

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

141

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

Focus sur la **VOIE 1**

RÉSEAUX:

- VAN LINGEN NAAR GEFREES, LE RÉSEAU MODULAIRE DES 'LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN'
- LANDESWEIT, UN PROJET EN VOIE 1 À LA DEMANDE

TESTS:

- LA 5404 SNCB REPRODUITE PAR NMJ
- LA G 1206 MAK EN VOIE 1 DE RAIL-KEES

PRATIQUE:

- LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (3)
- UNE GRANGE EN PIERRES DE TAILLE EN REDUTEX
- LA GARE DE LIERRE CHEZ GOOVER MODELS
- UNE STATION-SERVICE PURFINA

REPORTAGES:

- LES JOURNÉES DU MODÉLISME À VOIE ÉTROITE 2014
- PREMIÈRE RENCONTRE DES AMATEURS DE LA VOIE 1 À ALOST

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



5 414306 157613 01410 >

P 208597

MSM
vous bénéficiez
un prix d'entrée spécial
de 10 Euro au lieu de 13 Euro
sur présentation de cette annonce



31ÈME EXPOSITION INTERNATIONALE DE MODÉLISME FERROVIAIRE



20.-23. NOV. 2014

UN TICKET 4 EVENEMENTS!

KOELNMESSE

www.modellbahn-und-lego.de

Heures d'ouverture: Jeudi au Samedi: 9 à 18 heures, Dimanche: 9 à 17 heures

21.-23. November:
LEGO Fanwelt • LEGO Kidsfest

Simultané:

8.Kölner



ORGANISATEUR: Messe Sinsheim GmbH · Neulandstraße 27
D-74889 Sinsheim · T +49 (0)7261 689-0 · F +49 (0)7261 689-220
info@messe-sinsheim.de · www.messe-sinsheim.de

LEGO, le logo de LEGO et la petite figurine sont des marques du groupe LEGO.
©2014 The LEGO Group.

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

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

EDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

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

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

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

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

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

DATE DE PARUTION:
TMM 142: 21/11



C'est déjà fini...

...et je ne vise pas le bel été que nous avons eu, mais bien notre 7^{ème} 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de Louvain, qui fut tout aussi radieuse. Douze ans après sa première édition et enrichie par six éditions successives, on était en droit de s'attendre à ce que cette 'Grande Expo' soit devenue adulte. Mais pour nous, organisateurs, il est particulièrement difficile de statuer sur ce point. Nous n'allons donc pas le faire, mais nous serons bien entendu à l'écoute de ce que les participants et les visiteurs auront à nous dire, et jusqu'à présent, les échos ont été essentiellement positifs. Le changement de localisation de cette expo n'a eu que peu ou pas d'influence sur le nombre de visiteurs et même le soleil radieux n'a pas dissuadé les modélistes enthousiastes de se rendre à la Brabantthal. Cette nouvelle localisation a même été jugée positive par de nombreuses personnes et la collaboration avec l'équipe de la Brabantthal fut excellente, ce qui voudrait peut-être dire que Louvain sera le point de chute de notre prochaine édition, mais ça... vous le lirez en temps voulu.

Je pense aussi qu'il n'est pas exagéré d'écrire qu'il s'est agi d'une édition réussie. Et c'est en premier lieu grâce à vous que nous le devons, chers lecteurs: sans visiteurs, pas d'expo, en effet. Le comité organisateur avait vraiment fait de son mieux pour attirer une trentaine de réseaux miniatures de grande qualité, une tâche qui peut sembler facile à première vue. Un petit mot de remerciement convient également à l'intention des constructeurs enthousiastes, qui pendant deux jours, ont assuré l'ambiance, avec beaucoup de persévérance.

N'oublions pas les nombreux commerçants, qui ont tous veillé à présenter des offres intéressantes, au point que de nombreux collectionneurs et modélistes constructeurs ont considéré que notre partie 'bourse' valait vraiment le déplacement.

Une grande organisation comme la nôtre est financièrement impossible sans la présence des stands commerciaux. En outre, nous pouvons compter depuis de nombreuses années sur la collaboration de plusieurs clubs qui nous proposent leurs services au cours de cette Foire, mais aussi lors de son montage et de son démontage. A tous les membres de 'Het Spoor' qui ont assuré le service rapide du catering, à ceux de 'De Pijl' qui se sont chargés du gardiennage et à ceux du 'Mobov' qui ont animé l'atelier pour enfants, un grand merci. Merci aussi à Jan Vlummens et à son équipe pour l'amusement des petits et des grands sur leur réseau en vapeur vive, installé à même le parking. Et enfin, nous attendons avec intérêt vos avis et réactions, via l'adresse de la rédaction.

Et si je devais tirer une seule conclusion de tout ce que nous avons vécu au cours de ces deux jours, c'est qu'il est bien vivant, le monde du modélisme ferroviaire en Belgique!...

Exclusieve modellen nu verkrijgbaar bij uw MC-Vakspecialist.



www.mc-vedes.com

SPOOR H0



Elektrische locomotief Dm SJ

Roco

Tweedelige elektrische locomotief Dm van de Zweedse staatsspoorwegen.

78526 / 113 35 764 HO III ~ 289,7 digital

nu **249⁹⁹** €
428,00
41% voordeel



Stoomlocomotief 01.1082 DB

Roco

Fijn gedetailleerd met nieuwe ketel en olietender.

72200 / 113 49 315 HO III = 277

nu **199⁹⁹** €
324,00
38% voordeel

ALLEEN BIJ ONS*

Let op! Voorlopige afbeeldingen. Kunnen afwijken van het uiteindelijke model.



Verschijnt in november 2014

Diesel locomotief BR 218418-2 toerisme

Roco

Fijn gedetailleerd model met complexe kleurstelling en belettering. Motor met vliegwielen. Aandrijving op alle vier de assen, twee gripbanden. NEM 362 koppeling met KK-kinematica. Drie LED-koplampen volgens de rijrichting.

72748 / 113 46 391 HO IV = 188,5 digital € 289,99

78748 / 113 46 405 HO IV ~ 188,5 digital € 289,99

72749 / 113 56 958 HO IV = 188,5 € 229,99



Verschijnt in november 2014

Treinwagen toerisme - Set A

ACME

Bagagewagon Dmsdz 859 voor het vervoer van fietsen + transportcompartiment Bvmkz 856 + ruimtewagon Bpmz 857. Er volgen nog meerdere sets met personenwagons.

AC90083 / 113 68 221 HO V = oplage 650 € 199,99

AC90083-AC / 113 68 263 HO V ~ oplage 150 € 199,99

Dit is een door de VEDES GmbH Duitsland samengestelde gemeenschappelijke reclame van de VEDES- en SpielzeugRing-Specialisten. Het kan toch niet worden uitgesloten dat in enkele gevallen niet alle hier getoonde artikelen onmiddellijk voor de verkoop ter beschikking staan. Voor zeker beschikbaar doen we onze uiterste best om deze op korte termijn te leveren! De hier afgebeelde kleuren kunnen verschillen van de kleur van het originele product. Prijs-, modelwijzigingen, tekstfouten en tussentijdse verkoop voorbehouden. De afgebeelde prijzen zijn in Euro's en aanbetalingen zijn ten minste tot 14 dagen na de publicatie datum geldig en alleen zolang de voorraad strekt. * De gemarkeerde met 'alleen bij ons' items zijn exclusieve producten en zijn uitsluitend via de specialisten van de VEDES- en SpielzeugRingleden verkrijgbaar. ©VEDES Zentralregulierung GmbH 2014. MCC4



Uw snelle klik naar ons!

druk hier

Eenvoudige QR-code met u mobiele telefoon.

UW MC-VAKSPECIALIST

Thele & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob
Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob,
Inhaber Rainer Bliedernicht
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dizak (Dizak GmbH)
Rudolfallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

**Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt,**
Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Krempenerstraße 13,
25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnläden Fortenbacher
(Modellbahnläden und Spielparadies
Stephan Fortenbacher e.K.)
Kampstraße-23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inh. Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Spielzeugparadies Willy Müller
(Spielzeugparadies Willy Müller
& Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal,
Tel.: 0202-24 80 20

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218,
42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

**Wie-Mo (Wie-Mo Andrea Wienker
Modellspielwaren KG)**
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Müller's Modellspielwaren
Spicherstraße 8, 53859 Niederkassel,
Tel.: 02238-49 34

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausge-
räte, Hausat und Spielwaren)
Bundesstraße 132-133, 59009 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Benger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhäuser
Feigenspan (Spielwaren und Geschenke,
Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berita Hegmann e.Kr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 12

Eisenbahn & Modellbau Königter
(Königter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfer
Solltudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

**Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren -
Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.)**
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 72023 Göttingen,
Tel.: 07161-7 25 77

HEIGES Spielwaren
(Wlth. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K.)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dutz
(Dutz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5-9, 74821 Mosbach,
Tel.: 07243-1 67 06

**Spielkiste (Spielkiste Brenner,
Inhaber Matthias Brenner)**
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spielwaren Rieß
(Inhaber Wolfgang Rieß)
Oberamtsstraße 18, 78532 Tuttlingen,
Tel.: 07461-29 40

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombek)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin
Märkl e.K.)
Münchener Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spielwaren Habermeyer
(Habermeyer Karl) Färberstraße 90-92,
86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnlé
Schranzenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Rieß
(Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufbeurerstraße 1,
87616 Marktberdorf,
Tel.: 08342-56 30

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelstorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Seigert Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4,
93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Siedle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modelltreinen V.O.F.
Badhoevenlaan 53,
NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Märklin Store Amsterdam
(Harlaar Modelltreinen V.O.F.)
Parasusweg 203,
NL-1077 DG Amsterdam,
Tel.: 0031-20 3 79 02 67

Het Spoor
(Kerselaers Henni)
Parkstraat 90, BE-3063 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com



Lors de la Foire de Nuremberg, plusieurs fabricants avaient annoncé la sortie d'un nouveau modèle des célèbres 'gros nez'. NMJ est le premier à concrétiser ce projet: nous avons pris ce modèle d'origine norvégienne sous la loupe, **EN PAGE 18.**



La Voie 1 a manifestement le vent en poupe. Le 'Leuvense Modelspoorvrienden', un groupe d'amis membres de plusieurs clubs de modélismes ferroviaires de Flandre, ont construit ensemble le réseau modulaire 'Van Lingen naar Gefrees', à admirer **EN PAGE 26.**



Les feuilles de structure Redutex sont un nouveau produit proposé aux constructeurs modélistes. Nous avons assemblé une grange en pierres de tailles grâce à ce produit pratique; à voir **EN PAGE 41.**



Jacques Le Plat poursuit son récit concernant Purfina et a assemblé une station-service des années '50 pour son réseau 'Ferbach': à lire **EN PAGE 44.**

TESTS

- LA 5404 SNCB REPRODUITE PAR NMJ 18
- LA G 1206 MAK DE RAIL-KEES EN VOIE 1 22

RÉSEAUX

- 'VAN LINGEN NAAR GEFREES', LE RÉSEAU MODULAIRE DU 'LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN' 26
- 'LANDESWEIT', UN PROJET EN VOIE 1 SUR COMMANDE 54

PRATIQUE

- LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (3) 36
- UNE GRANGE EN PIERRE DE TAILLE AU MOYEN DE FEUILLES REDUTEX ... 41
- UNE STATION-SERVICE PURFINA 44
- LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGUILLAGES (2^{ème} PARTIE: LES AIGUILLAGES) 49
- UN AMORTISSEUR PHONIQUE POUR MOTEURS D'AIGUILLAGES 62
- LA GARE DE LIERRE CHEZ GOOVER MODELS 64
- EMMANUEL NOUAILLIER: PETITS DÉTAILS POUR GRANDES ÉCHELLES (1). 70
- LA PATINE DE WAGONS À MARCHANDISES BELGES 73

REPORTAGES

- PREMIER COMPTE-RENDU DE NOTRE 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE 2014 76
- LES JOURNÉES DU MODÉLISME FERROVIAIRE À VOIE ÉTROITE 2014... 78
- PREMIÈRE RENCONTRE DES AMATEURS DE LA VOIE 1 À ALOST 80

RUBRIQUES

- EDITORIAL 3
- LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS 7
- RECENSIONS 81
- AGENDA 82



Une BR 23 de la Deutsche Bundesbahn en tête d'une rame de voitures 'Umbau' est en route sur 'Van Lingen naar Gefrees', le réseau modulaire des 'Leuvense Spoor 1 Vrienden', comme on a pu l'admirer lors de notre 7^{ème} 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire, qui s'est tenue à Louvain. Photo: Gerard Tombroek.

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 dans notre magasin à partir du mois de novembre.
(sous réserves)

Lundi: 13h - 18h • Mardi: fermé

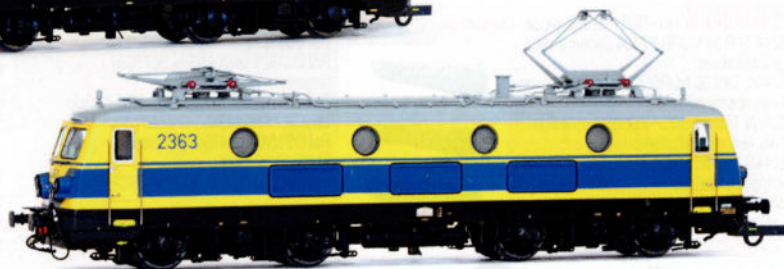
Mercredi, jeudi et vendredi: 10 - 12h / 13 - 18h

Samedi: 10 - 18h • Dimanche: uniquement le 1^{er} dimanche de chaque mois: 10 - 13h.

VAN BIERVLIET (H0)

La série 23

Après la sortie des deux premières versions de la série 23, Van Biervliet propose cette fois deux variantes de matricules en livrée bleue et un modèle en livrée jaune. La 2352 peut circuler au cours des époques V et VI: on peut le déduire suite à la présence des autocollants 'Magelan' présents à côté des portes d'accès. Toutes les inscriptions sont conformes à la réalité. Cette loco a été retirée du service en 2011. Quant à la 2363, sa livrée jaune et bleue date des années '80: c'est l'une des 17 locos de la série 23 qui a roulé en livrée jaune. Elle est entretenue par l'atelier de Ronet. Ce modèle n'a



pas de boîtiers ni de câblots pour circuler en unités multiples; on trouve au-dessus du pare-brise les lampes de signalisation pour les marches en double traction. De même, le câble pour l'interphonie n'est pas encore présent, et l'on trouve deux antennes

sur le toit. Les modèles de la 2352 bleue (réf. VB-3004) étaient déjà tous vendus à leur sortie d'usine, suite à un grand nombre de préinscriptions. Quant à la 2363, elle était encore en vente au moment d'écrire ces lignes, au prix de 199 euro. (PE)



LS MODELS (H0) Des voitures I11

Chez LS Models, trois sets contenant chacun trois modèles de I11 sortent simultanément: ensemble, ils constituent une rame complète. Un 1^{er} set contient une voiture-pilote et deux voitures de 2^{ème} classe (réf. 43053). Les deux autres sets contiennent

deux voitures de 2^{ème} cl et une voiture de 1^{ère} (réf. 43054 et 43055). Les modèles de ces deux derniers sets comptent respectivement 4 et 2 grilles en partie basse. Les caractéristiques de ces modèles sont inchangées: vous consulterez utilement la descrip-

tion que nous en avons faite dans notre TMM n° 94. Le prix des deux sets de base est de 202,30 euro par set. Le set contenant une voiture-pilote coûte quant à lui 246 euro. Pour une version 3-rails, vous payerez un léger supplément. (PE)

LILIPUT (H0)

Des voitures ex DRG de la SNCB

Les modèles de voitures SNCB à deux essieux annoncés à Nuremberg ont été livrés dernièrement dans le commerce. Les voitures ex DRG portant les matricules 27.311 (réf. L334052) et 27.316 (réf. L334050) sont du type Cd21 et ont été cédés par la Deutsche Reichsbahn après la Seconde Guerre mondiale. Liliput prétend qu'il s'agit de modèles contemporains de l'époque II, mais ceci n'est pas correct: ils datent clairement de l'époque III. Ces modèles sont bien achevés, leur prix de vente à l'unité étant de 47,95 euro. (GH)



LILIPUT(H0)

Des voitures ex-badoises de la SNCB

Les voitures 27.324 (réf. L334009) et 27.385 (réf. L334004) ont été prises en service par la SNCB après la Seconde Guerre mondiale; les modèles reproduits datent aussi de l'époque III. Le modèle à plate-forme ouverte est très bien achevé; il ne coûte que 50,75 euro. Nous reviendrons en détails sur ces modèles au sein d'un prochain numéro. (GH)





Tél : 01.48.60.44.84
 de 9h à 18h30 du lundi au vendredi
 B.P 49 F 93602 Aulnay 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 2236/8 140 G 57 «Bataille du rail» SNCF

BRASSLINE A PRIX CASSÉS LA FIN !

Réf 41057 Vapeur 242 TA55 SNCF verte et noire région 1
 Réf 41058 Vapeur 242 T20 NORD N° 6/10
 Réf 41059 Idem T120 SUD EST N° 6/08

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

**1699€
 1099€**



FULGUREX HO - TAR - 2199€ pièce - Disponible

Réf 2244 TAR 34 NORD ZZ104 Santerre 1934 vert gris métallisés
 Réf 2244/1 TAR 36 NORD ZZ112 Ile de France 1936 vert gris métallisés
 Réf 2244/2 TAR 34 SNCF ZZ112 Vermondois 1947 alu vert, gris métallisés
 Réf 2244/3 TAR 36 SNCF XF1105 Flandre 1951 alu vert, gris métallisés
 Réf 2244/4 TAR 36 SNCF XF 1107 Beauvais 1955 alu vert, gris métallisés moustache jaune



MTH échelle 0

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

619 EUROS



BRAWA HO - EXCLUS ITALIE & SNCF

Réf 48318 Wag Interfrigo FS 35€
 Réf 48319 Wag Interfrigo FS 35€
 Réf 48320 Wag Interfrigo FS 35€
 Réf 48883 Wag citerne ep IV FS 35€
 Réf 48884 Cof 3 wagons citerne ep IV FS 99€
 Réf 45483 Voit C3 2°cl SNCF 54€
 Réf 45484 Idem 54€
 Réf 45537 Remorque d'autorail 2°cl SNCF EpIII 49€
 Réf 45986 Cof 2 wag bière Mutzig & Kronenbourg d'Alsace 69€
 Réf 45986 Wag bière Tigre Bock Hatt SNCF 39€
 Réf 47825 Wag couvert K2 Valsler SBB 35€
 Réf 47826 Wag couvert K2 Maggi SBB 35€
 Réf 45980 Cof 3 wag couverts SNCF/SNCB/CFL 99€ 79€



RIVAROSI NOUVEAUTÉS

Réf HR2426 Cof 2 automotrices 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 Trentitalia FS 299€ 279€
 Réf HR2431 Cof E.645.076 + E 646 138 FS livrée d'origine 259€ 285€
 Réf HR2433 Cof 2 loco E 444 FS 229€ 199€
 Réf HR2434 Cof 2 loco E402A livrée originale & E402A livrée XMPR FS 269€ 245€
 Réf HR2472 Rame ETR 450 Pendolino FS (4 éléments) 455€
 Réf HR2506 Idem Dig Sound 575€
 Réf HR3000 Cof 2 voit complémentaires ETR 450 Pendolino FS 155€
 Réf HR3001 Cof 3 Voit complémentaires ETR 450 Pendolino FS 229€
 Réf HR2472+HR3000+HR3001 Rame complète Pendolino 9 éléments 839€ 799€
 Réf HR2506+HR3000+HR3001 Idem Digital 959€ 899€
 Réf HR2426 Cof 2 automotrices 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 HR2427 Cof 2 E402.138 Trentitalia FS 299€ 279€
 Réf HR2434 Cof 2 loco E402A livrée originale & E402A livrée XMPR FS 269€ 245€
 Réf HR2497 Electrique E 402B 144 "Francia" FS 215€
 Réf HR4163 Voit kaki Wehrmacht sanitaire croix rouge DRG 46€ 42€
 Réf Catalogue Rivarossi 2014 10€



OSKAR - SUPER PROMO

Réf OS1522 BB 675085 INFRA SNCF 179€ 149€
 Réf OS1526 Loco AKIEM BB75039 (argente) 179€ 149€
 Réf OS1534 BB 75101 Akiem HSL Aprixon Logistik 179€ 149€
 Réf OS1542 BB 475403 Prima Fret SNCF 179€ 149€
 Réf OS1550 BB 475051 Fret SNCF 179€ 149€



OSKAR HOm Nouveaux modèles disponibles

Réf OSE1000 Cof 2 automotrices M1 EMMINA FCL (verte & marron) digital 255€
 Réf OSE1001 Automotrice M1 EMMINA MCL (inox) digital 129€
 Réf OSE1002 Automotrice M1 EMMINA FCL (marron) digital 129€
 Réf OSE1003 Automotrice M1 EMMINA MCL (marron) digital 129€
 Toujours aussi dispo les Infra et Indusi Fret dépôt de Longeau

LIMA expert

Réf HL2610 Electrique E636.082 (sans chasse pierre) FS 175€
 Réf HL2611 Idem avec chasse pierre FS 179€



LS MODELS Nouveautés disponible

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

VITRAINS promo exclusive

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

ROCO - PROMOTION

Réf 61420 Cof vapeur C 5/6 + 6 wag marchandises 399€ 299€
 Réf 66140 Cof 2 wag tombereaux SBB 49€ 40€
 Réf 64108 Cof 2 voit voyageurs DB EpIII-IV 99€ 79€
 Réf 63175 Automotrice ET91 DB 179€ 139€
 Réf 63176 Automotrice BR 491 DB 179€ 139€
 Réf 45826 Voiture UIC 1°cl FS 47€ 26€
 Réf 64040 Set 2 couchette 2°Cl SBB 99€ 79€
 Réf 72468 BB 425231 SNCF 229€ 169€
 Réf 72607 BB 425213 FRET SNCF Dig sound 319€ 279€
 Réf 72617 CC 406526 Fret SNCF 249€ 219€
 Réf 72618 Idem Dig Sound 329€ 299€
 Réf 72460 BB 16024 béton SNCF 229€ 149€ *
 * Avec panto M14 "traverse renforcée" + "le plus Pierre Dominique"
 1 paire de panto fin offerte
 Réf 63128 Rame Ram TEE ARBALETE SBB 4 elements 399€ 249€
 Réf 62477 2D2 9107 SNCF 199€ 149€



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.

ACME

Réf 50570 Voit lits CIWL M1964 FS 64€ 59€
 Réf 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€
 Réf 50745 Voit 1°/2°CL Type X Paris-Belgrade (rouge/grise) FS 52€ 47€
 Réf 50782 Idem 2°cl 49€ 45€
 Réf 50784 Idem 2°cl Lyon-Turin 49€ 45€
 Réf 52941 Voit 1°cl ZSSK 59€ 55€
 Réf 55036 Cof 2 voit 2°cl X1979 livrée XMPR TRENITALIA FS 109€ 99€
 Réf 55082 Cof 3 Voitures Thello Paris Venise (2x Mu 1x couchette) 185€ 169€
 Réf 55083 Cof 3 Voitures Thello Paris Venise (2x couchettes 1x restaurant) 185€ 169€
 A nouveau dispo ! Réf 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€
 Réf 55082+55083+55100 Rame Thello complète 8 éléments 437€ 419€
 Réf 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€
 Réf 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€
 Réf 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€
 Réf 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€
 Réf 60421 Cof 2 diesel 245.001 + 245.002 DB 269€
 Réf 60430 Electrique E636.080 FS 199€
 Réf 60431 E636.080 FS 199€
 Réf 60437 E636.082 FS 199€
 Réf 60439 E636.082 FS 199€
 Réf 60503 Vapeur Gr 685.157 FS 339€ 299€
 Réf 45090 cof 2 citerne gaz AGIP 99€ 87€
 Réf 40182 Citerne gaz ARMITA DB 45€ 42€
 Réf 40263 Wag articulé Sgmrss porte-conteneurs Ambrogio 71€
 Réf 52740 Voit resto Z1WR PKP 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€
 Réf 70060 Coffret motrices 4 éléments Frecciarossa FS 399€ 369€
 Réf 70061 Cof 3 voit Frecciarossa FS 184€ 169€
 Réf 70062 Cof 2 voit Frecciarossa FS 119€ 105€
 Réf 70063 Voit restaurant Frecciarossa FS 78€ 69€
 Réf 70066 Voit Frecciarossa FS 52€ 47€
 Réf 50590 Voit Type Mu 1 CIWL 57€ 51€
 Réf 50503 Couchettes X grise FS 52€ 47€
 Réf 50513 Couchette X grise FS 52€ 47€
 Réf 50663 Voit mixte 1°/2°CL FS 52€ 47€
 Réf 50772 voit compl typ x 1°cl 49€ 45€
 Réf 50813 Voitures voyageurs 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€
 Réf 50915 Voit lits T2S Ten DB 49€ 45€
 Réf 50952 Voit T2S 1982 Treno notte FS 57€ 51€
 Réf 50960 Voit lits type MUn Ns 62€ 56€
 Réf 50964 Idem 62€ 56€
 Réf 50965 Voit lits MUn CIWL 62€ 56€
 Réf 55062 Cof 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€
 Avec voit resto idéal pour « Paris-Moscou »
 Réf 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
 Réf 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
 Réf 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€
 Réf 55072 Idem 179€ 165€
 Réf 55079 3 voit 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris) FS 179€ 159€
 Réf 55090 Couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€
 Plus de 100 réf dispo sur notre site
EXCLUSIVITÉS
 Réf 90028 Cof 3 INTERFRIGO MIGROS FS KML EXCLUSIVITE 105€
 Réf 90059 Cof 3 BRATISLAVA ZSR Type Z JR MODELAR 165€ 149€



PIRATA

Réf 90050 Rame Tuttoletti Milan-Rome (4 éléments) 239€ 219€

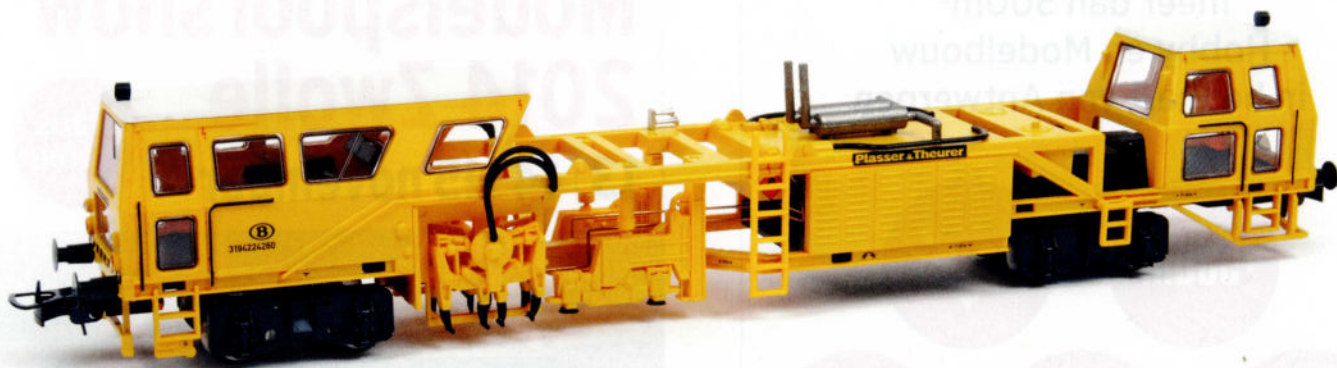
MKD À -30%

Réf MKD510 Gare secondaire de "Fay-Aux-Loges" quai EpIII 35€ 25€
 Réf MKD530 Maison de garde barrières avec passage à niveau 29€ 23€
 Réf MKD550 Dépôt 29€ 19€
 Réf 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€
 Réf MKD800 Café tabac 27€ 15€
 Réf MKD625 Gare routière 20€ 12€
 Réf MKD655 Gendarmerie 35€ 25€
 Réf 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



**PORT OFFERT
 A PARTIR
 DE 399 EUROS
 DE COMMANDE**

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



LILIPUT (H0)

Une bourreuse Plasser & Theurer

Bachmann, la maison-mère de Liliput, a ressorti une 'vieille' bourreuse de sa gamme et l'a équipée d'un moteur avec décodeur digital. Ce modèle ne présente pas d'outils fonctionnels comme c'est le cas pour la bourreuse reproduite par Viesmann, mais elle ne coûte que 139 euro pour un modèle motorisé DCC. Ce modèle est apte à circuler sur 2-rails, aussi bien en mode conventionnel que digital. Le moteur et le décodeur sont logés de façon invisible dans la cabine. La prise de courant est bonne, car elle se réalise par les deux bogies. Ce modèle ne possède aucun phare fonctionnel (réf. L136104). (GVM)



HELJAN (H0)

La PB03, une 'Class' 66 de Crossrail

Vous avez pu lire le test du modèle de la 'Class' 66 reproduit par Heljan dans notre TMM 139. Ce test se limitait toutefois à la DE 63 d'Ascendos Rail Leasing. Depuis lors, trois versions Captrain et deux Crossrail sont également disponibles. Ces deux variantes de teintes ont été élaborées en collaboration avec Rocky Rail, qui a veillé à une parfaite reproduction de la livrée et du marquage. Un tel modèle pèse

500 gr, ce qui le rend capable de remorquer une longue rame de wagons de conteneurs sur une rampe relativement forte. Pour ce faire, ce modèle est pourvu d'un moteur à cinq pôles à double volant d'inertie, qui agit sur les six essieux. La version de base pour 2-rails coûte 259,90 euro. Pour une version en 3-rails, vous débourserez 299,99 euro. (PE)



MEHANO (H0)

La 1102, une G 2000 de Rail Feeding

Rotterdam Rail Feeding est une filiale de la firme américaine Genesee & Wyoming qui assure des trains et des manœuvres aux Pays-Bas et en Belgique sous le label 'Rail Feeding'. En Belgique, cette firme est connue sous la marque 'Antwerp Rail Feeding' et utilise des locomotives du type

G 2000, peintes dans une livrée pour la moins voyante. Le modèle de G2000 bien connu de Mehano – qui revit grâce à Lemke – est désormais disponible dans cette livrée. Le prix de vente conseillé de ce modèle est de 199 euro pour 2-rails (réf. 58702). (GVM)



MTE DECOR LINE (H0M)

Une motrice SNCV 'Braine-le-Comte'

Sous la dénomination 'MTE Decor Line', Train Expo de Blankenberge réalise sur commande un modèle en H0m et en laiton d'une motrice du type 'Braine-le-Comte' à deux essieux de la SNCV. Toutes les versions ayant existé sont livrables, comme celle de la région de Gand, Bruges, Charleroi, Mons, Liège, Bruxelles ou... comme motrice de service. Un modèle prêt à l'emploi, pourvu d'une motorisation PMT, coûte 495 euro, tandis qu'un modèle sans moteur coûte 445 euro. (GVM)

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

+500m²



VA **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

Modelspoorshow 2014 Zwolle

13 | 14 | 15 november

Gratis
entree



Kom naar de modelspoorshow 2014 bij Auto Palace

Kijk voor meer en actuele informatie op onze website: mm.trainsandtrucks.nl

Auto Palace (locatie Marslanden), Nikolaus Ottostraat 11, 8013 NG Zwolle

Gratis entree, ruim voldoende parkeergelegenheid
en goed bereikbaar per openbaar vervoer!

Openingstijden van de show: Donderdag 13 november van 14:00 tot 21:00 uur
Vrijdag 14 en zaterdag 15 november van 10:00 tot 17:00 uur.

auto palace
www.autopalacegroep.nl



ECR 66243

Art.Nr. 31059

NEUHEIT
2014



DB Schenker 66001

Art.Nr. 31074

NEUHEIT
2014



Freightliner Poland 66002

Art.Nr. 31075

NEUHEIT
2014



Messwagen
EHG 388

NEUHEIT
2014



DB 261 082

Art.Nr. 31150

NEUHEIT
2014



Baneservice 260 507

Art.Nr. 31153

NEUHEIT
2014



MRC 261 300

Art.Nr. 31151

NEUHEIT
2014



Hzl 261 002

Art.Nr. 31154

NEUHEIT
2014



GSI 261 308

Art.Nr. 31152

NEUHEIT
2014



www.loksound.be

ESU

NEW !

TILLIGHOBAHN

T	S	D
train	service	danctaert

H0 Wagon
Bauart Eanos
ref.: 76615





MTE DECOR LINE (HOM)
Un AR SNCV

Comme on le sait, les moules ex-Jocadis des AR (autorails) vicinaux ont été repris par Saroul-mapoul. Ces modèles d'autorails bien connus sont désormais à nouveau disponibles dans le commerce: un kit à assembler en plastique (avec moteur) coûte 145 euro. Si vous désirez un modèle prêt à l'emploi, vous pouvez vous adresser à MTE: Jean Herckens et ses collaborateurs vous proposent un tel modèle assemblé pour 295 euro. Il est en outre possible d'acquies une version personnalisée, sans supplément de prix. Ce modèle est disponible avec ou sans boîte à films, ou comme ART (autorail-tracteur), avec des butoirs plus larges. (GVM)



PHILOTRAIN (HO) La loco à vapeur 4700 des NS

En collaboration avec la firme NMJ, Philotrain a sorti un modèle de la locomotive à vapeur du type 4700 des NS à l'échelle H0. Ce modèle est construit selon les standards de qualité de Philotrain, à savoir entièrement en laiton, pourvus d'un moteur de précision (système Faulhaber), avec des roues en fine-scale, des tampons à ressorts, des attelages à vis et des phares à éclairage constant. Ce modèle est pré-câblé pour le

mode digital sonorisé. Son prix est de 1.395 euro; avec un supplément de 125 euro, cette 4700 des NS sera équipée d'un décodeur 'sons' de marque ESU. Deux autres livrées sont également disponibles. Pour plus d'infos, envoyez un mail à info@philoTRAIN.nl. (Réf. 870/38-2 NS 4731, avec porte de boîte à fumée suédoise et réf. 870/38-3-NS 4719 avec porte de boîte à fumée du type 'Austerity'). (GVM)



MTE DECOR LINE (HOM)
Les ART 297 à 300 SNCV

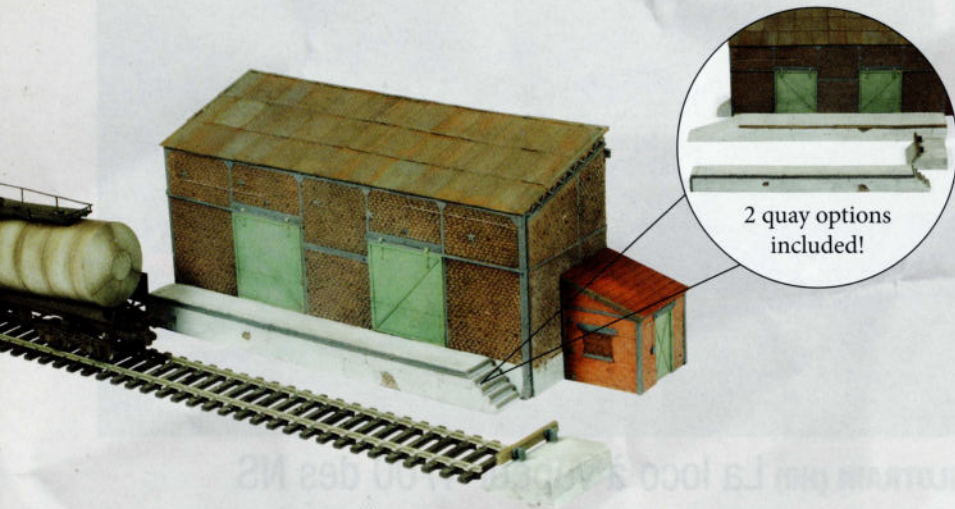
Les ART 297 à 300 furent les quatre seuls autorails de la SNCV spécifiquement construits pour le service des marchandises. Ils furent mis en service en 1947; leur caisse était en métal, d'une forme plus arrondie que les AR classiques. Trois de ces ART ont été mis hors service en 1960 et ferrailés, l'ART 300 échappant à la démolition. Le modèle de cet ART est une réalisation de MTE, avec une caisse en plastique. Ces ART 297 à 300 ne sont proposés qu'assemblés au prix de 295 euro (ou 245 euro sans motorisation). Toutes les versions ayant existé sont disponibles. (GVM)



ESU (HO)
Une V200 de la DB

La nouvelle V200 reproduite par ESU sort en plusieurs variantes. La version illustrée ici est l'ancienne livrée rouge datant de l'époque III. Ce modèle présente toutes les caractéristiques typiques de la version d'origine, qui fut construite en série à partir de 1956. Cette loco Diesel porte la mention 'Deutsche Bundesbahn' en grandes lettres sur ses flancs, avec corniches en relief (réf. 31080). Ce modèle est réalisé entièrement en métal et équipé d'un décodeur 'sons' multifonctionnel et d'un double générateur de fumée. Les sons émis

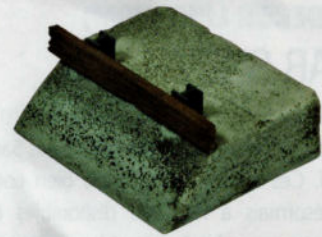
sont excellents et sont synchrones avec la marche du modèle. Simultanément, une petite fumée blanche est produite par les générateurs, en fonction de la charge du modèle. Les roues sont aptes au 2-rails et au 3-rails. Pour la version 3-rails, vous recevrez un frotteur, facile à installer sous le modèle. Il est toutefois également possible de rouler en mode analogique avec ce modèle: dans ce cas, les fonctions disponibles se limitent à l'émission du bruit du Diesel. Pour un tel beau modèle, vous débourserez 399,00 euro. (PE)



2 quay options included!

Railroad Warehouse with Quay

item 87-0005 resin



Railroad Buffer Block

item 87-0004 resin



French House Corner, Type 1

item 87-0003 resin + ceramic



Metal Drums

item 87-0001 resin



Industrial Gate

item 87-0002 resin + ceramic

Available in Belgium:

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

Available in The Netherlands:

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



JOUEF (HO)

Un wagon 'Transcéréales Algeco'

Chez Jouef, on peut trouver ce joli modèle de wagon 'Transcéréales Algeco', immatriculé à la SNCF. Ces wagons qui portent des inscriptions datant de l'époque V sont encore régulièrement visibles de nos jours en Belgique. C'est la firme Algeco qui loue ces wagons à Transcéréales. Ce modèle



du type 'Uapps' est reproduit par Hornby (réf. HJ6133). Nous le retrouvons également chez Rivarossi et Lima, mais avec des inscriptions d'autres sociétés. Ce modèle est réalisé entièrement en plas-

tique et est pourvu d'un mécanisme pour circuler à tampons joints, qui fonctionne correctement. Toutes les pièces sont déjà assemblées. Ce modèle est mis en vente au prix de 38,90 euro. (PE)

LS MODELS

Un wagon-citerne SNCF

A l'intention du marché français, LS Models sort un set de deux modèles de wagons-citernes du type OCEM 19 'Mobiloil'. Ces deux modèles datant de l'époque III sont quasi identiques et sont dépourvus de plateforme pour serre-frein. Ces wagons étaient utilisés pour le transport de produits pétroliers (réf. 30434). Ce set est en vente au prix de 73,44 euro. LS Models propose en outre deux versions d'un wagon-foudre transportant deux tonneaux de vin. Ces wagons sans plateforme de serre-frein étaient utilisés par la CIWL. Les modèles transportant des tonneaux gris sont nouveaux (réf. 30560), tandis que le second wagon est une réédition (réf. 30561). Ils sont tous deux en vente pour le prix de 40,63 euro l'unité. (PE)



MARKLIN (HO)

Une BR 117 de la DB

La E 17 fut construite dans les années 1920 par Siemens et AEG pour la DRG (Deutsche Reichsbahn), afin de remorquer les nouveaux trains express sur des lignes qui venaient d'être électrifiées. Cette série de locomotives fut utilisée jusqu'en 1980. En 1968, la E 17 devint la BR 117 à la DB (Deutsche Bundesbahn). Ce n'est pas la première fois que Märklin sort un modèle de cette locomotive, mais cette nouvelle version peut être utilisée à l'époque IV et est équipée d'un nouveau décodeur digital mfx+ (réf. 37062). Ce décodeur supporte de nombreuses fonctions sonores et lumineuses. Pour les faire fonctionner toutes, vous devrez toutefois disposer de la dernière version 3.5 sur votre Central Station 2. Ce modèle est en vente au prix de 329,95 euro. (PE)



MARKLIN (HO) Une BR 191 de la DB

Les locomotives électriques triples du type BR 191 de la DB ont été construites en 1922 pour la DRG de l'époque et étaient destinées à remorquer des trains de marchandises à la vitesse maxi de 55 km/h, dans le sud de l'Allemagne. Six de ces locos furent transformées début 1970 pour assurer des manœuvres et des services limités de ligne; elles furent rebaptisées BR 191 à cette occasion. Ce 'nouveau' modèle de Märklin est en fait le modèle déjà existant, por-

tant le matricule 191 101-5. Tant son châssis que les parties basses de la caisse ont été patinés et 'décorés' de petites traces de réparation. Ce modèle est pourvu d'un décodeur 'sons' mfx; il est en vente pour 399,95 euro exclusivement dans les magasins faisant partie de la chaîne MHI (Märklin-Händler-Initiative), une association de commerçants (allemands) de jouets et de trains miniatures, qui compte environ mille membres... (Réf. du modèle: 37294). (PE)

Aerographie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

Votre annonce dans

Train Miniature ?

magazine

contactez
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be



AEROGRAPHES + PIÈCES DETACHÉES
PEINTURE pour AEROGRAPHIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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



www.obeeliks.com



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

EXPO-TRAINS LUXEMBOURG



WALFERDANGE

www.amfl.net
amfl@pt.lu



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

AMFL
WALFER

BACHMANN (00)

Une 'Class' 101 des BR

Les automotrices de la 'Class' 101 ont été construites à partir de 1956 et utilisées sur les lignes à caractère local dans toute la Grande-Bretagne. Ce modèle est sorti récemment en livrée verte et bleue, reproduit à l'échelle 00 (1:76). La version illustrée ici circule sur la liaison Newcastle – Hexham (réf. 32-288). Ce modèle est pourvu de phares s'allumant selon le sens de marche et d'un éclairage intérieur. Le moteur est intégré dans le plancher, ce qui rend la vision de l'intérieur de ce modèle très réaliste. Pour les adeptes du digital, un décodeur à huit pôles peut y être installé. Vous payerez pour un tel modèle 149,90 £, ce qui correspond environ à 210,00 euro. (PE)



MAKETTE (H0) Des wagons de coke

Makette, la firme spécialisée dans la reproduction de matériel roulant français, en est à sa 100^{ème} variante (!) du wagon de coke Arbel bien connu. Ces wagons français sont bien achevés et sont vendus à un prix modique (35 euro environ). Outre ces

modèles de wagons français Arbel, Makette sort également une nouvelle variante de matricule de ce wagon, immatriculé aux chemins de fer luxembourgeois (réf. 4782.2). (GVM)

HORNBY SKALEDALE (00)

Une remise pour locos

Hornby présente en partenariat avec Scaledale une remise dans laquelle peuvent prendre place deux locomotives à l'échelle 00 (1:76).

Cette échelle est à peine plus grande que le H0, ce qui nous permet d'utiliser cette maquette pour une ligne locale. Cette remise est réalisée en résine synthétique de couleur blanche d'une épaisseur de 0,5 mm et mise en peinture avec soin (réf.



R9780). Elle s'ouvre et se ferme au moyen de volets roulants installés sur deux façades et réalisés dans la même matière. Mais il est possible de les remplacer par des portes de son cru. Prix après conversion: environ 79,99 €. (PE)



BERND HAUSER (VOIE 1)

Figurines

Si l'on connaît bien les figurines de Preiser et de Merten, qu'en est-il des figurines en métal blanc de Bernd Hauser, de Walterdorf? Tout récemment, ce dernier a sorti une série de quatre travailleurs du rail à l'échelle 1:45. Deux de ces figurines sont illustrées ici. Cet artiste arrive à faire son travail de découpe d'une traite, directement à bonne échelle. Il travaille à la façon d'un sculpteur qui joue avec l'ombre et la lumière sur ses figurines, chacune devenant ainsi une petite œuvre d'art à part entière, pleine de charme et présentant beaucoup de caractère. Il se démarque ainsi des autres fabricants qui eux, partent d'un modèle plus grand pour le réduire mécaniquement. Au cours de cette opération, la forme de leurs figurines prend alors des rondeurs qui au final, nuisent beaucoup à leur finesse. Angelika Hauser fabrique elle-même les moules dans lesquels elle coule manuellement chacune de ses figurines. C'est elle qui assure aussi tout le travail de peinture. Ces figurines sont disponibles sur le site www.aumo.be.



AUMO.BE (H0)

Des maisons de village

Aumo.be, le spécialiste du modélisme authentique d'inspiration belge à l'échelle H0, a adapté son offre de maisons de village. Il n'y a pas si longtemps encore, un papier calque placé derrière les fenêtres était censé suggérer tant le verre que le vitrage, mais sans arriver à restituer leur brillance. Désormais, c'est à l'aide d'une plaque de styrene

que le verre est imité. A l'arrière de celle-ci, des imitations de rideaux peuvent encore être collées. Le papier calque est toujours là: en effet, les maisons de village sont dotées d'un éclairage intérieur par Leds, ces dernières donnant un éclat diffus de fort bel effet. Hugo et Michel Valcke qui président aux destinées d'Aumo.be trouvent les

sources d'inspiration pour leurs kits découpés au laser partout en Belgique, où ils se déplacent toujours munis de leur appareil photos. Les maisons de village illustrées ici ont été inspirées par d'authentiques qui se situent dans la région d'Avelgem. (GJT)

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)



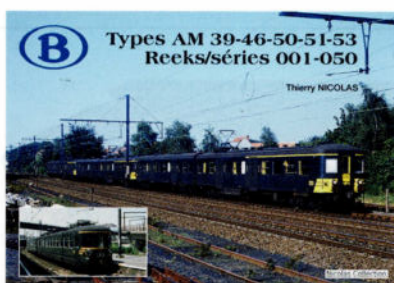
CODE TYPE 211: Type 211/Série 64, 100 pages, prix €30,10
(€22,50 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



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)

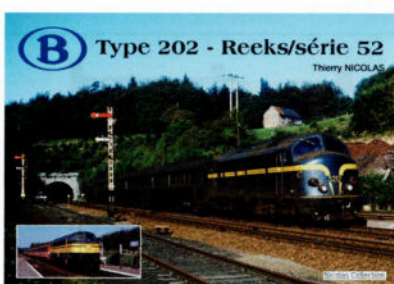


CODE CF3V: Chemins de fer des 3 Vallées/de 3 Valleien Stoomspoorweg, 128 pages, prix €33,70
(€26,10 + €7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)

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.

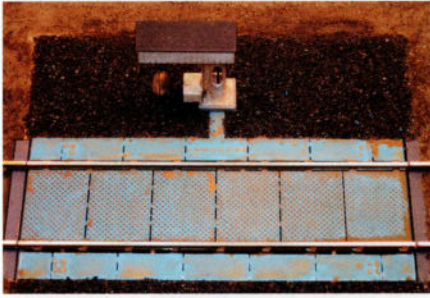
COMMENT COMMANDER ?

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.



**PB MESSING MOBELBOUW
(H0 ET 0)**

**Un pont-bascule SNCB
de type Flamache**

Comme nouveauté au catalogue PB Messing Modelbouw, voici un kit de pont-bascule de la SNCB de type 'Flamache' de 35 tonnes, que l'on pouvait voir en beaucoup d'endroits à l'époque de la vapeur. Le kit d'assemblage comprend des pièces en laiton, ainsi qu'une armature en impression 3D. Il est disponible à l'échelle H0 (16,95 euro) et à l'échelle 0 (27,95 euro). (GVM)



ARTITEC (H0)

**Un camion belge
de marque DAF**

Artitec annonce un deuxième modèle de camion DAF à cabine frontale. Il vient après l'attelage tracteur-remorque DAF avec conteneur 'porte à porte' (cabine de 1959) et consiste en un camion DAF avec remorque fermée de l'ancien service des 'petits colis' de la SNCB. Ce modèle est équipé d'une cabine datant de 1962, reconnaissable à l'inscription de marque de DAF figurant en grandes lettres sur la grille du radiateur. C'est un camion de la gare de Turnhout qui a servi de modèle à cette miniature. A réserver chez votre détaillant. (GVM)



HERPA (H0)

**Une Mercedes classe C
'Exclusive'**

Chez Herpa après le Mercedes classe C de style 'avant-garde' à grille horizontale marquée d'une étoile grand format, voici la variante 'Exclusive' qui revient à la calandre classique Mercedes, l'étoile figurant cette fois comme de coutume sur le capot moteur. (GVM)



AWM (H0)

Des combinaisons de camions belges

Les camions belges se distinguent par un nombre quasi illimité de combinaisons possibles. Comme nouveautés, voici les combinaisons utilisées par les sociétés de transport Deckers, Dalgatrans, Saint-Gobain et Essers. Le prix de chaque set est de 34,10 euro (MB Actros 1845 + Saint-Gobain

Glass Carcaba – réf. 8598.01) (MB Actros 1842 Essers – réf. 8586.01) (Volvo + remorque-citerne J. Deckers à Brecht pour le transport de phénol liquide – réf.74778) (Scania + conteneur-citerne Dalgatrans – réf. 74891). (GVM)

Composition: GVM; **textes:** PE, GJT, GH, CVD & GVM.



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



La locomotive Diesel 5404 SNCB reproduite par NMJ

NMJ EST SURTOUT CONNU POUR SES MODÈLES EXCLUSIFS EN LAITON, LEUR PRIX ÉTANT ÉVIDEMMENT EN RAPPORT... CELA ÉTANT, NMJ A MANIFESTÉ UN PENCHANT POUR LES 'GROS NEZ'. IL Y A TREIZE ANS, CE FABRICANT NORVÉGIEN SORTAIT DÉJÀ UN MODÈLE 'SUPERLINE' EN H0 DE LA 202.020, UNE LOCO DIESEL FAISANT PARTIE DU PATRIMOINE HISTORIQUE DU PFT. EN 2014, FINN MOE A LANCÉ CETTE FOIS UNE TOUTE NOUVELLE PRODUCTION DE 'GROS NEZ', MAIS CETTE FOIS DANS LA GAMME 'TOPLINE', LA GAMME 'BUDGET' DE CE FABRICANT. POUR CETTE NOUVELLE PRODUCTION, PAS MOINS DE HUIT MOULES DIFFÉRENTS ONT ÉTÉ RÉALISÉS. LES SÉRIES 52, 53 ET 54 DE LA SNCB SONT ÉGALEMENT AU PROGRAMME, TOUT COMME LE TYPE 1600 DES CFL. PREMIER À VOIR LE JOUR, LE MODÈLE DE LA 5404, LA LOCOMOTIVE PRÉSERVÉE EN ÉTAT DE MARCHÉ PAR LA SNCB AU TITRE DE PATRIMOINE HISTORIQUE.

La série 54 de la SNCB – l'ancien type 204 – fait partie des premières locomotives Diesel de ligne acquises par la SNCB, afin de remplacer la traction vapeur. Cette série 54 n'a pas été conçue par la SNCB, mais est une version dérivée et modifiée de la locomotive Diesel américaine du type FP7, équipée d'un moteur Diesel GM 567. Le concept américain fut toutefois adapté aux normes européennes: pour diminuer la masse par essieu, ces locomotives furent ainsi pourvues de bogies à trois essieux; elles furent aussi équipées d'une seconde cabine de conduite. Les postes de conduite surélevés, disposés derrière le nez typique, furent toutefois maintenus, ce qui vaudra à ces engins le surnom de 'gros nez'. La firme suédoise NoHAB construisit 114

locomotives pour les chemins de fer danois, norvégiens et hongrois. Quant aux locomotives destinées à la SNCB et aux CFL, elles furent construites sous licence GM/EMD par la firme AFB (Anglo Franco Belge).

La SNCB commanda deux versions distinctes: le type 202 pour le service 'voyageurs' et le type 203 pour le service des marchandises. Les locos du type 202 étaient équipées d'une chaudière à vapeur pour le chauffage des voitures remorquées, ainsi que d'un frein rhéostatique. Quatre de ces locos furent cédées en cours de construction aux CFL, où elles devinrent le type 1600. Les locos du type 203 destinées au trafic marchandises n'étaient par

contre pas équipées d'une chaudière à vapeur, mais bien du frein rhéostatique. Extérieurement, les types 202 et 203 se distinguaient uniquement par leur toiture: celle du type 202 présentait une petite ouïe pour l'aspiration de l'air nécessaire au fonctionnement de la chaudière, ainsi qu'un échappement pour les gaz brûlés par cette dernière.

Pour la remorque de trains internationaux rapides, la SNCB eut besoin plus tard de locomotives Diesel plus rapides et commanda en 1956 chez AFB quatre locomotives supplémentaires, avec un rapport d'engrenages modifié et sans frein rhéostatique. Sur le toit de ces locomotives, la 5^{ème} grille de ventilateur n'était donc pas présente. Ces locos, aptes à la vitesse de 140 km/h, formèrent le type 204. Quatre locomotives du type 202 en cours de construction et qui n'avaient pas encore été équipées du frein rhéostatique furent modifiées en usine et renumérotées pour devenir des 204: le type 204 a donc compté huit locomotives.

La 204.004 fut livrée le 13 mars 1957 à la remise de Schaerbeek et fut directement



1. A l'occasion d'une exposition tenue à Bruxelles-Nord lors des 50 ans des TEE, la 5404 avait été extraite de son repaire et accouplée à une voiture TEE 'inox', un assemblage qui eut cours sur les relations vers Amsterdam et Cologne, jusqu'à l'arrivée des locomotives électriques polytensions. Photo: Joris De Mol, le 4 novembre 2007.



2. Lors du parcours d'adieu à la ligne vers Moerbeke organisé par le PFT le 10 mai 2008, la 5404 brillait de tous ses feux sous un beau soleil printanier. Photo: Joris De Mol.



3. La 5404 de NMJ est emballée dans une belle boîte, à l'instar des modèles 'Topline Models' de la marque.

engagée en tête de trains internationaux rapides vers Paris, Cologne et Amsterdam. Consécutivement à l'électrification de la relation Bruxelles – Paris, la 204.004 fut mutée le 8 décembre 1964 à l'atelier de Latour, où elle fut utilisée tant en service voyageurs que marchandises. En 1967, elle déménagea cette fois vers l'atelier de Ronet, où elle fut renumérotée 5404 le 1^{er} janvier 1971. En 1975, cette loco fut pourvue de deux feux avant supplémentaires: les phares blancs d'origine devinrent rouges, les deux nouveaux phares blancs étant disposés légèrement en dessous. A cette occasion, la 5404 fut repeinte dans la nouvelle livrée verte à bandes jaunes (livrée '1970'). A l'occasion du voyage d'adieu organisé par le PFT le 14 mai 1988, la 5404 fut repeinte dans sa livrée d'origine de 1957 avec la roue ailée, et renumérotée 204.004. Cette loco fut mise hors service le 1^{er} décembre 1999, mais fut choisie par la SNCB pour être préservée au titre de patrimoine historique. La 5404 est d'ailleurs le seul 'gros nez' de la SNCB à ne pas avoir été équipé de cabines 'flottantes', car la

202.020 du PFT est en fait l'ex 1602 des CFL, qui a été maquillée en belge et renumérotée par un matricule fictif. Quant à la 5404, elle est régulièrement utilisée par la SNCB pour assurer des trains spéciaux, tout en étant affectée à l'atelier d'Anvers-Nord.

Les gros nez de la gamme 'Topline Models' ne sont plus des modèles de petites séries faits 'main' comme ceux de la gamme 'Superline', mais des modèles réalisés en nombre relativement élevé, ce qui permet de les proposer à des prix 'normaux': le prix conseillé d'un tel modèle de la 5404 est de 199 euro pour un modèle en courant continu, ce qui est dans la ligne du marché.

Pour la fabrication de ces 'nouveaux' modèles de gros nez, le fabricant a fait le choix d'une caisse en plastique, placée sur un châssis en métal. Pour la conception de ce nouveau modèle, il a été fait appel aux dessins disponibles des modèles de la gamme 'Superline'. La forme des nez, la gravure de la caisse, les dimensions: tout est correct. La mention 'HO

Fiche d'identité de la 5404 NMJ

FABRICANT : NMJ
RÉFÉRENCE DE CATALOGUE: NMJT90403
ECHELLE: 1/87
EXPLOITANT: SNCB (loco-musée)
MATRICULE: 5404
EPOQUES: V & VI
CHÂSSIS: en métal
CAISSE: en plastique
POIDS: 382 gr
PRIX CONSEILLÉ: 199 euro (pour la version DC).

1/87 exact' repris sur l'emballage est donc exacte. Les vitres s'ajustent parfaitement dans leur châssis, les vitres latérales des cabines de conduite ont un cadre en bois, comme en réalité. Les ouïes de ventilation dans les longs pans font partie intégrante de la caisse et ne sont donc pas des pièces distinctes, tout comme les grilles d'aération disposées en toiture.

Non seulement la forme et l'arrondi de nez typiques de ces engins sont très bien reproduits, mais ce qui frappe immédiatement est le fait que la taille et la forme des phares sont correctes. La 5404 est pourvue de doubles phares et d'un 5^{ème} phare surélevé sur le nez, pour circuler à l'étranger. Un peu sous ce 5^{ème} phare, on retrouve sur cette version la 'roue ailée' qui était typique du type 204. La livrée verte à deux bandes jaunes est très finement appliquée. A hauteur du phare rouge, la bande jaune inférieure suit toutefois un tracé bizarre, ce qui se remarque surtout lorsque le modèle est vu de face. Quant au marquage joliment appliqué, il est lisible à la loupe. Tout comme sur le modèle réel, la plaque du constructeur AFB manque sur la porte latérale de la caisse.



4. Le 'gros nez' de NMJ présente les formes et proportions exactes des engins réels: il s'agit d'un magnifique modèle.

5. La toiture de la 5404. Les grilles de ventilation ne sont pas à claire-voie, mais sont joliment gravées.

6. Le 'gros nez' joliment reproduit, ainsi que les phares. Un point mineur: les mains courantes devant le pare-brise n'ont pas lieu d'être. Remarquez également la reproduction sommaire de l'aménagement intérieur.

7. Sous la caisse, on peut remarquer un petit joint à l'endroit où la caisse se raccorde à la jupe amovible sur la traverse de tête.

8. Une vue de détail d'un bogie. L'aspect 'plastique' est fort présent: une touche de noir est indispensable. Les roues argentées bénéficieront également d'une touche de peinture. Tenez compte du fait qu'il s'agit d'une locomotive-musée, maintenue en état par l'atelier SNCB d'Anvers-Nord.

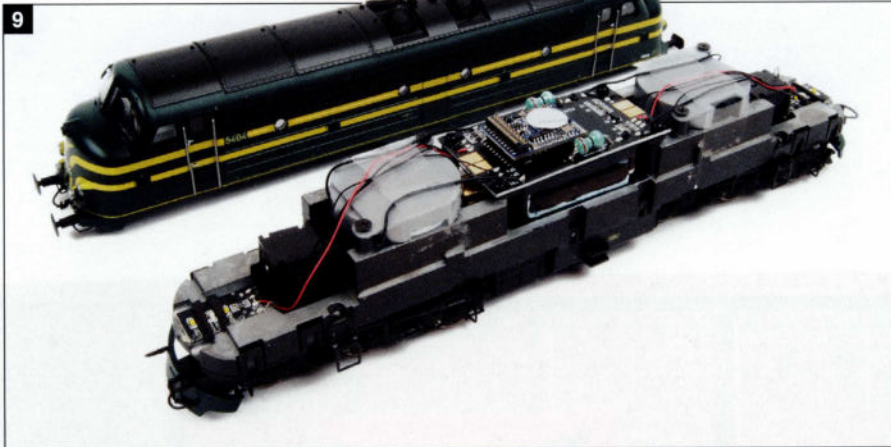
Une des faces d'about du modèle est pourvue d'une traverse de tête fermée et décorée par les conduites ad hoc, tandis que l'autre face d'about présente une ouverture pour le coupleur d'attelage. Au besoin, les deux faces peuvent être pourvues d'un coupleur d'attelage, mais alors sur une traverse de tête complètement fermée. La partie amovible de la traverse de tête est fixée au châssis.

Les tampons ne sont pas à ressorts, mais ont les formes correctes, même si le petit orifice typique en leur centre est absent. Les bogies sont également correctement reproduits et finement détaillés. Ils sont réalisés en plastique, et... cela se voit. Un petit traitement au moyen d'un peu de peinture sera nécessaire pour améliorer cet aspect. La même remarque vaut pour le réservoir à gasoil et le coffre des batteries qui, comme en réalité, est monté quelque peu en retrait sous la caisse.

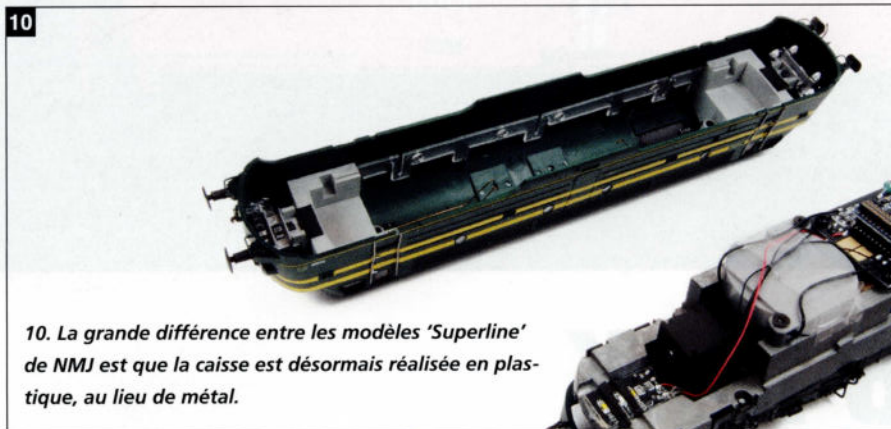
S'agirait-il dès lors d'une reproduction parfaite de la 5404 en miniature? Pas tout à fait, ce qui est un peu incompréhensible pour un fabricant qui se vante justement d'avoir fait réaliser huit moules différents. Sur ce modèle de 54, deux mains courantes sont en effet re-

produites au-dessus des nez. Or, ces éléments se retrouvent sur le type 1600 des CFL, mais pas sur les séries 52, 53 et 54 de la SNCB. Le fabricant se serait-il fait piéger par l'aspect de la 202.020 du PFT, qui dispose bien de ces mains courantes (puisque cette loco est d'origine luxembourgeoise)? Autre point mineur: la forme des mains courantes le long des portes d'accès aux cabines et des marchepieds. Les mains courantes sont manifestement reprises de la version NoHAB, car les locos belges et luxembourgeoises ont des mains courantes droites, un peu plus distantes de la caisse. Quant aux marchepieds, la petite cassure visible du côté intérieur est inexplicable, même si elle est à peine visible. Enfin, l'aménagement intérieur des postes de conduite est sommairement reproduit, ce qui ne correspond pas aux standards de haut niveau actuels auxquels certains fabricants nous ont désormais habitués.

Moyennant un peu de tension appliquée sur les flancs, la caisse se sépare facilement du châssis. Ce dernier est entièrement constitué de métal et ne procure pas seulement la solidité au modèle, mais aussi sa masse: un tel modèle pèse 382 grammes. Au milieu du



9. La caisse peut facilement être déposée. Au-dessus des bogies, un espace est prévu pour deux haut-parleurs, dont un est déjà monté de série. Au-dessus de la platine se trouve un décodeur ESU LokPilot. Sur la version DC, on y trouve une prise pour un décodeur à 21 pôles. Les phares sont réalisés au moyen de Leds.



10. La grande différence entre les modèles 'Superline' de NMJ est que la caisse est désormais réalisée en plastique, au lieu de métal.

Les modèles suivants sont repris au programme de NMJ:

DISPONIBLES: 5404 (DC NMJT 90403 – AC-NMJT 95403)

5407 (DC NMJT 90404 – AC NMJT 95404)

A COMMANDER: 202.020 (DC NMJT90401 – AC NMJT 95401)

.5320 (DC NMJT 90402 – AC NMJT 95402)

1603 CFL (DC NMJT 90301 – AC NMJT 95301)

1604 CFL (avec ancien logo sur les nez): (DC NMJT90302 – AC 95302).

châssis, sous la platine électronique, on trouve un grand moteur CAN à deux volants d'inertie, qui entraîne les boîtes d'engrenages des deux bogies via des cardans. Seuls les essieux extérieurs de chaque bogie sont moteurs, une roue de chaque essieu intérieur à la loco étant pourvue d'un bandage favorisant l'adhérence. L'essieu médian de chaque bogie n'est donc pas moteur, mais est suspendu par ressorts. Un haut-parleur est monté de série dans chaque modèle, et l'on retrouve sur la platine une prise pour un décodeur à 21 pôles. Plus tard, une version sonorisée sera également disponible, mais actuellement, seul une version DC en analogique et une version AC en digital sont disponibles. Un décodeur 'sons' conçu spécialement en collaboration avec ESU est également disponible séparément chez NMJ. Nous avons quant à nous testé le modèle DC,

équipé d'un décodeur Lokpilot ESU 4.0, en maintenant les réglages d'usine pour les différents CV. Sur notre réseau, la 5404 démarre très doucement et circule pratiquement sans bruits. La vitesse maximale est réaliste. En utilisant la touche 'manœuvres' (F3), la loco se met littéralement à 'ramper'... La force de traction est nettement suffisante, grâce aux bandages d'adhérence. Ce modèle est conçu pour passer sur des courbes de 38 cm de rayon (mais pas en forme de 'S'), toutes les courbes d'un rayon à partir de 44 cm pouvant être franchies sans difficultés. Dans le mode d'emploi sommaire (rédigé en anglais et en... norvégien), nous avons lu que les modèles en version AC n'étaient pas compatibles avec les anciennes voies métalliques Märklin, mais que les voies 'K' et 'C' ne poseraient aucun problème. Une des faces d'about est d'office pourvue

11



11. Les racines américaines de ce modèle sont encore bien visibles sur les faces avant. Quant au tracé bizarre de la bande jaune entourant les phares blancs, il se remarque le plus en regardant de face.

+

- Formes des nez et des phares, respect des mensurations
- Excellentes qualités de roulement
- Prix

-

- Présence de mains courantes sur les nez
- Mains courantes erronées le long des portes
- Bande jaune au tracé bizarre autour des phares blancs.

d'un attelage à boucle et d'une jupe obturant l'ouverture dans la traverse de tête décorée de boyaux. Un mécanisme pour attelages serrés est monté aux deux extrémités du modèle.

Les phares sont corrects, émettant une lumière blanche ou rouge vive, et permutent selon le sens de marche. Le 5^{ème} phare doit être activé séparément. Par contre, les feux rouges ne peuvent pas être éteints. Pour disposer de toutes les fonctions préprogrammées concernant les phares et les feux (comme l'éclairage en cabine), NMJ conseille de placer un décodeur LokSound V4, qui a spécialement été conçu pour ce modèle. Cette option n'était toutefois pas encore disponible lors de la réalisation de cet essai.

Avec cette 5404, NMJ met sur le marché un modèle particulièrement joli, exception faite de quelques erreurs cosmétiques. Ce modèle n'est pas seulement une réussite esthétique, mais il tourne en outre comme une horloge. Il s'agit bien du plus beau 'gros nez' qu'un adepte du H0 puisse acquérir pour le moment...

Texte et photos du modèle:
Guy Van Meroye





La G 1206 MaK de Rail Kees à l'échelle 1

RAIL-KEES A RÉCEMMENT DÉBUTÉ LA PRODUCTION DU MODÈLE DE LA G 1206 MAK À L'ÉCHELLE 1: IL S'AGIT DE LA PREMIÈRE LOCOMOTIVE REPRODUITE PAR CE PRODUCTEUR NÉERLANDAIS DE PETITES SÉRIES. DEUX ANS D'ÉTUDES ONT PRÉCÉDÉ CETTE MISE EN PRODUCTION ET LE RÉSULTAT A PU ÊTRE ADMIRÉ LORS DE NOTRE RÉCENTE 'GRANDE EXPO' DE LOUVAIN. AUPARAVANT, NOUS AVIONS RENDU UNE PETITE VISITE DANS L'ATELIER DE KEES-JAN VAN VESSEM AUX PAYS-BAS ET AVIONS PU Y VOIR COMMENT UN MODÈLE PRENAIT NAISSANCE.

Nous connaissons Rail-Kees surtout grâce à ses petits sets spéciaux de décalques, réalisés en collaboration avec notre revue. Quelques intéressantes maquettes de bâtiments et des petits accessoires à différentes échelles sont également le résultat de sa production. Mais la G 1206 MaK est vraiment le premier grand projet réalisé entièrement en régie par Rail-Kees. Jusqu'alors, Kees-Jan n'était expert que pour des petites modifications de modèles, l'appli-



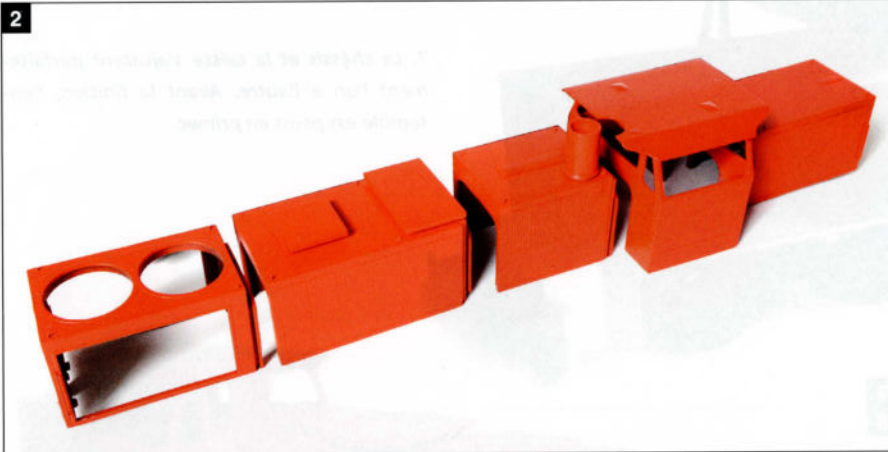
1. La G 1206 MaK est le premier modèle produit en régie par Rail-Kees. Ce modèle de locomotive Diesel de manœuvres est proposé en plusieurs versions comme celle de l'opérateur HSA.

tion de nouvelles livrées et la confection de transferts.

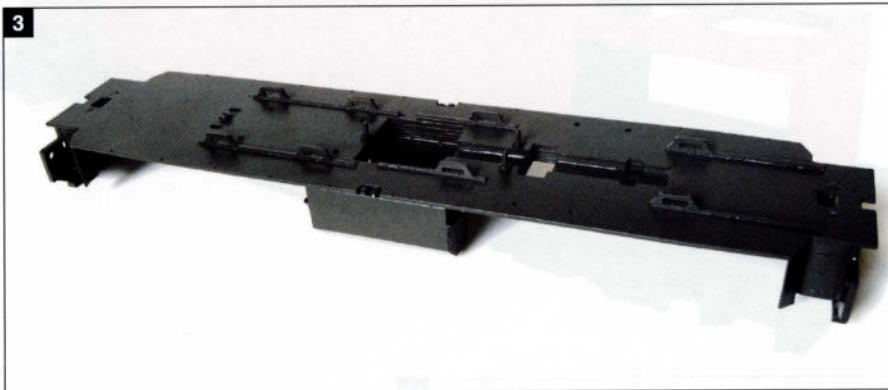
L'échelle 1 (1/32)

L'échelle 1 connaît une forte expansion ces dernières années. C'est surtout en Allemagne que cette progression est visible. Pen-

dant des années, Märklin en fut le leader du marché: cette firme jouissait d'un monopole de fait à l'échelle 1 et n'avait pratiquement aucune concurrence. Mais grâce à l'arrivée de nouveaux acteurs comme Kiss et KM1, ce marché s'est entièrement ouvert. Ces firmes réalisent leurs modèles quasi entièrement en

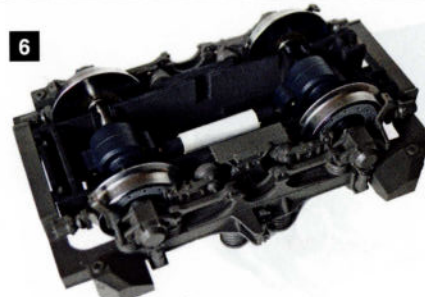


2. La caisse est constituée de cinq parties, qui ont été conçues en technologie 3D. Plusieurs matrices ont été réalisées afin de produire des capots-moteurs en plastique solide.



3. Le châssis est entièrement constitué de laiton, complété de pièces en métal gravé et de pièces imprimées en 3D.

4. Les tôles de 3 mm du châssis ont été découpées par laser. Toutes les pièces ont ensuite été soudées avec soin et visées.



5. Les bogies de chaque nouveau modèle sont imprimés par la firme belge Materialise de Louvain, qui grâce à sa technique, fait partie du top mondial dans ce domaine.

6. Dans chaque bogie s'ajuste un boîtier qui relie les engrenages des deux essieux au cardan menant au moteur.

laiton et atteignent un niveau de détails qui dépasse celui de Märklin. Ces modèles sont en outre équipés de série d'un décodeur (sonorisé) XL et d'un générateur de fumée. Depuis l'année passée, Märklin a suivi la même voie avec sa nouvelle version de la légendaire P8, tout en annonçant la sortie d'un modèle de la BR 75.4 de la DB. Mais il existe d'autres acteurs mineurs qui essaient aussi de rafler une part du marché, souvent avec un tirage réduit d'un modèle spécifique: Rail-Kees est à ranger dans cette catégorie.

La production de tous les modèles reproduits à l'échelle 1 se réalise en grande partie de façon artisanale. Le tirage d'un nouveau modèle se situe à un niveau bien moins important qu'en H0, raison pour laquelle il ne peut être question d'une production mécanisée. Suite aux coûts de production élevés, il est en outre souvent difficile pour un fabricant de se constituer un stock. Ce sont les raisons pour lesquelles le

nombre de modèles produits resté réduit et est fonction des préinscriptions. Si vous voulez suivre de près le déroulement du processus de production d'un tel modèle, vous trouverez sur You Tube (via internet) un film intéressant, intitulé 'Das Modell als Meisterwerk'. Ce reportage professionnel vous montre en 18 minutes comment un modèle de la marque Kiss est produit: à voir absolument!

Cela dit, un modèle à l'échelle 1 n'est pas bon marché: son prix peut varier entre 750 euro (pour un modèle simple, réalisé en plastique) et 3000 euro voire plus, pour un modèle super-détaillé en laiton. C'est un peu moins cher sur le marché de l'occasion: on peut y trouver facilement un modèle de locomotive pour la moitié de ces prix. La plupart du temps, il s'agit toutefois de modèles Märklin de bonne qualité sur lesquels il vous sera possible d'apporter quelques légères modifications.

La G 1206 MaK de Rail-Kees

La G 1206 est une locomotive diesel-hydraulique construite par la firme MaK (Maschinenbau Kiel) à partir de 1997. Cette usine fut reprise par Vossloh en 1999. De ce type, 250 locomotives environ ont été réalisées; elles sont utilisées par plusieurs opérateurs dans un grand nombre de pays d'Europe; elles y servent de locomotives de manœuvres ou de locomotives de ligne. Aux Pays-Bas, la G 1206 est utilisée entre autres par ACTS, ERS, Captrain, Rurtalbahn et Strukton. En Belgique, on n'en voit guère, car nous avons la série 77, qui a par ailleurs également été construite par Vossloh, à Kiel.

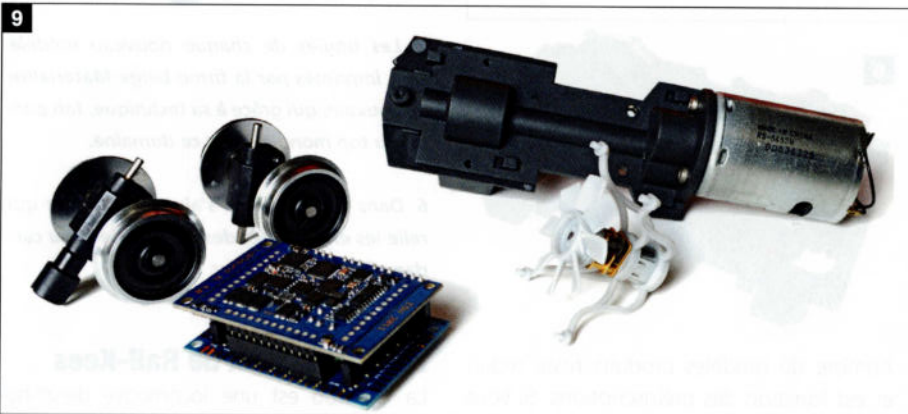
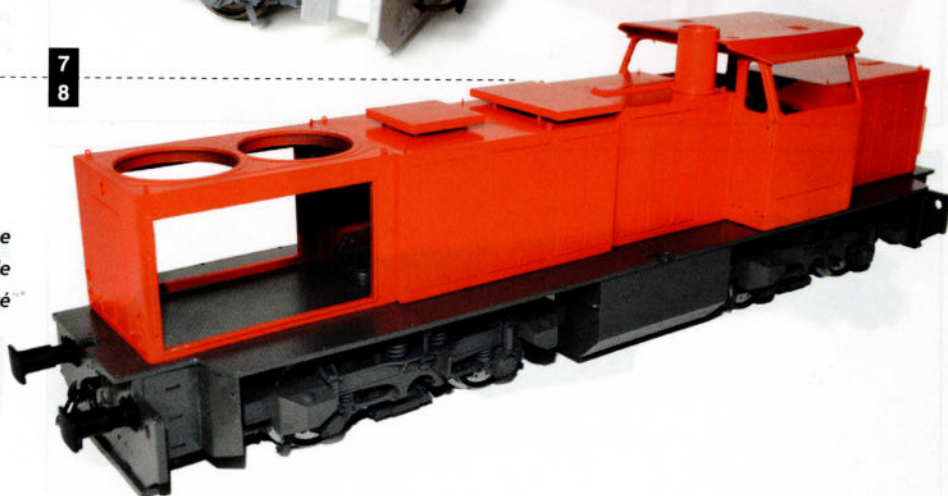
La G 1206 est le premier modèle reproduit à l'échelle 1 par Rail-Kees. Le choix de ce type de locomotive a été dicté par son attrait pour les locomotives contemporaines et par le matériel roulant utilisé de nos jours aux Pays-Bas. La G 1206 est une locomotive européenne qui n'a encore jamais fait l'ob-



7. Le châssis et la caisse s'ajustent parfaitement l'un à l'autre. Avant la finition, l'ensemble est peint en primer.

7
8

8. La couche de primer est suivie d'une couche de peinture de base; dans ce cas, il s'agit de rouge CFL Cargo pour la caisse et de gris foncé pour le châssis et les bogies.



9. La motorisation est constituée d'un puissant moteur Maxon, relié par cardan aux quatre essieux. A côté du moteur, l'espace est suffisant pour loger les ventilateurs, un décodeur XL et un haut-parleur.

10



10. Chaque modèle est pourvu de deux ventilateurs, qui peuvent être commandés séparément au moyen du décodeur sonorisé ESU XL.

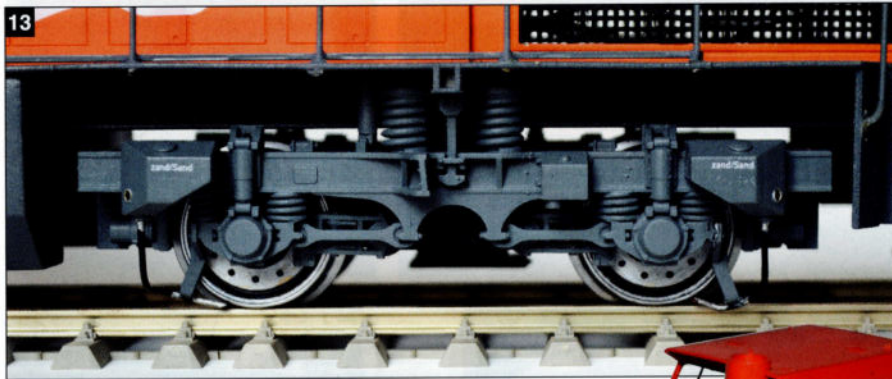
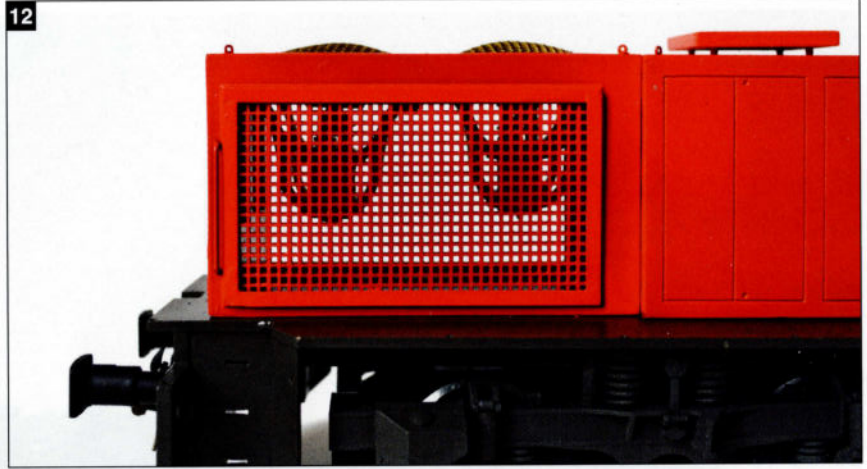
jet d'une reproduction à cette échelle. Et le fait que cette loco soit utilisée aux Pays-Bas, mais surtout aussi en Allemagne, ainsi que dans d'autres pays européens, est toujours bon à prendre...

C'est il y a deux ans que Kees-Jan eut l'idée de reproduire une G 1206 MaK à l'échelle 1. Tant la caisse que le châssis de ce modèle ont vu le jour sur la table de dessin, en 3D. Un prototype a d'abord été réalisé en MDF, au moyen d'une découpeuse au laser. C'est ensuite la firme Materialise de Louvain qui réalisa une impression complète du modèle, en 3D: tant le châssis que les bogies et la caisse ont été confectionnés au moyen de

cette nouvelle technologie. Plusieurs moules ont ensuite été réalisés pour la caisse, les différentes pièces étant moulées avec une résine aux composants spéciaux. Un certain nombre de pièces comme les marchepieds, les châssis de fenêtre et les cercles de phares sont en laiton. Les rambardes sont également en laiton gravé, qui a ensuite été traité par laser pour obtenir un arrondi parfait. Les bogies finement détaillés ont été imprimés par la firme Materialise. Le solide châssis est réalisé en laiton. La motorisation est assurée par un puissant moteur Maxon, à transmission par cardans aux quatre essieux. Ce modèle est livré avec un décodeur 'sons' ESU 4.0 XL et pourvu de tampons à ressorts et d'atte-

lages à vis; il est équipé de deux ventilateurs fonctionnels. Le premier d'entre eux tourne lorsque le moteur Diesel est lancé (avec un bruitage ad hoc). Le second ventilateur ne se met en route que lorsque la loco roule. Les bruits émis sont très réalistes. L'aspect des phares (à Leds) est automatiquement adapté en mode 'manœuvres'. Le marquage et une partie de la peinture sont réalisés au moyen d'une imprimante couleurs sur du très fin papier décalque. Ce papier est appliqué avec art, de façon à ce qu'aucun raccord ne soit visible entre décalques.

Comme le compartiment-moteur est constitué de trois parties et que l'échappement



11. Deux grilles bombées, pressées dans les formes requises, sont disposées au-dessus des ventilateurs.

12. Les deux ventilateurs sont bien visibles à travers les grilles latérales; c'est via ces grilles que les bruits sont émis.

13. Même les autocollants disposés sur les sablières ne manquent pas sur les bogies. Remarquez les conduites de sablières.

14. Le modèle est achevé au moyen de décalques faits 'maison'. Cette photo illustre la version CFL Cargo. Toutes les variantes sont toutefois possibles.

15. Une G 1206 de MRCE Dispolok vue dans le Waalhaven (près de Rotterdam) le 6 août 2009.

peut être remplacé par un équipement d'un autre type, différentes variantes sont possibles. La livrée peut être réalisée selon les souhaits du client et tient compte de l'opérateur choisi. Ce modèle est emballé dans une caisse en bois spéciale portant la gravure du modèle. Le prix pour un modèle de G 1206 Rail-Kees est de 2000 euro: ce n'est pas bon marché, mais lorsque l'on voit le processus de fabrication de ce modèle, on réalise qu'il s'agit d'une véritable production artisanale. Et par ailleurs, vous ne parviendrez jamais à le fabriquer vous-même pour un tel prix!

Texte & photos:
Peter Embrechts





Van Lingen naar Gefrees

Un réseau modulaire du 'Leuvense Spoor 1 Vrienden'

EN SEPTEMBRE 2010, QUELQUES AMIS DE LA RÉGION DE LOUVAIN ONT EU L'IDÉE DE RÉALISER UN RÉSEAU MODULAIRE À L'ÉCHELLE 1/32. POUR CE FAIRE, ILS SONT ALLÉS CHERCHER L'INSPIRATION LORS D'UNE RÉUNION DE MODULES POUR VOIE 1 EN ALLEMAGNE. DES PLANS FURENT IMMÉDIATEMENT ÉCHAFAUDÉS POUR RÉALISER UN OVALE AVEC DES TÊTES DE MODULES NORMALISÉES, DE FAÇON À CE QUE TOUT QUI ÉTAIT INTÉRESSÉ POURRAIT Y RACCORDER SES PROPRES MODULES. LE PROJET ÉTAIT AINSI LANCÉ...

Pour voir si un certain intérêt existait en Belgique, une annonce fut placée sur le forum de Train Miniature Magazine, en expliquant le projet. Des réactions sont parvenues d'Anvers, de Gand, d'Alost, de Zelzate et de Louvain. Il fut alors convenu de se réu-

nir une fois par semaine, dans les environs de Louvain. Une réelle collaboration a ainsi vu le jour et le nom de 'Leuvense Spoor 1 Vrienden' (Les amis louvanistes de la Voie 1) devint réalité. Ce groupe d'amis n'est toutefois pas une association: la plupart d'entre

eux sont déjà membres d'un club dans leur région, où ils sont actifs dans le domaine de la Voie 1.

Les premières têtes de modules pour la réalisation de l'ovale ont été commandées en leur temps à une association allemande de Mannheim. Grâce à ces têtes, il sera possible à terme d'également participer aux rencontres de modules en Allemagne.

'Van Lingen naar Gefrees'

Ces dernières années, il était encore possible de rencontrer lors de grandes expositions en Belgique et à l'étranger l'actuel réseau en Voie 1 des 'Leuvense Spoor 1 Vrienden'. Il s'agit d'un réseau intéressant

1. Lingen est une petite ville industrielle allemande. Les modules sont constitués d'un atelier, d'une remise pour locomotives, d'installations pour l'approvisionnement de sable et de charbon et d'une fosse de visite. A l'arrière-plan, on trouve des bâtiments en demi-relief. (Photo: PE)



2



sur lequel des locomotives à vapeur qui fument et des Diesel qui ronronnent circulent de façon réaliste. Ce réseau est constitué de deux parties de 6,30 m, reliées par une demi-lune. La première partie est inspirée de l'environnement industriel de la petite ville de Lingen et représente un atelier pour locomotives. Cette partie a été construite par Albert. La seconde partie est de Jean-Luc et est basée sur une scène ferroviaire imaginaire dans les environs de Gefrees, une autre petite ville située en Allemagne.

La base de cet ovale est constituée d'une voie principale à double voie, qui se termine à chaque bout par une tête de module normalisé. Chaque partie est constituée de plusieurs modules dont la longueur est toujours un multiple de 30 cm. Les bacs de modules reposent sur un châssis soudé auquel les frises sont fixées. Les deux parties de ce réseau peuvent aussi être exposées l'une à côté de l'autre, ce qui donne une longueur de ligne parcourable de 12,60 m.

L'atelier de Lingen

La partie 'Lingen' est constituée d'un atelier avec remise pour locomotives, d'un parc à charbon, d'une fosse de visite, d'une tour

2. La fosse de visite à droite a été réalisée selon les dimensions reprises dans la littérature allemande. Elle est constituée d'une structure en bois sur laquelle un motif de brique a été collé. La patine des bâtiments et du matériel roulant a été réalisée avec de la peinture acrylique, de la craie pastel et des pigments, selon les techniques qui ont déjà souvent été décrites dans ce magazine. (Photo: PE)

3. La façade ouverte du petit atelier est dirigée vers le public. Il s'agit d'un kit à assembler de MiniArt. L'intérieur est décoré au moyen de nombreuses pièces disponibles dans le commerce. (Photo: GJT)

4. A l'arrière-plan, on trouve quelques bâtiments patinés, en demi-relief. A l'avant-plan, on voit une course cycliste constituée de figurines de jouets, modifiées et peintes. (Photo: GJT)

à sable et d'une cabine de signalisation. A l'arrière-plan, on distingue quelques bâtiments de l'industrie locale.

Tous les bâtiments ont une structure en bois. Des plaques murales sont collées sur cette structure de base. Les fenêtres proviennent de MiniArt, Bünnig Modellbau ou

4







5. L'installation d'approvisionnement de charbon est un condensé de ce qui a existé à Ottenberg et à Rheine. La trémie à charbon et les bacs sont réalisés en laiton et en polystyrène. (Photo: PE)



6. Il règne à l'entrée de la remise vapeur une activité fébrile. Fumer une cigarette juste à côté des bidons d'huile, c'est littéralement 'jouer avec le feu'... (Photo: GJT)



sont de fabrication 'maison'. Les fenêtres faites 'maison' de la remise allongée sont constituées d'une plaque de plexiglas transparent dans laquelle des sillons ont été tracés. Dans ces sillons, des bouts de fil d'acier vert ont été collés. Le toit de cette remise est constitué de petits bouts d'aluminium et de zinc. La corniche et les conduites d'évacuation de l'eau sont pliées à mesure. Le bâtiment d'usine a été confectionné de la même manière. Les poutres en métal sont imitées au moyen de petites lattes en bois, fraisées dans la construction. Pour l'éclairage de la façade, des lanternes de rue découpées de marque Märklin ont été réutilisées.

Gefrees, la rurale

La partie rurale de 'Gefrees' est dominée par un joli pont en treillis et par un second niveau, sur lequel une V36 fait la navette. A l'avant-plan, on peut voir la même ligne à double voie qui est raccordée à 'Lin-

7. Les tours à sable sont de fabrication 'maison': elles ont d'abord été dessinées à bonne échelle. Ensuite, des profilés en laiton ont été découpés, pliés et soudés. Les deux réservoirs sont également en laiton. (Photo: GJT)



8. La cabine de signalisation est un kit à assembler de Bünnig Modellbau, avec aménagement intérieur. La Volkswagen est pourvue d'une motorisation et est utilisée par le personnel ferroviaire du site.



9. Les voies et aiguillages sont de marque Hübner, une firme reprise en 2007 par Märklin. Les signaux sont de marque Saalbach. Tous les arbres sont faits 'maison' au moyen des techniques déjà décrites dans cette revue. (Photo: PE)



10. Les pierres du pont et des murets le long de la ligne de chemin de fer sont constitués d'une fine couche de Sculptamold appliquée sur une paroi de bois. (Photo: PE)



11. Cette usine produit des portes et des fenêtres. Elle est constituée d'un bâtiment du Spoor 1 Club de Mannheim. Le toit est réalisé en plaques de structure Goover Models. (Photo: PE)



12. La partie 'Gefrees' est un paysage imaginaire aménagé à deux niveaux. A l'étage supérieur, on trouve une usine desservie par des voies en 1Pur. A l'étage inférieur, c'est la double voie qui est reliée avec le module 'Lingen'. (Photo: GJT)

13



14





13. Le pont est de Luetke. Il a été prolongé par des profilés faits 'maison' et ensuite passé à la peinture Tamiya. Le sentier en bois et les murs de soutènement sont de la fabrication 'maison'. (Photo: PE)

14. Lingen et Gefrees est composé de plusieurs modules de 1,20 m ou d'un multiple de 30 cm. Ces deux parties ont chacune 6,30 m de longueur et 100 cm environ de profondeur. Elles sont reliées par une courbe de 180 degrés. (Photo: PE)

15. Les modèles de locomotives à vapeur à l'échelle 1 sont de nos jours équipés d'un décorateur 'sons' et d'un générateur de fumées qui fonctionne en phase avec les coups de cylindres: c'est ce qui rend la Voie 1 particulièrement attirante... (Photo: PE)

gen'. Cette partie de réseau a vu le jour en quelques mois à peine.

Avant que Jean-Luc ne débute la construction de cette partie, il avait déjà pu se faire la main en 1Pur. A cette échelle, les voies, aiguillages et roues sont reproduits exacte-

ment comme en réalité. Comme les voies NEM et 1Pur ne sont pas compatibles entre elles, il n'est donc pas possible de raccorder ces deux systèmes, raison pour laquelle la partie en 1Pur a été installée au niveau supérieur. Cette partie se termine par un pont qui franchit la ligne principale. Grâce à ceci, il est donc possible de circuler sur des voies en 1Pur, tout en rompant le caractère rectiligne de la ligne principale.

Une seconde ligne diagonale est réalisée au moyen d'une voie secondaire qui disparaît derrière les écrans. A l'origine, le but était de raccorder cette voie à Lingen et de l'utiliser pour injecter des nouvelles locomotives sur le réseau. Mais ce plan n'a pas été réalisé.

Pour l'instant, cette partie est pourvue de caténaires et une 'crocodile' y fait des va-et-vient, grâce à un 'module navette' de la marque ESU.

Ce réseau modulaire est complété d'un garage Vespa et d'une pharmacie. Cette partie est neuve et était exposée lors de notre dernière 'Grande Expo' qui s'est tenue à

Louvain. Le garage Vespa a été assemblé au moyen de pièces Addie Modell, à l'échelle 0. Un toit ad hoc y a été posé. L'intérieur a été égayé au moyen de pièces issues d'une boîte à assembler Tamiya. Quant à la pharmacie, elle a été découpée au laser par Bünnig, sur base de quelques photos prises d'une pharmacie existante à Louvain.

L'avenir

Actuellement, le réseau des 'Leuvense Spoor 1 Vrienden' n'est constitué que de Lingen à Gefrees. La disposition actuelle offre l'avantage qu'une seule partie peut être remplacée par une autre, de même longueur. En outre, les deux courbes peuvent être aménagées au moyen d'un paysage adapté. De nouvelles idées sont en gestation. Dans deux ans, l'équipe espère pouvoir présenter un nouveau réseau lors de la prochaine 'Grande Expo'. En attendant, le réseau actuel fera encore bien l'affaire lors de prochaines expositions...

Peter Embrechts & Gerard Tombroek



La centrale à vapeur de Gand-Sud (3^{ème} partie)

DANS CETTE 3^{ème} PARTIE, NOUS ALLONS ACHÉVER LA SALLE DES MACHINES AVEC LES DYNAMOS, LES MACHINES À VAPEUR, LES RAMBARDES ET LE PANNEAU DE COMMANDE EN MARBRE QUI SUPPORTENT LES CADRANS (PHOTO A).



L'espace 'dynamo'

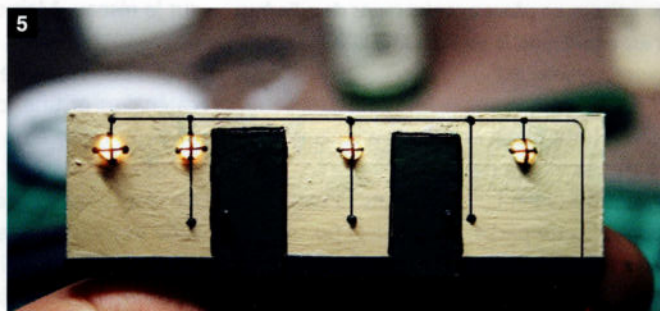
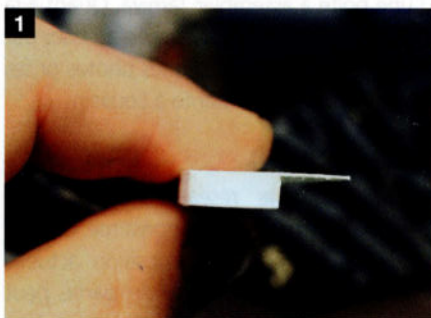
Nous allons maintenant intégrer l'éclairage dans l'espace inférieur, derrière la plate-forme. Notre but est d'imiter un mur de lampes. Pour ce faire, nous utilisons une bandelette de Leds SMD.

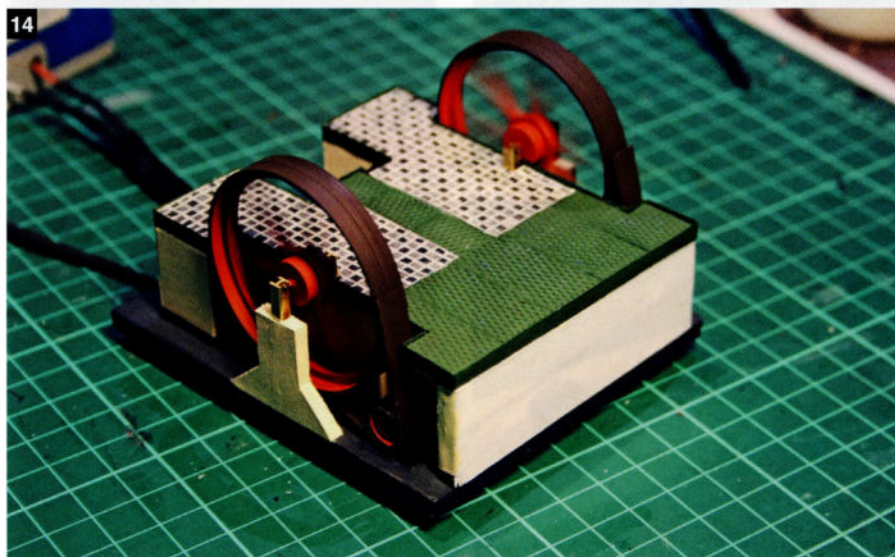
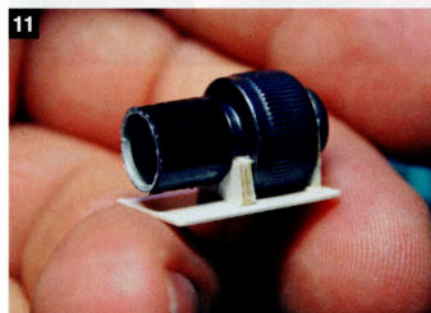
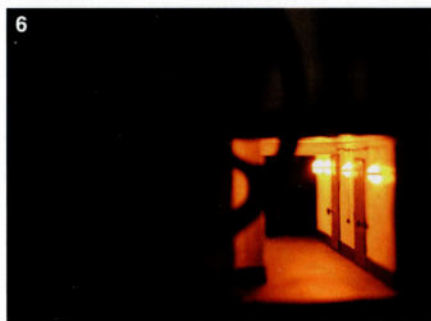
Nous découpons une bande de carton-plume et laissons le carton sur une des faces (PHOTO 1). Pour les petites Leds, nous découpons des ouvertures carrées dans le carton, dans lesquelles elles doivent toutes s'ajuster. La bandelette de Leds SMD est fixée sur la face arrière. Pour figurer le tout de façon lisse, nous obtenons les petits trous et les fentes avec de la fine argile: les Leds viendront joliment affleurer à la surface du mur. Les fils sont camouflés dans la mousse du petit mur et sont dirigés vers le bas (PHOTO 2). Les Leds sont alors nettoyées. La

face arrière du muret est proprement obturée au moyen d'un bout de carton et d'une fine couche de papier. Les flancs du muret sont également achevés au moyen d'une petite couche de papier, car ils resteront visibles et bénéficieront plus tard d'une petite couche de peinture. Aux deux endroits où nous allons installer les portes, nous rendons les Leds invisibles en les remplissant avec du plâtre et en les peignant en noir. Plus tard, nous y collerons tout simplement une petite porte par-dessus.

Les armatures des lampes sont confectionnées au moyen d'une chute de plastique transparent, provenant d'une boîte de modèle réduit. Le châssis en plastique dans lequel les vitres seront placées présente des extrémités arrondies en plusieurs endroits (PHOTO 3). Ces ex-

trémités sont quelque peu ajustées et seront découpées ultérieurement. Le globe de verre est ainsi devenu réalité. Ces deux demi-globes sont collés pièce par pièce à leur emplacement, juste sur les Leds (PHOTO 4). Pour achever la finition des lampes, nous appliquons des petites lignes noires en forme de croix, qui doivent donner l'impression d'une protection métallique. Nous peignons le muret dans la même teinte que celle des autres murets et posons maintenant les petites portes. Celles-ci sont constituées d'un bout de papier que nous peignons avec du vert 'Luftwaffe' Vallejo n° 70823. Les encadrements et les charnières de portes sont reproduits au moyen d'un fin feutre noir, tout comme la clenche de la porte, qui est constituée d'une tête d'épingle. Sous le muret, nous appliquons une bande



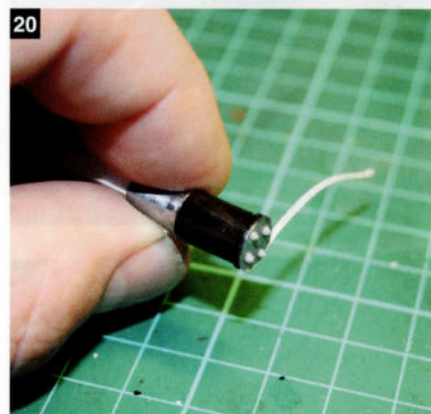
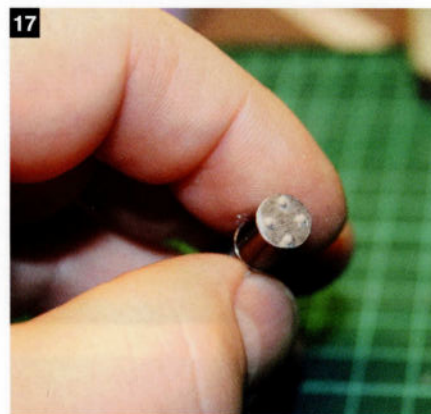
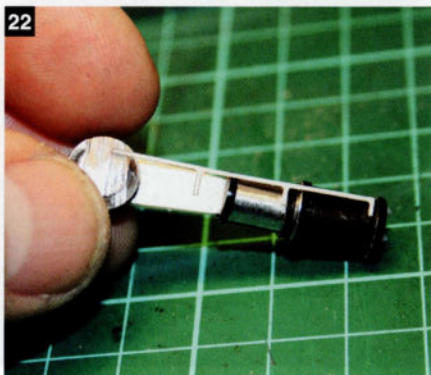
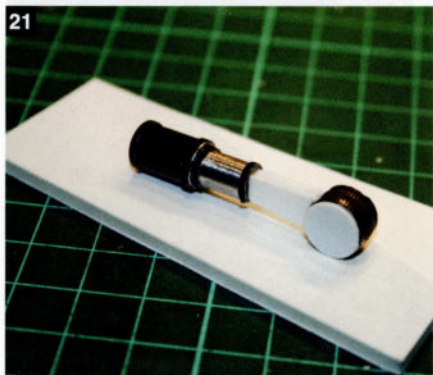


noire, tout comme pour les autres murs. Nous figurons le muret au moyen d'un fin feutre noir, pour figurer les fils électriques (PHOTO 5). Avant de coller le muret à son endroit définitif, nous figurons les autres portes métalliques de la même manière et les collons à leur emplacement. Après cette opération, nous pouvons enfin fixer le muret de lampes à la colle. Un petit test permet de se rendre compte de l'ambiance rendue par ce muret de lampes (PHOTO 6).

Les dynamos et les courroies d'entraînement Dans la partie inférieure à l'arrière de la plateforme – où nous avons installé le mur de Leds – on trouve deux dynamos. En réalité, elles sont entraînées par une courroie, elle-même raccordée à un volant d'inertie. Nous débutons la reproduction de ces dynamos au moyen d'un boulon noir M8 x 10. Ce boulon présente sur son côté des petites cannelures et

constitue la base idéale pour une transformation en dynamo (PHOTO 7). Pour la transformation, nous découpons un petit bout de carton, auquel nous réalisons un arrondi à l'une de ses extrémités. Nous collons cette languette à l'arrière du boulon et découpons le côté droit de la tête du boulon, nous constituons un petit support au moyen de plusieurs couches. Ici aussi, nous découpons la partie inférieure de façon droite, bien parallèlement avec le côté droit de la plaquette arrière (PHOTO 9). Nous plaçons maintenant notre dynamo sur une plaquette de carton qui doit représenter notre plaque de montage. En face arrière, nous collons une petite rondelle 'o' de 3 mm (PHOTO 10). A l'avant, nous donnons à l'axe imaginaire une face lisse, en recouvrant le filet du boulon au moyen d'un bout d'adhésif noir appliqué en plusieurs couches (PHOTO 11). Nous peignons toutes les parties assemblées avec de

la peinture noir mat et conservons la teinte noire métallisée d'origine du boulon. La tête de l'axe est peinte en rouge anglais Talens n° 339 (acrylique). Au moyen d'un fin feutre noir, nous figurons quelques détails, comme les ouïes de ventilation (PHOTO 12). Les courroies de transmission sont réalisées dans une bande de plastocard de 0,5 mm d'épaisseur: cette bande présente la même largeur que le chemin de roulement du volant d'inertie. Nous essayons de plier la languette selon l'angle requis et de prévoir une petite boucle. Nous collons la bandelette autour de l'axe et positionnons les extrémités selon l'angle voulu. Les deux extrémités indiquent le haut et le bas du volant d'inertie. Nous peignons maintenant la bandelette dans la même teinte que le chemin de roulement des volants d'inertie (PHOTO 13). Le but est d'ajuster ces languettes au plus près possible du volant d'inertie, afin de créer l'illusion que la courroie court autour du volant



(PHOTO 14). Lorsque les deux dynamos sont placées, l'espace inférieur est quasi terminé et nous pouvons désormais nous concentrer sur l'achèvement de la plateforme supérieure.

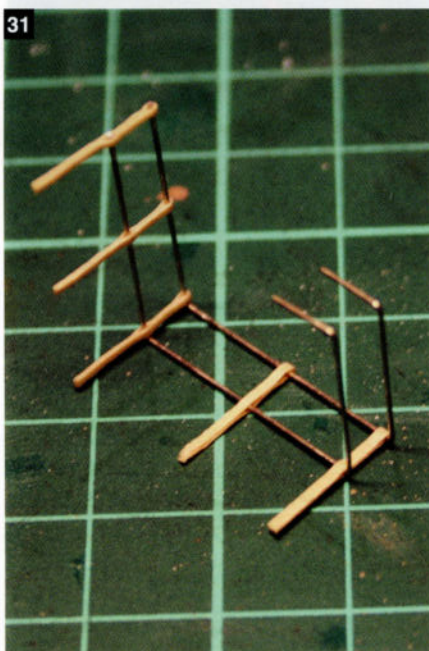
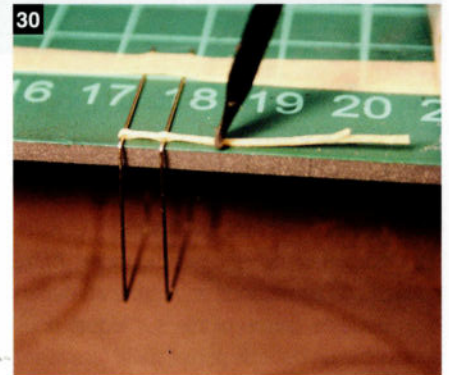
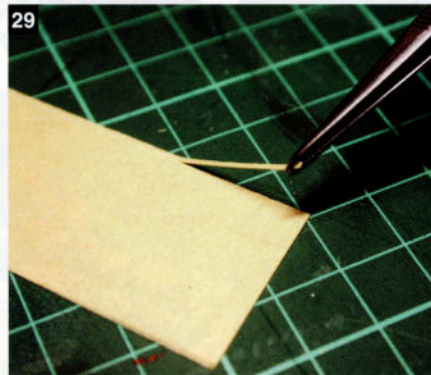
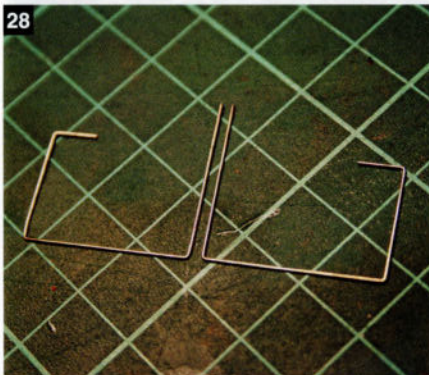
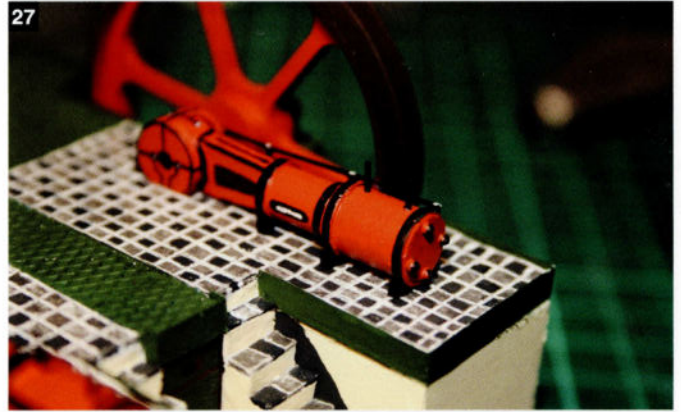
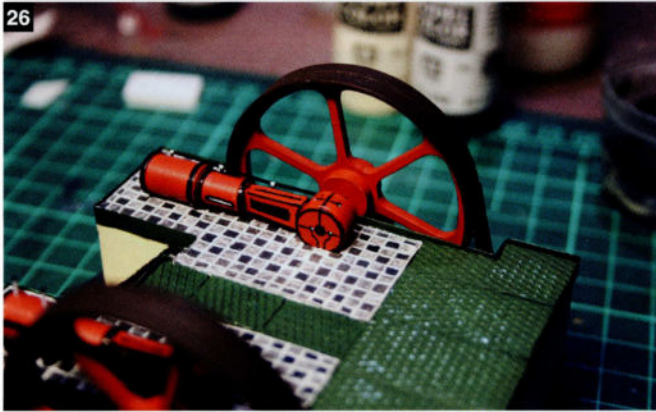
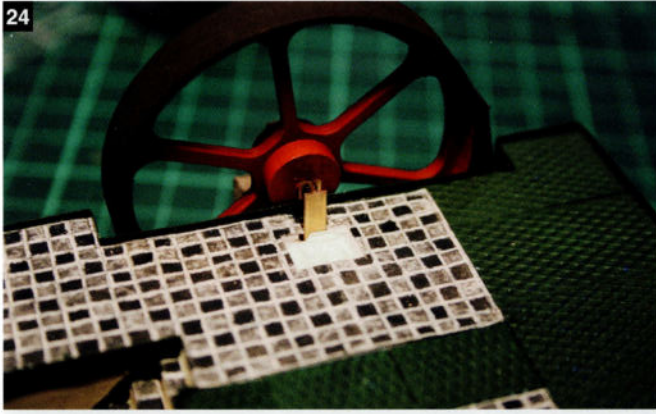
Les machines à vapeur

Pour la construction de nos machines à vapeur, nous utilisons le côté lisse d'un boulon d'un diamètre de 8 mm. Nous tournons ou limons – en fonction du matériau dont vous disposez – un rétrécissement à l'extrémité du boulon fraisé. Si vous ne disposez pas d'un banc de tourneur, vous pouvez fixer votre boulon dans une foreuse et confectionner votre rétrécissement au moyen d'une lime. Pour ce faire, la foreuse doit être bien fixée. Sur la PHOTO 15, on peut voir un exemple de boulon obtenu au tour et un autre limé. Pour la fabrication du logement de notre bielle motrice située le long du côté étroit de notre machine à vapeur,

nous utilisons la tête découpée d'un boulon M8 et un bout de carton-plume. Le boulon est obturé d'un côté au moyen d'un bout de plasticard (PHOTO 16). Sur la tête le long du côté le plus large, nous plaçons quelques imitations de boulons (PHOTO 17). D'une feuille de plasticard, nous découpons une barre avec ses pattes de fixation: cette barre représentera l'axe extérieur que l'on peut voir sur de telles chaudières à vapeur (PHOTO 18). Attendez toutefois encore avant de placer cette pièce.

Les cercles de chaudière sont représentés par des petites bandes d'adhésif lisse. Pour ce faire, nous découpons une fine bandelette dans un ruban d'adhésif déjà collé (PHOTO 19). L'épaisseur de ces cercles de chaudière peut être ajustée en appliquant plusieurs tours lors du placement (PHOTO 20). Lorsque toutes les pièces sont prêtes, nous assemblons l'en-

semble (PHOTO 21). Nous assemblons la bielle extérieure sur le flanc de la machine à vapeur (PHOTO 22). Nous peignons ces machines en rouge anglais (Talens n° 339 acrylique). Les deux machines sont achevées par l'application de détails au moyen d'un fin feutre à l'alcool, en n'oubliant pas les cercles de chaudière ni les têtes de boulon. La bielle extérieure est peinte en noir (PHOTO 23). Avant de placer les machines à vapeur, nous réalisons une encoche dans le plancher, afin de bien centrer l'enveloppe circulaire au centre de l'axe (PHOTO 24). Des deux côtés du volant d'inertie, nous reproduisons les coussinets au moyen d'un bout de papier que nous collons au-dessus du profilé en 'H'. Ces coussinets sont achevés ensuite à la peinture noire (PHOTO 25). Nous fixons maintenant par colle les machines à vapeur à leur emplacement (PHOTO 26). Elles sont maintenant bien placées, mais on dirait

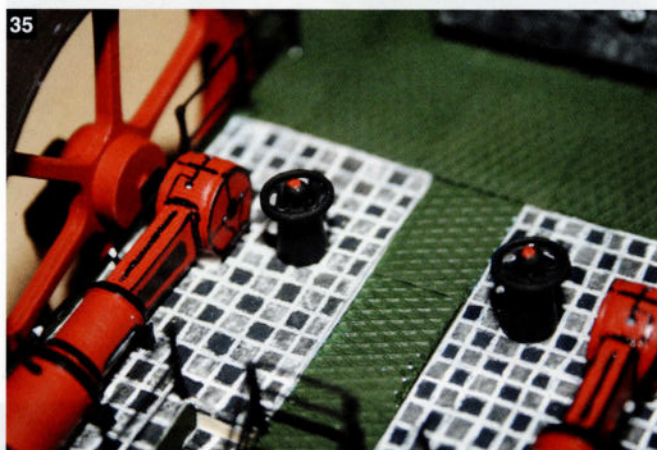
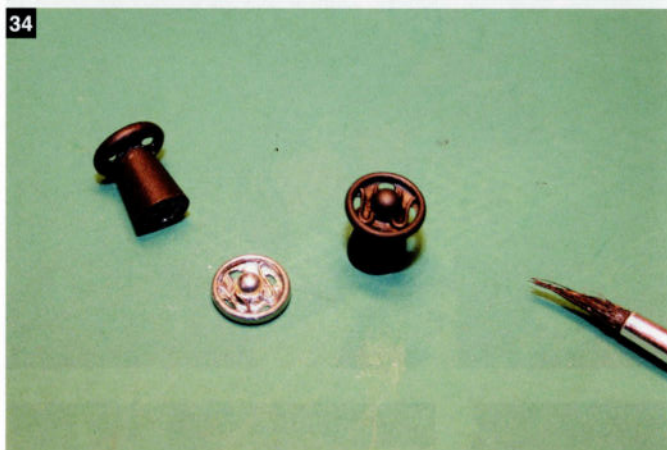
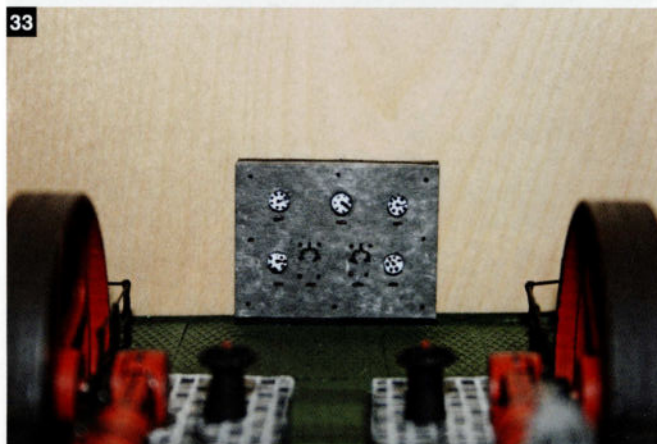
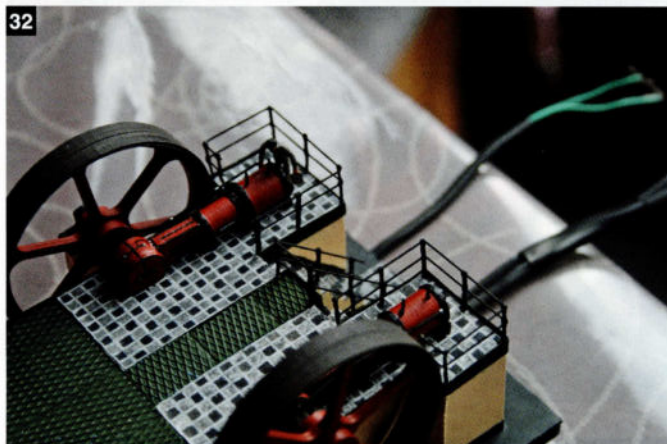


qu'elles flottent dans l'air... Raison pour laquelle nous allons leur fabriquer un solide support. De telles machines développaient en effet d'importantes forces. Nous fabriquons ce support au moyen d'une petite pièce triangulaire, que nous allons peindre en noir. Les supports sont montés à l'endroit des cercles de chaudière. Pour rendre l'ensemble encore plus convaincant, nous confectionnons deux petites tiges en plastique noir, qui doivent représenter un sifflet à vapeur et une soupape de sécurité (PHOTO 27).

Les rambardes

Sur le pourtour de la plateforme, nous plaçons une rambarde que nous allons confectionner au moyen de fines tiges métalliques et du papier adhésif: ce dernier nous servira à reproduire les montants de notre rambarde. Nous commençons par plier à me-

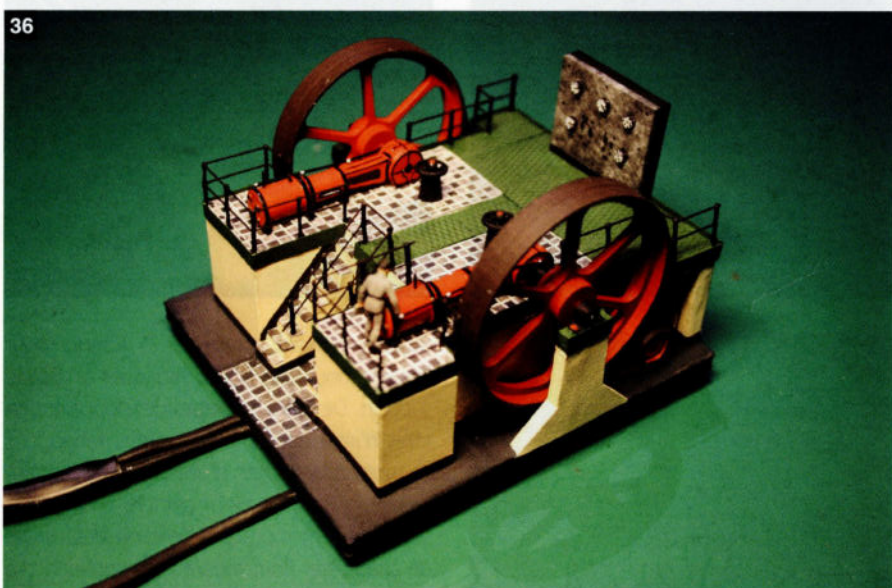
sure deux tiges identiques en métal: cette opération est effectuée d'une traite, sans interruption (PHOTO 28). Pour la confection de nos montants, nous collons trois bouts de ruban adhésif l'un sur l'autre et en découpons une fine bandelette pour nos prochains montants. Les montants doivent être au moins deux fois plus longs que la hauteur de la rambarde (PHOTO 29). Le but est en effet de plier la languette deux fois autour des tiges (PHOTO 30). Veillez à ce que les tiges soient bien en place avant d'appliquer les bandelettes d'adhésif (PHOTO 31). Les bandelettes d'adhésif doivent avoir le même profil des deux côtés. De cette manière, la tige se situe bien au centre du montant et le résultat obtenu est le plus beau. Lorsque tout est plié correctement et pressé, laissez couler une petite goutte de colle instantanée sur le montant, pour solidifier le tout. En peignant l'ensemble en noir,



vous procurerez à vos montants la solidité finale requise (PHOTO 32).

Le panneau de commande en marbre et les vannes

Pour terminer, nous confectionnons notre panneau de commande en marbre au départ d'un bout de carton-plume sur lequel nous avons collé un bout de papier sur la face avant et sur les côtés. Nous utilisons le même papier que celui déjà utilisé auparavant pour notre plancher, cette fois pour imiter du marbre. Pour la confection des interrupteurs typiques, nous utilisons un simple fil provenant d'un fin câble électrique. Nous plions ce petit fil dans la forme voulue et le colorons en noir au moyen d'un feutre à l'alcool. Les voltmètres présents sur le panneau sont reproduits au moyen de disques confectionnés dans du plastique blanc. Les chiffres sur les cadrans sont reproduits au moyen d'un fin feutre noir, les flancs étant peints en noir. Lorsque notre panneau de commande est terminé, nous le collons à l'endroit ad hoc (PHOTO 33). Sur la plateforme, on trouve des grosses vannes à gauche et à droite des machines à vapeur. Ces vannes sont reproduites au départ d'un bout de plastique rond et conique, ainsi que d'un bouton provenant de la boîte de couture de maman... Ces boutons ont plus ou moins le même aspect



que le volant d'une vanne. Après collage, nous les peignons en noir et les figurons au moyen d'une touche de peinture rouge. Ces boutons sont ensuite fixés au moyen d'une gouttelette de colle instantanée, à côté des machines à vapeur (PHOTOS 34 ET 35). Si souhaité, des traces d'utilisation sont appliquées au moyen d'une poudre à pigments, pour améliorer l'aspect final. Et voilà: notre salle des machines est terminée. A travers les grandes fenêtres du bâtiment, ce sera un fameux spec-

tacle à voir, lorsque la centrale à vapeur sera en service! Cette maquette est située en bordure du réseau, de façon à ce que le public puisse jeter un coup d'œil à l'intérieur et se rendre compte de l'ambiance d'antan (PHOTO 36). Dans un prochain article, nous nous pencherons sur le gros-œuvre de cette centrale à vapeur et donneront aux murs leurs formes et leur aspect général.

Texte et photos: Rik Martens.



Une grange en pierres de taille au moyen de feuilles Redutex



REDUTEX EST LA MARQUE D'UNE GAMME DE FINES FEUILLES EN RELIEF AUTOCOLLANTES DESTINÉES AU RECOUVREMENT DE FAÇADES, DE TOITS ET DE RUES. EN FRANCE ET EN GRANDE-BRETAGNE, CE PRODUIT (D'ORIGINE ESPAGNOLE) EST DÉJÀ BIEN RÉPANDU, MAIS DANS NOS CONTRÉES, SA DISTRIBUTION EST DÉFAILLANTE. UN NOMBRE RESTREINT D'ARTICLES REDUTEX EST TOUTEFOIS PRÉSENT AU SEIN DE LA GAMME NOCH – SOUS LA DÉNOMINATION DE FEUILLES STRUCTURÉES EN 3D – ET PERMET DE COUVRIR TOUT CE QUI CONSTITUE LES CHARGEMENTS.

Les plaques Redutex sont constituées d'une résine acrylique imprimée en 3D, avec une structure en relief comparable à celles des plaques classiques en plastique reproduisant le relief de murs. Ces plaques (ou feuilles) ont une taille standardisée de 300 mm sur 120. La face avant est teintée selon le motif voulu et est disponible aussi bien en finition neutre que patinée.

Sur leur face arrière, ces feuilles sont pourvues d'une couche adhésive: elles peuvent donc être fixées sans colle. Faites toutefois

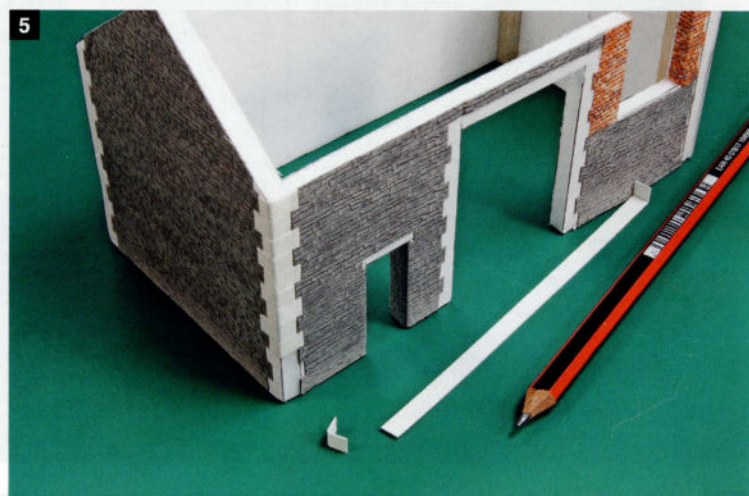
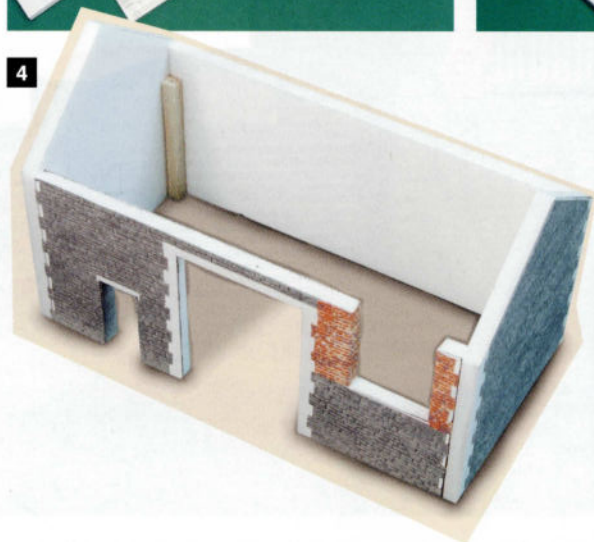
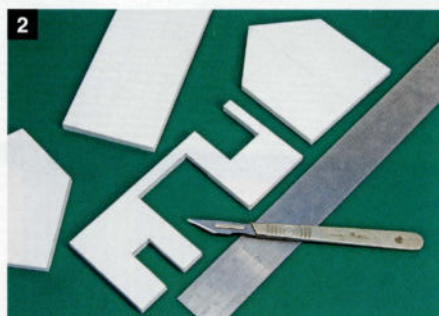
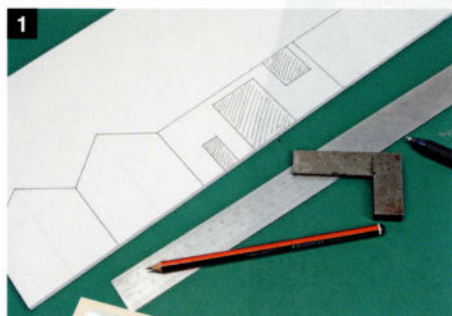
attention: la colle utilisée est très forte. Il faut donc mesurer au préalable et ajuster avant de poser la feuille sur la surface à revêtir. Lorsque la feuille est posée, il devient alors difficile de la bouger. En la réchauffant au moyen d'un sèche-cheveux, il est toutefois possible de la détacher, à condition qu'elle n'ait pas été posée depuis trop longtemps. La colle est durcie après 24 heures; grâce à son fort pouvoir autocollant, ce type de feuille convient également pour être collé sur des coins.

La gamme des feuilles en relief Redutex est constituée de plusieurs types de revête-

Cette grange en pierres de taille a été réalisée pour un réseau d'inspiration britannique, mais pourrait tout aussi bien figurer sur un réseau ardennais. Le wagon déclassé est de la marque Bachmann, le tracteur est issu de l'assortiment Oxford Diecast et les murs derrière le bâtiment de Preiser.

ments, comme des carrelages, des pavés, des briques et toutes sortes de revêtements de toitures. Elle se prête donc particulièrement bien à la fabrication 'maison' de maquettes de bâtiments. Les structures reproduites sont disponibles aux échelles N, H0 et 0. Au total, plus de 400 références sont disponibles (voir www.redutex.com).

A & B: Une sélection de feuilles en relief Redutex destinées au marché britannique,



où elles sont proposées à l'échelle 00. La gamme des produits reproduits à l'échelle 00 est différente de celle à l'échelle H0. La face arrière des feuilles est autocollante: il suffit d'enlever la feuille de protection.

Cet article vous illustre l'utilisation de feuilles en relief pour la réalisation d'une grange en pierres de taille. Nous n'avons pas choisi de reproduire un bâtiment en particulier: son style est typique de nombreuses anciennes granges ou remises construites en pierres de taille et que l'on peut voir ici et là en Belgique.

1: Les murs de la bâtisse sont dessinés sur un bout de carton-plume de 4 mm d'épaisseur. Ce matériau est léger et facile à découper. Il

est disponible en différentes épaisseurs dans le commerce de fournitures pour artistes.

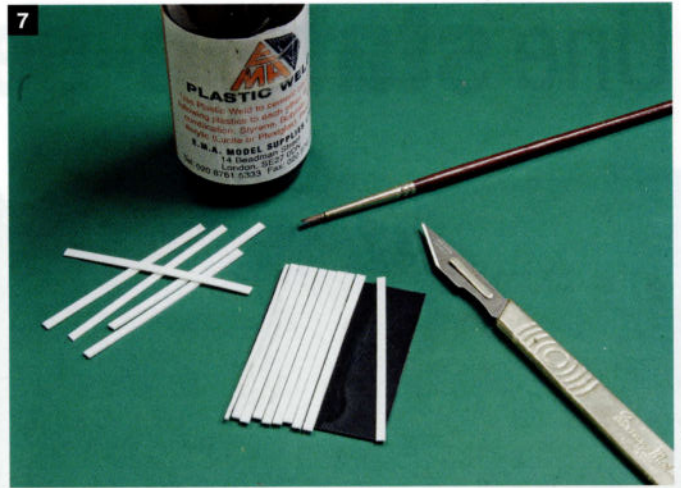
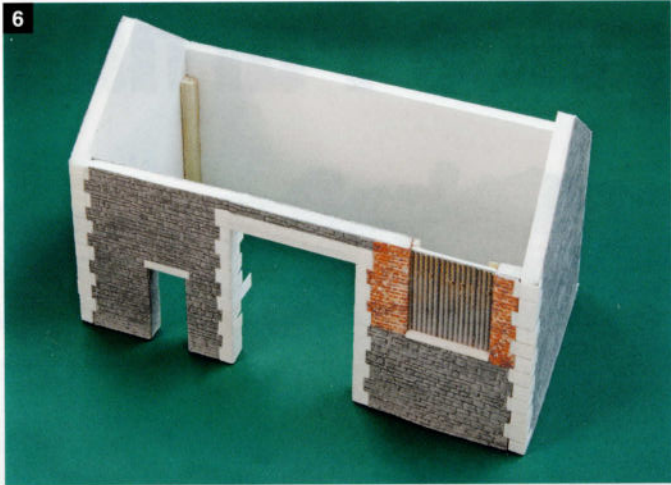
2: Les façades et les baies de portes et de fenêtres sont découpées au scalpel. Commencez cette 'corvée' de préférence avec une lame neuve.

3: Les murs découpés sont utilisés comme modèle pour reporter le dessin à bonnes mesures sur la feuille structurée Redutex. Nous avons principalement utilisé la référence R087PL122, de la pierre de taille à dessin irrégulier, en gris clair. Sur la façade avant de la grange, nous avons plutôt utilisé la référence R087LD312 reproduisant des briques rouges irrégulières, afin d'imiter une petite habitation. Les retraits des pierres d'angle et des linteaux au-dessus

des portes et des fenêtres sont découpés dans la feuille.

4: Après que tous les murs aient été recouverts de feuilles Redutex, la grange est assemblée. Quatre traverses de bois de balsa sont collées dans les coins, au titre de renforcement. Nous utilisons de la colle pour bois: une colle de contact ferait dissoudre la mousse du carton-plume.

5: Les pierres d'angle sont reproduites au moyen d'une tige de plasticard d'une épaisseur de 0,25 mm. Chaque pierre d'angle est découpée et pliée sous forme de 'L'. Ces pierres d'angle sont fixées aux murs au moyen d'une gouttelette de colle pour bois. Cette méthode de travail prend beaucoup de temps, mais le résultat est très réaliste. Les pierres d'angle découpées à mesure ne



sont pas toutes identiques, ce qui rend mieux le caractère de la pierre de taille de cette grange.

6: Les linteaux au-dessus des fenêtres et les seuils de porte sont également constitués de tigettes de plasticard. La baie de la façade avant est obturée par un bout de plasticard lisse, qui sera recouvert d'un bout de feuille Redutex (réf. R076T1121) à l'aspect de plaque ondulée patinée. Remarquez également que les extrémités des pierres d'angle à l'intérieur du portique d'entrée ne sont pas découpées à bonne mesure: après le montage du portail, on n'en verra plus rien.

7: Le portail en bois est fabriqué en plasticard. La base en est une plaque noire de 0,5 mm d'épaisseur, sur laquelle des planches indivi-

duelles sont collées, ces dernières étant constituées de plasticard blanc. Nous avons choisi du plasticard noir pour rendre d'éventuelles crevasses peu visibles lors de la mise en peinture.

8: Nous sommes partis de l'idée que les portes s'ouvriraient vers l'intérieur, ce qui implique que les encadrements et les clenches se situent du côté intérieur. A l'extérieur, seuls sont visibles les boulons qui fixent les portes aux charnières. Pour représenter ces boulons, nous avons utilisés des petits blocs de plasticard.

9: Lors de cette phase, le toit est placé: il est constitué de deux rectangles de plasticard et recouvert de Redutex à motif d'ardoises (réf. R087PC112). Les plaques du toit sont collées sur les façades d'angle au moyen de colle pour

bois et renforcées à l'intérieur au moyen d'une tige de bois de balsa. Les tuiles faitières sont constituées d'une tige de plasticard, gravée à intervalles réguliers.

10A & 10B: Comme les feuilles Redutex sont déjà teintées, il ne reste que peu de travail de peinture à effectuer. Nous ne peindrons donc que les portes, les pierres d'angle, les linteaux, le seuil et les tuiles faitières. Pour ce faire, nous utilisons de la peinture acrylique de la même teinte que celle des feuilles Redutex. Les portes seront ensuite brossées à sec avec une teinte plus claire, pour y souligner les détails et pour reproduire l'aspect d'un bois patiné.

Texte et photos: Craig Tilley
(Railway Modeller)



Une station-service Purfina



1

MON RÉSEAU LORRAIN DE FERBACH (ÉCHELLE H0) SE SITUE EN JUILLET 1959. CETTE ÉPOQUE N'A PAS ÉTÉ CHOISIE DE MANIÈRE INNOCENTE. ELLE EST LIÉE À DES ÉVÉNEMENTS PERSONNELS DONT LE SOUVENIR ME POURSUIT CONFUSÉMENT. DANS CE CONTEXTE, LE NOM DE PURFINA ME RESTE GRAVÉ À L'ESPRIT, PEUT-ÊTRE À CAUSE DE MA PARTICIPATION À SON EFFACEMENT SUR LE TERRAIN - HONTE À MOI ! - AU DÉBUT DES ANNÉES SOIXANTE (VOIR DÉTAILS DANS LA PREMIÈRE PARTIE DE CET ARTICLE). LA FIGURATION D'UNE STATION D'ESSENCE À CETTE MARQUE ME HANTAIT DEPUIS LONGTEMPS ET L'ÉPOQUE DE MON RÉSEAU ÉTAIT ÉVIDEMMENT PROPICE À CE PROJET. JE VOUS RAPPELLE EN EFFET QUE LES ENSEIGNES PURFINA ÉTAIENT TOUJOURS PRÉSENTES SUR NOS ROUTES EN 1959 ET NE SE SONT TRANSFORMÉES EN FINA QUE PROGRESSIVEMENT DANS LES ANNÉES SUIVANTES.

1. La station-service Purfina de Ferbach se découvre au milieu des trains, dans un site haut en couleurs. Les rochers en surplomb de l'arrière, dits de la Goule Noire, sont inspirés par les escarpements réels de la vallée de la Zorn, près d'Arzwiller (Moselle).



2:Voici entouré de rouge le futur emplacement de la station, juste derrière la route départementale D 24 en cours de réalisation vers le passage à niveau. La voie unique qui disparaît en tunnel en haut de la photo se dirige vers Boswiller, tandis que les voies principales du bas partent à droite en direction de Mont-les-Mines et Metz.

Le style des années cinquante

De nos jours, quand on parle de stations-service, on a du mal à imaginer comment beaucoup d'entre elles se présentaient



3: La première opération consiste à installer un socle en contreplaqué bien horizontal, le long de la route.

4: Des épaisseurs de polystyrène expansé sont ensuite collées en escalier sur le socle pour suivre la dénivellation de la route, tout en maintenant l'horizontalité de chaque marche. Les bâtiments qui vont y être installés seront ainsi parfaitement d'aplomb, sans ajustement compliqué. Le tout est laissé à sécher sous des poids bien répartis.

5: Le vide entre la route et les voies divergentes est comblé par un panneau MDF de 3 mm recouvert d'épaisseurs en polystyrène, contrecollés de la même manière que pour le socle de la station. Ici toutefois, une horizontalité stricte n'est pas recherchée, puisque qu'aucune maison n'y sera érigée.

6: Le socle de la station a été démonté pour être commodément achevé et décoré à l'établi. L'assise des trois bâtiments est préparée, légèrement en creux par rapport au terrain.

7: Le terrain final est lissé à l'aide de mortier Busch (tout autre enduit de lissage pourrait aussi convenir), en veillant à laisser intactes les assises des futurs bâtiments.

8: Le socle est ensuite remis en place et garni des futurs bâtiments sommairement montés, pour contrôler la bonne disposition de l'ensemble. On peut reconnaître de gauche à droite un petit garage en bois Wills (aujourd'hui Peco/Wills SS13), un poste de distribution Mamos (aujourd'hui Auhagen réf.12227) et un magasin MKD réf.624.

encore il y a plus d'un demi-siècle, en particulier en France. Sur les routes régionales, elles pouvaient se limiter à deux pompes, l'une pour l'essence et l'autre pour la super, installées à même le trottoir devant une épicerie ou un café et protégées quelquefois par un auvent rustique. Un petit atelier de mécanique logé dans un humble hangar pouvait parfois s'y adjoindre. C'est cette image que j'ai voulu évoquer à l'entrée de Ferbach. Fidèle à ma propension à remanier des kits commerciaux en plastique injecté, j'ai sélectionné trois modèles se prêtant favorablement à mon dessein. Le bâtiment principal est un commerce de cycles et motos proposé par MKD (réf. 624), dont j'ai renforcé la pente du toit en conformité avec l'architecture de ma région. Le poste de distribution

d'essence est tiré d'un vieux kit Mamos de la DDR, vendu en 1970 pour une croûte de pain et aujourd'hui repris au catalogue Auhagen sous la référence 12 227. Il est un peu spartiate et la correction de ses défauts esthétiques ne s'est pas faite sans mal, mais ma satisfaction finale n'en a été que plus grande. Quant au baraquement contigu, il est constitué d'un petit hangar Wills (GB) autrefois revendu par MKD (réf. 668) et toujours disponible chez Peco (réf. SS13). Enfin, élément primordial, la panoplie des pompes à essence est tirée d'une pochette MKD (réf. 493), tout à fait recommandable pour un équipement des années '50-'60.

La personnalisation des kits

Pour éliminer l'aspect de série d'un produit

commercial, des transformations radicales ne sont pas indispensables. Une peinture et une patine personnalisées suffisent à ôter le caractère stéréotypé d'un modèle populaire que l'on retrouve trop souvent à l'identique sur de multiples réseaux. Des affiches et des enseignes appropriées contribuent également à donner un cachet unique à une maquette. Ce sont les principaux traitements que j'ai appliqués aux composants de ma station-service. En outre, le poste de distribution Mamos et le hangar Wills ont été surhaussés, pour mieux s'adapter à leurs fonctions. Le reste du travail a été d'agrémenter la scène de petits bricolages amusants. Tout cela est décrit dans les illustrations en marge. Le seul point particulier à relever est la conception des enseignes et des publicités. Si certaines se trouvent

9



9: Les modifications apportées au magasin MKD concernent surtout des détails de finition: nouvelles cheminées, bandes de rive pour la toiture, amincissement des bords de tôle ondulée, seuils en pierre, gouttières et descentes d'eau latérales. En outre, les pignons ont été recoupés en diminuant leur largeur de 10 mm, pour accentuer la pente du toit et réduire l'encombrement en profondeur.

10



10: Le bâtiment principal dans son état final. Les différentes publicités qui agrémentent toute la station ont été retravaillées par infographie à partir d'illustrations trouvées sur internet. Seule l'affiche 'Antivol Neiman', qui me donnait des angoisses quand je voyageais en France avec mon père, est une reconstitution intégrale d'après mes souvenirs d'enfant.

11



11: L'autorail Bugatti ZZR27 du réseau Alsace-Lorraine en gare de Pechelbronn, sur le réseau de Jean Buchmann, vers 1936. Ce dernier est un des auteurs de l'Encyclopédie des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine et le modéliste français de référence en ce qui les concerne. J'ai choisi de mettre ma station Purfina à son nom pour lui rendre hommage.

12: Le hangar Wills, conçu par le fabricant comme petit garage, est surélevé de 5 mm sur un soubassement de pierres, pour lui donner meilleure stature en tant qu'atelier. Les chants de son toit de tôles sont également amincis et des gouttières ajoutées.

13: Voici le petit atelier terminé. Seul le pignon de façade porte les traces d'une peinture blanche assez ancienne.

12



13



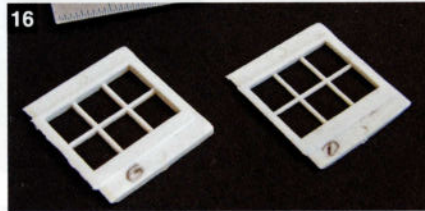
facilement sur internet (sites d'affiches anciennes ou de peintures murales), les différents logos Purfina ont dû être dessinés de toutes pièces par recoupement de

documents en ma possession. Pour que ce travail de bénédictin profite aussi à d'autres, je vous en livre des images à l'échelle H0 que vous pouvez aussi reproduire à 54% pour

l'échelle N. Les 0-istes intéressés pourront trouver des images en haute définition à l'échelle 0, à charger sur mon nouveau site www.ferbach.be dans la section 'Travaux



14: La finition d'origine du poste Mamos est plutôt sommaire, mais récupéré dans mes vieilleseries, il ne m'a pas coûté grand-chose. Visiblement sous-dimensionné (c'était un modèle traité à une échelle entre le TT et le H0), il est d'abord rehaussé de 7 mm. Puis, le bandeau de l'auvent est corrigé et aminci, les deux colonnes refaites en tubes Evergreen, des descentes d'eau en cuivre ajoutées (câble d'électricien de 1,5 mm² dénudé) ainsi qu'une cheminée tubulaire à l'arrière. Reste à corriger un défaut esthétique: l'épaisseur exagérée des châssis de fenêtre.



15: L'épaisseur des fenêtres est réduite de 1,5 à 1,1 mm par ponçage à plat sur une feuille de papier abrasif (grain 220 ou 240). Une bonne dose de patience est requise!

16: Vues comparatives avant et après traitement. L'amélioration d'aspect est flagrante: observée de biais, l'épaisseur apparente des croisillons a été réduite d'un bon tiers. Une mesure supplémentaire, bien connue dans la mode féminine, va contribuer à encore affiner leur silhouette: la peinture des châssis en noir.



17: A noter pour ceux qui voudraient s'épargner toute peine qu'une jolie station à l'ancienne vient de sortir chez Busch (réf.1577). Il s'agit d'un modèle bien fini d'origine, mais qui vous coûtera quelque 50 euro: on n'a rien sans rien...!

18: Planche de publicités et de logos Purfina et Fina à copier selon vos besoins. Les motifs sont imprimés à une taille valable pour l'échelle H0. Si vous désirez les reproduire pour l'échelle N, réduisez la taille d'impression à 54%. Pour l'échelle 0, une image en haute définition peut être chargée sur le site www.ferbach.be dans la section 'Travaux récents'.



19: Après impression à la bonne taille sur papier, les différents logos Purfina sont collés à l'adhésif double-face 3M sur des coupes de plasticarte d'épaisseur appropriée. Pour les blasons sur plaque émaillée, j'ai choisi une épaisseur de 0,4 mm, commode à découper au cutter (lame n° 11), mais encore suffisamment rigide. L'imitation des globes lumineux couronnant les pompes est plus délicate, car elle requiert deux logos recto-verso parfaitement disposés sur une minuscule pastille de 2 mm d'épaisseur. Elle est obtenue le plus facilement en collant recto-verso deux pastilles de 1 mm à simple face, découpées à l'emporte-pièce. Pour tous ces travaux, il est prudent de préparer les découpages en grand nombre et de ne sélectionner finalement que les mieux réussis.

récents'. Reste un détail à commenter: le nom du propriétaire que j'ai donné à cet établissement. Je souhaitais un patronyme à consonance alsacienne et j'ai demandé

à l'ami Jean Buchmann, le grand spécialiste des chemins fer d'Alsace-Lorraine (voir figure 11), s'il voulait bien accepter cette charge. Il en a été ravi!

L'environnement

La sortie sud de la gare de Ferbach est traversée par une route départementale, franchissant la ligne de Metz sur un pont



20. La pochette MKD réf.493 contient des pompes à essence de trois types : des pompes anciennes à bol doseur Satam (vers 1945), des pompes Boutillon (1955) et des pompes à mélange 2-temps mobiles (1950-70). Je les peints en bleu azur, couleur sociale de Purfina vantée par l'écrivain Pierre Mac Orlan dans 'Alfred ou la vie sentimentale et honnête d'une conduite intérieure bleu azur'. Bien entendu, elles sont coiffées des imitations de globes Purfina de la figure précédente.

21. Avec ses deux pompes, le poste de distribution commence à prendre forme. Le mur du fond du bureau est tapissé d'un découpage imprimé évoquant l'intérieur d'un magasin.

22. Vue sur le poste de distribution terminé. Il doit encore être complété de quelques détails pittoresques, pour lui donner vie.

23. Détails décoratifs en cours de réalisation: vélos et motos MKD (Preiser) et Wiking, pneus Herpa et Eko, arrosoir et arrivée d'eau MKD, fûts d'huile MKD et quelques pièces de réalisation personnelle. Notez aussi, à l'emplacement du futur magasin, le petit montage comprenant un fond de comptoir imprimé, ainsi que quelques vélos pour supprimer l'impression de vide derrière les grandes vitrines.



24. La station-service Purfina vue depuis le passage à niveau de la ligne de Boswiller. Les rochers de la Goule Noire qui la surplombent viennent d'être achevés pour la bonne cause.

et croisant à niveau la voie divergente vers Boswiller, à une soixantaine de centimètres du premier ouvrage (voir figure 2). Son bas-côté offrait un dégagement suffisant pour loger la station-service, juste aux pieds des rochers de la Goule Noire qui ferment le tableau par l'arrière. De quoi composer pour la maquette un bel écran au caractère hautement ferroviaire ! Ayant laissé tout le site à l'état d'ébauche

pendant de nombreuses années, je me suis donc également attelé à son l'achèvement pour mettre dignement en scène la station-service Purfina. J'espère avoir ainsi acquitté ma dette envers cette honorable marque.

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





La fabrication 'maison' des voies et aiguillages

2^{ÈME} PARTIE: LES AIGUILLAGES

LA FABRICATION 'MAISON' D'UN AIGUILLAGE FIABLE N'EST ABSOLUMENT PAS DIFFICILE ET UN TEL APPAREIL DE VOIE NE VOUS REVIENDRA QU'À 5 EURO À PEINE. AJOUTEZ-Y LE PLAISIR DE LA FABRICATION 'MAISON', QUI N'EST PAS À NÉGLIGER. COMME À CHAQUE FOIS DANS CE DOMAINE, C'EST À VOUS DE DÉTERMINER JUSQU'OU VOUS VOULEZ ALLER. DANS CET ARTICLE, NOUS ALLONS VOUS ILLUSTRER LA FABRICATION D'UN AIGUILLAGE D'INSPIRATION BELGE.

Si vous vous livrez à de la fabrication 'maison', vous pouvez librement construire en fonction d'une époque, d'un pays, voire d'une société. Pour ce faire, une documentation exacte est indispensable. Comme nous l'avons fait pour notre article concernant la fabrication 'maison' de voies, nous nous référons au 'Grenier ferroviaire' de Patrick Tassignon, où vous pouvez télécharger librement le livre 'Manuel du Piqueur des Chemins de fer'; cette publication peut être considérée sans hésitation comme la 'bible' du constructeur ferroviaire belge aux époques I et II. La documentation mise à disposition par les amateurs est par ailleurs également intéressante.

Les parties d'un aiguillage (1)

Un aiguillage permet en fait le passage d'une voie à une autre. Nous en distinguons les parties suivantes. Le contrerail (A) est une grosse pièce d'acier, soit en 'U', soit constituée par un ancien rail (de réemploi, lors de pénuries de matériel) qui est

montée du côté intérieur du rail dévié. Son but est d'empêcher qu'une roue ne saute sur la pointe de cœur.

Une telle pointe de cœur (B) est disposée à l'endroit où les deux voies se séparent l'une de l'autre et que les rails se croisent mutuellement. Cette pièce requiert notre attention, du point de vue polarité. Une pointe de cœur est constituée de deux rails en forme de 'V', soudés l'un à l'autre. Pour certains aiguillages modernes, la pointe de cœur est une pièce métallique moulée d'un seul tenant.

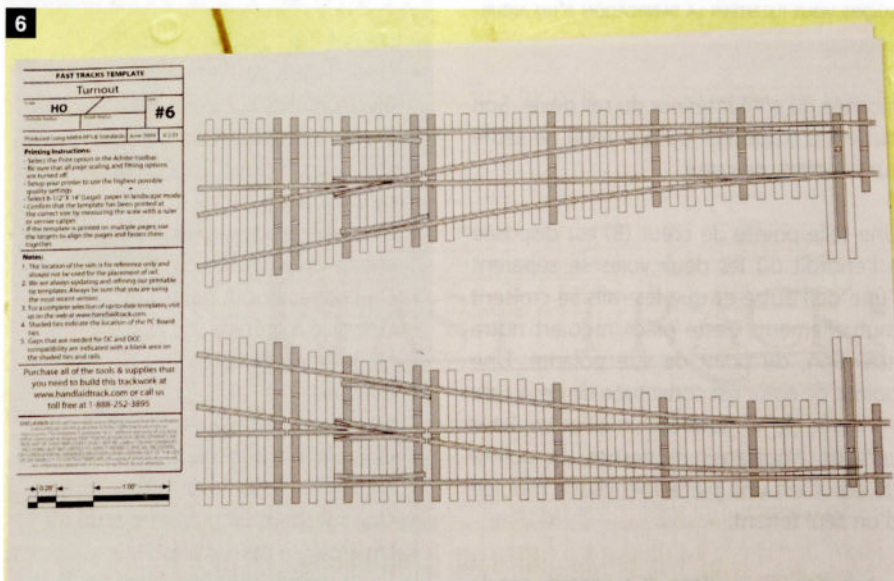
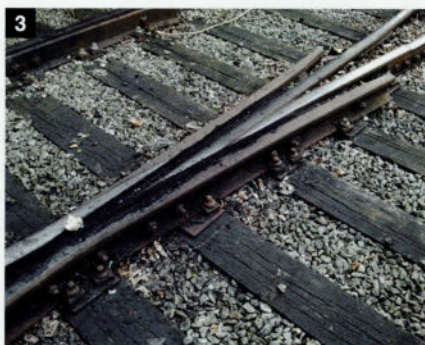
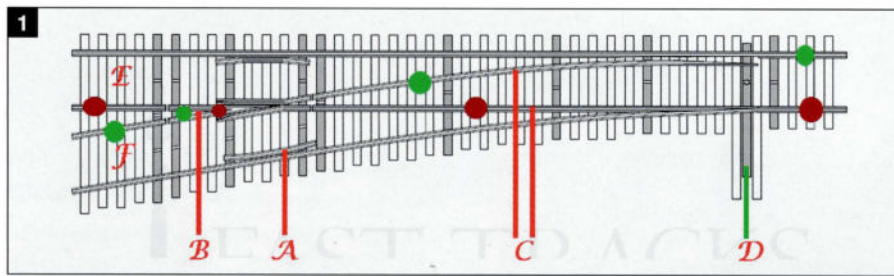
Les lames d'aiguillage (C) constituent la liaison entre le rail de contre-aiguille et la pointe de cœur. Grâce à leur déplacement, on peut diriger le convoi en voie droite (E) ou en voie déviée (F).

En fabrication 'maison', le mouvement de translation des lames d'aiguillage (D) est réalisé par une traverse à laquelle les lames d'aiguillages sont fixées. La longueur et

De quoi avons-nous besoin?

- De rails (ici, des Peco code 75)
- Une plaque de Pertinax (pour platine électronique)
- Un fer à souder et du flux
- Des jauges pour un écartement des rails correct
- Une bandelette de liège ou une planchette en bois
- De l'adhésif pour peinture
- Une scie à métaux
- Un bout de carton
- Un étau
- Une pierre abrasive, une lime à main
- Une pince à bec ronde
- Un crayon à fibres de verre
- Une mèche d'un diamètre d'un mm
- Un essieu à deux roues...

l'emplacement de cette traverse peuvent varier. Les lames sont confectionnées de telle manière que lorsqu'elles sont placées contre le rail de contre-aiguille, leur partie pointue s'y colle parfaitement. En faisant bouger les lames, il est ainsi possible de passer d'une voie à l'autre.

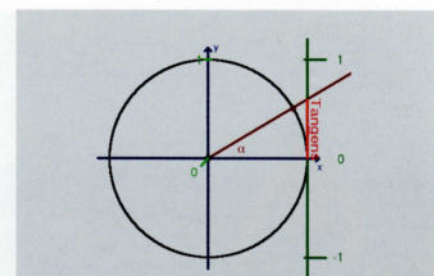


2: Exemple d'une pointe de cœur belge, sur laquelle une seule des deux voies est manifestement utilisée (Loppem, le 20 mai 2014).

3: Une pointe de cœur néerlandaise: même un aiguillage crasseux peut être fonctionnel... (Terneuzen, le 20 mai 2014).

4: Une pointe de cœur d'un aiguillage allemand, constituée de deux parties, comme on peut surtout en voir en Europe de l'Ouest.

5: Encore un autre exemple de pointe de cœur : une hongroise, cette fois.



Un peu de géométrie...

Lors de la fabrication 'maison' d'un aiguillage, vous avez la liberté de déterminer vous-même son angle de déviation et la longueur de ses lames. Ces critères seront toutefois fonction de l'espace disponible: si vous disposez de beaucoup de place, vous pourrez installer des aiguillages élancés. Le choix doit également être en rapport avec le choix de l'époque reproduite: au cours des époques 1 et 2, les longs aiguillages abordables à vitesse élevée (en voie déviée) n'existaient pas, évidemment.

Dans le monde actuel du chemin de fer réel, les angles de déviation sont standardisés, en fonction de la vitesse maximale permise. En modélisme, d'autres règles sont toutefois d'application. Il est toutefois possible de réaliser des angles de déviation très réalistes: voyez ce qui se réalise en Proto87, en P87 ou en fine scale.

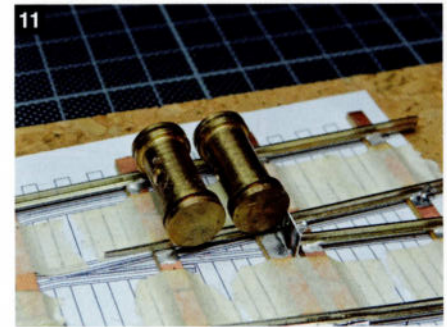
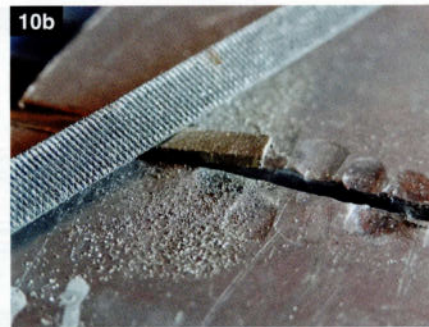
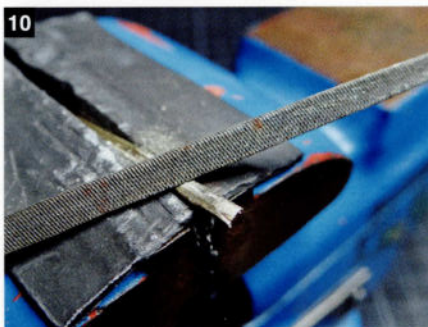
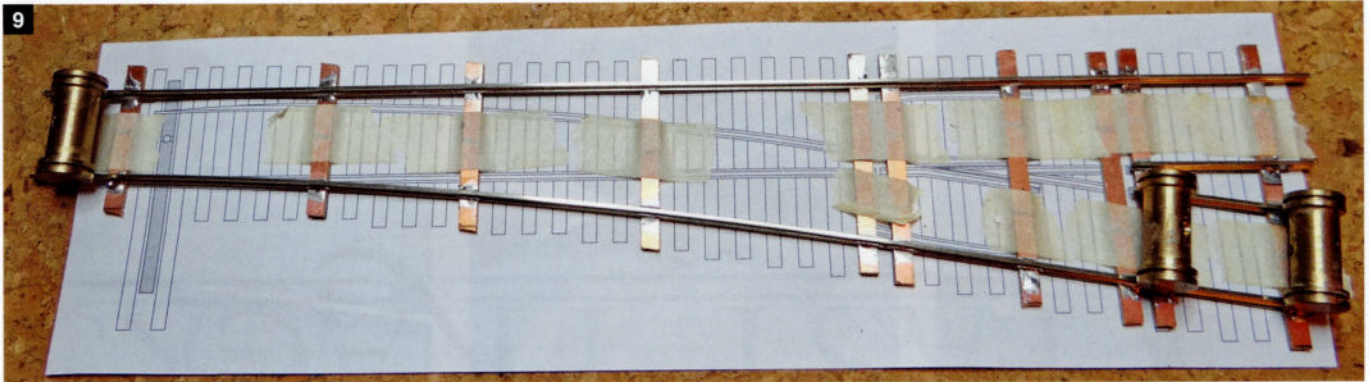
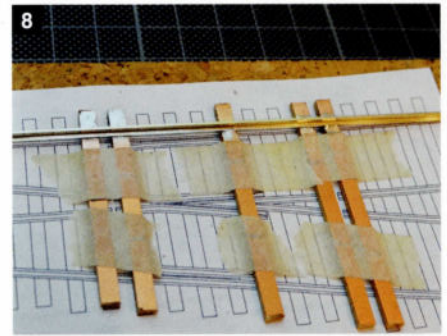
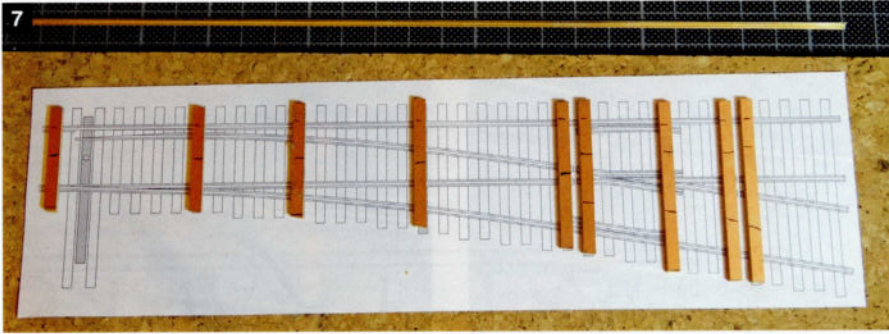
L'angle de déviation est l'angle formé entre les deux voies qui divergent: il est donc déterminé par l'angle formé entre la pointe de cœur et la voie déviée.

Si pour un aiguillage à angle de 10° , vous voulez que la voie déviée redevienne parallèle à la voie directe, il vous faudra prévoir une contre-courbe de 10° . L'entre-voie obtenue entre les deux voies sera fonction du rayon de la contre-courbe, ou de la longueur du coupon de voie droite que vous y insèrerez éventuellement. Ce faisant, vous déterminerez la tangente de l'angle, comme vous l'avez fait lors de vos cours de géométrie...

Sur notre réseau, nous avons prévu des aiguillages avec angle de déviation de 6 degrés: ce sont donc des aiguillages relativement courts, car nous ne disposons pas de beaucoup d'espace.

6: Nous surfons sur le site www.handlaid-track.com pour obtenir un template (un schéma) d'aiguillage: ce site web est libre d'utilisation.

Sur la page d'accueil, nous cliquons sur 'Printable Track Templates' et voyons apparaître un menu reprenant pour tou-



tes les échelles possibles des templates d'aiguillages de toutes formes et de tous angles de déviation: aiguillages simples, courbes, triples, à contre-courbe, symétriques: tout ce que vous pourriez imaginer. Suivez les instructions (en anglais) pour l'impression de votre template et vous pouvez déjà vous lancer dans la fabrication de votre propre aiguillage.

7: La silhouette du template de l'aiguillage choisi est découpée de sa feuille imprimée et est fixée sur une fine couche de liège ou sur une petite planchette: le but est que la table de découpe ne soit pas endommagée par la chaleur lors des opérations de soudage.

Sur la photo, la partie droite est prête à être soudée. La traverse, constituée d'un bout de plaque de Pertinax et orientée avec sa couche de cuivre vers le haut (voyez notre article précédent) a déjà été découpée à bonne mesure et posée sur le template. L'endroit où l'interruption de la couche de cuivre devra être interrompue

(pour éviter un court-circuit) a été indiqué sur le template (voyez également la photo des parties constitutives de l'aiguillage). Nous pouvons dès lors commencer par découper les bouts de rails nécessaires de notre rail Peco.

8: Pour le soudage des rails, nous fixons les traverses sur le template au moyen d'un bout d'adhésif. De cette façon, elles ne pourront plus bouger et nous pourrons nous concentrer sur les rails lors des opérations de soudage, qui se réaliseront tel que nous les avons décrites dans notre article précédent. Lors du soudage de toutes les pièces, veillez à ce que le rail soit bien pressé sur la traverse, pour qu'ils soient tous à même hauteur. La première étape de notre aiguillage est ainsi réalisée.

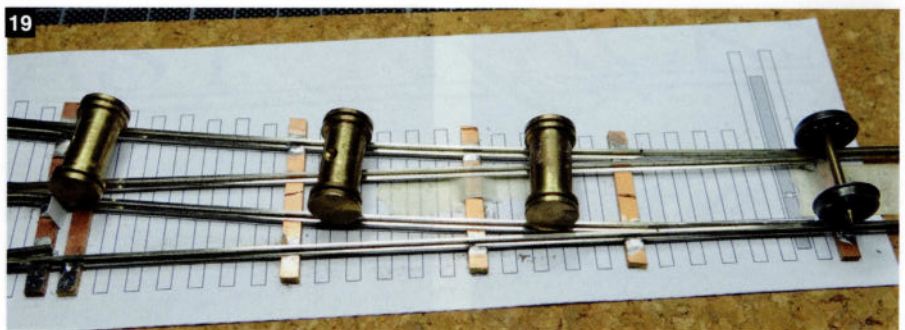
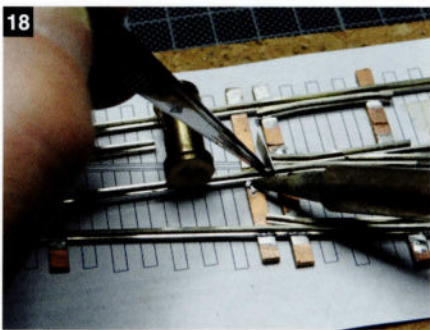
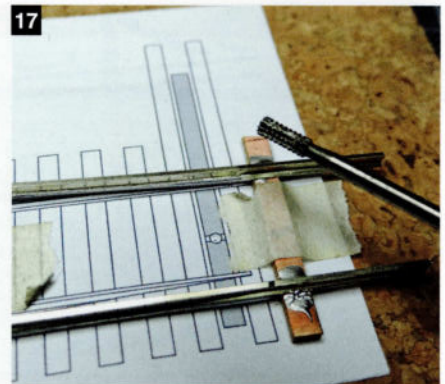
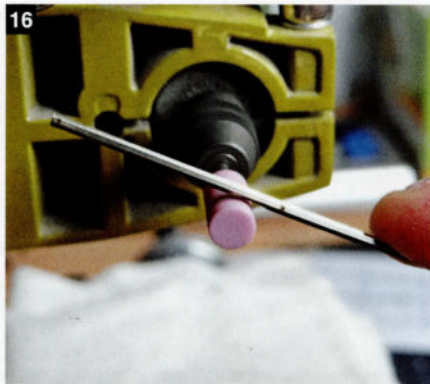
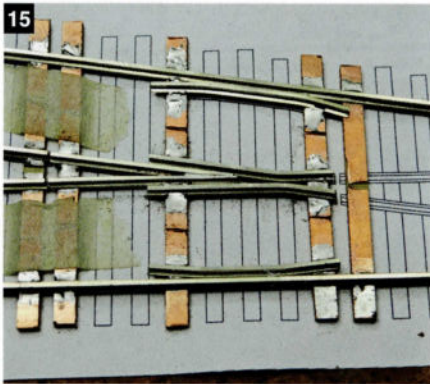
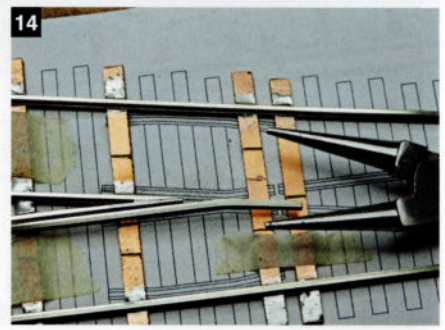
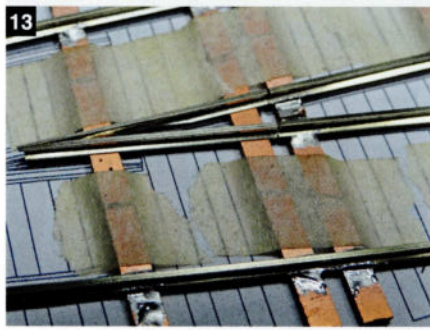
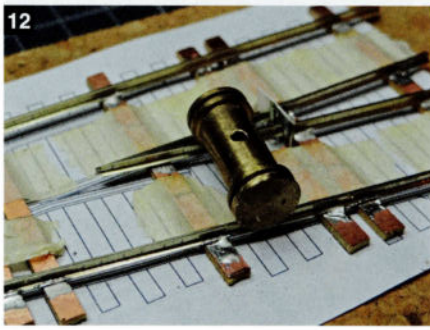
9: Le rail dévié n'est pour l'instant soudé qu'à ses extrémités, car la position médiane de ce rail ne sera connue que lorsque le cœur de croisement et les lames seront fixés. La patience est une vertu: il arrivera

bien un moment où tout se mettra bien en place... Les deux rails courts au-delà de la pointe de cœur sont posés. Les jauges qui assurent l'écartement exact des rails prouvent à nouveau leur utilité.

10: Il est temps maintenant d'assembler la pointe de cœur. Nous limons un bout de rail obliquement sur sa face intérieure: nous obtenons ainsi la première partie de la pointe de cœur. Placez le rail à limer de préférence dans un étau et limez lentement, avec une force contenue: vous obtiendrez ainsi une surface inaltérée qui viendra bientôt s'ajuster à son jumeau.

11: Remarquez qu'entre la pointe de cœur et les deux autres petits bouts de rails, un bout de carton a été inséré, ceci pour éviter de souder ces deux petits rails, ce qui provoquerait un joli court-circuit...

12: La seconde pièce de la pointe de cœur est limée de la même manière. Il faut maintenant ajuster les deux pièces. Ne



vous découragez pas si cela ne réussit pas dès la première fois: la persévérance paie!

13: La pointe de cœur est prête à être soudée. Pour son placement définitif, ce n'est peut-être pas du luxe que de tester l'écartement et la transition avec les deux petits rails en y faisant passer un essieu. La hauteur est-elle encore correcte? Les pièces de rail se raccordent-elles bien l'une à l'autre? Y a-t-il assez d'espace entre les rails pour éviter tout problème de polarité? Nous obtiendrons une solide pointe de cœur lorsque la lacune située après la pointe est remplie d'étain pour souder. D'éventuels restes qui auraient collé aux rails sont éliminés à la fine lime ou avec un crayon à fibres de verre. Lorsque tout a été soudé et contrôlé, notre pointe de cœur est prête.

14: Au tour maintenant des rails coudés de la pointe de cœur. Ces petits bouts de rails peuvent être pliés à la pince à bec, sans les endommager. Pliez d'abord, mesurez

et ajustez; découpez ensuite à bonne mesure.

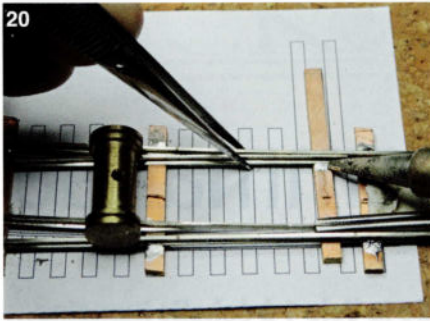
15: A part ses lames, l'aiguillage est quasi terminé. Après que la pointe de cœur ait été assemblée, nous avons ensuite soudé le rail dévié sur toutes ses traverses. Nous prenons alors le temps de contrôler tous les raccords, l'écartement et la hauteur des rails.

16: Et nous en sommes désormais à la fabrication des lames de l'aiguillage. Comme il s'agit quand même de longues pièces et comme à ce stade, nous pouvons encore travailler de façon assez grossière, nous utiliserons une petite pierre abrasive que nous avons calée dans le mandrin de notre foreuse.

Fraisez lentement le pied du rail du côté extérieur: pour ce faire, utilisez une lime à main. Le rétrécissement ne commence qu'à l'endroit où une marque brune a été apposée sur le rail, soit dans notre cas,

à environ 4 cm. Il vous faudra mesurer à plusieurs reprises et tester au moyen des manipulations expliquées sur la photo suivante. Veillez à ce que la face latérale du rail s'amincisse de façon régulière. Au final, vous devez obtenir une sorte de fine flèche pointue.

17: Du côté intérieur des rails contre lesquels les lames d'aiguillages viendront se coller, le pied du rail doit également être fraisé. Faites-le en testant régulièrement et continuez à limer jusqu'au moment où la lame viendra s'ajuster parfaitement dans l'encoche réalisée. Les lames que nous avons fabriquées ici ne correspondent pas vraiment avec celles qui étaient utilisées en Belgique à l'époque I. Elles étaient alors constituées de deux parties: une partie fixe dans le prolongement de la pointe de cœur et une courte partie mobile. Quant à nous, nous avons confectionné des lames d'une seule pièce: nous ne croyons pas en la pérennité d'un tel élément constitué de deux pièces distinctes, car la partie



mobile doit trop souvent bouger et reçoit beaucoup de chocs du matériel roulant. Comme l'ensemble doit être fiable, nous avons donc confectionné les lames d'un seul tenant, en faisant une entorse à la vérité historique...

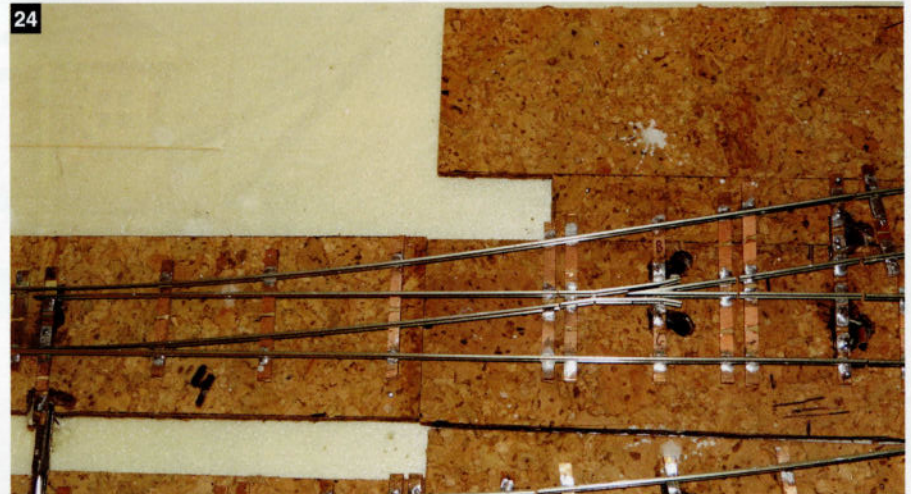
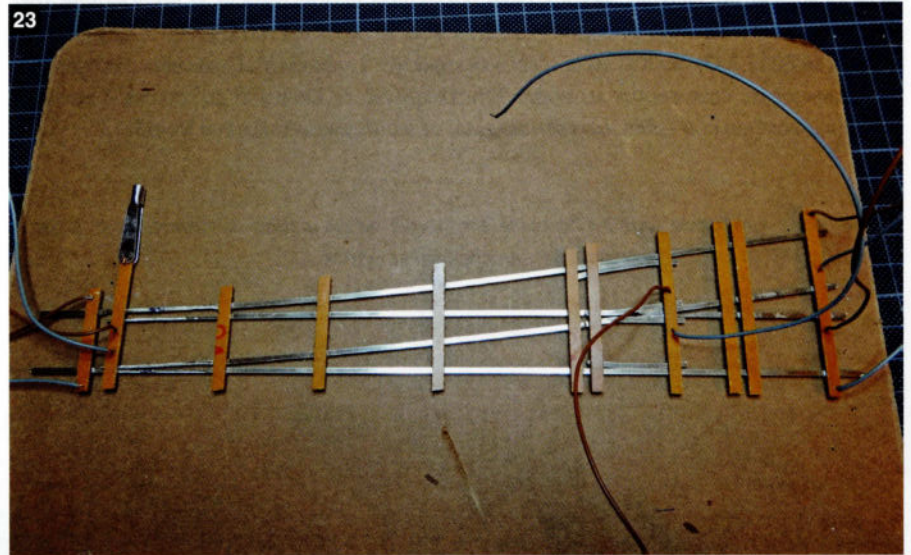
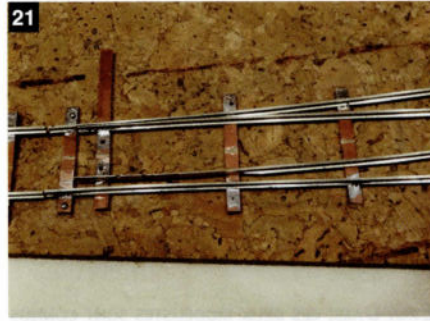
18: La partie supérieure de la lame d'aiguillage est soudée à la traverse. Un petit bout de carton est à nouveau inséré entre les deux bouts de rails.

19: Après que les lames aient été soudées en partie supérieure, nous allons tout tester avec soin, d'un point de vue roulement et écartement. Nous pouvons également tester maintenant le passage sur la pointe de cœur et apporter les corrections éventuellement nécessaires. Nous testons avec les roues les plus fines qui circuleront sur le réseau, à savoir des RP25.

20: Nous soudons les lames sur la traverse qui devra pouvoir bouger. Après que nous ayons déterminé l'amplitude du déplacement des lames, nous pouvons alors souder la seconde lame sur à emplacement définitif.

21: L'aiguillage est maintenant prêt, mais nous devons encore le tester entièrement, pour voir si ni les lames, ni la pointe de cœur n'offrent de résistance lorsqu'elles sont parcourues par des roues. Cela se réalise au mieux en raccordant un petit bout de voie aux deux extrémités de l'aiguillage et en faisant passer une voiture ou un wagon sur les lames et sur la pointe de cœur. Ne vous gênez pas de recommencer certaines parties de l'aiguillage, si nécessaire: faites-le maintenant, en non lorsqu'il sera installé.

22: Si tout est correct, nous pouvons forer les petits trous de 1 mm aux endroits prévus pour obtenir la polarité correcte, tout en assurant un bon contact. Nous forons également quelques autres petits trous pour maintenir provisoirement



en place l'aiguillage au moyen de têtes d'épingles, lorsque nous placerons les autres rails.

23: Placez les petits fils d'alimentation (avec les teintes correctes) par-dessous et notre aiguillage peut être installé sur le réseau. La polarité des rails est indiquée par des traits bruns et verts, dans notre cas. Un fil de chaque teinte doit être raccordé à la pointe de cœur: il faudra donc encore veiller à inverser la polarité de cet élément en fonction de la position de l'aiguillage.

24: Et voila: quatre heures de travail et

notre œuvre trône sur notre réseau. Nous sommes très satisfaits du résultat... qui n'a pas coûté grand-chose.

Dans un prochain article, nous vous expliquerons la commande manuelle des aiguillages, nous décorerons les rails et les aiguillages et enfin, nous confectionnerons nous-mêmes un chouette inverseur pour polariser correctement la pointe de cœur.

Sites web à consulter:

www.tassignon.be
www.handlaidtrack.com

Texte et photos: Jean-Luc Hamers



Landesweit

Un projet en Voie 1 sur commande

IL N'EST PAS NÉCESSAIRE DE VOUS PRÉSENTER PATRICK DALEMANS ET EVAN DAES: CES DEUX MODÉLISTES SONT CONNUS DE LA PLUPART DES LECTEURS, GRÂCE À LEURS NOMBREUSES DÉMONSTRATIONS ET PARTICIPATIONS LORS D'EXPOSITIONS AVEC LEURS DIFFÉRENTS PROJETS EN VOIE 1. UN DE CES PROJETS AVEC LEQUEL CE DUO A PARTICIPÉ EN 2012 À ON TRAXS! EST LE RÉSEAU EN SEGMENTS 'LANDESWEIT'. CE RÉSEAU A ÉTÉ CONSTRUIT À LA DEMANDE DU COMMERÇANT ALLEMAND 'DER LOKLADEN' DE BINGEN ET EST DESTINÉ À SERVIR DE RÉSEAU D'EXPOSITION ET D'ESSAIS DANS SON MAGASIN DE MODÉLISME SPÉCIALISÉ EN VOIE 1.

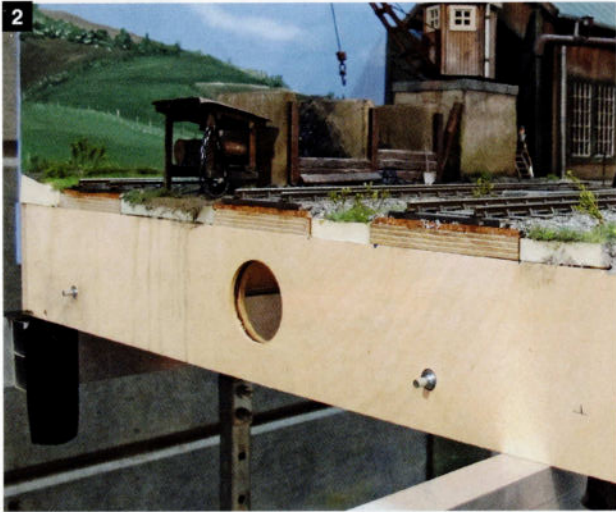
1. Une loco à vapeur du type BR 74 passe sur la voie de circulation de 'Landesweit'. Dans la remise, une BR 91 est préparée pour son prochain train. (Photo GJT)

De la Voie 1 à échelle humaine...

Ce réseau ne pouvait pas être trop grand: il est composé de quatre segments de 110 cm de longueur sur 60 cm de largeur, et d'un segment courbe supplémentaire de 140 cm de longueur et de 70 cm de largeur. Une longueur totale de 580 cm, sur une largeur en courbe de 140 cm. Ajoutez-y encore un fiddle yard long de 120 cm et vous arrivez à une taille totale de 580 cm sur 260 en forme

1



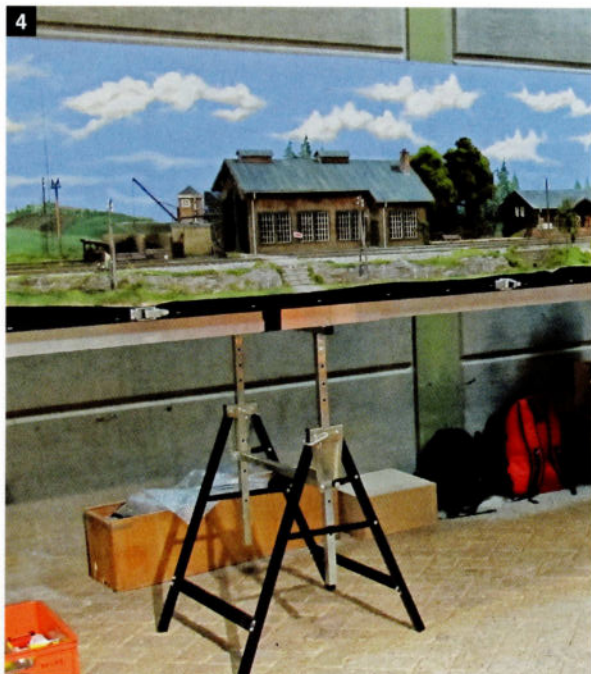


2. Pour raccorder les segments toujours exactement au même endroit, des pines métalliques ont été placées; elles s'ajustent parfaitement dans des orifices qui leur font face. (Photo GJT)



3. Les segments s'ajustent les uns aux autres, quasi sans joints (Photo: Alain Vandergeten).





4. Ce réseau est construit sur un châssis fait de profilés en alu qui reposent sur des tréteaux métalliques: le tout est solide, et pourtant facilement réglable. (Photo: GJT)



5. Après exposition, le réseau est démonté et peut être facilement transporté dans une grande remorque. Patrick Dalemans et Jan Nickmans chargent un segment avec beaucoup d'attention. (Photo: GJT)



6. Evan Daes, l'un des constructeurs de 'Landesweit', concentré dans son rôle de régulateur... Les trains sont pilotés par une télécommande sans fil, un dispositif très pratique lors d'expositions. (Photo: PD)

7. La disposition en forme de 'L' à On traXS! 2012, avec à l'avant-plan le fiddle yard séparé supportant le grand plateau tournant. (Photo: PD)





de 'L', une taille qui convient pour la plupart des garages. Dans le magasin du demandeur, ce réseau est exposé sans segment courbe ni fiddle yard complémentaire. Le trafic ferroviaire y est bien entendu limité à des mouvements de va-et-vient.

Il s'agit toutefois d'un tout autre cas de figure lorsque l'une des extrémités de ce réseau est raccordée à un fiddle yard. Un segment en courbe a spécialement été construit pour On traXS! sur lequel la voie forme un angle de 90 degrés et qui se raccorde joliment à un fiddle yard supplémentaire. Ce dernier consiste en un châssis et un plateau tournant mobile. Grâce à des verrous métalliques à glissière, ce plateau tournant peut être bloqué à différentes positions et la locomotive peut par-

courir le réseau sans aucun raté. Au départ de ce fiddle yard, les locomotives peuvent être permutées et des manœuvres réalisées. Un trafic ferroviaire intense en Voie 1 sur une superficie réduite est donc possible.

La construction

Les bacs des segments sont réalisés en triplex de sapin selon le mode de construction ouverte. A hauteur des voies et des aiguillages, des renforts complémentaires ont été réalisés en multiplex. La sous-couche de liège, les voies et les aiguillages ont ainsi pu être fixés de façon convenable. Ces bacs à segments sont placés dans des profilés creux en aluminium (de 30 cm sur 60) qui sont très rigides, tout en étant légers au transport. Ces profilés sont placés sur des tréteaux métalliques ré-

8. Du modélisme à l'échelle 1/32: avec un peu de triplex et de multiplex, on arrive déjà à faire beaucoup de choses... (Photo: PD)

9. Une fois peint et figolé, le bâtiment a déjà une toute autre allure. (Photo: PD)

10. Une belle vue de la petite gare rurale de 'Landesweit'.

glables en hauteur. La présentation finale de ce réseau a été fixée à 110 cm au-dessus du sol. Les raccords entre les segments ont été conçus simplement. D'un côté, les bacs sont pourvus de pinnes en métal qui s'ajustent dans des orifices correspondant à des trous, sur les autres segments. Pour ce faire, les bacs sont toujours assemblés avec précision,

les voies étant à la même place et à la même hauteur. Ces bacs ne peuvent pas bouger ni en hauteur, ni en largeur. Dans le sens de la longueur, ces bacs sont raccordés et reliés par des fermetures pour caisses métalliques.

Le paysage

La base du paysage est formée de plaques de mousse dure. Les côtés avant des segments sont découpés graduellement en fonction des contours du paysage. Après que les plaques de mousse dure aient été découpées en bonnes formes, elles sont recouvertes d'une gaze pour plâtre de Woodland Scenics; les rochers sont confectionnés en Sculptamold et colorés au moyen de pigments (Earth Colours de Woodland Scenics): cette technique vous a été décrite dans notre TMM n° 138.

Pour la pose de l'herbe, un appareil électrostatique professionnel a été utilisé, ce qui permet de traiter rapidement des grandes surfaces. C'est de la colle blanche qui a été utilisée, colorée avec des pigments bruns. Pour l'herbe, différentes sortes de brins courts et longs (Heki) ont été utilisés, pour obtenir un résultat changeant. Des petits buissons ont été confec-



11. Le bâtiment de la gare est également réalisé en bois. (Photo: PD)

tionnés au moyen de petites branchettes d'orne d'Anita Decor, le Poly Fiber de Woodland Scenics étant complété de fin matériau à saupoudrer (du 'Fine turf' de Woodland Scenics). Les grands arbres sont en partie le résultat d'une fabrication 'maison' et pour l'autre partie proviennent de l'assortiment d'Anita Decor.

Les bâtiments

Un des grands avantages de la Voie 1 est la possibilité de fabriquer soi-même les bâtiments et les accessoires. C'est bien entendu aussi possible à de plus petites échelles, mais en Voie 1, les matériaux sont plus facilement manipulables. Comme 'Landesweit' se voulait être la reproduc-

12

12. Les quais de chargement sont de la main de Patrick Dalemans. Une véritable réalisation de maître!





13. Ce n'est sans doute pas du Rembrandt, mais l'arrière-plan peint procure une profondeur à ce réseau d'à peine 60 cm de largeur. Patrick a appris la technique de Bob Ross. (Photo PD)

14. Encore un joli coin entre la remise à locos et le bâtiment de la gare. (Photo: PD)

15. Les projets d'Evan et de Patrick se caractérisent chaque fois par leur professionnalisme et leur présentation, soignée jusque dans les moindres détails. C'est ce que nous préférons...

tion d'une petite ligne secondaire (une 'nevenbahn' en allemand), le nombre de bâtiments présents y a été réduit au strict minimum: une gare locale, une petite remise d'entretien, un château d'eau et un quai de chargement.

La structure de base de la remise et la gare sont constituées de multiplex de 9 mm et de triplex de 6 mm. Dans la remise, les pans en treillis ont été reproduits et collés contre la construction du toit. A l'intérieur, des petites lattes ont été collées, ce qui donne l'impression d'une construction entièrement faite en treillis. A l'extérieur, des fines lattes de bois (de 1 mm sur 8) ont été collées sur le sol en bois, avec un fin joint. Les fenêtres de cette remise sont de marque Bunning Modellbau, découpées au laser. Les portails ont été faits 'maison' au moyen de lattes de bois et de placage tamisé (du placage pour bateaux, de la marque Aeronaut). Le recouvrement du toit a été réalisé avec du papier abrasif, qui imite bien le papier d'asphalte. Après peinture des côtés intérieurs et extérieurs avec une lasure, le bâtiment a été vieilli au moyen d'un brossage à sec. Les façades du bâtiment de la gare sont constituées en partie de planches de bois d'une même sorte et partiellement peints avec une peinture de couleur sable faite 'maison':

un mélange de colle à bois, de peinture et de fin sable blanc.

La structure portante du château d'eau a été faite 'maison' au moyen de MDF. Les côtés latéraux des murs et la cuve ont été découpés en retrait et collés les uns aux autres. Les murs sont également recouverts de la peinture sable 'maison'. La finition de la cuve est faite de petites lattes de bois, le toit pyramidal étant recouvert de papier adhésif.

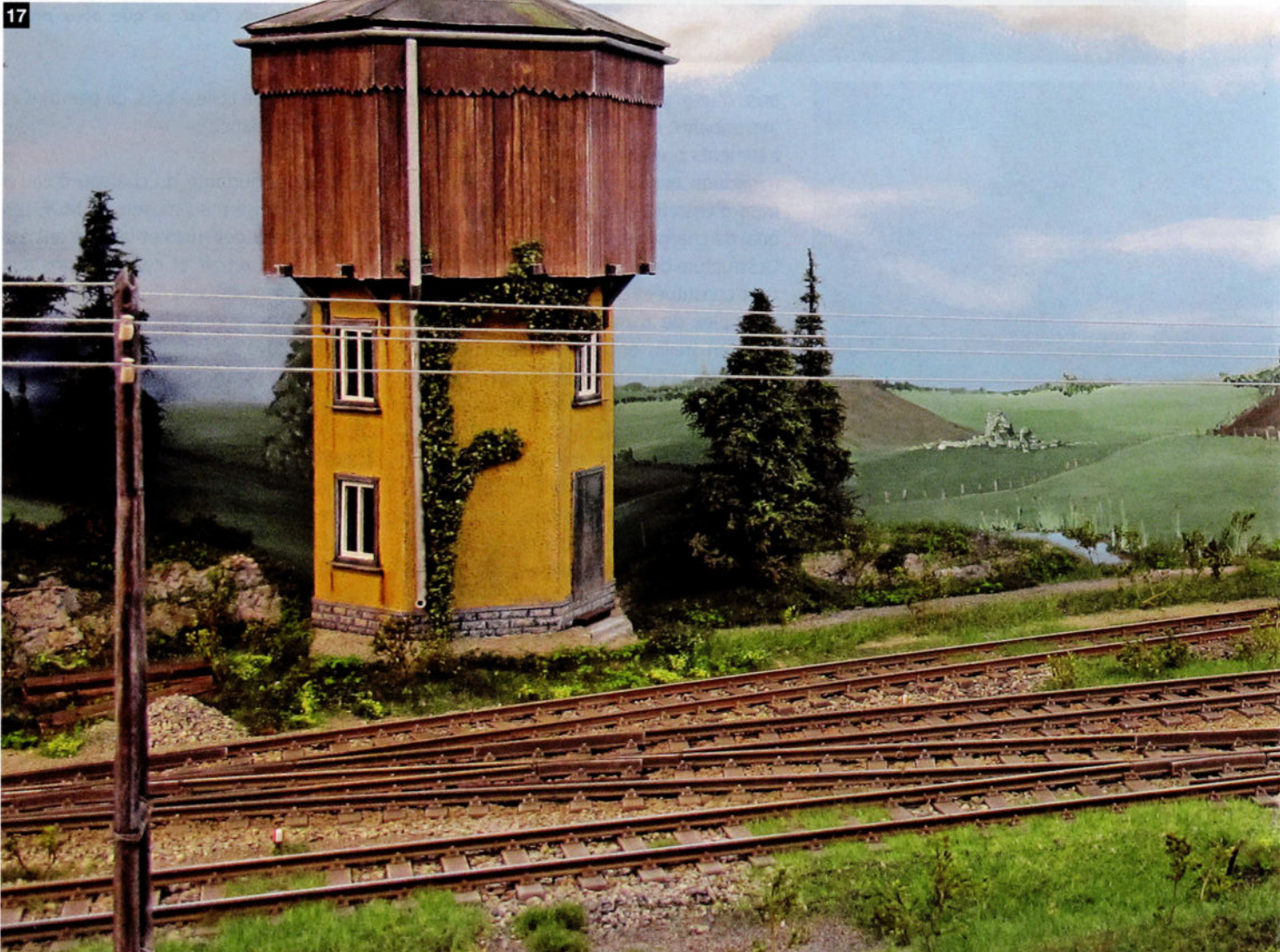
L'arrière-plan

Chaque segment est pourvu en partie arrière d'un dos droit de 60 cm constitué d'une plaque en MDF de 6 mm. La structure lisse de la plaque se prête par excellence à la peinture d'un arrière-plan. Les dos sont d'abord recouverts de deux couches de peinture mate pour murs, à base d'eau. Les nuages, les arbres et le paysage sont ensuite peints selon la technique du peintre américain Bob Ross. Plusieurs petits films peuvent être vus sur You Tube dans lesquels Bob Ross explique sa technique de peinture, au moyen de simples exemples. Il faudra bien entendu vous exercer au préalable pour obtenir un beau résultat. L'ensemble du réseau est finalement achevé à l'avant par le place-

16



17



18



16. Un petit Köf vient de sortir de la remise et se dirige vers la voie principale. La grue à charbon est entièrement de fabrication 'maison'.

17. Un aperçu de l'ensemble du site, avec son château d'eau, sa grue à charbon et sa remise à locos.

18. Une BR 94 attend que l'aiguillage soit basculé vers la voie principale.

ment d'une frise cachant un éclairage indirect, réalisé avec des tubes néon.

Grâce à ce projet, Patrick Dalemans et Evan Daes montrent de façon convaincante qu'un réseau en Voie 1 n'a pas besoin d'énormément d'espace, car un charmant petit réseau peut très bien être réalisé sur une superficie relativement restreinte, tout en offrant de nombreuses possibilités de jeu et de fabrication 'maison'.

Texte: Patrick Dalemans; adaptation: GVM

Photos: Patrick Dalemans
& Gerard Tombroek



Un amortisseur phonique pour moteurs d'aiguillages

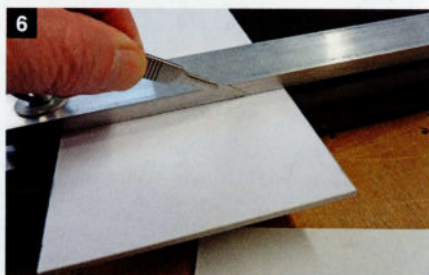
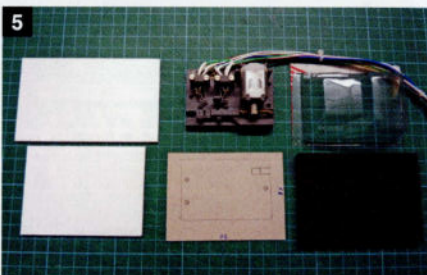
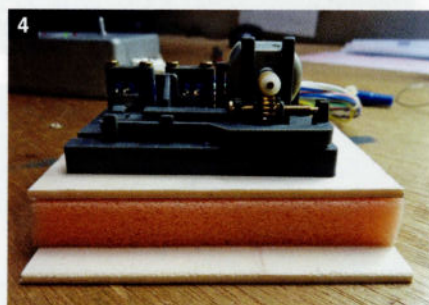
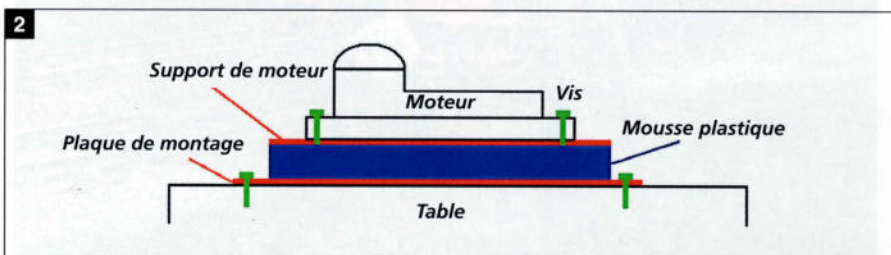
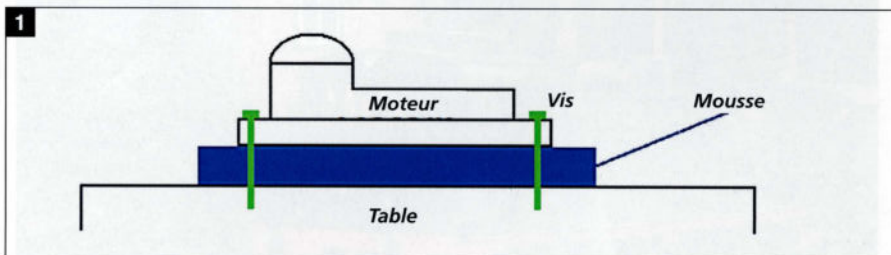
FAISANT SUITE À L'ARTICLE PARU DANS TMM 139 INTITULÉ 'CÂBLAGE FACILE DES AIGUILLAGES EN DCC', VOICI UN AMORTISSEUR PHONIQUE DESTINÉ À RÉDUIRE SENSIBLEMENT LE BRUIT D'UN MOTEUR D'AIGUILLAGE. EN EFFET, COMME PRÉCISÉ DANS L'ARTICLE MENTIONNÉ CI-DESSUS, L'INCONVÉNIENT MAJEUR DES MOTEURS LEMACO ET DES MOTEURS À MOUVEMENT LENT EN GÉNÉRAL EST LEUR BRUIT DE FONCTIONNEMENT.

Il est donc important de réduire sensiblement ce bruit, pour obtenir un mécanisme plus réaliste. Après quelques essais infructueux, voici une 'sourдинe' qui réduit sensiblement le bruit, sans dégrader les qualités mécaniques des moteurs. Ce principe est applicable à d'autres moteurs lents tels que Fulgurex, Tortoise, etc.

1. 1^{er} essai : Un isolant phonique est placé entre le moteur et la table; les vis de fixation traversent l'isolant. Il en résulte peu ou pas d'atténuation du bruit, car les vis transmettent les vibrations du moteur à la table. Lors de ce 1^{er} essai, j'ai aussi intercalé un isolant phonique entre vis et moteur (caoutchouc) pour un résultat... tout aussi médiocre.

2. 2^{ème} essai : Le moteur est fixé sur une plaque (support de moteur) qui est collée sur l'isolant phonique, lui-même collé sur une seconde plaque de support. Dans ce cas, les vis ne traversent pas l'isolant et l'atténuation du bruit est importante. Maintenant que le principe d'isolation est établi, il faut tester différents matériaux isolants.

3. 3^{ème} essai : Mousse de polyuréthane de 10 mm (carton plume) intercalée entre deux plaques de contreplaqué de 3 mm. Les caractéristiques de cette mousse ne conviennent pas à cet usage: la densité est trop compacte (faible foisonnement) et le bruit est peu ou pas amorti.



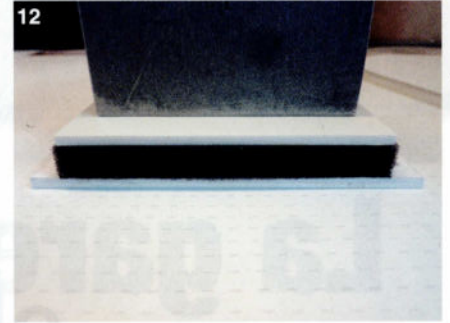
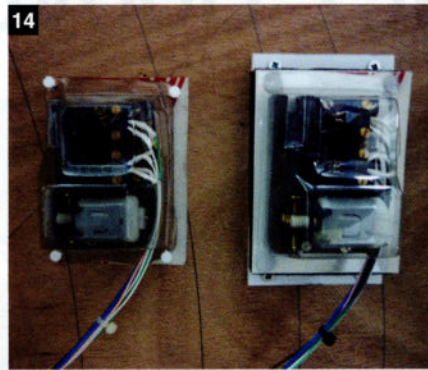
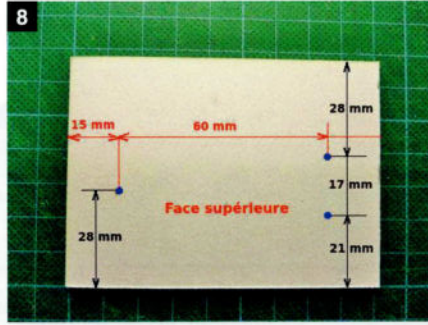
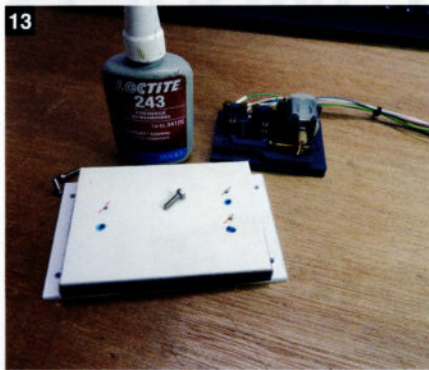
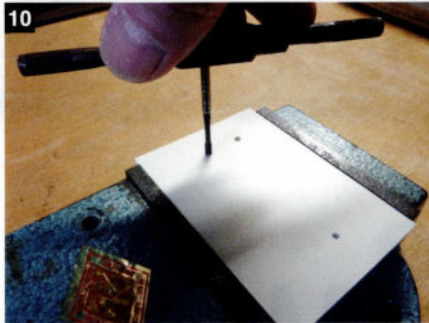
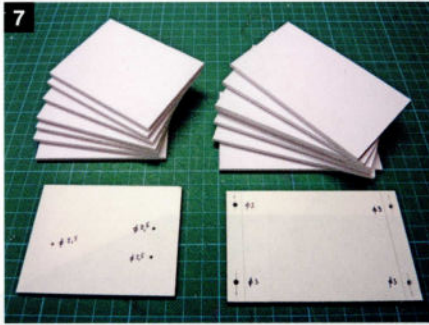
4. 4^{ème} essai : Mousse d'emballage de 12 mm entre deux plaques de contreplaqué de 3 mm. Très bon amortissement phonique, mais le contreplaqué de faible épaisseur offre peu de résistance mécanique à la fixation des vis du moteur. Une solution serait de le coller, mais dans ce cas, le moteur serait difficile à démonter en cas de problème.

5. Après ces différents essais, mon choix s'est porté sur la mousse d'emballage de 10 mm, collée entre deux plaques de styrène de 3 mm. Ces plaques bon marché sont utilisées pour la réalisation de posters publicitaires et sont disponibles en diverses

dimensions. Vous pouvez aussi utiliser de la plasticarte de 3 mm, mais son prix de revient est plus important. J'ai obtenu un très bon amortissement phonique et une résistance mécanique largement suffisante, permettant plusieurs démontages et remontages successifs.

Voyez ici les diverses pièces de l'amortisseur phonique:

- Support inférieur
- Support supérieur (moteur)
- Gabarit de forage en carton
- Mousse (noire pour une meilleure résistance aux UV)
- Moteur et capot.



6. La découpe du styrène s'effectue comme pour la plasticarte à l'aide du masicot 'maison' dont la description détaillée est parue dans le TMM n° 122.

Les dimensions des pièces sont:
Support inférieur: 110 x 66 mm ;
Support supérieur (moteur) : 90 x 66 mm ;
Mousse: 90 x 66 mm.

7. La découpe des pièces est réalisée 'en série', ce qui permet un substantiel gain de temps. Notez sur la partie inférieure de l'image les gabarits qui définiront les dimensions des pièces, ainsi que les emplacements de forage.

8. Voici en détail le gabarit de forage du support supérieur (support moteur). Attention: lors du marquage des trous sur le support supérieur, il est important de positionner le gabarit dans le bon sens (voir le marquage 'Face supérieure'). En effet, les positions de forages ne sont pas symétriques.

9. 1^{ère} opération: forage des trous. Diamètre de 2,5 mm dans les supports moteur.

Diamètre de 3 mm dans les supports inférieurs.

Attention: il est important de marquer la face supérieure du support moteur, afin de le positionner correctement lors du collage final.

10. 2^{ème} opération : taraudage M3 des trous de fixation moteur dans le support supérieur.

11. 3^{ème} opération : collage des 3 pièces effectué à la colle de contact (Rectavit 152). Pour ce collage :

Appliquez la colle sur les pièces en styrène (pas sur la mousse, qui serait dissoute par le solvant) ;
Attendez 10 à 15 sec (évaporation du solvant) ;
Attention: lors du collage du support supérieur, il est important de le positionner

dans le bon sens (voir le marquage 'Face supérieure').

12. Les pièces sont ensuite pressées faiblement durant le séchage de la colle (10 à 15 min).

13. Le moteur est fixé sur son support à l'aide de 3 vis M3 x 10. Afin d'éviter le desserrage des vis dû aux vibrations, chaque taraudage est enduit de colle 'frein filet' Loctite 243. Cette colle est de type 'démontable', c'est à dire que tout en assurant un bon maintien des vis, l'ensemble reste démontable pour la maintenance ou le dépannage. Ne la confondez pas avec la colle à la cyanoacrylate de la même marque.

14. Mis en place, l'amortisseur phonique est plus encombrant que le moteur seul : cette différence de taille va permettre la fixation du capot moteur. Ce capot, destiné à le protéger de la poussière, est en fait la récupération du capot plastique de l'emballage du moteur. Il sera fixé à l'aide d'un ruban adhésif double face ou comme ici, à l'aide de petites boules de mastic utilisé en carrosserie automobile. Lorsque le capot moteur est mis en place, la différence d'encombrement entre un moteur avec ou sans amortisseur phonique est minime.

Texte et images:

Daniel Moreau

Site web: www.ho-ptit-train.be



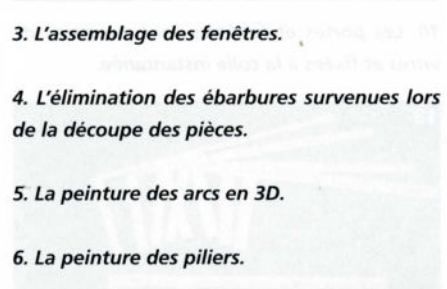
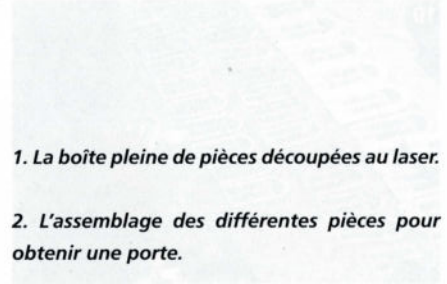
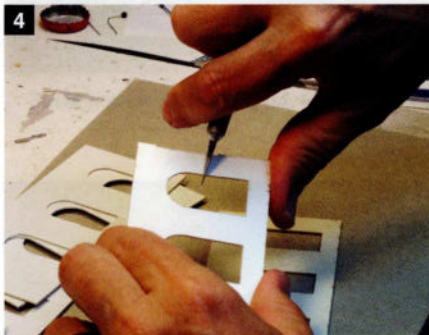
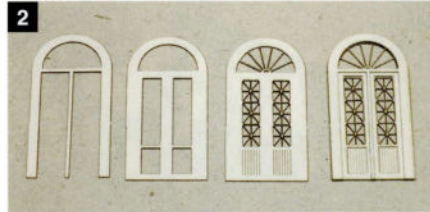


La gare de Lieerre chez Goover Models

LES FABRICANTS POURSUIVENT LEUR MARCHÉ À SUCCÈS DANS LE DOMAINE DE LA TECHNIQUE DU LASER. CHACUN DE NOUS AURA ENTRETEMPS SAISI LES INNOMBRABLES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR CETTE TECHNIQUE ET LE DÉTAILLAGE SUPERFIN QU'ELLE PERMET. CE SONT SURTOUT LES PETITS FABRICANTS QUI Y VOIENT DES POSSIBILITÉS D'AVENIR, CAR CETTE TECHNIQUE LEUR PERMET DE CONCEVOIR DES MODÈLES ET DES MAQUETTES BELGES DANS DES TIRAGES RÉDUITS. LE KIT EN H0 DU BÂTIMENT DE LA GARE DE LIEERRE, PROPOSÉ PAR GOOVER MODELS, EST UNE COMBINAISON DE STYRÈNE DE 1 MM DÉCOUPÉ AU LASER POUR LES PLANCHERS, LES MURS ET LA TOITURE (CE QUI LEUR ASSURE LA ROBUSTESSE VOULUE), TANDIS QUE DU PAPIER (DE 300 GR) DÉCOUPÉ AU LASER A ÉTÉ UTILISÉ POUR LES PORTES ET LES FENÊTRES. ENFIN, DES PROFILÉS EN STYRÈNE ET DES IMPRESSIONS EN 3D ONT ÉTÉ UTILISÉS POUR CERTAINS ÉLÉMENTS DE DÉTAIL.

Comme le véritable bâtiment ayant servi d'exemple a existé tel quel, un petit historique s'impose. La gare de Lieerre (Lier, en néerlandais) a été bâtie en 1861 selon les plans d'August Payen, en style néo-classique. Il est composé d'un bâtiment central à deux étages, flanqué de part et d'autre d'ailes plus basses, à un seul étage. Le bâtiment central est recouvert d'un toit en pointe, tandis que les ailes latérales le sont par un toit de zinc, en forme de selle. A l'origine, le toit était décoré d'arcades triangulaires ou de frontons: ces éléments ont malheureusement été démolis lors de la rénovation de 1956. Le bâtiment présente des façades plâtrées et peintes, avec des corniches en bois. Cette gare était connue pour sa teinte jaune 'jaunisse', qui disparut en 1996 lors d'une autre rénovation du bâtiment. Au fil des ans, cette gare a subi en effet de nombreuses





1. La boîte pleine de pièces découpées au laser.

2. L'assemblage des différentes pièces pour obtenir une porte.

3. L'assemblage des fenêtres.

4. L'élimination des ébarbures survenues lors de la découpe des pièces.

5. La peinture des arcs en 3D.

6. La peinture des piliers.

7. Les portes et fenêtres sont peintes en blanc acrylique au moyen d'un aérographe: n'utilisez pas d'eau pour allonger, mais bien du thinner acrylique.

8. Les façades peuvent être peintes avec un aérosol ordinaire de marque Hubo, par exemple.

9. L'ossature de la partie centrale du bâtiment est assemblée par collage.

modifications d'aspect, qui ne furent pas toujours des plus heureuses: le bâtiment est toutefois classé depuis 1995. Goover Models a choisi de reproduire la situation actuelle du bâtiment, mais avec maintien des belles portes et fenêtres anciennes et sans la petite extension à l'ouest. L'auvent peu esthétique du côté 'quais' manque, mais nous ne le regrettons pas: nous nous retrousserons les manches plus tard pour reconstituer l'ancien auvent.

Ce kit est contenu dans une simple boîte en carton qui outre les pièces constitutives, contient un mode d'emploi avec des schémas en 3D, ce qui est absolument nécessaire eu égard aux dimensions de la maquette et aux nombreuses pièces.

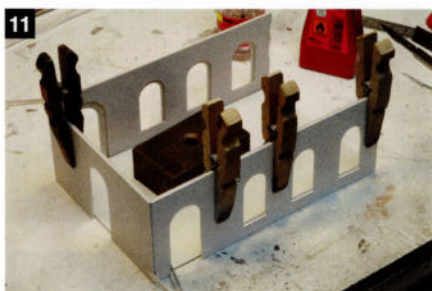
L'examen de ces pièces et de la chronologie de l'assemblage vont rapidement prendre du temps, mais il est indispensable, pour ne pas s'égarer. Heureusement, les pièces sont numérotées. Aucune photo du véritable bâtiment n'est jointe, mais elles peuvent facilement être trouvées sur internet. Mieux: rendez-vous en gare de Lierre et prenez-en des photos; ces dernières vous serviront utilement de fil conducteur.

Les différentes fenêtres sont chacune constituées de deux parties, qui constituent un bel assemblage. Les portes sont quant à elles constituées de trois parties et brillent par leur

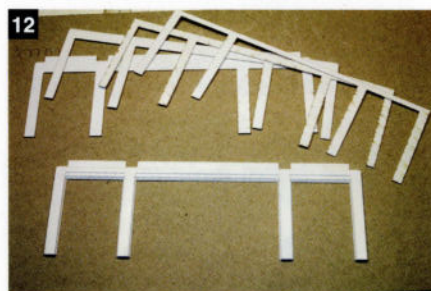
finition. Les opérations de collage se réalisent à la colle pour bois, appliquée au moyen d'un cure-dents de façon très parcimonieuse. Le tout doit être manipulé avec beaucoup de soin, car les cadres des vitres n'ont que 0,3 mm d'épaisseur! Lorsque leur assemblage est réalisé, le tout est peint en blanc, à l'aérographe. Pour ce faire, nous utilisons de la peinture acrylique Tamiya XF-2 'flat white' allongée au thinner acrylique (pas d'eau!) jusqu'à obtenir la viscosité du lait. N'utilisez pas de bombe aérosol, car cette peinture est trop épaisse et réduirait à néant la finesse de la découpe au laser. Par contre, les façades peuvent être peintes à l'aérosol. En ce qui concerne ces



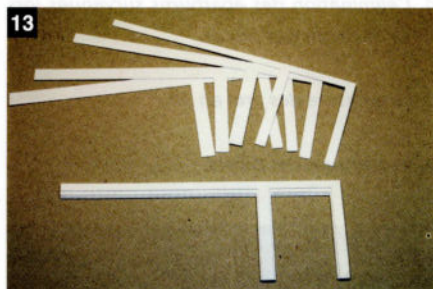
10. Les portes et fenêtres sont pourvues de vitres et fixées à la colle instantanée.



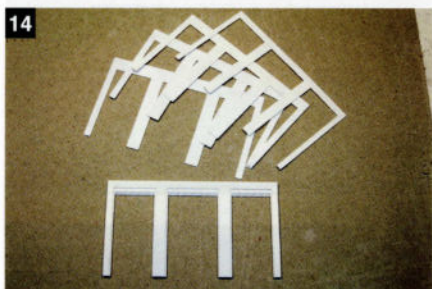
11. L'assemblage des ailes latérales: les façades sont collées sur l'ossature.



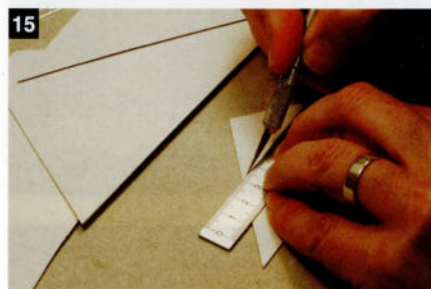
12. Détail de l'assemblage des moulures de façade du bâtiment central.



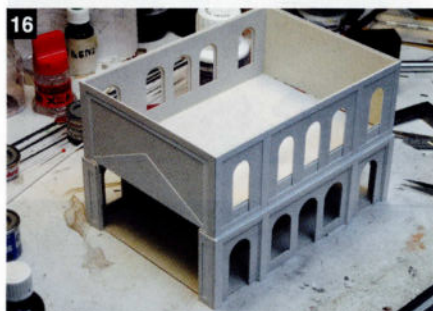
13. Détail de l'assemblage des moulures de l'aile latérale.



14. Détail de l'assemblage des moulures du côté latéral de l'aile.



15. La gravure des plaques 'imitation zinc'.



16. Les façades du bâtiment central sont collées sur l'ossature: tout s'ajuste parfaitement.



17. Les différents encadrements sont collés sur les façades.



18. Le bâtiment central et ses deux ailes latérales forment le gros-œuvre.



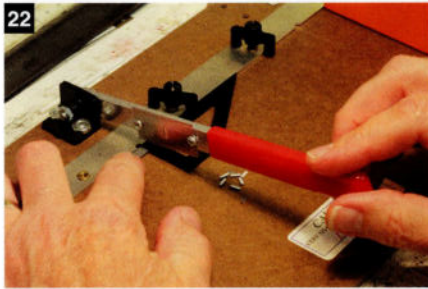
19. L'assemblage du toit au moyen de lignes d'aide pour les joints.



20. Les joints pour le recouvrement du toit en 'Tasseau' sont posés avec grand soin.



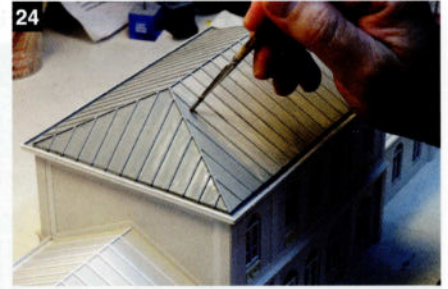
21. Détail du garde-corps: de telles pièces seront peintes au préalable, de préférence.



22. La découpe à mesure des bouts de plinthe d'un mm est plus facile au Chopper.



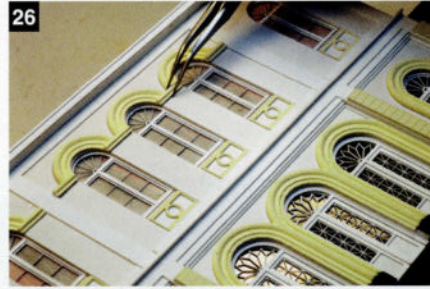
23. Détail d'une gouttière.



24. Les toits sont peints en gris clair (n°1 Humbrol).



25. Au raccord entre le toit de l'aile latérale et du bâtiment central, un solin de plomb est figuré.



26. La pose des nombreux éléments décoratifs.



27. Tout comme sur le véritable bâtiment, les corniches sont peintes en jaune.



28. Détail des seuils de fenêtres qui se prolongent sur toute la façade.



29. La pose des têtes sur les piliers.



30. Les toits sont recouverts d'un lavis noir.



31. Détail des décharges d'eau pluviales.

façades, il faut remarquer qu'elles sont identiques (côté 'rue' et côté 'quais'), mais Goo-ver Models s'est donné la peine de reproduire différemment les portes et les fenêtres du rez-de-chaussée de la partie centrale du côté 'quais'. Contrairement au bâtiment existant, les façades du côté 'quais' ne sont toutefois pas alignées.

Avant d'entamer l'assemblage de cette maquette, il est toutefois nécessaire d'éliminer toutes les ébarbures consécutives à la découpe au laser au moyen d'un couteau X-acto, afin que toutes les pièces s'ajustent parfaitement. Vu la taille de la maquette et le grand nombre de pièces, cette opération prend du temps, mais elle sera récompensée plus tard par un ajustage parfait.

Entretemps, nous aurons peint les piliers, les décorations des balustrades et les impressions en 3D des arcs en jaune clair, au moyen de peinture acrylique 70976 Vallejo 'Amarillo kaki' mise à bonne teinte avec du blanc.

Les portes et fenêtres sont pourvues de vitres, au moyen de la feuille de plastique jointe. Pour

ce modèle de pré-production, cette feuille n'était pas prédécoupée, et cela constitue une vraie corvée que de tout découper correctement. Pour les modèles de production, cette feuille sera toutefois découpée au laser. Pour les fenêtres à l'étage (l'habitation du chef de gare), des rideaux peuvent être suspendus, au moyen d'une feuille d'aménagement intérieur. Tout est à fixer à la colle instantanée.

Comme indiqué dans le mode d'emploi, nous débutons l'assemblage de cette maquette par son 'squelette', à savoir son ossature. Une telle façon de construire procure l'avantage que cette ossature, combinée avec les façades et les planchers, forme un ensemble solide. De plus, les portes et les fenêtres peuvent facilement y être intégrées. L'ossature présente des côtés dentelés, ainsi que des assemblages 'tige/trou', de façon à ce que tout s'ajuste parfaitement et puisse être collé. Les façades sont alors collées sur l'ossature. Pour ce faire, nous avons utilisé de la colle classique pour modélisme de marque UHU.

La gare de Lierre dans toute sa splendeur, vue du côté 'rue'.



La façade latérale.



Côté 'quais'.

Collez d'abord le bâtiment principal, ensuite les deux ailes latérales: le tout s'ajuste parfaitement. C'est ici que l'on se rend compte que tout a bien été pensé et dessiné par ordinateur. Les plaques de sol ne sont pas collées, car les portes et les fenêtres devront encore être placées par la suite. Là où cela s'avère nécessaire, nous disposons des serre-joints jusqu'au moment où la colle aura durci. Les différents chevrons du toit peuvent maintenant aussi être collés les uns aux autres. Les triangles qui déterminent la pente du toit sont assemblés par liaison 'tige/trou' et collés sur la plaque du sol du grenier. Un bloc métallique perpendiculaire constitue une bonne aide pour disposer ces triangles bien droits. Les fenêtres de l'étage du bâtiment central doivent maintenant être placées, car elles ne pourront plus l'être après le placement du toit.

Comme nous avons à faire à un modèle de pré-production, nous avons dû tirer nous-

mêmes des lignes d'aide verticales à une distance de 10 mm sur les toits, afin de placer les joints bien parallèles. Il s'agit en effet d'un toit en tôles de zinc avec raccords droits, le recouvrement de toit appelé 'Tasseau'. Plutôt que d'utiliser les profilés joints de 2 mm sur 1, nous leur avons préféré des joints de 1 mm sur 0,75 de marque Evergreen, car ces derniers sont plus fins et plus réalistes. Pour imiter des plaques de zinc, nous traçons des lignes horizontales à 30 mm à partir de la base, au moyen d'un couteau X-acto. Nous collons le toit dans la foulée et plaçons ensuite les joints: cela prend du temps pour bien les aligner. Travaillez avec soin, car tout écart se voit immédiatement. Pour raccourcir les profilés, nous utilisons notre 'Chopper'. Les joints doivent être quelque peu découpés en biseau au faite du toit, afin de bien les raccorder.

Les nombreuses décorations de façade sont appliquées couche par couche. Les photos

montrent les différents types, tant pour le bâtiment principal que pour les ailes latérales. Notre laborieux travail ayant consisté à enlever soigneusement les ébarbures de toutes les pièces va maintenant se révéler payant. Tout se raccorde proprement, après quoi nous pouvons peindre en blanc. Après séchage de la peinture, nous les collons sur les façades respectives et plaçons les portes et les fenêtres. Afin de bien centrer les fenêtres dans les baies prévues à cet effet, certaines d'entre elles devront légèrement être limées. Nous entamons ensuite les décorations suivantes et plaçons les plinthes, qui auront été peintes au préalable en gris (Humbrol 27). Eu égard au grand nombre d'angles et de coins, beaucoup devront être découpées à mesure: le Chopper va se révéler très utile... Par après, les coins découpés devront encore être peints. Les appuis de fenêtres sont constitués d'un bout de profilé de 2 mm sur 1, coupé à 15 mm de longueur et peint en gris pierre (Humbrol 76).



CHOCOR REMMOC ZKAW NEMU LINDRAL NIK

Côté 'quais'.

d'un lavis noir (constitué de white spirit allongé de quelques gouttes de noir n° 33 Humbrol).

Pour terminer, nous appliquons la petite plaque autocollante 'Station Lier' (gare de Lierre).

Comme vous l'aurez sans doute déjà remarqué, il ne s'agit pas d'une maquette assemblée en deux temps trois mouvements... Au contraire, elle requiert beaucoup de travail préparatif, mais le résultat en est une magnifique gare d'une petite ville de province. Elle doit son charme et son caractère à la présence de nombreuses décorations et de moulures, qui ont bien été reproduites. Dommage que les façades du côté 'quais' ne soient pas alignées, mais ceci ne diminue en rien la beauté de la maquette. Goover Models a donc réussi à produire un kit à assembler bien à l'échelle, le résultat d'une combinaison idéale entre du styrène découpé au laser (pour la solidité de la maquette) et du papier découpé au laser (pour les portes et fenêtres extrêmement filigranes).

Selon certaines sources, la halle aux marchandises associée à cette gare serait en préparation, et l'on pourrait aussi penser à la remise aux locomotives, qui a été détruite: qui vivra verra... Le kit de la gare de Lierre est disponible sur le magasin en ligne de Goover Models et/ou lors de bourses sous la référence GM 50015; il coûte 115 euro et vous garantira beaucoup de plaisir de modélisme.

Texte et photos: Walter Moers.



Lorsque ces appuis auront été placés, les arcs décoratifs peuvent être collés. Ces arcs décoratifs en 3D n'ont pas tous la même épaisseur aux extrémités des pieds: cela aurait pu être mieux... Peut-être que cela a-t-il à voir avec le réglage de l'imprimante 3D. Dans la foulée, les piliers décoratifs sont également collés.

Les gouttières doivent encore être entièrement assemblées, au moyen des profilés joints. Nous avons opté pour un fond de 4 mm sur 1, avec un bord de 3,5 mm sur 0,5 décoré d'un profilé de 0,5 mm sur 0,5. Là où la toiture des ailes latérales se raccorde au bâtiment central, nous collons un solin sous la forme d'un profilé de 0,25 mm sur 1,5. La même opération est réalisée autour de la cheminée.

Le côté intérieur des gouttières est peint en gris (Humbrol n° 1). Leur partie inférieure est figolée par des petits profilés de 2 mm x 1 x 0,5 x 0,5. Ensuite, ces gouttières peuvent être

peintes en jaune, à l'instar des piliers et des moulures de décoration. Les têtes de piliers doivent encore être entièrement assemblées: les photos que vous aurez prises vous viendront maintenant bien à point. Copier entièrement les décorations est un travail de titan, mais en les simplifiant, on obtient quasi la même impression d'ensemble. Elles sont réalisées en styrène de 0,5 mm d'épaisseur et sont doubles ou triples. Les seuils des fenêtres à l'étage ont été réalisés en styrène de 1,5 mm x 1,5 et prolongés sur toute la largeur. Les descentes d'eau pluviale ne sont pas livrées: elles sont confectionnées au moyen d'un attachetrombone de 1,2 mm d'épaisseur, à (dé)plier selon les circonstances. La brillance est éliminée au moyen d'un peu d'acide phosphorique, acquis chez le pharmacien; après un bon rinçage, on obtient l'aspect du zinc. La partie inférieure de ces tuyaux juste au-dessus du sol peut être peinte sur 10 mm en noir. Après séchage, vous les fixez à la colle instantanée. Le toit bénéficie

Petits détails... pour grandes échelles (1)

LORS DE NOTRE DERNIÈRE GRANDE EXPOSITION À LOUVAIN IL Y A QUELQUES JOURS, VOUS AVEZ SANS DOUTE PU OBSERVER QUELQUES-UNES DE MES VIGNETTES DANS LES GRANDES ÉCHELLES. CELLES-CI FONT PARTIE INTÉGRANTE D'UNE SÉRIE 'DÉLABREMENTS URBAINS' SUR LAQUELLE NOUS NOUS SOMMES PENCHÉS L'ANNÉE DERNIÈRE, DANS TMM 126.

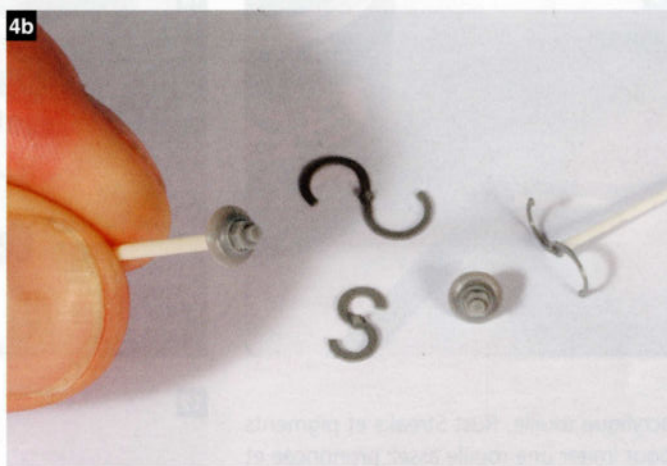
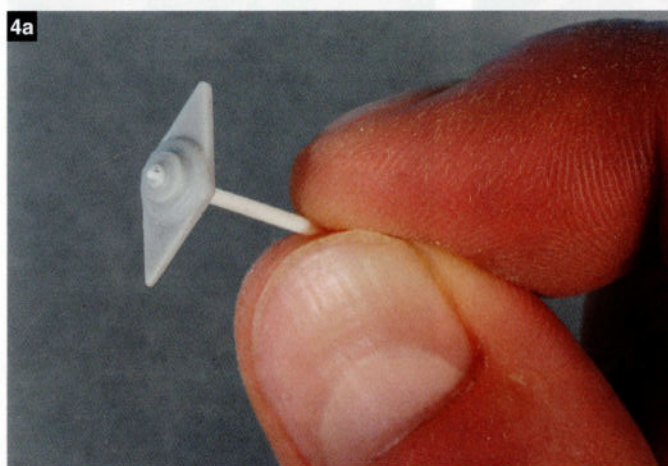
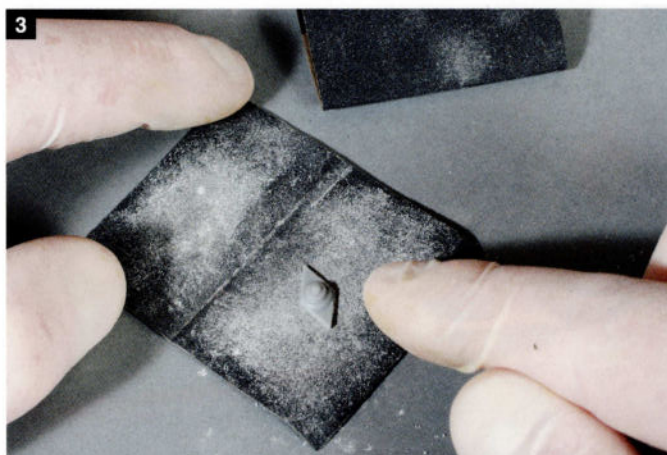
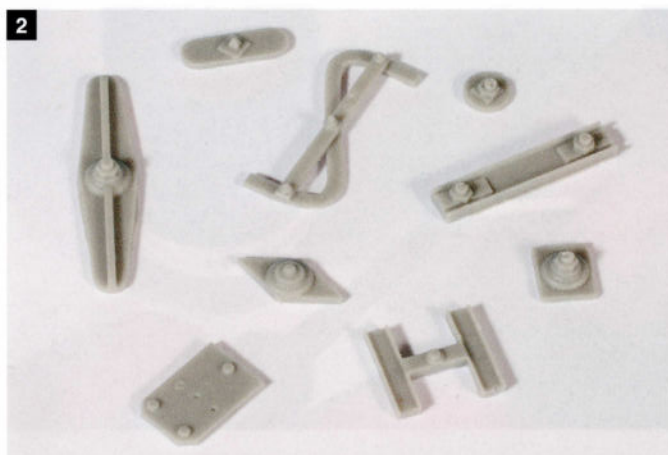
Peut-être aussi avez-vous fait un arrêt le long du stand mitoyen d'Add On parts pour y remarquer quelques références utiles pour vos réalisations. Quel rapport? Et bien, j'ai eu l'occasion d'utiliser plusieurs des références de cette marque pour détailler quelques-unes de mes structures urbaines.

Nico Monnoye en l'occurrence m'a fait parvenir un de ses premiers sets d'ancres de maçonnerie parfaitement restituées dans une résine de teinte grise, habituelle à la marque. A ma connaissance, ces équipements sont une première à cette échelle et ils pourront pour la plupart être 'détournés' pour une utilisation au 1/43 (du moins pour les équipements les moins massifs). Bien évidemment, ces ancres peuvent être complétées par d'autres modèles Grandt Line en plastique injecté, dont je vous ai déjà parlé.

Nous allons voir dans ce séquençage comment procéder à leur 'mise en rouille' à l'aide notamment des produits AK Interactive, pour leur donner un aspect aussi réaliste que possible. Cette technique se voulant 'générique', vous pourrez à loisir l'appliquer dans une autre échelle, même si les effets de texture seront évidemment plus notables et visibles ici...

02 Les différents modèles d'ancres de maçonnerie reproduites chez Add On parts sous la référence 35-0108. Celles-





ci pourront à la fois servir à détailler des bâtiments industriels, des habitations, etc.

03 Afin de pouvoir utiliser ces équipements, une légère cure d'amincissement sera nécessaire au préalable, afin d'éliminer le surplus de matière laissé lors de la fabrication. Ici, la pièce est frottée sur une section d'abrasif pour carrosserie, en pratiquant des petits mouvements circulaires jusqu'à un résultat satisfaisant quant à l'épaisseur.

04A /04B Afin d'obtenir une meilleure pré-

hension lors des opérations de peinture/patine, une tige de plastirond Evergreen est soudée temporairement à l'ancre avec une goutte de colle cyanoacrylate. J'en fais de même avec des ancrs Grandt Line sélectionnées pour mes propres besoins.

05 Pour obtenir un effet granuleux propre au métal très corrodé, je vais utiliser une technique personnelle faisant appel tout d'abord à un mélange de peintures émail Humbrol 98 et 70, appliqué avec un vieux pinceau brosse.

06 Pour imiter ce grain, je ne mixe pas le fond du pot de peinture avec le diluant, mais j'en extrais simplement le fond 'pâteux' que je dilue avec une goutte d'essence minérale. J'applique ensuite celui-ci par tamponnements avec le vieux pinceau brosse, jusqu'à ce que la peinture soit sèche en surface, pour obtenir ce grain que l'on voit très bien sur cette pièce au 1/43.

07 Une fois complètement sec, l'équipement va être patiné à l'aide de produits AK Interactive que j'ai rassemblé ici: peinture



acrylique rouille, Rust Streaks et pigments pour imiter une rouille assez prononcée et typique à ce genre d'équipements.

08 L'effet 'matière' étant reproduit, je commence donc par repeindre la pièce avec une teinte 'Rusty Tracks', celle-ci me servant de base pour les travaux à venir. Ici, j'utilise un pinceau brosse plat fin.

09 Après une petite demi-heure (la peinture acrylique séchant très vite), j'applique ensuite du 'Rust Streaks' qui est en fait un lavis de rouille, ceci avec le même pinceau...

10 La surface encore humide est immédiatement tamponnée/brossée avec des pigments 'Light Rust/ Medium Rust/ Dark Rust / Track Rust, ceci sans ordre vraiment précis, avec de vieux pinceaux fins. Les différentes teintes de rouille vont se retrouver fixées pour restituer les variations de corrosion. On peut encore retravailler la pièce après coup avec une teinte supplémentaire tirant plutôt sur le rouge ou l'orangé, pour imiter une rouille récente.

11 On pourra éventuellement rappeler l'aspect métallique de manière subtile en utilisant des pigments 'Dark Steel' de la même marque, appliqués ici à l'aide de l'auriculaire imprégné de poudre.



12 Une fois terminés et mis en place, le travail n'est pas tout à fait achevé. En effet, les dégoulinades sur la façade viendront parfaire le réalisme. Ici, j'ai eu le plaisir d'utiliser des produits initiés par Adam Wilder, pour tenter de reproduire cet effet. Les washes 'Dark Rust Effect' ou 'Old Rust Effect' de la gamme Nitroline sont d'abord appliqués au pinceau fin de la base de l'ancre en 'mourant' vers le bas, puis immédiatement estompés avec un pinceau brosse plat imbibé de diluant

ou d'essence minérale. Une fois sec, les coulures sont retravaillées à sec avec des pigments 'Aged Rust' brossés à sec, pour obtenir l'effet que l'on distingue sur la photo.

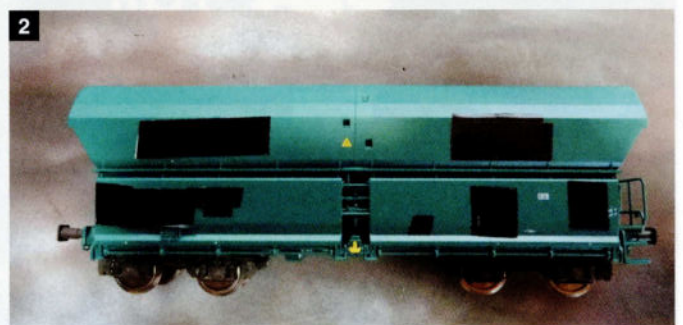
Je tiens à remercier vivement Nico (Add On parts), Fernando (AK interactive) ainsi qu'Adam (Wilder products).

Texte et illustrations:
Emmanuel Nouaillier.



La patine de wagons à marchandises belges

AU SUJET DE LA SALISSURE, DE LA PATINE ET DU VIEILISSEMENT DES WAGONS, BEAUCOUP A DÉJÀ ÉTÉ DIT OU ÉCRIT, MÊME AU SEIN DU PRÉSENT MAGAZINE. ET POURTANT, NOUS VOYONS ENCORE BIEN TROP SOUVENT CIRCULER SUR DES RÉSEAUX MINIATURES PAR AILLEURS RÉALISÉS DE FAÇON HYPERRÉALISTE DES MODÈLES RÉDUITS ARCHI-NEUFS, DIRECTEMENT SORTIS DE LEUR EMBALLAGE! OR, SI VOUS PASSEZ DE TEMPS À AUTRE VOTRE TEMPS LE LONG DE VÉRITABLES VOIES DE CHEMIN DE FER, VOUS AUREZ DÉJÀ DEPUIS LONGTEMPS RÉALISÉ QU'ON Y VOIT RAREMENT PASSER DES VÉHICULES FERROVIAIRES À L'ÉTAT NEUF ET CERTAINEMENT PAS DES WAGONS DE MARCHANDISES, QUI PRÉSENTENT DANS LEUR GRANDE MAJORITÉ DES TRACES DE PATINE AU POINT QUE LEURS TEINTES D'ORIGINE SONT SOUVENT DEVENUES INVISIBLES...



Les 'Fals'

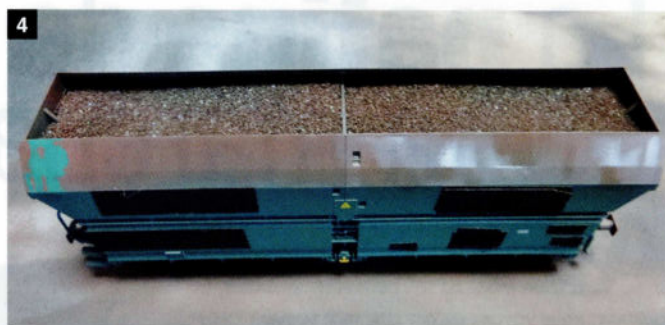
Un des types de wagons parmi les plus sales du réseau est le 'Fals': généralement, on n'aperçoit plus sa teinte d'origine (bleu turquoise) qu'à hauteur de son immatriculation... Il n'est vraiment pas difficile de patiner un tel wagon, ce que nous allons vous démontrer en quelques étapes, en prenant en mains un modèle 'Fals' de Fleischmann. Actuellement, ces modèles sont proposés par deux et portent les logos de B-Cargo, de Sea-Rail ou d'Xpedys (réf. 552304, 552302 & 552305). Nous n'allons pas nous lancer

directement dans la patine, mais allons évi- demment examiner d'abord la réalité. Nos modèles Fleischmann vont donc bénéficier d'un traitement établi sur base de l'observa- tion de véritables wagons.

Comme inspiration pour notre patine, nous avons choisi une photo du wagon 'Fals' numéroté 664 2 464 4, propriété d'Xpedys, une filiale de la SNCB-Logistics. Sous la crasse et la saleté, on pourrait découvrir la belle livrée bleu turquoise, lancée par B-Car- go en son temps.

1. La salissure est appliquée progressive- ment, les seules choses vraiment nécessaires étant un aérographe et une dose... de culot. La première étape est le remplissage de la trémie de chargement par un matériau léger sur lequel la couche de finition constituée du matériau de chargement proprement dit sera posée.

2. Tout comme pour le modèle véritable où le marquage doit rester lisible, tout ce qui doit pouvoir être lu est masqué.



3. Nous peignons d'abord la partie supérieure du modèle avec de la rouille (de la 'Model Air Oxido' réf. 71.080 de Vallejo).

4. Ensuite, nous faisons descendre la peinture des parties supérieures au moyen d'un coton-tige humide, en fonction de la quantité de la teinte d'origine que nous voulons préserver.

5. Les parties inférieures de la trémie du

wagon et ses bogies sont peints à la rouille, à laquelle un peu de noir a été ajouté (du Model Air réf. 71.057 de Vallejo). Les parois latérales sont ensuite peintes à l'aérographe, ce dernier étant dirigé du haut vers le bas. Prenez une photo d'un véritable wagon pour voir à quoi ressemblent les salissures.

6. Nous enlevons ensuite les autocollants de masquage recouvrant les inscriptions.

7. Nous aspergeons encore très légèrement les parties propres; la peinture éventuellement appliquée en excès peut être frottée au moyen d'un coton-tige humide.

8. Nous remplissons la trémie de chargement de véritable charbon finement moulu et le collons au moyen de colle pour bois mélangée à de l'eau et à une goutte de détergent ménager.

9. Notre modèle est bientôt prêt à être utilisé



au sein d'un train de charbon, pour circuler sur notre réseau. De nombreux wagons en réalité sont de nos jours victimes de graffitis qui sont l'œuvre d'individus qui donnent ainsi libre cours à leur 'art'.

10 & 11. Des exemples de graffitis apposés sur quelques wagons 'Falns'.

12 & 13. En miniature aussi, nos wagons sont 'décorés' de graffitis. Vous pouvez suivre votre

propre imagination, ou vous inspirer de la (triste) réalité...

14, 15 & 16. Nos trois modèles de 'Falns' Fleischmann ont également bénéficié d'un traitement final, qui doit les rendre encore plus réalistes.

Les techniques suivies pour doter ces modèles de la salissure voulue ne sont vraiment pas difficiles à mettre en pratique. L'utilisa-

tion des peintures à l'eau Vallejo n'attaque pas les marquages existants et tant que ces peintures ne sont pas sèches, elles peuvent être simplement éliminées au moyen de cotons-tiges humides. Et l'utilisation de modèles patinés de cette manière rehaussera indiscutablement le niveau de réalisme de notre réseau. A faire, donc!

Texte et photos: **Danny Debussere**
Adaptation: **GVM**





La 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de Louvain

M OINS DE TROIS JOURS APRÈS LA FERMETURE DES PORTES DE LA BRABANTHAL APRÈS LE WEEK-END DE NOTRE 'GRANDE EXPO', LE NUMÉRO DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE QUE VOUS TENEZ EN MAINS PARTAIT DÉJÀ CHEZ L'IMPRIMEUR... VOUS COMPRENEZ DONC QUE LE REPORTAGE EXHAUSTIF DE NOTRE EXPO PARAÎTRA FIN NOVEMBRE, DANS NOTRE NUMÉRO 142. POUR TOUTS CEUX QUI Y ÉTAIENT – ET AUSSI POUR CEUX QUI N'Y ÉTAIENT PAS – VOICI QUAND MÊME UN AVANT-GOÛT DE CE QUE VOUS POURREZ LIRE DANS CE PROCHAIN NUMÉRO.

Des milliers de visiteurs sont venus à notre 'Grande Expo', sur son nouveau site. Grâce à la prévente des cartes, il n'y eut pratiquement pas de files aux caisses, même s'il faut reconnaître en toute objectivité que... ce n'était pas tout à fait vrai le samedi matin, à un certain moment. Car c'est devenu une tradition à notre Expo:

on s'y marche sur les pieds le samedi entre 11 et 13 heures. Le véritable amateur de trains miniatures ne veut louper aucune occasion et vient à l'Expo dès le samedi, tout en voulant en profiter le plus longtemps possible: il est donc là dès l'ouverture des portes. On ne peut évidemment pas lui donner tort, mais le résultat, c'est

une salle bondée et des 'doubles files' face aux stands de vente les plus courus. Mais nous n'avons pas entendu de critiques à ce sujet: cela s'est donc bien déroulé. Dimanche fut plus calme: le beau temps a peut-être joué un (mauvais) rôle, surtout pour le visiteur occasionnel. L'équipe de la vapeur vive qui avait posé son grand ovale sur le parking a pourtant eu de quoi faire avec les nombreux enfants qui profitèrent de l'occasion pour faire un petit tour (gratuit) en petit train. Et ces enfants étaient ravis, à en juger à leur petite frimousse... Quant aux vieux bus qui ont assuré la navette entre la gare de Louvain et le site de



l'Expo, ils recueillirent un grand succès de foule: merci à tous les gens de Nostalbus!

Dans notre prochain numéro, vous pouvez également vous attendre aux nouveautés de l'Expo. Ce qui a retenu le plus l'attention est sans doute l'annonce d'un modèle de la 'Desiro' chez Van Biervliet. Mais bien d'autres nouveautés ont été répertoriées par la rédaction: on enregistre pour l'instant beaucoup de mouvements sur le marché de l'impression en 3D et de la découpe au laser...

Plusieurs des réseaux exposés ont déjà été illustrés dans notre revue, mais vous pouvez bien entendu vous attendre à d'autres reportages dans nos prochains numéros. Depuis le décès imprévu de notre éditeur quelques mois avant la tenue de l'Expo de 2012, nous avons décidé d'octroyer lors de chaque édition un 'Trophée Dirk Melke-

beek' à l'un des réseaux exposés. Il s'agit du choix subjectif de la rédaction destiné à couronner le réseau le plus remarquable de l'Expo. C'est Ivo Schraepen qui l'a remporté cette année, pour sa spectaculaire transposition de la gare de Hasselt en modèle réduit.

Pour quelques personnes, notre Expo est l'apothéose d'une année et demie d'un travail acharné à leur réseau. Le règlement modifié et quelques 'circonstances malheureuses' pour quelques participants a fait fortement chuter leur nombre, mais les onze rescapés ont vécu leurs jours de gloire de leur carrière de modéliste. Finalement, ils furent tous lauréats sans exception, car ils ont atteint la ligne d'arrivée, sur les 29 inscrits à l'origine. Il était donc logique qu'ils reçoivent tous un beau prix, sous la forme d'un bon d'achat chez l'un de nos sponsors. Mais il ne peut y avoir

qu'un seul vainqueur et à ce sujet, sa désignation n'a pas suscité beaucoup de discussion. Tant le public que le jury professionnel ont élu sans hésiter 'Turnhout NEEB' de Jean Devel, une reproduction incroyablement minutieuse de la gare de Turnhout et de ses environs au début du siècle dernier, réalisée à l'échelle 1/160 (Voie N). Si cela n'est pas faire la promotion de cette échelle quelque peu oubliée... Le règlement modifié a par ailleurs eu pour effet une présentation réussie de tous les mini-réseaux exposés. Les photos et le résultat complet de ce concours de mini-réseaux vous seront proposés dans notre numéro de décembre et chaque mini-réseau y sera décrit en détails... Promis-juré!

Texte: Luc Doods
Photos: Gerard Tombroek & Peter Embrechts.



Les Journées du modélisme à voie étroite 2014

3^{ème} lustre tenu dans le Musée national de la Voie étroite



CE QUI CONSTITUE POUR LE STOOMTREIN VALKENBURGSE MEER LA CLÔTURE DE LA SAISON CORRESPOND PLUS OU MOINS POUR LES MODÉLISTES FERROVIAIRES À L'OUVERTURE DE LA SAISON DES EXPOSITIONS. CETTE ANNÉE ENCORE, LE NATIONAAL SMALSPOOR MUSEUM (LE MUSÉE NATIONAL DE LA VOIE ÉTROITE AUX PAYS-BAS) ÉTAIT LE PREMIER SUR LA LISTE, ET NOUS AURIONS PRESQUE PU REPRENDRE IN EXTENSO LE TEXTE PARU À CE SUJET AU COURS DE L'ANNÉE PASSÉE... MAIS CELA N'AURAIT PAS PLU À SES ORGANISATEURS: CHAQUE ANNÉE EN EFFET, LE COMITÉ RÉUSSIT À EN FAIRE UN ÉVÉNEMENT UNIQUE, AYANT POUR THÈME LA VOIE ÉTROITE.

Vous aviez déjà pu lire dans notre TMM n° 139 que de nombreux modélistes réputés y exposeraient leurs petits trains parmi les grands que contient ce beau musée. Avec tous ces participants connus, ces 'Journées du modélisme à voie étroite' ont parfois l'air d'une réunion où tous les modélistes ferroviaires se rencontrent et font voir leurs réalisations de l'année écoulée. Par leur participation régulière à ces journées, ils se lancent mutuellement le défi d'exposer régulièrement quelque chose de nouveau. C'est la raison pour laquelle on peut

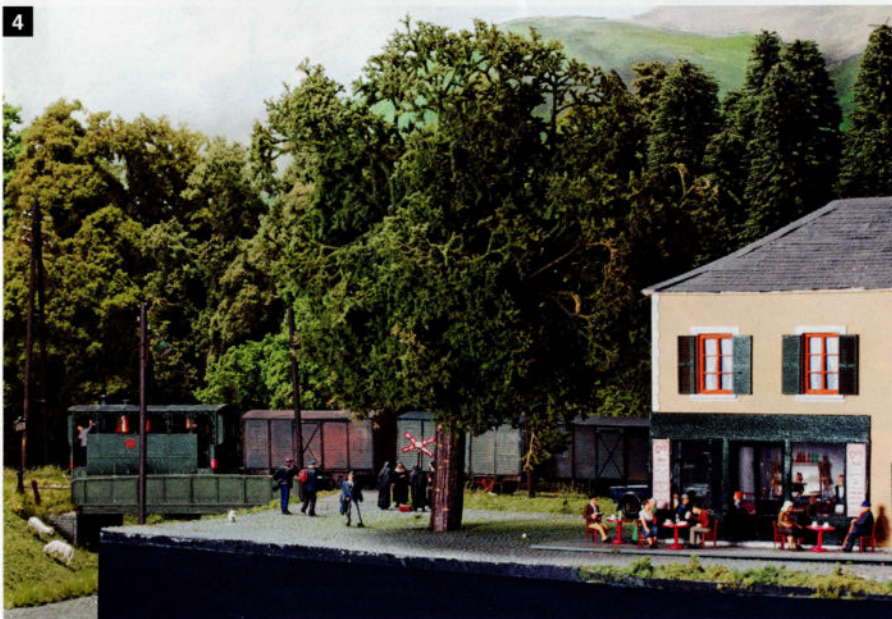
chaque fois y voir des nouveautés dont certaines primeurs, outre les réseaux déjà exposés dans le passé. Et s'il n'en était pas ainsi, l'organisateur Peter Soonius ferait en sorte que de nouvelles choses y soient visibles. C'est ce qui fait que le Nationaal Smalpoor Museum constitue l'écrin du plus grand événement de modélisme ferroviaire à voie étroite aux Pays-Bas. Des réseaux d'inspiration néerlandaise y étaient visibles, mais aussi des réseaux de Belgique, de France, de l'ancienne République Démocratique Allemande (l'ex

1. Un invité très apprécié que l'on rencontre régulièrement à Valkenburg est Jacky Molina, de France. Cette année, il avait amené son diorama 'La Briqueterie de Saint-Aubin', une briqueterie française reproduite à l'échelle 1:24, à voie étroite, bien entendu. Le véritable écartement des rails reproduit était de 40 cm. En réduction, les voies en H0 et les aiguillages en 0-16,5 mm de Peco pouvaient convenir. Mais nous ne déflorerons pas trop le sujet, car Jacky nous en a promis un article avec photos, pour une prochaine édition.

RDA), d'Albanie, d'Angleterre, d'Écosse et d'Amérique. En outre, quelques dioramas plein d'atmosphère étaient également exposés. Mais plutôt que des mots, place aux photos que nous avons pu réaliser lors de cette expo 2014.

Photos: Gerard Tombroek.





4. Un familier des lieux: Tom de Decker, avec son 'Maredval', sa ligne de tram des Ardennes. Comme votre serveur s'occupe lui-même pour l'instant d'un thème SNCV, il pouvait difficilement s'abstenir de faire de nouvelles photos de ce réseau plein d'atmosphère...



5. Nous avons fait connaissance l'année passée des Hasselt père et fils, avec leur réseau 'Sigman Yard', un projet en H0n3 qui aurait pu exister quelque part aux USA vers 1940. Johan et Coen ont sérieusement travaillé à la finition de ce réseau, en vue de pouvoir participer à l'exposition. Et c'est justement ce que nous soulignons dans l'intro: les participants mettent un point d'honneur à exposer du neuf et des détails.

2. John Henniger est connu comme artiste-peintre d'œuvres à caractère ferroviaire. John est aussi un amateur de modélisme ferroviaire, avec une préférence pour les 'Logging Lines' américaines. Il ne dispose pas de l'espace suffisant pour installer un réseau, mais pour exposer du matériel ou un diorama, il y a toujours bien une petite place sur une étagère de bibliothèque. Voici le résultat lorsqu'un artiste-peintre peint... en trois dimensions.

3. Le thème de la voie étroite est pour plus d'un constructeur l'excuse pour créer plutôt un joli tableau que le train proprement dit. C'est surtout pour les plus grandes échelles que le défi consiste à détailler le plus possible. Johan van Doorn l'a fait en 0n13/ 1:32 et a baptisé ce diorama 'Hyper Focale'.



6. Outre la contemplation de 'petits trains', il est aussi possible de faire un tour en train à vapeur ou d'aller jeter un coup d'œil dans les ateliers. Si vous le demandez aux bénévoles toujours présents, ils vous feront volontiers une visite guidée et raconteront avec enthousiasme l'énorme travail réalisé. George Kroon montre ici comment l'un des bénévoles a confectionné entièrement un injecteur.

Première rencontre des amateurs de la Voie 1 à Alost

LE 4 OCTOBRE DERNIER, LE CLUB DE MODÉLISME 'AALST MODELSPOOR' ORGANISAIT EN COLLABORATION AVEC LES 'LEUVENSE SPOOR 1 VRIENDEN' UNE PREMIÈRE JOURNÉE DE RENCONTRE DE TOUTS LES AMATEURS DE LA VOIE 1. TOUT QUI EST INTÉRESSÉ PAR LA VOIE 1 (1:32) ÉTAIT INVITÉ À RENDRE UNE PETITE VISITE AU RÉSEAU EN CONSTRUCTION À CETTE ÉCHELLE, À ALOST. LES AMATEURS ÉTAIENT EN OUTRE ENCOURAGÉS À AMENER LEUR PROPRE LOCOMOTIVE ET LEURS WAGONS POUR Y CIRCULER: UN APPEL QUI A ÉTÉ ENTENDU.

'Aalst Modelspoor' est un nouveau club qui a vu le jour début 2014 dans les anciens locaux de la marque Tupperware, à Alost. A l'étage supérieur, on trouve tout l'espace nécessaire pour y installer plusieurs réseaux miniatures à diverses échelles. Après adaptation des locaux, la construction d'un réseau en Voie 1 y fut immédiatement entamée. En collaboration avec le club 'Leuvense Spoor 1 Vrienden', il fut alors convenu d'y organiser une journée 'Porte ouverte' à l'intention de tous les amateurs de cette échelle.

Et cette première rencontre fut un véritable succès. Non pas un succès de foule, mais tout qui est venu était vraiment intéressé par la Voie 1. Comme déjà dit, les visiteurs pouvaient amener leur propre matériel pour le faire circuler, sur une ligne à voie unique d'environ 50 mètres de longueur. Ce réseau est constitué d'un ovale réparti en trois parties. A côté de la remise aux locomotives et de quelques voies de garage, on pouvait voir l'impressionnante halte de la Chaussée de Louvain (à Saint-Josse-Ten-Noode) en cours de construction.

Lors de cette première rencontre, de nombreuses idées et réflexions ont été échangées et de nouveaux plans ébauchés. Cette journée devra sans aucun doute être à nouveau organisée: quand, comment et où: personne ne le sait, mais nous avons encore le temps pour y réfléchir. Ce sera sans doute l'année prochaine, à la même époque. D'ici là, les organisateurs veulent aussi inviter les producteurs belges de matériel en Voie 1: ces derniers auront ainsi l'occasion de pouvoir toucher directement leur public-cible...

Texte & photos: Peter Embrechts



Type 554 – reeks/serie 46

Type 554 – reeks/série 46, Thierry Nicolas, Nicolas Collection, éditions Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-12-2, format couché, 21 cm sur 29, dos collé avec couverture souple, 176 pages, bilingue français-néerlandais, prix: 34 euro.

Dans cette brochure, Thierry Nicolas donne un vaste aperçu des autorails du type 554, qui deviendront plus tard la série 46 à la SNCB. Ces autorails servirent à combler la pénurie en matériel léger pour lignes secondaires après la fin de la Seconde Guerre mondiale. Ce type 554 fut construit par la firme Raghenò, le moteur Diesel étant de fabrication Brossel. Ce dernier fut remplacé par un moteur General Motors, lors d'une opération de modernisation de ces engins. L'auteur a tenté d'illustrer chaque engin de cette série au moyen d'une ou de plusieurs photos. Ceci réussit très bien à partir du chapitre illustrant la période

à partir de 1971, lorsque les autorails ont été repeints en rouge et jaune, car le lecteur se voit alors présenter tous les engins de cette série en plusieurs endroits. Chaque matricule est en effet illustré de plusieurs photos, en noir et blanc et en couleurs. Pour la livrée datant d'avant 1971 – la livrée verte – le panel des photos est nettement moindre. Mais les photos reprises dans les éditions de la 'Nicolas Collection' sont vraiment de grande qualité. Nombreuses d'entre-elles – il y en a 85 en couleurs et 104 en noir et blanc, dont la plupart sont reproduites en grand format – sont d'une très grande netteté. De plus, le photographe a toujours essayé



d'obtenir une belle composition pour ses photos, ce qui les rend plus agréable à regarder. Ces photos restituent en outre la véritable atmosphère ferroviaire de ces époques. Comme ces autorails ont été affectés à l'origine aux ateliers de Bruges et d'Haine-St-Pierre (Ath, plus tard), il n'est pas étonnant que la majorité des photos reproduites dans ce livre soient situées aux alentours des ateliers cités. En compulsant ou en lisant cette brochure, le lecteur pourra se faire une excellente image de ce type d'autorails de la SNCB, ce qui est bien le but premier d'un tel ouvrage. (GH)

Ontwerpen aan het spoor

Rédaction: Michelle Provoost, Wijnand Gelema, e.a., éditions nai010 publicaties, en collaboration avec le bureau Spoorbouwmeester, Rotterdam; ISBN 978 94 6208-163-5, format: 23 cm sur 28, relié avec couverture cartonnée, 184 pages, prix: 44,50 euro.

A l'occasion des 175 ans de chemins de fer aux Pays-Bas et des dix ans de 'Spoorbeeld', la politique de développement et d'esthétique du Rail, le bureau Spoorbouwmeester a pris l'initiative de publier ce livre traitant de l'importance des projets institutionnels et de l'esthétique particulière de et aux alentours du rail aux Pays-Bas.

Ce livre est une ligne du temps, en mots et en images. Cette image débute par un bref schéma des gares standardisées de l'architecte Cees Douma, qui furent construites en grand nombre à travers tout les Pays-Bas, dès 1965. Pour Douma, c'est la fonctionnalité des gares qui devait primer. Ce dogme se reconnaît à quasi tout ce qui a été réalisé ensuite, autour des voies. Parfois au détriment même du caractère distinctif, comme à

la gare de Den Haag Centraal. La fonctionnalité va aussi bien de pair avec un design plaisant, comme le prouve la récente gare centrale de Rotterdam. Mais le fait que le bâtiment de gare érigé juste après la guerre ait dû disparaître a provoqué de la peine chez de nombreux Rotterdamois: ils considéraient cette gare comme étant le 'monument de la reconstruction'. Rien n'a mieux illustré le fait que les chemins de fer n'ont rien à voir avec le romantisme, mais bien avec la fonctionnalité...

La ligne du temps n'est pas tellement une ligne continue: c'est plus une ligne à laquelle les sujets Gare, Ligne, Train, Communication et Produits sont 'suspendus'. Outre les bâtiments ferroviaires, il existe encore bien d'autres choses concernant le design qui détermine l'image des chemins de fer. Prenez par exemple les célèbres couleurs bleu et jaune qui ont été consa-



crées 'couleurs de l'entreprise' en 1968. On lit qu'au cours des années '90, de la teinte rouge y a été ajoutée, rendant le jaune plus chaud et le bleu plus profond: intéressant pour les puristes, lors de discussions concernant la 'bonne' teinte... C'est ce genre de détails qui font comprendre l'esthétique, qui est symbolique de la riche histoire de 'Ontwerpen aan het spoor'. Les nombreuses photos souvent encore inédites sont de grande qualité et joliment imprimées en mat. Le texte imprimé dans un type de caractères nets se lit avec plaisir. Le style aussi est agréable, entre le livre d'histoire et le guide de voyages. Il prend littéralement le lecteur avec lui le long des voies. Pour tout amateur de chemins de fer dont l'intérêt va plus loin que les seuls trains, ce livre est à conseiller pour sa lecture mais aussi pour le feuilleter... (GJT)

Train miniature magazine



Prenez
le train
du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

Abonnez-vous
et économisez € 23

COMMENT S'ABONNER?

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

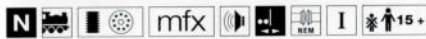
POUR LA FRANCE ET LE RESTE DE L'UE: versez € 85 (pour un an) ou € 164 (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba avec la mention: 'Abo TMM' + votre adresse.

www.trainminiaturemagazine.com

Locomotive record – pionnière – Diva



disponible en décembre/ janvier !



37015 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides.

La S 2/6 Maffei, alias "La Diva", est certainement l'une des apparitions les plus extraordinaires dans l'histoire du chemin de fer. Il fallut seulement quatre mois à son constructeur de génie, Anton Hammel, pour présenter le 30 avril 1906 à ses clients ébahis une locomotive à vapeur aux caractéristiques innovantes et largement en avance sur son temps. Son record de vitesse en 1907 resta imbattu pendant près de 30 ans.

Modèle réel: Locomotive à vapeur pour trains rapides type bavarois S 2/6 en livrée de base vert foncé/noir des chemins de fer royaux bavarois (K.Bay.Sts.B.). Avec cerclage de chaudière doré. Numéro d'immatriculation 3201. État de service vers 1906/07.

Série unique.

€ 499,95 *



Construction globale aérodynamique



Châssis ajouré en barres finement détaillé, en métal coulé sous pression, vue dégagée.



Veillez consulter votre revendeur pour de plus amples informations ou sur internet à l'adresse www.marklin.nl ou www.marklin.be.

Vous pouvez aussi simplement scanner le QR-code.

