 18 et 19 octobre prochains à Louvain!

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier



m'avait été fourni par un ami modéliste pour imiter les plaques émaillées. Une fois imprimées, celle-ci sont ultérieurement corrodées avec de la peinture acrylique 'Old rust' AK Interactive, tamponnée avec de minuscules sections d'éponge, puis travail de micro-peinture.

48 Pour parfaire l'ensemble, je décide en tout dernier lieu d'apporter une pelle à charbon, souvent utilisée pour ramasser les boulets tombés des sacs ou pour charger l'antracite en vrac... Une fourche fine peut aussi convenir. Ici, je me suis ser-

vi d'une référence puisée dans ma boîte à rabiote et provenant de Durango Press (merci à Cletus Waldman, au passage).

49 Après un minutieux travail d'ébavurage et une légère modification de la poignée, l'outil déposé sur le plateau donnera une touche de vie bienvenue. Remarquez pour finir l'aspect noirâtre des planches dans les recoins: un mélange de pigments noirs et de véritable poudre de charbon.

50 La charrette disposée à côté de la remise, tout à fait dans l'esprit que je sou-

7^{ème} Grande Expo de modélisme ferroviaire à Louvain



B01
IL Y A QUINZE ANS – EN SEPTEMBRE 1999 – LA BELGIQUE DU TRAIN MINIATURE FAISAIT CONNAISSANCE AVEC 'TRAIN MINIATURE MAGAZINE'. DEPUIS LORS, CETTE REVUE S'EST IMPOSÉE DANS NOTRE PAYS, MAIS ÉGALEMENT À L'ÉTRANGER. APRÈS UN DÉBUT HÉSITANT EN 2002, NOTRE EXPOSITION DE MODÉLISME FERROVIAIRE MISE SUR PIED TOUS LES DEUX ANS PAR NOTRE ÉDITEUR ET LA RÉDACTION S'EST ÉGALEMENT FAITE UN NOM DANS LE BENELUX ET AUX ALENTOURS, MÊME S'IL NOUS FAUT REGRETTER QUELQUE PEU SA NOUVELLE LOCALISATION. DEPUIS 2004, MALINES ÉTAIT DEVENU LE SYNONYME DE LA PLUS GRANDE EXPOSITION ET BOURSE DE MODÉLISME FERROVIAIRE EN BELGIQUE, MAIS SUITE À L'INDISPONIBILITÉ DE LA NEKKERHAL MALINOISE, NOUS EXPOSERONS DÉSORMAIS DANS LA BRABANTHAL À LOUVAIN. LA SALLE EST UN PEU PLUS PETITE, MAIS ELLE EST PLUS CONFORTABLE ET SON ACCESSIBILITÉ EST ÉGALEMENT GARANTIE, GRÂCE NOTAMMENT À SA LOCALISATION AU CENTRE DU PAYS. NOUS AVONS À NOUVEAU VEILLÉ À INSTAURER UNE NAVETTE GRATUITE D'AUTOBUS ENTRE LA GARE DE LOUVAIN ET LE HALL D'EXPOSITION, DE FAÇON À CE QUE LES VISITEURS PUISSENT Y VENIR EN TRANSPORTS EN COMMUN. UN VASTE PARKING PAYANT EST TOUTEFOIS DISPONIBLE POUR CEUX QUI PRÉFÈRENT VENIR EN VOITURE.

Notre 'planificateur' a réussi à caser le même nombre de participants commerciaux qu'au cours de la précédente expo. En outre, trente réseaux miniatures, dioramas ou stands de démonstration de haut niveau seront également présents. Ajoutez-y une vingtaine de mini-réseaux et la partie 'Expo' qui n'aura rien à envier aux éditions précédentes.

Outre le plan (qui sera également disponible à l'entrée de l'Expo) et la liste des réseaux miniatures qui seront exposés, vous trouverez dans le présent reportage toutes les informations pratiques concernant notre 'Grande Expo'.

Le comité a travaillé dur au cours de ces derniers mois pour vous offrir à Louvain ce qu'il

ya de meilleur: nous comptons donc sur votre présence. N'oubliez pas qu'à partir de 14 h le dimanche après-midi, un tarif réduit sera d'application. C'est l'occasion idéale pour en faire une sortie en famille! Pour les enfants, un 'coin-bricolage' leur a spécialement été réservé: ils pourront d'une façon ludique y faire connaissance avec ce merveilleux monde des 'petits trains'. A l'extérieur, il leur sera également possible de faire un petit tour gratuit sur plusieurs modèles de trains à vapeur.

Les réseaux participants

Même si plus d'un modéliste espère réaliser l'achat de l'année au cours de notre expo, cette dernière signifie d'abord et avant tout l'exposition de beaux réseaux miniatures.

L'origine et le thème des réseaux exposés sont cette année encore très diversifiés; ils proviennent pour partie de l'étranger. Nous ne nous sommes épargné aucune peine pour vous offrir une palette la plus vaste possible d'échelles. Enfin, beaucoup des réseaux exposés y vivront leur 'première' ou participeront pour la première fois à notre 'Grande Expo'.

NB: Le numéro du réseau renvoie à sa localisation sur le plan.

B01 'Hasselt 2002' (IVO SCHRAEPEN)

Ivo Schraepen a choisi de reproduire une situation existante, à savoir le site de la gare de Hasselt. Ce réseau reproduit la situation de la gare et des voies de Hasselt tel qu'elle existait en 2002. Avec sa longueur de presque 16,4 m et une véritable photo comme arrière-plan, ce réseau constitue un véritable pôle d'intérêt pour jeunes et moins jeunes (voir aussi TMM n° 131).

B02 'Bellegem' (LENNART VAN DEN BERG)

'Bellegem' est une petite gare flamande en impasse située sur une ligne secondaire à voie unique. La gare est fictive, même si Bellegem existe vraiment. Les Diesel y règnent en maître. A remarquer que le paysage, l'arrière-plan, la superstructure, l'éclairage et la frise ne forment qu'un seul



ensemble. Ce réseau plein d'atmosphère fut la vedette de notre n° 124.

B03 'Tongeren 1940' (RUDI NELISSEN)

Nous vous avons déjà présenté ce réseau lors de notre Expo de 2012, mais était-ce un grand diorama? Il s'appelait encore 'Tongeren 10 mei 1940' à ce moment. Depuis lors, quelques modules supplémentaires ont été construits et une journée s'est écoulée, car nous sommes désormais le 11 mai, avec une situation de guerre plus

vivante et plus mouvante (voir aussi TMM n° 136).

B04 'Breininge' (IGNACE VANBIERVLIEET)

'Breininge' est le nom qu'Ignace Vanbiervliet a imaginé pour son réseau situé 'quelque part' dans les Ardennes flamandes. Ce réseau se situe également au cours des années '80, ce qui se remarque au matériel roulant, mais aussi aux petites autos, aux inscriptions, etc. Son constructeur a réussi à créer un réseau d'inspiration belge convaincant, malgré

sa superficie relativement réduite (voir aussi TMM n° 135).

B05 'Balmount River Railway' (JOHAN VAN BALBERGHE)

Ce réseau à l'échelle On30 est le terminus d'une ligne imaginaire qui compte un port, une estacade, un petit phare, une remise (un atelier d'entretien), une gare, un hôtel abandonné et quelques autres bâtiments encore. Tout est évidemment fait 'maison' (voir aussi TMM n° 135).



B06 'Tripton by the Sea' (TON TRIP)

C'est la plus récente création de Ton Trips à l'échelle 1/43,5^{ème} et en fine scale encore bien, selon les normes 'S7'. Tout comme sur 'Tripton' et 'Tripton on the Hill', les bâtiments sont de sa propre création ou réalisés sur base de photos. Ils ont aussi été réalisés selon le même concept que ceux présents sur les deux autres réseaux et contribuent à créer une atmosphère bien particulière (voir aussi TMM n° 127).

B07 'Herberts Crossing' (RENÉ PAUL)

La toute nouvelle création de René mesure 280 cm sur 60 et est réalisée en On3. Selon René, il s'agit d'un réseau pour manœuvres, avec un peigne de voies amélioré comme tracé. Il se situe en Amérique, ses locos Shay, Climax et Heisler étant par ailleurs sonorisées.

B08 'The High Line' (EVAN DAES EN ERIK BLOCK)

Avec leur réseau américain dénommé 'The High Line', Evan Daes et Erik Block ont

remporté le fameux 'On traXS! Award' lors de l'expo du même nom en 2013, à savoir le trophée du plus beau réseau miniature exposé. 'The High Line' est une ancienne ligne ferrée traversant le cœur de New York. Grâce à ce réseau – que nous avons décrit dans notre n° 125 – nous faisons un bond dans l'Amérique des années '40 du siècle dernier. L'animation très réaliste constituée de petites autos mobiles plaira indiscutablement aux spectateurs.

B09 'Alaska' (PETER VRAKKING)

Ce qui débuta par une carte postale de vacances illustrant le tunnel du Memorial Anton Anderson (près de Whittier, en Alaska, USA) a grandi pour devenir un réseau modulaire ayant pour thème la réalisation de scènes touristiques reconnaissables. Le centre nerveux en est l'Alaska Rail Road, la ligne secondaire située sous un climat extrême, que beaucoup connaissent de la série télévisée 'Discovery'. Les réalisateurs de ce réseau vous feront part avec grand

plaisir des techniques utilisées, histoire de stimuler votre enthousiasme pour ce hobby...

B10 'Steinbach' (ALAIN VANDERGETEN)

'Steinbach' est un réseau d'atmosphère et de paysages, situé quelque part dans le sud de l'Allemagne ou en Autriche, où voie normale et voie étroite cohabitent. Ce réseau, réalisé aux échelles 0 et 0e, se situe aux époques 3/3b.

B11 'Balegem' (N-160 VZW)

'Balegem-Dorp' est le réseau modulaire à l'échelle N avec lequel le jeune club N160 a recueilli beaucoup d'intérêt lors de notre 5ème Grande Expo, en 2010. Mais depuis, ce réseau a beaucoup grandi... (voir aussi TMM n° 105).

B12 'Wolzerdange' (WIM WIJNHOU)

Wim Wijnhoud était déjà notre invité lors de notre expo de 2010, avec son réseau 'Kautenbach'. Peu de temps après, il se

B12



B19



B20



lança dans la construction d'un nouveau réseau, également inspiré par le Luxembourg. Il s'agit d'une ligne secondaire fictive, datant des années 1960/70. La partie la plus importante de ce réseau est consacrée au paysage, dans lequel le train joue un rôle secondaire. C'est en effet le paysage qui y détermine le trafic ferroviaire, et non l'inverse. Afin de bien rendre l'étendue du paysage représenté, ce réseau s'étend sur une longueur de 7,5 m (voir aussi TMM n° 134).

B13 'Souvenir de St-André-de-Provence'

(CLUB MAQUETTISME SEDANAIS)

C'est la reproduction de la petite ville fictive de St-André-de-Provence dans le sud de la France, mais inspirée par des situations existantes, grâce à des photos. Nous sommes au milieu des années soixante: c'est jour de marché, dans la ville. Une ancienne ligne de tramways vit ses derniers jours sur ce réseau à l'échelle H0m.

B14 'Les Cévennes'

(CLUB MAQUETTISME SEDANAIS)

Sur ce réseau à l'échelle N, deux modules sont reliés par une 'black box'. Il s'agit d'une reproduction simplifiée de la ligne des Cévennes qui relie Clermont-Ferrand à Nîmes, via le Massif Central. Une voie ferrée se faufile parmi les rochers constitue le décor de ce réseau.

B16 'Halte Tombroekstraat'

(GERARD TOMBROEK)

Gerard Tombroek vous est bien évidemment connu par les nombreux articles qu'il écrit dans ce magazine. Lorsqu'il découvrit qu'un hameau en Flandre s'appelait Tombroek et qu'en plus, une ligne de tramways y avait existé, il ne put plus se contenir... Ce réseau vivra sa 'première' lors de notre expo.

B17 'Scherpenheuvel'

(MSC DE KEMPEN)

'Scherpenheuvel', le réseau du club MSC De Kempen (de Mol) n'est pas seulement un

joli échantillon de modélisme, mais aussi la reproduction exacte en miniature d'une réalité quasi disparue. Le centre de gravité de ce réseau est constitué par le grand module de la gare, constitué de trois modules reliés entre eux. Des modules standards d'un mètre de longueur complètent le tout (voir aussi TMM n° 100).

B18 'The Mill' (JACQ DAMEN)

La scierie à vapeur 'The Hume Bennett Lumber Co' est le sujet principal situé le long d'une ligne secondaire à voie étroite, la scierie fonctionnant réellement à l'échelle 1/48^{ème} (en voie On30). L'intérieur détaillé de cette scierie est particulièrement impressionnant (voir aussi TMM n° 106).

B19 'Feldbahn im Bild' (MARCEL ACKLE)

Les travaux de Marcel Ackle sont caractérisés par un réalisme et un détaillage poussé dans les moindres détails. Sur une petite superficie, il a quand même réussi à reproduire un monde très vivant. Marcel puise son inspi-

ration dans les chemins de fer forestiers et de campagne, où chaque construction est réduite au strict minimum.

B20 'VEB Fleischerei Kombinat'

(DE MODELSPoordERS)

Ce réseau ayant pour thème la RDA à l'époque IV est un grand diorama à l'échelle H0 sur lequel les convois circulent automatiquement. On y manœuvre beaucoup, à la fois sur voie normale que sur voie étroite. Le nom provient de l'usine à viande toute proche.

B21 'Saint-Germain-des-Près'

(MODEL SPOOR ATELIER OOSTKAMP VZW)

Après le succès remporté par son réseau 'Riderfort', le Model Spoor Atelier Oostkamp a réalisé un nouveau réseau à double voie, qui serpente dans le paysage. Ce réseau est rectangulaire, avec deux îlots à chaque extrémité. Sur l'un d'eux, une énorme usine sidérurgique a été construite: un haut-fourneau, une aciérie, une cokerie, une salle des machines, un terril de scories, etc. Nombre de ces maquettes sont de fabrication 'maison', les autres étant des kits modifiés. Le second îlot est un port où arrivent les matières premières nécessaires au site sidérurgique et d'où les produits finis sont exportés. De nombreux bateaux attendent d'être chargés ou déchargés. Ce réseau sera présenté pour la première fois au public.

B22 'Braggels Baenke' (GER LURKEN)

'Braggels Baenke' est un tableau du Limbourg hollandais entre 1935 et 1938 (soit l'époque II) où une loco datant du début des années '50 vient se perdre, de temps à autre. A ces locomotives, on reconnaît la passion qu'éprouve Ger Lurken à construire ou transformer le matériel roulant. Les bâtiments industriels et le pont roulant fonctionnel sont particulièrement réussis (voir aussi TMM n° 105).

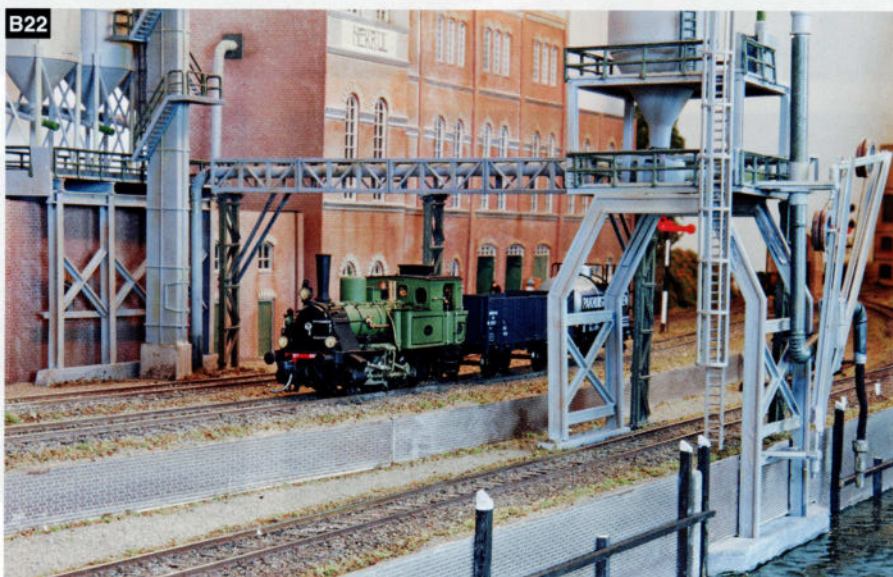
B23 'Tussen Klei en Leuzze'

(SPOOR O TEAM)

'Tussen Klei en Leuzze' est un réseau 'trams' à voie métrique réalisé à l'échelle O, traversant la région des briqueteries entre Anvers et Malines, au cours des années '60. L'idée de ses constructeurs était de réaliser une évocation sur le thème 'La vie comme elle était avant', avec comme rôle principal le vicinal dans la région des briqueteries.

B24 'Mijn Sturthout' (ERIK MOSTERD)

A partir du TMM n° 130, Erik a raconté comment il a réalisé ce diorama, au moyen de six épisodes. Il a choisi de reproduire un mélange de voie normale et étroite (60 cm) industrielle



B27



néerlandaise à l'échelle 1/35. Est-ce un mini-réseau ou un diorama? Jugez-en par vous-même, après votre visite de l'exposition.

B25 'Van Lingen naar Gefrees'

(LEUVENSE SPOORWEG VRIENDEN)

L'échelle 1 gagne manifestement en popularité. Ce réseau exposé est composé de modules du Leuvense Modeltrein Club et de quelques particuliers.

B26 'Saintes Amis sur mer'

(TIM SOMERS & JEROEN NIEUWDUIN)

Il s'agit d'un petit réseau portuaire français plein d'atmosphère en H0m, animé d'un trafic local réduit. Les crevetiers déchargent dans le port et le chef de gare de l'endroit tient tout bien à l'œil...

B27 'Remise en scène' (ERIK DE BOECK)

Avec son 'Remise en scène, act 2 Antwer-

pen-Dam', Erik de Boeck a remporté la 3ème place de notre Concours de mini-réseaux. Ce réseau a été associé à 'Remise en scène, act 1', qui participa également à l'un de nos concours. Pratiquement tout, même le matériel roulant, est de fabrication 'maison', souvent avec des matériaux de récupération (voir aussi TMM n° 123).

B28 'Bouillière' (RODERIK VANDERKELEN)

'Bouillière' est un petit réseau vicinal basé sur les normes pour modules 'Saroulmapoul', et inspiré de la gare SNCV de Bouillon.

B31 Live steam 7 ¼ (JAN VLUMMENS)

Sur le parking à l'extérieur, juste devant l'entrée de l'Expo, un large espace sera réservé à un circuit emprunté par des maquettes animées en vapeur vive, qui tracteront des voitures sur lesquelles les enfants pourront prendre place.

B32 O-Forum (O-FORUM VZW/ASBL)

Le O-forum sera présent avec un stand d'informations et de démonstrations où vous pourrez poser toutes vos questions concernant l'échelle O, qui gagne aussi en popularité.

B33 Atelier pour enfants (MOBOV VZW)

Le club anversois Mobov guidera les jeunes enfants sur ce stand spécial où ils pourront bricoler et assembler une maisonnette. Les kits à assembler seront gracieusement mis à disposition par M. Luc Dupuis (Modgraph), l'importateur des marques Auhagen et Peco. Le Mobov assurera également l'animation d'un petit réseau de démonstration.

Les stands de démonstration

Cette année aussi, nous avons pu faire venir quelques modélistes ferroviaires renommés internationalement, qui assureront des démonstrations ou animeront des ateliers. Emmanuel Nouaillier (en B15) viendra spécialement de sa Normandie pour vous faire connaître ses réalisations parues dans nos TMM n° 139 et 140 (le présent numéro), que vous pourrez voir 'en live'. De Belgique, vous pourrez rencontrer Patrick Dalemans (en B29), Arnaud Verlaeken (en B34) et Rik Martens (en B35), qui sont tous collaborateurs de TMM et qui dévoileront leurs talents de modélistes, en donnant toutes les explications souhaitées.

Modeltrein-Support (B30)

Modeltrein-support est un groupe de modélistes ferroviaires enthousiastes qui a décidé de partager avec d'autres leurs connaissances et leur expérience dans le domaine du modélisme ferroviaire, dans le sens le plus large du terme. Ils se considèrent comme un 'helpdesk' pour tous problèmes que vous pourriez rencontrer dans le joli monde des 'petits trains'. Cette organisation organise régulièrement des cours, les professeurs puisant dans leur longue expérience dans les nombreux domaines du modélisme.

Les mini-réseaux

Cette année, les résultats du Concours de mini-réseaux seront à nouveau dévoilés dimanche vers 16 h. Le public et le jury professionnel rendront publics leurs classements et nous sommes déjà curieux de savoir qui succédera à Rik Martens pour remporter la 1ère place du concours. Chaque participant disposait d'un espace de 2 mètres sur 2 pour présenter son mini-réseau. En tant que visiteur de l'exposition, vous pourrez voter pour le vainqueur de ce concours. Les bulletins de vote seront mis à votre disposition sur le stand

de TMM tout proche. La proclamation des résultats du concours et la distribution des prix aura donc lieu dimanche vers 16 heures.

La partie commerciale

Dans la partie commerciale, vous trouverez les principaux fabricants, importateurs et commerçants du secteur. Sur le stand des importateurs, vous pourrez découvrir les nouveaux produits, certains prévoyant d'intéressantes 'premières' à l'occasion de notre 'Grande Expo'. Cette foire ne serait toutefois pas complète sans les nombreux stands de vente des commerçants spécialisés venant de Belgique, des Pays-Bas, de France et d'Allemagne. Vous y trouverez du matériel roulant, des kits à assembler et des décors, des livres et des DVD, de l'outillage et de nombreux petits articles difficiles à trouver dans le commerce spécialisé. Ces stands commerciaux seront complétés par une bourse d'échange pour particuliers. Chez certains commerçants, des offres spéciales 'Expo' seront proposées. Vous retrouverez un aperçu des participants sur le plan de l'exposition.

N'oubliez pas que Train Miniature Magazine et Journal du Chemin de Fer disposeront également de leur propre stand à cette Grande Expo. Vous pourrez y faire connaissance avec les différents rédacteurs d'articles et leur faire part de vos avis ou suggestions. Vous pourrez également y acquérir d'anciens numéros des deux revues pour le prix d'un euro pièce, afin de compléter votre collection à bon compte. Des fardes de rangement seront également en vente. Enfin, les ouvrages de la 'Nicolas Collection' vous seront proposés avec 10 % de remise pour nos lecteurs.

Informations pratiques

La Brabantthal est située le long de la Meerdaalboslaan, la route express N25 qui relie la Tiensesteenweg (N3) à la Geldenaakse Baan, à 4 km au sud-est du centre de Louvain. Sur la E40, prenez la sortie 23a et suivez l'indication 'Haasrode (Brabantthal)'. Au 2ème feu rouge, tournez à droite et vous y trouverez sur votre gauche la Brabantthal.

Depuis la Tiensesteenweg (N3), roulez jusqu'au carrefour avec la Meerdaalboslaan (la N25) et engagez-vous sur la N25. Au 1er feu rouge, tournez à gauche et vous verrez la Brabantthal à votre gauche.

Au départ de la gare de Leuven (Louvain), un service-navette gratuit menant à la Brabantthal sera assuré par des autobus historiques en livrée vicinale crème et orange de l'asbl Nostalbus. L'endroit exact pour embarquer à bord de ces bus n'est pas encore connu au moment où nous bouclons ce numéro, mais



ce renseignement sera publié sur notre site www.modelspoorexpo.be, qui est régulièrement mis à jour. Si vous disposez d'un abonnement à De Lijn, vous pouvez également faire usage des bus réguliers de la ligne 630 qui dessert toutes les heures le samedi la Brabantthal (Industriepark Haasrode).

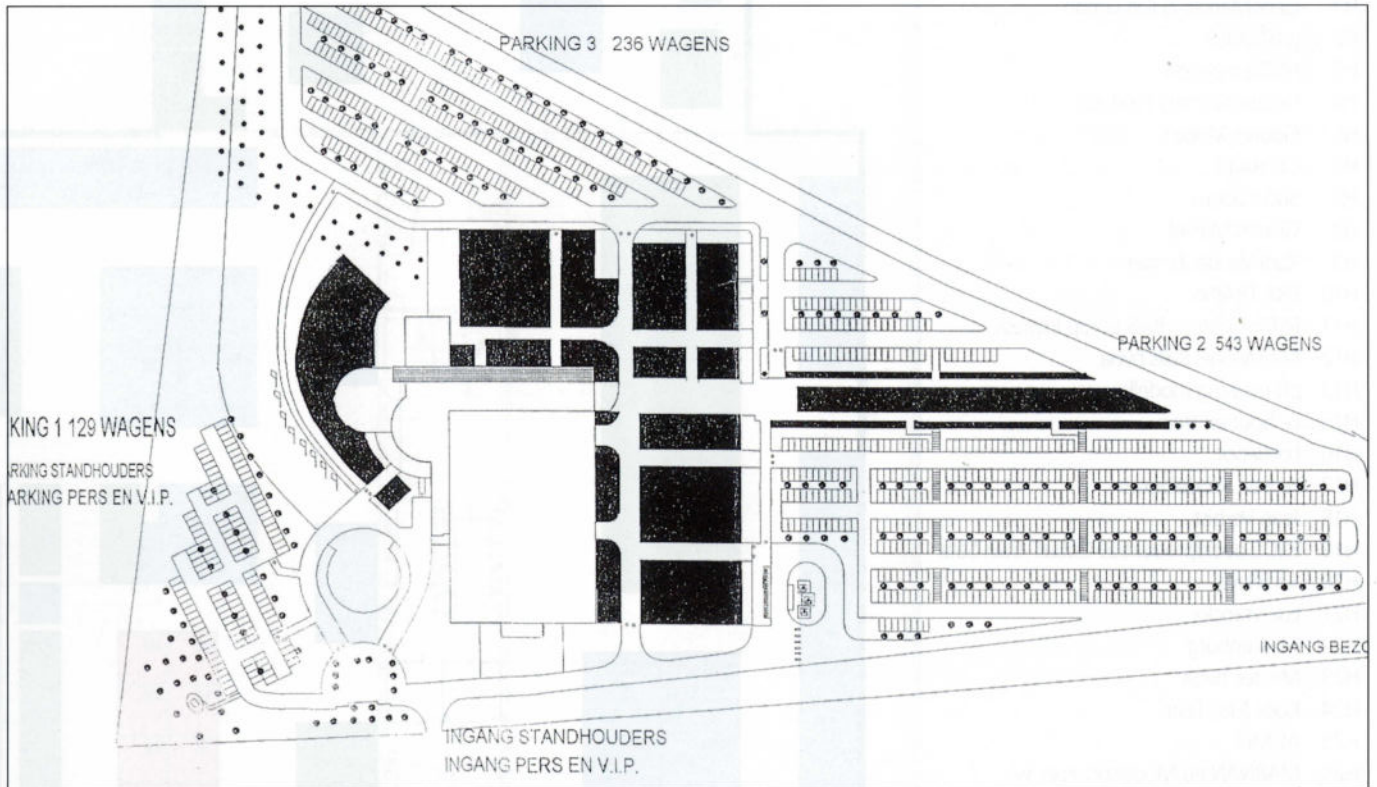
Enfin, la Brabantthal dispose d'un vaste parking payant, soit 4 euro pour une journée complète.

Le catering

Pour cette 7ème édition de notre 'Grande Expo', nous avons à nouveau fait appel aux services d'une firme privée pour la fourniture de repas chauds. Pour le prix démocratique de 8 euro, vous pourrez vous rassasier d'un demi-poulet rôti, accompagné de compote

et de petites pommes de terre. Un petit pain fourré avec saucisse de poulet et une sauce vous en coûtera 4 euro. Des bons spéciaux pour ces repas devront être achetés à la caisse située à côté du buffet (cafétéria).

Si vous préférez 'manger léger', vous pourrez aussi acheter un petit pain au fromage ou au jambon, au buffet: il vous en coûtera 3 euro, à payer au moyen de 3 bons d'un euro. Les boissons pourront également être achetées uniquement par le biais de ces bons. Une bière, un soft, de l'eau ou un café coûtent 2 euro (soit 2 bons ou en remettant le bon de valeur repris sur votre carte d'entrée). Les bières belges d'abbaye servies au fût vous coûteront 3 euro (soit 3 bons). Tous ces bons seront exclusivement en vente à la caisse du buffet.



HORAIRES DES BUS NOSTALBUS

			CHAQUE HEURE		EXTRA		CHAQUE HEURE		EXTRA			
											SAMEDI	SAMEDI
Gare	9.38	10.08	.38	09.52	.08	10.22	16.08	16.22	16.52	17.22	17.52	18.22
Brabantthal	9.50	10.20	.50	10.04	.20	10.34	16.20	16.34	17.04	17.34	18.04	18.34
	10.10	10.40	.10		.40			16.40	17.10	17.40	18.10	18.40
Gare	10.22	10.52	.22		.52			16.52	17.22	17.52	18.22	18.52

TRAINS

ARRIVÉES - Landen 22/Sint-Niklaas 22/Braine-le-Comte 22/Hasselt 24/Ostende 25/Ottignies 32/Eupen 33 _ bus à .38

- Saint-Ghislain 54/Genk-Liège 55/Anvers 55/Knokke-Blankenberge 03 _ bus à .08

DÉPARTS - Bus à .10 à la Brabantthal Eupen 27/Ottignies 28/Ostende 37/Hasselt 37/Landen 38/Sint-Niklaas 38/Braine-le-Comte 38

- Bus à .40 à la Brabantthal _ Knokke-Blankenberge 57/Genk-Liège 05/Anvers 05/Saint-Ghislain 07

Le matin et le soir, des parcours supplémentaires seront mis en marche.

Dernier parcours le samedi à 18.40, le dimanche à 17.40.

Les cartes d'accès et les prix

Le prix pour l'accès à notre Grande Expo est de 14 euro pour un adulte ou un enfant mesurant plus de 155 cm. Les enfants mesurant moins de 155 cm y ont donc accès gratuitement, à condition d'accompagner un adulte payant. Ce prix inclut un bon pour une consommation gratuite, d'une valeur de 2 euro. Le dimanche après-midi (à partir de 14 heures), le prix de l'accès sera ramené à 8 euro pour un adulte et pour un enfant de plus de 155 cm, y compris un bon pour boisson d'une valeur de 2 euro.

Si vous voulez éviter les files à la caisse à l'entrée – et économiser 2 euro – vous pouvez acquérir des cartes d'accès en prévente chez certains détaillants en modélisme. Ces cartes

d'accès vous en coûteront 12 euro, incluant un bon pour une consommation de 2 euro.

LES POINTS DE PRÉVENTE DE CES CARTES D'ACCÈS SONT LES SUIVANTS:

- Modelbouw Herman verschooten, Antwerpen
- HST Verhaegen, Berchem
- Mini Train Expo, Blankenberge
- Treinshop Olaerts, Diepenbeek
- Art of Modelling, De Pinte
- Het Spoor, Haasrode
- Van Biervliet, Ingelmunster
- Hobby 2000, Liège
- Wavre Modélisme, Wavre

A bientôt dans la Brabantthal!

La rédaction de TMM

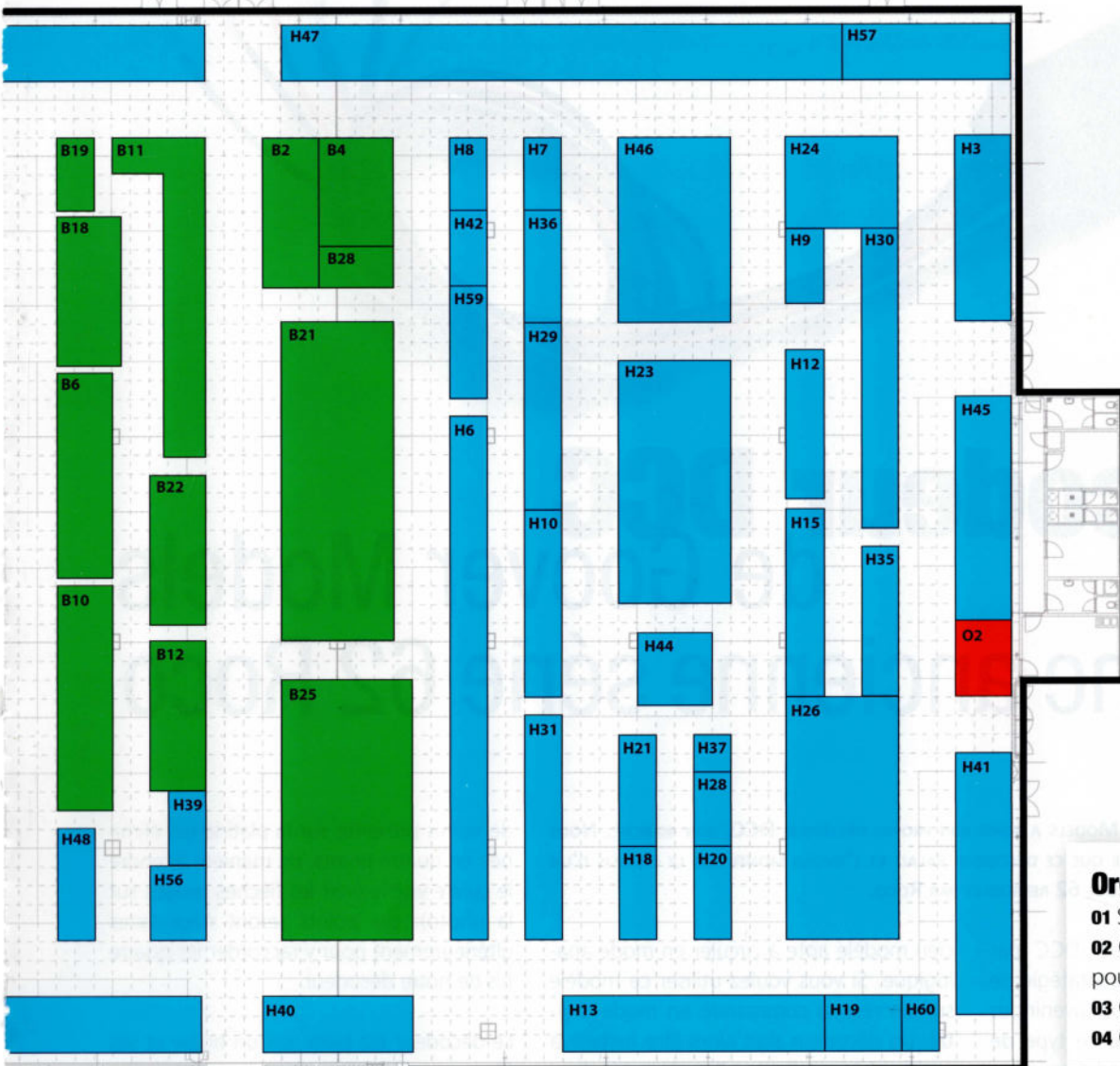


Pour plus de détails, nous vous renvoyons sur notre site web de l'Expo (www.modelspoorexpo.be), où vous pouvez vous inscrire à notre lettre des nouveautés de l'Expo, de façon à rester en permanence au courant jusqu'au dernier jour précédant son ouverture. A partir du 25 septembre, vous pourrez y visionner un beau film de compilation d'images prises d'un grand nombre des réseaux participants. Nous espérons que vous partagerez ce bon moment avec vos amis ou vos connaissances!

PARTICIPANTS COMMERCIAUX EXPO 2014

- H1 Gebr.Märklin & Cie GmbH
- H2 proTOOLS
- H3 HSTVerhaegen
- H4 Unique Scenery Products
- H5 Goover Models
- H6 CC-RAILS
- H7 Spoorboom
- H8 Gruslin Marcel
- H9 Rudi Vandenberg
- H10 P&P TRAINS
- H11 REE Modeles - Rails Europ Express
- H12 Mini Model Rails bvba
- H13 pb messing modelbouw
- H15 Le bout en train
- H16 Locdepot
- H17 Ferivan Modelbouw
- H18 Jean Verbist
- H19 REOS beeldproducties-Cobalt-Train Safe
- H20 An Muys
- H21 Luc Vranckx
- H22 Markenburg
- H23 Minitec bvba
- H24 Koos Mac-Lean
- H25 AUMO
- H26 MARNAN.eu Modelspoorbouw
- H27 Artitec Maquettebouw B.V.
- H28 Horster Modelbouwwereld
- H29 SDP-BVS - Febelrail
- H30 Modelspoorvrienden Brugge
- H31 Modeltreinexpress
- H32 Auto Design Model
- H33 Train Service Danckaert bvba
- H34 Van Biervliet - B-Models
- H35 De Block Annemieke
- H36 A.T. De Vries Mohle
- H37 Kit Nord
- H38 Aubertrain
- H39 ASBL Rail-Track
- H40 Modellbahn Center Oldenburg
- H41 Mini Train Expo
- H42 Verbeeck
- H43 Jeweha-Modelbouw
- H44 Railpress Papendrecht
- H45 Anita Decor
- H46 Margots Modelleisenbahnen
- H47 Treinshop Olaerts
- H48 Transnico International & Group NV
- H49 Add On/art of Modelling
- H50 Model & Train Service
- H51 PVM Distribution (Rocky Rail)
- H52 Elo Track
- H53 PiCommIT - Model Car Parts
- H54 Modgraph (PECO)
- H55 LS Models
- H56 Hans De Loof
- H57 Hoeseltse Treinclub
- H58 T2M (roco & Fleischmann)
- H59 De Pijl
- H60 C-traccs
- H61 Eurospoor



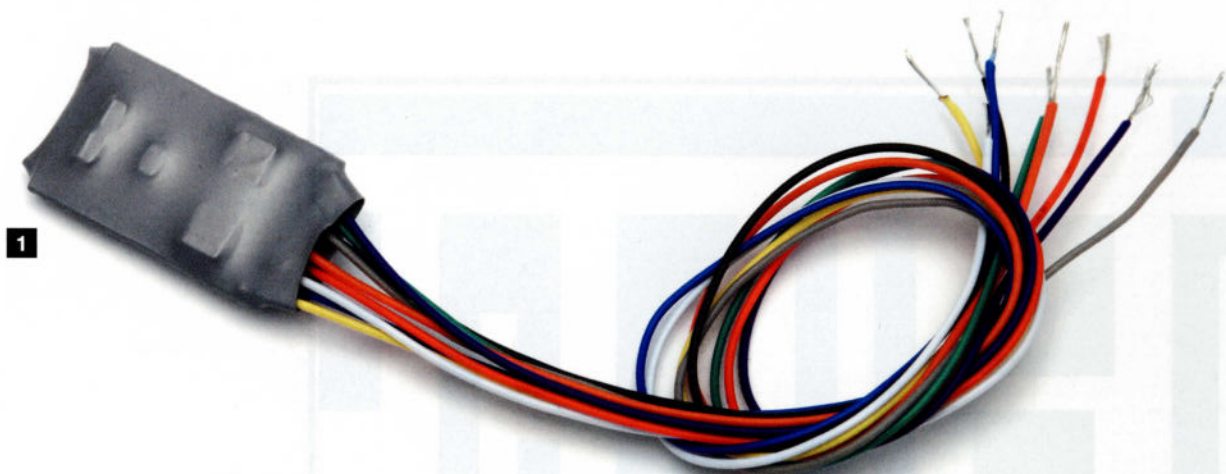


Organisation

- 01** Stand TMM
- 02** Catering pour les exposants
- 03** Cafétéria
- 04** Concours de mini-réseaux

Liste des réseaux exposés et workshops

B01 Hasselt - 2002	Ivo Schraepen	B19 Feldbahn im Bild	Marcel Ackle
B02 Bellegem	Lennart van den Berg	B20 VEB Fleischerei Kombinat	De Modelspoorders
B03 Tongeren 1940	Rudi Nelissen	B21 Saint-Germain-des-Prés	ModelSpoor Atelier Oostkamp vzw
B04 Breininge	Ignace Vanbiervliet	B22 Braggels Baenke	Ger Lurken
B05 Balmount River Railway	Johan Van Balberghe	B23 Tussen Klei en Leuzze	Spoor O Team
B06 Tripton by the sea	Ton Trip	B24 Mijn Stuthout	Erik Mosterd
B07 Herberts Crossing	René Paul	B25 Van Lingen naar Gefrees	Leuvense Spoorvrienden
B08 The High Line	Evan Daes en Erik Block	B26 Saintes Amis sur mer	Tim Somers & Jeroen Nieuwduin
B09 AlaskaN	Peter Vrakking	B27 Remise en scène	Erik De Boeck
B10 Steinbach	Alain Vandergeten	B28 Bouillière	Roderik Vanderkelen
B11 Balegem	N-160 VZW	B29 workshop PAJ	Patrick Dalemans
B12 Wolzerdange	Wim Wijnhoud	B30 Atelier-demo	Modeltrein-Support
B13 Souvenir de St-André-de-Provence	Club Maquettisme Sedanais	B31 live steam 7 1/4	Jan Vlummens
B14 Les Cévennes	Club Maquettisme Sedanais	B32 O-Forum	O-Forum VZW/ASBL
B15 Atelier dioramas	Emmanuel Nouaillier	B33 Kinderatelier	Mobov vzw
B16 Halte Tombroekstraat	Gerard Tombroek	B34 demo Arnaud Verlaeken	Arnaud Verlaeken
B17 Scherpenheuvel	MSC De Kempen	B35 demo Rik Martens	Rik Martens
B18 The Mill	Jacq Damen		



Un décodeur DCC de Goover Models dans une ancienne série 62 Roco

DERNIÈREMENT, GOOVER MODELS A SORTI SON PROPRE DÉCODEUR DCC, BON MARCHÉ. NOUS AVONS VOULU SAVOIR CE QUE CE DÉCODEUR VALAIT ET L'AVONS MONTÉ SUR LE CHÂSSIS D'UN ANCIEN MODÈLE D'UNE SÉRIE 62 REPRODUIT PAR ROCO.

La production d'un décodeur DCC par Goover Models cadre dans la stratégie de cette marque de produire dans l'avenir des modèles équipés de série de ce type de décodeur. Pour ce faire, David Goovaerts a fait concevoir ce décodeur en Chine, qui est enregistré à la NMRA sous le numéro d'identification 81 (cv 8 = 81).

Ce décodeur Goover Models est pourvu de neuf fils colorés, suivant les normes de la NMRA (voir tableau). Il ne dispose toutefois pas de fiche à 8 pôles, comme l'emballage pourrait le faire supposer. Cette fiche n'est nécessaire que lorsque vous voulez raccorder ou découpler rapidement le décodeur. Mais cette absence n'est pas vraiment regrettable: nous allons en effet raccorder les fils directement à la platine électronique.

Pour tester ce décodeur, nous avons utilisé un ancien châssis de série 62, reproduite par Roco. De nombreux modélistes parmi vous possèdent sûrement encore un an-

cién modèle apte à circuler en mode analogique. Si vous voulez utiliser ce modèle sur un réseau commandé en mode digital, un décodeur doit alors être installé à son bord. L'installation d'un décodeur bon marché est alors LA solution et celui de Goover Models ne coûte que 16,95 euro, ce qui est comparable aux autres décodeurs que vous trouvez en Belgique ou à l'étranger.

Pour l'installation de ce décodeur Goover Models, nous avons utilisé un ancien châssis Roco sur lequel l'interface pour décodeur manquait.

La platine est d'abord prise en mains et rendue apte à la pose d'un décodeur (PHOTO 2). Les quatre diodes sont éliminées au moyen d'une pince coupante. Les liaisons imprimées en cuivre sont découpées en deux endroits: voyez les deux flèches indiquées sur la photo. Réalisez cette opération au moyen d'un couteau pour hobby. Le cuivre présent sous la couche verte doit également être éliminé. Ensuite, la couche

de vernis présente sur la platine est éliminée en quatre points, de manière à rendre le cuivre visible (voir les flèches rouges sur la photo): ces points seront nécessaires ultérieurement pour y raccorder les quatre fils de notre décodeur.

Le décodeur est placé sur un bogie et ses fils peuvent être tirés via les ouvertures dans la platine; ils sont ensuite découpés à bonne mesure. Leur extrémité est étamée. Les fils violet et vert ne sont pas utilisés.

Les sept fils sont ensuite raccordés selon le tableau ci-dessous. Examinez attentivement la PHOTO N° 3 en cas de doute. Faites attention au pontage avec un double raccord du fil bleu. Les fils violet et vert n'étant pas utilisés, vous pouvez éventuellement les découper. Une vis suffit pour la fixation de la platine. Un premier essai se déroulera sur le banc roulant; pour ce faire, nous avons utilisé le banc ProfiBoss de Fleischmann (PHOTO 4).

Avec un tel décodeur, vous pouvez sans problème faire circuler ce modèle sur un réseau piloté en mode analogique ou digital. Ce décodeur Goover Models est

2

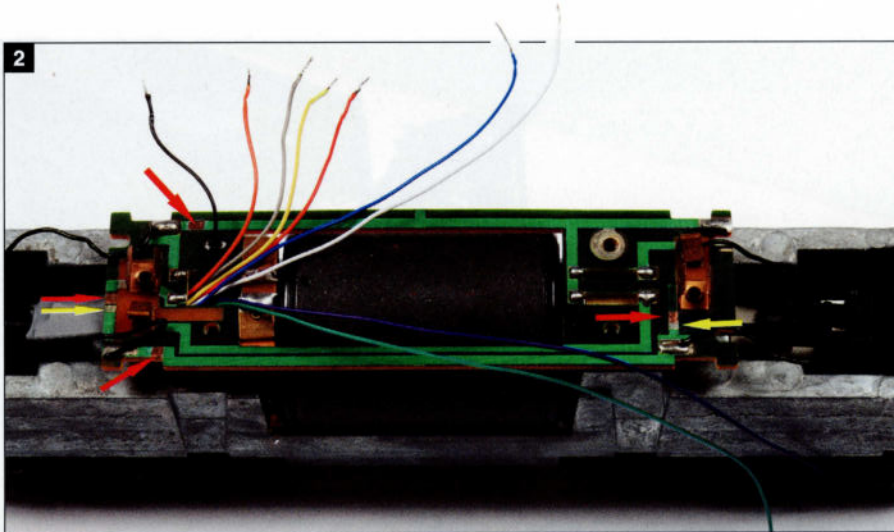
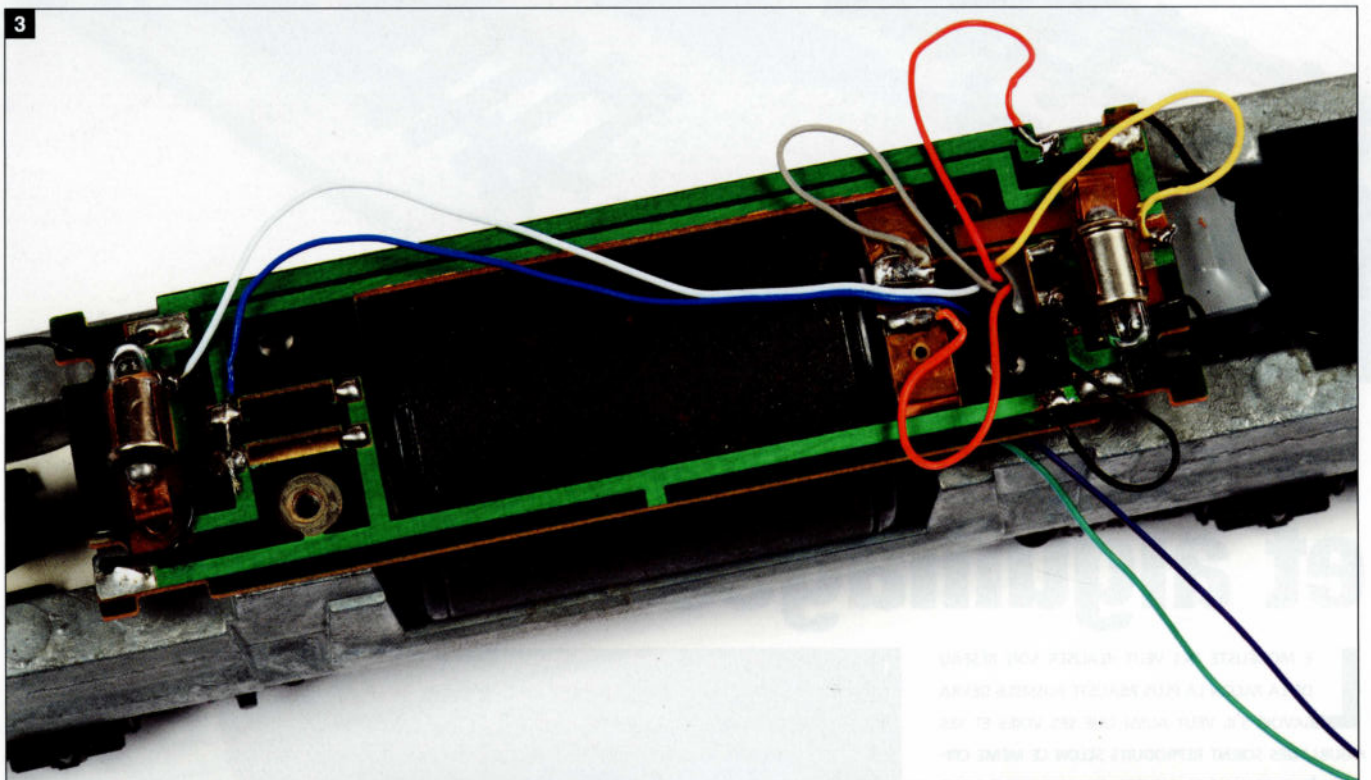


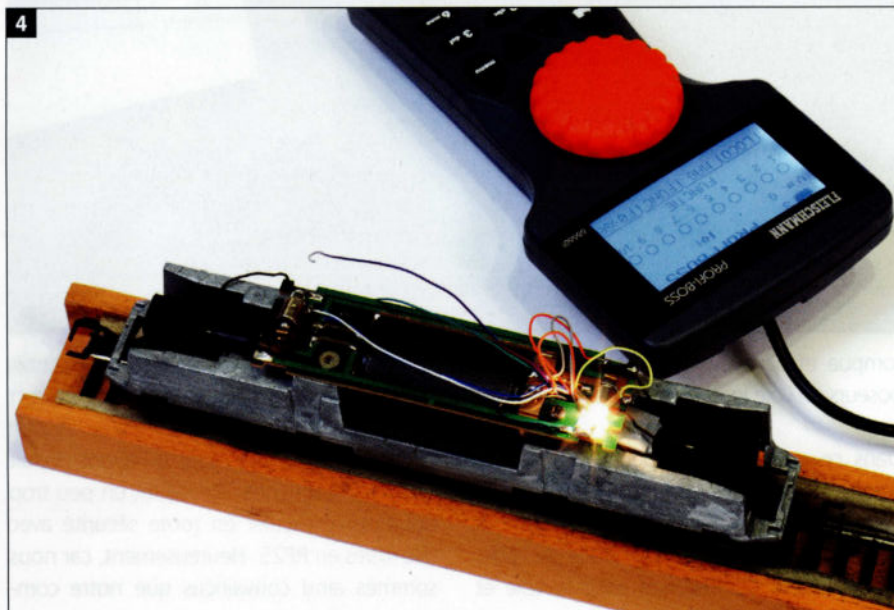
Schéma de câblage standard de la NMRA

TEINTE	FONCTION
Orange	Raccord moteur
Jaune	Fonction phares arrière
Vert	Fonction supplémentaire 1
Noir	Prise de courant rail gauche
Gris	Raccord moteur 2
Blanc	Fonction phares avant
Bleu	Masse commune
Rouge	Prise de courant rail droit
Violet	Fonction supplémentaire 2

3



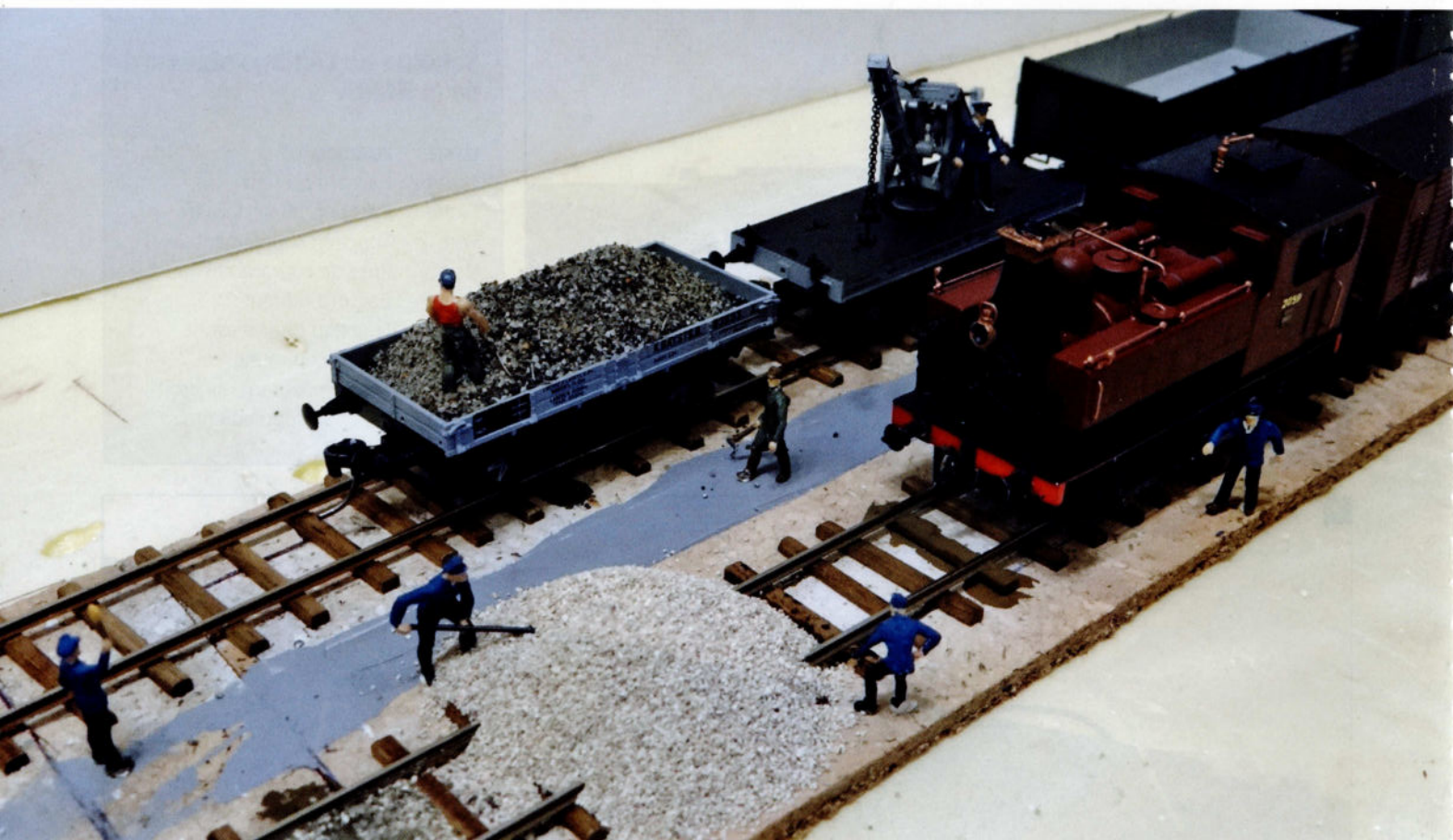
4



configuré avec l'adresse-locomotive '3'. Pour la modification des valeurs de 'cv', nous vous renvoyons au mode d'emploi, que vous pouvez télécharger sur le site web de GooVerModels.be. Ce mode d'emploi ne reprend que les valeurs de 'cv' configurées en usine: nous n'y avons pas trouvé la marge de variation de chaque cv (minimum et maximum), ni les valeurs possibles. Pour faire un 'reset' de la configuration en usine, le cv 8 = 3. GooVer Models a toutefois indiqué qu'il travaillait à un mode d'emploi amélioré. Quelques exemples plus spécifiques seront également disponibles pour la configuration de ce décodeur, toujours sur le site web de la firme.

Texte & photos: Peter Embrechts





La fabrication 'maison' des voies et aiguillages

PARTIE 1: LES VOIES

LE MODÉLISTE QUI VEUT RÉALISER SON RÉSEAU DE LA FAÇON LA PLUS RÉALISTE POSSIBLE DEVRA SAVOIR S'IL VEUT AUSSI QUE SES VOIES ET SES AIGUILLAGES SOIENT REPRODUITS SELON CE MÊME CRITÈRE. IL A FALLU DES ANNÉES AU SOUSSIGNÉ POUR PASSER FINALEMENT À LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGUILLAGES. CERTAINS COLLÈGUES MODÉLISTES NE COMPRENNENT PAS POURQUOI IL FAUT SE COMPLIQUER LA VIE À CE POINT: "ON TROUVE TOUT CE QU'IL FAUT EN MAGASIN, QUAND MÊME?" OBSTINÉ QUE NOUS ÉTIIONS, NOUS AVONS POURTANT ACHETÉ UN 'SCHNUPPERPACKUNG' (UN 'PACK D'ESSAI') CHEZ HOBBY ECKE SCHUHMACHER, CE QUI CONSTITUE PAR AILLEURS LA FORMULE LA PLUS ÉCONOMIQUE POUR DÉBUTER PAR SOI-MÊME.

Par cet article, nous allons essayer de vous transmettre notre vécu concernant la fabrication de voies. Plus tard suivra la fabrication d'aiguillages et enfin, la finition de ces éléments.

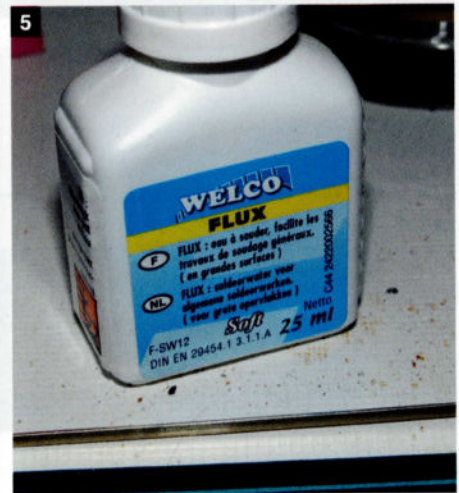
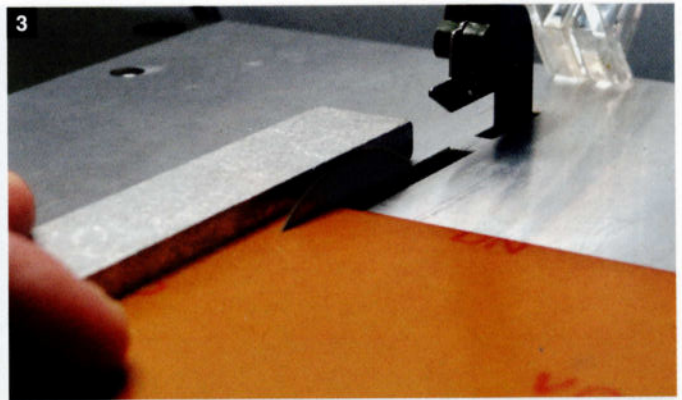
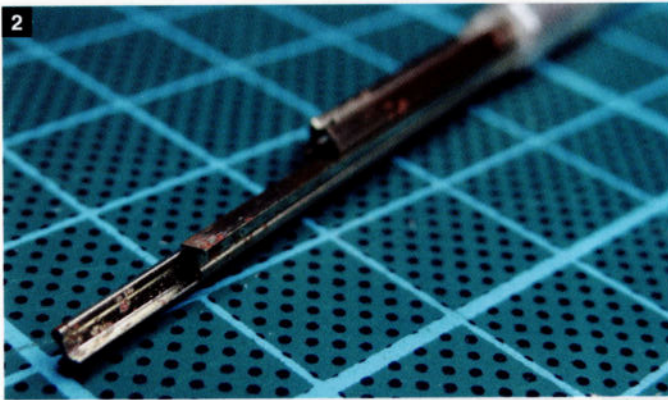
1. Après avoir ouvert et testé notre 'pack d'essai' sur notre table de travail, la glace fut



rompue et nous avons suivi le chemin des poseurs de voie le long du chemin de fer...

Dans ce pack d'essai, nous avons découvert quatre rails en code 70 de 45 cm de longueur, quatre bandelettes de liège, un aiguillage pré-assemblé sur bande de liège, suffisamment de traverses pour la voie et

l'aiguillage, un bref mode d'emploi et trois jauges pour obtenir un écartement correct des rails. Grâce au coupon d'essai illustré en haut de la photo, nous en avons déduit que des rails à code 70 étaient un peu trop fins pour y circuler en toute sécurité avec des roues en RP25. Heureusement, car nous sommes ainsi convaincus que notre com-



mande de rails en code 75 ne constituera pas un mauvais achat.

2. Nous avons acheté ces rails seuls chez Peco. Il s'agit dans notre cas de rails Vignole IL-3 en code 75, fabriqués en maillechort. Un emballage contient 10 rails de 91,4 cm. Afin de choisir les rails voulus, il existe les fameux codes qui renvoient à leur hauteur. Ce code donne en effet la hauteur du rail en millièmes de 'inch' (pouce), soit $25,4 \text{ mm}/1000 = 0,0254 \text{ mm}$. Un rail en code 100 par exemple a une hauteur de $100 \times 0,0254 = 2,54 \text{ mm}$. Avec ses 2,5 mm de hauteur, le rail en code 100 fut longtemps considéré comme la mesure standard. De nos jours, c'est désormais le rail de 2,1 mm (du 'code 83') en H0 qui est devenu la norme.

Nos rails en code 75 de 1,9 mm de hauteur sont plus fins que ceux en code 100, mais à l'œil nu, c'est peu visible. Sur une photo par contre, cette différence est plus apparente et participe à l'aspect plus réaliste de l'ensemble. Le problème pour le modéliste

constructeur est que les bourrelets des roues de son matériel roulant ne sont pas tous compatibles avec cette hauteur de rail standard et touchent parfois les traverses. Ce sont surtout les modèles datant d'avant 1990 qui sont sujets à ce problème, car ceux qui sont postérieurs à ce millésime sont pourvus de roues RP25, qui ne présentent pas ce défaut.

3. Pour construire soi-même une voie, il faut commencer par les traverses. Nous les avons découpées dans une plaque de Pertinax revêtue d'une couche de cuivre, en languettes de 3 mm de largeur. Ce genre de plaque est en vente dans les magasins d'accessoires électroniques: elles sont destinées à servir de base pour des montages électroniques (des 'circuits imprimés') et constituer une 'platine électronique'. Les petites bandelettes obtenues seront coupées plus tard à la longueur voulue d'une traverse. Pour obtenir une découpe franche, nous disposons la couche cuivrée vers le bas. Sur la photo, on peut voir l'opération de découpe: l'appareil est conçu de façon à ce que la coiffe de sécurité se mette en place automatiquement en-deçà d'un demi-centimètre, histoire de protéger nos doigts...

4. Nous avons besoin bien entendu d'un appareil à souder digne de ce nom. Un tel

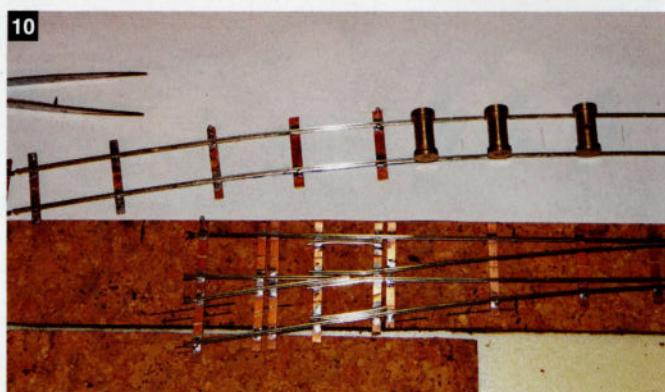
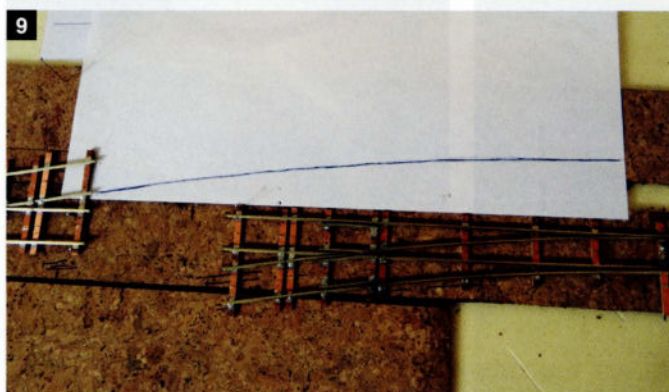
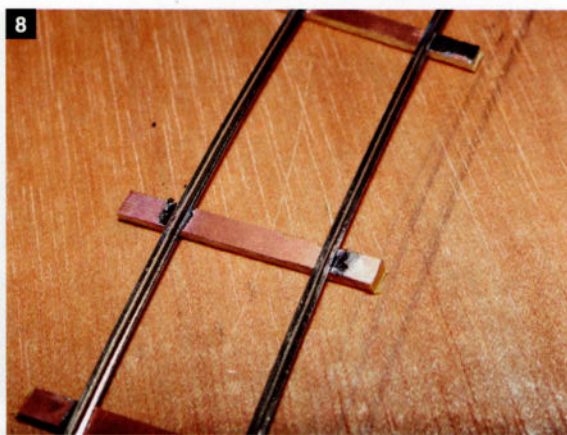
De quoi avons-nous besoin?

- De rails au choix (les nôtres sont en code 75)
- Une plaque de Pertinax (une plaque pour circuit imprimé)
- Un fer à souder et du liquide mouillant
- Des jauges indiquant le bon écartement des rails
- Un bout de plastique, de papier ou autre matériau pour le nivellement
- Consultez www.hobby-ecke.de.
- Consultez également le 'Grenier ferroviaire' de Patrick Tassignon (www.tassignon.be): vous y trouverez dans le 'Manuel du Piqueur des Chemins de Fer' une mine de renseignements concernant les rails et les aiguillages aux époques I et II.

appareil avec réglage de la température prouvera certainement son utilité, surtout pour l'assemblage d'aiguillages.

5. Un bon produit mouillant est tout aussi important. Nous avons trouvé du flux Welco pour un bon prix chez Brico. Ce produit assure une bonne accroche et ne s'érode pas ultérieurement.

6. Découpez des plots dans un rouleau de



soudure; ils seront fondus plus tard sur les traverses, exactement à l'endroit où viendront se poser les rails.

7. Les trois petites jagues d'écartement des rails, contenues dans le pack d'essai d'Hobby Ecke Schuhmacher, sont placées fermement sur les rails. La confection 'maison' de telles jagues est possible, mais alors de préférence en métal, car la température sera élevée lors de la soudure. Si vous disposez d'un tour, il vous sera toutefois facile d'en confectionner toute une série.

8. Notre voie soudée ressemble à ceci: tous les 8 à 10 cm, nous soudons une traverse. Le lecteur averti remarquera à juste titre que nos locomotives ne pourraient pas y circuler, puisque les deux rails sont en court-circuit via les traverses. En effet: nous devons par après réaliser une interruption dans la couche de cuivre au moyen d'un Dremel, de façon à empêcher un court-circuit. Nous n'allons pas décrire ici le câblage et l'isolation des rails, car ceci nous mènerait trop loin.

9. Dans une phase suivante, nous avons posé les voies sur une petite couche de liège de 0,5 mm d'épaisseur. Pour obtenir une bonne transition entre la voie courante et les aiguillages, nous avons d'abord assemblé les aiguilles et ensuite la voie. En tenant compte de l'angle de déviation de l'aiguillage, nous

pouvons sans problème poser la voie adjacente à l'aiguillage. Le trait au crayon sur la feuille blanche est l'endroit où la voie droite sera posée.

10. La feuille blanche est solidement fixée sur la base, après quoi nous allons souder sur place le croisement, le rail courbe et la section en alignement (= droite) de notre voie. Grâce à la sous-couche en liège et aux plaques de polyuréthane, il est possible de fixer au préalable les voies et les petites jagues d'écartement au moyen de petites épingles. Nous expliquerons dans un article futur notre choix concernant cette sous-couche. Après avoir soudé calmement et avec soin, nous avons ainsi obtenu une voie accessoire, parallèle à la voie principale. Sur le flanc de quelques traverses, nous forons quelques trous dans lesquels une épingle est fixée. Tout est ainsi fixé solidement et définitivement. Lors de la finition des voies, ces épingles seront bien entendu enlevées.

11. Une bonne pose des voies est importante pour assurer un passage du courant correct et partant, un plaisir de conduite avec notre matériel roulant. Les principaux critères en sont:

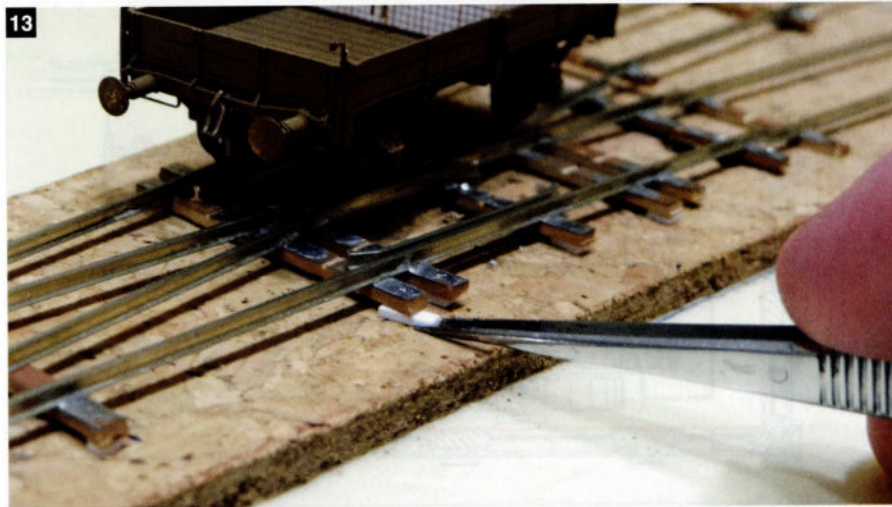
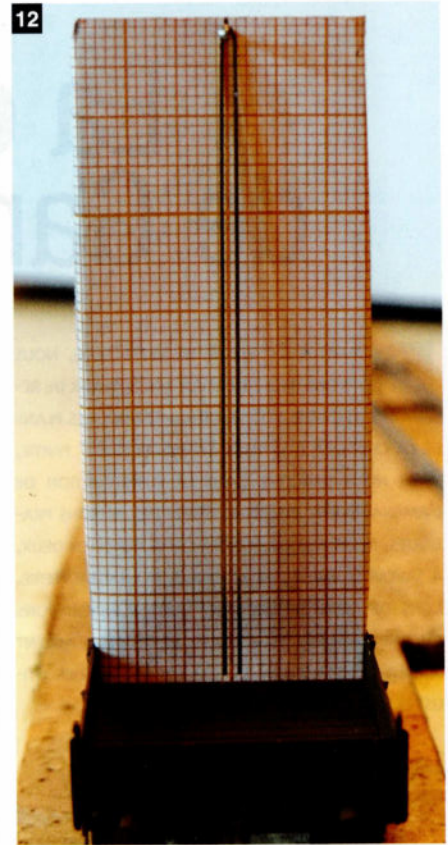
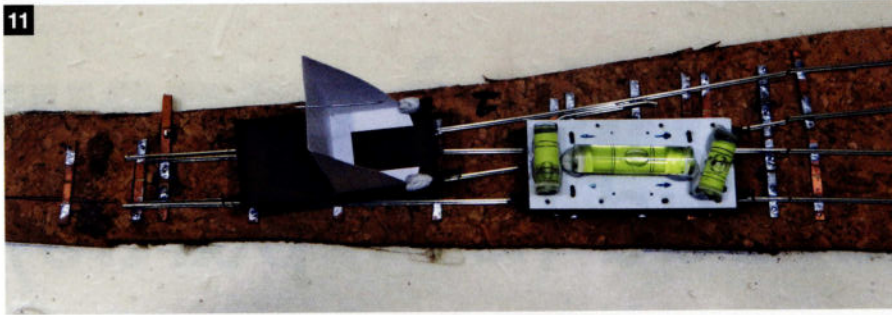
- un nivellement correct des deux voies;
- le devers dans les courbes;
- des possibles ajustements de l'écartement: si nous allons circuler avec des roues RP25

ou Proto 87, un écartement correct est très important.

Pour contrôler le nivellement – ou l'inclinaison de la voie – nous équipons un petit wagon d'un niveau d'eau: c'est facile à faire. Les appuis de fenêtre de notre domicile sont faciles d'atteinte et sont certainement horizontaux: assemblez donc votre dispositif sur un de ces appuis. Ce wagon 'niveau d'eau' se révélera aussi utile lors de la réalisation de voies en rampe ou en spirale.

12. Sans dévers en courbe (c.-à-d. le fait de surélever le rail extérieur), la force centrifuge agissant sur un train userait anormalement le rail extérieur de la courbe, ainsi que les roues des véhicules, sans parler de l'inconfort pour les voyageurs. En outre, les risques de déraillement seraient élevés, même sur notre réseau miniature. Ce dévers s'exprime par la différence de hauteur entre les deux files de rails. Si vous vous mettez à genoux le long d'une véritable courbe en ligne, vous vous rendez directement compte de la présence de ce dévers.

Le petit dispositif visible sur la photo peut être aisément confectionné en assemblant un petit bout de papier millimétré verticalement sur un petit wagon. Nous plions un bout de fil métallique droit et le disposons au-dessus d'une épingle, au milieu du papier. Le devers peut ainsi facilement être mesuré. A noter



qu'en gare ou sur un faisceau de garage, aucun dévers n'est jamais prévu.

13. Le dévers peut être reproduit sur nos réseaux en insérant un bout de plastique, de papier ou de tout autre matériau sous l'extrémité des traverses de la voie en courbe. En principe, un millimètre est suffisant en modélisme...

Pour terminer, ne vous laissez pas effrayer par des récits cauchemardesques qui vous feront entrevoir un échec certain, doublé d'un désastre financier... La fabrication 'maison' de voies n'est vraiment pas si compliquée. En outre, elle procure plus de satisfaction que l'achat de voies prêtes à l'emploi dans un magasin. Suite au nombre croissant de modélistes constructeurs, l'offre en accessoires

et pièces détachées dans cette branche du hobby a fortement augmenté.

Nous allons en terminer ici pour l'instant: dans un prochain article, nous aurons assez de matière pour réfléchir et commander: nous nous lancerons dans la fabrication d'un aiguillage.

Texte et photos: Jean-Luc Hamers



La centrale à vapeur de Gand-Sud (2^{ème} partie)

DANS LA 1^{ère} PARTIE DE CETTE SÉRIE, NOUS AVONS PASSÉ EN REVUE LES TRAVAUX DE RECHERCHE NÉCESSAIRES, AINSI QUE LES PLANS DE LA CENTRALE À VAPEUR. DANS CETTE 2^{ème} PARTIE, NOUS NOUS LANÇONS DANS LA CONSTRUCTION DE L'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR. POUR DES RAISONS PRATIQUES, NOUS ALLONS SCINDER CETTE PARTIE EN DEUX, À SAVOIR LA SALLE DES MACHINES ET LA CHAUFFERIE. LORS DE CETTE DESCRIPTION, NOUS N'INDIQUERONS AUCUNE MESURE, MAIS NOUS METTRONS L'ACCENT SUR LA CONSTRUCTION ET SUR LES TECHNIQUES UTILISÉES.

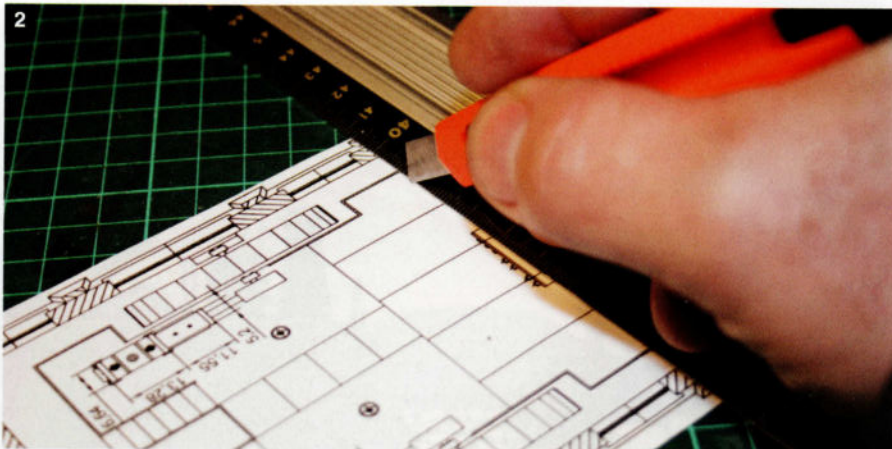
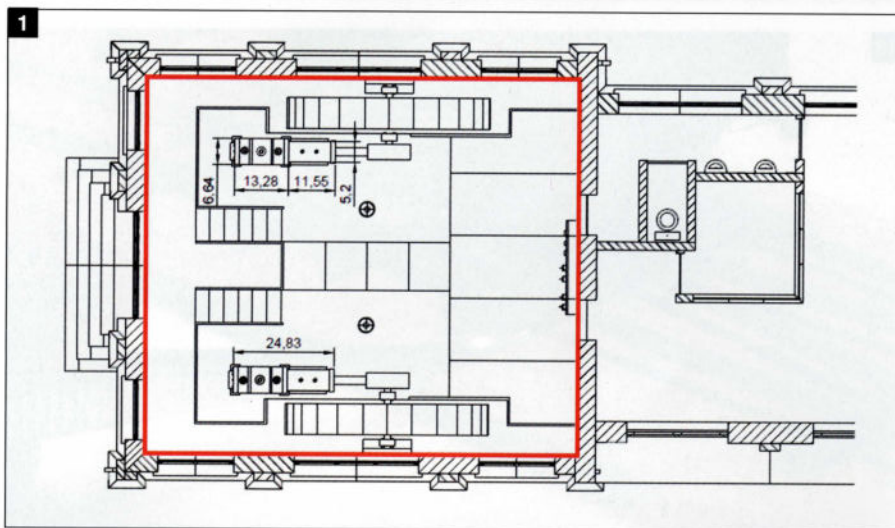
La salle des machines

Cela peut paraître étrange, mais nous allons commencer par l'intérieur du bâtiment. Nous allons assembler l'intérieur de cette salle des machines sur une plaque, que nous allons laisser accessible en tous temps grâce à une ouverture dans la planche du réseau. Un simple loquet maintient le tout en place. Quant à la chaufferie, nous allons la construire dans une phase ultérieure.

Les volants d'inertie et le corps du moteur

Nous prenons le plan et débutons par la découpe du périmètre de la salle des machines. Le plan a été imprimé exactement à l'échelle 1/87^{ème} et peut donc directement être utilisé (PHOTO 1). Nous collons cette partie de plan sur une plaque en carton-plume de 5 mm d'épaisseur et la découpons (PHOTO 2). En procédant de la sorte, vous ne devrez pratiquement plus mesurer et vous excluez d'éventuelles erreurs. Les volants d'inertie des deux machines à vapeur ont été fraisées dans du plastique par un collègue du club, Koen Vermeulen. Ces pièces doivent être réalisées de façon impeccable pour garantir un mouvement souple. Une autre possibilité consiste à acheter de tels volants prêts à l'emploi via internet: le site <http://www.sauerbiermodelbouw.nl> constitue une très bonne alternative. Ces volants constituent par ailleurs la base de notre assemblage.

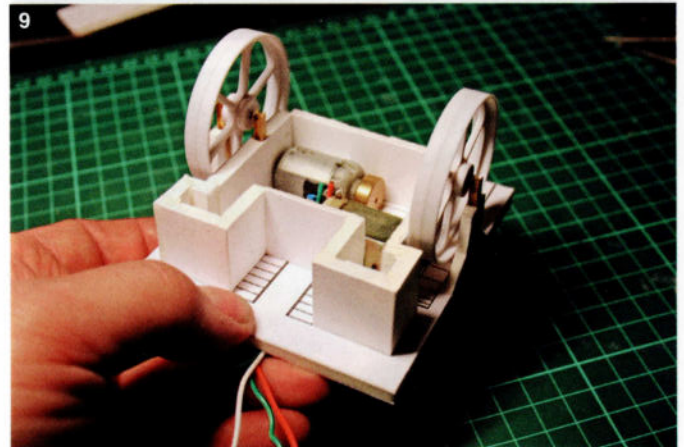
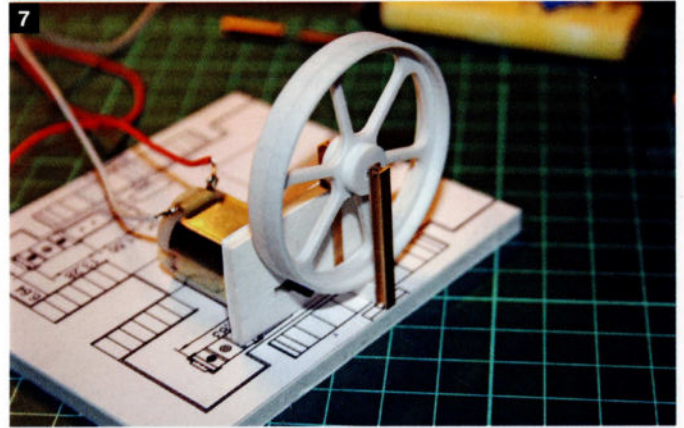
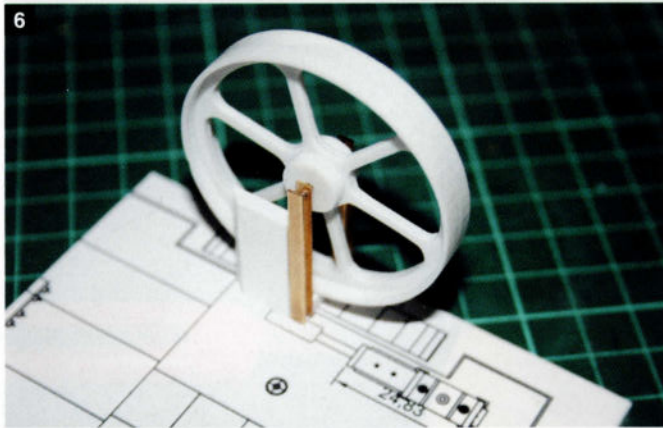
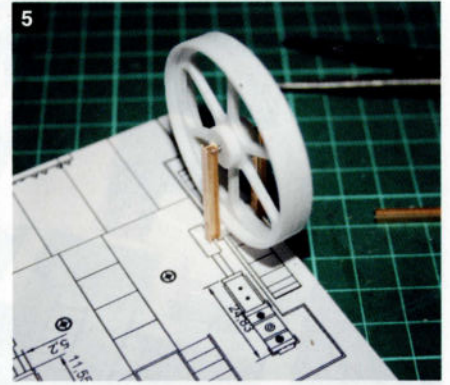
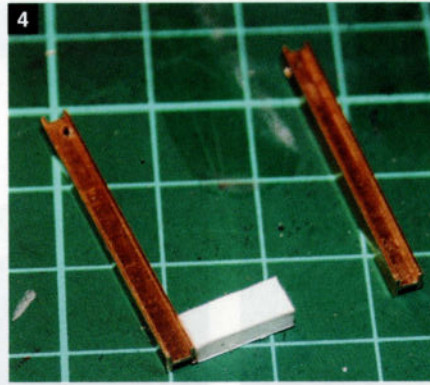
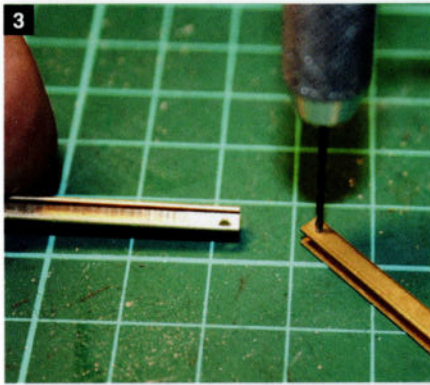
Pour confectionner la structure portante de nos volants, nous utilisons un profilé en laiton en forme de 'H' découpé à bonne mesure. Le long d'une des faces lisses de



la partie supérieure, nous forons au milieu un petit trou à l'endroit où viendra se placer l'axe du volant (PHOTO 3). Nous confectionnons quatre structures portantes identiques, soit deux par volant. Pour les axes, nous utilisons une petite aiguille d'un diamètre égal à celui du trou foré dans le volant. Les petits axes sont ensuite découpés à bonne longueur et leurs extrémités sont légèrement limées. Les axes sont alors fixés dans leur volant respectif, en veillant à faire dépasser chaque extrémité. Pour chaque volant, nous confectionnons alors un écarteur en carton-plume, que nous allons fixer par-dessous par collage pour maintenir les structures portantes à distance voulue (PHOTO 4). Les volants pourvus de leur axe sont alors placés dans leur structure portante. Pour ce faire, nous écartons avec précau-

tion l'assemblage de la structure: essayez de limiter l'ouverture à un petit deux millimètres. Lorsque les volants tournent de façon suffisamment souple et stable, ils peuvent alors être fixés par collage (PHOTO 5). La stabilité nécessaire à la structure portante est assurée en intégrant les profilés en laiton dans les murs. Pour ce faire, nous érigeons des murets de carton-plume à gauche et à droite de la structure portante, d'une épaisseur égale à celle des profilés en laiton. Nous commençons le long de la face intérieure du volant, de l'autre côté du moteur à vapeur (PHOTO 6).

Pour faire tourner les volants d'inertie, nous utilisons un petit moteur d'un aiguillage déclassé, ainsi que celui d'une locomotive. Après dépose des engrenages, nous ne gardons que le strict minimum afin de



pouvoir placer ces deux moteurs. Ces derniers ont les dimensions idéales pour leur nouvelle fonction et ne tournent pas trop vite. Une gaine rétractile est placée sur l'axe de chaque moteur; après avoir été chauffée, cette gaine assurera une bonne prise. Ces petits moteurs sont placés de façon à ce qu'ils touchent suffisamment le volant. En érigeant d'abord le muret, nous procurons la stabilité nécessaire à la structure portante et au volant pour pouvoir presser légèrement l'axe du moteur contre la face latérale du volant.

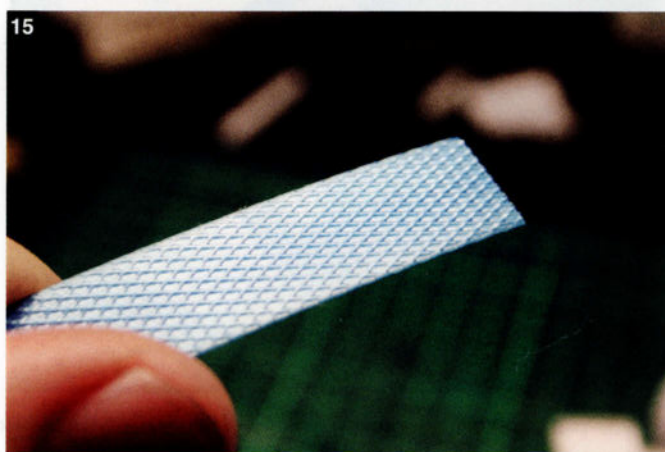
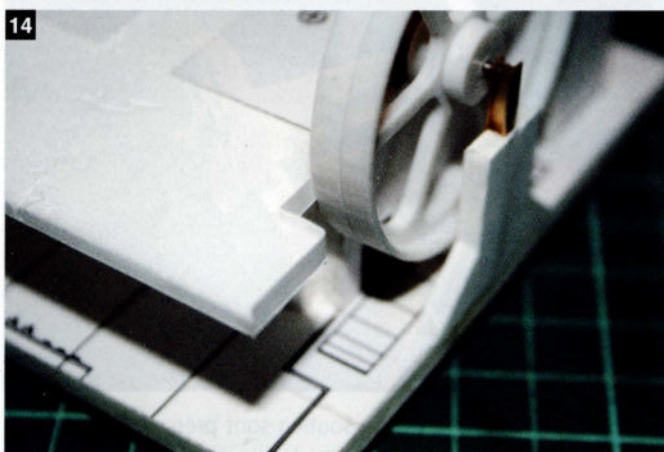
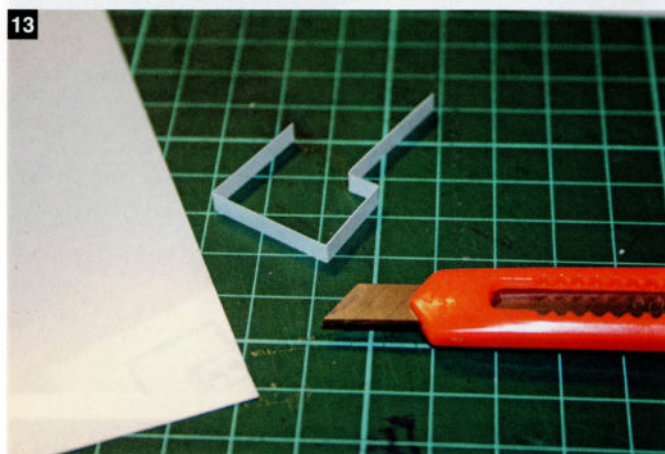
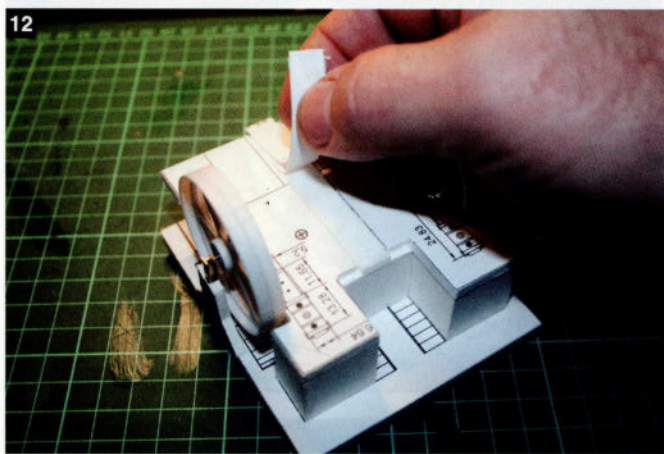
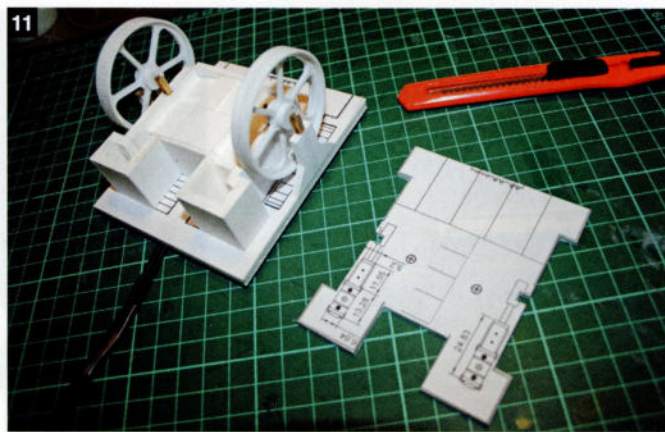
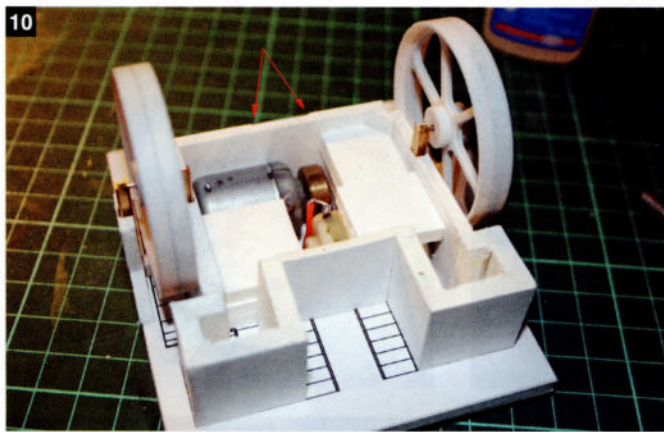
Grâce à un petit essai, nous déterminons la bonne position et contrôlons si tout tourne de façon souple (PHOTO 7). Nous ne fixons pas encore les moteurs à ce stade. Après un certain temps, le caoutchouc de l'axe du moteur sera usé et devra être remplacé;

nous déposerons alors le volant et placerons simplement une nouvelle gaine rétractile. L'intérieur de la centrale restera en tout temps accessible.

Après la détermination de la position des petits moteurs, les murets le long du côté du profilé en 'H' peuvent également être achevés et la structure portante reçoit sa pleine solidité. Une petite ouverture pour l'axe permet le placement rapide des moteurs; ces derniers sont maintenant fixés par collage. Pour obtenir un ensemble lisse, nous collons ensuite un bout de papier sur toute la surface, du côté moteur. A l'extérieur du volant (où il n'y a pas de moteur), nous plaçons des renforts, des deux côtés du profilé en 'H'. Nous réalisons alors éventuellement un petit test (PHOTO 8).

Lorsque la structure portante et les mu-

rets de soutien sont prêts des deux côtés des volants, les murets – qui constituent en même temps le logement de nos petits moteurs – peuvent être achevés. Les angles extérieurs sont découpés en biseau. Grâce aux lignes tracées sur le plan déjà collé, il est facile de déterminer où les murets doivent venir se placer. A travers un petit trou foré au milieu de notre plaque de base, nous faisons passer les fils de nos moteurs (PHOTO 9). Pour éviter l'effet de caisse de résonance, les volumes restants des espaces moteurs sont remplis de carton-plume. Sur la paroi arrière du muret, deux incisions sont pratiquées, le bout intercalaire étant enfoncé plus profondément: ceci constituera plus tard l'endroit de la porte menant à la chambre de la dynamo (PHOTO 10).



La plateforme supérieure

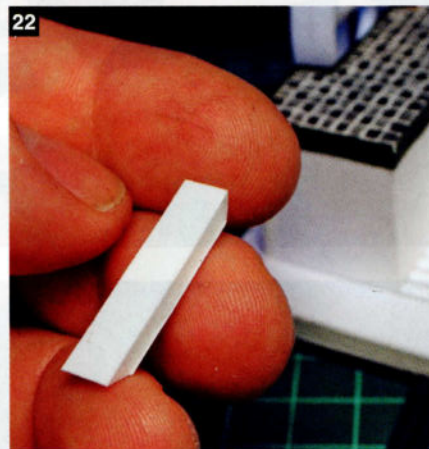
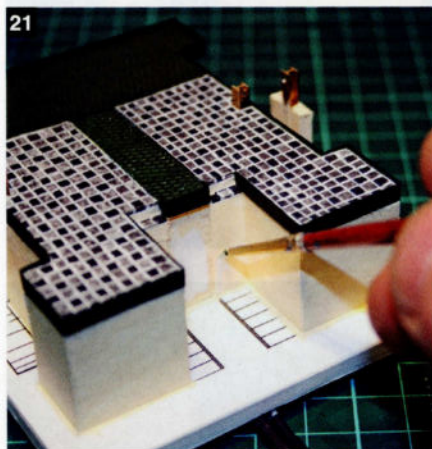
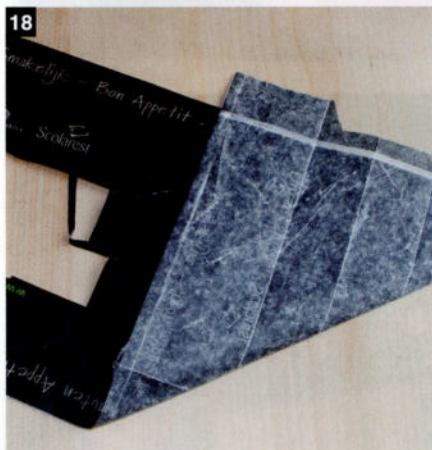
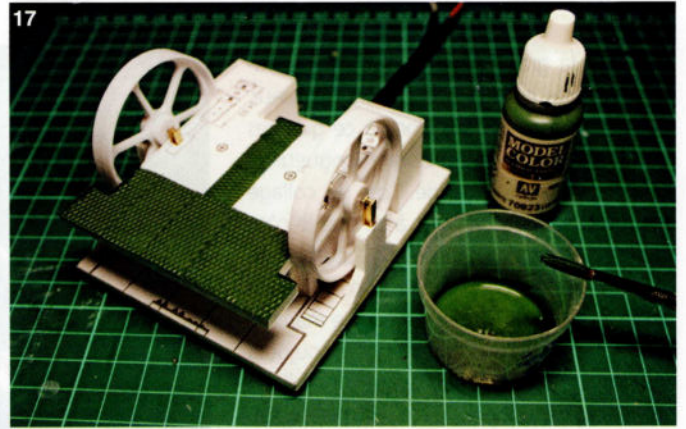
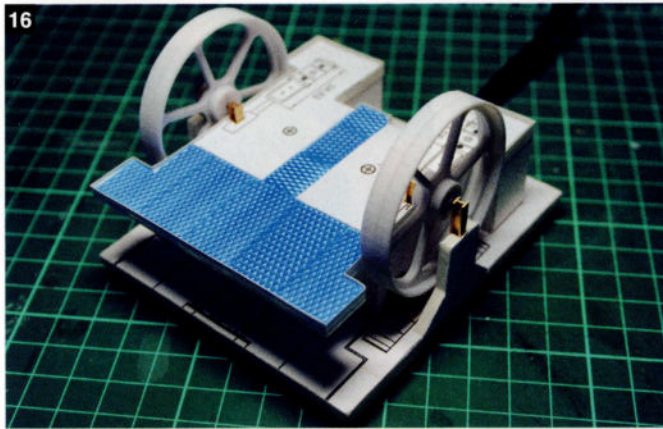
Pour donner forme à la plateforme supérieure, nous découpons la partie nécessaire au sein du plan: il est donc conseillé de faire plusieurs copies de ce plan de situation. Cette partie de plan est ensuite collée sur une plaque de carton-plume et découpée (PHOTO 11). Avant de fixer la plateforme, il est conseillé de réaliser un ultime test pour voir si tout fonctionne bien comme prévu. Pour reproduire une plateforme métallique, nous éliminons aux endroits prévus la couche supérieure de carton sur le niveau supérieur. En éliminant cette couche, nous obtenons assez d'espace pour y placer une plaque imitant le métal (PHOTO 12). Ensuite, nous plaçons un fin rebord sur les côtés de notre

plateforme: pour ce faire, nous utilisons des fines bandelettes de plasticard. Lors du placement de ces bandes, essayez le plus possible de travailler d'une seule pièce (PHOTO 13). Nous plions les bandelettes à bonne longueur pour obtenir la forme voulue et les fixons par collage à un millimètre au-dessus du rebord de la plateforme (PHOTO 14). Continuons maintenant avec la confection du revêtement métallique. Nous reproduisons ces plaques en réutilisant d'anciennes bandes élastiques ayant servi pour différentes sortes d'emballage (PHOTO 15). Nous les découpons à taille voulue et les répartissons de façon symétrique, à distance égale l'une de l'autre. Après ce placement, notre

futur plateforme métallique commence à ressembler à quelque chose, sauf du point de vue teinte (PHOTO 16). Nous la peignons ensuite, avec son rebord, en vert: pour ce faire, nous avons utilisé de la peinture Vallejo réf. 70823 'Luftwaffe' verte (PHOTO 17).

Le plancher en damier

Pour notre plancher, nous avons opté pour un carrelage en pierres de taille, selon un motif en damier: ce type de revêtement était fréquent dans de telles salles des machines. Ce plancher a été réalisé au moyen d'un vieux sachet pour pain, qui a été coloré en noir sur sa face extérieure. Veillez toutefois à ce que le sachet ne soit pas trop froissé. Si



vous êtes en de bons termes avec votre boulangère, peut-être recevrez-vous un sachet propre qui n'a pas encore été utilisé. Celui que j'ai utilisé avait contenu un sandwich fourré... (PHOTO 18). Ce sachet est de teinte gris foncé à l'intérieur, avec des nuances de gris plus claires: en réalité, c'est la teinte noire de l'extérieur qui transparait à travers le sachet blanc. Pour notre motif en damier, nous avons divisé le plancher en petits carrés de taille égale. Nous avons réalisé cette opération au moyen d'un feutre à peinture blanche, avec lequel nous avons également reproduit les joints plus clairs. C'est sur un fond foncé que cela ressort au mieux (PHOTO 19). Le motif en damier est créé en peignant

une pierre sur deux avec du gris foncé allemand n° 70995 de Vallejo (PHOTO 20). Si nécessaire, nous repassons une seconde fois sur les joints avec le feutre blanc pour qu'ils soient bien nets, après la mise en peinture. Pour amortir quelque peu la teinte trop fade des joints, nous repassons avec un crayon doux sur ces joints. Notre premier plancher est ainsi terminé et peut alors être placé.

A l'avant de la plateforme, on trouve deux escaliers. Entre ces derniers, nous pratiquons deux incisions et enfonçons la pièce intermédiaire un peu plus profondément. Tout comme pour l'autre côté, ceci constituera une avancée pour y placer une porte plus

tard. Cette porte donnera un accès fictif à la salle de la dynamo, située derrière. Nous allons maintenant donner la bonne teinte aux murs de notre plateforme. Les façades doivent avoir l'aspect de murs plâtrés: ceux-ci doivent rester bien lisses et plus rien ne peut être modifié à leur surface. Après dépose des volants, nous peignons les murets en teinte jaune clair n° 70837 Vallejo (PHOTO 21). Les murets autour de la structure portante situés à gauche et à droite des volants sont également peints dans la même teinte. Avant de faire ceci, nous collons encore au préalable une bandelette de papier sur les flancs de ces murets pour dissimuler proprement le profilé en laiton.

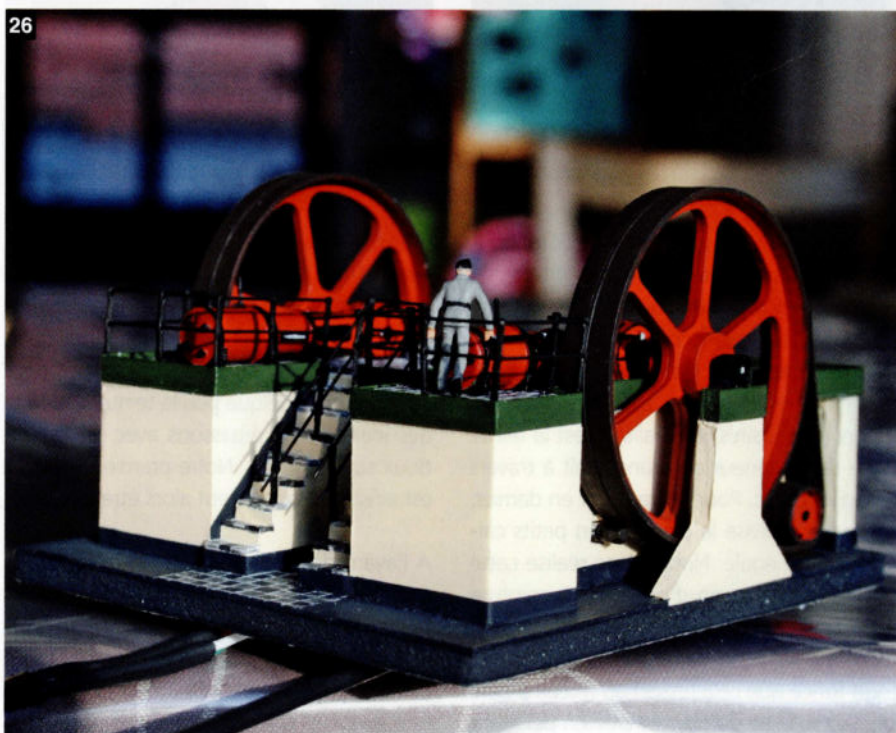
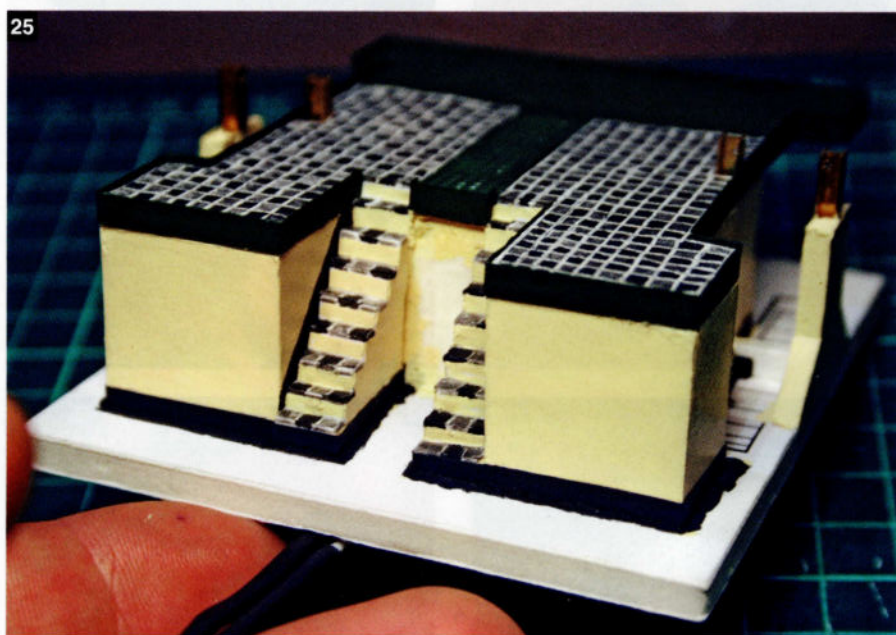
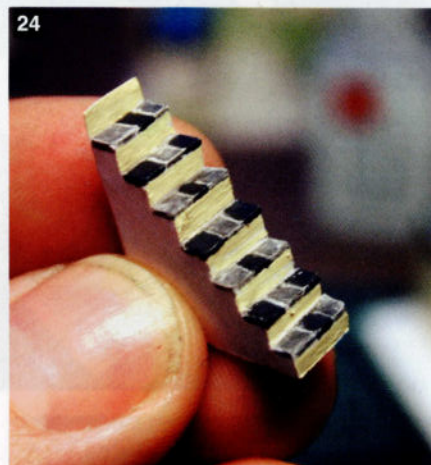
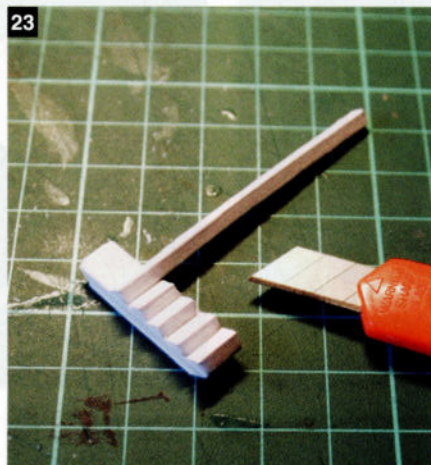
Les petits escaliers

C'est maintenant le tour des deux petits escaliers. Ceux-ci sont confectionnés en carton-plume de 3 mm d'épaisseur. Pour ce faire, nous en découpons une bande avec un côté oblique sous un angle d'environ 45°, le long des deux extrémités. Les marches seront ensuite collées sur cette bande de carton-plume. En découpant une bandelette selon un angle de 45° dans du carton-plume, nous créons nos futures marches. Une marche a 3 mm de hauteur et 3 mm d'épaisseur (PHOTO 22). La bandelette de carton-plume est collée perpendiculaire-

ment sur la grande bande et n'est découpée qu'après collage à la bonne longueur. De cette façon, nous veillons à ce que ces marches soient toutes à bonne longueur et s'ajustent bien à la bande. Lors du collage des marches, nous veillons à ce que le côté lisse du carton constitue bien la partie verticale et que le côté 'mousse' constitue la partie horizontale, soit la surface de marche. Si nécessaire, vous pourrez encore toujours corriger un peu l'escalier après son collage en le forçant un peu, ici ou là (PHOTO 23). Le muret triangulaire sur le côté des escaliers est réalisé au moyen de carton-plume. Pour le raccorder proprement à l'escalier, nous collons une couche de fin papier sur ce muret, dont les escaliers ne seront découpés qu'après collage. Pour la finition de l'escalier, nous collons quelques bouts de papier provenant de notre sachet de pain sur les marches horizontales. Nous disposons l'escalier sans le coller au bon endroit, pour déterminer où les joints du carrelage vont devoir être prévus. De la même façon que pour le plancher d'en haut, nous confectionnons les carrelages sur les escaliers, en veillant à ce que le schéma en damier se poursuive harmonieusement. Pour reproduire l'épaisseur des carrelages sur le bord des marches, nous peignons les carrelages foncés avec la même peinture que celle utilisée pour notre damier, les carrelages clairs étant figolés au crayon (PHOTO 24). Avant de coller les escaliers à leur emplacement, nous peignons d'abord un bord foncé sous les murets et le long des côtés des escaliers (PHOTO 25). Pour ce faire, nous utilisons la même teinte que celle de nos carrelages foncés de notre plancher. Le plancher sous l'escalier est également réalisé en damier; ici aussi, nous utilisons les mêmes techniques et les mêmes teintes. Nous ne carrelons toutefois pas l'entièreté du plancher, mais uniquement la partie sous les deux escaliers. La partie subsistante du plancher est peinte en gris allemand n° 70995 Vallejo (PHOTO 26). Les volants d'inertie sont peints à l'acrylique: du rouge anglais n° 339 Talens, les plans de roulement l'étant en brun-noir allemand n° 70822 Vallejo.

Comme vous pouvez déjà le voir en partie sur la PHOTO 26, nous poursuivrons avec la 3^{ème} partie de cet article par la salle des machines, les dynamos, les machines à vapeur, les armatures de soutien et le marbre du panneau de commande.

Texte & photos:
Rik Martens





Un tableau plein d'atmosphère sur 'Altburg', un réseau Märklin à segments d'inspiration allemande, construit par Uwe Braun.

EUROSPoor 2014

Pour la 22^{ème} fois consécutive, Leo Hendriksen organise 'Eurospoor', qui selon ses propres dires, est le plus grand événement de modélisme ferroviaire d'Europe. Tout comme pour les éditions précédentes, Eurospoor se déroulera à la belle 'Koninklijke Nederlandse Jaarbeurs' d'Utrecht et avec sa superficie de 20.000 m², on peut dire en effet qu'il s'agit bien du plus vaste événement de modélisme ferroviaire. Par le passé, la qualité des réseaux exposés laissait parfois à désirer, mais grâce aux moyens modernes de communication, il est désormais possible de mieux cerner les candidats-exposants et d'exclure les moins intéressants. Cette année, l'organisateur a réussi à rassembler une soixantaine de réseaux miniatures, avec des participants venant des Pays-Bas, d'Allemagne, de Grande-Bretagne et de France. Un top absolu – qui justifie à lui seul le déplacement vers Utrecht – est le réseau français 'La Bosse' (voir JCF 135) qui y sera exposé dans sa totalité.

Comme c'est de tradition, de nombreux réseaux en provenance d'Allemagne seront également présents, comme 'Altburg' (H0), 'Kayreuth' (N), 'Helenensiel' (Z), 'Pohlwasertalbahn' (HOe), le 'Stadoldendorfer Gipsbahn' (Oe) ou encore 'Nidda' (H0), des réseaux connus par les lecteurs du magazine Miba. Les perles venues d'Outre Manche seront 'County Gate', 'Cliffhanger' et 'Warren Lane'. En provenance des Pays-Bas, plusieurs grands réseaux modulaires sont attendus et enfin,

nous serons peut-être surpris par quelques nouveaux 'réseaux d'exposition' que Leo Hendriksen tient sous le coude...

Eurospoor, en collaboration avec Modelspoorwijzer.net, organise en outre un concours de dioramas, le challenge consistant à réaliser 'quelque chose' de palpitant sur la superficie d'un... A4. Lors de cette expo, Beneluxspoor.net posera par ailleurs la première pierre d'un nouveau réseau 'forum', qui sera édifié sur place.

Mais Eurospoor offre plus que la simple vision de beaux réseaux miniatures. Pour beaucoup de ses visiteurs, il s'agit aussi d'un grand marché de modélisme, qui se tient dans un hall distinct, avec mille mètres courants de stands de vente, ce qui constitue une attraction en soi, au risque de ne plus voir que l'arbre qui cache la forêt...

A Eurospoor, il ne suffit pas de regarder: on y trouve en outre le grand stand d'information et de démonstration de Beneluxspoor.net, tandis que de nombreux clubs participants sont ouverts à vos questions pratiques concernant notre hobby. 'Modelspoor Magazine' ('Train Miniature Magazine' en néerlandais) sera également présent à cette expo internationale, par le biais d'un petit stand promotionnel où vous pourrez renouveler votre abonnement, acquérir des fardes de rangement ou les ouvrages de la 'Nicolas Collection'.

Eurospoor aura lieu le vendredi 24 octobre (de 10 à 18 h), le samedi 25 octobre (de 9h30 à 17h30) et le dimanche 26 octobre (de 9h30 à 17 h). Le droit d'entrée à cette expo s'élève

pour un adulte à 17,50 euro à la caisse (ou 15,50 euro en prévente par internet, via le site www.eurospoor.nl/tickets.html); les enfants de 3 à 11 ans accomplis payeront 7,50 euro (7 euro par internet). Le dimanche sera la journée des familles, avec un tarif spécial. Les Jaarbeurshallen peuvent être atteintes à pied au départ de la Centraal Station d'Utrecht.

INFRABEL
Right On Track

'Journée Découverte Entreprises': un regard dans les coulisses d'Infrabel

De nombreux modélistes ferroviaires sont également intéressés par le chemin de fer 'grandeur nature'. Le dimanche 5 octobre prochain, Infrabel ouvre à nouveau ses portes, à l'occasion de la journée 'Découverte Entreprises'. Entre 10 h et 17 h, vous pourrez jeter un coup d'œil dans les coulisses du gestionnaire des infrastructures ferrées de Belgique. Tant des cabines de signalisation que des CLI (Centre Logistique Infrastructure) ouvriront leurs portes au public, ainsi que le tout nouveau ROC (Railway Operations Center), l'ancien Traffic Control qui gère l'ensemble du trafic ferroviaire belge depuis Bruxelles (Midi). Les sites participants cette année seront situés à Mons, Bruxelles, Denderleeuw, Gand, Louvain, Namur et Ottignies. Pour plus d'infos, consultez le site <http://www.infrabel.be/fr/jde>. (GVM)

LIVRES

Het Grote Spoor Boek De spoorwegen in Nederland

Par Guus Veenendaal, Jos Zijlstra et Johan de Bruijn, éditions WBOOKS, Zwolle, ISBN 978 90 4625 8033 6, Format: 24,5 x 31 cm, relié avec couverture cartonnée, 368 pages, prix: 49,95 euro.

La date à laquelle les 175 ans d'existence des chemins de fer aux Pays-Bas approchant, nombre de publications voient pour l'instant le jour. Mais l'un d'entre eux surclasse le lot: 'Het Grote Spoor Boek'. A l'aide de 450 photos, ce livre donne un aperçu des chemins de fer de 1839 à nos jours. Les concepteurs de ce livre ont réparti les photos par thème, comme les gares, le personnel, les voyageurs, les marchandises et la sécurité. L'on peut ainsi se rendre compte comment le chemin de fer et son environnement a changé au fil du temps. Si nous comparons ce livre à ceux qui sont parus lors des jubilés des 125 et 150 ans d'existence des chemins de fer aux Pays-Bas, il est frappant de constater que ces derniers étaient surtout des livres à textes, illustrés de petites photos. Le 'Grote Spoor Boek' se distingue surtout par ses courts textes d'introduction et de superbes et grandes photos.

Les légendes détaillées de ces photos sont comme on peut en attendre: elles délivrent une foule d'informations et soulignent des

détails. De nombreuses photos déjà publiées auparavant figurent sans doute dans cet ouvrage, car pendant les 175 années écoulées, nombre de publications ont déjà vu le jour. C'est la raison pour laquelle il est étonnant de voir que ce livre contient finalement de nombreuses photos inédites. Et celles qui ont déjà été publiées le sont cette fois en bien meilleure qualité que dans les anciennes publications. Ces photos proviennent essentiellement des archives du Musée des Chemins de fer d'Utrecht, où un des auteurs – Jos Zijlstra – est conservateur. De concert avec l'historien du rail Guus Veenendaal et Johan de Bruijn (l'initiateur de cet ouvrage), il a utilisé non seulement des photos réalisées par des photographes professionnels, mais aussi puisé dans des archives privées, qui ont été offertes au musée. Il a également puisé dans des collections privées, comme celles par exemple de Luud Albers, Kees van de Meene, Roel Ankersmit, Jan Bonthuis et Carel van Gestel. Des gens qui – à une exception près – travaillaient avec des appareils photos analogiques et qui ne découvraient le résultat de leurs clichés qu'en



chambre noire... Concernant les photos provenant d'archives, les photographes ne sont pas désignés nommément. Ces photographes travaillaient avec de lourds appareils photos et un stock de plaques sensibles, qu'ils devaient emmener avec eux. Après exposition, ces plaques devaient rapidement être développées.

Les concepteurs en ont fait plus qu'un simple livre ferroviaire: cet ouvrage restitue une image de au fil des ans, au cours desquels le train constitue le fil rouge et occupe un rôle central. C'est ce qui rend ce livre particulièrement intéressant pour les modélistes ferroviaires. Sur de nombreuses photos, on peut en effet voir à quoi ressemblait l'environnement du rail au cours des précédentes décennies. Dans cet cadre, le chapitre 'Spoor en Goederenvervoer' ('Le rail et le transport des marchandises') constitue une source d'inspiration particulièrement riche.

Ceci dit, il vous faudra une solide étagère pour ranger ce livre: mieux vaut le déposer sur votre table de salon, histoire de le feuilleter à la première occasion... (GJT)

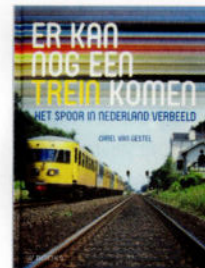
Er kan nog een trein komen Het spoor in Nederland verbeeld

Par Carel van Gestel, éditions WBOOKS, Zwolle, ISBN 978 94 625 8006 0, Format: 21 x 28 cm, relié avec couverture cartonnée, 168 pages, prix: 29,95 euro.

Parmi les amateurs de trains, Carel van Gestel est un auteur bien connu. Pendant de nombreuses années, il a rédigé les livres 'Spoor & Trein'. Au cours des 40 années écoulées, on a pu souvent le voir le long des voies, avec son appareil photos. 'Er kan nog een trein komen' ('Un train peut encore survenir') paraît à l'occasion des 40 ans de photographie ferroviaire réalisée par l'auteur, ainsi qu'à l'occasion des 175 ans d'existence des chemins de fer aux Pays-Bas. Dans son introduction, Carel écrit: "Je n'ai pas rédigé ce livre dans le but qu'il devienne un ouvrage de référence, un livre d'histoire, ou encore un aper-

çu complet du matériel et de l'infrastructure ferroviaire. Mon but a été de montrer comment le rail aux Pays-Bas s'est développé au cours des 40 années écoulées". Outre son véritable trésor de photos ferroviaires, Carlo dispose également des archives photos de Jan Bonthuis (+). C'est ce qui a donné l'occasion à l'auteur d'étoffer les photos de ces 40 dernières années par des 'flashbacks' d'avant 1974.

Les photos publiées ne permettent pas seulement de constater l'évolution survenue dans les chemins de fer, mais aussi celle... du photographe. En acquérant de l'expérience,



ce dernier a amélioré la composition et la qualité de ses photos, au fil du temps. Et c'est là aussi que se situe la seule critique de cet ouvrage: c'est comme si l'auteur avait parfois eu difficulté de rester critique, en choisissant certaines photos moins nettes, par exemple. Ceci n'est toutefois pas une raison suffisante que pour ne pas faire l'acquisition de cet ouvrage. Ce livre se distingue également par une mise en page impeccable, les photos étant classées par thème. Elles sont parfois statiques, ou tour à tour mouvantes, intrigantes, amusantes ou émouvantes. A vous de le découvrir... (GJT)

Trains de Belgique – Années 1960

Par **Thierry Nicolas, Michel Van Ussel et Jean-Claude Girard**, édition 'Transnico International Editions', ISBN978-2-930748-13-9, format couché de 21,5 x 30 cm, relié avec couverture cartonnée, 160 pages, prix: 37,00 euro.



Ce 3^{ème} ouvrage dans la série 'Prestige' de la Nicolas Collection est la suite du livre 'Trains de Belgique – Années 1950', paru en 2012. Les auteurs ont poursuivi sur leur lancée et proposent à nouveau un magnifique livre de photos de trains en grand format, avec une information détaillée sur les engins et les lieux illustrés. Ce livre traite en particulier la décennie 1960, qui constitue sans doute la dernière période aussi variée de l'histoire des chemins de fer belges, dans le domaine du matériel roulant. Le début des années soixante correspond en effet à la dernière période au cours de laquelle les trois modes tra-

ditionnels de traction – vapeur, Diesel et électrique – furent utilisés simultanément. Pour de nombreux modélistes ferroviaires également, la décennie des années soixante constitue la période la plus fascinante des chemins de fer belges depuis la Seconde Guerre mondiale. Il n'était pas encore question alors de standardisation à outrance et la diversité du matériel roulant était la règle. Dans le premier chapitre, les lignes de Flandre sont passées en revue au départ d'Anvers, suivies par un chapitre consacré aux ultimes locomotives à vapeur. Dans un livre consacré aux trains de Belgique, le nœud bruxellois et ses environs ne peut

certainement pas manquer. Le trafic ferroviaire aux quatre coins de Wallonie est également traité en détails. Ce livre se termine par quelques courts chapitres concernant le charbonnage d'Hensies-Pommeroeel, le tram vicinal à Wavre et les locomotives belges à l'étranger. La moitié des photos en grand format sont imprimées en couleurs, l'autre moitié en noir et blanc. Toutes les photos sont d'une qualité particulièrement élevée: ce livre fait indiscutablement partie des meilleurs de sa catégorie. Les premiers ouvrages de cette série 'Prestige' ont entretemps été tous vendus, et nul doute que le présent ouvrage connaîtra le même succès... (GVM)

Type 211 – Reeks/Série 64

Par **Thierry Nicolas, Nicolas Collection**, édition 'Transnico International Editions', ISBN 978-2-930748-11-5, format couché de 21,5 x 30 cm, collé avec couverture souple, 96 pages, prix: 25 euro.



Cette monographie est consacrée au type 211 moins connu, la future série 64. Les six locomotives Diesel du type 211 furent construites en 1962 par les ABR (pour la partie mécanique), Cockerill fournissant le moteur Diesel et Voith la transmission hydraulique. Ce type d'engins ne constitua toutefois pas une réussite, et restera limité à ces six engins. Extérieurement, ces locomotives présentaient de fortes ressemblances avec

les locos du type 210 (futures séries 60 et 61) qui eux, étaient équipées d'une transmission électrique. Les 211 furent affectées à l'atelier de Hasselt et utilisées toute leur carrière durant principalement sur les lignes secondaires formant une étoile autour de Hasselt. Les premiers engins de cette série furent radiés en 1981, les autres suivant en 1983. Seule la 6406 a échappé aux ferrailleurs et est conservée, démotorisée: elle sera exposée dans 'Train World',

le futur musée des chemins de fer belges. Ce livre aurait tout aussi bien pu s'intituler 'Les chemins de fer au Limbourg': les compositions illustrées sont peu variées, mais les photos illustrent de nombreuses gares et points d'arrêt désormais démolis ou désaffectés, ce qui entraîne le lecteur sur un terrain inconnu et qui constituera pour plus d'un modéliste une source inestimable d'inspiration. (GVM)

Types 120-121 – Reeks/Série 28

Par **Thierry Nicolas, Nicolas Collection**, éditions 'Transnico International Editions', ISBN 978-2-930748-10-8, format couché de 21,5 x 30 cm, collé avec couverture souple, 96 pages, prix: 25 euro.



Les locomotives du type 120 (future série 20 et ensuite 28 (I)) font partie des premières locomotives de l'effectif de la SNCB. Trois exemplaires furent construits en 1949 et utilisées au début de leur carrière en tête de trains de voyageurs, principalement autour de Bruxelles. Le type 120 devint la série 20 en 1971. Mais

avec l'arrivée prévue des nouvelles locos Co'Co', les trois ancêtres furent renumérotées dans la série 28 (I), libérant la série 20 pour les nouvelles venues. La 2803 fut radiée en 1991, suivie des 2801 et 2802 en 1998. A l'origine, ces trois locos portaient la livrée en deux tons de vert, qui sera suivie d'une livrée uniforme verte et

enfin, de la livrée bleue. Malgré l'effectif réduit de cette série d'engins, l'auteur a réussi à composer un intéressant livre-photos, grâce à la diversité des compositions de trains illustrées. (GVM)



EUROSPOOR 2014

24, 25 & 26 okt. - Jaarbeurs Utrecht

Internationaal
Modelspoor
Evenement



Openingstijden:

Vrijdag 24 oktober
10.00 - 18.00 uur

Zaterdag 25 oktober
09.30 - 17.30 uur

Zondag 26 oktober
09.30 - 17.00 uur

Info:

www.eurospoor.nl
info@eurospoor.nl
Tel. +31(0)299.640354
Fax +31(0)299.646197

Anmelden commerciële
deelname nog mogelijk.



Kinderen en modelspoor

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

**Zondag
26 oktober
familiedag**

Drie dagen genieten van modelspoor!

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



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



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

Eurospoor is niet alleen het summum voor "treingekken", maar biedt ook een geweldige dagje uit voor jong en oud om eens te komen kijken naar al dat moois. Kom kijken, genieten en kopen in de Jaarbeurs te Utrecht (NL) van 24 t/m 26 oktober 2014 (herfstvakantie).



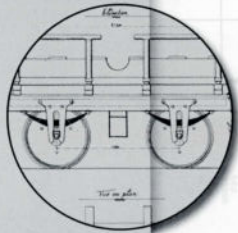
Voordelig naar Eurospoor

Natuurlijk bent u op alle drie de beursdagen welkom, maar wie met zijn gezin op zondag (26 oktober) komt kan voor een familieprijis de beurs bezoeken. Bij bestelling van uw familiekaartjes via het internet betaalt u voor een gezin met twee kinde-

ren t/m 11 jaar geen € 45,50 maar € 26,50. Zelfs als u op zondag 26 oktober uw familiekaartje aan de Jaarbeurskassa koopt bent u voordeliger uit. De toegangsprijzen en openingstijden vindt u op:

www.eurospoor.nl/data.html

Tot ziens op Eurospoor 2014!



7^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2014

SAMEDI 18 OCTOBRE 2014
DIMANCHE 19 OCTOBRE 2014

NOUVEL EMPLACEMENT

BRABANTHAL - LOUVAIN - BELGIQUE

Samedi de 10h à 18h • dimanche de 10h à 17h
Navettes gratuites entre la gare de Louvain et la Brabantthal



INFO: www.modelspooorexpo.com
expo@modelspoormagazine.com

ENTRÉE: 14 euro, y compris un bon pour une boisson d'une valeur de 2 euro • Le dimanche après 14 h : 8 euro, y compris une boisson d'une valeur de 2 euro. Les enfants qui ne mesurent pas plus de 155 cm ont accès gratuit à l'Expo, à condition d'être accompagnés par un adulte payant. • **PARKING:** 4 euro par jour