

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL

146

17^{ème} année
Avril 2015
Prix: € 8,95



RÉSEAU: SCHERPENHEUVEL, 4 ANS PLUS TARD...

TESTS: • COMPARAISON ENTRE LES TRAXX NS DE PIKO ET ACME
• UPDATE POUR LA 8217 DE PIKO

MINI-RÉSEAU: 'WOOLACOMBE BAY'

PRATIQUE: • LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGUILLAGES:
UN LEVIER À BOULE • LES SIGNAUX DE QUEUE À LA SNCB

• 'STATION GÜGLINGEN' (1)
• 'HALTE TOMBROEKSTRAAT': PHOTOGRAPHER ET GRAVER DES MAISONS
• 'QUARTIER DE LA BRASSERIE' (3^È PARTIE)

COMPOSITIONS: LA SÉRIE 82 EN TRAFIC LOCAL DE MARCHANDISES

REPORTAGE: 'RAIL' 2015

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



5 414306 157620 01460 >

P 2008597

GRANDE EXPO / BOURSE DE TRAINS BLANKENBERGE

Weekend de paques 4, 5 et 6 avril 2015

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

ENTRÉE 3€

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

DANS UNE ORGANISATION DE



Venez decouvrir notre magasin:
Weststraat 63
8370 Blankenberge

WWW.MINITRAINEXPO.BE

MINITRAINEXPO@TELENET.BE

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



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

ADMINISTRATION
Hekkergerstraat 31 - B-9260 Schellebelle
www.trainminiaturemagazine.com

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
Sharif Buyle

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

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS
abo@modelspoomagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoomagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoomagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

EDITEUR RESPONSABLE

Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 75€ (11 n°) ou 140€ (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 90€ (11 n°) ou 174€ (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 105€ (11 n°) ou 202€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba, avec la mention: 'Abo TMM'.

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

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

DATE DE PARUTION:

TMM 147:30/04

“Et dans une taille plus grande, vous l'avez aussi?...”

Vous y étiez aussi à On TraXS! lors du 2^{ème} week-end de mars? Comme aucun amateur de football ne manquerait la finale de la Coupe du monde – même si son équipe a déjà été éliminée depuis belle lurette – aucun modéliste ferroviaire ne pourrait manquer cet événement annuel. Depuis 2009, les organisateurs de cette exposition ont placé la barre très haut et les réseaux qui y sont exposés font à chaque fois partie du gratin du modélisme ferroviaire. Parmi les 27 réseaux exposés cette année, quelques nouvelles perles suffisaient à elles seules à justifier le déplacement vers Utrecht. Grâce aussi à sa localisation – le magnifique musée des Chemins de fer – cette expo fait partie des meilleures parmi celles organisées en Europe de l'Ouest. Pour poursuivre le parallélisme avec le monde du football, On traXS! a été qualifiée un jour de 'Champions league' des expositions de modélisme ferroviaire, par un magazine allemand!

Toute la rédaction de TMM/MSM et d'autres collaborateurs encore étaient évidemment présents à cette expo, leurs regards étant braqués sur cet étalage de beautés. Et pourtant... J'ai eu l'impression après coup d'avoir manqué de quelque chose. Ha oui: voir des trains qui roulent! C'aurait été chouette, en effet... Comprenez-moi bien: on a évidemment pu y voir circuler des locomotives – plus exactement des petites locomotives – sur la majorité des réseaux exposés, même si de temps à autre, on pouvait aussi en voir une 'grosse' et parfois également, découvrir un 'grand' réseau. Mais dans la plupart des cas, il s'agissait de réseaux à voie étroite et/ou industriels, avec un matériel roulant idoine. Sans vouloir le moins du monde diminuer les mérites des constructeurs de ces réseaux – qui les ont soignés dans les moindres détails – nous aurions aussi apprécié d'y voir quelques réseaux sur lesquels auraient circulé des compositions qui nous sont familières, avec des locomotives, des voitures ou des wagons que nous connaissons. Car outre le fait d'être des modélistes ferroviaires, nous sommes aussi des... amateurs ferroviaires, non? Et lorsque nous contemplons un réseau miniature, le fait d'y voir circuler un matériel que nous reconnaissons est aussi un élément important. A l'instar de nombreux visiteurs de cette expo, je n'ai personnellement jamais eu l'occasion de voir circuler 'en vrai' le moindre petit train à voie étroite ni train d'usine. Donc, si nous voulons montrer au public les belles et nombreuses facettes de notre hobby, je trouve que les 'tailles plus grandes' ont aussi droit de cité dans ce genre d'expos...

Dans le présent numéro, nous avons donc veillé à ce que chacun d'entre vous puisse y trouver son compte. Outre un mini-réseau à voie étroite au thème peu courant, nous nous sommes également intéressés à un véritable réseau d'inspiration belge. Mais concernant ces derniers, la recherche est devenue ardue. Non pas que nous mettions en cause les goûts et les couleurs, car bien entendu, le modéliste ferroviaire peut (et doit) construire selon ses propres aspirations. Mais ce n'est pas sans un pincement de cœur que nous voyons parfois des Belges talentueux travailler sur des thèmes étrangers, alors que notre pays recèle suffisamment de beaux paysages et une grande variété de matériel roulant, toutes époques confondues. Si nous canalisons maintenant toute notre énergie à des projets 'indigènes', en laissant les réseaux d'inspiration américaine, suisse et allemande aux... Américains, aux Suisses et aux Allemands? Comme on dirait en football, pourquoi nos joueurs de talent s'en vont-ils jouer dans des clubs étrangers...?

Luc Dooms



Membre de la Fédération de la Presse Périodique belge



Tél : +33 1.48.60.44.84

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

ACME NOUVEAUTES

Ref catalogue 2015 10€

Ref 40008 2 wag plats transport moissonneuse batteuse 119€ 99€

Ref 40177 Wag plat Kgps porte 2 tracteurs agricole

CLAAS FS 69€ 63€

Ref 40178 idem DEERE FS 69€ 63€

Ref 50631 Voiture Eurofima 1°cl FS 62€ 55€

Ref 50701 rest. X 1970 Grigio R. Fegato FS 59€ 55€

Ref 50711 1°cl X 1970 Grigio R. Fegato FS 59€ 55€

Ref 50722 2°cl X 1970 Grigio R. Fegato FS 59€ 55€

LES DERNIERS THELLO !

Ref 55082 Cof 3 Thello Paris Venise (2x Mu 1x couc) 185€ 169€

Ref 55083 Idem (2x couchettes 1x restaurant) 185€ 169€

Ref 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€ - A

nouveau dispo !

Ref 55082+55083+55100 Rame Thello complète

8 éléments 437€ 419€

Ref 40053 Wag couvert Kgps Msc FS 38€ 32€

Ref 40054 Wag couvert Ghms FS 38€ 32€

Ref 40206 Sgmmss porte-conteneurs NOTHEGGER FS 79€ 75€

Ref 40270 idem N. & UNIT45.COM FS 79€ 75€

Ref 45046 3 wag couverts Interfrigo ep IV FS 109€ 99€

Ref 45049 3 couverts Interfrigo ep IV FS 109€ 99€

Ref 45070 idem (banane) ep IV FS 109€ 99€

Ref 50523 Fourgon X1975 Grigio Ardesia FS 64€ 55€

Ref 50570 Voit lits CIWL M1964 FS 64€ 59€

Ref 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€

Ref 50653 Voit 1°cl ep IV FS 52€ 49€

Ref 50663 Voit mixte 1°/2°CL FS 52€ 47€

Ref 50753 Voit X 1968 1°CL FS 52€ 46€

Ref 50770 Voit type 1975 1°cl FS 52€ 59€

Ref 50772 voit compl typ x 1°cl 49€ 45€

Ref 50813 Voit 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€

Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€

Ref 52325 Voit Apmz 119.5 1°CL DB 62€ 55€

Ref 52361 Resto Quick-Pick DB rouge crème ep IV 77€ 70€

Ref 52411 Voit lits Z Eurofima ep V SBB 52€ 46€

Ref 52740 Voit restaurant Z1WR PKP 62€ 58€

Ref 52801 Voit 1/2°cl CL Y SZ 52€ 46€

Ref 52802 Voit 1/2°cl CL Y SZ 52€ 46€

Ref 52941 Voit 1°cl ZSSK 59€ 55€

Ref 52942 Voit 2°cl ZSSK 59€ 52€

Ref 50952 Voit T2S 1982 Trenno notte FS 57€ 51€

Ref 50960 Voit lits type MU NS 62€ 56€

Ref 50964 Idem 62€ 56€

Ref 50965 Voit lits Mun OBB 65€ 55€

Ref 50966 Voit lits Mun OBB 65€ 55€

Ref 52325 Voit Apmz 119.5 1°cl DB 62€ 55€

Ref 55036 Cof 2 2°cl X1979 livrée XMPR TRENITALIA FS 109€ 99€

Ref 55062 Cof 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€

Avec voit resto idéal pour « Paris-Moscou »

Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€

Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€

Ref 55071 Cof 3 Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€

Ref 55072 Idem 179€ 165€

Ref 55079 Cof 3 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity

(vert gris) FS 179€ 159€

Ref 55090 Rame couchettes Hellas Istanbul

Express (4 éléments) 209€ 199€

Ref 55095 2 voit Berlin-Warszawa Express 1°cl & 2°cl

DB PKP 123€ 105€

Ref 55097 2 voit Type Z CD (2°CL + 2°CL/fourgon) 125€ 105€

Ref 55102 3 voitures **Pelerin** 189€ 179€ A nouveau dispo !

Ref 55110 Cof 2 voit 2°CL FS XMPR 117€ 105€

Ref 55115 Voit couchettes 1985 FS 115€ 99€

Ref 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€

Ref 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€

Ref 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€

Ref 60421 Cof 2 diesel BR245.001 +

BR245.002 DB (1 motorisée+1 dummy) 269€

Ref 60435 Electrique E 636.082 ep III FS 189€

Ref 70069 Rame ETR 250 **Arlecchino** FS 419€ 389€

Plus de 100 réf dispo sur notre site

Nous avons récupéré une seule rame complète TGV Eurostar

(réf 70021+70022+70023) 999€ A plus rapide !

LEMATTEC Echelle N 1079€ - Disponible

Ref 206/1 141 R 1244, fuel, roues Boxpok, musée, vert CH ex SNCF

Ref 206/2 141 R 2, charbon, roues à rayon, tender rivé, région 1, noir

Ep.III SNCF

Ref 206/3 141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, région 6,

vert Ep.III SNCF

Ref 206/4 141 R 568, charbon, un essieu Boxpok, tender rivé, région 2,

noir Ep.III SNCF



ARNOLD DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES X73500 JUSQU'A -40%

Ref HN2099 X73582 Languedoc Roussillon SNCF 149€ 99€

Ref HN2100 X73712 Rhône Alpes SNCF 149€ 99€

Ref HN2101 X73904 Alsace SNCF 149€ 99€

Pour deux réf ci-dessus au choix 198€ 189€

Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€



Grand coup de balai de printemps dans notre stock REE.

REE- Echelle HO

Réf FB002 Set de 4 remorques Parking 59€ 39€

Réf WB138 Cof 2 tomb. OCEM 29 gris ep II MIDI 65€ 55€

Réf WB220 Cof 2 citerne OCEM 19 Shell SNCF 65€ 42€

Réf WB294 Cof 2 wag primeurs ep II PLM 67€ 42€

Réf WB295 Wag primeur ep II PLM marron/toit noir 34€ 22€

Réf WB296 Cof 2 wag primeurs ep IIIA

marron/toit noir SNCF 67€ 42€

Réf WB297 Idem 67€ 42€

Réf WB298 Wag primeur IIIB SNCF 34€ 22€

Réf VB021 Fourgon postal OCEM ep IV

jaune/blanc/ toit gris 57€ 42€

Réf VB022 Idem 57€ 42€

Réf VB023 Idem ep IV-V 57€ 42€

Réf VB024 Idem ep IV-V 57€ 42€

Réf VB025 Idem ep II EST bordeaux/noir/toit gris 57€ 44€

Réf VB026 Idem Nord 57€ 44€

Réf VB027 Idem PO 57€ 44€

Réf VB028 Idem PLM 57€ 44€

Réf VB029 Idem ep III bordeaux 57€ 44€

Réf VB031 Fourgon Postal ambulat OCEM ep IV

jaune/blanc/toit gris 57€ 42€

Réf VB032 Idem 57€ 42€

Réf VB034 Idem ep IV Bordeaux/toit gris 57€ 44€

Réf VB035 Idem jaune/blanc/toit gris 57€ 42€

Réf VB036 Idem 57€ 42€

Réf VB037 Idem ep IV-V 57€ 42€

Réf VB038 Idem ep IV-V 57€ 42€

REE- Echelle N

Réf NW001 Cof 2 citer, OCEM 29 SGLT gris/noir SNCF 47.5€ 25€

Réf NW003 Idem Ermewa SA Genève gris SNCF 47.5€ 25€

Réf NW005 Idem Adams rouge 47.5€ 25€

Réf NW007 Idem Simotra SNCF gris clair 47€ 25€

Réf NW026 Idem Sellier-Leblanca 29€ 19€

Réf NW030 Idem Arbel/Stemi 79€ 55€

Réf NW031 Idem ep V Nacco 79€ 55€

MTH Echelle O

Prix d'il y a 3 mois, le taux de change €/S ayant évolué,

les prix vont augmenter de 15 à 20%, dépêchez-vous.

Ref 22-3528 Vapeur 150 X SNCF Proto-Sound 3.0 (Scale Wheels) -

Epoque IIIa 1649€

Ref 20-3528-1 idem (Hi-Rail Wheels) 1649€

MTH Echelle O promotions

Ref 20-20267-2 Diesel F-7 ABA Long Island Dig Sound (Scale

Wheels) 749€ 599€

Ref 20-20275-2 Diesel SD70ACE Savannah & Atlanta N°1065 Dig

sound 639€ 419€

Ref 20-20276-2 Diesel ES44AC Norfolk & Western N°8103 Dig

sound 639€ 419€

Ref 20-20277-2 Diesel ES44AC CENTRAL

OF GEORGIA N°8101 Dig sound 639€ 419€

Ref 20-3431-2 Vapeur 2-8-0 H-3 Consolidation

Long Island N°164 899€ 599€

MTH Echelle HO

Ref 80-2103-0 Diesel Alco FA-1 A/B

-Union Pacific Dig 379€ 219€ 199€

Ref 80-2108-1 Diesel F-7 A/B Chesapeake & Ohio -

Dig Proto-Sound 3.0 539€ 329€ 309€

Ref 80-2120-1 Diesel Alco FA-1 A/B -Northern Pacific

Dig 379€ 219€ 199€

Ref 80-3201-1 Vapeur 4-6-6-4 Challenger (Fuel) - Union Pacific (gris)

Dig Proto-Sound 3.0 549€ 449€

Et bien d'autres modèles en Promos

sur le site Pierre Dominique !

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.

Nous avons acheté l'intégralité du stock de ces modèles pour vous proposer le prix le plus bas !

JOUEF Destockage exclusif

Ref HJ2223 030 TU 4 soyez vigilant 199€ 99€

HJ2244 Dig sound 299€ 155€

Ref HJ2245 030 TU 18 Lille

La Delivrance 199€ 99€

Ref HJ2260 030 TU 16 Le Bourget 199€ 99€

HJ2261 Dig Sound 299€ 155€

Ref HJ2262 030 TU 20 La Plaine 199€ 99€

HJ2263 Dig Sound 299€ 155€

Au choix dans les réf ci-dessus

Ref Set 2- 2x 030 TU 198€ 189€

Ref Set 2DS- 2x 030 TU Dig sound 310€ 299€

Ref Set 3- 3x 030 TU 297€ 269€

Ref Set 3DS- 3x 030 TU Dig sound 465€ 445€

Ref HJ2120 Automoteur Z24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments

Pays de Loire SNCF 299€ 199€ 179€

Ref HJ2110 Z24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments SNCF 299€ 199€

Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€ 149€ !!!

Ref HJ2144 Autorail X 73906 SNCF 179€ 133€

Ref HJ6062 Wag silo Ucs EVS SNCF 26€ 18€ 14€

Ref HJ6063 Idem CET SNCF 26€ 18€ 13€



SUD EXPRESS -Promotion

Ref SUVF401813DC Diesel Euro 4018

VFLI 259€ 199€ EPUISÉ

Ref SUVF401813DCS Idem 369€ 299€

Ref SUVF401913DC Diesel Euro 4019 VFLI 259€ 215€

Ref SUVF401913DCS Idem 369€ 319€

LIMA EXPERT NOUVEAUTE

Ref HL1660 ETR 610 ICN SBB

(4 él.) 199€ 169€

RIVAROSSA Nouveau modèle jamais produit

Ref HR2471 Vapeur 141 T Gr 940.053

FS 299€ 259€

LS Models - Nouveautés disponible

Version Analogique 349€

Ref 10034 EPUISÉ

Ref 10038 Autorail EAD X4300+XR8500 rouge/creme, toit rouge, pan-

oramique, trumeau gris EpIV 379€

Ref 41102 Coffret 3 voit Mistral 56 Côte d'Azur Paris-Nice SNCF 239€

Ref 41103 Idem sans Paris Lyon 219€

Ref 41107 Idem 219€

Ref 16045 Electrique BR 101 DB rouge 255€

Ref 42105 Cof de 3 voit I2 SNCB EpIIIB (2xA4B6, 1XC11) 179€

Ref 42106 Idem (3XC11) 179€

Ref 42107 Idem EpIIIA (2xA4B6, 1XC11) 179€

Ref 42108 Idem EpIIIA (3XC11) 179€

Ref 42111 Idem EpIVB 189€

Ref 30318



ACME et Piko ont bataillé ferme pour être le premier à mettre en vente un modèle de la célèbre locomotive électrique 'Traxx' en livrée NS. Qui des deux a gagné? Il aurait fallu une 'photo-finish' pour les départager, mais pour notre part, cela a peu d'importance. Par contre, nous étions curieux de voir en quoi ces modèles de grande production se distinguaient l'un de l'autre. A lire **EN PAGE 16.**



'Scherpenheuvel' est le réseau du club 'ModelSpoorClub De Kempen'. Ce club a sorti pour la première fois ce réseau lors de notre 5^{ème} 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire en 2010, à Malines. Après leurs débuts, les membres du club ont travaillé de façon continue et six segments ont été construits, reproduisant les plus beaux tableaux visibles le long de la ligne Scherpenheuvel - Zichem. A découvrir **EN PAGE 20.**



Au fil des ans, plusieurs types de feux de fin de convoi (encore appelés 'signaux de queue') ont été utilisés par la SNCB; il s'agit des feux rouges qui sont obligatoirement posés sur la face arrière du dernier wagon d'un train de marchandises. Nous en avons construit un en H0 pour chaque époque: à voir **EN PAGE 30.**



En sortant le modèle de la série 82 SNCB, Piko n'a pas seulement reproduit une magnifique locomotive de manœuvres, mais aussi un engin qui peut parfaitement convenir à la remorque de trains locaux de marchandises, comme ce fut le cas en réalité. A titre d'illustration et pour susciter votre inspiration, nous vous présentons ici un florilège d'utilisations de la série 82 qui peuvent être reproduites en miniature. A lire **EN PAGE 44.**



Un modèle tel que celui de la 8217 de la SNCB reproduite par Piko mérite sans aucun doute la couverture; vous en saurez plus sur l'utilisation de ces locos dans le présent numéro. Photo: GVM.

TESTS

UPDATE POUR LA 8217 DE PIKO	15
LES LOCOMOTIVES 'TRAXX' DES NS -	
COMPARAISON DES MODÈLES PIKO ET ACME	16

RÉSEAUX

'SCHERPENHEUVEL', 4 ANS PLUS TARD.....	20
'WOOLACOMBE BAY'	60

PRATIQUE

LES SIGNAUX DE QUEUE À LA SNCB	30
'STATION GÜGLINGEN' (1 ^{ère} PARTIE)	39
'HALTE TOMBROEKSTRAAT' (2) -	
PHOTOGRAPHER ET GRAVER DES MAISONS	48
UNE STATION-SERVICE CHEZ PB MESSING MODELBOUW	56
'QUARTIER DE LA BRASSERIE' (3)	64
LA FABRICATION 'MAISON' DES VOIES ET AIGILLAGES (4):	
UN LEVIER À BOULE	71
LA FABRICATION D'UNE PRESSE À ROUES	81

COMPOSITIONS

LA SÉRIE 82 EN TRAFIC LOCAL DE MARCHANDISES	44
---	----

REPORTAGE

'RAIL' 2015 - A L'AISE DANS TOUTES LES ÉCHELLES.....	74
--	----

RUBRIQUES

EDITORIAL	3
NOUVEAUTÉS	7
AGENDA	82

ESU
Neuheiten 2015

ESU

H0
Fahrzeuge 2015
ENGINEERING EDITION

Produkte Frühjahr 2015

Pullman

Les catalogues **NOUVEAUTES ESU** "2015" sont disponibles.
Voir svp: www.loksound.be
ou demandez le à votre détaillant !



H0-Neuheiten 2015
T1-Neuheiten 2015
Schmalspur-Neuheiten 2015 (H0m/H0e)

Les catalogues **NOUVEAUTES TILLIG** "2015" sont disponibles.
Voir svp: www.modeltrainsservice.com
ou demandez le à votre détaillant !



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

+500m²

Herman verschooten
Eiermarkt 31a, 2000 Antwerpen
+32 (0)3 232 66 22 — www.verschooten.be
info@verschooten.be
ma-w-o-d-o-vr 9u45 - 13u & 13u45 - 18u
zaterdag 10u - 18u
dinsdag gesloten

MAUBEUGE Espace saulfort
25 & 26 AVRIL
L'Association Ferroviaire Sambre Avesnois organise son

salon DU Train 2015

Trains miniatures
Vapeur vive
Bourse d'échange
Musée ferroviaire
CF Touristiques

Ouverture :
Samedi de 14h à 19h
Dimanche de 10h à 17h
(Dernières entrées à 17h)

Entrée : 4€
(gratuit <12 ans accompagnés)



MÄRKLIN (HO)

La 1603 des CFL

Simultanément à la sortie d'une version belge d'un 'gros nez' chez Märklin, une version CFL est également disponible. Cette variante luxembourgeoise reproduit la 1603 construite en Belgique par AFB et n'est donc pas une variante Nohab: les différences les plus notables

résident dans l'aspect des phares et à l'absence de porte sur les portes d'about. Ce modèle est peint en bordeaux CFL avec deux larges bandes jaunes, la livrée d'époque III; il est également vendu au prix conseillé de 299,95 euro (réf. 39673). (PE)



MÄRKLIN (HO)

Le 'gros nez' 204.001 SNCB

Peu de temps avant la clôture de ce numéro, les premiers exemplaires du modèle de 'gros nez' tant attendu de Märklin ont été livrés dans le commerce. Premier modèle à sortir, la 204.001 dans sa livrée d'origine, à simples phares. Ce modèle est le résultat d'une nouvelle conception, la caisse et le châssis étant en métal, comme c'est de tradition pour cette marque. Dans la caisse, on trouve un moteur disposé centralement, avec transmission par cardans vers les bogies. Ce modèle est pourvu de série d'un décodeur mfx et de fonctions sonores et lumineuses étendues. Il ne sort qu'en version 3-rails (Märklin) et coûte 299,95 euro (réf. 39672). Nous reviendrons en détails sur ce modèle dans notre prochaine édition. (GVM)



ROCO (HO)

Un 'Rils' TRWBE

Roco a proposé déjà à plusieurs reprises dans le passé un modèle de wagon belge du type 'Rils' bâché (réf. 76470). Une nouvelle variante datant de l'époque VI vient de sortir: ce wagon est utilisé par TRWBE, une filiale de la défunte B-Cargo, devenue SNCB-Logistics. Ces wagons sont utilisés pour le transport de marchandises devant être protégées des intempéries et chargées latéralement par un élévateur à fourches. Ce modèle est en vente au prix de 37,90 euro. (PE)

PIKO (HO)

Des wagons à citerne coudeée Esso et Millet

Piko poursuit sa tradition et sort une nouvelle version de son modèle de wagon à citerne coudeée, pour le marché belge. Ces modèles sont peints en gris et pourvus du logo Millet et Esso (réf. 58343). Ils portent chacun un matricule distinct en Belgique et sont contemporains de l'époque V. Ces modèles roulent parfaitement et se prêtent bien à circuler de concert avec d'autres wagons-citernes. Ils sont vendus sous forme de set au prix de 115 euro. (PE)



NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

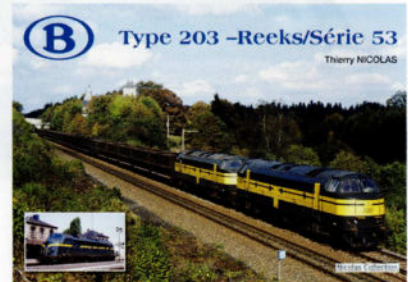
Type 126/Reeks 26, Type 603/Reeks 43 et Type 203/Reeks 53 sont 3 nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, une série de livres consacrés chaque fois à un type d'engins en particulier. L'auteur est Thierry Nicolas, des éditions Transnico International. Tous les livres de la Nicolas Collection ont une couverture souple et un format couché de 29 cm sur 21.



CODE TYPE 126: Type 126/Série 26, 192 pages, prix € 39,10
(€ 31,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 603: Type 603/Série 43, 208 pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE TYPE 203: Type 203/Série 53, 208 pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)

EDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION' ENCORE DISPONIBLES



CODE 29013: Consolidation 29.013, 96 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)



NICOLAS PRESTIGE

TRAINS DE BELGIQUE – ANNÉES 1960

Faisant suite à 'Vaporeuse Belgique' et 'Trains de Belgique – Années 1950', voici le 3^{ème} de la 'Collection Prestige' de la Nicolas Collection. Ce livre à couverture cartonnée compte 160 pages et mène le lecteur à travers les années 1960. Les lecteurs de Train Miniature Magazine peuvent le commander sous la référence :

CODE TRAINS ANNÉES 1960: prix € 40,90
(€ 33,30 + € 7,60 de frais d'envoi par 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, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle

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

Pour plus d'infos surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.

LS MODELS (H0)

**Un EAD X 4300
+ XR 8500 SNCF**

LS Models présente une variante de matricule de son autorail SNCF du type X 4300 avec remorque XR 8500. Ces autorails ont été utilisés courant des années '80 sur les relations vers



Dinant et Tournai. Ces modèles sont peints en livrée SNCF rouge et crème datant de l'époque III. Le modèle présente des pare-brise panoramiques et sont pourvus d'origine d'un éclairage

intérieur (réf. 10060). Le même modèle est également en vente avec un décodeur sons (réf. 10060S). La version de base coûte 397,60 euro. (PE)



NME (H0) Des wagons céréaliers 'Tagnpps'

NME, ou 'Nürnberger Modell Eisenbahnen', est la nouvelle firme de Rolf Fleischmann, issue d'un des plus anciens fabricants de modèles réduits. Cette jeune firme sort son premier modèle de wagon reproduit à l'échelle H0 (réf. 504602), un modèle de 'Tagnpps' encore jamais reproduit auparavant. Ce modèle de wagon céréalier, propriété de la firme VTG Allemagne, est réalisé entièrement en plastique et particulièrement bien détaillé. Toutes les inscriptions

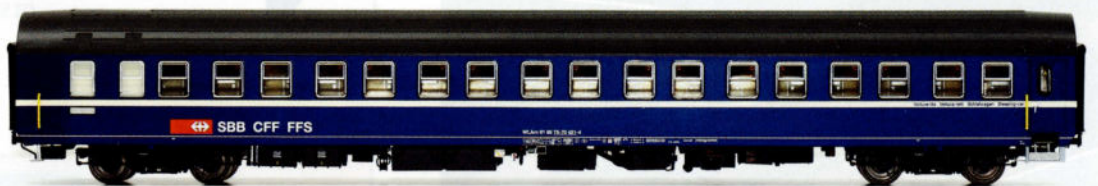
sont lisibles à la loupe et situent ce modèle à l'époque VI. En outre, différents matricules sont disponibles, de façon à pouvoir constituer une rame complète réaliste. Les grilles sur les plateformes – non à claire-voie – peuvent être améliorées, mais pour le reste, il s'agit d'un modèle quasi parfait, qui est proposé au prix de 48,90 euro. Un modèle identique, mais à l'échelle N, est également disponible (réf. 204600). (GVM)



REE (H0)

Une BB 67000 SNCF

A l'intention des amateurs de gadgets, REE sort une version évoluée de son modèle de la loco Diesel BB 67000 de la SNCF: il représente la BB 67015 de l'atelier d'Avignon, contemporain de l'époque IV. Ce modèle est équipé d'un décodeur NEM 362 qui restitue très fidèlement les sons du démarrage, de l'accélération et de décélération de cette loco. Ce modèle est en outre pourvu d'un générateur de fumée qui émet une fumée blanche de façon synchronisée avec les sons: pour ce faire, REE a collaboré avec la firme ESU. Ce modèle est en plastique et composé de 330 pièces distinctes, dont certaines sont en métal ou en laiton. Pour cette version 'haut de gamme', vous devrez déboursier 345,95 euro. (PE)



LS MODELS (H0)

**Une T2S 'WLA m'
des CFF**

Nous avons à nouveau reçu de LS Models quelques nouvelles variantes de voitures-lits T2. Ces nouveaux modèles sont des CFF et sont contemporains des époques IV et V. Ces deux modèles portent la livrée bleu foncé avec

bande blanche sous les fenêtres et portent un logo adapté. Le toit est gris foncé. La première voiture porte le matricule 61 85 75-70 451-4 (réf. 47253). La seconde porte le matricule 61 85 75-70 452-2 et outre le logo, une livrée

décorative avec une lune jaune et des étoiles blanches. Ces modèles sont équipés d'un éclairage et d'un aménagement intérieurs. Pour un tel modèle, vous débourserez 66,13 euro. (PE)



art
du modélisme
PAINTSHOP



NOUVEAU

PEINTURE PATINE OUTILLAGE



De nouveaux produits seront ajoutés très prochainement!

[f/artofmodelling](https://www.facebook.com/artofmodelling)



commandez en ligne

www.artdumodelisme.fr

Livraison dans le Monde entier!



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



Le lien à la nature
miniatur®



www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

Aerographie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

BRAWA (HO)

Un wagon à ranchers 'SSla' de la DRG

Comme nous pouvions nous en attendre de la part de Brawa, son nouveau modèle de wagon plat de la DRG est réaliste et reproduit de façon superdétaillée. Plus de 3000 unités en ont été construites à partir de 1941. Après la guerre, la plupart de ces wagons ont été cédés à l'étranger, au titre de dommages de guerre; un certain nombre est toutefois resté en Allemagne, où ils ont été désignés 'SSla 44'. Ce modèle à plateforme pour serre-frein présente un châssis en métal. Les ranchers sont livrés séparément dans un petit set. Ce modèle est en vente au prix de 44,90 euro. (PE)



BRAWA (HO)

Une BR265 'Gravita' de Voith

De la locomotive 'Gravita' de Voith (type 15L BB), Brawa a produit une nouvelle variante, présentant des fonctions supplémentaires. Contrairement aux versions précédentes, ce modèle est pourvu d'un décodeur 'sons' à 21 pôles, de ventilateurs fonctionnels et d'at-

tages réglables (réf. 42702). Toutes les fonctions peuvent être commandées en mode digital. Ce modèle - désigné BR 265 à la DB - est conçu de façon classique, avec moteur central. Toutes les roues sont motrices. Cette variante particulière est en vente au prix de 379,90 euro. (PE)



ROCO (HO)

Un wagon frigorifique Interfrigo 'Spar' des FS

Ce wagon frigorifique italien est un retraitage d'une version similaire au même marquage, que Roco a déjà reproduit par le passé. La seule différence est le matricule (réf. 67573). Pour le reste, tous les détails sont restés les mêmes. Ces wagons sont utilisés pour le transport de légumes et de fruits par Interfrigo pour la chaîne européenne d'alimentation Spar. Un groupe frigorifique est placé sur une plateforme. Ces wagons ne sont jamais venus en Belgique. Par exemplaire, vous débourserez 29,90 euro. (PE)

ROCO (HO)

Une Re 4/4 II des CFF

Le succès est garanti pour la loco suisse Re 4/4, ce que Roco sait aussi. Raison pour laquelle cette firme sort à intervalles réguliers des nouvelles variantes de ce modèle, qui porte la livrée CFF typique 'rouge trafic' des années '70 et '80 et est pourvu de roues à rayons. Il est immatriculé 11193 et pourvu d'une interface pour décodeur PluX22. Les quatre essieux sont

entraînés par un moteur central, avec volant d'inertie. Une seule roue est pourvue d'un bandage favorisant l'adhérence. Les phares s'allument selon la réglementation suisse. Les grilles et les essuie-glaces sont en laiton gravé. Pour un modèle de base sans décodeur, vous débourserez 249,00 euro. (PE)



FLEISCHMANN (N)

Une BR 204 de la DBAG

Cette BR 204 de la DBAG est sortie l'année passée à l'échelle N chez Fleischmann. Depuis peu, ce modèle est disponible facilement. Il est peint en rouge 'trafic' et porte le matricule 204 698-5 et

peut être utilisé aux échelles V et VI (réf. 721006). Les phares sont constitués de deux Leds rouges et de deux blanches, en fonction du sens de marche. Toutes les roues sont motrices et entraînées par un

moteur central avec volant d'inertie. Le placement d'un décodeur se réalise au moyen d'une interface pour décodeur NEM 651. Un modèle sans décodeur coûte 119,00 euro. (PE)



Nous vous mettons sur la **bonne voie**



Train Miniature

La boîte de rangement de Train Miniature Magazine

€13,00

**En tant qu'abonné,
vous payez seulement €10,00**

Pour commander: Votre commande sera enregistrée dès réception de votre paiement + € 7,70 de frais de port (BPACK SECUR)
sur le compte 733-0558399-97 de Meta Media Groep, Hekkergermstraat 31, 9260 Schellebelle. N'oubliez pas de mentionner votre adresse et 'TMM box'

Available in Belgium:

- HOBBY 2000, Liege, 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.

News • January 2015

Add On parts

Grass Tufts, Spring/Summer 1:87
87-0006



Grass Tufts, Desert 1:87
87-0008



Grass Tufts, Autumn 1:87
87-0007



Grass Tufts, Winter 1:87
87-0009

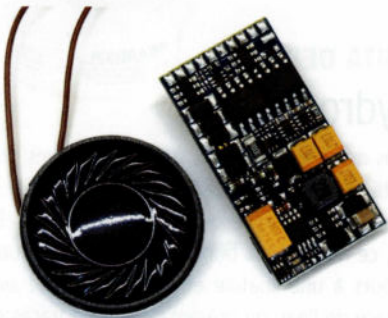


more info
www.addonparts.com

TILLIG (TT)
L'Airport Express de la DB

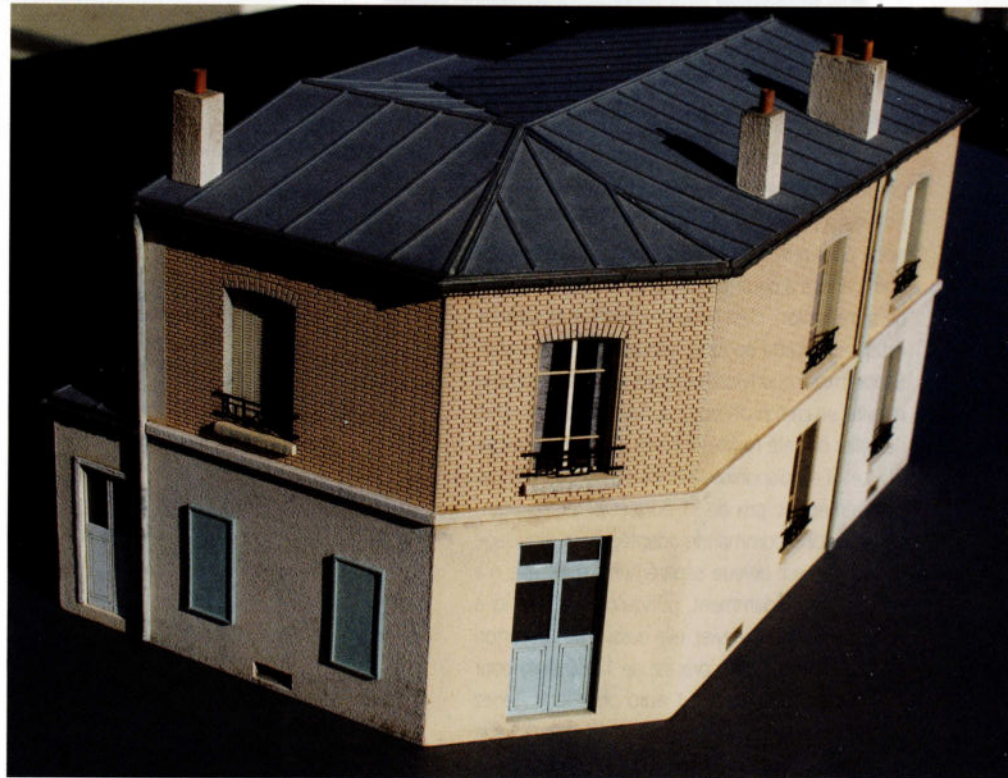


Au fil de sa carrière, la BR 103 a également servi de locomotive pour la 'Lufthansa Airport Express' de la DB à l'époque IV. Tillig en sort la version à l'échelle TT (1/120^e) avec deux voitures du type 'Bpmz296'. Tant la loco que les voitures portent la livrée 'Airport Express'. Ce modèle peut être pourvu d'un décodeur 'Plux12'. Les wagons sont pré-câblés pour le placement de l'éclairage intérieur. Des voitures supplémentaires peuvent également être obtenues chez Tillig. Ce set vous est proposé pour 243,50 euro. (PE)



PIKO (HO)
Des décodeurs pour séries 73/82

Pour les nouveaux modèles de locomotives belges des séries 82 et 73, Piko sort un décodeur 'sons' adapté avec les sons typiques de ces locos de manœuvres. Le décodeur Plux22 et le haut-parleur sont fournis par ESU et ont spécialement été conçus pour ce nouveau modèle Piko (réf. 56348). Après la dépose de la caisse du modèle, le décodeur peut être facilement enfiché sur la platine électronique. Le haut-parleur vient à la place d'un petit lest placé derrière la platine. Les deux fils bruns du haut-parleur doivent être soudés à la platine: l'endroit où ces fils doivent être soudés est repris dans le mode d'emploi de ce modèle. La soudure doit être faite avec précaution, les points de soudure sont minuscules. Il serait souhaitable de prévoir un support pour disposer le haut-parleur au moyen d'une prise, de façon à pouvoir parler d'un véritable 'Plug & Play' et de pouvoir assembler le décodeur 'sons' sans dégradation. Le prix d'un tel décodeur est de 99,00 euro. (PE)



CITÉS MINIATURES (HO) Une maison d'angle

Comme nouveauté au catalogue de ce fabricant français, on trouve le modèle réduit par découpe au laser d'une maison caractéristique de nombreuses villes et villages de France. Comme surface au sol, comptez 16,5 cm sur 11. Vous avez le

choix entre une façade en crépi ou en briquettes. Avec un peu d'imagination, on peut l'intégrer aisément dans un réseau modèle d'inspiration belge (réf. BV 010-HO). Pour en savoir plus, surfez sur www.cites-miniatures.com. (GVM)



HORNBY SKALEDALE (OO)
Une chapelle

Hornby présente, en collaboration avec Skaledale, quelques nouveautés en matière de bâtiments à l'échelle OO. Tous sont d'une finition impeccable, comme cette chapelle que l'on croirait sortie tout droit d'un paysage champêtre typique en Belgique. Cette maquette d'une profondeur assez réduite (à peine 60 mm) et d'une largeur de 120 mm est en résine synthétique, coulée d'une seule pièce. Légèrement patinée, cette chapelle est proposée totalement finie, avec le toit, des fenêtres blanches et un tuyau de descente (réf. R9757). Prix: 28,20 euro. (PE)



MARKENBURG (H0 & N)

Pendant l'expo 'Rail' 2015, il nous a été donné de découvrir chez Markenburg toute une série de nouveaux produits. Il faut remonter loin dans le 20^e siècle pour retrouver des aiguillages et des signaux commandés à partir d'une ou de plusieurs cabines de signalisation: c'est l'une de ces cabines caractéristiques de cette époque, le poste I à Hoogezand-Sappermeer, que Markenburg a restituée à échelle réduite, en carton découpé au laser. La cheminée et l'escalier ont été réalisés à l'aide d'une imprimante 3D. Le kit est disponible à la fois en H0 et en N, respectivement au prix de 31 euro et 27 euro, moins un cent. Une commande adaptée pour aiguillage et signaux est prévue séparément, mais elle n'a rien de vrai évidemment, puisqu'on a affaire ici à une structure avec levier, elle aussi faite de carton découpé au laser. Son prix est de 12,50 euro pour la version en H0 et de 11 euro pour le N. Tenez compte que seule une main assurée pourra venir à bout du travail de précision sur le modèle en N, qui mesure à peine 20 x 4 x 12 mm. (L x l x h). Les modèles représentés sont au 1:87^e. (GJT)



ATELIER CJ MODELS (H0)

L'artisan français Jérôme Collard ajoute ici à ses réalisations de kits de construction de matériel roulant en laiton toutes sortes de petits accessoires. Parmi ceux-ci, ce petit kit qu'il propose sous la référence CJM013. Celui-ci comporte des volets roulants métalliques argentés de 0,3 mm d'épaisseur pour la fermeture de magasins. Un set comprend 3 grilles pour les portes et 3 autres pour les étagères au prix de 7,50 euro. L'Atelier CJ Models propose encore au modéliste des plaques à assembler en laiton d'une épaisseur de 0,2 mm imitant la texture des dalles Eternit utilisées pour habiller les façades latérales de maisons (réf. CJM015). Pour plus d'infos, rendez-vous sur www.atelierscjmodels.com. (GVM)



ANITA DECOR Hydrogel

Dans notre numéro 144, nous vous avons présenté l'hydrogel d'Anita Decor en précisant qu'il fallait utiliser une brosse pour l'appliquer. En fait, ce n'est pas la bonne manière: ayez plutôt recours à une spatule et vous obtiendrez une surface de l'eau ne présentant pas de traces de brosse. (GVM)



BREKINA(H0)

Un Berliet TLR 8

Brekina s'adresse aux amateurs de camions belges avec cette nouvelle variante du Berliet TLR8 qui apparaît cette fois sous la forme d'un attelage tracteur et semi-remorque à double portière arrière. La semi-remorque porte un grand logo 'B' sur ses flancs, ainsi que le numéro de licence de transport. A notre avis, il s'agit plus que probablement d'un modèle fantaisiste (réf. 85416). (GVM)

BREKINA(H0)

Un autocar de tourisme

On doit à la marque Starline Models la réalisation de cet autocar de tourisme de très belle facture, dont Brekina assure la distribution. Starline s'est spécialisée dans la fabrication de modèles réduits d'autocars autrichiens et de camions. La marque autrichienne Saurer est une société indépendante née en 1937, qui construisait des camions et des autobus sous licence de la maison suisse Saurer, connue pour ses bus postaux suisses typiques. Saurer a construit à partir du châssis d'un mo-



dèle de camion à cabine plate de 1951 un grand autocar de tourisme mis en service par les PTT et les chemins de fer autrichiens. On a pu voir également ce type d'autocar en service aux Pays-Bas, chez bon nombre de sociétés de voyages. (GVM)

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

Update pour la 8217 reproduite par Piko

Les lecteurs participent!

DANS NOTRE PRÉCÉDENT NUMÉRO DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE, VOUS AVEZ PU FAIRE CONNAISSANCE DE FAÇON APPROFONDIE AVEC LE TOUT NOUVEAU MODÈLE BELGE DE PIKO, LA LOCOMOTIVE DE MANŒUVRES 8217 SNCB. CE MODÈLE EST ARRIVÉ À LA RÉDACTION PEU DE TEMPS APRÈS LA FOIRE DE NUREMBERG, JUSTE À TEMPS POUR EFFECTUER UN TEST PUBLIÉ DANS NOTRE NUMÉRO DE MARS. DANS CE TEST, NOUS AVIONS ÉMIS QUELQUES POINTS NÉGATIFS, MAIS IL EST APPARU PAR APRÈS QUE C'ÉTAIT UN PEU... PRÉMATURÉ.

Généralement, un tel test se déroule sous la pression de la date de clôture de rédaction, ce qui fut aussi le cas pour cette 8217 de Piko, car nous voulions absolument voir figurer cet article dans le magazine de mars, histoire de l'avoir publié au moment où ce modèle serait disponible en magasin. Et le temps nous a manqué pour passer toutes les facettes de ce modèle en revue. Après l'avoir lu, quelques membres du forum TMM nous ont offert leur aide pour éclaircir l'un ou l'autre point resté dans le vague.

En étudiant la vue en éclaté qui accompagne chaque modèle, il est apparu notamment que la cabine de conduite était une pièce distincte, simplement glissée au-dessus de la caisse à capots. En déposant seulement la caisse, nous ne pouvions pas accéder à l'intérieur, et le placement d'une figurine de conducteur nous a

paru compliqué. Mais en écartant légèrement la cabine au moyen de quelques cure-dents, cette dernière a pu être enlevée sans problème, et la plaquette représentant l'aménagement intérieur sommaire a pu facilement être extraite. Il a suffi alors de placer la figurine de conducteur peinte comme il se doit (le cache-poussière en gris) et de l'amputer (!) suffisamment pour qu'elle puisse être fixée sur la plaquette au moyen de colle. Le poste de conduite bénéficie d'un léger lavis noir, afin de mieux faire ressortir les instruments. Rien de difficile donc. Ensuite, reposez la cabine au-dessus du capot et pressez fortement.

Le modèle qui nous a servi pour effectuer le test était analogique: nous l'avons d'abord testé et ensuite rodé pendant une petite heure. Nous y avons ensuite placé un décodeur PluX33 LokPilot V4 de la marque ESU et

le test s'est poursuivi par le réglage standard du décodeur. Nous avons trouvé les qualités de roulement convenables, mais l'allure la plus lente était susceptible d'amélioration, selon nous. Quelques lecteurs nous ont alors signalé via le forum de Train Miniature Magazine que ces qualités de roulement pouvaient être améliorées en réglant le décodeur ESU de la façon suivante. Il est conseillé de disposer le CV54 sur '0' et ensuite de faire démarrer le modèle en enfonçant sur la touche 'F1'. Ce faisant, le modèle va avancer d'un petit mètre et régler lui-même son fonctionnement, les valeurs des CV 53, 54, 55 et 56 étant dépassées. Résultat: le modèle va littéralement avancer 'au pas', comme toute véritable locomotive de manœuvres est capable de le faire. Si vous voulez diminuer l'intensité des phares, il vous suffira d'agir sur les CV 262, 277 et 286 et les régler sur la valeur 75, par exemple.

Remerciements aux membres du Forum qui ont aidés à peaufiner le test de la 8217.

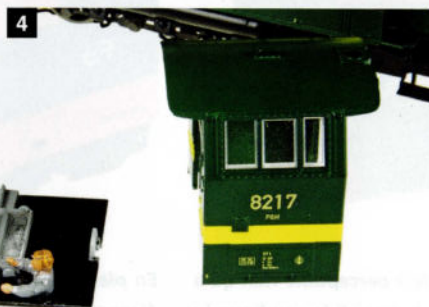
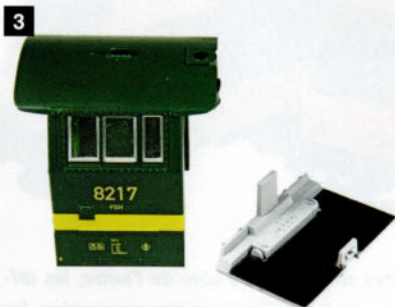
Texte et photos: GVM



1. Nous avons mis notre modèle sur sa tête et insérons prudemment deux cure-dents dans la fente entre la cabine et le châssis. En poussant un peu, la cabine s'écarte légèrement et le capot de la caisse peut facilement être déposé.



2. Juste sous les fenêtres de la cabine se trouve une plaquette reproduisant sommairement le poste de conduite: cette plaquette cache l'électronique du modèle.



3. Cette plaquette est facile à démonter, au moyen d'un petit tournevis plat.

4. Une figurine (ici, de la marque Noch) est peinte correctement; sa partie inférieure est découpée, tandis que le buste est fixé avec une goutte de colle.

5. La caisse est remontée; le conducteur est clairement visible dans son poste de conduite.



A gauche, le modèle Piko; à droite, le modèle ACME de la Traxx des NS.

Les locomotives 'Traxx' des NS

Comparaison des modèles Piko et ACME

ACME ET PIKO ONT BATAILLÉ FERME POUR ÊTRE LE PREMIER À METTRE EN VENTE UN MODÈLE DE LA CÉLÈBRE LOCOMOTIVE ÉLECTRIQUE 'TRAXX' EN LIVRÉE NS. QUI DES DEUX A GAGNÉ? IL AURAIT FALLU UNE 'PHOTO-FINISH' POUR LES DÉPARTAGER, MAIS POUR NOTRE PART, CELA A PEU D'IMPOR- TANCE. PAR CONTRE, NOUS ÉTIONS CURIEUX DE VOIR EN QUOI CES MODÈLES DE GRANDE PRODUCTION SE DISTINGUAIENT L'UN DE L'AUTRE.

Les locomotives du type 'Traxx' sont désor- mais familières sur les réseaux ferrés belge et néerlandais. Nous nous rappelons tous de la débâcle du Fyra et de ces rames V250 de fabrication italienne commandées par les NS (ou plutôt la HSA – High Speed Alliance) en 2008, qui nécessita par contrecoup la loca- tion d'une douzaine de locomotives 'Traxx' auprès de la firme britannique de leasing Angel Trains (devenue Alpha Trains), pour remorquer les trains Intercity de rempla- cement. Ces locomotives sont du type Traxx F140-MS2 et ont été construites par Bom-

bardier à Kassel (D). 'F140' signifie 'Freight' ('Marchandises') et 140 km/h, ce qui indique que ces locomotives destinées à l'origine pour remorquer des trains de marchandises sont limitées à 140 km/h. Pour pouvoir les utili- ser sur la HSL-Zuid (la ligne à grande vitesse néerlandaise), les logiciels de ces engins ont été modifiés pour permettre leur circulation à 160 km/h, ce qui est également la vitesse- limite des voitures ICR utilisées par les NS. L'indication 'MS' signifie qu'il s'agit d'engins polytensions: ils sont en effet capables de cir- culer sous les tensions de 1.500 et 3.000 V en

courant continu (au Pays-Bas et en Belgique), ainsi que sous 25.000 V (la tension d'alimen- tation des lignes à grande vitesse) et 15.000 V (en Allemagne).

La Traxx est dotée d'une caisse autoportante en acier, qui repose sur deux bogies Flexicoat. Le toit de cette loco est constitué de trois seg- ments amovibles. Les quatre pantographes que compte ce type d'engin sont posés sur les deux segments d'extrémité de la toiture. L'appareillage de ces locos est disposé dans la salle des machines. Le transformateur, le com- partiment batteries, le compresseur principal, le sécheur d'air et un des réservoirs d'air prin- cipaux sont suspendus au châssis de la loco. La traction est assurée par quatre moteurs tri- phasés asynchrones disposés dans les bogies. Chaque moteur entraîne son propre essieu.



La différence de prix entre les deux modèles est déjà perceptible rien qu'à l'emballage: le modèle ACME est emballé dans une boîte solide, rembourrée de mousse, comme les Italiens nous y ont habitués. L'emballage 'transpa- rent' de Piko est plus simple, mais protège quand même suffisamment, en conditions normales d'utilisation.



En plaçant les deux petites sœurs l'une à côté de l'autre, les dif- férences apparaissent, comme les mains courantes rapportées, les boyaux de frein, etc. sur le modèle ACME. Le fait que les mains courantes soient simplement moulées dans la masse sur le modèle Piko ne se voit qu'en regardant avec attention!



Une vue partielle du poste de conduite d'une Traxx des NS. Photo: Mark Hauer.

Les NS envisagent d'utiliser également leurs Traxx en Belgique. Lors d'un parcours d'essais vers Libramont, la E186 007 débouche du tunnel de Houyet (L.166 entre Dinant et Bertrix), le 30 octobre 2014. Photo: Lucien Claeys.



La Traxx E186 001 des NS sur le site de Watergraafsmeer à Amsterdam, le 12 février 2015. Photo: Mark Hauer.

Les E186 001 à 019 des NS

Après que les rames V250 'Fyra' n'aient que roulé 40 jours et aient été définitivement retournées chez leur constructeur AnsaldoBreda pour malfaçons diverses, les NS décidèrent en juillet 2013 de commander un total de 19 nouvelles locomotives du type 'Traxx' F140-MS2, sans appel d'offre préalable, vu l'urgence de la situation. La première loco de cette série fut livrée en août 2014, peinte dans la livrée jaune et bleue des NS, et dès octobre de la même année, les deux premières livrées assuraient déjà leurs premiers trains commerciaux. La dernière loco de cette série – la E186 019 – a été livrée officiellement le 6 février

2015 par Bombardier aux NS. Toutes ces locos sont la propriété de la NS-Reizigers, devenue NS-International depuis le 15 juin 2014.

Ces 19 locomotives sont numérotées E186 001 à 019, leur matricule étant suivi par la numérotation informatisée et l'indication 'NL-NS'. Elles servent provisoirement d'alternative aux 'Fyra' sur la HSL néerlandaise, en association avec une rame de voitures ICRm (dont une voiture-pilote ex 'ICRm DB'). En 2020, les NS mettront alors en service un nouveau matériel destiné aux services Intercity, qui remplacera à titre définitif les rames V250 'Fyra' défectueuses: ces trains seront aptes à la vitesse de 200 km/h.

ACME/Piko

Ces nouvelles locomotives sont issues de la 'plateforme Traxx', dont plus de 1.800 locomotives ont été construites de par le monde, tant pour le service voyageurs que pour le trafic marchandises. Idéal donc pour les fabricants de modèles réduits qui, au départ d'un modèle de base, peuvent décliner toute une série de variantes de livrées. Il n'est toutefois pas évident de faire réaliser une version belge ou néerlandaise d'un tel modèle. Chez ACME, l'importateur EtoTrack a dû argumenter pour convaincre le fabricant de réaliser un tirage de 250 pièces à peine de la Traxx des NS. Et l'importateur néerlandais de Piko – la firme Scalettrading – a dû faire de même en ce qui concerne son modèle: tout fabricant doit vouloir – et pouvoir – libérer des moyens de production.

La Traxx reproduite par ACME porte le matricule E186 001, tandis que la Piko porte le matricule E186 002. Plus tard au cours de cette année, Brawa, Märklin/Trix et Roco sortiront leur propre modèle en H0 d'une Traxx des NS: Brawa la baptisera E186 003, Märklin/Trix E186 009 et le matricule retenu par Roco ne nous est pas encore connu.

Nous vous avons déjà décrit les modèles de Traxx belges de Piko (voir TMM n° 107) et d'ACME (voir TMM n° 137): pour ce qui concerne leurs aspects techniques, nous vous renvoyons à ces articles. Nous avons toutefois été surpris de constater que l'intérieur des modèles ACME avait été modifié: plus de fils volants, mais une belle platine électronique.

La Traxx de Piko est à gauche, celle d'ACME à droite. Le modèle ACME présente un chasse-obstacles interrompu pour le placement d'un coupleur d'attelage.

Piko a pourvu son modèle de pantographes standards, tandis qu'ACME a placé des pantos réalistes, constitués de deux fois plus de pièces que ceux de Piko.



La Traxx E186 001 NS reproduite par ACME.



La Traxx E186 002 NS reproduite par Piko.



La Traxx de Piko analogique pour courant continu (DC) se vend 100 euro, et 125 euro pour une version courant alternatif (AC), cette dernière étant par la même occasion digitalisée. Pour une Traxx 'DC' de la marque ACME, vous devrez déboursier 220 euro et 254 euro pour une version 'AC', cette dernière étant aussi digitalisée. Elle est en outre pourvue d'un frotteur silencieux.

Tant les modèles DC de Piko que ceux d'ACME sont pré-câblés pour le mode digital: le modèle Piko est pourvu à cet effet d'une interface à 8 pôles NEM 652 pour décodeur DCC. En outre, un module 'sons' SUSI (réf. 56193) est disponible pour ce modèle de E186. Chez ACME, c'est une interface du type MTC 21 qui a été montée. Ces deux modèles sont pourvus d'un dispositif pour attelages serrés avec boîtiers d'attelage normalisés et sont livrés d'usine avec des attelages standards à boucle.

Les faces d'about

Une des deux faces d'about du modèle ACME est pourvue de boyaux de frein avec

robinets de couleurs différentes, ainsi que d'un attelage (factice) à vis. Le chasse-obstacles, qui grâce à sa forme particulière, sert également de chasse-neige, est intégral sur cette face d'about. Sur l'autre face, ce chasse-obstacles est par contre interrompu pour laisser place à l'attelage à boucle. Pour la même raison, les boyaux de frein ont été raccourcis. Des boyaux de frein supplémentaires et un chasse-obstacle intégral sont livrés conjointement, de façon à permettre d'équiper votre modèle pour figurer dans une vitrine.

Les belles fenêtres du pare-brise sont pourvues d'essuie-glaces rapportés; toutes les mains courantes sont également rapportées. Les grilles ouvertes disposées à plat au-dessus des tampons et de l'attelage sont particulièrement bien gravées. Les phares blancs et les feux rouges sont bien reproduits au moyen de Leds rondes derrière les blocs optiques des phares (qui sont rectangulaires), délimités par une petite ligne noire. Pour les adeptes du mode digital, certaines fonctions lumineuses sont disponibles et peuvent être configurées via le décodeur.

Le modèle Piko est pourvu de série de phares blancs et de feux rouges qui s'inversent selon le sens de la marche. Les blocs optiques des phares sont un peu moins précis, suite à l'absence d'une ligne noire. Les vitres des cabines de conduite sont légèrement moins transparentes que celles du modèle ACME. Les essuie-glaces sont moulés dans la masse des pare-brises et sont peints en noir. Les mains courantes sur la caisse sont également moulées dans la masse. Mais grâce à l'application très minutieuse de la teinte argentée, on croirait presque que les mains courantes de part et d'autre des portes d'accès sont rapportées. Sur ce modèle Piko, les boyaux de frein et les attelages à vis ne sont que sommairement reproduits et les passerelles en caillebotis sont constituées d'une plaque opaque de plastique avec motif gaufré.

Les pantographes

Sur les bogies du modèle ACME, on peut voir que les éperons devant les roues sont bien détaillés. En outre, le modèle ACME reproduit les sablières, ces dispositifs utilisés

Le modèle ACME présente des types de pantos différents selon le courant (AC ou DC). Les étriers de fixation des câbles à haute tension sur la toiture sont peints en noir. Les passerelles au-dessus des tampons sont en caillebotis.



Rien ne manque sur le toit du modèle Piko. Les bandelettes noires sur les cabines sont des parties antidérapantes.



Au-dessus, le bogie ACME; en-dessous, le bogie Piko: les deux sont plaisants à voir. Les roues chez ACME sont toutefois plus détaillées et les sablières ont été reproduites.



Le marquage est lisible à la loupe sur les modèles des deux marques. Derrière le matricule informatisé, on peut lire la mention 'NL-NS', et non 'NL-HSA', HSA n'existant plus depuis le 1^{er} janvier 2015.

pour sabler les rails lors d'une adhérence dégradée. A noter qu'en réalité, lorsque les sablières sont actionnées, le sable n'est éjecté que devant l'essieu avant de chaque bogie.

La disposition du toit est correctement reproduite sur les modèles de chacune des marques: toutes les conduites, le parafoudre, les sélecteurs de tension AC/DC et les isolateurs de toiture sont très bien reproduits sur les deux modèles. Au repos, quatre pantographes reposent joliment sur la toiture: Piko a utilisé le même modèle (unijambiste) pour les quatre. ACME par contre utilise un modèle différent selon le type de courant (AC ou DC). Et ces pantos sont bien mieux détaillés, mais plus fragiles que ceux utilisés par Piko. Encore un détail, les étriers par lesquels les câbles rouges sont maintenus en place sont peints en noir sur le modèle ACME.

Concernant les teintes utilisées pour peindre ces deux modèles, nous n'avons que des louanges à formuler: elles ont bien été choisies. Les nuances utilisées sur le modèle Piko sont légèrement plus foncées. La délimitation entre le jaune et le bleu est très stricte et le blanc utilisé pour le logo des NS est suffisamment couvrant sur le bleu. Le marquage est lisible à la loupe, tant sur le modèle Piko que sur celui d'ACME. Pour ce dernier, plus de teintes différentes ont été utilisées.

Il ne vous étonnera donc pas que selon nous, la palme revient à la E186 001 d'ACME: ce modèle présente de nombreux détails supplémentaires par rapport au modèle Piko de la E186 002, mais il coûte aussi 120 euro plus cher...

Mais un exercice de style tel que celui que nous venons de faire s'apparente à compa-


rer des pommes avec des poires. Outre les véritables différences d'ordre rationnel et le montant que tout un chacun veut (ou peut) déboursier pour un modèle donné, il existe aussi des différences d'ordre... émotionnel. Et soyons de bon compte: l'émotion, c'est ce qui sous-tend en grande partie la réalisation d'un réseau miniature, ou la constitution d'une collection de modèles réduits. Nous les modélistes ferroviaires, nous trouvons simplement bien le fait de posséder tel ou tel modèle. C'est la raison pour laquelle vous laisserez parler vos émotions pour acquérir soit le modèle superdétaillé d'ACME, soit le modèle 'budget' de Piko. En d'autres mots, si vous ne mettez pas ces deux modèles l'un à côté de l'autre, le modèle Piko n'aura pas à rougir...

Texte et photos des modèles:
Gerard Tombroek



SCHERPENHEUVEL 4 ans plus tard...

'S'CHERPENHEUVEL' EST LE RÉSEAU DU CLUB 'MODELSPOORCLUB DE KEMPEN'. CE CLUB A SORTI POUR LA PREMIÈRE FOIS CE RÉSEAU LORS DE NOTRE 5^{ÈME} 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME FERROVIAIRE EN 2010, À MALINES. LA GARE ET SES ALENTOURS ONT ÉTÉ DÉCRITS DANS NOTRE N° 100. APRÈS LEURS DÉBUTS, LES MEMBRES DU CLUB ONT TRAVAILLÉ DE FAÇON CONTINUE ET SIX SEGMENTS ONT ÉTÉ CONSTRUITS, REPRODUISANT LES PLUS BEAUX TABLEAUX VISIBLES LE LONG DE LA LIGNE SCHERPENHEUVEL - ZICHEM. AVEC UNE LONGUEUR DE 16 M, CE RÉSEAU TROUVE ENCORE PLACE (MAIS DE JUSTESSE) DANS LE LOCAL DU CLUB. LE NOUVEL ENSEMBLE A QUANT À LUI ÉTÉ EXPOSÉ LORS DE NOTRE 7^{ÈME} 'GRANDE EXPO' DE LOUVAIN.



Une loco à vapeur du type 41 en tête d'une rame de voitures GCI circule en direction de Scherpenheuvel et franchit le pont au-dessus du Demer. A l'avant-plan, on peut voir la scénette issue de 'De Witte', le roman d'Ernest Claes. Malgré l'interdiction de sa mère, Lewie est allé nager dans le Demer. Lorsque sa mère le surprend, elle emporte ses habits et le Witte devra revenir tout nu à la maison...

Scherpenheuvél est le terminus de la ligne 30 Zichem – Scherpenheuvél, qui n'existe plus de nos jours. Cette ligne à voie unique se débranchait de la ligne 35 Louvain – Aarschot – Hasselt en gare de Zichem. Surnommée localement 'Rutteke', cette ligne était alors la plus courte ligne voyageurs de Belgique avec ses 4 km, et se terminait dans la gare en cul-de-sac de Scherpenheuvél.

Ce réseau se situe à l'époque III. D'anciennes photos datant de cette époque illustrent des compositions assez hétéroclites, allant des locomotives à vapeur des types 7, 16 ou 29 aux premières Diesel des types 201 et 210,

le tout remorquant des voitures GCI, M1 ou M2.

Les trains y circulent en mode digital, pilotés par régulateurs à main. Les aiguillages sont pourvus de moteurs à mouvement lent et sont commandés en mode analogique. En prévoyant des contacts de rétrosignalisation qui ne s'enclenchent que lorsque les aiguillages sont complètement basculés, il est possible d'apercevoir leur position sur un tableau de contrôle au moyen de Leds s'allumant à proximité du symbole de l'aiguillage concerné. Le desservant de la gare peut ainsi tracer les itinéraires et les contrôler.

Sur la ligne 30, une limitation de vitesse de 40 km/h était d'application, une situation reproduite sur le réseau miniature. Comme les convois doivent circuler à une vitesse réaliste, ils mettent... un certain temps avant d'arriver en gare, en provenance du fiddle yard. Et comme le public veut voir des trains qui bougent, des manœuvres ont lieu en gare, au moyen d'un second régulateur. Trois caméras ont également été disposées le long de ce réseau: elles sont reliées à un petit écran LCD disposé près du tableau de contrôle optique, qui est lui-même placé près de la gare-fantôme. Tout ceci doit contribuer à un trafic ferroviaire varié, ce que le public demande...





La première partie de ce réseau, qui est constituée de la gare et de trois segments, vous a été présentée lors d'un reportage détaillé dans Train Miniature Magazine n° 100 (de février 2011); nous allons donc nous focaliser cette fois sur les six nouveaux segments de ce réseau.

Sur le premier segment, on aperçoit un panneau 'MR', qui indique le point jusqu'où les mouvements de manœuvre étaient autorisés. Un peu plus loin se trouve l'unique signal de la gare: c'est le signal d'entrée, constitué d'une simple palette placée sur un poteau en béton. Ce signal est fonctionnel et est commandé manuellement au moyen d'un interrupteur disposé sur le panneau de contrôle. Comme en réalité, le conducteur d'un train entrant en gare doit tenir compte de l'aspect

de ce signal. Ce dernier est activé mécaniquement au moyen d'un dispositif simpliste qui le relie à une loge desservie par un cheminot et située en gare. Les câbles de commande sont également reproduits. L'appareil tendeur qui était placé entre le signal et la loge de commande a été reproduit également, sur base d'une photo: ce dispositif servait à maintenir une tension mécanique suffisante sur les fils de commande. En fonction des conditions climatiques, la tension de ces fils pouvait en effet varier, suite à la dilatation ou la rétraction des câbles.

La voie descend ensuite vers le passage à niveau qui croise la route Scherpenheuvel – Zichem. Le kit de la barrière roulante nous a été gracieusement mis à disposition par PB Messing Modelbouw, ce pour lequel nous le remercions. Ce passage à niveau devait

être implanté de biais par rapport à la route. Comme nous voulions rendre les barrières fonctionnelles, nous avons dû tenir compte d'éventuels dysfonctionnements de la commande et concevoir une méthode pour démonter la commande, sans pour autant endommager le décor situé le long de la barrière. Le garde-barrières est fonctionnel et tourne son volant pour l'ouverture ou la fermeture des barrières. Ces dernières opérations se déroulent automatiquement et sont suivies par une rétrosignalisation.

Autour de ce passage à niveau, on trouve quelques maisons, qui ne pouvaient manquer sur le réseau. Les petits détails n'ont pas été négligés, comme le toit supportant l'année de construction de l'habitation au moyen de tuiles noires, l'agriculteur qui voit disparaître



1. Nous débutons notre reportage-photos dans la gare en impasse de Scherpenheuvel, le terminus de la ligne 30. Au cours du mois de mai, de nombreux fidèles s'en allaient à pied en pèlerinage à Scherpenheuvel, mais retournaient en train à domicile. Sur la voie de gauche, on remarque une rame de voitures K1, garée. Sur la voie 3, une loco à vapeur du type 29 est prête au départ, en tête d'une rame de voitures GCI.

2. A côté du bâtiment de la gare, on aperçoit les bâtiments de la firme Stals, qui disposait de son propre raccordement ferré pour la livraison de charbon et de matériaux de construction. La desserte en est assurée par une type 41 (un kit en métal blanc de Jocadis/ DJH).

3. Un dernier coup d'œil sur la gare en impasse de Scherpenheuvel, avant d'entamer notre voyage vers Zichem. La loco du type 16 (DJH/Jocadis) est prête, tandis qu'un auto-rail Brossel vient d'entrer en gare.





l'échelle de son grenier à foin, le chien de garde attaché à sa chaîne, le nom de la rue et les paveurs de rue qui réparent la chaussée. Les anciens se reposent sur un banc de jardin, tandis que l'équipe locale de football joue un match. Outre des champs et des pâturages, les voyageurs en train ont également vue sur les fonds de jardin: on y voit un pigeonnier, réalisé sur base d'un modèle existant. La parcelle attenante est un jardin avec sa corde à linge, son clapier à lapins, son tas de compost, son bac de semences et les enfants qui y jouent. Ici aussi, de nombreux détails sont reproduits, comme le verrou et les charnières du portail, un bout de clôture et même un tendeur pour le fil à linge.

Peu après suit la rampe vers le Demer et les ponts sont en vue. Le premier franchit le

4. A l'extrémité du site de la gare se trouve une petite loge d'où le seul signal mécanique compte la gare est desservi.

5. Juste avant le passage à niveau non gardé se trouve un 'compensateur', un appareil servant à maintenir les câbles de commande du signal sous une tension mécanique constante.

6. L'autorail Brossel est en route vers Zichem et vient de franchir le passage à niveau non gardé, hors du site de la gare.

fossé du marais du Demer, selon un angle de 45°. Pour sa construction, nous nous sommes basés sur les plans d'origine de la SNCV, que nous avons retrouvés au Musée du Tram à Anvers, chez le spécialiste dans le

7. Le Brossel, résultat d'une fabrication 'maison' avec une caisse en résine, vient de franchir le seul signal présent sur le site de la gare: il s'agit du signal d'entrée constitué d'une seule palette, placée sur un mât en béton. Ce signal est commandé mécaniquement depuis une loge disposée en gare.

8. Un peu plus loin, la voie descend légèrement et arrive à proximité du passage à niveau gardé, entouré d'habitations. Une Diesel du type 210 est en route vers Scherpenheuvel, en tête d'une rame de voitures M1.

domaine des trams: Eric Keutgens. Les têtes de pont ont été mesurées, dessinées très précisément sur plan et réalisées en impression 3D par le plus jeune membre de notre club. Ces têtes devaient encore être partiellement

6





recouvertes de motifs de briques et de pierres de sable et ensuite peintes et patinées. La superstructure a ensuite été reproduite et peinte selon le même plan. L'assemblage complet a finalement été décoré d'un parapet en MDF découpé au laser, placé sur le réseau et intégré dans le paysage.

Le pont suivant permet au chemin de fer de franchir le Demer. Ce pont se trouve à Zichem et est connu sous le sobriquet de 'Blaa brug', soit le pont bleu, suite à sa teinte d'origine qui tranchait dans le paysage. Après mesurage de l'ensemble, les plans nécessaires ont été dressés sur papier. Dans ce cas, les têtes de pont ont été entièrement réalisées en plasticard et travaillées comme le pont précédent. Nous



9. Une vue de détail du garde-barrières qui tourne le volant, ce qui aura pour effet de rouvrir la barrière roulante, après le passage du train.

10. Une vue de détail de la barrière roulante. Il s'agit d'un kit en laiton de la firme PB Messing Modelbouw, pourvu d'une motorisation fonctionnelle.

11. Un peu plus loin le long de la ligne, le train longe le terrain d'entraînement du FC Scherpenheuvel, où l'équipe locale joue un match sous les encouragements de quelques supporters acharnés.





avons trouvé ce pont chez la firme Central Valley. Ce pont est la copie quasi exacte d'un pont existant, comme de nombreux ont été réalisés sur le réseau ferré belge après la Seconde Guerre mondiale. Hauteur, nombre de segments, largeur, etc.: toutes les mensurations correspondaient. Mais comme sur notre réseau, ce pont franchissait le Demer selon un angle de 15°, quelques modifications ont dû y être apportées: les segments de coin ont été découpés dans des segments standardisés et posés ensuite, les profilés de soutien obliques ont été découpés dans du plasticard et les extrémités sont à angle droit, au lieu d'arrondis. De notre 'boîte à bro', nous avons déniché une échelle en laiton, que nous avons découpée à bonne mesure et fixée sur le pont. Les rouleaux de dilatation sont en laiton, tournés



12. La colombophilie était encore très populaire en Belgique, au cours des années 1950/60. Partout dans le pays, on pouvait voir des pigeonniers faits 'maison', souvent réalisés sans autorisation. Le colombophile s'en va vers son pigeonnier, mais le chat l'a précédé...

13. Les membres du MSC De Kempen se sont consacrés à la reproduction des moindres détails, comme cette corde à linge.

14. A côté du verger se trouve un jardinet. Remarquez les nombreux détails réalistes comme les débris de la clôture en béton, le bac de semences, le tas de fumier et le clapier.





15. La loco à vapeur a cédé la place à une loco Diesel du type 201 (future série 59). A gauche, la Maagdentoren, réalisée en grès de fer.

et forés selon les plans. Le tout a ensuite été peint et intégré dans le paysage.

Sous le pont, on peut voir une scénette se dérouler comme dans le roman 'De Witte' d'Ernest Claes. De Witte et ses amis qui se baignent nus dans le Demer sont surpris par sa mère qui mène la chèvre à la pâture et qui par punition, dissimule les habits de son fils...

A droite du pont, on peut voir la tour Maagden. Cette fortification datant du 14^e siècle

a été moulée à l'échelle dans le contenant d'une buse d'égout de 130 mm et dans une buse de 60 mm, centrée sur la base par un anneau en alu, qui assure la solidité et la stabilité de ce montage. Le matériau de remplissage est du plâtre pour modélisme, coulé en différentes couches, entrecoupées de périodes de séchage. Au dessus, le couvercle en plastique a servi pour le parapet. Les différents trous des portes, des fenêtres et des meurtrières ont été forés selon le plan et les photos. La buse en plastique est restée en place comme protection

autour de la tour, car l'ensemble n'aurait pas survécu au forage. La buse extérieure a ensuite été enlevée au moyen d'un petit disque découpant, sans toucher au plâtre. L'ensemble a ensuite été gravé horizontalement au moyen de la pointe d'un pied à coulisse et d'une plaque tournante pour armoire de cuisine, de façon à reproduire des épaisseurs de pierres variées, mais bien parallèles. Les joints verticaux ont été tracés à la main, ce qui a nécessité quelques soirées de travail. Cette gravure a provoqué de jolis effets de cassures dans le plâtre.



16



16. Pour terminer, encore une vue du pont ferroviaire sur le Demer et de la scénette issue du roman 'De Witte'. Le train est remorqué par une Diesel du type 212 (future série 62).

17. Une vue d'ensemble de la rampe vers le Demer. Le premier pont franchit le fossé du marais du Demer; le 2^{ème} franchit le Demer. Entre les deux, on peut voir la Maagdentoren, datant du 14^{ème} siècle. Une loco à vapeur du type 7 (Jocadis/DJH) en tête d'une rame de voitures K1 est en route vers Scherpenheuvel.

Après finition des ouvertures forcées et basculement de l'étage supérieur, le tout était prêt pour la mise en peinture. La tour d'origine a été construite en grès de fer, un matériau typique de la région de Diest. Raison pour laquelle différentes teintes de brun rouille (tirant sur le gris) diluées ont été appliquées en couches successives, pour obtenir le résultat final. Le sommet de la tour est verdurisé, un jeune arbre émergeant de la verdure. Un faucon surveille la vallée depuis cette tour, tandis qu'à ses pieds, quelques canards s'ébattent sur le marais et sur les berges. Derrière le pont, on peut voir le point d'eau des vaches, le long de la berge du Demer. Un peu

avant le 'Blaa brug', la voie suit une pente vers Zichem, tandis que le train disparaît des regards en direction de la gare de Zichem, située à 500 m de distance, le long de la ligne Hasselt - Aarschot. C'est avec cette dernière partie que se termine notre réseau, qui avec ses 16 m de longueur totale, a atteint les limites de notre local de club. Mais peut-être qu'un autre club envisage de reproduire la gare de Zichem en modèle réduit, ce qui nous permettrait de nous y raccorder?...

Texte: Frans De Weerdt & Eddy
Podevijn - Adaptation: GVM
Photos: Peter Van Gestel



17



Les signaux de queue à la SNCB

AU FIL DES ANS, PLUSIEURS TYPES DE FEUX DE FIN DE CONVOI (ENCORE APPELÉS 'SIGNAUX DE QUEUE') ONT ÉTÉ UTILISÉS PAR LA SNCB; IL S'AGIT DES FEUX ROUGES QUI SONT OBLIGATOIREMENT POSÉS SUR LA FACE ARRIÈRE DU DERNIER WAGON D'UN TRAIN DE MARCHANDISES.

Au temps de la vapeur, c'était l'œuvre du lampiste, qui travaillait dans la lampisterie. Chaque gare et atelier du réseau avait sa lampisterie, où les lanternes à pétrole – aussi appelées les disques de queue – étaient conservées, approvisionnées et allumées, prêtes à servir au moment voulu pour être fixées en queue des trains de marchandises ou des fourgons à bagages. Les lanternes à pétrole pour les signaux y étaient également conservées et entretenues en état. C'était le lampiste qui était responsable de l'entretien et du placement de ces lanternes; c'était un job très physique, car ces lanternes à pétrole pesaient près de 12 kilos. De quoi revendiquer de nos jours une mise à la retraite anticipée...

De nos jours précisément, chaque locomotive contient deux 'disques de queue' électriques, placés en permanence sur un support qui recharge leurs accus. Avant le départ de son train de marchandises, le conducteur donne une de ces lanternes à l'agent de triage, qui est désormais responsable pour l'allumage et le placement de cette lanterne électrique en queue du train. Lorsque le train est arrivé à destination, cette lanterne est alors récupérée et replacée sur son support, à bord de la loco. Nous allons toutefois nous limiter dans ce

domaine à ce qui nous intéresse en tant que modélistes (pour les époques III, IV, V et VI), car concernant ces signaux et les dispositifs de sécurité en vigueur aux chemins de fer, il y aurait tellement à dire que cela tombe largement hors du cadre de cet article.

Le signal de queue à travers les âges

A l'époque de la traction vapeur, on utilisait de lourdes lanternes noires à pétrole, présentant une vitre de teinte rouge et entourée (ou pas) d'un cercle de teinte blanche (PHOTO 1). Lors de l'apparition de l'éclairage électrique, une simple lampe rouge fonctionnant sur batterie fut alors utilisée. Lorsque la batterie était chargée à fond, la lampe pouvait émettre de la lumière pendant environ 20 heures. Comme vous pouvez le voir sur la PHOTO 2, ce type de signal de queue était beaucoup plus petit qu'une lanterne à pétrole; son enveloppe était grise et elle présentait aussi une couronne blanche. Elle eut une version un peu plus sophistiquée, comportant un catadioptré en partie haute (PHOTO 3). Vers 2001, c'est finalement le modèle actuel qui s'imposa (photo 4), d'origine française, mais qui se généralisa rapidement. Normalement, la SNCB ne place qu'un seul feu en queue de ses trains de mar-

chandises en service intérieur, ce qui est assez économique pour nous, modélistes... Par contre en service international, les trains de et vers la France ou l'Allemagne doivent porter deux signaux de queue. A vous de voir...

Un disque de queue électrique pour les époques V-VI

Lors de notre recherche d'un signal de queue SNCB valable pour nos trains de marchandises, nous sommes tombés sur un petit set de la marque AMF 87 (réf. A 137 – 17,90 euro). AMF 87 est un artisan français qui réalise principalement des kits de transformation ou de superdétaillage et d'autres accessoires pour trains miniatures à l'échelle H0. Le set en question comporte quatre lanternes de queue contemporaines en laiton, 4 Leds SMD rouges, deux résistances de 1,2 Ω, 4 décalques et un mode d'emploi succinct, rédigé en français. Un set donc manifestement destiné au marché français, mais grâce à l'utilisation universelle de ce type de lanternes, qui peut parfaitement convenir comme signal de queue SNCB. Après mesures d'un signal de queue SNCB (PHOTO 4), les dimensions des lanternes AMF 87 sont d'ailleurs parfaitement à l'échelle.

Nous en avons monté un exemplaire à titre d'essais sur un wagon-citerne de gaz du type 'Uas', reproduit par LS Models. Les lanternes en laiton sont découpées de leur arbre de moulage et leur face arrière est proprement



1. Une lanterne de queue au pétrole.



2. Le modèle-type de la lanterne de queue électrique (Photo: Philippe Vandermotte).



3. Une lanterne de queue électrique avec catadioptré.



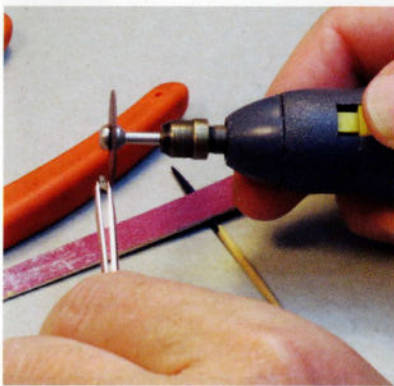
4. La lanterne de queue électrique universelle et contemporaine.



Un set de signaux de queue AMF 87.



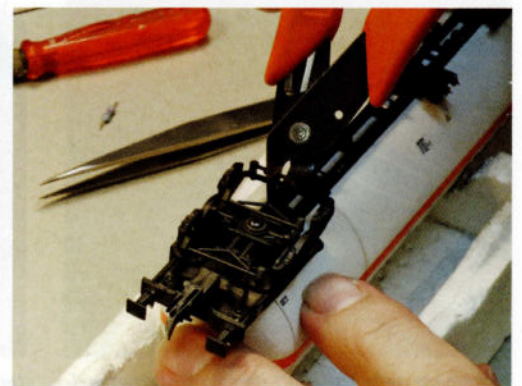
Les lanternes sont découpées de leur arbre de moulage.



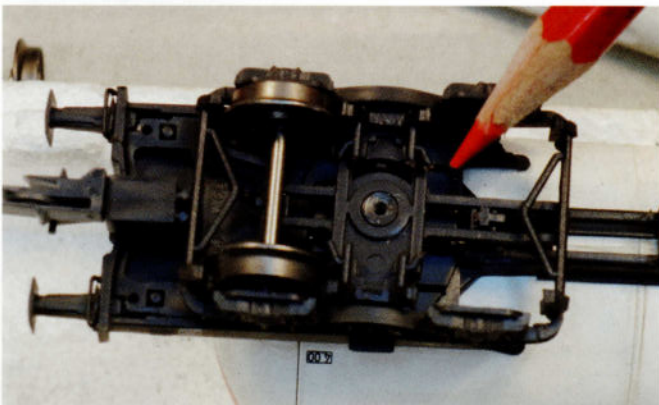
Au moyen d'un minidisque abrasif, les ébarbures sont éliminées.



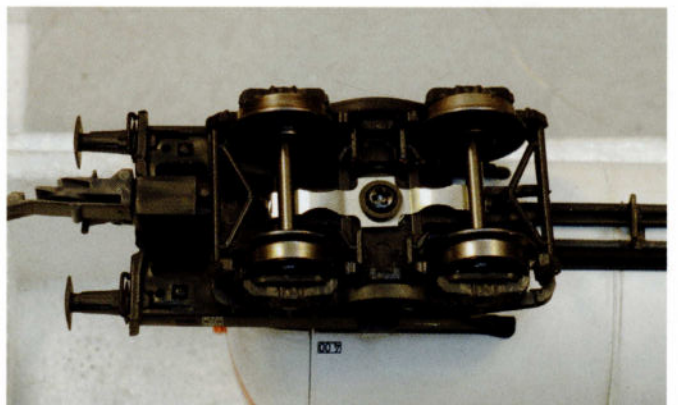
La lanterne est peinte en jaune.



Afin de pouvoir placer les frotteurs, les tringles entre les blocs de frein doivent être découpées.



Une vue de détail des tringles découpées.



Les frotteurs montés.

limée ou meulée. Ces lanternes sont alors peintes en jaune (Humbrol 24), les faces intérieures l'étant en argenté ou en alu. Pour que ces petites choses restent manipulables, nous insérons dans le petit trou à l'arrière un cure-dents. Tandis que la peinture sèche, nous pouvons monter les frotteurs de prise de courant sur notre wagon. Ces frotteurs Fleischmann à point de fixation centrale sont pressés contre les essieux du bogie. Chaque bogie aura donc sa propre polarité, histoire de placer les roues isolées du même côté, pour un bogie donné. Pour ce type de frotteurs, préférez les installer sur des wagons à

bogies, car vous avez alors chaque fois deux roues par polarité.

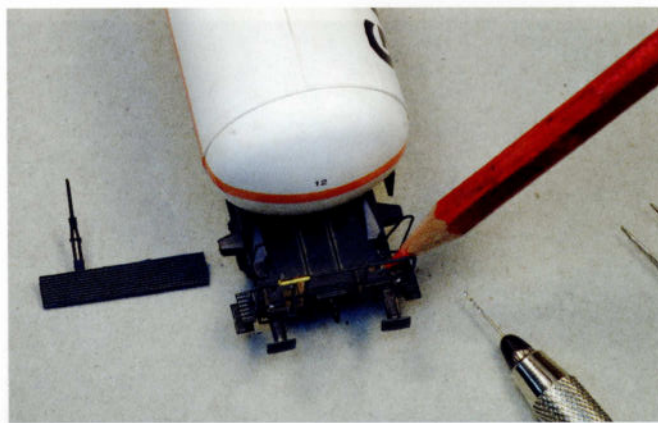
Notre wagon doit subir peu de modifications pour pouvoir y placer ces frotteurs. Les tringles entre les blocs de frein intérieurs devront bien être découpées pour permettre aux frotteurs une certaine mobilité. Les blocs de frein concernés deviennent alors plus lâches, mais ceci peut être rattrapé en les fixant au moyen de colle instantanée. Nous raccourcissons les frotteurs au moyen d'une petite pince Xuron jusque juste devant les essieux, fixons avec de la colle instantanée et plaçons à nouveau la

vis centrale. Pour bien camoufler le câblage du signal de queue, nous forons un petit trou de 0,4 mm de diamètre sous la passerelle à travers le châssis, juste à côté du tampon et sous le porte-lanterne de droite.

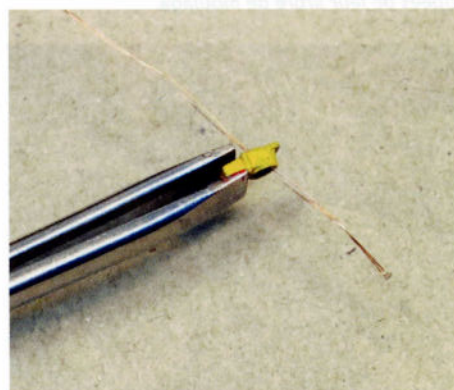
Avant de placer la Led SMD dans la lanterne, contrôlez d'abord si elle fonctionne bien. N'oubliez pas de d'abord raccorder la résistance en série. A l'aide d'une loupe, vous pouvez distinguer sur la Led les pôles + et - ou le tester sur un rail. Par l'avant de la lanterne, nous introduisons alors la Led à l'intérieur. Veillez à ce que la Led soit bien orientée et fixez-la à la colle instantanée.



Un fin trou est foré à travers le châssis au moyen d'une chignole.



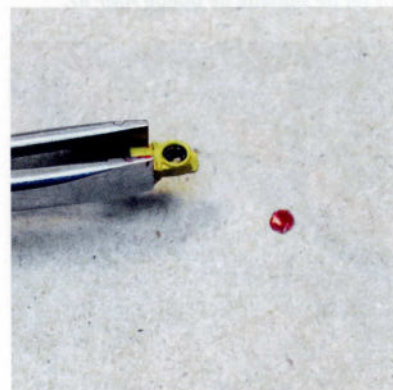
Détail du trou foré sous la passerelle.



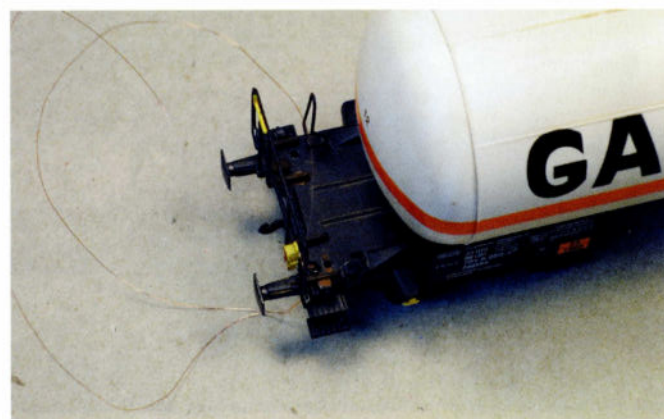
Placement de la Led SMD dans la lanterne; veillez à ce que la Led soit dirigée vers l'avant de la lanterne, car tout est si petit...



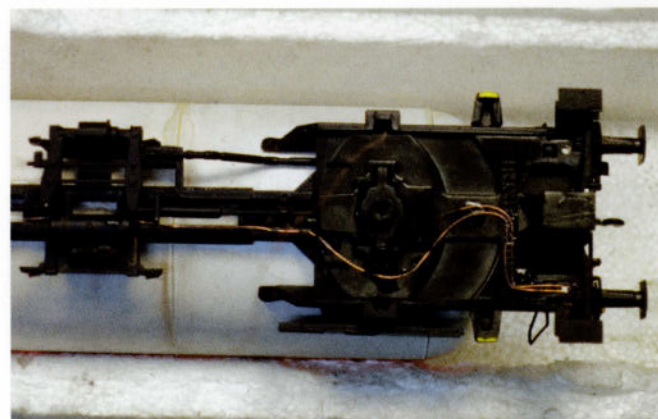
Découpe de l'écran rouge au moyen d'une poinçonneuse.



L'écran doit être fixé au moyen d'un peu de colle instantanée.



La lanterne est placée sur le porte-lanterne de droite.



Disposez le câblage sous le châssis avec le plus grand soin, afin de ne pas gêner le débattement du bogie.

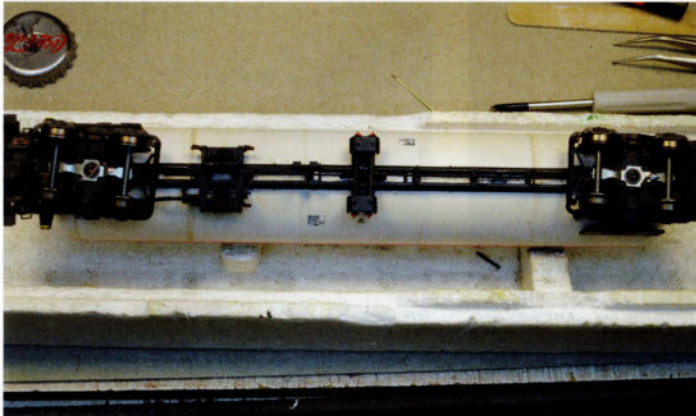
Les véritables lanternes présentent à l'avant un écran en plastique rouge: nous allons le reproduire au moyen d'un disque obtenu en le découpant dans une feuille transparente de teinte rouge, au moyen d'une poinçonneuse: grâce à cet ustensile, il est en effet possible d'obtenir de jolis petits disques. Le plus petit trou a un diamètre de 1,7 mm, ce qui s'ajuste parfaitement à notre lanterne. Fixez le disque avec soin à la colle instantanée: utilisez pour ce faire la pointe d'une épingle pour appliquer la colle sur la lanterne. Pour éviter la produc-

tion de lumière incidente via le trou arrière de la lanterne, nous le remplissons d'un peu de putty. Enfin, nous appliquons le décalque. Via le trou percé, nous faisons passer le fil et collons la lanterne sur son porte-lanterne. Il faut maintenant bien disposer le fil sous le châssis, sans pour autant gêner le bon fonctionnement du bogie. La résistance et le fil sont dissimulés entre les deux traverses du châssis et les deux pôles sont soudés respectivement aux frotteurs prenant le courant. Comme on peut le voir sur les photos, le résultat est

joli et parfaitement conforme à la réalité aux époques V et VI.

Un disque de queue électrique pour les époques IV-V

De cette génération précédente de lanternes avec catadioptre (PHOTO 2), il n'existe pas à notre connaissance de reproduction en modèle réduit. Il ne nous reste donc plus qu'à la fabriquer 'maison'. Pour ce faire, nous utiliserons une Led rouge de 1,9 mm de diamètre de Treinelektronika (2,5 euro pour 5 pièces)



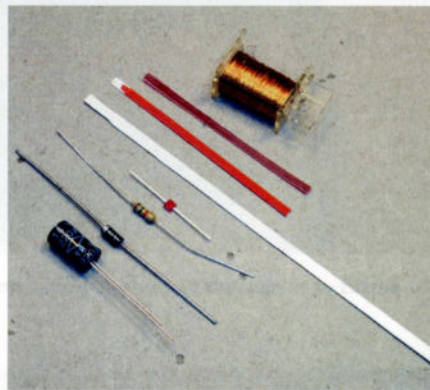
out est bien dissimulé entre les traverses du châssis, y compris la résistance.



En route sur le réseau miniature...



A côté de ce signal de queue, un crochet de traction et un boyau de frein ont en outre été placés.



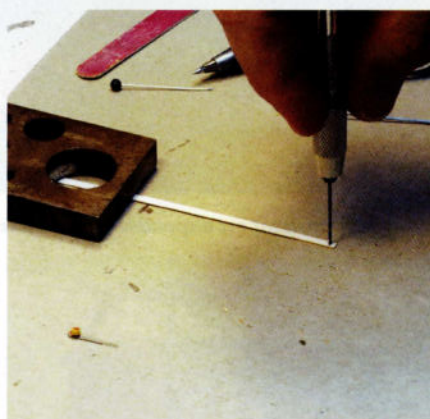
Voici ce dont nous avons besoin pour fabriquer un signal de queue avec catadioptre.



Une petite bandelette en laiton est découpée à bonne mesure.



Le conduit de lumière de la Led est poncé de façon plate jusqu'à 0,5 mm.



Un petit trou est foré à la chignole, au-delà du conduit de lumière de la Led.



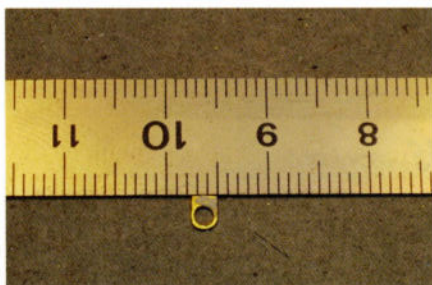
Les coins inférieurs de la plaque sont arrondis.

dont les dimensions sont correctes à échelle réduite. Nous allons la recouvrir d'une petite plaque en laiton trouée sur laquelle nous placerons le réflecteur en partie supérieure. La patte supérieure de la Led est courbée pour obtenir une imitation de la main courante. Le corps de la Led est peint en jaune (H 24) ou en gris (H 1), comme c'était le cas au début. Le conduit de lumière est découpé jusqu'environ l'épaisseur de la plaque en laiton de 0,3 mm que nous allons poser bientôt par-dessus. La partie supérieure du conduit de

lumière est limée de façon droite, pour faire place au catadioptre.

Dans notre 'boîte à broil' de laiton, nous avons trouvé une bande de laiton de 0,3 mm d'épaisseur et de 2,9 mm de largeur. Cette largeur est réduite à 2,4 mm au moyen d'un minidisque, pour correspondre à l'échelle H0 à la largeur réelle de 21 cm. Avant d'opérer cette réduction, nous allons prévoir un petit trou par lequel sera inséré le conduit de lumière de la Led. Nous utilisons à cet effet une

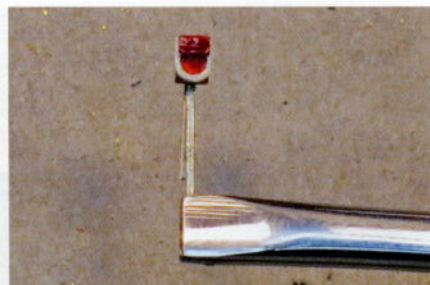
petite mèche de 1,8 mm de diamètre. Si nous mesurons la Led, nous arrivons à un diamètre de 1,8 mm, soit exactement les 16 cm réels réduits à l'échelle 1/87. Le point milieu est à 1,22 mm de la base: il est gravé au moyen d'une pointe en acier. Nous centrons ensuite au moyen d'une grosse épingle et forons à la chignole à main au moyen d'une mèche de 0,5 mm d'abord, de 1,8 mm ensuite. Nous arrondissons ensuite les coins carrés de la base, qui suivront le bel arrondi obtenu pour le trou foré.



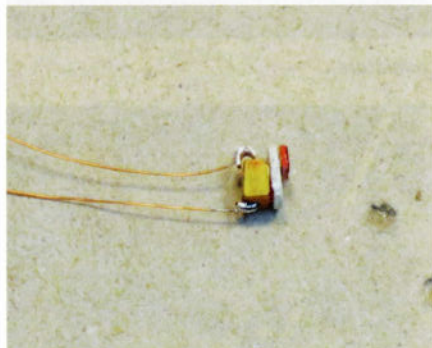
La plaque de base terminée.



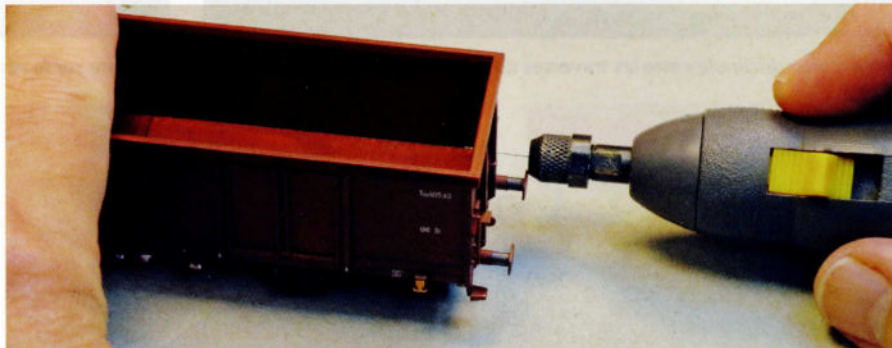
La bandelette du catadioptr est joliment raccourcie au moyen d'un Chopper.



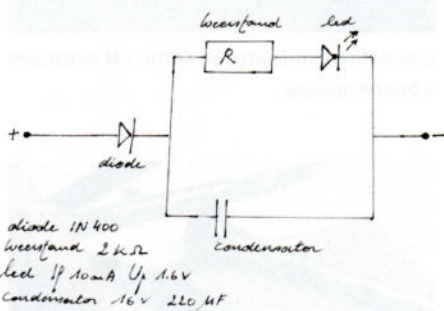
Une vue de détail du signal de queue achevé.



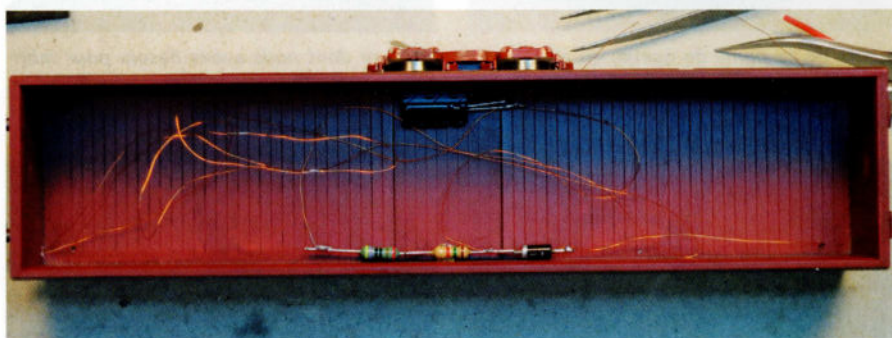
Une vue latérale: remarquez la poignée.



Au-dessus et en-dessous du porte-lanterne, nous forons un petit trou pour y placer le câblage.



Le schéma électrique du signal de queue, avec condensateur.



Un espace suffisant est disponible pour y placer les composants électroniques.

Enfin, nous raccourcissons la plaquette à 3,9 mm (la hauteur totale réelle est de 27 cm) et la peignons en blanc (H 34). Le réflecteur est constitué de deux parties: une tige de sty-rène Evergreen de 0,25 mm d'épaisseur et de 2 mm de largeur, qui aura déjà été peinte en rouge (H 90) au préalable, ainsi que la feuille de plastique rouge transparente de 2 mm de largeur. Ces deux pièces sont raccourcies au moyen d'un Chopper de 1 mm. Les pièces sont alors prêtes et peuvent donc être assemblées.

La plaquette blanche en laiton s'ajuste sur le conduit de lumière de la Led et est fixée au moyen de colle instantanée. La plaquette en styrène rouge est alors placée au-dessus de la lampe, avec la particularité qu'elle déborde quelque peu de la lanterne. Pour finir, la feuille rouge qui constitue le catadioptr est posée à son tour.



Lorsque le wagon sera chargé, l'électronique sera devenue invisible.



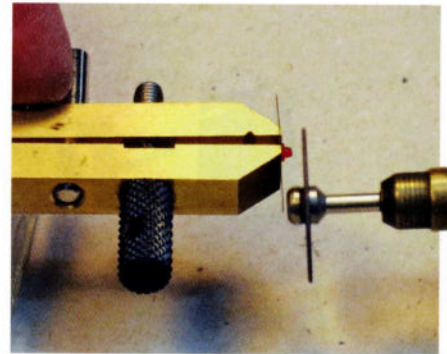
Le signal de queue achevé.

Comme exemple, nous avons pris un wagon 'Eaos' de Roco, sur lequel nous allons installer cette lanterne. Des porte-lanternes y figurent, ce qui nous facilitera le positionnement. Le

placement des frotteurs de prise de courant Fleischmann ne pose aucun problème: ils sont découpés à bonne mesure et fixés à la colle instantanée Pattex sur les deux bogies.



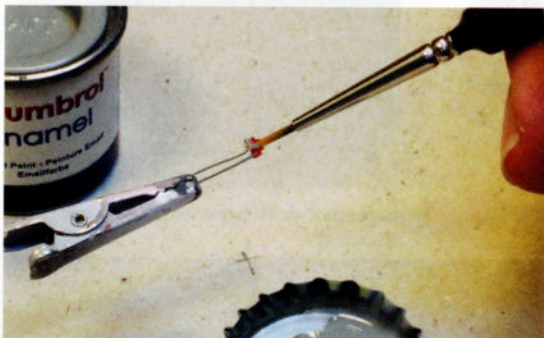
En ligne, sur le réseau miniature...



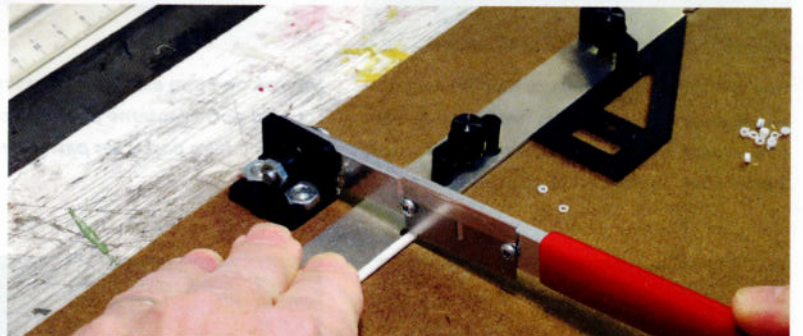
La petite Led destinée à la lanterne électrique de queue bien connue est meulée à plat jusqu'à 0,5 mm.



Une vue de détail: les pattes sont déjà pliées, la patte supérieure servant de poignée.



Le corps de la lanterne est peint en gris, comme en réalité.



Pour obtenir l'anneau blanc autour de la lanterne, nous découpons un fin disque dans un bâtonnet d'ouate.

Au-dessus et en-dessous de la lanterne, nous forons un petit trou de 0,3 mm à la chignole, pour y faire passer les fils. Le wagon pourra par après être pourvu d'un chargement, ce qui permettra de parfaitement camoufler le câblage et les composants électriques. Comme l'espace à cet effet est plus que suffisant, nous allons également y placer un condensateur, ce qui évitera les clignotements de la lanterne en cas de mauvaise prise de courant.

Nous raccourcissons les pattes de raccord de la Led de façon à ce que les fils de raccord puissent encore à peine être soudés. Nous utilisons à cet effet du fin fil de bobine de 0,1 mm, de façon à ce qu'il soit pratiquement invisible. Faites attention à la polarité: le '+' est l'anode (la patte la plus longue), tandis que le '-' est la cathode (la patte la plus courte). Sur la diode et le condensateur, le pôle '-' est clairement répertorié. Le raccord doit être réalisé

selon le schéma. Tous les composants électroniques ont été achetés chez Treinelektronica, tandis que le fil de bobine provient de la 'boîte à broil', et était à l'origine une bobine de relais pour loco Märklin.

Lors d'un essai d'allumage, la petite Led a émis une lueur relativement forte, permettant de lui adjoindre une résistance de 2 kOhm au lieu de 1,5 kOhm. Le câblage supplémentaire vers les frotteurs est le même que celui effectué sur le wagon-citerne de gaz. Nous avons profité de l'occasion pour remplacer le crochet d'attelage moulé par un exemplaire plus réaliste et avons ajouté un boyau de frein. Pour terminer, nous avons placé un chargement de bois sur ce wagon, afin de cacher l'électronique. Un tel signal de queue ne pourrait pas manquer sur aucun des convois circulant aux époques IV et V...

Un signal de queue électrique d'époque III Le modèle le plus classique de signal de queue est constitué d'une simple lampe rouge bordée d'un cercle blanc, avec à l'arrière l'accu rechargeable (photo 3). A notre connaissance, ce type de lanterne n'est reproduit par aucun fabricant. Pour le reproduire en modèle réduit, nous allons à nouveau utiliser une mini-Led de 1,9 mm comme base, car les dimensions de l'authentique lanterne correspondent bien à celles de cette Led.

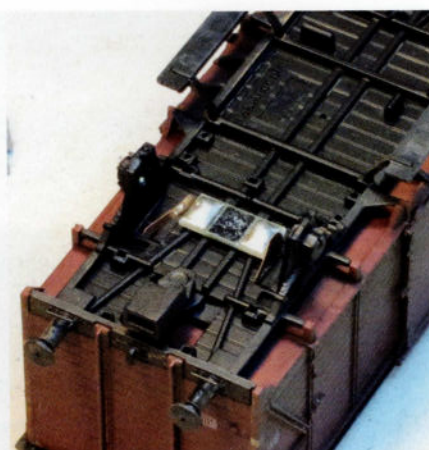
Le corps de cette Led servira d'accu, que nous allons peindre en gris (H 1). Ne reste plus alors qu'à placer un cercle blanc autour de cette lanterne. Pour ce faire, le Chopper constitue une aide précieuse: la busette de plastique blanc sera constitué par un minidisque obtenu par découpe d'une tranche de bâtonnet d'ouate, du style de ceux que vous utiliser pour vous nettoyer vos oreilles. Ce disque



Notre modèle de lanterne électrique achevé.



Le set de frotteurs ESU.



Le placement de ces doubles frotteurs.



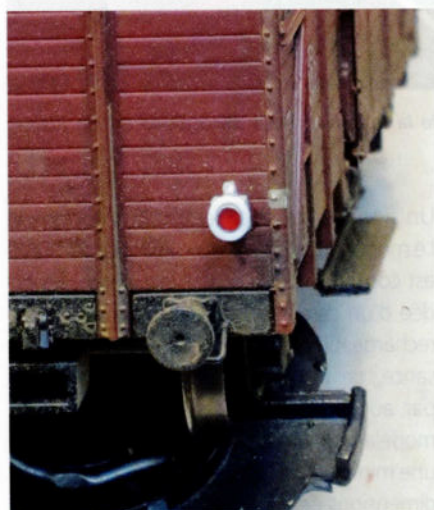
Une vue de détail: comme ce modèle est pourvu de roues à rayons, les frotteurs doivent être placés avec soin de façon à ce qu'ils frottent sur les flancs intérieurs des roues.



Un trou de 1 mm est foré au-dessus et en-dessous du porte-lanterne avec une chignole, de façon à y faire passer les pattes de la Led.



Le placement de la lanterne de queue.



Une vue de détail de la lanterne achevée.



Le wagon avec sa lanterne de queue sur le réseau miniature.

sera alors place sur le conduit de lumière de la Led. Ce conduit de lumière est alors poncé de façon plate au moyen d'un minidisque, jusqu'à la taille de 0,5mm.

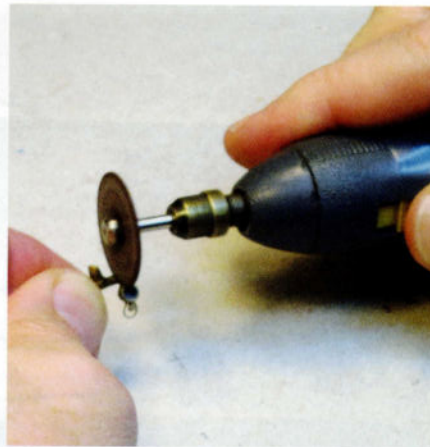
Le pôle '-' (ou cathode) est indiqué sur l'arrière de la Led au moyen d'un petit carré en métal. Nous plions en forme d'arrondi un de ces pôles avec une petite pince, jusqu'à obte-

nir une poignée, comme sur l'original. L'autre pôle est simplement plié à 90°. Ces deux pôles viendront plus tard se ficher dans la paroi d'about du wagon, au moyen de deux petits trous forés. Ne reste plus qu'à fixer le petit anneau blanc autour du conduit de lumière et de fixer le tout à la colle instantanée. Sur la plupart des modèles de wagons bien

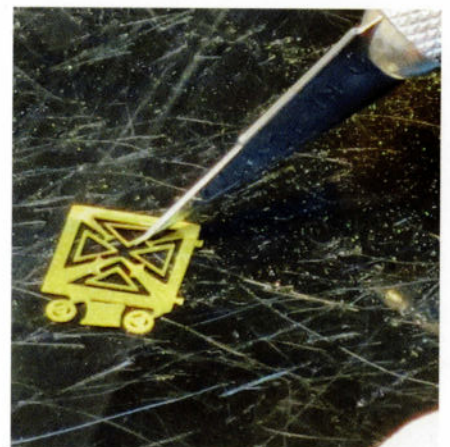
détaillés, on trouve les porte-lanternes, à savoir des supports sur lesquels la lanterne de queue doit être placée. C'est également le cas de notre 'Gklm' de LS Models. Le positionnement de notre lanterne se réalise donc parfaitement. Nous forons au-dessus et en-dessous de ce support un petit trou d'un mm avec une chignole à main, afin d'y insérer les petites



Les lampes à pétrole en laiton du set de PB Messing Modelbouw doivent encore être nettoyées de leurs traces de chaux résultant du processus de moulage.



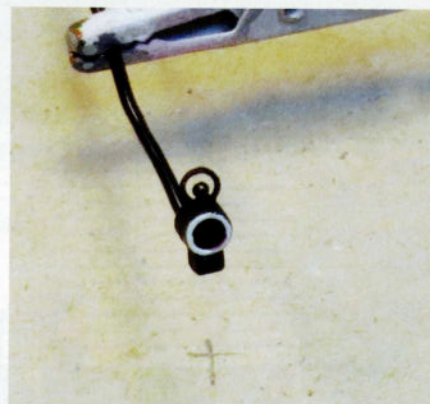
Le meulage et l'enlèvement des ébarbures de la lanterne.



La découpe des petits triangles gravés.



Le noircissement chimique des triangles.



La lanterne peinte avec son écran transparent rouge et l'ampoule 'grain de riz' intégrée.



La pose du petit triangle gravé n'est pas une sinécure...

pattes de notre Led et fixons la lanterne de queue au moyen de colle instantanée.

Il est temps maintenant de fixer les frotteurs. Pour ce faire, nous utilisons une double prise de courant ESU (réf. 50707) constituée de huit pièces (dont coût: 9,95 euro). Ce choix a été déterminé par les possibilités de placement sous le modèle: il faut partir du principe que pour chaque modèle, c'est la meilleure solution qui doit être suivie. C'est donc plus facile lorsque vous disposez de différents types de frotteurs. Comme notre modèle est pourvu de roues à rayons, il faudra donc positionner avec une grande précision ces frotteurs, afin qu'ils frottent bien le côté intérieur du bourrelet de la roue. Quant au raccordement électrique proprement dit, nous n'allons pas nous répéter, car il se réalise de façon identique au précédent.

Nous avons ainsi obtenu d'une manière simple et bon marché un signal de queue électrique réaliste pour l'époque III.

Un signal de queue au pétrole d'époque III
Pour les adeptes de la traction vapeur,

nous avons trouvé dans l'assortiment de PB Messing Modelbouw un disque de queue au pétrole. Ce petit set (réf. 901118) est constitué de deux lanternes à pétrole fabriquées en laiton, avec leur petite ampoule 'grain de riz' rouge de 3 V (le tout: 12,20 euro). Il existe aussi un petit set de triangles en laiton gravé (réf. 90195 - prix: 3 euro). Pour les petites ampoules 'grain de riz', une résistance additionnelle de 1 kOhm est encore à prévoir. Ces lanternes sont bien à l'échelle, les dimensions principales étant correctes; seul le pied est un peu trop lourd, ce qui a sans doute à voir avec l'espace intérieur nécessaire pour l'ampoule.

Nous enlevons d'abord les résidus de chaux encore présents sur ces lanternes et qui résultent du processus de moulage. Nous les découpons ensuite de leur arbre de moulage. Les faces intérieures de la lanterne sont peintes en argenté (H 56), les faces extérieures l'étant en noir mat (H 33), l'anneau circulaire à l'avant en blanc (H 34). La

lanterne est achevée au moyen d'un disque de plastique transparent rouge, qui imitera le verre rouge, tel que déjà décrit.

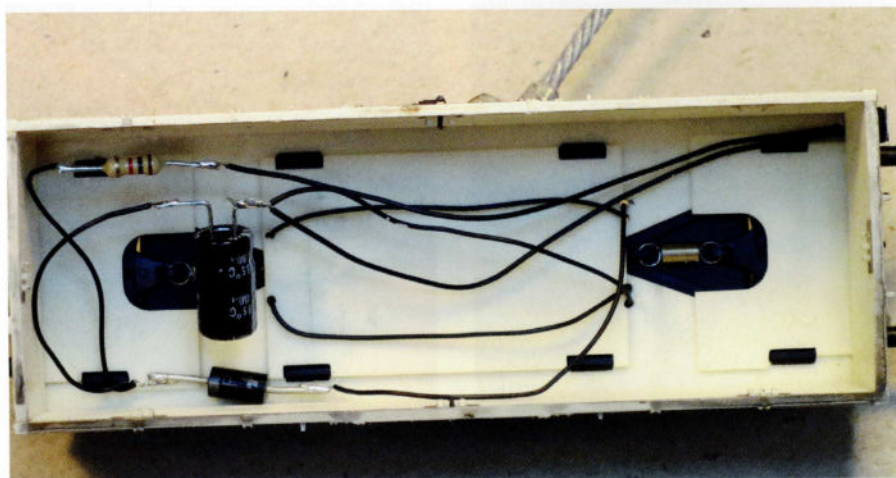
Pour terminer, nous plaçons le triangle en laiton que nous aurons noirci chimiquement avec du Carr's metal black. N'oubliez pas de le nettoyer au préalable au crayon à fibres de verre ou dans de l'acide phosphorique, à défaut de quoi le processus chimique de noircissement ne sera que peu ou prou achevé.

La lanterne reste ouverte par en-dessous pour pouvoir y placer la petite ampoule avec son câblage. Afin d'éviter que ces fils ne soient visibles, nous disquons une fine rainure au moyen de notre minidisque abrasif à l'arrière sous le wagon: les fils pourront ainsi bien être dissimulés par la paroi du wagon. Nous fixons ensuite l'ampoule dans la lanterne, au moyen de colle instantanée.

Eu égard à l'époque choisie (époque III) au cours de laquelle les lampes à pétrole étaient encore utilisées, notre choix s'est porté sur un wagon à deux essieux du type 'ldls 2000 c' reproduit par LS Models, qui se prête bien



La lampe à pétrole achevée.



Toute l'électronique peut joliment être dissimulée.



▲ Une vraie petite perle que cette lanterne à pétrole servant de signal de queue...

▶ En route sur le réseau miniature...



▼ Les quatre signaux de queue l'un à côté de l'autre.



à être équipé de frotteurs de prise de courant ESU. Une double prise de courant est suffisante pour garantir un fonctionnement parfait. Pour le reste, un espace suffisant existe pour placer la diode et le condensateur, de façon à ce que le raccordement électrique corresponde avec le modèle pré-

cedemment équipé. La lanterne est alors placée sur le porte-lanterne de droite, après que vous ayez foré un petit trou de 1 mm pour le câblage. Le trou est bien camouflé derrière la lanterne, afin que les fils ne soient pas visibles: une véritable perle, quand tout est terminé!

Vous n'avez désormais plus d'excuses pour faire circuler vos trains de marchandises sans signaux de queue...

Texte et photos:
Walter Moers





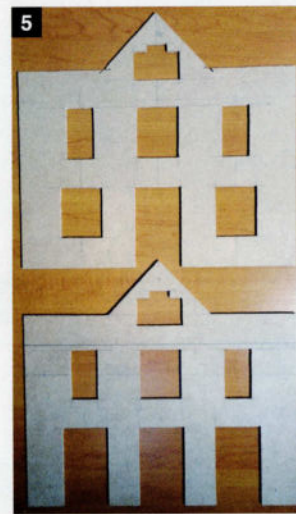
Du modélisme 'maison' au 1/32^e Station Güglingen 1^{ère} partie

LA CHAIR DE POULE! C'EST CE QUE RON 'T HOOFT A ATTRAPÉ EN CONTEMPLANT DES MODÈLES REPRODUITS À L'ÉCHELLE 1/32^e. VOUS SAVEZ BIEN! LORSQUE TOUS LES POILS DE VOS BRAS SE DRESSENT, RIEN QU'EN CONTEMPLANT QUELQUE CHOSE DE MAGNIFIQUE...

Mais bon: construire un réseau à une telle échelle, c'est évidemment impossible. Son grenier est donc entièrement occupé d'un phénoménal paysage montagneux à

l'échelle... H0. Mais il y eut des débordements et c'est ainsi que la cabine de signalisation de Güglingen vit le jour (PHOTOS 1 & 2): une construction digne d'être racontée...

une autre fois, peut-être. Et il fut tout de suite clair qu'on ne s'arrêterait pas en si bon chemin. Ron (mon copain de club, le Modelbouw Vereniging Arnhem e.o.) acheta la boîte à assembler Faller n° 110107 (PHOTO 3), à l'échelle H0 donc, non pas pour l'assembler, mais pour examiner très attentivement sa construction et la mesurer sous toutes ses



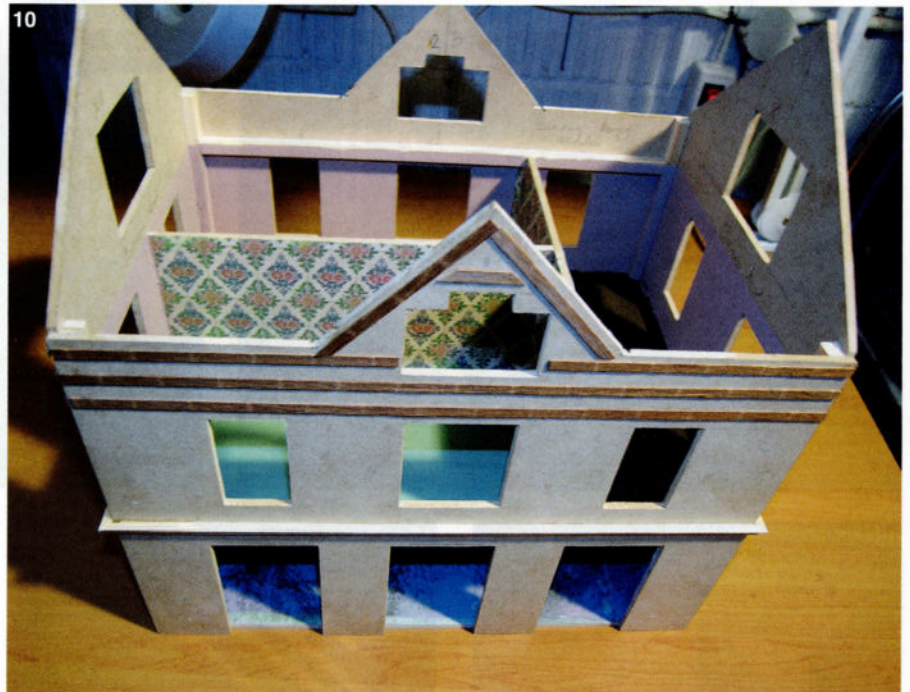
coutures. Grâce à une calculatrice, il en convertit les mesures à l'échelle 1: les parois, le toit en croix, les châssis, les portes et toutes les particularités, comme le débordement du toit. L'ensemble du projet fut constitué de quatre bâtiments: le bâtiment principal, la halle aux marchandises attenante, la salle

d'attente de l'autre côté et l'édicule distinct des toilettes. Dans le présent article, nous allons nous consacrer au bâtiment principal; les autres seront décrits ultérieurement.

Rien ne réussit sans un bon outillage et Ron a donc largement étendu sa collection d'outils

au moyen de différents appareils Proxxon (PHOTO 4). Grâce à cet outillage, ce fut un jeu d'enfant de réaliser le bâtiment principal (PHOTO 5) au moyen de MDF de 5 mm d'épaisseur. La première difficulté surgit alors: les fenêtres (PHOTOS 6 À 8). Il y en a pas mal: seize, pour être précis. Toutes de tailles et de types différents, mais une certaine production en série semblait néanmoins possible. C'est alors que le bois de balsa fut employé pour la première fois. Les solides appuis de fenêtres ne furent pas oubliés, ni les petites avancées au-dessus des fenêtres, scrupuleusement reproduites. Les montants ont été fabriqués au moyen de profilés ronds de styrène et proprement fixés dans des rainures fraisées dans la menuiserie.

Les quatre doubles portes ont été confec-



tionnées en une seule opération (PHOTO 9). Si vous faites bien attention, vous verrez que les arrondis des parties supérieures forment des parties de cercle: ces portes ont été réalisées au départ d'une même pièce de bois, de façon entrecroisée. Observez également le retrait correct dans les coins et les panneaux près des portes! Comme Ron travaille de façon organisée, toutes ces pièces ont d'abord été peintes dans la teinte requise, avant d'être assemblées.

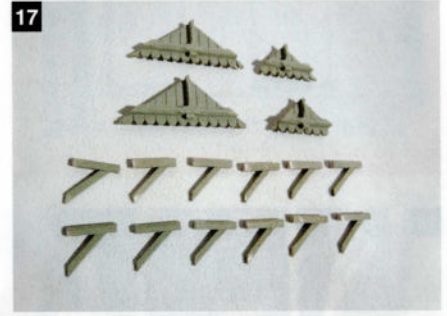
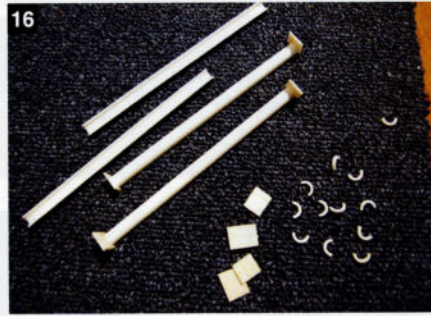
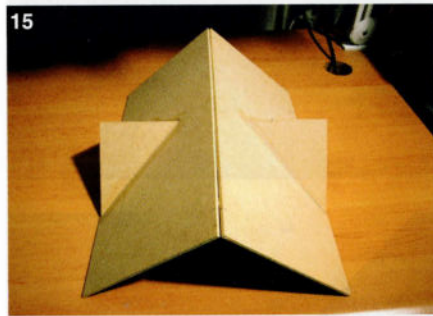
Dans ce bâtiment, un éclairage par Leds a également été prévu et il était donc logique de séparer les étages par des planchers et de prévoir des cloisons intercalaires (PHOTO 10). Des motifs de papiers peints ad hoc

ont été trouvés sur internet. Les sols ont été peints. Une illusion de cage d'escalier et un guichet (nous sommes bien avant l'époque des automates de distribution de tickets!) complètent l'aménagement intérieur.

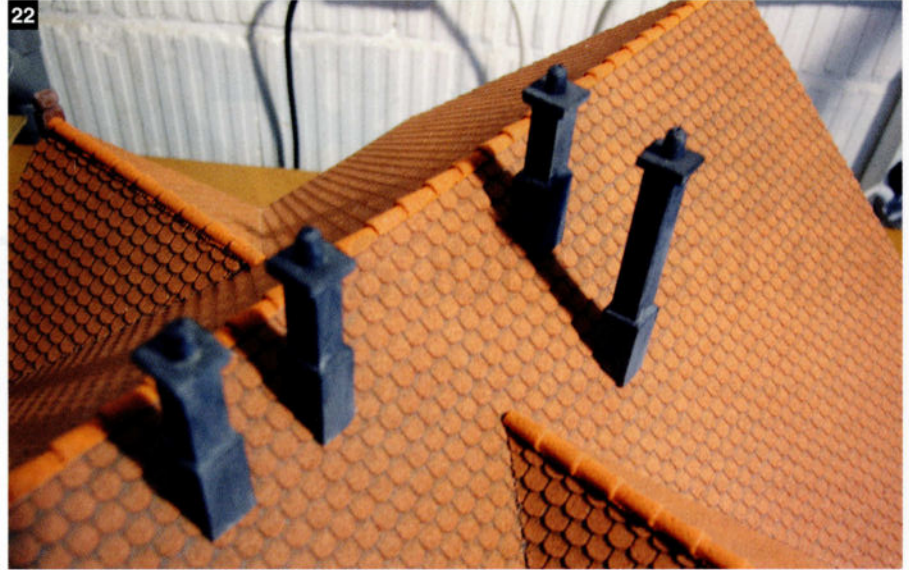
Ce fut alors le moment de s'occuper de l'extérieur (PHOTO 11). Les deux étages ont été recouverts de planches. Pour les faire ressortir, Ron a d'abord posé quelques lattes de 2 mm. Le reste de la façade semble avoir été traité avec une sorte d'enduit à la chaux à grain fin, mais comment imiter cela? Impossible avec une peinture à structure, mais un rouleau de papier peint vinyle offrit la solution: il présentait exactement le même relief! Avec un tel

papier peint, une colle classique n'adhère pas, mais il fut facile à appliquer au moyen d'un aérosol de colle-tout. Le mélange pour obtenir la teinte claire correcte fut aussi d'une facilité déconcertante. Un double bord en bois très réussi sépare enfin le sol de plain-pied du premier étage: le bâtiment est d'un tel cachet, désormais!

C'est également au cours de cette phase que les encadrements de châssis (PHOTOS 12 À 14) ont pu être fixés, le vitrage n'étant pas oublié pour autant. Qui va venir mesurer avec soin tous ces vitrages? Pour se prémunir des actions du soleil, les fenêtres ont été munies de volets. Pour les constituer, c'est du bois de balsa servant de revêtement pour ponts de bateau qui a été utilisé: la



reproduction de planchettes y est déjà gravée. Ici aussi, l'encadrement est joliment en retrait. Vous avais-je déjà dit que Ron avait pour ce faire utilisé avec beaucoup de plaisir une paire de ciseaux pour plinthes? A savoir un outil normalement destiné à la réalisation d'un plancher en bois! On ne s'attendrait pas à ce qu'un tel outil soit capable d'obtenir un tel niveau de détailage... Au tour de la pose du bardage en bois: voyez avec quel soin les petites lattes de balsa de 2 mm de largeur ont été appliquées. Cette opération a vraiment mis la façade en valeur, certainement après que la partie du bas ait été confectionnée. Des petits couteaux, des limes rondes et un peu de patience: tout cela paie!



Le toit (PHOTO 15) constitua un fameux challenge. Cette '5^{ème} façade' est constituée d'une toiture à selle croisée, dont le faîte des parties basses devait strictement être aligné. Mais faites confiance à Ron! Le revêtement de ce toit, les belles tuiles rondes et les tuiles de faîte ont été dénichées sur le magasin online de la firme Joker (www.joker-nitzsche.de/). Un 'must', ce magasin, car il n'est pas facile d'obtenir des pièces à l'échelle 1. Les gouttières (PHOTO 16) par exemple proviennent bien d'un classique magasin de modélisme, mais ont été fabriquées dans une busette de styrène de 7 mm de diamètre, coupée en deux en longueur. Les étriers de support ont été réalisés dans le même matériau.

La touche de finition est pourtant constituée des solides consoles (PHOTOS 17 À 20) sous les montants du toit, ainsi que par les plaques horizontales et verticales sous le faîte. Les cheminées (PHOTOS 21 & 22) ont été confectionnées par Ron au moyen de chutes de bois de balsa. Pour pouvoir les assembler de façon solide sur un tel toit incliné, une pincette a été prévue dans leur partie inférieure. La partie supérieure est la pièce mobile d'un l'aérosol à colle. Et la maquette de ce bâtiment fut vraiment achevée lors de la pose des jardinières (dans lesquels les fleurs sont vraiment réalistes) et la pose de quelques panneaux publicitaires nostalgiques, ainsi que le nom de ce fantastique bâtiment de gare. Lorsque tout fut achevé (les descentes d'eau pluviale, l'horloge, les charnières des volets), voici le résultat obtenu (PHOTOS 23 & 24). Que dites-vous? A en avoir la chair de poule, non?...



Texte: Hans van de Ven
Photos : Ron 't Hooft



La série 82 en trafic local de marchandises

En sortant le modèle de la série 82 SNCB, Piko n'a pas seulement reproduit une magnifique locomotive de manœuvres, mais aussi un engin qui peut parfaitement convenir à la remorque de trains locaux de marchandises, comme ce fut le cas en réalité. A titre d'illustration et pour susciter votre inspiration, nous vous présentons ici un florilège d'utilisations de la série 82 qui peuvent être reproduites en miniature. La plupart des wagons représentés ici sont disponibles à l'échelle H0. Si vous voulez en savoir plus au sujet de la série 82, nous vous renvoyons à notre magazine-sœur 'Journée du Chemin de Fer' n° 204 (d'avril/mai 2015), qui traitera en détails de la série 82 en grandeur nature.

1. Le dernier petit dépôt à avoir utilisé des 82 en Belgique fut celui de Gouvy, jusque dans les années '90. Une telle loco desservait les cours à marchandises de Gouvy, Bovigny, Vielsalm et occasionnellement Trois-Ponts, et manœuvrait entre les coups sur le site de l'ancienne formation de la gare frontière de Gouvy. La 8213 affectée à Gouvy est en train de manœuvrer quelques wagons de service destinés à la remise, le 5 août 1995. Depuis lors, le faisceau de garage de Gouvy ne sert plus qu'à y garer quelques automotrices servant au trafic voyageurs. Photo: Sicco Dierdorp.

2. Gouvy n'utilisait pas seulement ses 82 pour manœuvrer en gare, mais aussi pour remorquer des trains locaux de marchandises. La 8220 qui est allée chercher deux wagons chargés de grumes à Vielsalm passe à Bovigny, en route vers Gouvy, où le train sera recomposé. Bovigny, le 25 octobre 1989. Photo: Max Delie.

3. L'atelier d'Anvers-Dam utilisait également ses 82 pour assurer des trains locaux de marchandises. La 8247 est allée chercher un train diffus à Anvers-Kiel et entre en gare d'Anvers-Schijnpoort, d'où ces wagons seront réexpédiés. Photo: Max Delie, le 17 septembre 1995.

1



Hobby Trade Glms + Roco Ks + Fleischmann Remms + Vittrains Rs + Piko 8217



Piko 8217 + Roco Gbs + Hobby Trade GkImS + Hobby Trade Glms + Roco Ks

4&5. A Statte, une série 82 était disponible pendant toute la journée pour assurer la desserte marchandises de deux anciennes lignes voyageurs: la 126 Statte – Ciney (pour desservir le laminoir de Marchin) et la 127 Statte – Landen (pour desservir la carrière de Moha). Au départ de Moha, une rame complète de wagons de pierres calcaires était acheminée de deux à trois fois par semaine en moyenne par la 82 jusque Statte. Le 12 mai 2004, la 8245 remorque un tel convoi: on voit à l'arrière-plan l'église Notre-Dame du Rosaire et plus loin, la campagne des environs de Wanze. En 2015, Moha est désormais isolé du réseau ferré belge. Quant au laminoir de Marchin, il constitue une des toutes dernières dessertes marchandises assurées par rail dans la région, au moyen d'une série 77 de Kinkempois. Photos: Sicco Dierdorp.



6. Une desserte très peu connue – et qui existe encore de nos jours – est celle du port de Renory (près de Liège). Ses quais – disposés à une courte distance de Kinkempois – furent arpentés en leur temps par les curieuses locomotives de manœuvres prototypes de la série 81, mises prématurément hors service au cours des années '70.

Le 6 octobre 2005, la 8252 remorque une rame de wagons chargés de coils en direction du Pont d'Ougrée franchissant la Meuse, un endroit connu comme étant l'arrivée de la course cycliste Liège – Bastogne – Liège... Arrivé à cet endroit, le convoi changera alors de sens et la loco poussera sa rame vers Kinkempois. Photo: Sicco Dierdorp.



6





7. La partie ancienne du port d'Anvers était située le long des quais de l'Escaut (à proximité du centre de la ville) et s'est étendue progressivement en direction du Nord. Lorsqu'une nouvelle zone portuaire fut établie au nord d'Anvers, elle fut baptisée 'Far

West'... Depuis lors, cette zone ne constitue plus du tout la partie la plus septentrionale du port, mais bien la dernière zone encore active de l'ancien port, celle qui est la plus proche de la ville. L'activité ferroviaire qui s'y déroule n'est plus qu'épisodique et la der-

nière estocade en date fut la suppression de la desserte de Merksem. Les dernières années de cette exploitation, c'était devenu une véritable entreprise que d'acheminer les wagons plats le long du Vaartkaai très fréquemment par le trafic routier, suite au manque d'attention généralisée de la part des automobilistes. Afin de quand même réduire le nombre de collisions, les engins furent équipés de lampes 'flash', tandis que le convoi ferroviaire était précédé d'une voiture d'escorte très voyante. La 8257 en tête d'un tel convoi, le 10 septembre 2004. Photo: Sicco Dierdorp.



8. Trois locomotives de la série 82 ont été cédées par la SNCB à l'opérateur OSR France (une filiale de la SNCB-Logistics), qui les utilise pour le compte du Port autonome de Strasbourg. La 8210 dessert l'usine NLMK de Strasbourg en tête d'un train de wagons porte-coils en provenance de La Louvière. Photo: André Grouillet/ Objectif Rail.

Composition: GVM



Piko 8217 + Van Biervliet Tads





Halte Tombroekstraat (2)

Photographier et graver des maisons

DANS NOTRE N° 143, VOUS AVEZ PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC LA 'HALTE TOMBROEKSTRAAT', DU NOM DE CE HAMEAU ÉPONYME SITUÉ À LA FRONTIÈRE ENTRE LA FLANDRE OCCIDENTALE ET LE HAINAUT, À UN JET DE PIERRE DE COURTRAI. MAINTENANT QUE LA FIÈVRE DES EXPOS DE LOUVAIN, NUREMBERG, 'RAIL' ET ON trAXS! EST RETOMBÉE, C'EST AVEC PLAISIR QUE JE VAIS VOUS EXPLIQUER COMMENT LES MAISONNETTES PRÉSENTES SUR CE DIORAMA ONT ÉTÉ RÉALISÉES.

Pour la réalisation de maquettes de maisonnettes, de nombreuses possibilités existent, comme la découpe des façades dans des plaques de polystyrène à motifs de briques (de marque Slaters, par exemple) et des profilés et des tiges Evergreen, pour confectionner les châssis de portes et de fenêtres. Vous

pouvez aussi utiliser du papier ou du carton, fraiser les façades au départ d'une plaque de polystyrène ou la faire découper au laser: les techniques possibles sont nombreuses. Nous avons quant à nous utilisé la technique de la découpe au laser: Hugo Valcke a pris la confection de ces maisonnettes en grande

partie à son compte, car il dispose dans son entreprise Aumo.be d'une découpeuse au laser dernier cri.

Mais avant de déterminer la technique qui serait utilisée, il a fallu bien entendu disposer de bons exemples, les plus authentiques possible. Aumo.be ne se revendique pas par hasard du modélisme authentique d'inspiration belge... Le point de départ fut naturellement constitué par le tram vicinal de la ligne KMx qui jusqu'au 25 mai 1963, circula de Courtrai à Mouscron, via le hameau de Tombroek, le

1. Les motrices Standard 9771 et 9753 se croisent à l'arrêt Tombroekstraat, le 1er juillet 1957. Cette photo a été prise avec le dos dirigé vers Mouscron: la voie du tram est en courbe et n'est plus parallèle à la Tombroekstraat. A droite du tram, le petit magasin de peintures. Photo: Philippe Carlier; collection Gerard Tombroek.

2. Depuis à peu près le même point de vue que celui de la photo de Philippe Carlier (prise en 1957), voici à quoi ressemble la Tombroekstraat en 2014. Vers la droite, cette rue continue tout droit en direction de Mouscron. Beaucoup de maisons ont été reconstruites depuis 1957, mais il existe encore assez d'indications pour reconstruire ces maisons dans leur état d'origine. Le petit magasin portant la réclame Gallic (sur l'ancienne photo) est devenu la maison blanche visible sur la photo de juillet 2014.



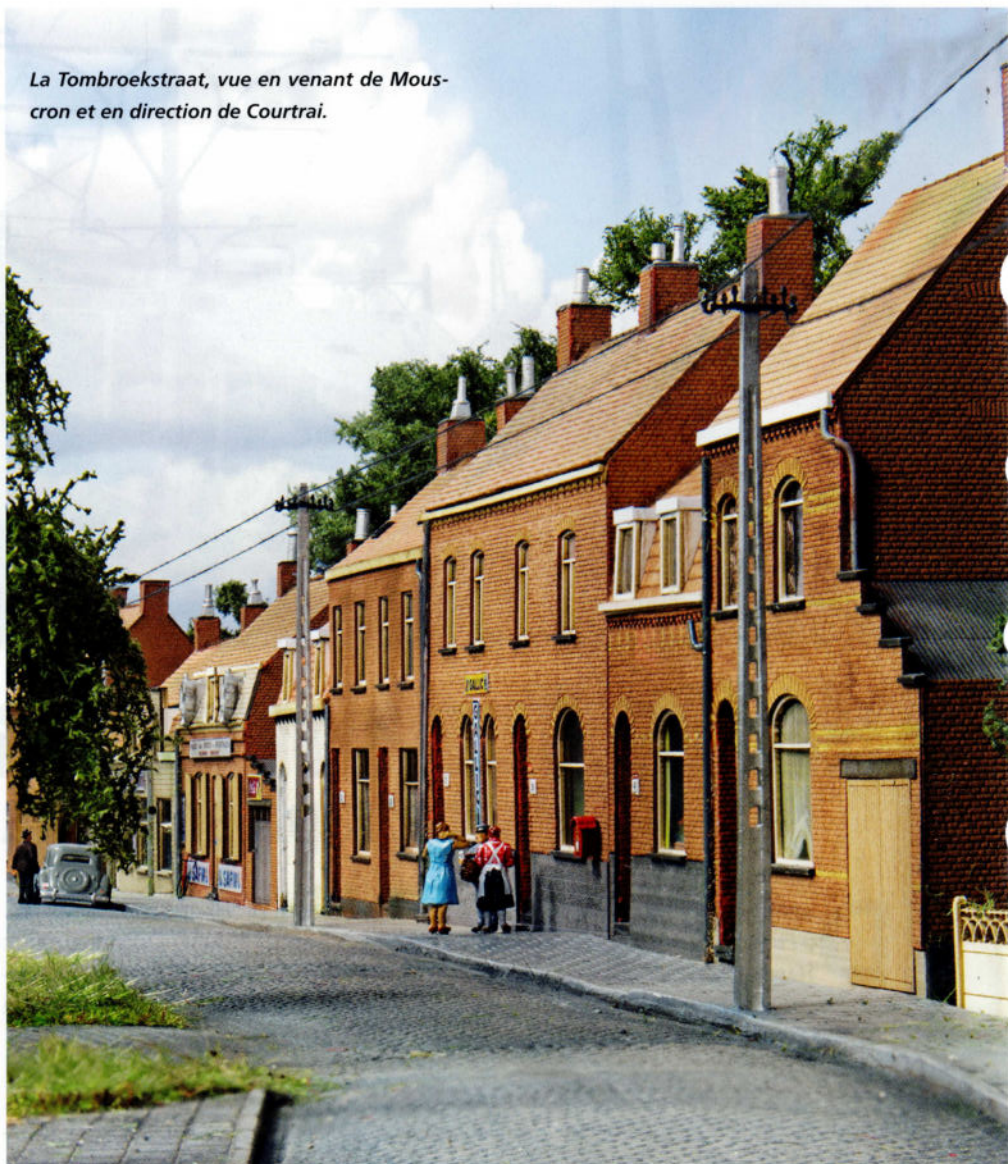
trafic marchandises ayant déjà été arrêté en 1954. Mais pour quand même pouvoir faire circuler des trams de marchandises sur notre diorama 'Halte Tombroekstraat', nous l'avons donc situé entre 1950 et 1960...

La chance a voulu que les maisons de la Tombroekstraat situées à proximité de l'ancien arrêt du tram dataient encore quasi toutes de l'époque du vicinal. Depuis les années 1950-'60, beaucoup de travaux de modernisation y ont été réalisés, mais les grandes lignes sont restées. Nous n'avons hélas pas retrouvé de plans, et les demandes faites auprès des habitants n'ont pas donné beaucoup de résultats, malgré le fait que les contacts furent aisés: lorsque nous nous sommes mis à photographier les façades une par une dans cette petite rue normalement déserte, ces habitants – en fait, surtout des habitantes – des lieux apparurent rapidement derrière leur fenêtre ou dans l'embrasure des portes, ce qui facilita les contacts. Une vieille dame nous raconta ainsi que sa maison était à l'époque une petite remise à l'usage d'un maraîcher – du moins, elle le pensait – et qu'il y avait un portail. Et ceci fut la réponse à l'une de nos questions: il nous avait frappé de voir que cette maison – le n° 229 – paraissait en effet bien trop neuve, car sur base d'une photo prise à l'époque du tram (une photo qui pendait dans le café 'De Tramstatie' – voir TMM n° 143), nous avons pu observer alors que la maison en question était alors beaucoup plus basse, voire... inexistante. La présence d'un portail confortait donc cette idée. Mais à quoi aurait-il pu ressembler...?

Une découverte

Alors que la recherche de plans ou de photos ne donna que peu de résultats, internet se révéla être par contre une fantastique source de renseignements. Sur le site internet de Delcampe, nous avons ainsi fait une découverte sensationnelle. Delcampe est un site d'enchères pour (notamment) des collections de photos et de cartes postales. Or, un petit lot de trois photos prises dans la Tombroekstraat y était en vente! Après mon enchère, personne ne proposa un montant supplémentaire, et je pus acquérir les photos en cause. En fait, je n'étais intéressé que par une seule des trois photos, sur laquelle on pouvait voir que la maison portant le n° 227 et située à côté du café 'De Tramstatie' avait aussi été... un café: le 'Café Sportpaleis – Palais des Sports Moerman-Verhoost', pour être précis. Outre le fait que cette maison avait donc drastiquement été modernisée et qu'elle avait servi de débit de boissons dans le passé, les photos livrèrent encore bien d'autres secrets. C'est ainsi que

La Tombroekstraat, vue en venant de Mouscron et en direction de Courtrai.



La Tombroekstraat vue en venant de Courtrai et Rollegem, en direction de Mouscron.





Le bâti actuel le long de la Tombroekstraat, avec l'ancien café 'Sportpaleis' au numéro 227 et la nouvelle maison au 229, où une remise existait jadis. A gauche, une partie du café 'Tramstatie' où une salle des fêtes existait dans le temps.

L'on put voir que le toit de la mansarde, à pans coupés ou 'toit français', recelait un certain nombre de détails intéressants. Pour commencer, la partie inférieure était recouverte de shingles, au lieu de tuiles actuellement. Nous avons déjà repéré la forme assez baroque des deux lucarnes extérieures, sur la photo prise du café 'De Tramstatie'. Grâce à la photo, les formes de ces lucarnes étaient à ce point précises qu'elles pouvaient être reproduites. En premier lieu, au moyen de couches de carton découpées au laser, mais finalement, elles furent moulées en métal blanc. La lucarne de droite au centre présente des ornements sous la forme de deux ailes sculptées, qui se raccordent à la cassure dans la toiture. Cette simple maisonnette semblait donc constituer un véritable 'accroche-regard'... Ce que l'on ne voit pas directement est le fait que le portail a été reproduit, ainsi que le sol recouvert de dalles.

La photo du café Moerman-Verhoost nous a également éclairés quant à la petite remise située à côté de la maison moderne du n° 229

Une photo achetée via le site d'enchères Delcampe du café Sportpaleis à la Tombroekstraat n° 227 a résolu pas mal d'interrogations. En premier lieu, le fait que cette maison ait été un jour un café, avec un toit recouvert d'une manière originale et de nombreuses réclames. Cette photo a permis en outre de se faire une idée de l'apparence de la petite remise, là où se trouve maintenant l'habitation du 229.



Le 'Tramstatie' au numéro 225, le café 'Sport' au 227 et la petite remise au 229, comme ces bâtiments auraient pu être dans les années '50/'60.

et dont parlait l'actuel occupant des lieux. Sur la photo, on peut en voir encore juste une partie, dont on peut déduire que la façade en redans du numéro 227 descend vers celle du n° 231. On peut donc imaginer que la remise s'étendait entre les murs de ces deux maisons. De telles façades à redans se voient encore de nos jours au-dessus des garages à côté des maisons 223 et 243. Encore à peine visible à gauche des portes de la remise, on peut voir une étroite fenêtre: tout ceci constitua assez d'infos pour permettre à Hugo de reproduire une petite remise qui soit assez convaincante.

Une 2^{ème} photo contenue dans le lot vendu par Delcampe nous donna encore d'autres détails intéressants, à savoir un fragment de la partie la plus à droite du café 'Tramstatie'. Nous pensions que dans la partie saillante – qui existe toujours – se trouvait une porte, car nous avions appris qu'une salle (des fêtes) se trouvait à l'arrière. Ou une salle de réunion pour colombophiles? Sur la photo, on peut toutefois voir que cette partie saillante avait déjà été rebouchée au cours des années '50. En outre, une niche contenant un panneau d'informations était visible. Une autre découverte fut le fait que devant la séparation entre les cafés 'Tramstatie' et 'Sportpaleis', un poteau en béton supportant des câbles électriques avait été placé: ce dernier devait bien entendu également figurer sur le réseau. Tout ceci pour dire que des idées ou des exemples surgissent parfois d'une façon obscure...

Interprétation personnelle

Contents que nous étions d'avoir trouvé des photos des cafés 'Tramstatie' et 'Sportpaleis', nous ne pouvions pas en dire autant des autres maisons. Ca tombe sous le sens, bien entendu: qui aurait pris des photos de maisons si banales, dans une rue qui l'était tout autant?... Pour compléter l'aspect des maisons, nous avons toutefois pu utiliser les photos prises à l'époque du tram. Souvent, nous avons pu retrouver la disposition antérieure des fenêtres, sur base des traces de rénovation ultérieure. En outre, nous avons pu nous faire une idée de l'aspect de certaines maisons au cours des années 1950/'60 dans la région de Rollegem, sur base des récits des habitants actuels. Nous avons ainsi pu déterminer qu'un magasin de peintures était ouvert au n° 237. L'immeuble peint en blanc a fortement été transformé. Un habitant du village nous raconta que ce petit magasin vendait également de la papeterie, des poteries et des casseroles. Ce petit magasin a compté deux fenêtres, comme nous avons pu en déduire de la photo prise par Philippe Carlier en 1957. Directement



Qui aurait pu penser qu'un simple cliché familial pouvait constituer une telle source d'inspiration pour un diorama?...

à droite à côté du tram, on aperçoit ce petit magasin.

En ce qui concerne la partie la plus à droite du diorama, nous avons pris la liberté de disposer quelques-uns de ces bâtiments à un autre endroit, afin d'obtenir une composition plus attrayante, mais sans pour autant toucher au caractère de la scène. A l'endroit de la petite remise, à côté de l'ancienne voie à marchandises, on trouve principalement des nouvelles maisons. Sur le diorama, nous y avons disposé provisoirement quelques kits à assembler standards de la gamme Aumo.be, mais nous travaillons pour l'instant à reproduire de façon réaliste les maisons que l'on pouvait vraiment voir dans le hameau de Tombroek. La date de livraison de ces maquettes devrait se situer avant la prochaine expo de Genk.

Au laser

Pour la technique du laser, on pense d'abord à dessiner les façades, après quoi le laser va découper les contours en suivant les lignes de découpe prévues et éliminer (en les brûlant) les joints le long des lignes de gravure. On obtient alors souvent une façade... trop stricte. Celles des maquettes situées sur 'Halte Tombroekstraat' n'ont pas été dessinées, mais photographiées. Le laser a ainsi gravé les briques. Outre les joints et les baies des portes et des fenêtres, le laser grave également le relief des briques. Le résultat est une façade où chaque brique figure telle qu'elle existe en réalité, même... si elle est de travers! En outre, la surface ainsi obtenue est vraiment rugueuse.

Vu que l'on travaille sur base de photos de la situation actuelle, un gros travail doit encore

être fait avant la gravure proprement dite. Examinons cela en grandes lignes et par étapes, en prenant comme exemple l'immeuble du n° 217.

ETAPE N° 1.

La photographie de la façade: nous avons pris la maison n° 217 comme exemple. Sans un appareil spécial, ni objectif ni point de vue idéal, impossible de prendre une façade en photo entièrement horizontalement ou verticalement.

ETAPE N° 2.

Après la prise de la photo, la façade doit être redressée et découpée. Les toits ne sont provisoirement pas traités. Le redressement de la façade peut se réaliser par exemple avec le programme Photoshop CS ou Elements. Utilisez pour ce faire les fonctions Image -> Transformer -> Transformer librement, ou Filtre > Corriger déformations de l'appareil photo.

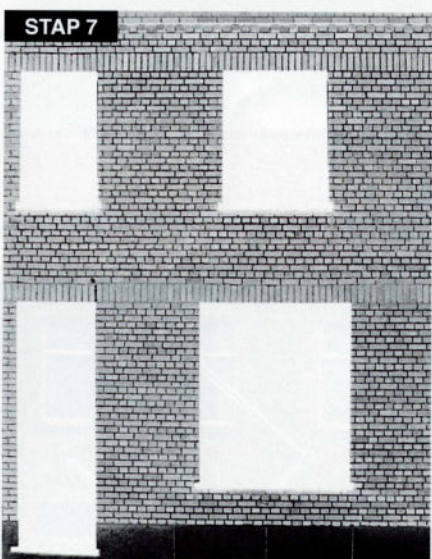
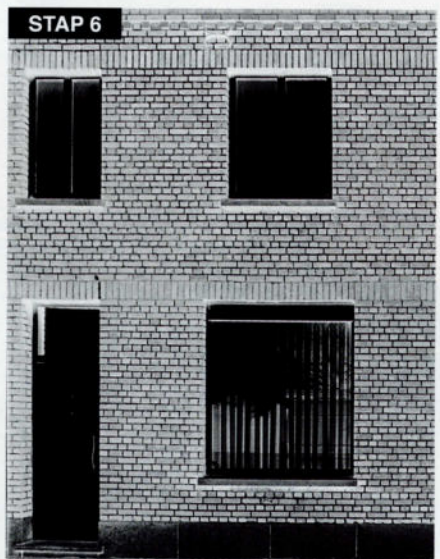
Pour ma part, j'ai utilisé le programme 'DxO ViewPoint 2', qui fonctionne plus facilement.

ETAPE N° 3.

C'est celle qui prend le plus de temps. Toutes les pièces visibles sur la façade doivent être effacées, pour ne plus avoir qu'une devanture épurée. Pensez aux numéros de maison, aux boîtes aux lettres, aux gouttières et aux câbles électriques. Une fonction spéciale existe à cet effet dans Photoshop. A part la descente d'eau pluviale, la façade du n° 217 est maintenant nettoyée, tandis que sur celle d'à côté, les fils électriques sont encore présents.

ETAPE N° 4.

Elle consiste en l'augmentation du contraste et



de la netteté. Concernant le contraste, il est intéressant de savoir que plus la photo contient des nuances de gris, plus le laser reproduira du relief. En cas de trop fort contraste, vous obtiendrez parfois une séparation plus nette entre le blanc et le noir, mais les nuances auront disparu. Sans relief, un tel travail de gravure paraîtra alors comme un imprimé.

ETAPE N° 5.

La photo peut maintenant être transformée en noir et blanc.

ETAPE N° 6.

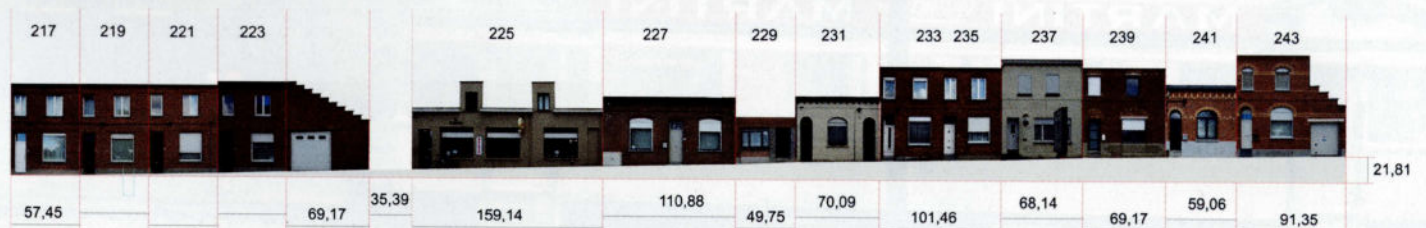
La photo est maintenant transformée en négatif. Le laser grave toutes les parties noires. La façade est découpée exactement.

ETAPE N° 7.

Les fenêtres, portes et seuils sont mis en blanc. Un ultime contrôle est encore effectué. Dans ce cas, une ancre murale doit encore être éliminée, et la maçonnerie à droite redressée jusqu'au bord inférieur de la photo.

Au pif...

Ce qui n'a pas encore été réalisé est la réduction à l'échelle 1/87: elle peut se faire à la fin du processus, ou au début. Pour obtenir les bonnes largeurs, Hugo a mesuré chaque façade de la Tombroekstraat. Mais en ce qui concerne leur hauteur, nous devons admettre que nous les avons déterminées plus ou moins 'au pif'... Nous nous sommes quand même



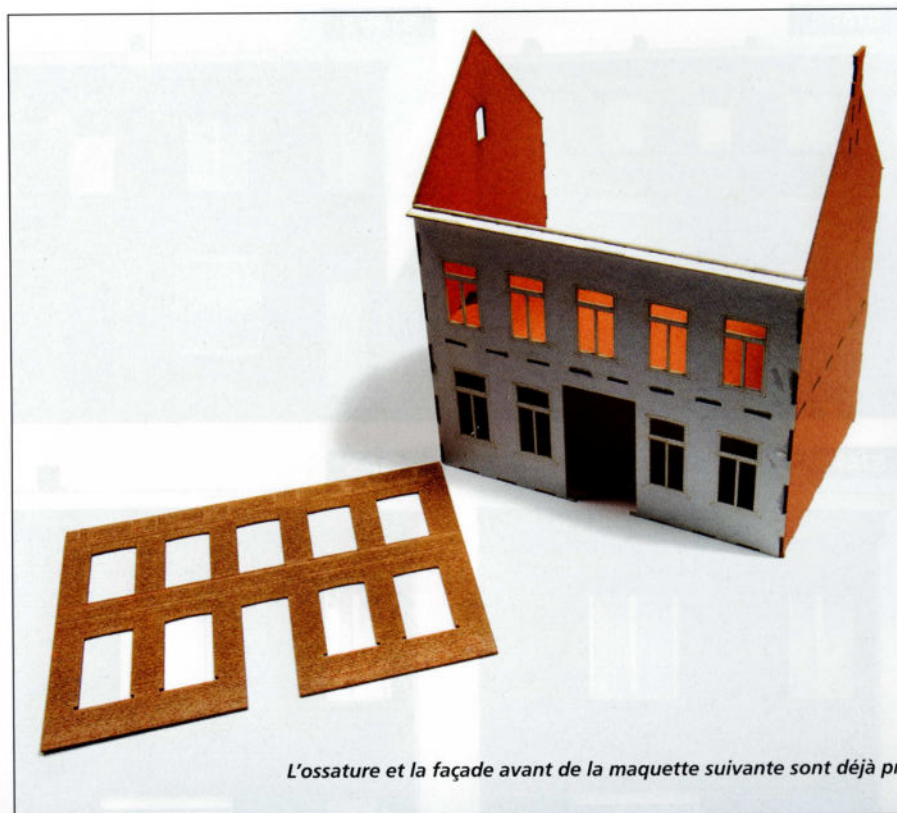
La rangée complète de maisons à hauteur de l'arrêt du tram, redressée et ramenée à l'échelle 1/87. Au-dessus les numéros (actuels) des maisons et en-dessous, la largeur est exprimée en mm à l'échelle 1/87. La différence de hauteur est également calculée: 21,81 mm, pour être précis.

inspirés de la hauteur moyenne d'une porte d'entrée et de l'épaisseur des briques.

Les façades peuvent maintenant être gravées au laser, mais la maquette n'est pas encore prête pour autant. Pour obtenir une construction solide, une ossature doit être réalisée, en collant les parties de la façade les unes aux autres. Pour autant que possible, les baies de portes et de fenêtres seront découpées de cette ossature. Ces parties sont dessinées par autocad. Pour les toits et les façades latérales, des plaques de tuiles et de briques sont découpées à mesure: j'ai constitué au fil du temps une collection de telles plaques, ce qui permet de varier l'aspect des façades et des toits.

Les enseignes

Quelques maquettes de maisons ont conçues pour disposer d'un aménagement intérieur. Par manque de temps cependant (quel modéliste ne connaît-il pas ce problème?), rien n'a été fait dans ce domaine. Mais la question mérite d'être posée: vu la distance à laquelle le réseau est regardé, cela avait-il bien un sens? Ce



L'ossature et la façade avant de la maquette suivante sont déjà prêtes.





ne pouvons donc publier ici, pour respecter les droits d'auteur. On nous a raconté par ailleurs que les enseignes du café 'Tramstatie' étaient constituées de verre en plomb peint, portant le texte 'Bieren Omer Vanderghinste'. Nous avons même été envoyés au café 'Sportwereld' de Bellegem, qui présente encore de nos jours une telle enseigne. Malgré le soleil ardent, le patron fut à ce point aimable qu'il leva le volet afin de nous permettre de voir (et de photographier) cette enseigne de l'intérieur. Grâce à ces données et aux photos de groupes, de magnifiques exemples du site du brasseur ont pu être récupérés et imprimés à l'échelle au moyen d'une imprimante pour photos (à jet d'encre) sur une feuille transparente. Sur la photo de groupe, on peut également apercevoir dans l'enseigne du milieu la mention 'Duiven lokaal' ('local pour colombo-philés'), disposée sur verre en plomb. Lorsque le type de caractère et les couleurs en furent connus, ce vitrage a également pu être dessiné en Coreldraw.

L'enseigne intérieure du 'Sportpaleis' était également constituée d'un vitrail en verre et en plomb. Comme aucune photo en couleurs n'en existe, nous l'avons tout simplement laissée en noir et blanc.

Outre ces enseignes intérieures, des rideaux ont été dessinés sur des feuilles, mais après le placement des vitraux, l'effet n'était pas réussi: à cause de l'arrière-plan foncé, le vitrail était encore à peine visible. Une Led disposée derrière améliora l'effet, et avec le placement de la petite feuille calque derrière la fenêtre, la lumière était à ce point diffuse que l'on ne voyait même plus la Led, mais bien le vitrail, éclairé par transparence...



▲ Nous avons été envoyés à Bellegem pour y découvrir d'authentiques enseignes du type de celles qui ont décoré les fenêtres du 'Tramstatie'.

◀ Le magasin de peintures au n° 237 a déjà entièrement été assemblé sur base de la photo datant de 1957 et des traces de transformation visibles sur la façade. Le tram est un kit Ferivan et les figurines proviennent de la gamme Aumo.be.

qui par contre a du sens, ce sont les enseignes intérieures des cafés 'Tramstatie' et 'Sportpaleis'. De bons exemples en ont été trouvés à nouveau sur le site de Delcampe: nous y avons trouvé quelques photos de groupes prises devant les établissements, des images qui donnent par ailleurs une belle reproduction de ces enseignes. Hélas, ces photos avaient déjà été vendues et nous avons dû nous débrouiller avec celles présentes sur internet, que nous

Les panneaux de réclame

A nouveau sur base de quelques photos qui nous ont été mises à disposition, nous avons pu reconstituer une partie des réclames et des panneaux publicitaires. Beaucoup d'exemples en ont été trouvés sur internet. Pour la réclame Coca-Cola disposée au-dessus de la remise, nous n'en avons pas les dimensions exactes, alors qu'il en existe bien une centaine sur internet. Mais elle a pu être reconstituée. Ces panneaux ont été imprimés ensuite à l'échelle sûr du papier photo: cela ressemble toutefois encore plus à des bouts de papier qu'à de véritables plaques émaillées qui ont souffert des intempéries. Pour y remédier, je dois encore relire quelques articles d'Emmanuel Nouailier... 'Halte Tombroekstraat' est encore loin d'être terminé!

Texte et photos: Gerard Tombroek.

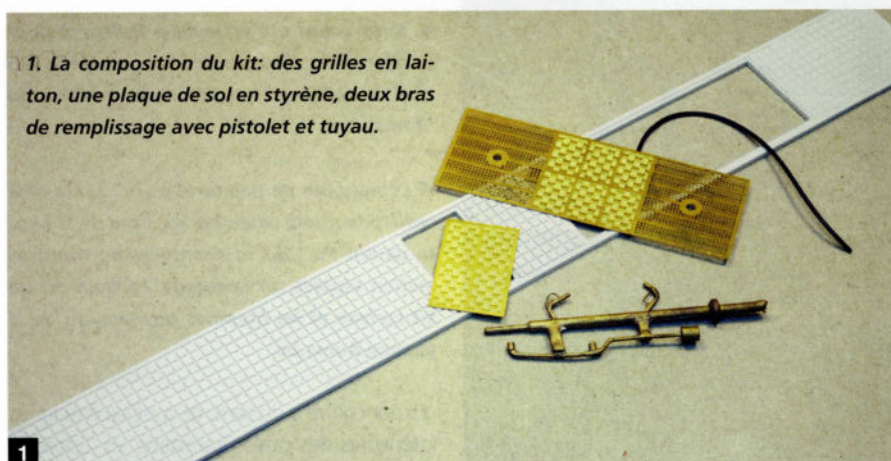




Une station-service chez PB Messing Modelbouw

DÉPUIS UN CERTAIN TEMPS, UN BRAS DE REMPLISSAGE POUR STATION-SERVICE DE GASOIL (ET SON BÂTIMENT ANNEXE) ÉTAIT DÉJÀ DISPONIBLE CHEZ PB MESSING MODELBOUW SOUS LA FORME D'UN KIT À ASSEMBLER. PAUL BALLON VIENT RÉCEMMENT D'ÉTENDRE CE KIT AVEC DES TAQUES ET DES GRILLES DE SOL. C'EST L'INSTALLATION DE RONET QUI A SERVI DE MODÈLE RÉEL; ELLE A ÉTÉ DÉMONTÉE DEPUIS. CE NOUVEAU KIT EST COMPOSÉ DE DEUX BRAS DE REMPLISSAGE AVEC PISTOLETS EN LAITON, DE DEUX GRILLES EN LAITON, D'UNE PLAQUE DE SOL EN STYRÈNE ET D'UN TUYAU, NOUS ALLONS VOUS EXPLIQUER PAS À PAS L'ASSEMBLAGE DE CE KIT, UNE OPÉRATION QUI N'EST PAS DIFFICILE À RÉALISER ET QUI EST DONC À LA PORTÉE DE N'IMPORTE QUEL MODÉLISTE.

La plaque de base en styrène est peinte en gris, au moyen d'une simple bombe aérosol Hubo (par exemple). Afin de pouvoir profiter au maximum des grilles filigranes, nous allons les noircir chimiquement avec du Carr's metal black pour laiton (C 1062). Pour ce faire, ces plaques doivent d'abord être nettoyées à l'acide phosphorique, que vous pouvez obtenir

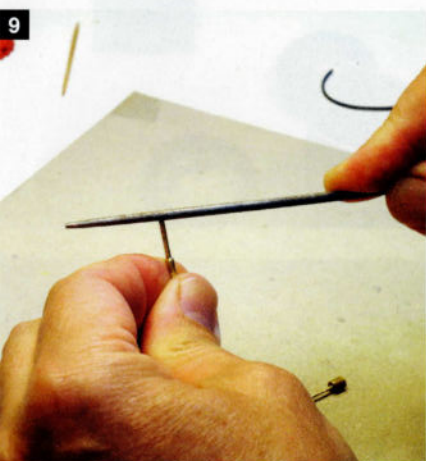
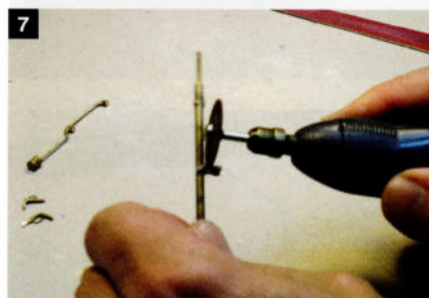
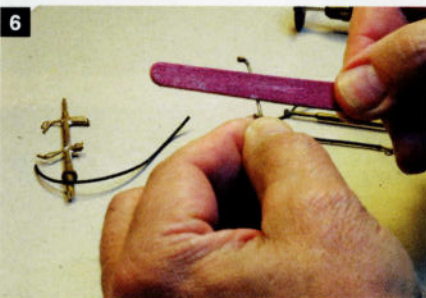
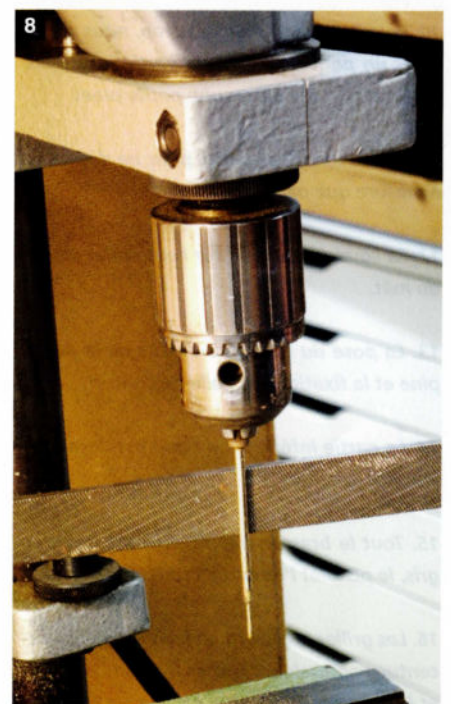
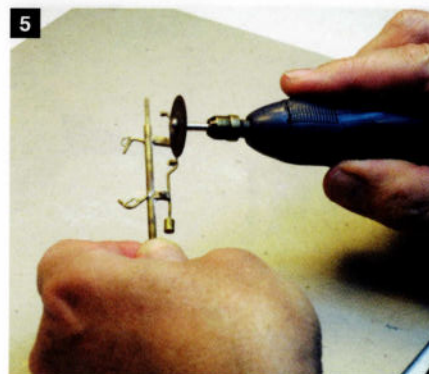
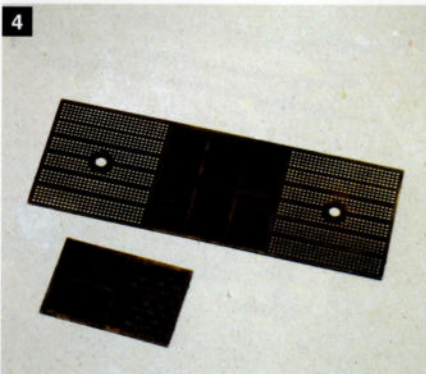


1. La composition du kit: des grilles en laiton, une plaque de sol en styrène, deux bras de remplissage avec pistolet et tuyau.

chez votre pharmacien. Si ce n'est pas possible, vous pouvez poncer finement ces plaques au moyen d'un crayon à fibres de verre. Réalisez ces opérations de préférence avec des gants en caoutchouc, car l'acide phosphorique est un produit dangereux et corrosif. Nous avons utilisé un pinceau dur (déclassé). Après nettoyage de ces plaques, rincez-les abondamment à

l'eau courante et faites-les sécher. S'ensuit alors l'opération de noircissage: plusieurs couches successives doivent être appliquées afin que le processus chimique soit complet et que le laiton paraisse noir. Rincez ensuite à l'eau courante et laissez sécher.

Les bras de remplissage sont encore fixés à leur arbre de moulage et doivent en être découpés



2. Avant de noircir les grilles, elles doivent d'abord être nettoyées: vous pouvez soit les poncer, soit les traiter à l'acide phosphorique.

3. Après avoir bien rincé les plaques à l'eau courante, elles peuvent être noircies chimiquement.

4. Le résultat obtenu après un rinçage appuyé: de belles grilles bien noires.

5. Le mât, le bras et les pistolets sont assemblés sur un même arbre de moulage et doivent être découpés avec soin.

6. Après leur découpe s'ensuit un fin ponçage.

7. Les canaux de moulage doivent être éliminés du mât.

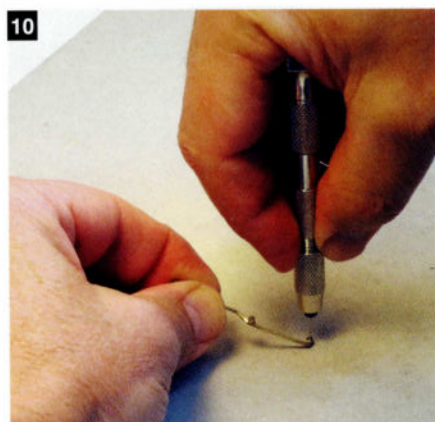
8. Comme il s'agit d'ébarbures relativement grandes, fixez le mât dans votre foreuse et limez ces ébarbures à grande vitesse.

9. La tête du mât est creusée au moyen d'une petite lime ronde, afin d'y ajuster l'articulation du bras.

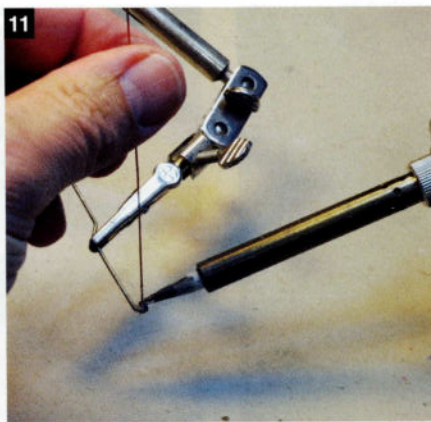
au moyen d'un minidisque de découpe. Deux pistolets de remplissage différents sont présents sur chaque armature. Nous séparons ces pistolets – ainsi que le bras et son contrepoids – de leur arbre de moulage. Ces pièces doivent encore être poncées afin d'en enlever toutes les éventuelles ébarbures: après cette opération, le bras doit paraître bien rond et bien lisse.

Comme ces ébarbures sont relativement grossières, nous plaçons ces pièces dans le mandrin de la foreuse et les ponçons à un nombre de tours élevé. Traitez le tout avec précaution, car le laiton est un métal relativement fragile. L'articulation du bras doit alors être soudée à l'extrémité du mât. Pour ce faire, nous allons tarauder un peu le sommet de ce mât au

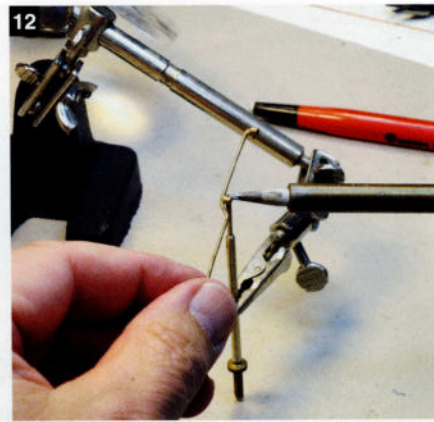
moyen d'une petite mèche, de façon à ce que cette articulation s'y ajuste bien. A l'extrémité du bras, nous allons aussi forer un petit trou de 0,7 mm de diamètre, dans lequel sera soudée la petite pine à laquelle le tuyau sera fixé. Cette petite pine est constituée d'un fil de laiton de 0,5 mm de diamètre. Etamez et soudez-la dans le petit trou. Découpez ensuite le fil de



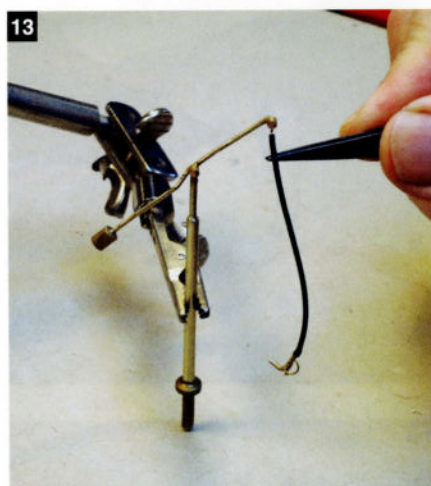
10. Pour pouvoir y fixer le tuyau, nous allons forer un petit trou dans la partie inférieure du bras, afin d'y placer une petite pine.



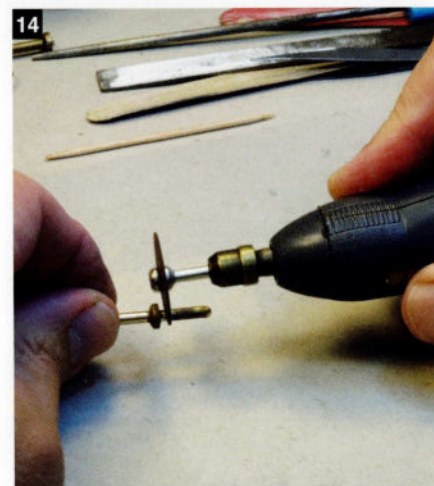
11. La soudure de la petite pine: ne découpez à mesure que par après.



12. La soudure du bras sur l'extrémité creuse du mât.

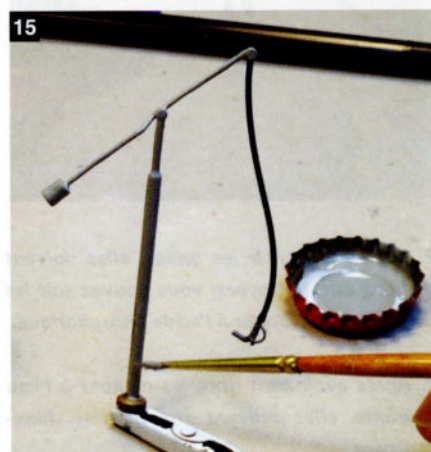


13. La pose du tuyau au-dessus de la petite pine et la fixation par colle de contact.

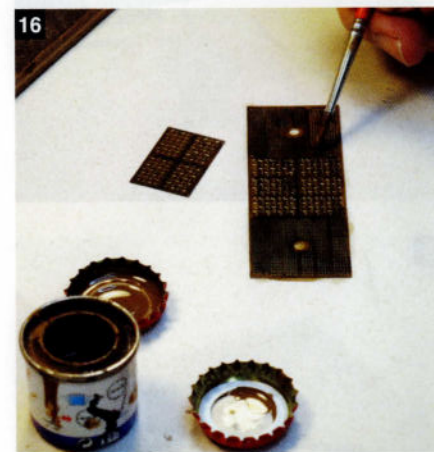


14. La partie inférieure du mât est découpée à bonne mesure.

15. Tout le bras de remplissage est peint en gris, le pistolet l'étant en teinte métal.

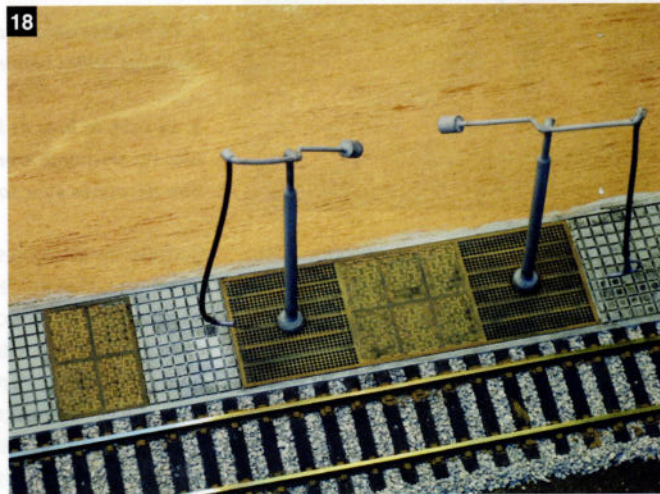
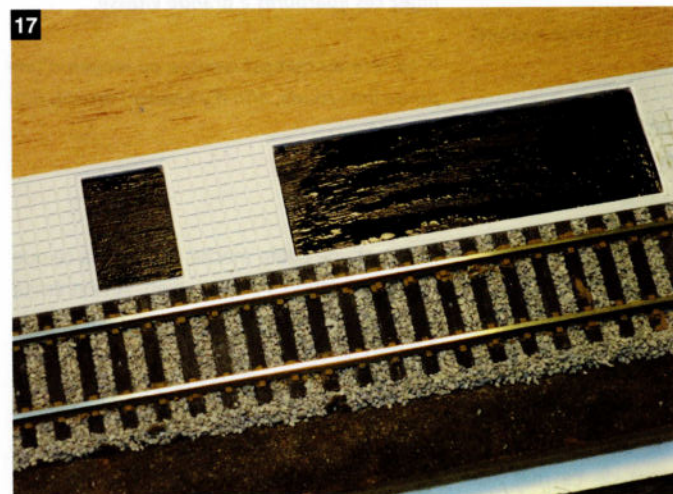


16. Les grilles reçoivent un lavis de rouille, accentué par quelques taches figurant la rouille et le gasoil.



17. Pour éviter que le sol ne soit visible à travers la grille, il est peint au préalable en noir.

18. Le tout est fixé au moyen de colle de contact.





La station-service de gasoil à Ronet (Photo: Mark Hauer).



La station-service de gasoil à Ronet (Photo: Mark Hauer).



Le même endroit, après que l'installation ait été démontée. Seules les grilles témoignent encore de l'existence d'une station-service à cet endroit. (Photo: collection W. Moers).

laiton à 2 ou 3 mm, de façon à obtenir la petite pincette en question. Ensuite, nous soudons le bras sur le mât: une 'troisième main' vous sera ici d'une grande utilité. Nous raccourcissons la base du mât au millimètre près, de façon à ce qu'il s'ajuste parfaitement dans le trou de la grille. Le tuyau est découpé à une longueur de 6 cm et est enfoncé par un côté au-delà de la pièce de raccord du pistolet et de l'autre côté, au-delà de la petite pincette du bras. Fixez le tout à la colle de contact. Cette opération est à répéter pour le second bras de remplissage.

Les pistolets sont alors peints en 'metal cote' (Humbrol H 27003), le bras l'étant en gris (H 1). Les grilles noircies bénéficient maintenant

d'un lavis de brun rouille (du white spirit allongé de quelques gouttes de brun rouille), avec quelques accentuations de rouille et quelques taches noires représentant du gasoil. Enfin, les bras de remplissage et la plaque de base sont passés au lavis noir.

Pour présenter ce kit, nous avons créé un mini-diorama. Outre les bras de remplissage et les grilles, on peut y voir le petit bâtiment annexe desservant la station-service, ainsi que deux citernes couchées et une droite. Le petit bâtiment est également le résultat de l'assemblage d'un kit et provient de la gamme de PB Messing Modelbouw (réf. 99039 – prix: 54,95 euro). Les citernes couchées constituent un kit

de 'Ratio plastic models' (réf. 53). À gauche, la citerne droite (Auhagen) a été décorée au moyen d'un set en laiton de PB Messing Modelbouw (réf. 90992 – prix: 21,95 euro).

Ce kit constitué de bras de remplissage et de grilles porte la référence 901417, coûte 36 euro et est exclusivement disponible chez PB Messing Modelbouw, via son magasin en ligne ou lors de foires et de bourses d'échange. Vos engins Diesel assoiffés ne mourront plus de soif, désormais!

Texte et photos (de la maquette):

Walter Moers

Photos chemins de fer réels: Mark Hauer.





Un convoi en cours de manœuvre (wagons HLW).

Woolacombe Bay

FRANK COMBE FAIT PARTIE DE LA SECTION 'TRAINS' DU 'MODEL KIT STATIC BOULONNAIS' DE BOULOGNE-BILLANCOURT (PRÈS DE PARIS). IL A CONSTRUIT À UNE GRANDE ÉCHELLE DE RÉDUCTION UN PETIT RÉSEAU AYANT POUR THÈME UN SUJET PEU COMMUN: LE TRANSPORT DU FRUIT DE LA PÊCHE DANS LA PETITE LOCALITÉ BALNÉAIRE DE WOOLACOMBE BAY. GRÂCE À SON SOUCI DU DÉTAIL, DE JOLIS ARRIÈRE-PLANS, UN ÉCLAIRAGE ÉTUDIÉ ET UNE SONORISATION ADAPTÉE, FRANK A PU CRÉER UNE VÉRITABLE AMBIANCE DE VACANCES SUR UNE SUPERFICIE QUI NE DÉPASSE PAS LES 2,30 M SUR 0,73 CM. MAIS LAISSONS DONC LA PAROLE AU RÉALISATEUR DE CE RÉSEAU.

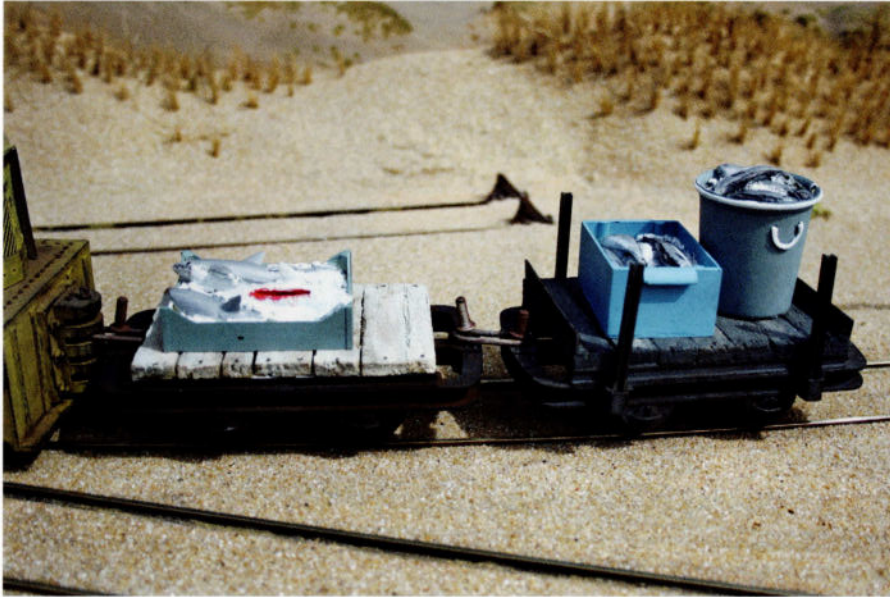
Ce petit réseau a été réalisé à l'échelle inhabituelle du 1/13,7^e ou 7/8 pouces par pied, avec un écartement de rails de 44,5 mm. Cette échelle de réduction me permet d'arriver à un niveau de détails intéressant, avec une vraie présence du matériel roulant de par sa taille, tout en restant d'un gabarit compact (une locomotive fait 20 cm de longueur, comme une locomotive en H0) et une parfaite qualité de roulement, tant pour les locos que pour les wagons. De plus, comme c'est une échelle un peu 'exotique' pour laquelle il n'existe quasiment rien sur le mar-

ché – à part quelques wagons LGB et des accessoires pour maisons de poupées – cela requiert de la construction quasi-intégrale. Ça tombe bien, car je préfère construire que de faire rouler mes trains sur mon réseau... Cette petite ligne permet aux pêcheurs d'accéder aux lieux de pêche et de transporter le matériel et le fruit de leur pêche, comme cela se fait réellement à Dungeness, dans le Kent (en Angleterre). Sauf que j'ai transposé l'activité dans un autre lieu: à Woolacombe Bay (dans le Nord du Devon, en Grande-Bretagne). L'idée m'en est venue après avoir

passé des vacances d'été pluvieuses (comme il se doit) à Woolacombe Bay, avec en plus un petit clin d'œil à mon nom de famille: Combe...

Le réseau

Ce réseau représente un bout de plage sur lequel on trouve des voies pour le garage de quelques locos et wagonnets, pour y réaliser quelques mouvements de manœuvres. La partie gauche consiste en un fiddle-yard, sous la forme d'un plateau mobile. La hauteur de roulement de ce réseau est de 1,40 m, afin d'assurer une vision au niveau des voies, comme dans la réalité. La base du réseau est faite à partir d'une porte creuse, raccourcie à 1 m 40. C'est à la fois léger, indéformable, économique par rapport à l'achat du bois et extrêmement rapide. Afin d'assurer la parfaite intégration de la photo du fond avec le réseau, j'ai commencé par



Retour de la pêche sur un wagon avec base LGB.

coller la photo sur un fond en bois. J'ai collé ensuite différentes couches de polystyrène extrudé afin de réaliser un relief qui s'harmonise avec la photo du fond. Le polystyrène extrudé est à la fois solide et léger, car le réseau doit être transportable pour participer à des expositions. J'ai découpé le polystyrène extrudé avec un outil à fil chauffant de ma fabrication, afin de réaliser les formes que je voulais, sans faire trop de poussières. J'ai ensuite jointé le sol avec du plâtre, puis j'ai poncé afin d'avoir des formes douces. J'ai peint l'ensemble en couleur sable avec de la peinture acrylique pour bâtiment. J'ai mis deux couches de vrai sable de mer, fixé avec la colle à bois.

J'ai réalisé un encadrement en MDF de 1 cm pour la finition du réseau. J'ai recouvert ce médium de lame de parquet en PVC autocollant 'imitation bois délavé', comme l'on peut en trouver au bord de la mer, afin de rester dans l'ambiance marine.

J'ai planté mes dunes d'oyats (dit aussi gourbets ou Ammohilla arenaria). Il s'agit en fait de fibres de noix de coco que j'extrait non pas des noix de coco – que je mange en quantité déraisonnable, par ailleurs – mais de balais. Comme ces fibres

sont marron foncé, je les trempe une heure dans de l'eau de Javel, puis je les rince et les laisse sécher une semaine: elles sont alors beaucoup plus claires. Ensuite, je les trempe dans un jus de white spirit et de peinture verte Humbrol de type Glycéro plus ou moins diluée, afin de reproduire les différentes nuances de couleurs des plantes. Ensuite, je les coupe à différentes hauteurs, je les mixe entre elles (différentes tailles et couleurs) afin d'avoir une palette naturelle qui s'harmonise avec les plantes de la photo du fond. Je les plie en deux sur la pointe d'un tournevis modifié (j'ai fait une fente à la scie circulaire) et j'enfonce à la main les plantes dans le décor.

La cabane à crabes est de construction intégrale en l'habillant de planche de balsa et d'un toit en imitation 'shingle' (en fait, c'est de la toile émeri).

J'ai réalisé la voie avec la gamme Peco gauge 1 (44,5 mm d'écartement) en code 200, afin de simuler un rail léger. La voie a ensuite été noyée dans du plâtre et du sable. J'ai peint les franges du rail à la peinture imitation rouille. L'éclairage est assuré par une lampe halogène de 300 W qui éclaire de manière zénithale, afin de reproduire le soleil de midi. Le décor dépouillé vise à reproduire les plages typiques de Woolacombe, qui ressemblent aux plages sauvages de l'Atlantique. Cela me permet de rêver un peu, en me rappelant mes vacances au bord de la mer... Afin de créer

Du sable, des dunes, un beau ciel bleu et deux mini-trains: une vue quasi complète de 'Woolacombe Bay'.



un intérêt visuel, j'ai fait varier le niveau en jouant sur les dunes et en créant un talus pour l'une des voies.

En DCC et sonorisé

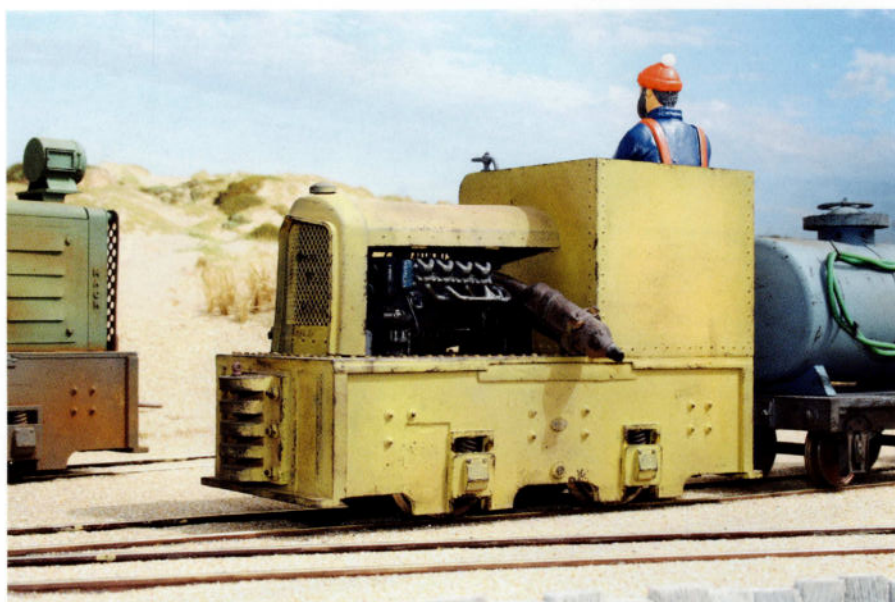
Ce réseau fonctionne en mode numérique (DCC) piloté par une commande infrarouge. J'anime le réseau 'côté public' afin de pouvoir mieux échanger avec les visiteurs. Chaque locomotive est équipée d'un décodeur Bachmann. Sous le réseau se trouve un décodeur sons ESU ou Zimo, qui est relié à un amplificateur de sons avec caisson de basses, pour la sonorisation des locomotives. Par ailleurs, j'ai créé un CD mêlant des bruits de vagues et d'oiseaux, afin d'assurer un bruit d'ambiance. Le lecteur CD est lui aussi relié à un deuxième amplificateur de sons avec caisson de basses, afin d'ajouter une dimension sonore.

Les locomotives

Les locomotives sont de construction intégrale d'inspiration libre ou des kits de modèles existants. Les châssis et les moteurs proviennent de la marque HLW. Ces locos sont toutes lestées afin de peser entre un à deux kilos, histoire d'améliorer leur captage électrique. Pour créer mes locomotives, je mixe des pièces de création intégrale à des pièces venant de mon ami Simon Harris (gamme Modelearth), de Bill Martinsen, de la gamme Sierra Valley ou en puisant dans ma 'boîte à rabiote' de maquettes militaires et civiles.

Les wagons

Les wagons sont du type LGB ou Bachmann, modifiés en utilisant de vrais matériaux comme le bois, des écrous, des clous



Le trafic est parfois intense sur la ligne...



C'est qu'on attrape soif!





Le relief est créé par un talus fait de traverses. Remarquez également la transition très réussie entre l'avant-plan et l'arrière-plan.

Le pêcheur prépare son matériel. Cette échelle permet la réalisation de nombreux détails.

(en fait des épingles à couture), etc. J'ai modifié le dispositif d'attelage avec un système de lien avec goupilles. Ces goupilles sont des rivets pop, un peu hors d'échelle, mais facilement manipulables, tandis que les liens proviennent d'une chaîne métallique désossée. Certains wagons sont aussi le résultat de construction intégrale, comme mon wagon porte-bateau inspiré d'un wagon réel en voie de 60 cm. J'ai agrémenté mes wagons d'accessoires marins qui sont soit de construction intégrale (comme certains bacs à poissons réalisés à partir de vérine), soit qui proviennent d'un artisan anglais de talent: Martin de Macsmouldings.

Les opérations

Le réseau est simple, avec trois voies et une aiguille. Les opérations sont réalisées par un pont traversier et des cabestans, afin de multiplier les possibilités. Le train permet d'accéder aux lieux de pêche et de transporter le matériel nécessaire (bac à poissons, filets, flotteurs, bateau...) et de ramener le fruit de la pêche (crabes, poissons, requins, etc.)

Website: <http://narrowgauge.webnode.fr/>

Texte: Frank Combe

Photos: Frank Combe & Luc Dooms





Quartier de la Brasserie (3^e partie)

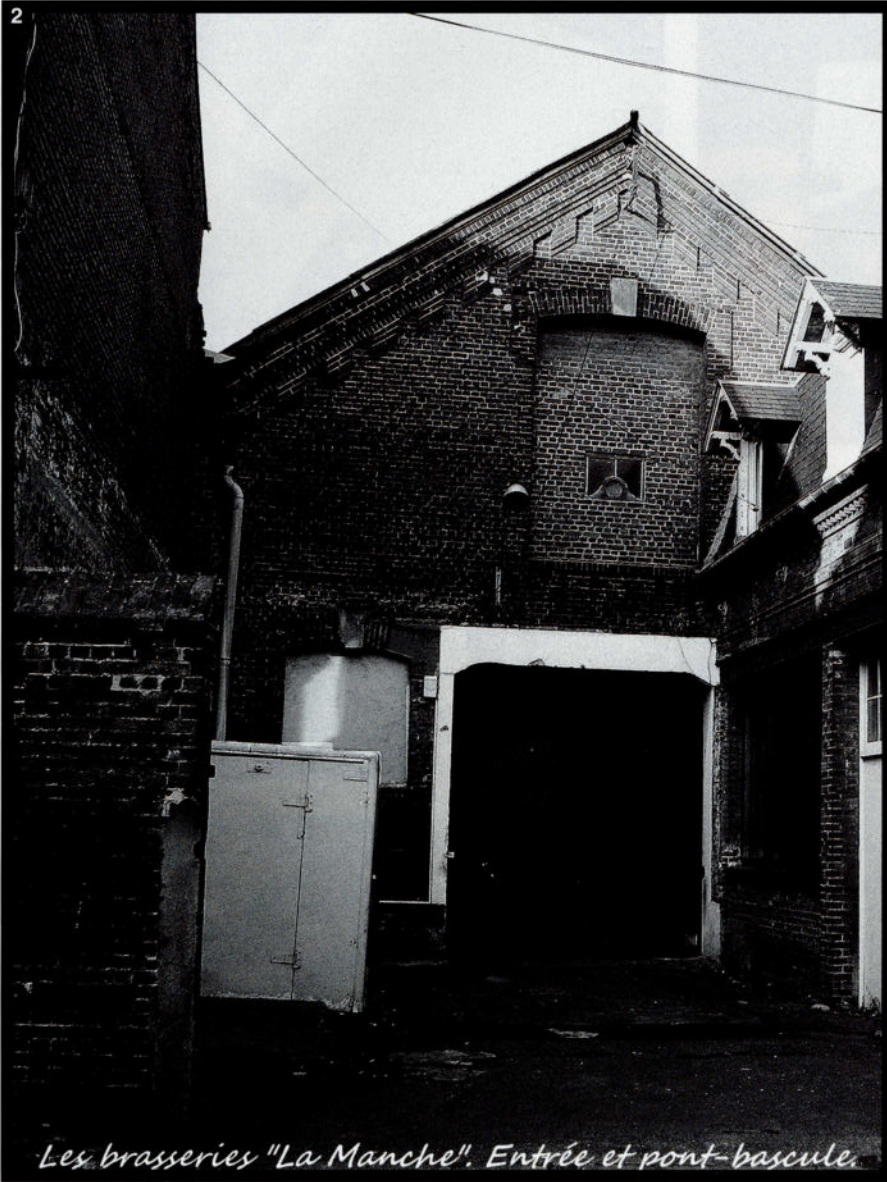
IL Y A BON MOMENT DÉJÀ, J'AVAIS COMMENCÉ À DÉCRIRE LA DÉMARCHE ET QUELQUES TRAVAUX PRATIQUES DE CE PROJET LIANT ASTUCIEUSEMENT DEUX SAYNÈTES AUTOUR D'UNE SEULE 'INTERPRÉTATION': UNE VIEILLE BRASSERIE SISE EN PLEINE VILLE, AVEC SES DEUX ACCÈS DISTINCTS. LA PREMIÈRE SAYNÈTE ÉVOQUANT L'ENTRÉE FER ET ROUTE EN PLEINE VILLE, TERMINÉE DEPUIS LONGTEMPS; LA SECONDE SCÈNE REPRODUISANT L'ENTRÉE PAR UNE COUR MINUSCULE EST TOUJOURS EN CHANTIER, APRÈS PAS MAL DE TERGIVERSATIONS. CEPENDANT, LA PERSPECTIVE DE POUVOIR PRÉSENTER CET ASSEMBLAGE INÉDIT DANS LE STYLE DES BOÎTES EXPOSÉES À LOUVAIN L'ANNÉE DERNIÈRE A FINALEMENT GOMMÉ CERTAINS PROBLÈMES. CETTE NOUVELLE DONNE A RENDU CE PROJET MOINS 'LOURD' DANS LA DURÉE, ET CE LAPSE DE TEMPS SANS TOUCHER AU PROJET A PERMIS AUSSI D'AFFINER L'APPROCHE SUR CERTAINS POINTS, QUI RESTAIENT ENCORE TROP FLOUS.

Un fronton pour en rappeler un autre...

On pourrait presque dire comme dans la réalité, même si des différences au niveau des ornements de briques sont notables entre le modèle imaginé en miniature et les façades

originelles. Ici en effet – et comme pour tous mes projets – j'ai 'aggloméré' différentes constatations observées sur bien des bâtiments du genre, pour obtenir cette version





Les brasseries "La Manche". Entrée et pont-bascule.



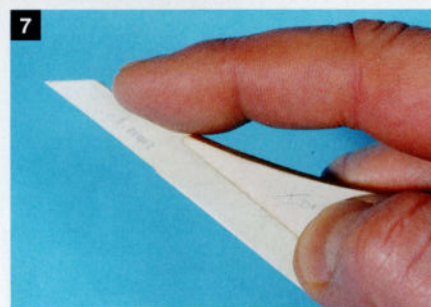
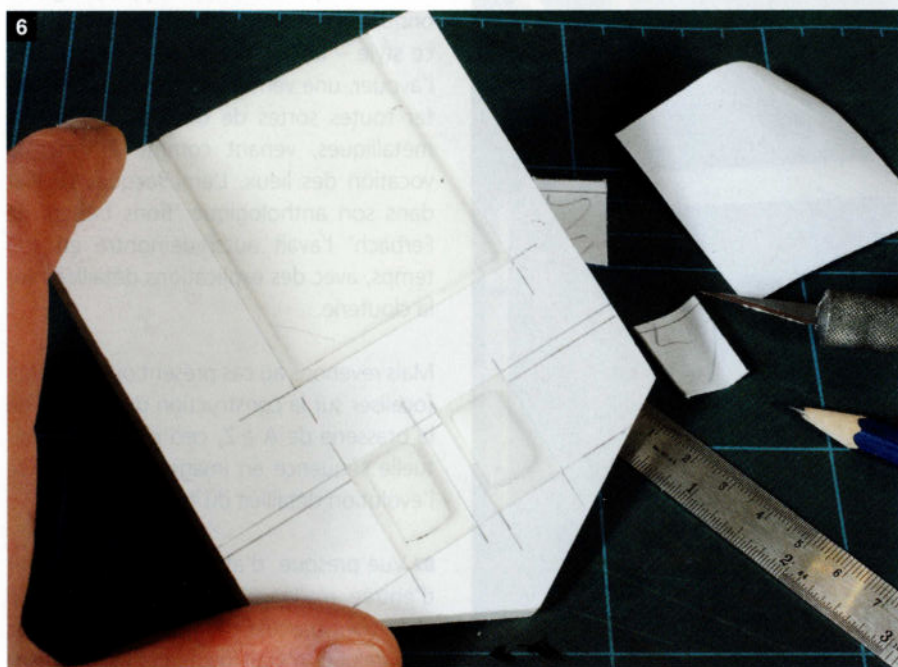
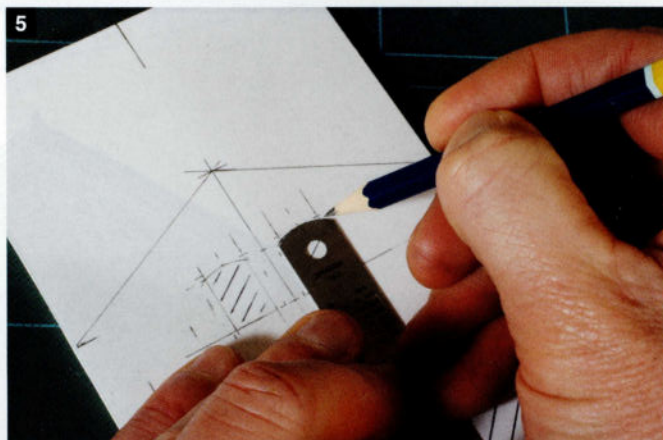
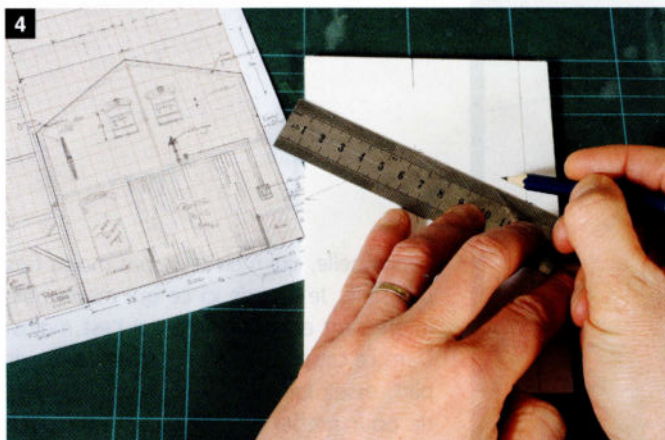
Brasseries Landelle / Entrée 2.

personnelle, qui n'en reste pas moins très plausible. Je prends ici ce qui me semble intéressant et retire là ce qui l'est moins. Dans ce cas précis, on peut dire que je suis parti assez loin de cette cour de brasserie pour greffer des éléments 'étrangers' et donner plus de vie à l'appareillage en briques. Les constructions industrielles de ce style – fin 19^e/début 20^e – sont, il faut l'avouer, une véritable aubaine pour ajouter toutes sortes de détails, notamment métalliques, venant comme affirmer la vocation des lieux. L'ami Jacques Le Plat dans son anthologique 'Bons baisers de Ferbach' l'avait aussi démontré en son temps, avec des explications détaillées sur la clouterie...

Mais revenons au cas présent où je vais me focaliser sur la construction du fronton de la brasserie de A à Z, ceci par notre habituelle séquence en images et ainsi suivre l'évolution détaillée du travail.

02 Vue presque 'd'atmosphère' de la cour d'entrée réelle, avec son portail déposé et le pont-bascule désaffecté. Remarquez que celui-ci n'était pas dans l'alignement de l'entrée, certainement à cause de ses dimensions et par faute de place. La bascule elle-même se situait dans le bâtiment à droite, derrière la grande baie vitrée aux huisseries métalliques. Dommage que le container moderne vienne gâcher cette ambiance! On aurait évidemment préféré un amoncellement de vieilles caisses en bois ajourées pour le transport des bouteilles ou des diables à la patine subtile, rangés dans un coin... Pas grave: nous aurons l'occasion de 'gommer' cela en miniature et peut être d'en évoquer bien plus...

03 Une vue à l'envers, si l'on peut s'exprimer ainsi: au terme de ce travail, principalement effectué sur de la mousse de carton-plume, voici le fronton de brasserie obtenu. Calqué sur le modèle fabriqué il y a plusieurs années – et représentant l'entrée sur rue – il n'en demeure pas moins que cette façade a pu recevoir un peu plus de détaillage. De la simple plaque de carton à ce résultat, retour en images sur le cheminement nous ayant amené ici...



04 Après avoir redessiné les contours du fronton en partant du modèle imaginé il y a quelques années, j'ai imaginé une autre ouverture, ainsi que d'autres variations notables par rapport au premier modèle réalisé il y a quelques années. Je reste cependant dans une certaine logique en reprenant les baies grillagées, ainsi qu'en m'inspirant fortement de l'entrée réelle de brasserie 'sur cour' telle que vue en guise d'introduction à ce sujet. Une fois le fronton précisément imaginé sur papier, je rapporte les contours sur une planche de carton-plume (mousse de polyuréthane) de 5 mm, avec un crayon noir à la mine taillée très finement. Cette opération doit se mener en effet avec une extrême précision et je revérifie systématiquement le bon report des cotes au 1/2 mm près, avant découpe dans la plaque. De même, je ne peux que vous conseiller d'équiper votre scalpel d'une lame neuve pour trancher

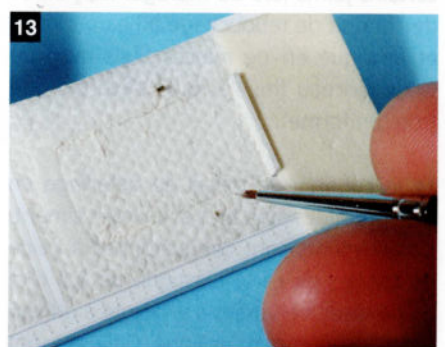
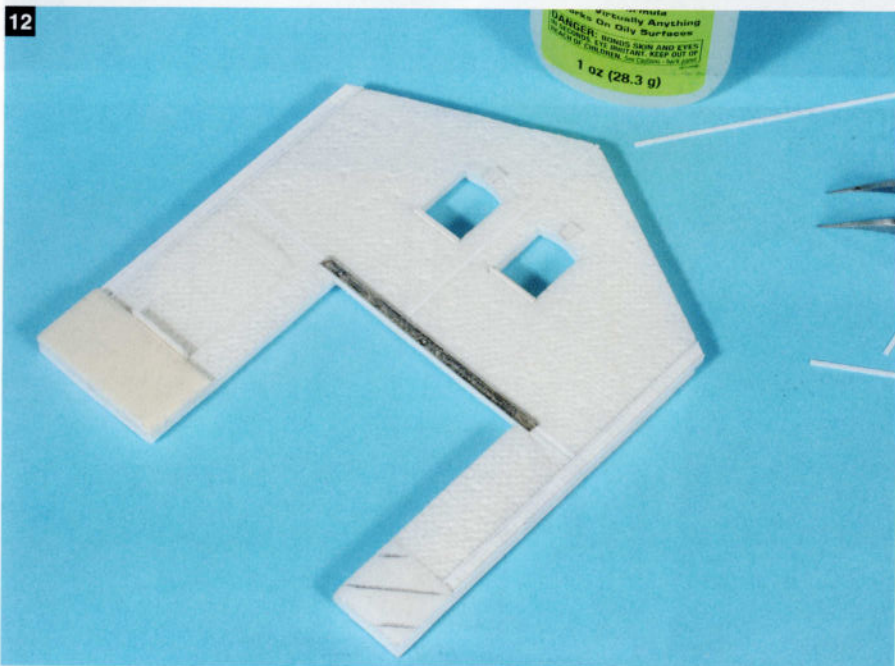
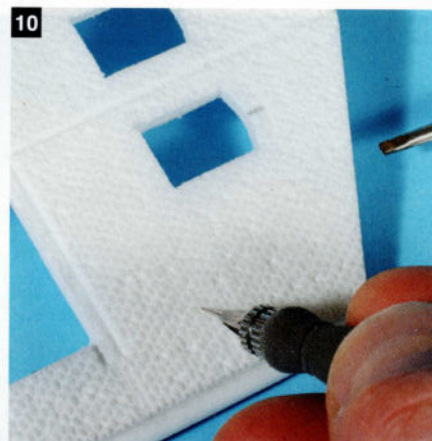
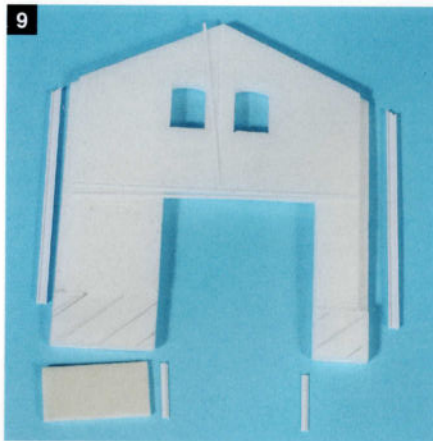
dans le vif, sans risque d'arrachage préjudiciable. Je travaille depuis longtemps avec des lames Excel # 11 effilées, parfaitement adaptées à ce travail.

05 L'emplacement de la porte d'accès, ainsi que les ouvertures sont ensuite signalés en hachuré au crayon de la même manière, très précisément. Remarquez ici le subterfuge employé pour imiter les linteaux en arrondi des baies grillagées: je reprends le procédé utilisé de nombreuses fois et en faisant appel à la forme d'un régllet métallique pour rapporter ceux-ci.

06 Une fois ces précisions apportées côté visible, je signale également en hachuré les ouvertures côté face/intérieur avec une marge 'supplémentaire' de 5 mm. Afin d'obtenir un résultat ultra-net dans le tranchage, j'incise en effet tout d'abord uniquement le carton côté intérieur non

visible, puis j'ôte proprement le carton avec une lame ciseau. La couche de bristol ainsi éliminée, la découpe des ouvertures sans 'résistance' peut s'opérer côté visible sans risque d'avoir à s'y reprendre plusieurs fois. Cela évitera aussi certains dérapages, des expériences connues à mes débuts, d'où cette méthode invariable, désormais! Une fois les baies dégagées, le reste du bristol est 'pelé' suivant la méthode maintes fois décrite et reprise également dans ces colonnes par l'ami Rik Martens. Salut à toi, Rik!

07 Afin de pouvoir 'encastrer' les quelques fermes métalliques présentes dans l'appareillage en briques, je me suis confectionné ce type d'outil rudimentaire il y a quelques années, avec des chutes de carte plastique de 1 mm et de carton-plume de 5 mm. Celui-ci va me permettre d'imprimer des rainures en creux dans la mousse



et y coller ultérieurement des sections de bandelettes Evergreen 112 ou 102, au choix. Ce 'bricolage' est aussi utilisé depuis à d'autres fins, comme vous le verrez un peu plus tard.

08 Le 'rainurage' s'effectue suivant le plan élaboré sur du papier millimétré, les emplacements ayant été signalés par des traits au crayon noir gras type 2B, pour éviter de 'creuser' la mousse. Ici, je me sers à nouveau de mon petit réglet métallique. Évitez pour ce genre de travail les règles de grandes dimensions, trop lourdes et gênantes... Notez ici à ce stade les incisions en profondeur pratiquées de chaque côté sur toute la hauteur du fronton et qui vont me permettre d'y loger ultérieurement des grosses poutres métalliques en 'I' rivetées.

09 Vue de la façade 'brute' avec les élé-

ments de structure que je vais rapporter ensuite: les fermes et poutrelles (Evergreen 112 et 274), les cornières d'angle (pour protéger l'embrasure de porte, en Evergreen 293), ainsi qu'un soubassement en 'ciment' réalisé à l'aide de mousse de carton-plume de 3 mm pelé sur les deux faces et piqueté à la brosse à bougies métallique.

10 L'appareillage en briques est ensuite reproduit dans la mousse à l'aide d'une petite matrice façonnée dans un vieux pinceau usagé, comme nous l'avons déjà vu dans de précédents TMM... Reproduire la brique de cette façon est certes fastidieux, mais présente bien des avantages lorsqu'il s'agit de lui donner 'vie', et qui plus est sur des bâtiments de ce style où l'on imagine une patine du temps 'agressive'. Ainsi, afin de donner un aspect ancien au montage, la nature même de la mousse me

permettra de creuser certains joints par places ou d'imiter des briques abîmées, en utilisant une pointe d'aiguille pour retirer de la matière aux endroits voulus...

11 Le travail peut aussi se poursuivre plus avant encore par réutilisation de notre outil 'bricolé' et ainsi donner plus de variations au mur. Ici, je 'décale' légèrement ou plus fortement certaines briques en retrait, pour obtenir au final une façade 'vivante' présentant toutes sortes d'imperfections particulièrement seyantes sur ce genre d'ouvrage.

12 L'ensemble étant bien avancé, les fermes sont maintenant mises en place à l'aide de colle cyanoacrylate dans les rainures effectuées au préalable. Les poutrelles métalliques placées de chaque côté sont reproduites à l'aide de profilés en 'I' Evergreen 274 dans lesquelles je viens placer des bandelettes de carte plastique de 12/100° 'rivetées' par repoussement avec une pointe à tracer.

Les différents appuis de baies et clés au niveau des linteaux sont simulés à l'aide de Forex de 1mm d'épaisseur et mis en place aussi à la colle cyanoacrylate. L'érosion et les bords ébréchés sur ces éléments sont préalablement simulés par grattage à

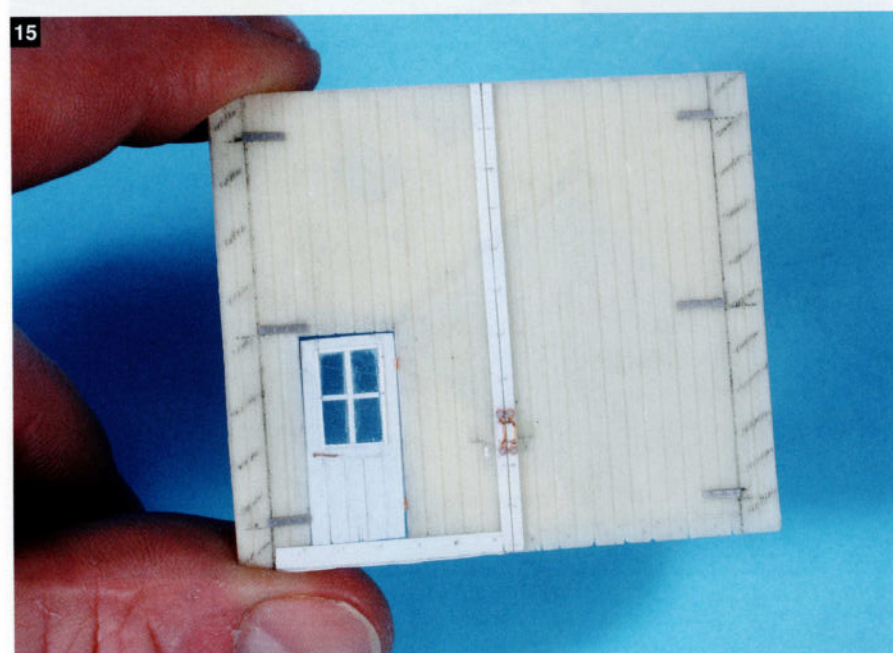
l'aide d'une pointe à tracer, plus adaptée pour œuvrer sur ce type de matériau.

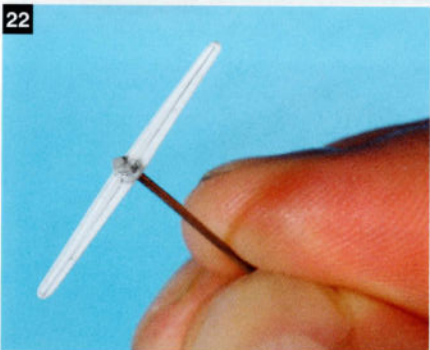
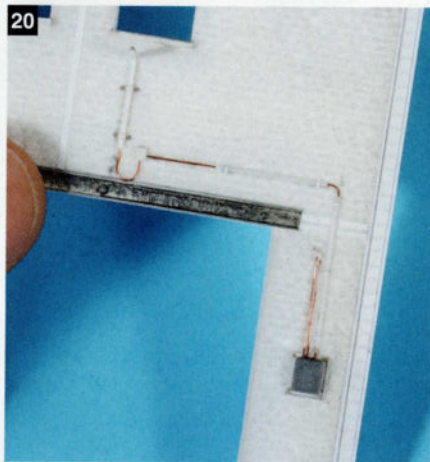
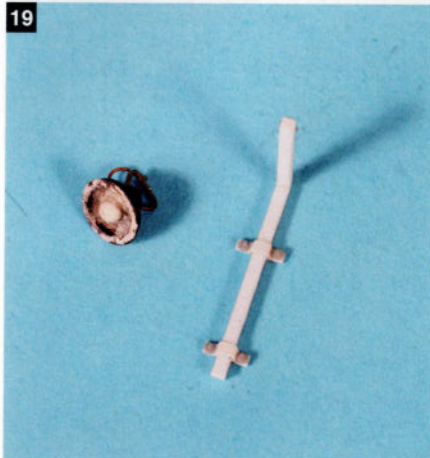
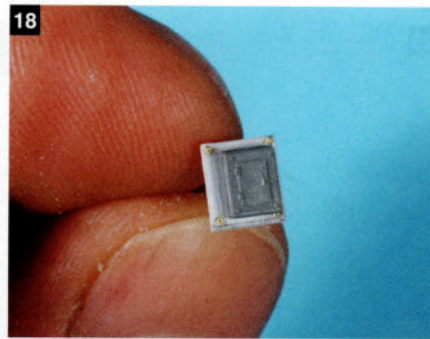
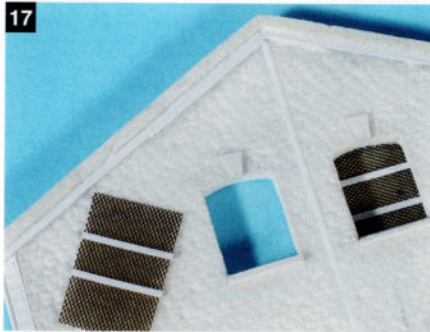
13 En reprenant la situation originelle montrant une ouverture murée, mais cimentée, j'ai repris cette idée en agrandissant cette baie, mais en la montrant en briques apparentes. Ceci va me permettre d'ajouter quelques effets de patine bienvenus, que je travaille déjà en amont par la simulation de ciment appliqué grossièrement entre certains joints lors du murage. Ici, j'utilise de l'enduit de rebouchage à l'eau, ramolli et appliqué en de minces filets avec un vieux pinceau fin. J'évite là encore d'être trop 'uniforme'...

14 Je continue le travail de détaillage en rapportant les rives bois et solin en ciment. Ces éléments sont confectionnés à l'aide de bandes de carte plastique de 0,5 mm d'épaisseur, nervurées à la pointe à graver/brosse à bougies métallique. Celles-ci sont ensuite recouvertes tout du long par des sections en 'L' de mousse polyuréthane, façonnées dans une plaque de carton-plume de 3 mm d'épaisseur. Cet assemblage nécessite une certaine dextérité, tant la mousse sur une telle épaisseur est fragile et ainsi découpée, a tendance à se briser. La mise en place s'effectuera de préférence avec une colle cyanoacrylate à prise lente, pour faciliter le travail.

15 Contrairement à la porte métallique du bâtiment fabriqué il y a plusieurs années, j'apporte ici une variation en reprenant la situation originelle de l'entrée sur cour, mais en changeant complètement le modèle de porte en bois. Sur la photo de la situation réelle, on peut en effet noter que celle-ci (peinte en marron) ne présente pas un grand intérêt, tant elle est trop uniforme. Ici, je me suis inspiré de la porte ayant servi d'introduction au sujet présenté dans le TMM précédent. Même si certains détails ont été ajoutés, j'ai ainsi gardé l'esprit vieillot de celle-ci. Fabriquée principalement à l'aide de plaque de résine Zebdec, les quelques détails rapportés proviennent notamment de chez Grandt-Line, les poignées ayant été simulées avec du fil de cuivre de récupération.

16/17 A l'image de ce que j'avais pu faire sur la bâtisse 'jumelle', les deux baies sont équipées de grillages fixés à des barres





métalliques sensées être scellées. Pour ce faire, je réutilise le même type de grillage fin Scale Link découpé en sections plus larges que l'ouverture et ainsi permettre une mise en place sur la face interne. L'armature métallique très basique est simplement imitée en collant deux sections de bandelettes Evergreen 112 de même largeur.

18 Un tel fronton ne s' imagine pas sans équipement électrique, ou du moins est une excellente occasion pour y faire figurer des détails de ce style. Ce sera le cas en l' occurrence avec l' utilisation de la référence Grandt-Line 3534, représentant avec une extrême finesse des boîtiers électriques. Dans ce cas précis, j' ai même sur-détaillé le moulage en le fixant sur une petite plaque en 'bois' dont les fixations

au mur seront figurées par des boulons en photo-découpe Aber. Notez la tige insérée dans ce micro-montage, pour faciliter la préhension lors de la mise en couleurs.

19 Ce boîtier ira notamment alimenter un abat-jour fixé au bout d' une potence en 'L' confectionnée de toutes pièces à l' aide de sections d' Evergreen carrées, de bandes de carte plastique de 12/100 et de boulons Grandt-Line pour les fixations.

20 Je poursuis plus avant dans ces 'travaux d' électricité' en rapportant les câbles électriques (avec ou sans gaines) sensés distribuer le courant aussi vers l' intérieur de la bâtisse et alimenter on ne sait quel équipement. Le gainage est ainsi réalisé en employant du plastirond de 0,5 mm Evergreen. J' ai ensuite simulé au mieux des colliers de fixation au mur avec de petites sections de carte plastique de 12/100, formées directement dessus avec des brucelles fines. Les câbles eux-mêmes sont reproduits très simplement à l' aide de fil de cuivre de récupération de 3/10^e.

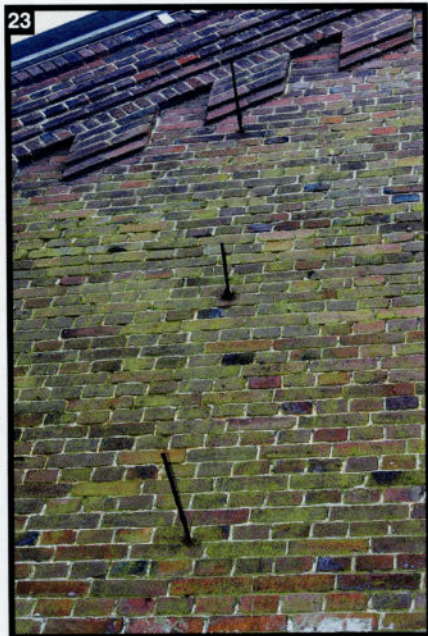
21 J' avais remarqué cette ancre de maçonnerie effilée et très massive en visitant des bâtiments industriels abandonnés. Stockée dans mes archives 'Réel' pour l' utili-

ser comme source d' inspiration un de ces jours, j' ai trouvé ici la bonne occasion pour la reproduire de toutes pièces et la faire figurer en bonne place sur ce fronton.

22 Après déduction des cotes (comptage des rangs de briques, etc.), j' ai effectué un plan sur papier millimétré au 1/43,5^e pour ensuite reproduire ce modèle finement à l' aide de différentes épaisseurs de cartes plastique et d' un très gros boulon Grandt-Line destiné à l' échelle 1/48. Comme pour le boîtier électrique, cet élément se verra affublé d' une tige métallique pour permettre une peinture et une patine aisée. L' ensemble des éléments à rapporter est quasiment prêt à ce stade...

23/24/25 ...mais les observations faites de la réalité sur place peuvent nous inciter à aller encore bien plus loin dans la reproduction de détails supplémentaires, même si ils sont parfois infimes. C' est l' accumulation de ceux-ci qui feront le réalisme, mais attention toutefois à garder une juste mesure pour que l' ensemble reste plausible! Ici, ces éléments pourront nous resservir ultérieurement pour d' autres projets.

26 Le fronton, après l' application des couches de peintures émail de fond et



passage d'un jus acrylique noir d'apprêt. Cette vue permet de nous projeter un peu plus en avant...

27 Pour terminer, j'ai parallèlement entrepris l'élaboration d'une partie de bâtiment attenante, aux matériaux de construction

complètement différents. Il s'agit là d'une amorce, puisque la suite de la construction sera masquée par une autre façade. Je donne ici simplement une impression de continuation, un procédé mis en œuvre pour les présentations 'en boîte' avec fenêtre.

A bientôt pour suivre une nouvelle évolution concernant ce projet, avec notamment la cour cimentée et sa bascule.

Texte & photos:
Emmanuel Nouaillier



La fabrication 'maison' des voies et aiguillages

4ÈME PARTIE: UN LEVIER À BOULE



VOUS VOULEZ PARIER QUE PLUS D'UN LECTEUR AURA FRONCÉ LES SOURCILS EN LISANT LE TITRE DE CET ARTICLE? ET À BON DROIT ENCORE BIEN, CAR 'LEVIER À BOULE' EST UN SURNOM. 'LEVIER D'EXCENTRIQUE' SERAIT EN EFFET UNE APPELLATION PLUS CORRECTE POUR CE DISPOSITIF AU FONCTIONNEMENT DANGEREUX, LORSQUE LA 'BOULE' (LE CONTREPOIDS DU LEVIER) ÉTAIT ACTIONNÉ À PLEINE FORCE... MAIS ASSEZ PHILOSOPHE: REVENONS AU MODÉLISME. AFIN DE FIGNOLER L'ASPECT DE NOS VOIES ET AIGUILLAGES, NOUS ALLONS NOUS CONCENTRER SUR L'ASSEMBLAGE D'UN LEVIER D'EXCENTRIQUE DESTINÉ À MANŒVRER UN AIGUILLAGE.

Pour la réalisation d'itinéraires, les différents aiguillages concernés peuvent être équipés d'une commande à pied d'œuvre ou à distance. Pour la commande à pied d'œuvre, il est fait usage d'un levier à double action, autre dénomination officielle pour un levier d'excentrique. Le terme de 'double action' souligne le fait que le levier de commande supporte un contrepois qui bouge de façon indépendante: quel que soit la position de l'aiguillage, ce contrepois assurera une pression suffisante de la lame de l'aiguillage sur son contre-rail. Les leviers de commande à simple action sont bloqués dans une direction seulement. En outre, le mouvement distinct du contrepois facilite la manœuvre du levier proprement dit: le contrepois est d'abord basculé, suivi du basculement du levier. Deux types de leviers existaient aux chemins de fer belges: le 'Vanneste' et le 'rhéнан'.

Le levier d'aiguillage que nous allons assembler est du type 'Vanneste': je possède l'exemplaire visible ci-dessus depuis près de 40 ans. Il fut alors rénové et a trouvé place dans mon jardin. Quant à son origine, il provient du faisceau de garage de Steenbrugge (près de Bruges).

Le levier d'aiguillage du type 'rhéнан' est mieux connu, et est encore visible ci et là sur

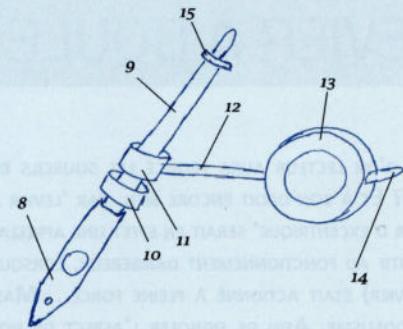
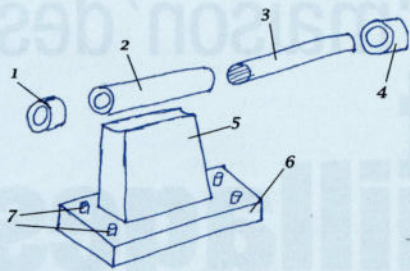


le réseau ferré. Celui illustré en **PHOTO 2** est visible en gare de Maldegem, sur la ligne-musée du StoomCentrum Maldegem. Remarquez également la commande par tringle, telle que décrite dans notre n° 137.

Chaque aiguille en gare porte un numéro: ce chiffre était repris en bleu de Sèvres sur le contrepois du levier. Si ce n'était pas

le cas, ce chiffre était découpé dans des plaquettes en zinc, qui étaient fixées au milieu de l'une des traverses, dans l'axe de la voie. Mais cette façon de numéroter les appareils de voie était rare et par ailleurs peu intéressante pour le modéliste.

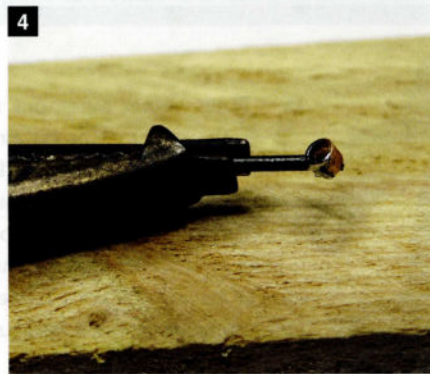
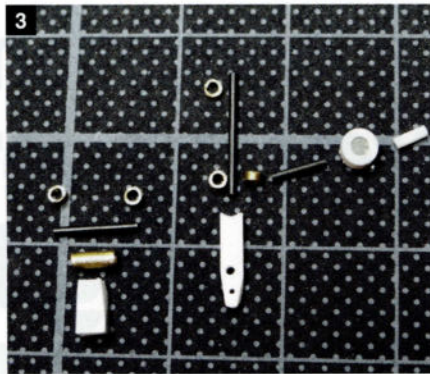
Comme notre levier d'aiguillage doit aussi être fonctionnel sur notre réseau, nous



Légende

(Toutes les mensurations sont exprimées en millimètres)

1. Anneau en laiton de 1 mm de largeur, de 1,6 de diamètre extérieur et de 0,8 intérieur
2. Busette en laiton de 3,7 de long. Diamètres identiques à ceux du n° 1.
3. Fil d'acier de 6 de longueur et de 0,8 de diamètre.
4. Idem que n° 1.
5. Profilé Evergreen (EV 165) de 2 x 2,5. Epaisseur = 2, largeur de la base = 2,3 et au sommet = 2,5.
6. Plaquette Evergreen (EV 146) de 3,2 sur 6.
7. Quatre épingle à tête.
8. Profilé Evergreen 144 d'une longueur de 9. La grande ouverture a un diamètre de 0,5, son centre se situant à 4,5 du point inférieur. La petite ouverture a un diamètre de 0,3.
9. Du fil d'acier de 9, d'un diamètre de 0,8.
10. Idem que n° 1.
11. Idem que n° 1.
12. Du fil d'acier de 4,5 de longueur et d'un diamètre de 0,8.
13. Un profilé Evergreen 224 d'une épaisseur de 1,8, remplie de Milliput.
14. Un profilé Evergreen 211 d'une longueur de 2,5.
15. Des bouts de fil de cuivre d'un diamètre de 0,2.



avons opté pour en reproduire un du type 'Vanneste' (NDLR: un levier du type 'rhénan' peut être obtenu en impression 3D chez Shapeways, mais il n'est pas fonctionnel). Nous vous renvoyons également vers le site 'Grenier Ferroviaire' de Patrick Tassignon, où vous pourrez télécharger gratuitement l'ouvrage de référence 'Manuel du Piqueur des Chemins de fer'.

3. Cette vue donne un aperçu de toutes les pièces nécessaires à l'assemblage d'un levier d'aiguillage. D'une busette d'un diamètre extérieur de 1,6 mm et intérieur de 0,8 mm, nous en découpons quatre anneaux d'1 mm de largeur (1, 4, 10 et 11) et une busette de 3,7 mm de longueur (2). Le pied (5) doit être limé sur toutes ses faces en forme de cône. La partie supérieure est creusée au moyen d'une lime ronde, de façon à ce que la busette (2) puisse bien venir s'y loger. Nous découpons le fil d'acier (3) et le limons à bonne mesure: les deux extrémités sont ainsi bien droites. Nous découpons le pied (6) et y forons quatre trous de 0,3 mm: nous pourrons y loger tantôt des imitations de boulons, au moyen de têtes d'épingle. Ces dernières serviront également à maintenir le levier d'aiguillage en place sur le réseau miniature. Toutes les pièces reprises sur le premier croquis sont ainsi réalisées.

Nous collons la busette (2) sur le pied (5):

De quoi avons-nous besoin?

- D'une bonne dose de patience...
- Busette en laiton (diamètre extérieur: 1,6 mm et intérieur: 0,8 mm).
- Du fil d'acier (diamètre: 0,8 mm).
- Profilés Evergreen n° 165, 146, 144, 211 et 224.
- Quatre têtes d'épingle
- Du produit de remplissage: Milliput, Magic Sculp ou Tamiya.
- Un bout de fil de cuivre d'un diamètre de 0,2 mm.
- De la colle de contact.
- De la peinture pour modélisme.
- Des mèches de 0,3 et 0,5 mm.
- Une petite scie à métaux.
- Un fer à souder.
- Un couteau X-acto.

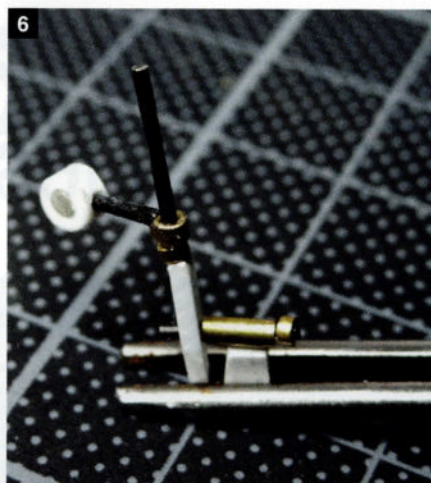
nous pouvons ensuite coller un anneau (4) sur la tige (3). Cette fixation est réalisée au moyen de colle de contact.

Nous collons sur la base du bras (8) et veillons à ce que la partie inférieure soit limée de façon conique. La partie supérieure est limée un peu, de façon à ce que le levier (9) puisse y reposer. Lorsque tout est bien ajusté, nous collons l'anneau (10) sur l'ensemble au moyen de colle de contact. Entretemps, nous avons déjà foré les deux trous tels qu'indiqués sur le croquis.

4. Sur le petit anneau (11) du contrepois, nous soudons une tigelette en acier (12). Il n'est pas conseillé de coller, car le bras pourrait se détacher en cas de manipulation. Lorsque tout est soudé, nous pouvons fixer le contrepois (13). A l'avant, nous aurons d'abord foré une ouverture de 0,8 mm, de façon à ce que le bras y soit bien fixé. L'ouverture latérale dans la busette Evergreen est remplie de Milliput, qui est ensuite proprement égalisé. La poignée (14) est alors posée sur le contrepois.

5. Toutes les pièces sont désormais assemblées: nous pouvons maintenant fixer le levier et le tester.

6. Nous faisons coulisser le contrepois sur le bras et observons si le contrepois tourne lors du basculement du bras. Si cela se



réalise correctement, nous pouvons alors coller avec soin l'anneau (1) sur la tige (3). Veillez à ne pas mettre trop de colle, car cela bloquerait le fonctionnement de l'ensemble. Pendant le séchage de la colle, vous disposez par ailleurs du temps nécessaire pour plier le petit anneau (15) et le coller au-dessus du bras.

7. Reste encore le travail de mise en peinture. Nous utiliserons de la peinture Vallejo: blanche (70.951), noire (70.950) et bleu foncé (70.930). Pour le placement sur le réseau, nous testons au préalable notre exemplaire peint sur la table de travail. Le

contrepoids tourne facilement de gauche vers la droite, ce qui est précisément l'effet que nous voulions obtenir. Les quatre boulons de la plaque de base sont imités au moyen de têtes d'épingle que nous enfonçons dans une traverse. La manière de fixer ce levier d'aiguillage sur notre réseau dépendra de la base de ce dernier.

8. Voici donc une jolie petite pièce sur notre réseau, et qui n'a pas nécessité beaucoup de travail, finalement. Pour les pièces en métal, nous les avons trouvées dans notre tiroir où aboutissent celles 'dont nous pourrions un jour avoir besoin'... Les profi-

lés Evergreen ne sont pas si chers et pourront resservir un jour ou l'autre. Pour un petit prix, nous avons donc éprouvé bien du plaisir de construire et avons obtenu un bel enrichissement esthétique sur notre réseau miniature!

Texte et photos: Jean-Luc Hamers
Photo n° 2: Rik Benoot; collection W. Moers.



Site à consulter:
www.tassignon.be

Rail 2015

A l'aise dans toutes les échelles...

CELA FAIT DÉJÀ QUELQUES ANNÉES QUE L'IDÉE SELON LAQUELLE L'EXPO 'RAIL' N'EST PLUS CE QU'ELLE ÉTAIT FAIT SON CHEMIN, MAIS EST-CE RÉELLEMENT JUSTIFIÉ? NON, SELON NOUS. C'EST VRAI QUE DE NOMBREUX RÉSEAUX MINIATURES – SURTOUT DES MODULAIRES – NE FONT PAS PARTIE DU 'TOP' DANS LE DOMAINE. 'RAIL' EST UNE EXPOSITION ACCOLÉE À UNE BOURSE, OUVERTE À TOUT UN CHACUN. COMME D'HABITUDE, NOUS AVONS BRAQUÉ NOTRE APPAREIL PHOTO SUR LES RÉSEAUX SORTANT DU LOT ET... IL Y EN AVAIT PLUS QU'ASSEZ. NOUS AVONS CONSERVÉ QUELQUES RÉSEAUX POUR UN REPORTAGE PLUS FOUILLÉ, MAIS VOICI DÉJÀ DE QUOI VOUS METTRE L'EAU À LA BOUCHE...



Quelques perles étaient visibles au sein d'une présentation commune de matériel en H0 et en 0 de la 'Stichting Doorreis' et de 'Nulpunt': la collection néerlandaise de la Stichting Doorreis est bien connue. Sa collection de modèles réduits à l'échelle 0 était vraiment unique: on peut dire qu'il s'agissait de la plus belle collection de modèles à l'échelle 0

jamais exposée. Des modèles d'usine, des kits assemblés de petits fabricants, et même des modèles entièrement fabriqués 'maison', prêtés par des collectionneurs ou des modélistes constructeurs. Pour cette fantastique présentation, des vitrines éclairées avaient été mises à disposition par la firme Silesty: vous pouviez jouir quasi en toute sérénité de la beauté

de ces magnifiques maquettes. Parmi les modèles présentés, la production en grandes séries comme celle de Lenz manquait toutefois: pour la voir, il fallait aller dans un autre coin du hall 1, pour la voir sur le grand réseau d'Hendrikjan Knoop. Là aussi, quel bonheur de voir ces magnifiques maquettes, franchissant un énorme viaduc à arches...!





Drakenburg

Nous avons débuté avec l'échelle zéro: le pas vers l'échelle Z n'en est que plus grand. L'avantage de cette échelle est qu'avec son rapport de réduction de 1/220 à peine, il est possible de réaliser des longs trajets sur une surface assez réduite, histoire aussi de voir circuler des longs trains. C'est ainsi que les constructeurs Pieter Willems, Toon Versnick et Jan van Casteren ont pensé leur réseau 'Drakenburg', sur la 'Nord-Süd Strecke'. Ils ont reproduit une partie de la ligne entre Hanovre et Würzburg (via Göttingen, Breda et Fulda) jusque dans ses moindres détails. A remarquer en particulier la caténaire: elle est entièrement faite 'maison' et est mécaniquement fonctionnelle! Avant l'ouverture de la ligne à grande vitesse Hanovre – Würzburg, la véritable 'Nord-Süd Strecke' était la ligne la plus importante et la plus chargée de l'ancienne République Fédérale Allemande entre le nord et le sud de l'Allemagne, ce qui permet à nos amis belges du Z d'y faire circuler une grande variété de convois.



Amsterdam Centraal

Souvent entre deux grands réseaux modulaires, on pouvait admirer l'œuvre d'un particulier. L'un d'eux était visible à côté du grand réseau modulaire du 'Veluwe Modelspoor Club' (VMC). Nous avons découvert avec beaucoup d'admiration la gare d'Amsterdam CS, reproduite à l'échelle 1/160 par Eric de Gooyert, de Lelystad. Le bâtiment voyageurs est réalisé en trois couches: la couche de base est une plaque transparente de Perspex, sur laquelle deux couches d'une feuille autocollante ont été collées; la couche du milieu avec les encadrements de fenêtres et la couche de finition avec un motif de briques. Les baies de portes et de fenêtres ont été découpées parfaitement avec un plotter. Bien que les briques ne présentent aucun relief, l'ensemble est convaincant. Malgré la petite échelle de réduction, Eric a pu intégrer d'étonnants petits détails dans sa création, qui n'apparaissent que si vous prenez le temps de bien regarder. Une vue incroyable: les centaines de vélos parkés ici et là et le nombre énorme de figurines!





St-André de Provence

Ce que chaque participant à une exposition sait, c'est qu'il faut que des trains circulent sur son réseau, à défaut de quoi la majorité des visiteurs passeront devant sans s'y arrêter... Christophe Saclet a découvert cette vérité avec son mini-réseau 'St-André de Provence'. Dans un dépliant réalisé à la hâte et baptisé 'Under construction', ce sympathique Français explique pourquoi ses tramways restent garés dans leur remise: une panne électrique

en est la cause! Mais même en étant statique, ce diorama, l'œuvre de Christophe, mérite toute notre attention. L'idée lui en est venue en lisant le magazine français 'Voie Libre'. Il représente une petite ville retirée, qui a été composée sur base de photos et d'illustrations. Ce réseau qui représente un jour de marché en 1966 est truffé de scènes humoristiques issues du film comique 'Le Gendarme de St. Tropez' de 1964, dans lequel Louis de Funès tient

le rôle principal. Un tram circule à travers les rues, où l'on peut voir un raccordement ferré vers l'usine Pignon, qui fabrique du chocolat. Pour les trams, Christophe Saclet a eu l'idée de reproduire leurs derniers jours d'existence, les bus et les camions étant prêts à prendre la relève. Hélas: les trams étaient déjà à l'arrêt à l'expo 'Rail', mais il restait encore pas mal à découvrir sur ce petit diorama, même sans que les tramways n'y circulent...



Spooreen vrienden

Les 'Leuvense Spooreen vrienden' sont un petit groupe d'amis qui assemblent un réseau en voie 1 d'inspiration allemande, avec ci et là un accent belge: vous avez déjà pu faire connaissance avec eux dans notre n° 141. Mais ces Louvanistes ont depuis lors bien avancé. Là où du côté de Lingen se trouvait d'abord une rue avec un vélodrome, d'imposants bâtiments figurent désormais. Malgré la profondeur réduite de ce réseau, il donne vraiment l'impression d'être colossal. En outre, les bâtiments à l'avant-plan contribuent à cette impression de profondeur de l'ensemble. Un quai est également présent le long de la voie à l'avant-plan: Lingen dispose ainsi d'une halte suburbaine. Sous les voûtes du quai, des entreprises se sont installées. Enfin, l'ancienne halte de la Chaussée de Louvain à Saint-Josse (sur la ligne Bruxelles - Namur) a été reproduite sur l'un des côtés de ce réseau.





Great Elm

Une véritable merveille selon le soussigné était ce réseau réalisé selon les normes P4 et baptisé 'Great Elm', avec lequel les Britanniques Neil Kinison et Stephen Vaughan et leurs épouses respectives ont traversé la Manche. Ce réseau a été conçu comme un diorama, pour être admiré à hauteur du regard. Des rideaux et des écrans veillent à maintenir hors du regard des spectateurs ce qui doit l'être. 'Great Elm' constitue avec 'Edford' le 'Nettlebridge Valley Railway': il s'agit d'une courte ligne fictive qui court le long du flanc sud du bassin charbonnier du Somerset. Cette ligne relie les villages de Nettlebridge, Coleford et Vobster à la ville commerçante de Frome, où elle se raccorde au réseau du Great Western Railway (GWR).

Cette ligne suit pour sa plus grande partie le tracé du futur canal Dorset and Somerset et était à l'origine une ligne à voie étroite où la traction était assurée par des chevaux. La ligne fictive en modèle réduit représente la situation de 1910 environ, à l'époque où la voie étroite avait été remplacée depuis longtemps par une voie normale.

Le 'Nettlebridge Valley Railway de Neil et Stephen est composé de deux parties: 'Edford' et 'Great Elm', qui peuvent être assemblées ou fonctionner séparément. Pendant l'expo 'Rail', ils n'avaient amené que la partie 'Great Elm'. Great Elm se situe dans une vallée profonde, avec de fortes rampes. La rivière s'élargit pour devenir un

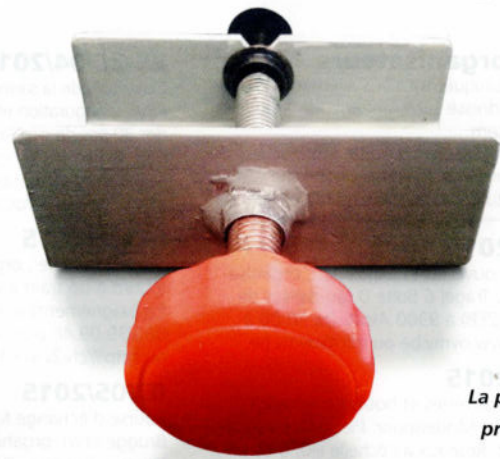
étang, dont l'eau sert à l'entraînement des machines de 'Fussell's edge tool works'. La gare est cachée derrière une belle colline à l'avant du réseau, tandis que sur l'autre rive de la rivière est installé un marchand de bois, avec ses propres voies de garage.

Nous en avons ainsi terminé avec notre petit tour de découverte de 'Rail', édition 2015. Nous avons trouvé qu'il s'agissait d'une belle expo où tout le monde pouvait y trouver son compte et nous attendons déjà l'édition 2016 avec impatience...

Texte et photos:
Gerard Tombroek.



La fabrication d'une presse à roues



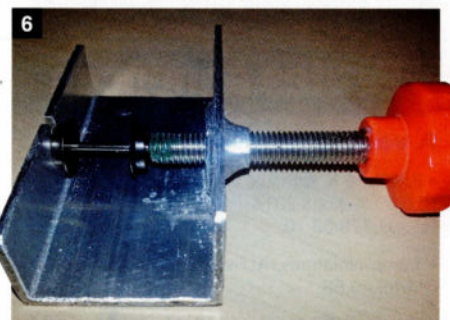
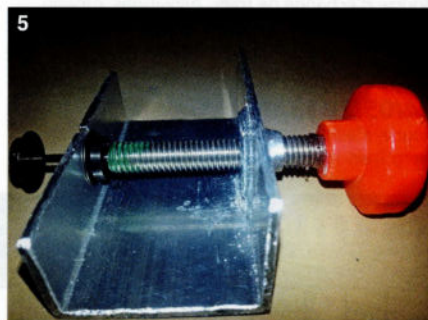
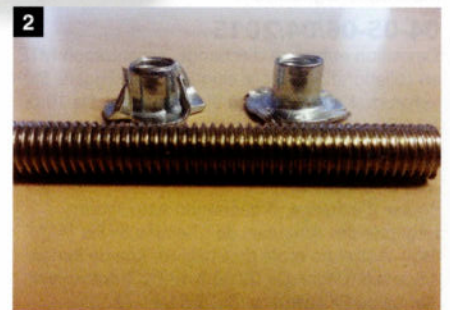
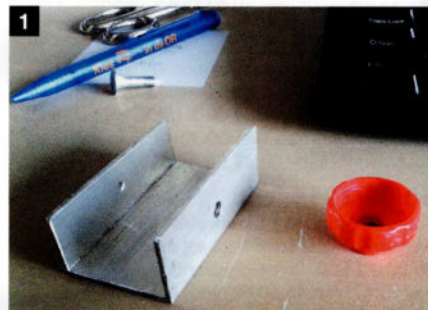
La presse à roues,
prête à l'emploi.

De quoi avons-nous besoin?

- un bout de cornière en 'U' d'environ 70 mm de longueur et d'une largeur entre flancs d'environ 40 mm. Ces mensurations ne sont pas contraignantes, du moment qu'un essieu de wagon (de 24 mm de longueur) puisse facilement y être placé (PHOTO 1).
- un boulon fileté et son écrou: nous avons choisi un M8, pour l'unique raison qu'il se trouvait dans notre 'boîte à brol'... (PHOTO 2).
- un bouton en plastique pour la préhension, issu également de notre boîte à brol.

TOUT MODÉLISTE FERROVIAIRE EN AURA DÉJÀ FAIT L'EXPÉRIENCE: L'ÉCARTEMENT DES ROUES DE L'UN DE SES MODÈLES NE CORRESPOND PAS À CELUI DES RAILS. IL FAUT ALORS RECOURIR À UN APPAREILLAGE POUR RÉSOUDRE CE PROBLÈME. IL EXISTE BIEN DES PRESSES À CET EFFET DANS LE COMMERCE, MAIS EST-CE BIEN RAISONNABLE DE DÉPENSER BEAUCOUP D'ARGENT POUR UN OUTILLAGE QUI NE SERA UTILE QUE DE TEMPS À AUTRE? NOUS NOUS SOMMES DONC MIS À FURETER DANS NOTRE 'BOÎTE À BROL' POUR TROUVER DES MATÉRIELLES SUSCEPTIBLES D'ÊTRE UTILES POUR CONSTRUIRE UNE TELLE PRESSE.

Afin de bien pouvoir fixer notre écrou, les ailettes en sont repliées. Ces écrous sont prévus pour être enfoncés dans un trou foré dans du bois, afin d'y faire tourner un boulon. Nous fixons l'écrou du côté intérieur de la cornière en 'U'. Mais avant cela, nous devons forer des trous dans les deux flancs de cette cornière. En un même mouvement, nous forons un trou de 3 mm dans ces deux flancs, de façon à ce qu'ils soient alignés. Ensuite, un des trous est foré jusqu'à la mesure extérieure du col du boulon, soit 10 mm. Le trou de 3 mm est alors réalisé vers le haut sous forme



d'une rainure. Les flancs de la cornière en 'U' peuvent alors éventuellement être rapetissés en hauteur (PHOTOS 3 ET 4).

Ensuite, nous collons l'écrou usiné du côté intérieur de la traverse en 'U', avec la rainure dans le trou. L'usinage de l'écrou consiste comme déjà dit à aplatir les ailettes et – élément également important – la rainure de l'écrou avec son goujon, en lui donnant un bon coup de marteau, ceci afin de renforcer l'ensemble constitué par l'association boiteuse entre le goujon et le boulon. De l'autre côté du

un trou centré sur une profondeur d'environ 1 à 1,5 mm. Le bouton (laissé à votre choix) est alors fixé par colle sur le goujon.

Le travail à la presse

Sur la PHOTO 5, on peut voir l'essieu enfoncé sur la roue (l'écartement des roues devient plus grand) et sur la PHOTO 6, l'essieu trop enfoncé est pressé en retour (l'écartement des roues se réduit): un dispositif simple, mais efficace...

Texte et photos: Piet Bos.



JOURNAL du Chemin de Fer



JOURNAL
du Chemin de Fer

203

29^{ème} année
février-mars 2015
bimestriel
prix: € 9,65



EXCLUSIF

• EN VISITE CHEZ SIEMENS!

ACTUALITÉ

- LE NOUVEAU PLAN DE TRANSPORT SNCB
- LE SERVICE INTERNATIONAL 2015
- LA 2844, UNE NOUVELLE TRAXX A LA SNCB
- DES MISES HORS SERVICE

REPORTAGE

• INNOTRANS 2014 (2^{ème} PARTIE)

• LA LIAISON FERROVIAIRE DU LIEFKENSHOEK INAUGURÉE

HISTOIRE

• LES CABINES DE SIGNALISATION (20)

• REGARDS EN ARRIÈRE...



Le plus
important
magazine
ferroviaire
belge!

Abonnez-vous
et économisez €7

COMMENT S'ABONNER?

POUR LA BELGIQUE: Versez € 52,00 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 98,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.

POUR LA FRANCE: Versez € 63,80 (pour 1 ans = 6 n°) ou € 121,00 (pour 2 ans = 12 n°) sur le compte KBC 733-0558400-01 au nom de Meta Media Groep bvba., Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle, avec la mention ABO JCF.

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 € 75 (11 n°) ou € 140 (22 n°)
sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB. Votre virement doit être libellé à l'ordre de
Meta Media Groep bvba, Hekkergermstraat 31, B-9260 Schellebelle, avec la mention de 'ABO TMM'.

POUR LA FRANCE ET LE RESTE DE L'EU: versez € 90 (pour un an) ou € 174 (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