Train Miniature magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM
MENSUEL INDÉPENDANT



» RÉSEAU:

FIRST SNOW
ON THE HIGHLINE

» RÉSEAU:
- 'BASTOGNE – RUE DE CLERVAUX'

» TESTS-ÉCLAIR:
- LA 8051 SNCB DE ROCO • UNE AIA AIA 62000 SNCF CHEZ MABAR
- LA BR245 ESU

» DIORAMA:
- 'MAARSCHALK CONNERIESTRAAT'

» PRATIQUE:
- 'HALTE TOMBROEKSTRAAT' (5)
- LA COMMANDE DYNASIS POUR PONT TOURNANT
- EMMANUEL NOUAILLIER: A LA LOUPE... (2): DU BOIS USÉ
- LA DIGITALISATION DE LA 96.025 DE ROCO

» REPORTAGE:
- WALFERDANGE

» COMPOSITIONS:
- LES LOCOS À VAPEUR DES TYPES 15 ET 16

» TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS

154

ISSN 1375-3460
18ème année • Janvier 2016 • Prix: € 8,95
P 208597

UNE NOUVELLE ÈRE DANS LES DÉCORS DE TRAINS MINIATURES

SYSTÈME DE KIT MODULAIRE WILLS HO

Ajoutez plus de réalisme à vos dioramas contemporains grâce à ces nouveaux kits de PECO.

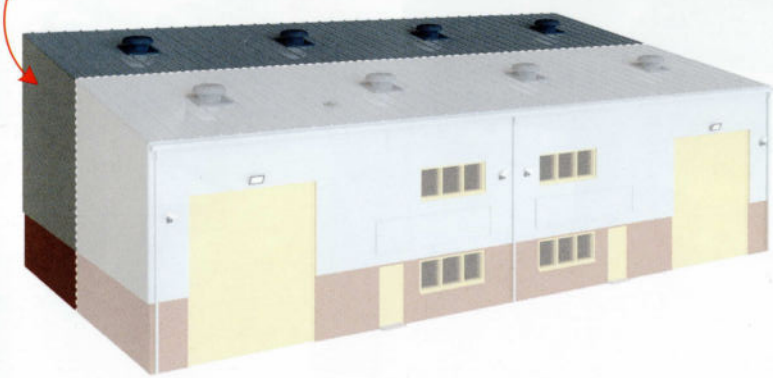


SSM300
Unité de base du kit
bâtiment industriel/commercial



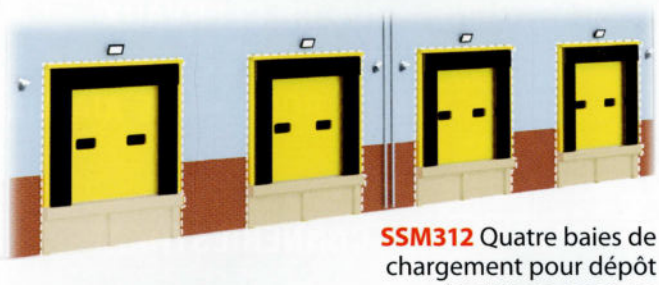
SSM300
Kit assemblé dos à dos

SSM315 Kit d'extension pour bâtiment industriel/commercial
Ajoutez derrière SSM300 pour doubler la profondeur du bâtiment



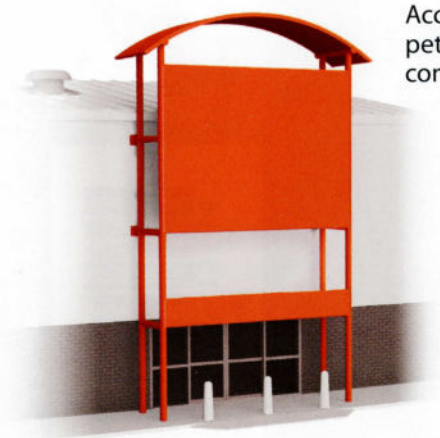


SSM310 Hall d'accueil de supermarché

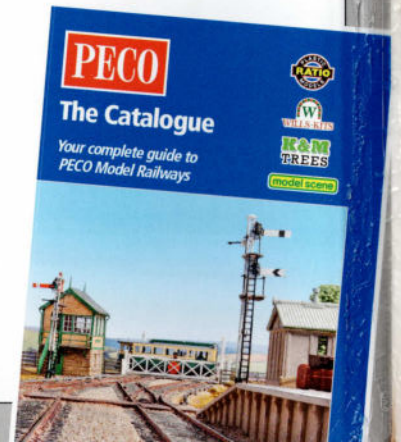


SSM312 Quatre baies de chargement pour dépôt logistique camions

SSM311
Accessoires pour
petit centre
commercial



Autres kits disponibles:
SSM313 Portes à enroulement industrielle supplémentaires
SSM314 Supplément de portes et fenêtres



WILLS·MODERN

PECO

Made in Great Britain

Train Miniature magazine

est une édition de

meta media groep

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

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

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoormagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoormagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoormagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
Shari Buyle

ONT COLLABORÉ À CE NUMÉRO
Andrew Burnham, Tony Cabus, Phil Colton, Max Delie, Peter Embrechts, Sip Hartman, Pit Karges, Daniël Moreau, Thierry Nicolas, Emmanuel Nouaillier, Gerolf Peeters, Dries Reubens, Michel Van Ussel.

ADMINISTRATION & ABONNEMENTS
abo@modelspoormagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoormagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoormagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

EDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 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'EU: 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@modelspoormagazine.be

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

DATE DE PARUTION:
TMM 155: 29/01

Membre de la Fédération de la Presse Périodique belge

18

Avec ce premier numéro de l'année 2016, nous entamons notre 18ème année de parution. Lorsque l'on compte en années de vie, cela représente une longue période, à savoir le temps nécessaire pour passer du stade de bébé à l'âge adulte, du moins selon la législation belge. Je connais en effet beaucoup de personnes plus âgées qui – heureusement – ne sont jamais devenus adultes et qui ont gardé leur fantaisie d'enfant, uniquement dans la sphère de leur hobby, du moins je l'espère…

Car ce sont précisément de ces adultes dont nous avons besoin dans notre hobby, des gens qui ont envie – et le temps – de se retirer dans leur propre monde de fantaisie, soit individuellement, soit en club, afin de créer et de rester actif. Pour l'un, il s'agira de reproduire strictement une situation existante; pour un autre, ce sera plutôt interpréter librement la réalité et pour d'autres enfin, ce sera le résultat d'une fantaisie sans bornes. Du moment que cela reste un plaisir…

Ce sont également ces adultes qui font ce magazine, des gens qui écrivent des textes pendant leur temps libre, font des photos, effectuent des recherches, réalisent toutes sortes de projets, rien que pour le plaisir de construire et sans que cela ne soit directement destiné à leur propre réseau. Contrairement à certains de nos confrères étrangers, Train Miniature Magazine est fait par et pour des modélistes ferroviaires en non par des gens employés par l'éditeur. Seule notre metteuse en pages est employée par la maison d'édition; tous les autres sont des collaborateurs freelances.

Le grand avantage de cette situation est que nos rédacteurs et collaborateurs sont en prise directe avec les modélistes ferroviaires, car ils vivent parmi eux. Souvent, ils sont membres d'un club, souvent aussi constructeurs de réseaux d'exposition et la plupart du temps visiteurs de toutes sortes de foires de modélisme. Vous pouvez donc être sûrs que la rédaction est sur la balle en permanence!

Et le pouls du secteur est bon, car contrairement à ce que certains pensent, notre hobby vit. L'offre en modèles réduits d'inspiration belge n'a jamais été aussi vaste. Examinez par exemple la liste des candidats à l'élection des 'Modèles de l'année': nombreux sont les modèles dont nous ne pouvions que rêver, il y a quelques années… Et ceci n'est pas uniquement valable pour l'année écoulée: si vous faites le décompte de ce qui a été produit comme nouveaux modèles depuis la sortie de notre premier numéro, vous allez être surpris… Et en ce début de nouvelle année aussi, quelques belles surprises sont en chantier: vous en saurez plus en temps voulu.

En 2016 aussi, notre but est de vous proposer onze éditions captivantes et intéressantes, avec de nombreux articles pratiques, mais aussi des reportages photographiques à admirer ou qui feront rêver. De quoi susciter assez d'inspiration pour votre propre projet, qu'il soit grand ou petit.

En ce premier numéro de 2016, il ne me reste plus qu'à vous souhaiter à vous et à votre famille une année 2016 prospère et pleine de joies, au nom de l'éditrice et de tous les collaborateurs de Train Miniature Magazine!

GUY VAN MEROYE

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, Hekkergemstraat 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

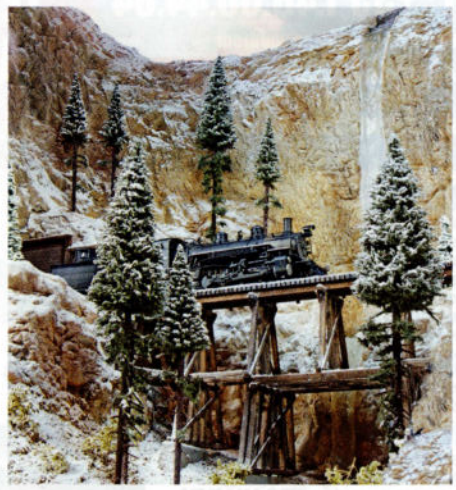












EN COUVERTURE

Pour ce numéro de janvier, place à une ambiance hivernale, joliment reproduite ici par Pit Karges sur son réseau 'First snow on the highline'. Photo: Gerard Tombroek.

TESTS-ÉCLAIR
14 | La 8051 SNCB de Roco
15 | Une A1A A1A 62000 SNCF chez Mabar
16 | La BR 245 ESU

RÉSEAUX
18 | 'First snow on the highline'
30 | 'Bastogne – Rue de Clervaux'

DIORAMA
44 | 'Maarschalk Conneriestraat'

PRATIQUE
22 | 'Halte Tombroekstraat' (5)
38 | La commande Dynasis pour pont tournant
50 | Emmanuel Nouaillier: A la loupe… (2): Du bois usé
70 | La digitalisation de la 96.025 de Roco

COMPOSITIONS
56 | Les locos à vapeur des types 15 et 16

REPORTAGES
60 | Walferdange
68 | Ouverture du 'Rokal-TT Museum'

RUBRIQUES
3 | Editorial
5 | Sommaire
9 | Nouveautés
13 | Nouveautés autos
43 | Action TMM: la 201.010
64 | Clubs
66 | Election du 'Modèle de l'année'
75 | Actualité chemins de fer réels
76 | Sommaire 2015
79 | Truc de bourse
80 | Recensions
82 | Agenda

PIERRE DOMINIQUE LA RÉFÉRENCE N°1 DES DÉSTOCKAGES ET PROMOTIONS DU MODÉLISME FERROVIAIRE

PIERRE DOMINIQUE

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

RETROUVEZ NOS SOLDES LE 8 JANVIER 2016 À PARTIR DE 18H

WWW.PIERREDOMINIQUE.COM

MKD à -35% -40%

Ref 510 Gare "Fay-Aux-Loges" avec quai 35€ 25€
Ref 560 Cof 2 lampadaires éclairés sur poteau béton 13.5€ 18€
Ref 600 Café 27€ 15€
Ref 603 Ecole maternelle 40.75€ 25€
Ref 615 Boutique de souvenirs 20€ 14.5€
Ref 625 Gare routière 20€ 12€
Ref 650 Fabrique de meuble 30€ 18€
Ref 655 Gendarmerie 35€ 25€
Ref 656 Garage moderne 30.5€ 20.5€
Ref 680 Chapelle de St Forget 15.5€ 9.9€
Ref 699 Le village français-Boîte économique composée de 9 bâtiments et commerces 90.75€ 59€!



MAKETTE

Porte autos à réserver au prix réservataire garantie de 69€
Ref 4401 Cof 2 Wag porte autos gris foncé TA 52 GEFCO sans chargement EpIII SNCF
Ref 4402 Idem gris clair STVA EpIII
Ref 4409 Idem Gris clair GEFCO EpIV
Ref 4410 Idem gris clair STVA EpIV
Ref 4423 Idem gris foncé Citroën EpIII



BREKINA

Ref 64405 Autorail Z151 CFL 179€
Ref 64435 Remorque RZ1051 CFL pour l'autorail Z151 89€



ACME Nouveautés

Ref catalogue 2015 10€
Ref 40275 ou 40276 Wag intermodale Sggmrss 90 (gris) porte caisses mobiles GTS Rail 99€ **89.50€**
Ref 40277 ou 40278 Idem noir 99€ **89.50€**
Ref 45093 Cof 2 wag gazier Butan Gas FS 115€ **95€ Nouveautés**
Ref 45094 Cof 3 citernes transp de produits chimiques 172€ **145€ Nouveautés**
Ref 50182 Fourgon SX80000 1952 FS 69€ **59€ Nouveautés**
Ref 52356 fourgon bagages Dmsdz 859 ICE 69€ **59€ Nouveautés**
Ref 55138 cof 3 voit Corbellini FS 199€ **165€ Nouveautés**
Ref 40009 Cof 2 wag Zagkk citerne Gaz Ultragas FS 99€ **89€**
Ref 40177 Wag plat chargement 2 tracteurs "CLAAS" FS 67€ à nouveau disponible
Ref 40178 idem "JOHN DEERE" FS 67€ à nouveau disponible
Ref 40191 Wag citerne "AGIPGAS" FS 47€
Ref 40266 Wag double porte-conteneurs Sggmrss 90 HECTOR RAIL 89€ **79€**
Ref 40267 idem TX LOGISTIK "JAN DE RIJK & DHL"89€ **79€**
Ref 40271 Wag double porte-conteneurs Sggmrss '90 NORDFORKLINE 95€ **85€**
Ref 40303 Fourgon Type Vrz FS 65€ **55€**
Ref 45046 Cof 3 wag couverts Interfrigo ep IV FS 109€ **99€**
Ref 45049 Idem Interfrigo ep IV FS 109€ **99€**
Ref 45070 Idem Interfrigo (banane) ep IV FS 109€ **99€**
Ref 45071 Cof 3 wag réfrigéré "INTERFRIGO" FS 109€
Ref 45072 Idem "MIGROS INTERFRIGO" FS 109€
Ref 45073 Cof 2 wag "INTERFRIGO" FS 95€ **79€**
Ref 45074 Idem réfrigéré "INTERFRIGO" FS 95€ **79€**
Ref 55102 3 voitures Pelerin 189€ 179€ A nouveau dispo !
Réf 55110 Cof 2 voit Thello 2°CL FS XMPR 117€ **105€**



AMINTIRI filiale d'ACME



Ref 20090 Voit AVA 200 CFR bleu/gris ep V 59€ **49€**
Ref 20093 Voit AVA 200 CFR bleu/gris ep V 59€ **49€**
Ref 20100 Voiture restaurant "BORD RESTAURANT" CFR 59€ **55€**
Ref 30004 Wag citerne Gaz Rompetrol CFR 49€ **43€**
Ref 30005 Wag citerne Gaz Rompetrol CFR 49€ **43€**
Série spéciale limitée à un tirage:
Ref 48036 Cof 3 voit WLABmz Moscou-Vienne-Nice CH-FPC 219€
Ref 52103 Voiture lits russe verte fenêtre modifiée (Paris-Moscou année 80) 66€
Ref 52104 Voiture lits russe livrée fenêtre modifiée bleue grise pour Kalinigrad 68€
Ref 52109 idem nouvelle livrée ultime Ep VI marquage rouge 2 tons gris 69€
Ref 55136 Coffret Est/Ouest Express comprenant 2 RDZ et 1 UZ (incorporé au Paris-Moscou) 2 voitures vertes + une vert pâle bande jaune 189€ Dispo !
Ref 55139 Coffret voit lits russe livrée rouge bleue Ep. V (Nice-Moscou) 132€



B-MODELS Nouveaux modèles en déstockage !

Ref 45325 Cof 2 cerealiers "GDS MOULINS STORIONE" VTG 59€ **45€**
Ref 45228 Coffret 2 trémies CNM (brun) SNCF 59€ **39€**
Ref 45229 Idem (autre N°) 59€ **39€**

ARNOLD Echelle N

DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR LES X73500 & SUR LES WAGONS SNCF JUSQU'A -40%
Ref HN2098 Autorail X 73639 SNCF 149€ 99€
Ref HN2099 idem Languedoc Roussillon 149€ 99€
Ref HN2100 idem Rhône Alpes 149€ 99€
Ref HN2101 idem Alsace 149€ 99€
Pour deux réf ci-dessus au choix 198€ 189€
Pour trois réf ci-dessus au choix 297€ 269€
Pour quatre réf ci-dessus au choix 396€ 349€



Ref HN6135 Wagon céréalier Guyomarc'h SNCF 39€ **20€**
Ref HN6191 Idem Cooperl SNCF 33€ **20€**
Ref HN6192 Idem Coopagri Bretagne SNCF 33€ **20€**
Ref HN6193 Wag tombereau SGW SNCF 26€ **20€**
Ref HN6196 Wag citerne Simotra 26€ **20€**
Ref HN6210 Wagon céréalier Transcereale CTC 33€ **20€**
Ref HN6211 Idem Cie du Midi 33€ **20€**
Ref HN6212 Idem Cargill SNCF 33€ **20€**
Réf SET2 Au choix 2 réf ci-dessus 66€ **39€**
Réf SET3 Au choix 3 réf ci-dessus 99€ **57€**
Réf SET4 Au choix 4 réf ci-dessus 132€ **74€**
Réf SET5 Au choix 5 réf ci-dessus 165€ **90€**
Réf SET6 Au choix 6 réf ci-dessus 198€ **105€**
Réf SET7 Au choix 7 réf ci-dessus 231€ **119€**
Réf SET8 Au choix 8 réf ci-dessus 264€ **132€**
Réf SET9 Au choix 9 réf ci-dessus 297€ **144€**
Réf SET10 Au choix 10 réf ci-dessus 330€ **155€** soit 15.5€ l'unité !!!



REE MODELES De -45% à 50% sur les références ci-dessous



De -45% à 50% sur les références ci-dessous
Voitures OCEM Poste courtes 16.4M ancien réseau 58€ 29€
Ref VB049 Est Ref VB053 PLM Ref VB054 PO
Céréaliers 2 essieux ep IV/V SNCF
WB325 Frangeco Clechet 34€ 19€
WB327 Cof 2 wag Frangeco Grandes Minoteries Dijonnaises 67€ 35€
WB328 Wag Frangeco Michel Blanc 34€ 19€
Les 3 références ci-dessus: 73€ 69€
Kangourou 62€ 35€ pce, les 2: 69€, les 3: 99€ !
WB336, WB340, épuisés
WB344 Ségi Ep.III + SR Argenté tôlé simple essieu



REE MODELES Version des nouvelles citernes ANF



Ref WB404 Wag citerne ANF Ep.IV "Millet" gris/noir 42€
Ref WB405 Idem ANF Ep.IV "ELF" rouge/blanc/bleu/noir 42€
Ref WB406 Idem ANF Ep.IV "ESSO" 44€ Blanc/rouge/gris 42€
Ref WB407 Idem 42€
Ref WB408 Idem ANF Ep.V "Service des essences" Kaki 42€
Ref WB409 Set 3 wag Citernes ANF Ep.V "Service des essences" kaki 129€
Ref WB410 Idem Ep.V "TOTAL " noir/gris 125€
Ref WB411 Idem Ep.IV "ESSO" blanc/rouge 125€
Nouveaux plats OCEM
WB357 Set de 2 plats OCEM 19 Type B - PLM Frein à Levier + Chargement 71€
WB358 Set de 2 plats OCEM 19 Type A - ETAT Frein à rochet + Chargement 71€
WB359 Set de 2 plats OCEM 19 Type A - PO Frein à rochet + Chargement 71€
WB360 Wag plat OCEM 19 Type B - Ep.III A - Frein à levier + Chargement 36€
WB361 Wag plat OCEM 19 Type A - Ep.III + Chargement 36€
WB362 Wag plat OCEM 19 Type B - Ep.III + Chargement 36€
WB363 Wag plat OCEM 19 Type B - Ep.III marquage MT 36€
WB364 Wag plat OCEM 19 Type A - Ep.IV + Chargement 36€
WB365 Wag plat OCEM 19 Type B - Ep.IV marquage M 36€
Draisine disponible
Ref MB033 et S, MB034 Epuisé
Ref MB034S Draisine 6.007 EST rouge/ crème, toit crème logo encadré ep IV Dig sound **265€**
Ref MB035 draisine 6.119 SUD-EST rouge/crème, toit crème logo encadré de l'Equipement ep V **155€**
Ref MB035S Idem Dig sound **265€**
Ref XB401 Décodeur simple sans son Zimo Special Draisine ou 030TU **34€**
Série 2
Ref WB341 kangourou Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB342 Idem "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB343 Idem "BAILLY" tôlée simple essieu 65€
Ref WB345 Idem Jaune bâche verte double essieux 65€
Ref WB346 Idem Ep.IV + Remorque "CALBERSON" bâchée double essieux 65€
Ref WB347 Idem "IBM" tôlée simple essieu 65€
Ref WB348 Idem "RENAULT" tôlée simple essieu 65€
Série 3 – Nouvelle série dispo
Ref WB349 Wag kangourou Algeco Ep.III + Remorque "MOBYLETTE" tôlée simple essieu 65€
Ref WB350 Idem remorque OGT 65€
Ref WB351 kangourou Segi Ep.III + Remorque Louis Reynes bachée d. ess. 65€
Ref WB352 Epuisé
Ref WB353 Wag kangourou Segi Ep.III 36€
Ref WB354 Idem Ep.IV 36€
DEV et UIC certaines Ref sont déjà épuisées
Ref VB041 Cof 3 voit DEV AO Courtes Ep.IV Vert Logo jaune encadré 165€
Ref VB042 DEV AO courte Ep.IV Vert Logo jaune encadré 58€
Ref VB043.1 Cof 3 DEV AO Courtes Ep.III B 165€
Ref VB135 Cof 3 DEV AO Courtes Ep.IV-V Vert - Gris béton Cartouche Corail 165€
Ref VB136 Cof 3 DEV AO Courtes Ep.IV Vert Logo jaune 165€
Ref VB055 Cof 3 DEV AO U50 courtes verte gris IV-V cartouche corail SNCF 165€
Ref VB056 DEV AO U50 courte verte gris ep IV-V cartouche corail SNCF 58€
Ref VB059 Cof 3 voit DEV AO U50 courtes verte châssis noir ep IV-V logo orange ombré SNCF165€
Ref VB059.1 Cof 3 voit dev AO Courtes A3B5 toit noir, B8 et C10 toit vert Ref VB060 DEV AO U50 courte verte châssis noir ep IIIA logo orange ombré SNCF 58€
Nouvelles voitures UIC série 2 Dispo !
VB066 Cof 3 UIC (3 x B10) Vert Celtique 301, châssis gris, logo encadré Ep.IV 179€
VB067 Voit UIC B10 Vert Celtique 301, châssis gris, logo encadré Ep.IV 63€
VB068 Cof 3 UIC (3 x B10) Vert Garrigue / ALU livrée 160, encadré Ep.IV 179€
VB069 UIC B10 Vert Garrigue / ALU livrée 160, châssis gris, logo encadré Ep.IV 63€
030 TU -Analogique 199€ / Digital Sound 299€
231 G série 2 Analogique 369€ / Digital sound 509€
231 k Analogique 389€ / Digital sound 535€
BB 67000 Analogique 216€/Dig Sound fumigène 359€
XB4003 Décodeur sonore 231 REE + HP (Son classique) 139€
Nouveautés
Ref MB023 BB 67000 Ep.IV-V SNCF 219€ / MB023S Dig Sound 349€
Ref MB024 BB 67364 feux rouge logo Carmillon, Chambéry 219€ / MB023S Dig Sound 349€
Ref MB025 BB 67359 livrée d'origine, Tour, SNCF 219€ / MB025S Dig Sound 349€
Ref MB026 BB 67037 livrée d'origine avec plaque Mistral, Nîmes, 219€ / MB026S Dig Sound 349€
Ref MB027 BB 67326 feux rouges logo casquette, Longeau, SNCF 219€ / MB027S Dig Sound 349€
Ref MB028 BB 67318 feux rouges Multiservices, Rennes, 219€ / MB028S Dig Sound 349€
Ref MB029 BB 67352 feux rouges Multiservice, Chambéry, 219€ / MB029S Dig Sound 349€



JOUEF

Déstockage exclusif sur ces 2 modèles qui n'ont jamais étés soldés !



Ref HJ2077 BB 8630 béton sigle Nouille IV/V 219€ 109€
Ref HJ2079 BB 508618 En voyage 219€ 109€
Les 2: 419€ 218€ 199€ !
Ref HJ2076 BB 17029 béton SNCF 205€ 127€ 115€
Les 3: 643€ 333€ 297€ !
Ref HJ2249 Automotrice électrique ZTER 2N NG Z24500, 2 éléments, région Rhônes-Alpes 249€ **139€**
Ref HJ2201 Automotrice électrique Z24500, région Nord-Pas-de-calais 299€ **189€**
Ref HJ2196 Autorail X73500, PHOTOVOLTAIQUE, région Poitou Charentes 189€ **119€**



JOUEF SNCF NOUVEAUTES

Ref Catalogue Jouef 2015 9€
Ref HJ1025 Cof départ TGV Atlantique SNCF (4 éléments) 99€
Ref HJ6147 Wag cerealier millet SNCF gris 39€
Ref HJ6146 Idem Grands Moulins de Bourgoin SNCF 39€
Ref HJ6148 Idem Sanders 39€
Ref HJ2231 Cof base 4 éléments TGV SUD-EST SNCF nouvelle livrée 269€
Ref HJ4089 Voit complémentaire 2° cl TGV SUD-EST "rénové" 49€
Ref HJ4090 Voit complémentaire 1° cl TGV SUD-EST "rénové" 49€
Ref HJ4091 Voit BAR complémentaire TGV SUD EST "rénové" 49€
Ref HJ2316 CC 14166 verte, faces frontales jaunes avec feux rouges 229€
Ref HJ2317 Idem Dig Sound **avec nouveau HP** 369€
Ref HJ2334 CC 14014 verte, faces frontales jaunes 229€
Ref HJ2335 Idem Dig Sound 369€
Ref HJ2279 autorail double X 72500 nouvelle livrée Aquitaine époq VI 259€
Ref HJ2280 idem sound 389€
Ref HJ2296 Diesel C 61026 SNCF 45€
Ref HJ2064 COF TGV La Poste – Nouvelle livrée 269€
Ref HJ4047 Voiture intermédiaire TGV La Poste nouvelle livrée logo 49€
Ref HJ4049 Idem sans logo 49€



ROCO SNCF LES NOUVEAUTÉS MOINS CHÈRES QUE DES MODÈLES D'OCCASIONS !

Roco reprend sa politique de moules amortis et vous propose des modèles à des prix extrêmement bas !
Ces locos sont en plus avec une prise digital.
Ref 52606 Vapeur 050 B SNCF EpIII noir 159€
Ref 52515 Diesel Y 8000 Arzens EpIV/V 69.90€
Ref 52650 Locotracteur D.214 FS jaune 85€
Ref 54311ed.2 Voit Bruhat 2°cl EpIV 26.90€
Ref 54311ed.3 Idem 26.90€
Ref 56230 Wag couvert SNCF EpIII 16€
Ref 56267 Tombereau porte centrale epIV marron 12.50€
Ref 56281 Wag tombereau portes latérales epIII marron 12€
Et toujours
Ref 51156 Cof de départ analogique avec 1x Y 8000 Arzens et 2x wagons tombereaux 109€
R45732 Voit 1°/2°CL A5B5tu CORAIL SNCF 55€ **27€**
R45732.2 2x la réf ci-dessus 110€ 57€ 49€



destockage exclusif

SUPER PROMO ROCO POUR NOËL

R10815 SmartRail Z21 banc d'essai et de programmation digital haut de gamme 729€ 499€ !!!!
R72800 Diesel chasse neige Beihack SBB 479€ **339€**
R62976 Diesel CC 72000 Multiservices SNCF 229€ **159€**
R62988 CC 472013 FRET SNCF 229€ **159€**



TRIX

Disponible ! Pas de réassort possible, ils vont vite s'épuiser
Ref 24795 Cof 5 voitures CIWL Orient Express (1928) éclairé bleu toit blanc **399€**
Prix intéressant !
Ref 24796 Cof 2 voit complémentaires CIWL Orient Express (1928) éclairé bleu toit blanc **159€** Prix intéressant !



ESU par REE en promo

Ref MBE001 Diesel Class 66 N°66243 ECR 395€ **349€**
Ref MBE002 Idem N°66072 ECR 395€ **349€**
Ref MBE003 Idem N°66042 EWSI 395€ **349€**
Ref MBE004 Diesel V2202 Montcocol Dig Sound fumigene 2 rails et 3 rails 409€

REE

Promo sur des coffrets à prix économique pour Noël à qualité identiques

- Ref CM001 Cof BB 67011 Chambéry Analogique - Plaques Ep III + 5 wagons marchandises
- Ref CM002 Cof BB 67039 Rennes Analogique - Plaques Ep III + 5 wagons marchandises
- Ref CM003 Cof BB 67002 Avignon Analogique - Logo Nouille SNCF Ep V Feux rouges + 5 wagons marchandises

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

www.pierredominique.com

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





VAN BIERVLIET (HO) UNE SÉRIE 25-5

Pour assurer la remorque des rames Benelux, six locomotives de la série 25 (2517 à 2522) furent transformées en 1974 et repeintes dans une livrée spéciale, formant la sous-série 25-5. Ces locos conservèrent leur livrée bleu foncé tout au long de leur carrière, la bande jaune étant par contre modifiée à plusieurs reprises. La remorque de ces trains Benelux fut reprise par les nouvelles locos de la série 11 en 1987. Les 25-5 furent alors réutilisées en trafic marchandises, essentiellement entre la Belgique et les Pays-Bas. Van Biervliet sort le modèle de la 2552 avec bande jaune interrompue à hauteur des ouïes de ventilation (réf. VB 3101): il s'agit de la livrée existant à partir de 1982. Entre 1976 et 1982 en effet, cette bande jaune ceinturait complètement ces locomotives. Pour obtenir ce modèle, Van Biervliet a dû faire réaliser quelques modifications à son modèle existant de la série 25: ces détails sont en premier lieu visibles sur le toit, où l'on ne voit qu'un seul pantographe, apte à la fois pour circuler sous caténaires belges et néerlandaises. Quant aux ouïes de ventilation, les lamelles sont verticales, et non plus horizontales comme sur les 25. Sur les faces d'about, il n'y a pas de câble d'interphonie avec les voitures. Le modèle est ceinturé complètement d'une bande de décoration de teinte argentée et pourvu d'un logo 'B' sur chaque face d'about. En réalité, cette bande et ces logos étaient en acier inox. Ce modèle est pourvu de boyaux qu'à une seule face d'about; sur l'autre face, on trouve un boîtier normalisé pour le placement d'un coupleur d'attelage. Van Biervliet a consacré beaucoup de soin au choix de la teinte exacte; pour ce faire, l'avis de plusieurs 'experts' a été sollicité. Ce modèle est en vente à partir de 219,00 euro. (PE)

OS.KAR (HO) LA 64.056

Deux ans après la première annonce, Os.Kar sort finalement son modèle de la P8 en version belge: il porte le matricule 64.056, avec cercles de chaudière en teinte laiton et une cheminée belge correcte. La chaudière dissimule un moteur 'cloche' qui assure la traction. Un espace est prévu pour une interface de décodeur à 21 pôles et pour un haut-parleur. Les phares sont réalisés au moyen de fines Leds. L'abri du machiniste peut être éclairé. Ce modèle est décoré de très fines conduites. La teinte verte parait très réaliste et le marquage a été réalisé avec soin. Nous n'avons pas encore pu tester ce modèle, mais nous y reviendrons sans faute dans un prochain numéro. Le détaillage très fin et le tirage assez réduit de ce modèle ont toutefois un effet sur son prix de vente: comptez 349,99 euro pour une version de base. (PE)





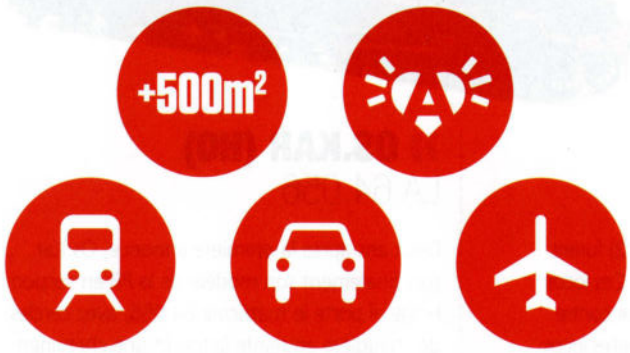
VAN BIERVLIET (HO) DES WAGONS-CITERNES ERMEWA

La série spéciale des wagons-citernes en ancienne livrée de Solvay s'est vendue comme des petits pains… Cet engouement de la part des modélistes est d'autant plus étrange qu'actuellement, plus aucun wagon-citerne ne porte encore la livrée de Solvay… Autre nouveauté (et d'origine, cette fois): un modèle de wagon-citerne portant les inscriptions Ermewa Tamoil, immatriculé en Belgique (réf. VB-81019). Ces wagons d'époques V et VI peuvent être accouplés sans problème avec d'autres du même type; ils sont utilisés dans toute l'Europe pour transporter des produits pétroliers comme de l'essence ou du gasoil. Un set de deux modèles de ce type est vendu 54,90 euro. (PE)

PIKO (HO) LA 7301 SNCB

Avec un peu de retard, la troisième variante du modèle des locomotives de manœuvres des séries 73 et 82 vient d'être livrée en magasins. Ce retard est essentiellement dû aux modifications que Piko a apportées à son projet. Ce dernier modèle en date – la 7301 – est peint en livrée d'origine avec simples phares et est doté d'une motorisation améliorée et d'une meilleure prise de courant. Ce modèle est désormais disponible en version analogique (réf. 96444 – 152 euro), en version DCC sonorisée (réf. 96445 – 259 euro) et en version AC digitale (réf. 96446 – 175 euro). (GVM)

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



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

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

VERZAMELBEURS

MODELTREINEN - AUTO'S - VINTAGE SPEELGOED
BOTEN - MODELBOUW - HELIKOPTERS
LITERATUUR - BOUWDOZEN - MECCANO
STOOMMACHINES - FIGUREN - COLLECTABLES



zo 7 feb 2016 - Antwerp Expo
Antwerp Expo - J. Van Rijswijcklaan 191 10-17 u - VIP vanaf 09 u

29 mei 2016 - ICC Gent
ICC Gent - Citadelpark 10-17 u - VIP vanaf 09 u

www.dipro.be
+32 (0)3 239 56 38 - info@dipro.be

TECHNO HOBBY

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



TrainService.be

TrainService.be sprl
Chemin du Bois de Hal, 43 à 1420 Braine l'Alleud
Tél. 0475/43.28.12 • jmdaiviere@gmail.com

Suivez nous sur facebook

www.trainservice.be



Agréé Roco- Fleichmann - Trix - Märklin - Hag - LGB
Digitalisations toutes marques
Décodeurs : Esu - Märklin - Lenz - Viessmann - Tam's - Uhlenbrock
Agent Hag pour la Belgique

0308_MSM_Train Service

Aerographie

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



ArtoBi

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

Mini Model Rails

Roco / Fleischmann / Faller / Lsmodels / Viessmann / esu / piko woodlandscenic / noch / kibri / vollmer / ER Decor / sommerfeldt / Mehano / liliput / kit nord / jouef / rivarossi / badger / proxxon / lenz(O) Peintures : humbrol / tamiya / vallejo / colle 21 enz etc

www.minimodelrails.be

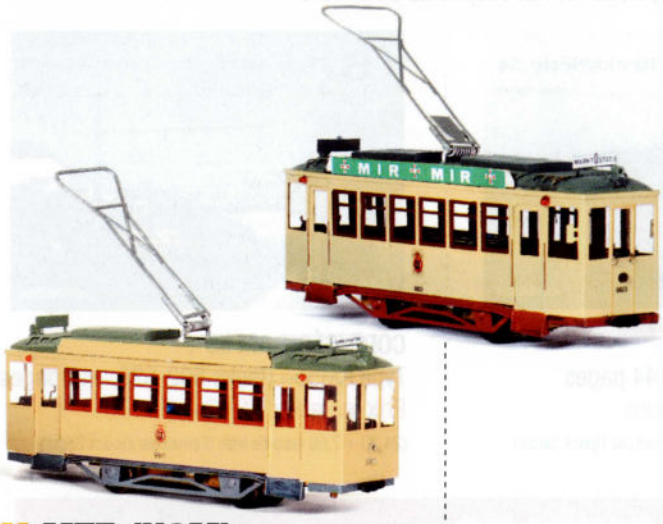
Dorpstraat 8. 1701 dilbeek (itterbeek)

Bus de lijn 116 – 117 – 118 arret dorp (50m) bus 127 – 128 arret windmuts.

Tel 0468/107924.

gemakkelijke Parking aisé







» MTE (HOM)
UNE MOTRICE BRAINE-LE-COMTE

MTE sort deux motrices du type 'Braine-le-Comte' de la SNCV (Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux). La première était utilisée à Bruges sur la ligne 0 entre la gare et la Grand-Place. L'autre était visible à Eupen: sa plaque de destination porte la destination d'Eupen-Eynatten. Ces deux modèles sont en laiton. Sur le toit se trouve une lyre pour la prise du courant, qui a été conçue par MTE. Ces modèles sont conçus pour voie métrique (H0m) et équipés du moteur PMT éprouvé, avec volant d'inertie. Ces deux modèles sont disponibles sur commande, au prix unitaire de 495 euro. (PE)

» VAN BIERVLIET (HO) DES WAGONS 'TADS' EN 'UAY'

Tout comme d'autres fabricants, Van Biervliet fait systématiquement produire ses nouveaux modèles en nombre limité. Si vous les commandez en prévente, vous avez la garantie d'obtenir les modèles en cause, dès leur sortie d'usine. Si par contre vous ne les commandez pas, vous risquez fort de voir passer les modèles sous votre nez… Pour les indécis, Van Biervliet vient toutefois de faire reproduire une série spéciale de wagons 'Tads' et de wagons pour ballast 'Uay', dont la reproduction n'était pas prévue. Les 'Tads' sont proposés en livrée brune d'époques IV et V (réf. VB-83005) avec un grand logo 'B' et le logo de la firme Xpedys. Ces modèles sont proposés par trois pour 149 euro. Les modèles de wagons pour ballast 'Uay' d'Infrabel sont également mis en vente au prix de 149 euro pour trois (réf. VB-84004). Pour ces derniers, la version initialement annoncée de ces modèles (VB-84003) est également disponible.



» MÄRKLIN (Z)
DES VOITURES EX-PRUSSIENNES

Il n'arrive pas souvent que Märklin sorte un set de voitures belges à l'échelle Z. Il s'agit ici bien évidemment d'anciennes voitures prussiennes, qui furent cédées à la Belgique après la Première Guerre mondiale, en tant que réparation pour dommages de guerre (réf. 87506). La plupart de ces voitures ont encore servi jusque dans les années '60. Ce set en série limitée de Märklin est constitué de cinq voitures dont un fourgon, trois voitures de 3ème classe à compartiments et une voiture de 3ème classe avec guérite de serre-freins. Pour ce set complet, vous payerez 149,99 euro. (PE) (PE)

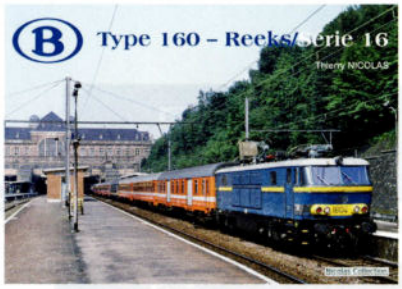


» ROCO (HO)
UN WAGON DU TYPE 'E'

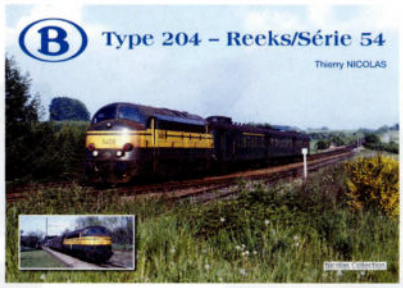
Si vous êtes à la recherche de modèles convenables mais bon marché pour l'extension de votre parc roulant, vous trouverez satisfaction chez Roco pour… 15,40 euro à peine. Cette firme sort une variante du wagon tombereau à deux essieux en livrée brune d'époque III, qui a servi à la SNCB jusque courant des années '90 (réf. 56282). Rien à redire concernant ce modèle: le marquage en blanc a été appliqué avec soin. De ce marquage, nous pouvons en déduire que ce wagon fait partie du pool 'Europ', ce qui permet de l'utiliser à l'étranger. Aucune mention du type de ce wagon n'est visible sur ce modèle. On trouve par-dessous un dispositif à élongation: ce mécanisme est souvent absent sur des modèles bon marché. Chez Roco par contre, il est compris. Espérons que cette initiative louable ne reste pas sans lendemain… (PE)

NOUVELLES PUBLICATIONS DE LA NICOLAS COLLECTION

Type 160/Reeks 16, Type 204/Reeks 54 en Type AM55/Reeks 502-539 sont trois nouveaux livres-photos de la Nicolas Collection, chacun d'eux étant consacré à une série bien précise du matériel moteur SNCB. L'auteur est Thierry Nicolas, l'éditeur Transnico International Editions. Tous ces livres sont bilingues à couverture souple, au format couché de 29 cm x 21.



CODE 'SÉRIE 16' :
Type 160-Reeks 16, 176 pages
Prix lecteurs: 38,20 euro
(30,60 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)

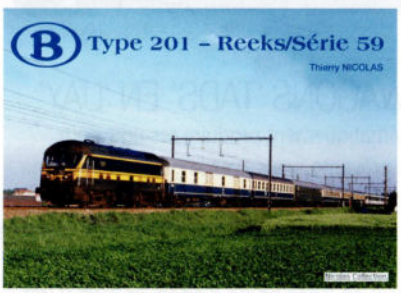


CODE 'SÉRIE 54':
Type 204-Reeks 54, 144 pages
Prix lecteurs: 35,50 euro
(27,90 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur)



CODE 'SÉRIE AM 55' :
Type AM55– Reeks 502-539, 112 pages
Prix lecteurs: 31,90 euro
(24,30 + 7,60 euro de frais d'envoi par Bpack Secur).

PUBLICATIONS ENCORE DISPONIBLES:



CODE SÉRIE 59 :
Type 201- série 59, 256 pages
prix lecteur : 42,70 euro
(35,10 € + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)

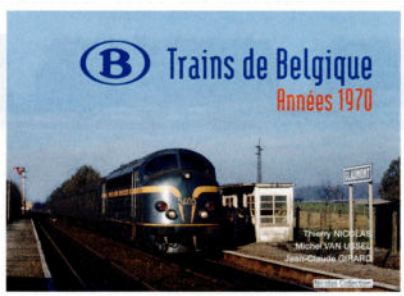


CODE SÉRIE 65:
Type 213- séries 65/75, 160 pages
prix lecteur : 37,30 euro
(29,70 € + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)



CODE SÉRIE 45:
Type 605 – série 45, 128 pages
prix lecteur : 33,70 euro
(26,10 + 7,60 euro de frais d'expédition par Bpack Secur)

NOUVELLE PUBLICATION DANS LA SÉRIE 'PRESTIGE' DE LA NICOLAS COLLECTION



CODE TRAINS DE BELGIQUE 1970 :
Trains de Belgique – Années 1970 par Michel Van Ussel, Thierry Nicolas et Jean-Claude Girard, Editions Transnico International, 160 pages, en langue française, format couché de 30 x 22 cm, couverture cartonnée.
prix lecteur : 40,90 euro
(33,30 + 7,60 euro de frais d'expédition par BpackSecur)

Train Miniature Magazine offre **10% de réduction** à ses lecteurs (remise déja déduite)
Action seulement valable en Belgique • Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur' • Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB
A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergemstraat 31, 9260 Schellebelle
En communication, n'oubliez pas de mentionner le(s) code(s) du/des livre(s) commandé(s), ainsi que votre adresse complète.

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



» MÄRKLIN (HO)
DES WAGONS 'LAAES 541' DE LA DB CHARGÉS

Si vous êtes encore à la recherche d'un cadeau, vous trouverez chez Märklin un nouveau modèle d'un fourgon porte-autos du type 'Laaes 541'. Comme un tel véhicule présente mieux avec un chargement, ce set contient également huit modèles de voitures Volkswagen 'Coccinelle', fournies par Brekina. Plus tôt dans l'année, Märklin avait déjà sorti un fourgon similaire (un 'Laae 52') chargé cette fois de trois modèles de VW 1500 (type 3/VW 1500) de Brekina. Ces fourgons articulés sont équipés d'un attelage fixe entre les deux parties. Leur pont supérieur peut être abaissé. Ces wagons de la DB ont été utilisés aux époques III et IV au cours des années '60 et '70. Le set avec les coccinelles vous coûtera 100 euro. (PE)



» REE (HO)
UNE BB 67000 'MISTRAL'

La firme REE sort une livrée spéciale de la locomotive Diesel BB 67300 de la SNCF: il s'agit du modèle de la BB 67037 de Nîmes, portant le logo du train Mistral. Cette loco était régulièrement utilisée à l'époque III pour la remorque du légendaire TEE 'Mistral' (réf. MB-026). Le blason portant le nom du Mistral est contenu dans un sachet séparé et doit encore être placé sur le modèle. Vous pouvez le faire par exemple avec du Kristal-Clear: il s'agit d'une colle à bois blanche qui se dissout de manière transparente. L'avantage de cette colle est que la plaquette peut être éliminée par après sans laisser de traces de colle. Ce modèle REE est en vente en version de base analogique pour 225 euro. La version 'full option' avec décodeur et générateur de fumée est vendue au prix de 359 euro. (PE)





» MÄRKLIN (HO)
UNE 'DE 6/6' DES CFF

Il y a dix ans, Märklin sortait pour la première fois un modèle d'une locomotive électrique suisse du type De 6/6. Peu de temps après, on constatait que la 'peste du zinc' avait touché un grand nombre de ces modèles: cette 'maladie' est occasionnée par l'alliage impur du métal ou du zamak utilisé. Lors d'une telle maladie, on voit d'abord apparaître des taches blanches, après quoi la surface devient granuleuse et la peinture se détache. En outre, le risque existe que le métal se rompe, raison pour laquelle Märklin décida de retirer ce modèle de production. Märklin vient maintenant de réaliser un nouveau tirage de ce modèle, réalisé entièrement en régie. De cette série de 'Crocodiles' De 6/6, trois locomotives à peine ont été construites en 1926 pour le Seetalbahn, en Suisse. De nos jours, une seule de ces locomotives a été conservée; c'est elle qui a servi de modèle à Märklin (réf. 37526). Ce modèle est entièrement en métal et peint en livrée d'origine brune; il est équipé d'un décodeur mfx+ digital 'Speelwereld' et coûte 349,99 euro. (PE)

» MTH (HO)
UNE ES44AC DE L'UP

MTH est la seule firme américaine qui produit des modèles pour le système 3-rails Märklin: toutes les autres marques produisent du 2-rails. Ce modèle de la locomotive Diesel 7926 du type ES44AC de l'UP est neuf et est équipé de roues aux normes NEM 311 et d'attelages NEM 365 (réf. 80-2318-5). Il est pourvu d'un décodeur sons Proto Sound 3E+ pour 3-rails conçu par MTH. Ce décodeur ne supporte pas moins de 28 fonctions différentes, dont 21 sont sonores. Ce modèle est fabriqué en Chine, mais n'est commercialisé par MTH qu'après un sérieux contrôle. Le rayon minimal de courbure pour ce modèle est de 437,5 mm. Son prix est de 319,95 dollars US, ce qui revient à peu près à 295 euro.



GOOVERMODELS (HO) UN ENTREPÔT À MARCHANDISES

A l'intention particulière du marché belge, Goover Models sort une maquette d'un entrepôt à marchandises qui s'intègre parfaitement dans un environnement belge. Cette maquette est réalisée au moyen de pièces en résine et est vendue non peinte; elle est longue de 331 mm et large de 137 mm. Outre les murs, vous trouverez également dans le set quelques pièces comme les cheminées, le dispositif d'airco sur le toit et une installation d'aspiration. Goover Models complète ce set au moyen de nouvelles fenêtres, d'inspiration belge. La peinture nécessaire n'est pas comprise dans le set. Cet entrepôt est en vente chez Goover Models pour le prix de 74,95 euro. (PE)

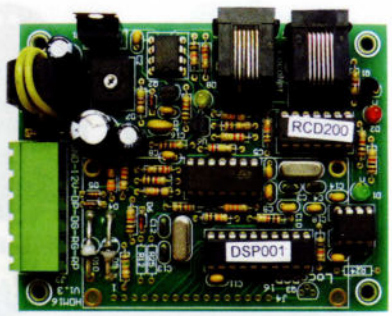


DYNIMO (1) LA GARE DE SCHWARZBURG

Etes-vous à la recherche d'une maquette exclusive à placer sur votre réseau? Adressez-vous à DyniMo: cette firme réalisera tous vos souhaits. Cette 'firme d'une personne' réalise des projets de construction exclusifs à n'importe quelle échelle, allant du H0 au G: on a déjà pu s'en rendre compte dans l'article consacré à Train World (voir TMM n° 152). Cette fois, il s'agit de la maquette du bâtiment de la gare de Schwarzburg en Allemagne, réalisée à la demande d'un modéliste étranger. Ce bâtiment historique a été reproduit à l'échelle 1/32 et a une largeur de 130 cm. Il a été réalisé avec des pièces de MDF, carton, aggloméré et de pièces imprimées en 3D. Chaque local est pourvu d'un éclairage approprié. Le prix d'un tel projet est à chaque fois convenu au préalable avec le client, afin d'éviter tout malentendu. Adresse de contact: www.dyniMo.be. (PE)

IN MEMORIAM LUC DIRCKEN (°1937 – †2016)

Le 22 octobre dernier, Luc Dircken décédait subitement, à l'âge de 79 ans. Toute sa vie, Luc s'est occupé de modélisme ferroviaire, d'abord comme détaillant à Anvers, ensuite comme importateur et représentant de la firme néerlandaise Zeta. Luc éprouvait également une grande passion pour les trams; sous le label TTM, il sortit vers le milieu des années '80 un kit en métal blanc d'une motrice Standard de la SNCV. A la même époque, il produisit en outre des signaux mécaniques belges, prêts à l'emploi. Il fut aussi le concepteur de bandes de pavés en plastique, qui furent commercialisées pendant des années par ER-Decor. Au cours de ces dernières années, le succès commercial n'était plus au rendez-vous, mais cela n'empêcha pas Luc de s'activer encore jusqu'à la veille de son décès à la réalisation de prototypes de toutes sortes et de modèles en petites séries. (GVM)





HDL (TOUTES ÉCHELLES) LOCORCD & LOCOVIEW

Hans Deloof nous a procuré deux nouveaux modules qui peuvent être utilisés dans toute centrale digitale qui utilise Loconet, comme celles de Roco, Fleischmann, Uhlenbrock et Digitrax. Le 'LocoRCD' est un capteur de courant qui lit les données d'un décodeur qui sont transmises par RailCom. Les décodeurs équipés du RailCom vous permettent en effet de lire les données concernant l'adresse de la loco, l'endroit où cette dernière se trouve et sa vitesse. L'adresse 'train' et l'indication d'occupation de voie sont transmises au Loconet et peuvent ensuite être reproduites sur l'écran de votre PC ou sur le 'LocoView'. Vous pouvez assembler un 'LocoRCD' par exemple dans la section où vous placez ou enlevez normalement vos locomotives de votre réseau, là où elles s'annoncent ou se désannoncent. Un autre endroit ad hoc est à proximité d'une transition entre une zone gérée non gérée par PC et une autre qui est gérée, avec capteurs de courant. La locomotive va se signaler et sera gérée par le PC. Enfin, vous pouvez placer un 'LocoRCD' dans une section où vous voulez manœuvrer avec un régulateur à main. Le 'LocoView' est un complément intéressant au 'LocoRCD'. Avec ce dispositif, l'adresse d'une locomotive avec RailCom s'affiche sur un display digital. Ce module est raccordé à LocoIO version 1.53 ou plus de HDL. Vous pouvez raccorder de un à quatre modules. Le 'LocoIO' reçoit à son tour son information d'un 'LocoRCD'. Un 'LocoView' (réf. HDM19) est en vente pour 21 euro. Un 'LocoRCD' (réf. HDM16C) coûte 39 euro. Plus d'infos sur users.telenet.be/deloof. (PE)

COMPOSITION: GUY VAN MEROYE, EN COLLABORATION AVEC PETER EMBRECHTS. REMERCIEMENTS À HET SPOOR ET MODELBOUW HERMAN VERSCHOOTEN, POUR LA MISE À DISPOSITION DE CERTAINS MODÈLES.

1:87



ARTITEC
UN CAMION-BENNE CHEVROLET DE 3 T

Ce camion-benne Chevrolet de 3 tonnes était à l'origine un camion militaire, connu sous le nom de CMP (Canadian Military Pattern), un véritable cas d'école en matière de partenariat entre grands constructeurs au cours de la Seconde Guerre mondiale. On a pu voir en effet le projet britannique d'origine adapté au Canada, où il en fut construit tant par Ford que par Chevrolet. En septembre 1945, pas moins de 410.000 exemplaires sortirent d'usine, dont la majeure partie constituée de camions de 3 tonnes à propulsion 4 x 4. C'est ce dernier modèle qu'Artitec propose en miniature. Après la guerre, beaucoup de ces camions trouvèrent acquéreur chez des entreprises dans le civil et on a pu les voir circuler en grand nombre en Belgique et aux Pays-Bas et ce, quasi jusqu'à la fin des années '50. Pour son modèle réduit en H0, Artitec a choisi un véhicule à l'enseigne du marchand de charbon Jean Rogeman à Saint Nicolas. Ce modèle est en résine. Il est doté de fins rétroviseurs et pourvu de plaques d'immatriculation. Et comme il se doit pour un véhicule de marchand de charbon, on l'a patiné… Cette belle finition donne lieu au seul bémol à signaler pour ce modèle réduit, puisque son prix recommandé tourne autour de 34,90 euro: ce n'est pas donné! (réf. 387.202).



BREKINA UN AUTOCAR IKARUS 55

Avec ce modèle d'autocar de voyage Ikarus 55, Brekina devrait ravir les amateurs-collectionneurs de modèles d'autocars d'Europe occidentale datant du début des sixties. Ces autocars de construction hongroise étaient alors extrêmement populaires. Ils étaient aisément reconnaissables par leur partie arrière en saillie, où se logeait le moteur Diesel (réf. 59451). Ce modèle se distingue par un bon rendu des détails et une finition irréprochable. Prix conseillé: 29,90 euro.



BREKINA
UN CAMION-CITERNE MERCEDES LS1620

Brekina étoffe aussi sa gamme de camions par cette nouveauté: le tracteur Mercedes LS1620 avec cabine de nuit, accouplé à une semi-remorque à double essieu pour citerne aux couleurs d'Aral (réf. 81101).



NOREV
UNE PEUGEOT 204

Ce fabricant de voitures miniatures françaises sort comme nouveauté la Peugeot 204 de 1966, une berline compacte dessinée par Pininfarina, qui sera la première traction avant à moteur transversal de la marque. La voiture sortie en 1965 resta en production jusqu'en 1976, en se maintenant en tête des ventes automobiles pendant toute la durée de la période 1969-1971. En dépit de l'âge respectable de ses moules, Norev nous livre ici un modèle réduit irréprochable au niveau de la finition, avec des vitrages soulignés d'un contour de chrome argenté. A première vue, il semble que ce modèle présente une assise trop haut perchée, mais c'était paraît-il l'une des spécificités de la véritable 204… Le coloris proposé est le vert antique. Prix: 8,98 euro (réf. 472413).



OXFORD UNE MERCURY EIGHT COUPÉ 1949

Comme son nom l'indique, la firme anglaise Oxford Diecast s'est spécialisée dans la réalisation de modèles réduits en métal. Elle cible les marchés du Vieux Continent et des Etats-Unis, auxquels elle propose aussi toute une gamme de voitures miniatures à l'échelle 1:87. Mercury était le nom des voitures haut de gamme de Ford. En 1949, ce constructeur sortit un modèle 'coupé' caractérisé par de toutes petites fenêtres latérales, ainsi qu'une bande courant plus haut que les standards de l'époque sur une partie du flanc. De plus, son coffre était singulier. Tout cela contribuait à lui donner en ce temps-là une ligne innovante. Jusqu'au milieu des années soixante, les voitures américaines avaient la cote dans notre plat pays… Cette miniature de l'Oxford Mercury est disponible en noir. Son prix: 8,95 euro (réf. 87ME49005).

TEXTE ET PHOTOS: **GUY VAN MEROYE**
REMERCIEMENTS À MODELBOUW VERSCHOOTEN, POUR LA MISE À DISPOSITION DE CERTAINS MODÈLES.

» HO



LA 8051 SNCB DE ROCO

Piko n'est pas le seul fabricant capable de produire des modèles à prix 'budget': Roco le prouve avec cette réédition de son modèle de la locomotive de manœuvres de la série 80 SNCB. Vous pouvez acquérir ce modèle analogique pour moins de 110 euro (prix conseillé) sous la référence 52534; une version digitale avec attelage digital vous coûtera 174 euro (réf. 52535).

TEXTE ET PHOTOS: **GUY VAN MEROYE**



En effet, la série 80 Roco n'est pas un modèle nouveau: le premier – portant le matricule 8062 – date en effet de plus de 25 ans. En 2003, Roco sortait ensuite un modèle en version d'origine du type 260. La nouveauté de ce modèle était l'inversion des phares en fonction du sens de marche et une motorisation améliorée. En 2009, une série 80 apparaissait à nouveau au catalogue, cette fois sous le matricule 8061 et avec le nom d'appel radio 'Bravo'. Les feux blancs et rouges n'étaient toutefois pas fonctionnels sur ce modèle et les plateaux rectangulaires des tampons avaient fait place à des plateaux ronds, typiquement allemands…

La dernière version en date porte le matricule 8051 et comme nom d'appel radio 'Bakou'. Cette loco était affectée à l'atelier de Schaerbeek et sa date de révision est le 16.12.1985, ce qui situe ce modèle à l'époque IV. La 8051 – anciennement la 260.051 – fut livrée à la SNCB en 1963 et mise hors service en 2003; elle fut ensuite revendue à Rail & Traction à Raeren. Cette loco a été préservée ensuite et rachetée par Frans Bevers, de Malle. Après avoir été restaurée de façon cosmétique, la 8051 est désormais exposée devant l'entreprise du susmentionné.

Malgré son âge, ce modèle Roco de la série 80 est encore un beau modèle, disposant d'excellentes qualités de roulement. Le moteur à volant d'inertie entraîne les trois essieux. La livrée en 'Z' est très finement appliquée, le marquage étant lisible à la loupe. Pour réduire les coûts, le fabricant laisse désormais le montage des rambardes à charge de l'acheteur: chaque modèle est accompagné d'une notice d'assemblage très claire. Le montage de ces rambardes et des mains courantes en plastique ne prend que dix minutes. Le mieux est de tout fixer au moyen d'une minuscule goutte de colle pour bois: de cette façon, vous éviterez toute trace de colle sur la caisse du modèle, le surplus éventuel de colle pouvant être éliminé au moyen d'un chiffon humide, sans laisser de traces. Sur ce modèle, les tampons sont corrects, mais contrairement à ce qui a été annoncé, les feux blancs et rouges ne sont toujours pas fonctionnels… Le modèle analogique est équipé de série d'une prise pour décodeur aux normes NEM 652.

D'un point de vue rapport qualité/prix, ce modèle de 8051 est imbattable: il vous sera sans doute impossible d'acquérir un modèle d'une série 80 en H0 pour un prix encore moins élevé…

» HO



UNE A1A A1A 62000 SNCF CHEZ MABAR

TEXTE & PHOTOS: **GUY VAN MEROYE**

Le fabricant espagnol Mabar Tren, surtout connu pour sa production en voie N, a sorti récemment un modèle en H0 de l'impressionnante locomotive Diesel française A1A A1A 62000. Ce type de locomotive date de la fin de la Seconde Guerre mondiale et est en fait dérivé des Baldwin américaines, adaptées aux normes européennes. Pour diminuer leur masse par essieu, les essieux médians de chaque bogie étaient simplement porteurs, ce qui explique la disposition d'essieux assez particulière de ce type d'engin: A1A A1A.



Les premières locos de ce type furent mises en service par la SNCF en 1947 et les dernières à être radiées l'ont été en 1993. Au début des années '60, ces locos furent principalement utilisées pour effectuer des manœuvres lourdes dans les ports et les faisceaux industriels. Quelques-unes d'entre elles furent affectées au dépôt de Dunkerque, d'où elles franchissaient la frontière pour desservir régulièrement la gare d'Adinkerke-La Panne via la ligne 73, jusqu'au milieu des années '70.

Dès l'extraction du modèle de son emballage, le modèle est convaincant: les formes du véritable engin – que nous ne connaissons hélas que par photos – sont très bien rendues. La gravure de la caisse est très jolie. La livrée en vert celtique est également bien appliquée; les filets jaunes sont très fins. Le marquage est fin et lisible à la loupe. Une petite plaque de constructeur en laiton est livrée séparément. Au-dessus de la caisse, on peut voir une grille en métal fin, sous laquelle se trouve un haut-parleur, monté de série. Une figurine de machiniste est présente à chaque poste de conduite. Les rambardes disposées le long du tablier sont en plastique très fin et sont assez fragiles. Du côté du capot court, la rambarde est interrompue par une chaîne. Cette dernière est assez massive d'aspect, tout comme la chaîne servant au frein à main. Les bogies sont très finement détaillés, bref: ce modèle est en phase avec les plus récents produits des autres fabricants sur le marché. La livrée et le marquage situent ce modèle à l'époque IV. Notre modèle ayant servi au test portait le matricule 62026, affecté au dépôt de Lens. Comme vous pouvez le supposer, ce modèle a été fabriqué en Chine, en sous-traitance pour le fabricant espagnol.

Sous la caisse, on trouve les composants classiques: dans un châssis lourd en métal, le moteur disposé centralement et pourvu d'un volant d'inertie transmet son effort via deux arbres à cardans aux six essieux. Deux roues sont pourvues d'un bandage augmentant l'adhérence: l'effort moteur est suffisant et la prise de courant est excellente.

Sur la motorisation, on trouve la platine servant aux raccords électriques pour les phares et le placement d'un décodeur. Notre modèle était pourvu de série d'un décodeur DCC: ses qualités de roulement sont exemplaires. Les feux avant et arrière distincts sont à Leds et s'inversent en fonction du sens de marche. Un dispositif à élongation est monté aux deux extrémités du modèle. Sur une face d'about, ce modèle est pourvu d'une imitation d'attelage à vis, tandis que sur l'autre face, on trouve un boîtier normalisé NEM. Un sachet livré conjointement contient des petites plaquettes jaunes pour équiper l'autre about d'un attelage.

Le prix de vente conseillé pour une version DCC (réf. 82033) est de 249 euro; la version analogique pour courant continu coûte environ 219 euro et 349 euro pour une version digitale sonorisée. Les modèles Mabar Tren sont distribués en Belgique par Rocky Rail.

» HO



1

1. La 245.008 de DB Regio AG: un beau modèle d'époque VI.

LA BR 245 ESU

UNE PERLE DE TECHNOLOGIE!

Après ACME, Brawa et Piko, ESU est le quatrième fabricant qui sort un modèle réduit d'une locomotive allemande BR 215, qui fait partie de la grande famille 'Traxx'. Elle est du type 'Traxx P160 DE ME': la lettre 'P' indique que l'engin est apte au service voyageurs, '160' indique la vitesse maximale, 'DE' pour Diesel-électrique et 'ME' pour 'multiple engine'. Cet engin est en fait une locomotive électrique qui dispose de son propre générateur de courant. Ce type de loco a été spécialement conçu pour assurer des trains de voyageurs sur des lignes non électrifiées. En 2011, DB Regio AG signait un contrat avec Bombardier pour la fourniture de 200 locomotives de ce type. Répertoriées BR 245 en Allemagne, les premières unités de ce type ont depuis lors été livrées à la DB.

TEXTE ET PHOTOS: **GUY VAN MEROYE**

Comme tous les modèles de la marque ESU, celui de la BR 245 dispose d'une caisse en métal gravée de manière particulièrement fine et décorée de nombreuses pièces gravées. Les faces avant de ce modèle sont décorées de mains courantes très fines et d'essuie-glaces filigranes. En regardant par les pare-brises, on aperçoit l'aménagement intérieur des cabines, ornée d'une figurine de machiniste allemand. Au-dessus des pare-brises, on peut également voir un écran digital de destination, indiquant 'München Hbf'. Sur cette face du modèle, la traverse de tête est richement détaillée et pourvue de l'imitation d'un véritable attelage. Ce dernier peut au besoin être remplacé par un coupleur fonctionnel. Les tampons sont à ressort. Quatre fines grilles en toiture surplombent les ventilateurs des quatre moteurs de traction. Le détaillage des bogies aussi est optimal, avec ses nombreuses pièces, assemblées distinctement. Ce modèle est très finement peint en 'rouge trafic' de la DB AG, le marquage étant lisible à la loupe. Bref: un beau modèle de locomotive…

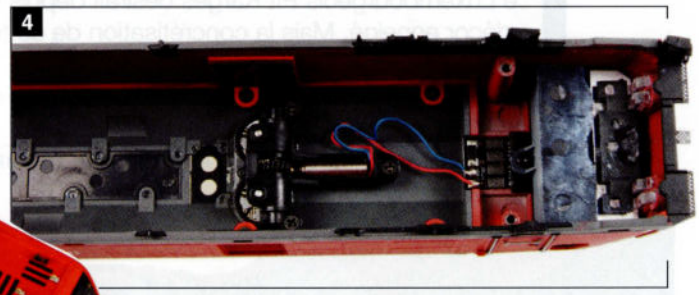
Ce modèle de BR 245 est de plus hybride: il est apte à la fois pour le 3-rails alternatif et le 2-rails continu, tant en mode analogique que digital! Pour ce faire, il a été équipé d'un frotteur amovible et de jeux de roues universelles. La motorisation se réalise sur trois essieux au moyen d'un moteur disposé centralement, avec volant d'inertie. Deux roues sont pourvues d'un bandage favorisant l'adhérence; grâce à la masse de ce modèle (540 gr), sa force de traction est suffisante. Le roulement de ce modèle est très souple et silencieux. Le dispositif d'accumulation d'énergie intégré (un Power Pack) assure une alimentation électrique ininterrompue, même sur rails sales ou sur de longs itinéraires constitués d'aiguillages. ESU veut surtout marquer la différence avec



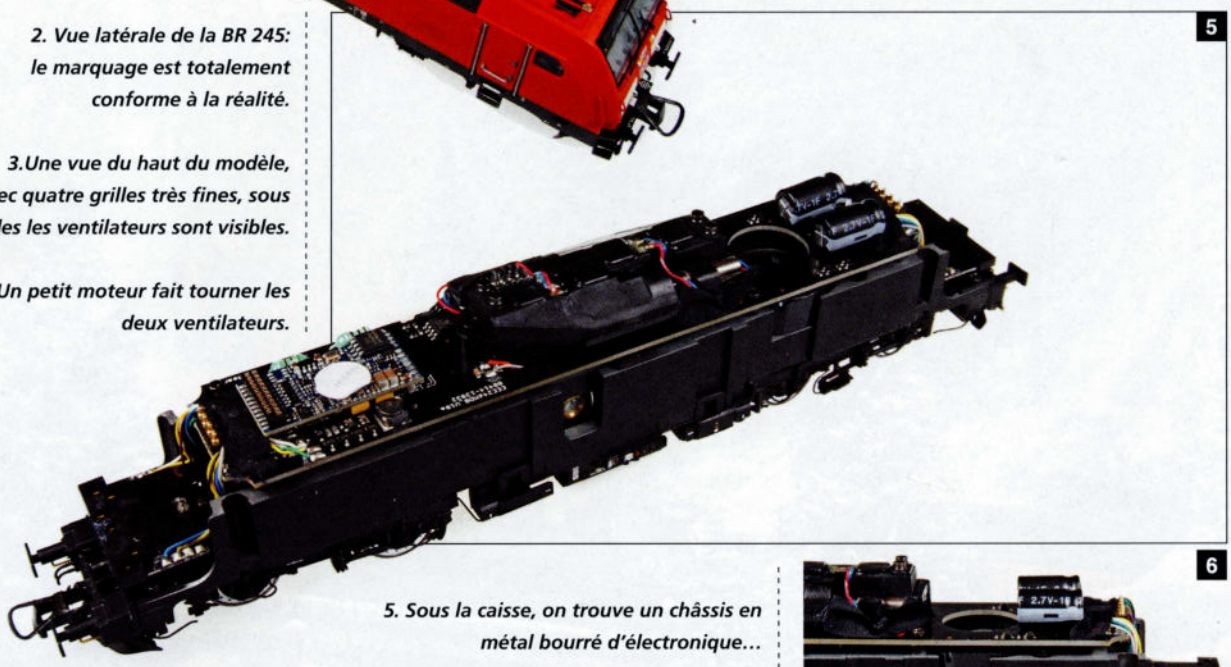


2. Vue latérale de la BR 245: le marquage est totalement conforme à la réalité.

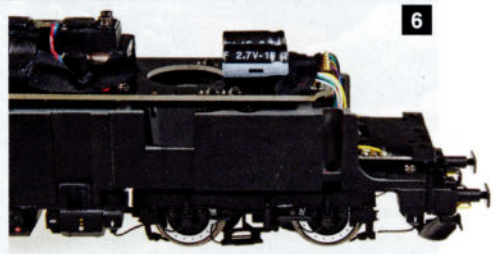
3.Une vue du haut du modèle, avec quatre grilles très fines, sous lesquelles les ventilateurs sont visibles.



4. Un petit moteur fait tourner les deux ventilateurs.



5. Sous la caisse, on trouve un châssis en métal bourré d'électronique...



6. Détail du bogie: on reconnait au-dessus le Power Pack destiné à l'alimentation électrique lors du franchissement des aiguillages.

ses concurrents par l'électronique contenue dans ce modèle. Ce dernier est équipé d'un décodeur LokSound V4.0 M4 et est donc compatible avec toutes les centrales digitales DCC comme celles de Märklin Motorola. Grâce au RailCom Plus, ce modèle se signale de lui-même à la centrale utilisée.

Plusieurs fonctions lumineuses peuvent être activées en mode digital, comme l'éclairage en cabine, du tableau de bord, de la salle des machines et des feux de manœuvre. Le décodeur LokSound restitue au moyen de deux haut-parleurs le bruitage d'origine du moteur Caterpillar, le niveau sonore réglé en usine étant toutefois bien trop élevé... Mais ceci peut être réglé au moyen des CV. Outre le bruitage du moteur, d'autres fonctions sonores sont également disponibles, comme par exemple le crissement des roues dans les courbes serrées ou lors du franchissement d'aiguillages.

Une nouveauté pour ce modèle est constituée par les ventilateurs en toiture, qui sont entrainés par deux moteurs distincts et dont le fonctionnement peut être activé par paires. Ces ventilateurs tournent toutefois assez lentement. Pour la première fois chez ESU, ce modèle est aussi équipé de deux générateurs de fumée émettant en fonction de la charge et dont le fonctionnement peut être commandé séparément. Au total, 28 fonctions digitales distinctes peuvent être activées; une liste séparée de toutes ces fonctions serait plus que bienvenue...

Tant d'un point de vue optique que technique, ce modèle d'une BR 245 est magnifique, son prix de vente d'environ 380 euro semblant justifié, certainement pour ceux qui attachent de l'importance aux différentes fonctions digitales disponibles. Ce modèle est disponible dès à présent sous la référence 31092.

» H0n3

FIRST SNOW

L'HIVER DANS LES MONTAGNES ROCHEUSES

Le Luxembourgeois Pit Karges désirait depuis tout un temps déjà réaliser un réseau miniature au décor enneigé. Mais la concrétisation de cette idée lui vint au moment où il découvrit les modèles en H0n3 de la firme américaine Blackstone. Pit décida alors de reproduire une petite partie des Montagnes Rocheuses recouvertes du voile des premières neiges, annonciatrices de l'hiver.

TEXTE ET PHOTOS: **GERARD TOMBROEK** REMERCIEMENTS À **PIT KARGES**



1





1. La 40 du Rio Grande Southern franchit très lentement le pont en bois de gauche. Un réseau d'inspiration américaine sans un pont en bois de ce type est inimaginable, mais il faut le dire: cela procure toujours de belles photos...

2. La cascade est impressionnante par sa taille. L'eau n'est pas encore gelée, car ce ne sont que les premières neiges annonçant l'hiver.

3. Entre les deux ponts sur pilotis se trouve une voie de chargement, le long d'un petit silo en bois pour minerai. Le minerai est d'abord acheminé par téléphérique. Un pilier du téléphérique placé quasi à l'avant du réseau suggère que le téléphérique vient du sol...

Ce réseau, 'First Snow on the High Line' comme il l'appelle, a spécialement été conçu pour la participation aux expositions. Son thème est une ligne pentue à simple voie (étroite) du Rio Grande Southern; elle se situe en montagne, quelque part dans le Colorado. La ligne est enclavée entre deux tunnels et passe sur deux ponts de bois, l'un d'eux franchissant une haute cascade. Entre ces deux ponts, une voie marchandises parallèle à la voie directe mène à un silo pour minerai, mais cette voie accessoire est plus cosmétique que fonctionnelle: l'aiguillage est même verrouillé. L'écartement des rails est de 3 pieds (soit 914 mm), un écartement très habituel dans ces contrées.

Les trois pieds d'écartement donnent à l'échelle 1/87 un écartement réduit de 10,5 mm: c'est de la voie H0n3. Le 'n' (de narrow, qui veut dire étroit) indique qu'il s'agit de la voie étroite et le '3' a rapport avec l'écartement des rails, à savoir 3 pieds. Sur la partie visible, la voie est construite avec des rails en code 70, qui ont été cloués à la main sur des traverses en bois. Une importante main d'œuvre a également été nécessaire pour assembler les deux ponts en bois, des 'trestles' comme les appellent nos amis modélistes américains. Des centaines de petites lattes en bois et de planchettes ont été nécessaires. Ces ponts ont été façonnés par Pit, tout comme les deux portails de tunnel.

Toute l'action se déroule sur la partie visible de ce réseau de 2 m sur 0,5 m. Cette partie



4. La 40 du Rio Grande Southern nr.40 était l'une des deux locomotives de la 'Class' 70 du D & RG de 1881. Le modèle en H0n3 est de Blackstone, ainsi que celui de la 30 pieds 'reefer'. Le silo de minerai est un kit dénommé 'Craftsman' de la marque 'Campbell Scale Models'.

5. La 493 du type K-36 du Denver and Rio Grande Western. Le 'K' veut dire Mikado, le type de loco à disposition d'essieux 2-8-2 aux USA. Quant au '36', il renseigne sur son effort de traction.

est occupée par un grand ovale de 4 m sur 2, à l'intérieur duquel se trouve une seule voie d'évitement. Grâce à cette voie d'évitement cachée, deux trains peuvent circuler simultanément: pas besoin d'en faire plus. Ces convois en imposent par leur lenteur, leurs bruits et leur patine réalisée avec soin. Ceci n'empêche toutefois pas que de temps à autre, d'autres convois peuvent y circuler. Comme pratiquement tout modéliste, Pit s'est constitué une belle collection de matériel roulant, grâce à laquelle il peut faire varier les compositions.

Comme déjà dit, ce réseau a été construit en vue de participer à des expos. Ceci veut dire qu'il doit être transportable. Pit est parti de cette idée afin de pouvoir assembler ce réseau seul. Il en a résulté pour la partie visible et pour la gare-fantôme des segments de 100 cm sur 50. Les courbes de raccord sont constituées chacune de quatre segments en forme de trapèze. Tous ces segments ont été réalisés au moyen de multiplex de 10 mm d'épaisseur.





LES ROCHERS

La base des rochers est réalisée grossièrement au moyen de treillis à poule sur lequel une couche de bandage au plâtre est apposée. Sur cette base viennent ensuite les blocs de rochers. Ces derniers sont réalisés au moyen de moules en caoutchouc de la marque américaine Bragdon (www.bragdonent.com). Du plâtre est coulé dans un moule; dès que le plâtre commence à se solidifier, le moule est pressé sur les bandages en plâtre. Le plâtre ne peut pas être trop sec, car il n'adhérera plus. Lorsque le plâtre du rocher a durci, le moule est retiré. Le bon moment pour pratiquer cette opération est à déterminer par expérience: comptez toutefois 45 minutes. Ensuite, une nouvelle partie de rocher est pressée sur les bandages en plâtre. Le 'truc' consiste à placer les rochers le plus près possible l'un de l'autre, voire de les faire chevaucher et de suivre le profil de la paroi rocheuse pour obtenir des pans homogènes. Avec un peu de plâtre, une spatule, un couteau et une râpe, les rochers sont ensuite fignolés là où nécessaire. C'est l'élimination des joints entre deux segments surtout qui est difficile à réaliser: un problème connu par tout qui construit un réseau divisé en parties. Ceci dit, la patience est une vertu… L'argile doit sécher complètement, une opération qui peut durer une semaine!

Les parties blanches de plâtre sont alors mises en couleurs au moyen d'une peinture fortement diluée. Travaillez couche par couche, avec des teintes noir, jaune ocre, brun clair et foncé. En réalisant cette opération au moyen d'un spray pour plantes, la peinture se diffusera de façon naturelle sur tout le paysage et des nuances de teintes réalistes apparaîtront, tandis que la peinture séchera en présentant un aspect mat.

LA NEIGE

Bien entendu, la méthode décrite ici peut tout aussi bien être appliquée pour un paysage d'été. Plus fort encore: il faut d'abord réaliser un paysage automnal, sur lequel vous appliquerez une petite couche de neige. Trop souvent, on remarque que tout le décor a disparu sous une épaisse couche de blanc. L'aspect en devient alors rapidement atone. C'est ce pensait Pit Karges. Il a donc veillé à ce que les rochers, l'herbe, les haies et d'autres plantes restent reconnaissables, même sous la neige.

La couche de neige blanche est obtenue en aspergeant un nuage d'eau au moyen d'un spray pour plantes et ensuite de saupoudrer le même emplacement de plâtre contenu dans un filtre à thé. De cette manière, la neige (ou plutôt le plâtre…) tombera de façon naturelle sur le paysage et ne restera en place qu'aux endroits où elle resterait en réalité. Seul les cascades et les rivières doivent être nettoyées après la chute de la neige. Là où la couche de neige paraîtrait un peu trop fine, une seconde couche sera appliquée, exactement de la même manière.

Certains matériaux de décor peuvent parfois provoquer des surprises, comme l'a expérimenté Pit. Il a acheté la plupart des arbres présents sur le réseau. La peinture de certains de ces arbres a réagi toutefois de façon agressive avec le plâtre: après un certain temps, le plâtre a absorbé la peinture et la belle neige est devenue… jaune. La situation a pu être rectifiée au moyen d'un aérographe, mais la leçon est à retenir: testez d'abord!...

6. Deux tubes TL émettent la lumière froide d'une journée d'hiver ennuagée: on dirait qu'il va neiger… La 343 (une C-19 du Denver & Rio Grande Western Railroad) est l'une des survivantes de la 'Class' 70 de 1881. De concert avec deux de ses sœurs, elle fut louée au cours des années de la crise au Colorado and Southern narrow gauge line, entre 1936 et 1937. Au cours de cette période, la 343 garda toutefois sa livrée D & RGW.

HALTE TOMBROEKSTRAAT
(5ÈME PARTIE)
LA PRÉSENTATION ET LA TOUCHE FINALE

Dans notre numéro 143, vous avez pu prendre connaissance des premiers périples entourant le projet 'Halte Tombroekstraat' et comment ce diorama a vu le jour en sept mois à peine. Lors de notre 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire de Louvain en 2014, le moment était venu de l'exposer. Le diorama n'était pourtant pas encore terminé, loin s'en fallait… Après sa présentation à On traXS! 2015, la liste des 'choses encore à faire' a sérieusement été entreprise au cours de l'été dernier, afin de compléter ce diorama pour Euromodelbouw 2015 à Genk. Et après cette dernière, il restait encore des points à résoudre sur cette liste…

TEXTE ET PHOTOS: **GERARD TOMBROEK**

1

Avant l'expo Euromodelbouw de Genk, outre de nombreux détails qui restaient à fignoler, c'était surtout dans le coin droit qu'il fallait agir. Trois maisonnettes issues de la gamme de la marque Aumo.be s'y trouvaient. Par manque de temps, une solution 'temporaire' fut trouvée. Le long de la véritable Tombroekstraat, on peut y voir des maisons qui semblent avoir été construites après 1965, et nous n'avons pas pu retrouver à quoi ressemblait cette portion de rue avant cette période. Pour ne pas rester sans réaction, nous sommes retournés à Tombroek, après que la poussière des expos de Louvain et d'Utrecht soit retombée. Nous sommes allés jusqu'au bout de la Tombroekstraat, à l'endroit où elle devient la Rue de Tombrouck. A cet endroit, on peut encore voir d'authentiques bâtiments qui s'intégreraient bien dans notre diorama. Nous avons tout simplement mis en avant ces bâtisses: c'est une des libertés que le modéliste peut prendre. L'ambiance générale reste toutefois conservée et ces maisons sont d'ailleurs bien présentes à Tombroek. En outre, nous avons pris la liberté de disposer ces maquettes en image réfléchie: sur le coin de droite, les maisonnettes présentaient une petite potale en façade, un élément qui se devait évidemment d'être visible…





A droite de ce double bâtiment, nous avons placé une cabine à haute tension. Cette cabine érigée en briques et datant des années 1920 est issue de la gamme Aumo.be. Elle s'intègre bien à la scène, car un tel bâtiment se trouvait effectivement dans la Candelèstraat, une rue adjacente à la Tombroekstraat. Le bâtiment suivant est la maison de rangée n° 3 (réf. 104.03), également issue de la production Aumo.be. Elle n'est donc pas originaire de Tombroek, mais s'intègre bien dans le concept. C'est le cas également de deux maisonnettes de l'autre côté de la rue, du côté du petit atelier. En réalité, il s'agit maintenant de nouvelles maisons. En attendant de savoir ce qui s'y trouvait vraiment, l'espace libre sur le diorama a été comblé par deux maisons de village n° 2 (réf. 104.02 Aumo.be). Quant à l'atelier, il a été remplacé par une maquette dont la porte est restée ouverte, afin de pouvoir y jeter un coup d'œil à l'intérieur.

UNE BOÎTE À IMAGES

Ce diorama est conçu comme une sorte de 'boîte à images', avec une ouverture de 100 cm de largeur et de 30 cm de hauteur. En partie supérieure, cette ouverture aux regards est limitée par une frise de 20 cm, derrière laquelle se trouve l'éclairage. Ces 20 cm contribuent également à ce que la partie supérieure de l'arrière-plan ne soit pas visible. La partie inférieure de cette ouverture est située à environ 130 cm au-dessus du niveau du sol. Pour des gens d'une taille pas trop élevée, cela fait plus ou moins 15 cm sous la hauteur des yeux. La partie supérieure de l'ouverture (sous la frise, donc) est à environ 160 cm du sol. Les personnes de grande taille doivent donc se pencher ou se mettre à genoux et sont obligés de jouir du spectacle à hauteur des yeux. Car c'est en effet à hauteur des yeux que le spectacle est optimal. L'idée de base était qu'avec une telle hauteur d'ouverture, il était plus facile aux grands de se courber qu'aux petits de s'étirer… Quant aux enfants curieux, un petit escabeau est à leur disposition.

1. Ce fut possible jusqu'en 1963, lorsque vous circuliez de Bellegem à Tombroek: tomber nez-à-nez avec un vicinal…

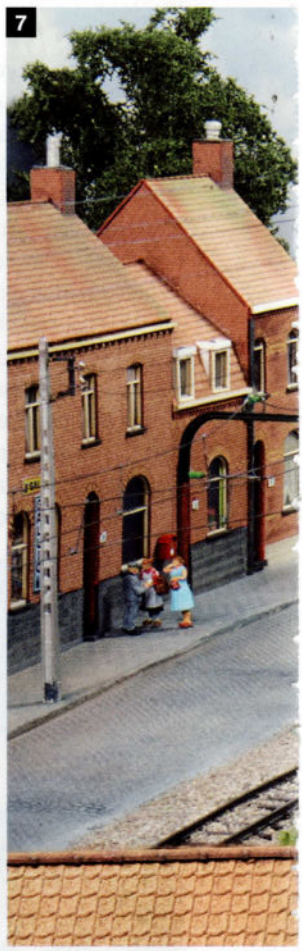
2. Café 'De Tramstatie': c'est ici que l'aventure de 'Halte Tombroek' a débutée!

3. Le café 'Palais des Sports/ Sportpaleis' est fort fréquenté par les coureurs cyclistes. A la question de savoir si le vélo jaune avait une signification particulière, le photographe répondit: "Aucune idée…"!


4


5


6


7

4. Il valait mieux que le taureau ne sache pas qu'on le menait à l'abattoir, car il n'aurait pas été si docile...

5. Il parut intéressant à Hugo de faire figurer partiellement la ferme à l'avant-plan, afin de pouvoir ouvrir l'étable et l'aménager intérieurement. On dût ensuite rechercher des figurines de vaches debout: la majorité des figurines disponibles en H0 représente en effet des bêtes en mouvement...

6. Sur internet, une chouette photo fut trouvée de cochons grimpant sur le treillis de leur pâture: cette scène se devait d'être reproduite. L'herbe est déjà mangée en grande partie et cela ne va plus durer longtemps avant qu'elle ne devienne une mare de boue pour les cochons.

7. Il y a des gens qui veulent absolument mettre la tête dans le diorama, pour voir où le spectacle se termine. Et ça donne ceci...

L'effet 'boîte à images' est encore accentué par le placement de coulisses obliques vers l'intérieur, tandis que le paysage derrière ces panneaux latéraux se prolonge de façon considérable. Sur la partie la plus large, la surface bâtie est d'environ 200 cm. Grâce aux coins arrondis en forme parabolique de l'arrière-plan, l'extrémité n'est quasi pas visible: ce n'est possible qu'en avançant sa tête dans la boîte à images. Et croyez-moi: il y en a qui osent le faire…

La profondeur du diorama est de 71 cm en son milieu, auxquels il faut ajouter 14 cm pour le panneau oblique à l'avant. Ce panneau oblique et les coulisses accroissent la profondeur de champ de ce diorama. Cette augmentation de profondeur de champ est obtenue en plaçant la rue de façon diagonale par rapport à l'avant-plan et en disposant la voie d'évitement de l'arrêt du tram en courbe, avec un large paysage à l'avant-plan. Ceci reproduit d'ailleurs la situation sur le terrain, ainsi que la rue qui monte de la gauche vers la droite.

L'ARRIÈRE-PLAN

L'arrière-plan contribue également à l'augmentation de la profondeur de champ. Ce choix d'un arrière-plan partiellement parabolique fut un véritable défi. Un arrière-plan permanent avec un panneau courbe par exemple aurait nécessité trop de place lors de son transport. Comme alternative, nous avons pensé à placer une photo d'arrière-plan sur un fond dur, comme JoWi (entre autre) en réalise. De telles photos d'arrière-plan sont alors faciles à enrouler pour le transport, mais en pratique, elles sont difficiles à suspendre. Un store a également été imaginé, qui aurait été plus solide que l'arrière-plan en photo. Ces deux dispositifs auraient eu comme avantage de ne pas présenter de jointure visible. Une autre option était la plaque de Forex. Ces plaques sont constituées de deux fines plaques de plastique enserrant une couche de mousse expansée. Ces plaques de Forex sont faciles à enrouler et à étendre. Elles pourraient constituer un bel arrière-plan, qui devrait alors être peint, tout comme le store. Mais comme je suis incapable de peindre un arrière-plan, ma préférence allait quand même vers la photo. La question ne fut tranchée que lorsque mon neveu Arnold passa chez moi, celui grâce à qui tout s'était mis en branle en découvrant Tombroek… Arnold sut me convaincre que les plaques de Forex étaient très faciles à imprimer et qu'il m'aiderait volontiers. Incidemment – bien que le hasard n'existe pas – il exploite un bureau de publicité et dispose des possibilités et du savoir-faire pour réaliser ce petit travail…



Pour réaliser un arrière-plan réaliste, des photos furent prises depuis la ruelle située à côté du café 'De Tramstatie' à Tombroek, pour fixer le paysage légèrement accidenté derrière la rue. Quelques objets gênants furent ensuite éliminés avec Photoshop et les différentes photos ainsi traitées furent rassemblées en une seule photo panoramique. Cette photo a ensuite été imprimée sur des plaques de Forex de 5 mm d'épaisseur. Les nuages laissant filtrer un pâle soleil d'avant-saison et les arbres encore démunis de feuillage restituent assez bien une véritable ambiance: difficile de réaliser un arrière-plan plus réaliste. L'horizon a été choisi de façon à ce qu'il se situe juste derrière l'étage des maisons: le paysage n'est ainsi visible qu'entre les maisons. Pour des raisons pratiques, cet arrière-plan est constitué de trois parties. Quelques arbres placés en des endroits stratégiques camouflent les raccords entre ces différents panneaux. Les panneaux latéraux et la frise sont également en plaques de Forex. Sur les panneaux latéraux, des photos datant des années '60 ont été imprimées, tandis que sur la frise, le nom de ce diorama a été imprimé, ainsi qu'une copie du film de ligne que les motrices affichaient.

L'ÉCLAIRAGE

Ce diorama est éclairé par des Leds blanches à ton chaud placées en rangées de 60 ampoules par mètre courant. Cinq rangées ont été placées. La première sert à éclairer le paysage à l'avant-plan. Ceci est possible grâce au fait que les coulisses sont obliques vers l'intérieur, tandis que la frise forme une paroi droite. La dernière rangée de Leds pend cinq centimètres avant l'arrière-plan, afin d'éclairer cette zone. Les trois autres rangées sont montées à distance égale et placées selon un angle de 45 degrés, de façon à éclairer vers l'arrière. L'éclairage est monté sur une plaque en MDF peinte en blanc, de 2,8 mm d'épaisseur. Pour des raisons pratiques, cette plaque est constituée de deux parties de 120 cm sur 85 et couvre tout le diorama, comme un plafond. De cette façon, la lumière incidente extérieure au diorama est évitée.

LES POTEAUX TÉLÉPHONIQUES

Les hauts poteaux téléphoniques plantés le long des lignes vicinales étaient assez typiques. Pour l'expo de Genk, ces poteaux avaient été reproduits au moyen de tiges de bois pour brochettes. Mais déjà lors de leur fabrication, il apparut que ces bouts de bois étaient trop gros. Les véritables mâts avaient une section d'environ 170 mm à la base et au minimum 130 mm au sommet; convertis en H0, ces mensurations sont respectivement de 1,95 mm et 1,49 mm. Or, les bois pour brochettes font en moyenne 2,5 mm de diamètre, ce qui fait 28 à 67 % de trop! Ces mâts avaient belle allure à première vue, mais photographiés, ils apparaissaient alors bien trop gros. Ils ont donc été refaits après l'expo de Genk. Il a d'abord été envisagé de fixer ces bouts de bois dans le mandrin d'une foreuse et de les aléser jusqu'à obtenir le diamètre requis. Avec un peu de bonne volonté, il aurait même été possible d'en obtenir des troncs coniques. Mais par peur de les briser, les nouveaux poteaux sont en laiton, d'un diamètre de 1,5 mm. Le seul travail fastidieux fut de souder les jolis supports d'isolateurs avec leur crochet perpendiculaire, des pièces produites par Hugo et que l'on trouve dans certains de ses sets à assembler. C'est dans ces moments que l'on est content de posséder un appareil à souder à résistance…

Sur les photos réelles, on peut voir qu'à hauteur de l'arrêt du tram, les mâts portent d'un côté six supports d'isolateurs et de l'autre côté un seul support. Si vous avez déjà tendu des fils téléphoniques sur votre réseau miniature, vous savez à quel point cette opération est ardue. Raison pour laquelle je me suis contenté de quatre fils sur quelques isolateurs. D'un point de vue visuel, cela parut suffisant. 'Moins, c'est



8. Les mâts téléphoniques sont très hauts, mais offrent un joli point de vue aux corneilles.

mieux': 'Less is more', comme l'écrivait déjà Robert Browning en 1855, dans son poème 'Andrea del Sarto'…

Les véritables fils téléphoniques ont un diamètre de 4 mm. En H0, cela fait moins que 5/100 de millimètre: c'est vraiment très fin… Une concession a dû être faite et c'est du fil de cuivre vernis de 0,15 mm de diamètre qui a été utilisé. Malgré sa fine épaisseur, ce fil est très résistant, et c'est bien nécessaire: vous n'imaginez pas le nombre de fois que ces fils sont touchés pendant la construction ou l'entretien du réseau… Normalement, ces fils doivent pendre. Mais ici, ces fins fils ne sont pas assez lourds pour pendre naturellement en 'ventre de poisson' en milieu de portée. De plus, ils ont la fâcheuse tendance de se courber latéralement! Après quelques manipulations, il fut possible de donner les formes voulues aux fils, mais en pratique, ils restèrent rebelles: après déplacement de ce diorama, ces fils pendaient à nouveau dans tous les sens… Finalement, ces fils ont été fixés d'un côté et tendus à l'autre extrémité par un petit ressort: ce dernier assure une certaine tension du fil, absorbe la dilation due aux variations de température et remet le fil en forme s'il a été touché accidentellement. Les fils électriques tendus entre les poteaux en béton le long de la rue ont été tendus de la même façon. Ces mâts (en métal blanc) proviennent de l'assortiment du principal fournisseur d'Aumo.be.

LES RUES

Pour la confection des rues, plusieurs méthodes ont été envisagées. La méthode de Rik Martens avec du carton-plume (du carton d'architecte) donne de très beaux résultats, mais elle me parut nécessiter beaucoup de temps. J'ai donc préféré confectionner les rues en plâtre. Pour ce faire, des moules Spörle et du plâtre pour céramique ont été utilisés. Le résultat fut correct, mais je ne recommencerais pas. Bien qu'après le montage des plaques de plâtre, elles semblaient bien se raccorder entre-elles, des joints très visibles apparurent après quelques jours à peine, le triplex et la colle ayant sans doute travaillé. Et finalement, cette méthode ne s'avéra pas plus rapide que celle avec le carton-plume, à moins que vous ne disposiez de dizaine de moules identiques! Pour ce projet, quatre de chaque type étaient disponibles, ce qui veut implique à chaque fois la préparation d'une petite quantité de plâtre, le coulage, l'attente du séchage et ainsi de suite… Cela prit beaucoup de temps. En outre, les moulages doivent sécher pendant plusieurs jours. Le résultat final est satisfaisant, mais… Depuis lors, Aumo.be a conçu un tampon permettant d'imprimer la forme des pavés dans du carton-plume ou dans du plâtre mou.

LES FIGURINES

Bien que le nombre de figurines présentes sur ce diorama peut presque être compté sur



les doigts de deux mains, il y en a presque de trop. Si vous passez dans la Tombroekstraat, vous n'y rencontrerez que quelques personnes à peine: c'est loin d'être une rue commerçante! Et au cours des années 1950 et '60, c'était sans doute aussi le cas. Mais il faut assurer le spectacle… Des petites scénettes mettant en scène des personnages ont donc été reproduites. Ces scénettes ont d'abord été imaginées et par après seulement, les figurines ad hoc ont été recherchées. Deux dames qui apostrophent un authentique facteur des postes belges au sujet d'une lettre qui a été chiffonnée; un cycliste qui se repose sur son vélo de course (Artitec) tout en discutant avec une connaissance regardent le sponsor d'une équipe de cyclistes qui vient de monter à bord de sa toute nouvelle DKW. Dans la cour intérieure de la ferme, un agriculteur et son aidant mènent le taureau vers l'abattoir. L'aidant chasse le chien d'un mouvement du bras. On ne voit aucun enfant, à part un bébé dans les bras de sa maman et une fillette, près de l'arrêt du tram: les enfants sont à l'école. Sauf la gamine avec sa petite robe rouge, remballée chez elle car elle n'avait pas fait son devoir à la maison… Arrivée à domicile, sa maman n'y était pas et elle l'attend tristement sur le pas de la porte. Cette fillette et la plupart des autres figurines proviennent de l'atelier de Bernd Hauser, les autres étant de la marque Preiser. Les figurines Hauser ont été choisies car elles sont plus ou moins uniques, comme le postier belge. Elles coûtent plus cher que les Preiser, mais si vous n'en utilisez que peu, cela revient finalement au même…

LE TRANSPORT

Les dimensions de ce diorama sont de 240 cm x 105 x 55, y compris les pieds. Pour pouvoir le transporter dans une voiture break ou un monovolume ou encore le transporter dans des escaliers vers le grenier, ce diorama doit être constitué de plusieurs parties. Le défi était constitué par les caténaires, par les joints entre les différentes parties et par l'arrière-plan arrondi. Les caténaires présentes sur la partie visible devaient en effet être le plus possible constituées d'un seul tenant, tandis que les joints ne pouvaient pas être visibles des spectateurs.
Il en résulta une base constituée de quatre bacs. La base est un bac central de 140 cm sur 85, suivi d'un bac supportant des voies de garage, de 140 cm sur 20. Des deux côtés vient se flanquer un bac de 50 cm sur 105 sur lequel vient se placer les courbes de liaison entre la partie visible et les voies de garage. Le bac central est suffisamment large pour contenir l'entièreté du site. Les joints entre le bac central et les bacs latéraux disparaissent derrière les coulisses. Les caténaires s'interrompent derrière les coulisses: les fils s'élèvent à l'extrémité, de façon à ce que les pantographes s'élèvent jusqu'à fin de course sur les parties de voies cachées aux regards.
Sur les bacs latéraux, un rebord a été réalisé sur la plaque de base sous la forme d'un arrière-plan parabolique. En outre, une planche a été montée à 15 cm au-dessus de la plaque de base, dans laquelle une forme circulaire a été découpée à la scie. La plaque d'arrière-plan en Forex peut être placée dans ce rebord et est soutenue par la planche montée à 15 cm de hauteur.
Cette planche arquée a une double fonction: d'une part, elle maintient l'arrière-plan à bonne forme et d'autre part, elle permet d'empiler les bacs lors de leur transport. Pour cette raison, une planche de multiplex de 12 mm d'épaisseur a été utilisée. Les 15 cm d'espace entre la plaque de base et la planche sont juste suffisants pour les maquettes de maisons disposées sur la partie visible des bacs latéraux.
Lors du transport du bac central, des plaques en multiplex de peuplier de 9 mm d'épaisseur sont assemblées contre les longs côtés. Ces plaques ont 40 cm de hauteur et comme les bacs présentent un bord de 10 cm, ces plaques dépassent donc de 30 cm au-dessus de la plaque de base. En partie supérieure, la plaque du plafond supportant l'éclairage par Leds et constituée de deux parties est placée entre ces deux parois. L'ensemble forme une caisse solide et fermée, grâce à l'ajout d'une paroi en triplex sur les côtés: très pratique pour le transport et le rangement. L'espace restant entre la plaque de base et les plaques du plafond est alors de 22 cm: c'est suffisamment haut pour les bâtiments, les caténaires et les mâts du téléphone, mais trop peu pour quelques arbres. Ces derniers sont dont extraits de leur logement dans la plaque de base lors d'un transport et enfichés dans un bloc de Styrodur, monté à environ 7 cm sous la plaque de base, en utilisant ainsi l'espace perdu sous la plaque de base.

DU RANGEMENT

Beaucoup d'espace est en effet perdu sous la plaque de base. Lors d'une rencontre d'amateurs de voie 0, Rob Kievit montra comment il utilisait cet espace vide en ayant aménagé des lattes et des tiroirs amovibles. Cette idée géniale a été appliquée ici pour les bacs latéraux, ce qui permet de réduire le nombre de caisses et de valises à transporter lors d'un déplacement du réseau. Et pendant une expo aussi, ces espaces de rangement viennent bien à point: les participants à de telles expos le savent bien: tous ces petits objets, les tasses, les boîtes en tout genre, les habits, etc. doivent être camouflés derrière le réseau. Cela donne une impression de désordre. Pour résoudre ce problème, une planche a été disposée entre les supports de la planche de base: c'est une de celles qui sert de protection lors du déplacement du réseau… De cette façon, rien ne traîne par terre pendant les expositions. Pour suspendre son manteau du côté intérieur, quelques crochets ont été cloués pour vestes, manteaux, gilets, etc. Tout est donc proprement dissimulé aux regards.



LA PARTIE ÉLECTRIQUE

Le concept de l'exploitation des trams est très simple: deux motrices circulent en sens contraire, sur un ovale. Elles démarrent de la gare-fantôme et se croisent à l'arrêt de Tombroek, avant de disparaitre à nouveau dans la gare-fantôme. Les trams circulent en mode conventionnel analogique. Le moteur de l'une des deux motrices est câblé inversement, afin de circuler en sens contraire sans devoir inverser la polarité. En principe, ces trams circulent automatiquement, mais ils peuvent également être commandés manuellement. Au départ d'une voie supplémentaire dans la gare-fantôme, une troisième motrice peut être engagée: la plupart du temps, il s'agit d'un tram marchandises, qui amène quelques wagons sur la cour à marchandises.

Le nombre de fils nécessaires pour quelques voies à peine est incroyable… Cela vient en partie du fait que ce diorama est constitué de quatre bacs, sans compter le panneau pour la commande manuelle. Merci encore à Bart Bakker, qui a gravé ce petit panneau. Pour les liaisons électriques entre les segments, une sorte de répartiteur a été placé sous le bac central, qui présente des contacts supplémentaires provenant d'une ancienne centrale téléphonique sur laquelle quatre câbles ont été fixés sur la face arrière et qui mènent vers les autres bacs et le panneau de commande. A l'avant de ce répartiteur, on trouve les liaisons entre les différents bacs, le bac central et le panneau de commande.

Pour le basculement des aiguillages, des moteurs Conrad furent utilisés à l'origine, avec un relais Roco. Cette disposition faisait stopper les trams et les faisait avancer, en fonction de la position des aiguillages. Mais ce ne fut pas un véritable succès: les visiteurs de notre 'Grande Expo' de Louvain ou d'On traXS! se rappellent sans doute encore du raffut émis par ces moteurs d'aiguillage… En plaçant des diodes dans les fils menant aux relais, la situation fut améliorée, mais la commande par contacts magnétiques ne fonctionnait pas. Il fallait donc circuler manuellement, alors qu'une exploitation automatisée avait été prévue.

Après On traXS!, les aiguillages qui faisaient partie de cette exploitation automatisée furent équipés de motorisation TG9e de PiCommIT. Leur commande se déroulait via un servo SwitchPilot de la marque ESU. Les quatre entrées pour servo de ce dispositif intelligent sont actionnées par de simples boutons-poussoirs ou des contacts magnétiques: exactement ce qu'il nous fallait. En fait, la commande doit être réalisée à potentiel libre: cela veut dire que ces interrupteurs doivent disposer de leur propre circuit électrique. Ceci impose des interrupteurs et des contacts magnétiques distincts pour la commande de ces servos d'une part et d'autres pour la commande des relais assurant l'arrêt ou la marche des trams, d'autre part.

Lors d'un montage provisoire des aiguillages de la gare-fantôme avec des contacts magnétiques distincts, mais encore avec les moteurs Conrad, il apparut que les relais et les moteurs s'activaient correctement, sans crépiter. La leçon en a été tirée: les commandes finales des moteurs d'aiguillage et des relais s'influencent mutuellement lorsqu'elles sont réalisées par un interrupteur ou un contact magnétique commun.





9. A droite sur le diorama, un nouvel édifice a vu le jour. On trouve l'original au carrefour en double 'T' entre la Tombroekstraat, la Tombroekmolenstraat et la Rue de Tombroek. Pour rendre visible la petite potale, la maquette a été établie en vue symétrique inversée.

10. C'est ce qui arrive lorsqu'on oublie ses devoirs... La petite fille a été remballée à la maison, mais personne ne s'y trouve! Elle attend donc sur le pas de la porte...

11. L'atelier du menuisier a ouvert ses portes: cela permet de mieux voir à l'intérieur. Le sol vient d'être nettoyé et les machines l'ont été aussi, ce qui oblige à découper les dernières planches à l'extérieur.

D'un point de vue strict, le remplacement des moteurs Conrad n'était donc plus nécessaire. Il existe toutefois encore d'autres raisons pour opter quand même pour des servos: ils sont extrêmement fiables, réclament peu de puissance, sont silencieux et activent lentement les lames d'aiguillages.

Maintenant que les trams circulent bien de façon automatisée, il n'est même plus nécessaire de s'assoir derrière les boutons-poussoirs... Un bouton-poussoir placé sur le panneau avant du réseau invite le public à faire démarrer la séquence, car rester deux ou trois jours campé à côté du bouton de lancement du cycle va vite être source d'ennui... C'est beaucoup plus amusant de discuter avec le public, tout en gardant un œil sur le diorama, histoire d'éviter qu'un spectateur trop enthousiaste moleste votre réseau (sans le faire exprès) avec son appareil photos...

Cela dure un petit temps avant que le premier tram n'apparaisse. C'est amusant de constater qu'à ce moment, les gens commencent à s'énerver et appuient à nouveau sur le bouton ou s'en vont carrément, pour revenir immédiatement lorsqu'ils entendent la cloche du vicinal! Ce son de cloche est généré par un module AVT mp3 Sound, qui peut également reproduire le son d'un chien qui aboie ou d'une vache beuglant dans l'étable, au moyen de contacts magnétiques réagissant lors du passage d'un tram.

REMERCIEMENTS

La construction d'un réseau miniature est souvent un travail solitaire. Mais bien que j'aie passé des heures seul dans mon garage à la réalisation de ce diorama, je n'étais pas seul pour autant. En premier lieu, Hugo Valcke a collaboré en réalisant les maquettes des maisonnettes. Attention: Hugo Valcke est bien l'homme qui se cache derrière Aumo.be, mais sa collaboration à la réalisation de 'Halte Tombroek' était du pur hobby.

L'aide apportée par Harry Kaffa fut également déterminante: c'est lui qui a muni les modèles Ferivan d'un châssis en laiton et les a rendus opérationnels. Harry a également fourni un moule pour cintrage, conçu spécialement avec l'aide d'un ami pour confectionner les mâts de caténaires présents sur 'Halte Tombroekstraat'. Henri Janssens a effectué de nombreuses recherches dans ses archives vicinales concernant la ligne KMx. Il me conseilla également de prendre contact avec Eric Keutgens (†) du VlaTAM d'Anvers. Grâce à ce dernier, je pus mettre la main sur les schémas d'origine reproduits en bleu des mâts de caténaires. Jannie Tombroek ne constitua pas seulement une fantastique coach pendant toute la durée du projet, mais au cours des dernières semaines avant l'expo de Louvain, elle a tout fait pour rendre le paysage du diorama vert et a assemblé une grande partie des arbres: seuls quatre d'entre eux proviennent de la gamme Artitec.

'Halte Tombroekstraat' a déjà pu être vu lors de plusieurs expos, ce qui ne veut pas dire que j'ai pu moi-même faire circuler les trams: je devais également réaliser les photos des réseaux des autres exposants, pour votre magazine favori. Heureusement, j'ai pu compter sur l'aide de Paul de Groot qui a desservi mon propre réseau miniature, tout en informant les intéressés avec beaucoup d'entrain sur les coulisses de ce projet, tout en gardant un œil dessus...

Vous voyez: c'est toujours intéressant d'avoir des connaissances, mais les amis et les relations sont encore plus importants. Sans l'aide apportée par Hugo, Paul, Jannie, Harry, Henri, Eric, Arnold et le petit coup de pouce de Guy et d'autres encore, le diorama 'Halte Tombroekstraat' n'aurait sans doute jamais dépassé le stade de la belle idée...

BASTOGNE
RUE DE CLERVAUX

Aucun pays européen ne connait plus d'expositions de trains miniatures que la Grande-Bretagne: chaque weekend, une dizaine d'expos de ce type – des grandes comme des petites – y sont organisées. Rien d'étonnant donc à ce qu'un grand nombre de réseaux conçus pour être exposés y voient le jour, histoire d'alimenter le circuit de ces expositions. Certains de ces réseaux sont strictement d'inspiration britannique, mais beaucoup d'entre eux recherchent l'exotisme, en regardant au-delà des Îles britanniques… C'est ce qu'a fait Phil Colton en réalisant un réseau d'inspiration belge, qui a été baptisé du nom de 'Bastogne – Rue de Clervaux'.

TEXTE: **PHIL COLTON** ADAPTATION: **GUY VAN MEROYE** PHOTOS: **ANDREW BURNHAM** PLAN: **CONTINENTAL MODELLER**

Il y a de nombreuses années, Phil Colton recevait d'un ami trois bacs pour modules destinés à un réseau miniature à l'échelle N, mais qui n'avaient pas pu être terminés, pour des raisons de santé de leur constructeur. Des années durant, ces trois bacs furent conservés en vue d'un futur projet, mais ce n'est que lorsque Phil partit en retraite qu'il disposa de temps libre pour se consacrer à la construction d'un réseau miniature. Les trois bacs en question descendirent du grenier et toutes les voies en N et les décors en furent éliminés. Il apparut alors que ces bacs étaient parfaitement utilisables pour un projet à l'échelle H0 que Phil avait en tête. Ces bacs formaient un ensemble de 3,50 m sur 80 cm, le troisième bac présentant un coude pour rendre l'ensemble un peu plus dynamique. Lorsqu'il apparut en outre qu'ils pouvaient être transportés dans la voiture de Phil, cet élément le décida définitivement à en faire un réseau d'exposition. Par chance, le détaillant de modélisme ferroviaire de l'endroit proposait justement des voies d'occasion pour un petit prix. Grâce à sa base et à ses rails en nombre suffisant, Phil pouvait désormais dresser les plans de son futur réseau.

1. Cette vue sur le terminus illustre clairement la largeur de ce réseau, ainsi que l'effet de dynamique provoqué par le coude de la base. Les bâtiments présents sur le tunnel (désormais muré) sont des photos d'immeubles existants sur la Grand-Place de Bastogne. L'autorail 2102 des CFL assure le service vers Kautenbach; les CFL ont disposé de six autorails modernes de ce type, mais les ont revendus à la SNCF.

1





2. La nouvelle 7764 de la SNCB se prête idéalement aux manœuvres, surtout que ce modèle Mehano roule souplement et lentement.

3. La 6246 démarre en tête d'une rame réversible de voitures M4 en direction de Liège, tandis que la 6005 arrive en gare, en tête d'un train IC venant de Bruxelles…

RÉALITÉ ET FICTION

Lorsque le projet de tracé fut prêt, une histoire devait encore être imaginée pour rendre l'ensemble vraisemblable, tout en lui donnant un lieu et une époque. Phil se mit à la recherche d'un lieu en Belgique desservi à la fois en service voyageurs qu'en trafic marchandises et où des trains en provenance de Luxembourg auraient pu aboutir. Après quelques recherches sur une carte de Belgique, Phil tomba sur la ville de Bastogne, célèbre pour son rôle joué lors de la Bataille des Ardennes en 1945, appelée 'the Battle of the Bulge' par les Britanniques. Phil opta pour l'époque V, à savoir les chemins de fer belges et luxembourgeois contemporains. Bastogne a compté deux gares, il y a longtemps: Bastogne-Nord était située sur la ligne menant vers le nord (en direction de Gouvy et de Liège), et Bastogne-Sud, sur la ligne allant vers Libramont. Ces deux gares sont fermées depuis belle lurette. Dans le scénario conçu par Phil, il existait une troisième gare, donnant correspondance avec la ligne menant vers Wiltz (L). Comme cette gare imaginaire se situait le long de la rue de Clervaux (L), elle reçut la dénomination de Bastogne – Rue de Clervaux. A l'origine, cette gare était passante, mais la ligne fut fermée en direction du sud, les tunnels ayant été murés. 'Bastogne – Rue de Clervaux' est donc une gare terminus. Attenant au faisceau marchandises, on y trouve un vaste entrepôt pour le transbordement de bananes, une belle excuse pour mettre en valeur la collection de wagons de bananes que Phil possède… De l'autre côté du site marchandises, on peut voir l'espace habituellement dévolu au traitement classique des petits colis et des messageries, mais aussi pour le transbordement de conteneurs et enfin, une grande cour à marchandises.




BASTOGNE RUE DE CLERVAUX
LIDL
8033

4


BASTOGNE RUE DE CLERVAUX
BASTOGNE RUE DE CLERVAUX
8033
5950

5

4. En souvenir de la Bataille des Ardennes, un tank américain Sherman est exposé sur un socle, à même le quai…

5. Cette cabine de signalisation britannique présente de fortes ressemblances avec les cabines belges des années trente, du style 'Art Déco'. Une série 59 est prête au départ en direction de Bruxelles.

6. La 803 des CFL a été réalisée sur base d'un modèle Athearn; la voici sous le pont qui sépare ce réseau en deux. A gauche derrière l'entrepôt moderne se trouve la gare-fantôme.

LE MATÉRIEL ROULANT

Le trafic marchandises est assuré par une variété de locomotives Diesel, tant des opérateurs historiques que des privés: on peut y voir des 77 de la SNCB (Mehano), une G1206 Vossloh des CFL (Trix) ou encore la 803 des CFL. Ce modèle est en fait le résultat de la transformation d'un modèle Athearn américain de locomotive de manœuvres, acquis en seconde main. Phil peut en outre faire appel à une BR 232 'Ludmilla' de DB Cargo (Roco), une série 62 ACTS (ex SNCB), une G1700 Vossloh de l'opérateur HGK et une 'Hercules' de la série 2016 en livrée 'European Bulls', les deux derniers modèles cités étant de Piko. Un fameux panel de modèles donc, peut-être pas tous représentatifs d'une exploitation authentique, mais avec l'ouverture à la concurrence, qui sait si demain…

Le service voyageurs local est assuré par deux rames réversibles: l'une est constituée d'une série 62 (Roco) et de voitures M4 (Lima et Os.Kar), l'autre étant formée d'une rame de voitures M2 (Märklin) en livrée bordeaux. D'autres trains sont assurés par un autorail de la série 41 (Mehano), la navette vers Luxembourg étant assurée par un autorail 2100 des CFL (Jouef).

Les trains IC sont remorqués par des locomotives Diesel de la série 55 et composés de voitures I11 ou I6. Bastogne – Rue de Clervaux est également desservi par un train international composé de voitures directes suisses et néerlandaises, le tout étant souvent remorqué par une type 1800 des CFL. Une autre composition est régulièrement visible: trois voitures Wegmann des CFL et une voiture-vélos (Märklin). Pour les trains tractés, les locomotives sont remises en tête au terminus, et si la rame est trop longue, elle est d'abord manœuvrée par une locomotive, généralement une 80 (Roco).

LES BÂTIMENTS

Sur son réseau miniature, Phil voulait placer quelques bâtiments 'Art Déco', comme ceux bâtis par la SNCB au cours des années 1920 et 1930. Avec un peu de modifications (et de fantaisie), la cabine de signalisation en Art Déco du métro londonien (reproduite par Bachmann en 00) fut utilisée, la différence d'échelle entre le 00 et le H0 n'étant pas perceptible. Afin de donner accès aux quais au départ du bâtiment de gare surélevé, une passerelle pour piétons a été reproduite: cette dernière a été construite par Phil, en utilisant des éléments de pont en treillis reproduits par Peco à l'échelle N. La gare est située dans une tranchée, entourée de murs de pierres. Ces murs de soutènement et les arcades sont faits 'maison' au moyen de plaques de Dépron dans lesquelles des pierres ont été gravées. Ces plaques ont ensuite été peintes en gris avec de la peinture de base Halfords, ensuite avec de la peinture acrylique jaune sable, pour terminer par un lavis gris afin de patiner le tout. Du Dépron a

6





7

7. Une vue de la partie de gauche de ce réseau. Une série 80 effectue les manœuvres en gare. A l'avant-plan, on peut voir les voies de garage pour l'entrepôt des bananes.

8. Sur la voie 1, on peut voir un autorail 41 venant de Gouvy. Le long du quai n° 3, la 1804 des CFL attend le signal du départ vers Luxembourg, via Kautenbach. La voiture 'vélos' embarque des cyclotouristes moins chevronnés, car ces derniers ne veulent pratiquer que les longues descentes menant vers le fond de la vallée…

9. Le bâtiment de la gare en style Art Déco de 'Bastogne – Rue de Clervaux'. Les voyageurs parviennent aux quais via la passerelle pour piétons.

10. Un joli coup d'œil entre les vieux murs et l'entrepôt de bananes, avec vue sur l'affiche de l'Airborne Beer'…

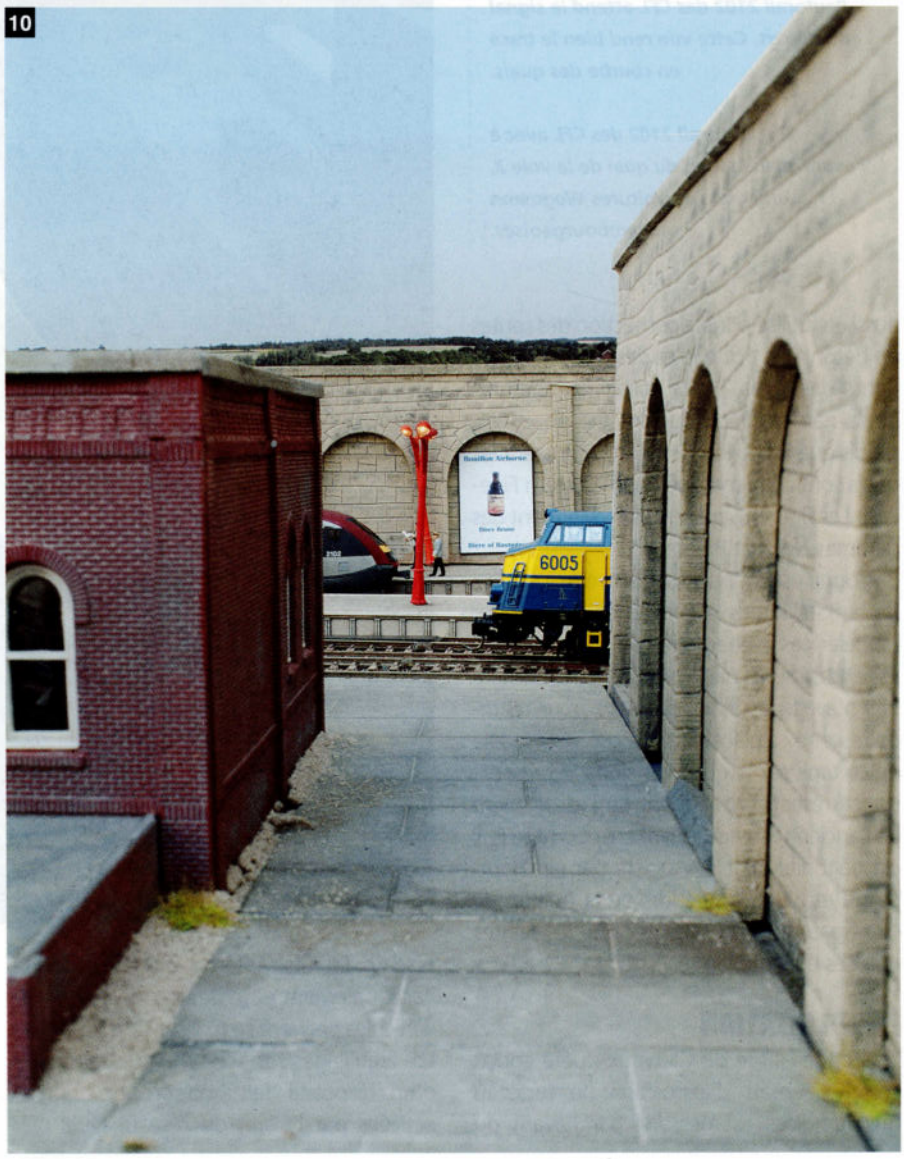
8



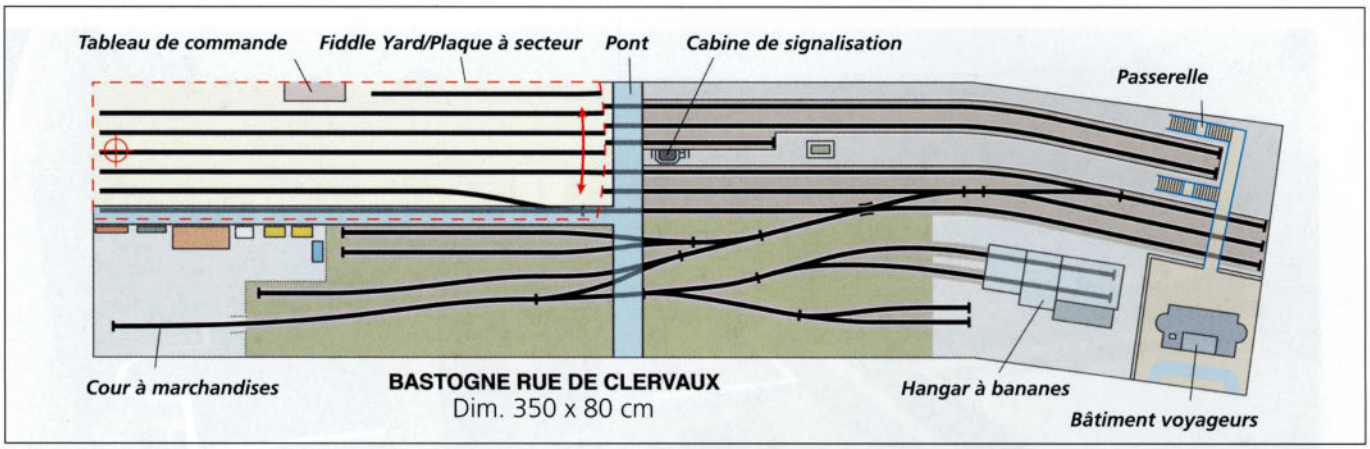


9





10





11. Sur cette photo, on aperçoit la quasi-totalité du réseau miniature: sa grande largeur surprend, tout comme la belle courbe dessinée par les voies. A droite, on peut voir un bout de la plaque de secteur qui sert de gare-fantôme.

12. Voici ce que voit un personnage Preiser... La 6299 arrive à la voie 2 en tête de voitures M2, tandis que sur la voie 1, l'autorail 2102 des CFL attend le signal du départ. Cette vue rend bien le tracé en courbe des quais.

13. L'autorail 2102 des CFL avec à l'avant-plan le long du quai de la voie 3, une rame de voitures Wegmann luxembourgeoises.

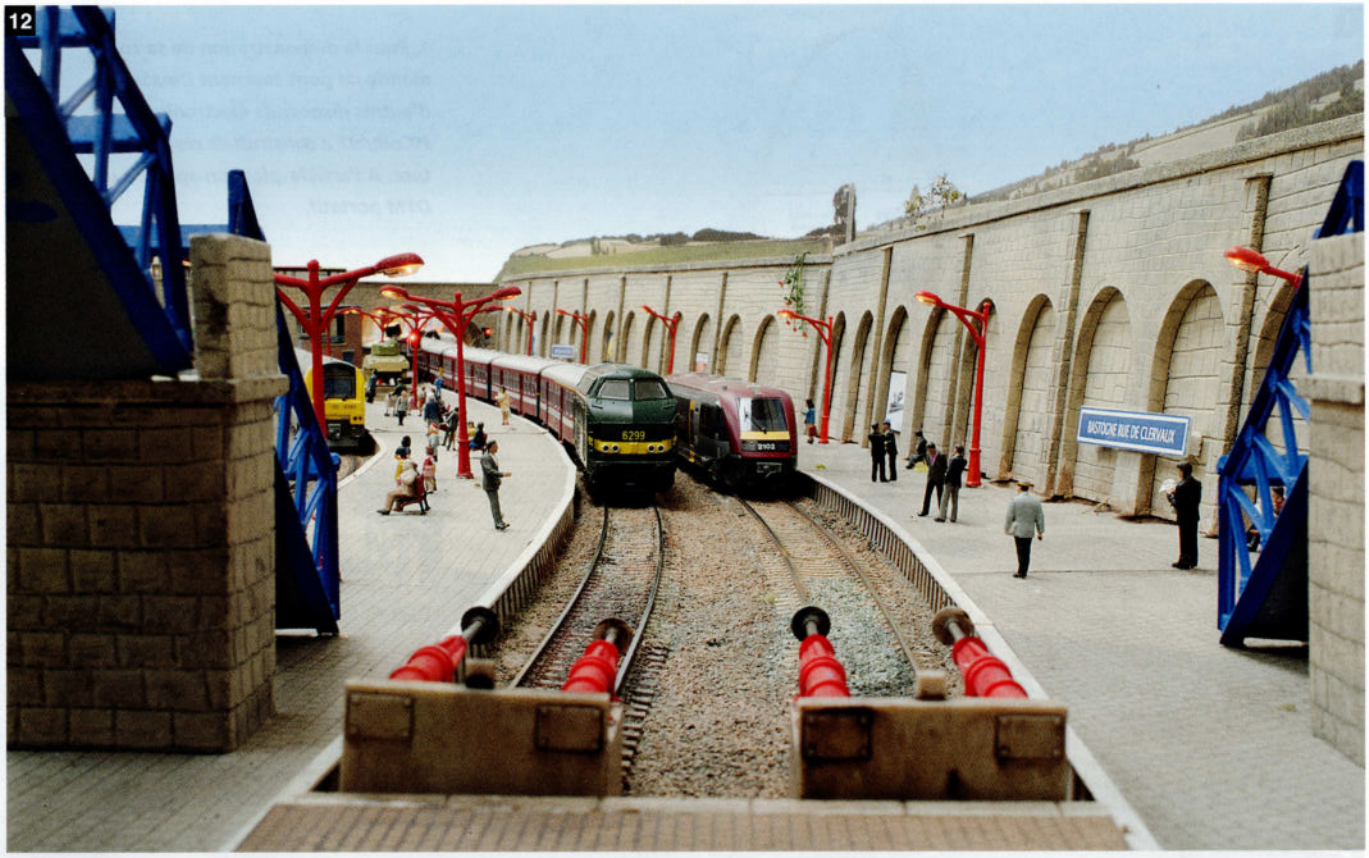
aussi été utilisé pour la confection des routes en béton, des trottoirs et des quais. Pour les flancs des quais, Phil a utilisé des bordures de la gamme Peco qui ont été abaissées, tandis que les dalles en béton recouvrant les quais sont de la marque South Eastern Finecast. Les figurines présentes proviennent des gammes Noch et Preiser.

Bastogne est connue pour son rôle joué lors de la Bataille des Ardennes en 1945: pour rappeler ces événements, un tank Sherman est exposé sur la place de Bastogne. Comme Phil n'avait pas assez de place pour reproduire cette... place, il a disposé un modèle de ce tank sur le quai. Les signaux présents sur ce réseau proviennent de l'assortiment de l'ancienne marque Henkens. Comme Phil est daltonien, il a été assisté par Ian Hammond et Mike Boutle lors de la finition de ce réseau, afin de s'assurer que les teintes utilisées étaient bien réalistes...

L'EXPLOITATION

'Bastogne – Rue de Clervaux' a été conçu comme réseau d'exposition: le faisceau marchandises est desservi par l'avant du réseau. En utilisant des attelages Kadee, l'accouplement et le désaccouplement des véhicules peuvent se réaliser sans les mains. Les aiguillages sont commandés au moyen d'un dispositif fait 'maison' de tringles, activées par l'avant du réseau. Quel plaisir de manœuvrer sans devoir toucher à quelque chose (ou si peu...), tout en étant assis sur une chaise! La commande par l'avant du réseau permet en outre d'entamer la conversation avec les visiteurs, avec le risque d'être parfois distrait...

12

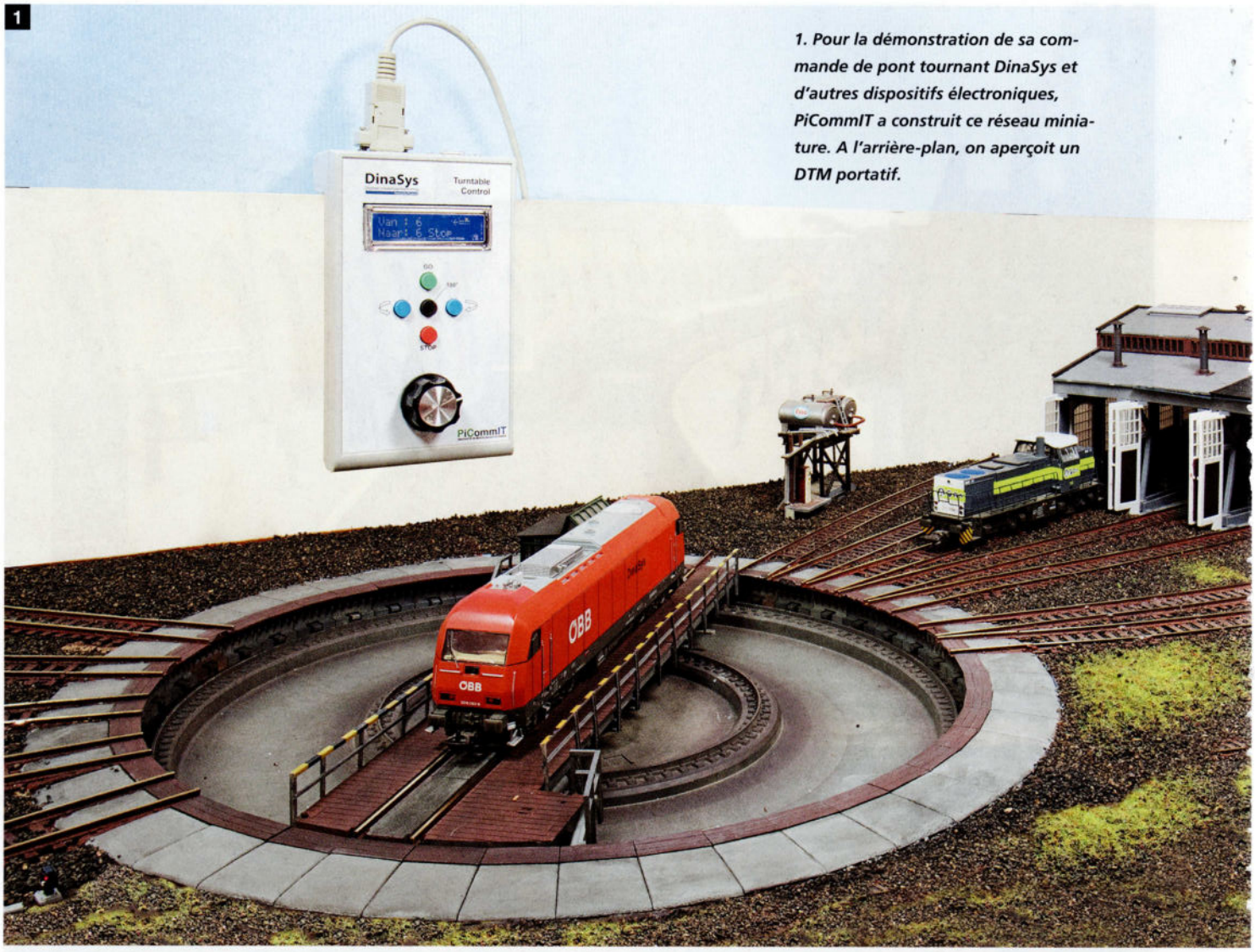


13



La partie 'voyageurs' par contre est desservie par l'arrière, là où se trouve la gare-fantôme. Cette dernière est constituée d'une plaque de secteur, située derrière le faisceau marchandises. Cette plaque compte sept voies et est longue de 180 cm: en théorie, une rame de cinq voitures peut y être garée. En tournant cette plaque, elle peut être raccordée aux différentes voies. Les voies de la gare-fantôme sont divisées électriquement en deux, de façon à pouvoir garer deux rames courtes l'une derrière l'autre. Les voies situées le long des quais sont également divisées en sections, afin de permettre un trafic plus intense. Lors des expositions, ce réseau est exploité selon un horaire: l'aide d'amis est alors indispensable. Et c'est ce qui rend la participation à des expositions si amusante…

1



1. Pour la démonstration de sa commande de pont tournant DinaSys et d'autres dispositifs électroniques, PiCommIT a construit ce réseau miniature. A l'arrière-plan, on aperçoit un DTM portatif.

LA COMMANDE DINASYS POUR PONT TOURNANT

LES PONTS TOURNANTS FLEISCHMANN ET MÄRKLIN COMMANDÉS PAR ÉLECTRONIQUE

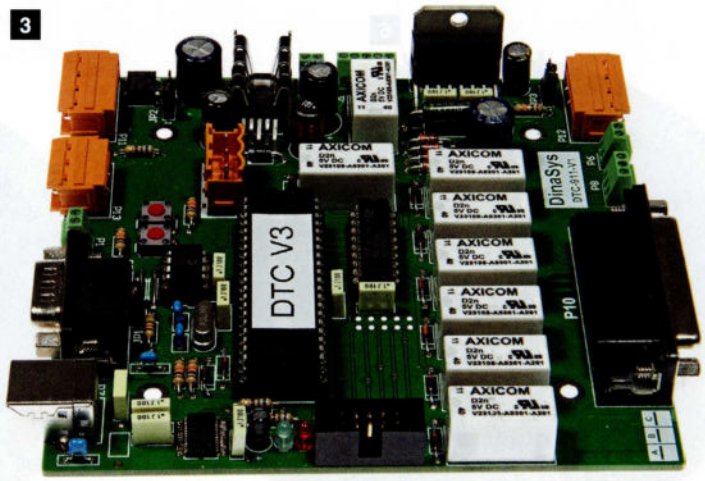
Un pont tournant est une pièce d'infrastructure très appréciée sur un réseau où les locomotives à vapeur jouent un rôle central. Après l'amélioration du pont tournant Roco que Daniel Moreau nous a décrite dans notre n° 153, le temps était venu d'examiner les ponts tournants Fleischmann et Märklin. Nous ne nous sommes toutefois pas cassés la tête à imaginer les possibles améliorations, mais sommes allés demander à la firme PiCommIT une solution, valable tant en mode digital qu'analogique.

TEXTE ET PHOTOS: **GERARD TOMBROEK** – REMERCIEMENTS À **FRANS STAAL**

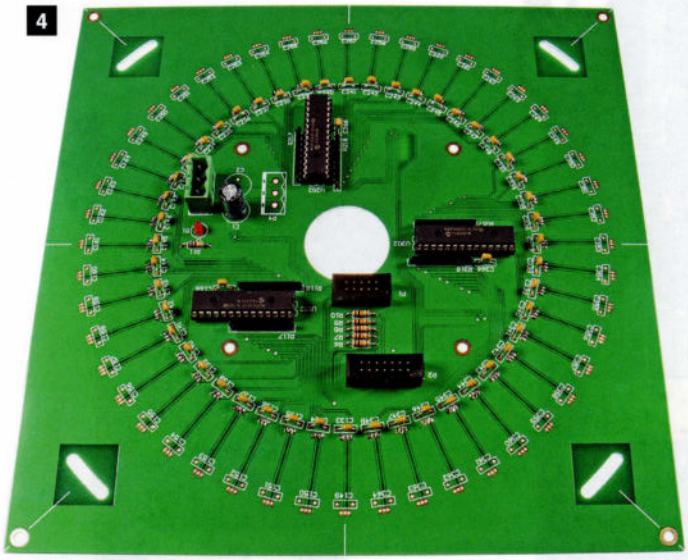
2



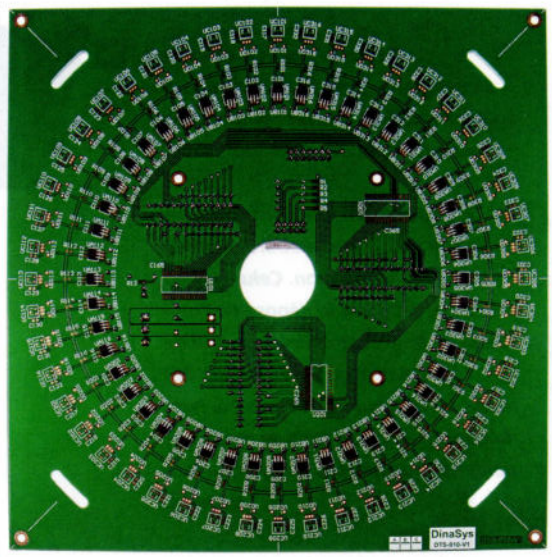
3



4



5



Les ponts tournants Fleischmann et Märklin sont prévus pour une commande manuelle, l'interrupteur devant être maintenu enfoncé jusqu'à ce que le pont soit en face de la voie désirée. Après relâchement de l'interrupteur, le pont tourne encore et arrête automatiquement et exactement en face de la voie désirée, grâce à un ergot qui tombe dans un trou. C'est cet ergot qui sert en outre pour le verrouillage. Même sur des réseaux commandés en mode digital, la commande reste du même type. De nombreux modélistes désirent pourtant commander la rotation de leur pont et la circulation d'une loco sur ce dernier de façon automatisée, grâce à un programme informatique. Cette demande a été rencontrée par plusieurs fabricants, dont la firme néerlandaise PiCommIT de Zwolle.

PiCommIT appelle sa commande pour pont tournant le DTC (DinaSys Turntable Controller). Cette commande est compatible avec toutes les versions existantes des ponts tournants Fleischmann et Märklin, hormis les antiques versions en fer-blanc. Une condition importante posée lors de la conception de cette commande était qu'aucune modification ne devait être apportée au pont proprement dit.

La solution trouvée est la détection de la position du pont au moyen de capteurs magnétiques. Pour ce faire, seul un petit aimant doit être collé sous le pont, tandis qu'une grande platine supportant les contacts et toute l'électronique est disposée sous la fosse du pont. C'est tout… Aucune transformation d'importance donc, aucun travail de soudure ni de vissage à réaliser sur votre pont tournant, qui finalement… a de la valeur. Et votre pont peut facilement être extrait de la plaque de base, à moins évidemment que vous ne l'ayez intégré en le collant dans le paysage.

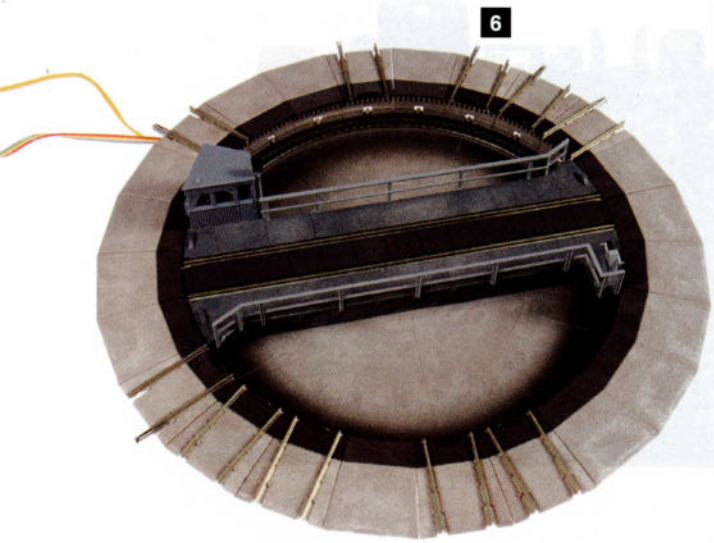
Outre la circulation automatisée des locomotives sur le pont, le DTC optimalise également la rotation du pont proprement dite, grâce à la commande de son moteur par modulation de la largeur d'impulsion du courant d'alimentation. Lors d'une commande de rota-

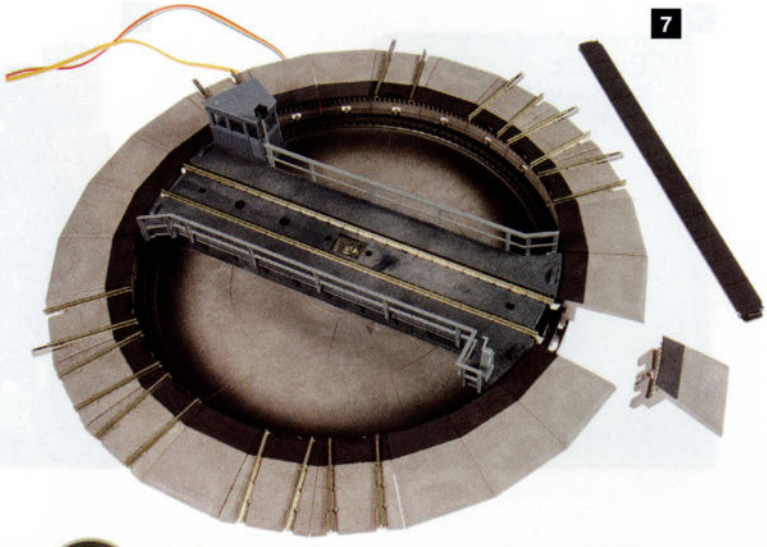
2. Pour les réseaux commandés en analogique ou uniquement par une centrale digitale, la commande DinaSys pour pont tournant peut être réalisée au moyen d'un DTM (DinaSys Turntable Manual): la commande est alors beaucoup plus facile qu'avec un interrupteur classique.

3. La platine du DTC. On reconnait bien les relais pour le verrouillage du pont et pour l'inversion de polarité du courant de traction. Les six autres relais sont destinés à l'alimentation des six voies de garage, lors de l'application du système Dinamo ou MpC.

4. La platine DTS vue du côté des composants et des raccords.

5. La platine DTS vue du côté des 48 capteurs qui déterminent la position du pont. Cette face doit être orientée vers le côté inférieur de la fosse du pont.

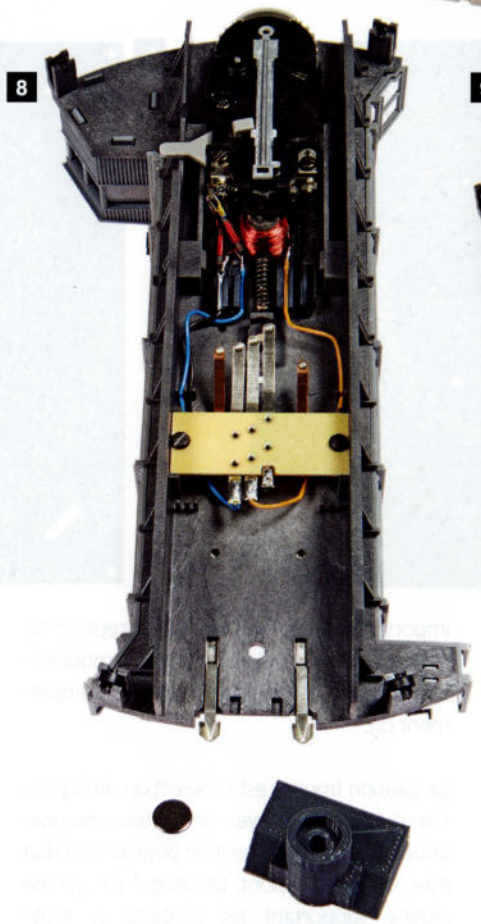


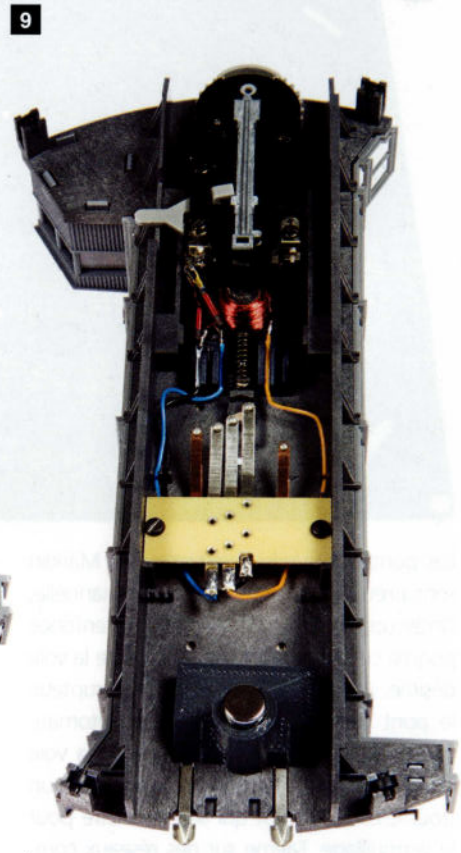


6.Pour le pont de 16 m de Fleischmann, une commande existe également. Nous allons l'équiper d'un aimant, au cours de ce workshop.

7. Pour détacher le pont tournant de son axe, il faut d'abord éliminer l'anneau de fixation. Celui-ci n'est accessible qu'après la dépose de l'imitation de la plaque ondulée, ce qui ne peut être réalisé qu'après qu'une des parois de la fosse ait été écartée. Pour la dépose du pont, trois de ces parois doivent être enlevées sur chaque face du pont.

8. Le dessous du petit pont pour H0. L'aimant peut facilement être placé du côté opposé à celui de la cabine de commande. Le support de cet aimant est différent pour chaque type de pont.





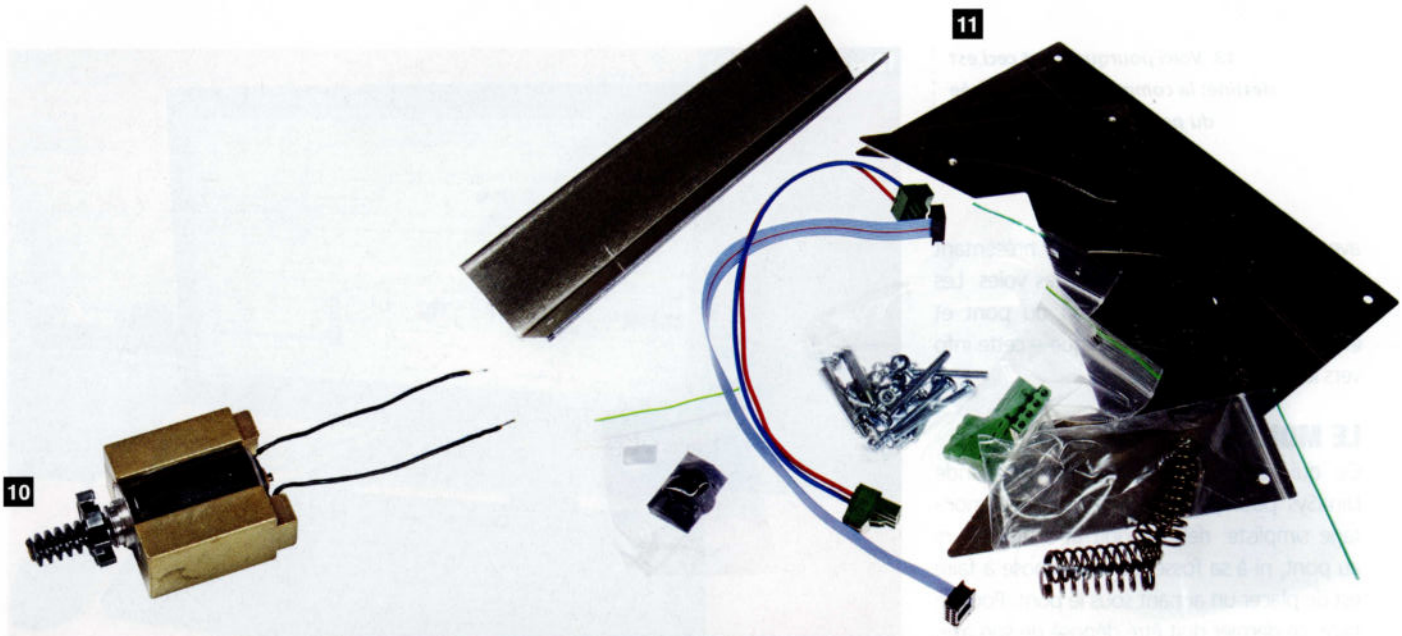
tion, le pont commence d'abord à tourner lentement, accélère ensuite pour tourner à vitesse normale, et freine ensuite progressivement pour s'arrêter pile devant la voie de destination. Grâce au logiciel fourni, ces caractéristiques – et bien d'autres – peuvent être configurées à votre choix; ce logiciel servant aussi à la commande proprement dite.

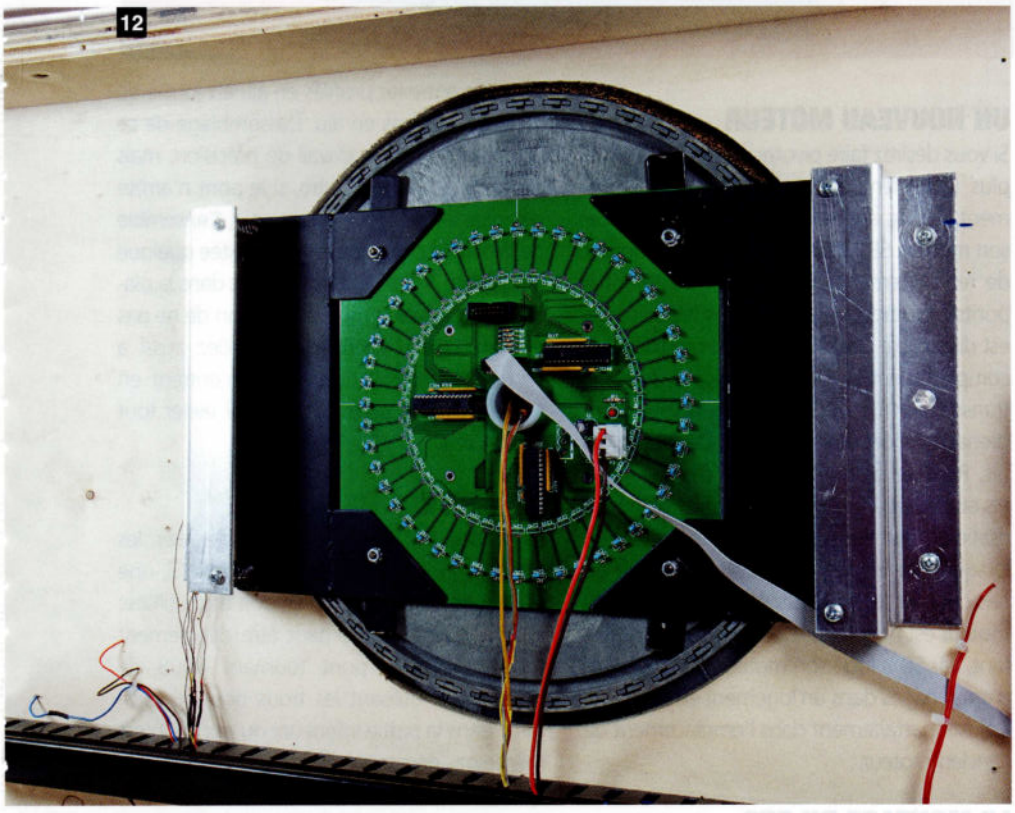
Si vous désirez commander votre pont tournant au moyen d'un PC, vous pouvez reprendre cette commande sur votre plan du réseau. Le logiciel fourni est supporté par iTrain, Rocrail, TrainController et Win Digipet. MpC s'y ajoutera prochainement. Koploper par contre n'est pas compatible avec le DTC, car Paul Haagsma a arrêté l'intégration d'interfaces. Mais comme Frans Staal l'a laissé entendre, PiCommIT a pensé à une solution de traverse: le DTK (DinaSys Turntable Koploper interface). Grâce à ce dispositif, le DTC peut quand même être utilisé au départ du logiciel Koploper!

EN COMMANDE MANUELLE

Pour pouvoir utiliser la commande DinaSys sur un réseau sans PC, une commande manuelle est disponible: la DTM (DinaSys Turntable Manual). Grâce à cette commande, vous pouvez utiliser le DTC sur un réseau analogique ou un réseau piloté par une cen-

9. L'aimant a été posé ici à titre provisoire. Pour ce pont 'court' pour H0, la distance entre le centre de l'aimant et l'axe du pont doit être de 75 mm. Ceci doit encore être mesuré et l'aimant doit encore être placé dans le cœur du pont.





10. Vous pouvez encore faire pivoter plus lentement – et surtout plus silencieusement – votre pont, en remplaçant son moteur d'origine par un moteur de précision. Ce moteur SB Modellbau s'ajuste avec précision à l'endroit du moteur d'origine.

11. Le set avec les pièces de montage. Il contient deux supports de montage en forme de 'Z', dont on en aperçoit un à gauche sur la photo.

12. Le DTS fixé sous le grand pont Fleischmann. Les ressorts spiralés entre les deux supports en 'Z' et les plaques de fixation pressent la platine contre la face inférieure de la fosse. La platine n'est donc pas fixée à la fosse du pont. Ces plaques sont encore noircies; elles sont maintenant polies. Le câble en ruban va vers le DTC. Celui-ci n'est donc pas monté sous le DTS, mais placé à côté du pont.

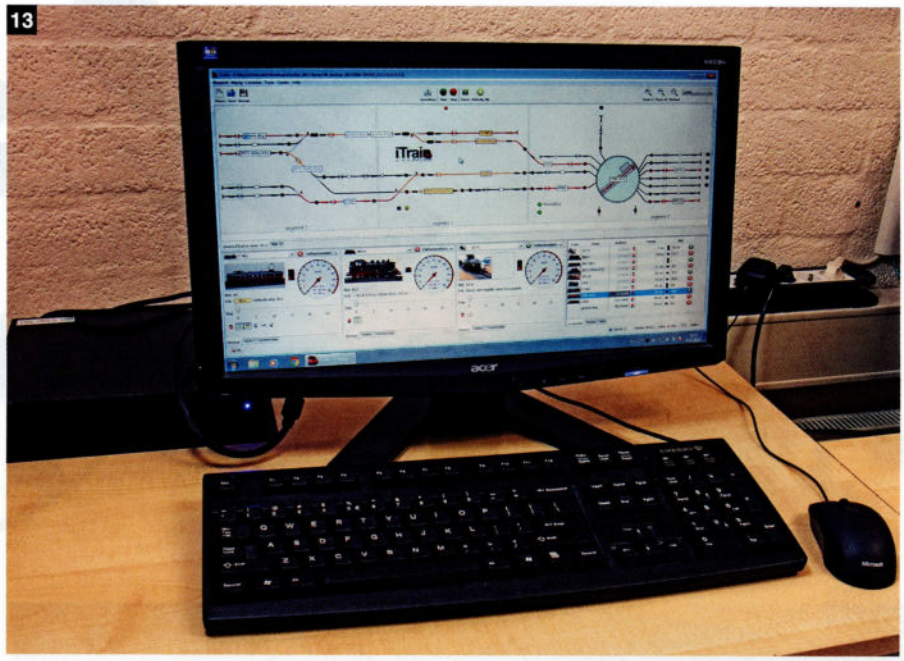
trale digitale. La commande du pont en est fortement facilitée: vous sélectionnez simplement au moyen d'un bouton rotatif la voie vers laquelle le pont doit être dirigé et vous poussez sur le bouton 'Go'. Le pont tourne alors lentement vers la voie choisie. Toutes les fonctions du DTC sont maintenues: montage et installation simples, rotation réaliste et fonctions spéciales comme la polarisation de la voie sur le pont.

Un problème pouvant cependant toujours survenir; le DTC est pourvu d'une touche rouge qui déclenche un arrêt d'urgence de la rotation du pont. Un bouton-poussoir externe destiné à commander un tel arrêt d'urgence peut en outre être raccordé au DTC.

LES PIÈCES CONSTITUANTES

La commande DinaSys pour pont tournant est constituée de deux platines électroniques: le DTC et le DTS. On trouve également un set de montage et un set de câblage, qui complètent le tout. Le DTC (DinaSys Turntable Controller) est la platine de commande. Cette platine reprend toute l'électronique nécessaire à la commande du pont tournant, à savoir le processeur pour la commande, l'alimentation de l'électronique, les relais pour le verrouillage et le courant de traction, l'alimentation par modulation de la largeur d'impulsion du courant et enfin, une interface USB et une CAN. Le DTC assure également la communication avec le PC et la commande du moteur du pont, ainsi que l'alimentation en courant de traction de la voie parcourue.

Le DTS (DinaSys Turntable Sensors) est la platine supportant les capteurs. Cette platine est nécessaire pour déterminer la position du pont. Un total de 48 capteurs magnétiques y est placé; ils sont disposés en cercle et correspondent aux positions (possibles) des voies raccordées. Ce DTS doit être placé sous le pont tournant et est compatible en principe



13. Voici pourquoi tout ceci est destiné: la commande automatisée du pont tournant, via un PC.

avec tous les ponts tournants présentant un angle de 7,5 degrés entre les voies. Les capteurs détectent la position du pont et envoient – grâce à l'électronique – cette info vers le port USB de votre PC.

LE MONTAGE DE L'AIMANT

Ce qui est particulier à cette commande DinaSys pour pont tournant est son montage simpliste: rien ne doit être modifié ni au pont, ni à sa fosse. La seule chose à faire est de placer un aimant sous le pont. Pour ce faire, ce dernier doit être déposé de son axe. Or, il est fixé par un anneau sur son axe. Cet anneau est camouflé sous une imitation de plaque ondulée, disposée entre les rails. Vous devrez simplement retirer quelques éléments amovibles de la paroi 'aveugle' de la fosse, les parois de la fosse avec les raccordements aux voies. Une pièce amovible est suffisante pour lever une plaque ondulée entre les rails et accéder ainsi au plus près de l'anneau de fixation, mais pour l'extraction complète du pont de sa fosse, trois parois latérales de la fosse doivent être enlevées de chaque côté du pont. Tout ceci est clairement expliqué au moyen d'illustrations dans le mode d'emploi. L'aimant doit être place sous le pont, du côté opposé à celui du moteur. La distance entre le cœur de l'aimant et l'axe du pont est 75 mm pour les voies N, TT, H0m et pour le pont tournant court pour voie H0. Pour le grand pont tournant pour H0, cette distance doit être de 100 mm. PiCommIT fournit un module spécial de maintien pour le montage. Ce module est de deux types: un pour le pont en N et un autre pour le pont pour échelles TT et H0.

Collez le support d'aimant de préférence avec une colle de contact ou une colle à deux composants. Le plus facile est d'utiliser une colle de contact (colle au cyanoacrylate), mais le risque existe qu'elle attaque le plastique du pont, ce qui se reconnaitrait à des traces blanches.

Avant de replacer le pont, il est conseillé d'enlever les petites pattes qui forment le raccord entre les rails du pont et les voies extérieures, ou de courber ces petites pattes pour qu'elles ne touchent plus les voies: le pont tournera plus librement. Ces pattes ne sont d'ailleurs pas nécessaires en exploitation digitale et ne servent qu'à offrir une résistance supplémentaire lorsque le pont pivote lentement.

UN NOUVEAU MOTEUR

Si vous désirez faire pivoter votre pont encore plus lentement et surtout plus silencieusement, il vous est alors conseillé de remplacer son moteur. SB Modellbau fournit un moteur de remplacement spécialement destiné aux ponts tournants Fleischmann et Märklin, qui est disponible chez PiCommIT. Pour détacher complètement le moteur d'origine, toute la transmission (le moteur et son boîtier d'engrenages) doit être déposée. Désoudez les fils. Repérez d'abord la teinte des différents fils ou prenez-en une photo. L'unité de motorisation peut être dévissée. Faites attention lorsque vous soulèverez le couvercle pour ne pas courber les contacts. La permutation du moteur est maintenant devenue un jeu d'enfant, car SB a logé son moteur et son boîtier d'engrenages dans un logement en laiton qui s'ajuste parfaitement dans l'emplacement de l'ancien moteur.

LE MONTAGE DU DTS

La platine du DTS doit être montée sous la fosse du pont de telle manière que les capteurs soient exactement alignés avec les axes des bouts de voie fixes. Pour obtenir un montage correct de cette platine, un set de montage composé de deux profilés en alu en forme de 'Z' est fourni. Ces profilés sont vissés l'un en face de l'autre à la plaque de base. Entre ces deux profilés vient alors se loger la platine du DTS qui a son tour, est maintenue en place au moyen de deux plaques en alu et de quatre pattes de montage sur lesquelles des boulons M4 ont été soudés. La platine est pressée contre la face inférieure de la fosse du pont au moyen de quatre ressorts spiralés disposés entre les profilés en alu en forme de 'Z' et les plaques en alu. L'assemblage de ce qui précède est un travail de précision, mais est facile à faire. En outre, si le pont n'arrête pas exactement face à une voie, l'ensemble de la platine peut encore être ajustée quelque peu, grâce à des fentes disposées dans la platine. Faites quand même attention de ne pas endommager l'électronique. Veillez aussi à ce que les parties métalliques n'entrent en contact avec la platine DTS, pour éviter tout court-circuit!

EN VOIE Z

La platine du DTS est compatible avec les voies N, TT, H0m et H0. Pour la voie Z, une platine de capteurs spéciale doit être utilisée: la DTZ. Cette platine peut être directement montée sous le pont tournant 8998 de Märklin. En utilisant les trous pour vis existants dans la partie inférieure du pont, il n'est même pas nécessaire de le régler: plus simple que çà, tu meurs... Et sur ce pont, aucune adaptation d'ordre mécanique ou électrique n'est nécessaire: il suffit de placer le petit aimant sous le pont.

LA MISE EN SERVICE

Avant de mettre la commande DinaSys en service, ses pilotes doivent d'abord être installés sur votre PC. Le DTC utilise un chip FTDI USB pour communiquer avec un PC. L'étape suivante est l'allumage de l'interface et la configuration de votre DTC. Nous n'allons pas détailler ici comment procéder, mais nous y reviendrons peut-être plus tard, car ceci ne devient intéressant que si vous avez fait l'acquisition d'une telle commande DinaSys pour pont tournant...

ACTION 2015
LA 201.010 ENTRE EN PRODUCTION

Après deux actions destinées à nos lecteurs et couronnées de succès, la rédaction a de nouveau sollicité les fabricants en 2015 pour faire réaliser un modèle 'intéressant'. Van Biervliet prévoyait de reproduire la série 59 en version 'budget'; nous avons eu l'occasion de vous en présenter le tout premier modèle. Après en avoir délibéré, nous avons finalement décidé d'opter pour la livrée d'origine du type 201. En sélectionnant la 201.010, nous choisissions en outre la locomotive actuellement préservée par la SNCB comme engin-musée. Ce faisant, tant les adeptes de l'époque III que les amateurs des époques IV à VI pourront utiliser ce modèle sur leur réseau!

TEXTE ET PHOTOS: **LUC DOOMS**





Pour compléter le set, Train Miniature Magazine a fait réaliser un modèle de wagon encore jamais reproduit à ce jour, selon un tirage qui restera unique: il s'agit du wagon fermé du type 2211 B1 pour transport de levure. Deux sets de trois wagons seront mis à disposition. Nous sommes arrivés maintenant à la dernière phase de conception et les modèles de locomotives et de wagons qui ont été commandés sont entrés récemment en phase de production. Concevoir un tout nouveau modèle en une année à peine était un vrai challenge, qui a (presque) été relevé. Comme nous ne pouvions toutefois nous satisfaire d'un produit qui ne réponde pas aux normes actuelles de haut niveau, nous avons encore décidé en octobre dernier de faire modifier le second prototype qui nous a été soumis. Nous trouvions en effet que quelques détails ne répondaient pas encore entièrement à nos souhaits. Comme nous sommes d'avis qu'il est plus important de sortir un modèle correct que de le sortir à temps, nous avons donc préféré faire modifier le prototype, avec pour conséquence un retard de deux mois dans la production.

Le troisième (et dernier) prototype a pu être examiné en ce début décembre et a été approuvé. Toutes les mensurations sont parfaitement à l'échelle, car directement dérivées de la véritable locomotive.

La livraison de ces modèles sera donc effective début 2016 et non plus pour Noël 2015, comme nous l'avions espéré en début d'année. Nous sommes toutefois convaincus que nos lecteurs accepteront cette décision. Tous les intéressés que nous avons pu contacter par mail ont reçu un message en ce sens vers la mi-décembre. Les réactions ont été extrêmement positives: nous avons pu compter sur votre soutien sans réserve.

La livraison des modèles par la poste aura lieu uniquement à ceux qui auront payé à temps, ça va de soi.

La photo ci-jointe est celle du dernier prototype, sur lequel d'ultimes modifications de marquage et de peinture ont été demandées; cette photo donne tout de même déjà une idée du modèle définitif. Quant au wagon, il s'agit du premier exemplaire sorti de production.

» HO


MAARSCHALK CONNERIE STRAAT
VANDENOLLE MODELBOUW
MAARSCHALK CONNERIE STRAAT

MAARSCHALK CONNERIESTRAAT

UN DIORAMA AVEC BEAUCOUP DE DÉTAILS

A l'occasion des 40 ans d'existence du club de modélisme ferroviaire MTD, j'ai construit le diorama suivant pour participer au concours; il montre que même sur une superficie extrêmement réduite, il est toujours possible de faire quelque chose de convenable…

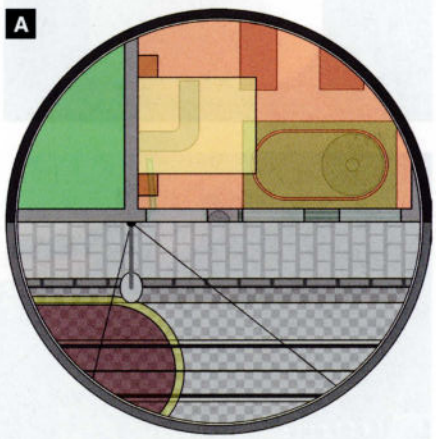
TEXTE, DESSINS ET PHOTOS: **GEROLF PEETERS**

Le règlement de ce concours était très simple: construire sur une superficie circulaire d'un diamètre de 10 cm un diorama en rapport avec le rail, d'une hauteur maximale de 30 cm. Une tâche quasi irréalisable à première vue, mais ce sont précisément ces restrictions qui obligent à être particulièrement créatif, en surmontant des défis d'ordre technique.
Lorsque le comité du MTD vint avec cette idée lors d'une réunion du club, je fus le premier à m'y inscrire. Avec un peu plus de quatre mois avant la clôture du projet, je me mis directement à la tâche. Le soir même, j'avais déjà établi ma liste des éléments désirés. Cette liste évolua au fil du temps, en partie pour des raisons techniques, mais aussi grâce à l'échange d'idées avec des amis extérieurs au club, et surtout grâce à l'apport et aux encouragements venant de membres de notre forum du modélisme.

LE CONCEPT, L'OSSATURE ET L'ÉLECTROTECHNIQUE

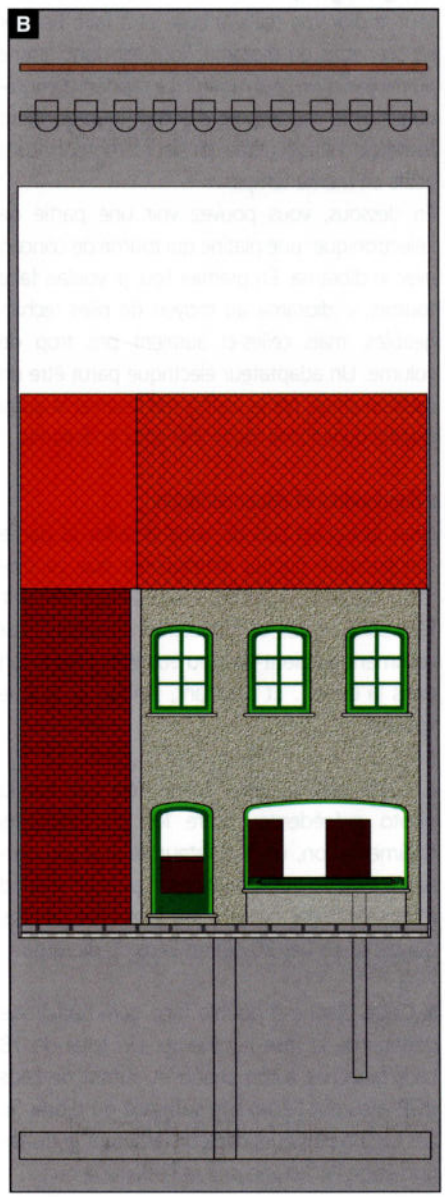
LE CONCEPT INITIAL

Dessins A+B : Ces dessins ont été la conséquence de la première liste des éléments que je désirais reproduire. Le dessin circulaire est une représentation transparente vue d'en haut; l'autre est une vue en élévation. Voici la liste de mes souhaits de l'époque, avec quelques explications:
- un diorama qui tourne en rond dans un tube ouvert, visible de toutes parts;
- un éclairage par-dessus, avec transition électronique jour/nuit;
- une motorisation en dessous, pour faire tourner et activer des scénettes mobiles;



- une électronique unique pilotant le moteur et les différents éclairages;
- un tronçon de rue avec quelques bâtiments;
- un magasin de modélisme avec un train miniature en vitrine;
- un tram en rue, pour accentuer l'aspect 'rail' de l'ensemble.

Ce concept fut toutefois graduellement modifié et complété:
- le toit en selle ne me parut pas réussi, car suite à l'arrière-plan circulaire, il n'aurait pas présenté une belle forme parabolique. Un toit plat 'à la française' – une mansarde – était plus joli, ma propre maison pouvant alors servir d'exemple;
- au-dessus du magasin, une chambre à coucher où régnait une certaine 'activité'…
- et enfin, la moitié de gauche du bâtiment représenterait un garage quasi en faillite.

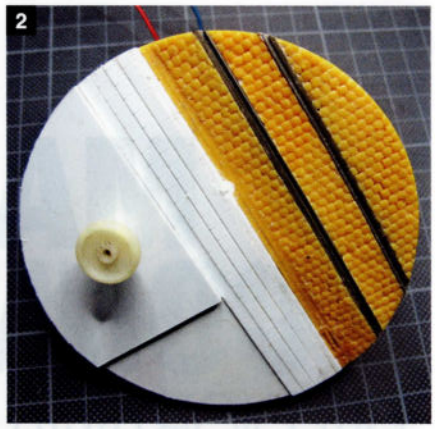


LE GROS ŒUVRE

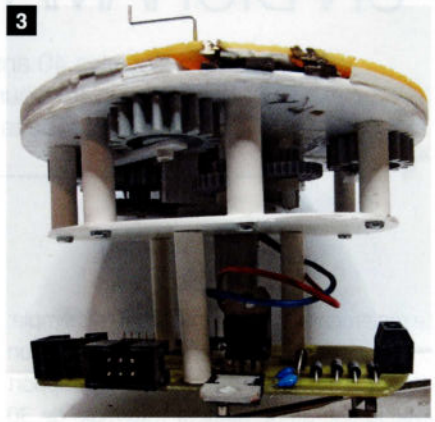
1. Après quelques recherches, j'ai trouvé dans un magasin de bricolage une buse d'évacuation pour toilette d'un diamètre extérieur de 10 cm, le maximum autorisé par le règlement du concours. Cette buse a été mise à bonne mesure et trouée pour obtenir un 'boîte à image' ronde, avec en haut l'espace pour l'éclairage et en bas pour la mécanique et l'électronique. L'anneau rouge visible sur la photo est une série de dents de crémaillère sur lesquelles le disque peut reposer et peut tourner, grâce à une roue à engrenage.


1

2. Ce disque a été ajusté aux dimensions intérieures de la buse et transformé au moyen de différentes couches de plasticard, de moulages en résine, etc. pour obtenir un tronçon de rue avec voie de tram, trottoir, devanture de magasin et amorce d'un petit réseau miniature fonctionnel.

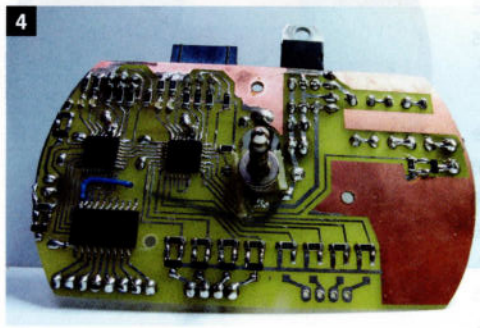

2

3. Une vue sous le disque montre une série d'engrenages qui servent à la fois à faire tourner tout le diorama dans la buse et à faire bouger les scénettes du diorama. Tout est donc animé au moyen d'un seul moteur. Le rapport d'engrenages et le mécanisme d'excentrique donnent toutefois l'illusion que plusieurs moteurs sont actifs en même temps.
En dessous, vous pouvez voir une partie de l'électronique: une platine qui tourne de concert avec le diorama. En premier lieu, je voulais faire tourner le diorama au moyen de piles rechargeables, mais celles-ci auraient pris trop de volume. Un adaptateur électrique parut être un meilleur choix, car je voulais me réserver la quasi totalité du volume disponible sous le diorama.


3

L'ÉLECTRICITÉ ET L'ÉLECTRONIQUE

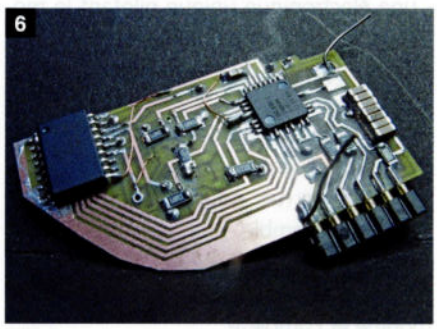
Mon but n'est pas de vous détailler la partie électronique. Sachez simplement que ce diorama recèle trois petites platines électroniques. Elles sont toutes de conception 'maison', car comment auraient-elles pu être intégrées sinon dans la buse… Et pourtant, j'ai fait ce que je voulais!

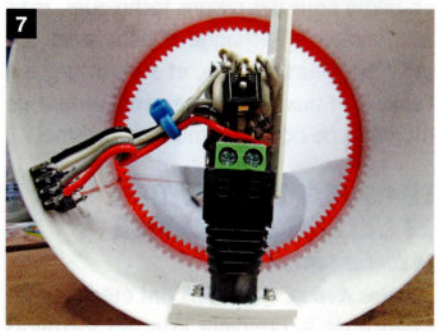

4


5

4. Cette platine, vous l'avez déjà vue sur la photo précédente: outre les convertisseurs d'alimentation, un régulateur central communique avec les autres platines et avec un second micro-controller présent sur la même platine, qui pilote 16 des 20 petites Leds du diorama.

5. Cette platine à double face gère l'éclairage général de la frise lumineuse. Un total de 18 Leds blanches à ton chaud et autant de Leds RGB assurent l'éclairage suffisant du diorama. Les Leds à plusieurs couleurs assurent la transition entre l'éclairage jour et l'éclairage nuit.

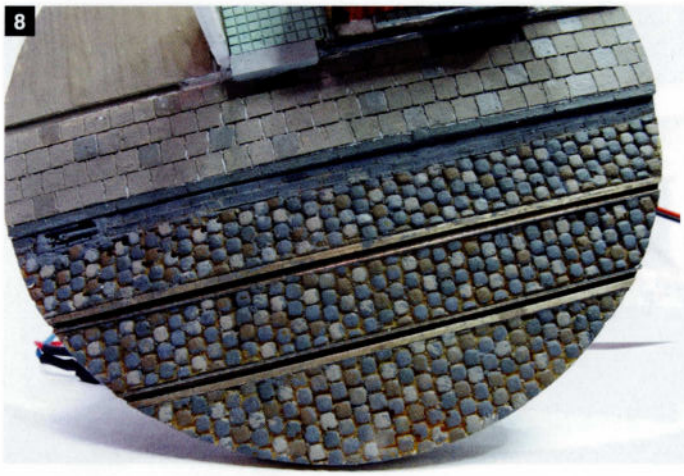

6


7

6. Cette petite platine à double face n'était pas prévue à l'origine, mais a été ajoutée suite à la décision prise de faire de l'étage une chambre d'ados. Un total de 25 Leds de couleurs différentes restitue l'ambiance typique d'un éclairage digne de la fièvre du samedi soir…

7. Les nombreux fils électriques ont été disposés de manière quasi invisible. Sur la photo, on peut voir les branchements par-dessous: le raccord de l'adaptateur, relié à une partie du châssis pour un mini-jack à 4 pôles, qui convient par ailleurs très bien comme prise de contact, ce dont j'avais besoin pour ce diorama tournant. On voit également une rainure fraisée vers la frise, dans laquelle des petits fils émaillés ont été collés. Dans les parois des maisonnettes, de telles rainures ont également été réalisées, là où le câblage se poursuit. Du fil de bobine (ou émaillé) a quasi été utilisé partout: il est

8



9



10



11



très fin, ne présente aucun risque de court-circuit et ne doit pas être conçu pour acheminer un courant important.

LE RÉSULTAT – QUE FAUT-IL RETENIR?

LE CÔTÉ 'RUE' AVEC LES FAÇADES ET LE TRAM

8. Un des premiers travaux de mise en peinture a concerné la rue proprement dite: les pavés et autres éléments de la rue ont été soulignés de différentes teintes, tous recouverts ensuite d'un certain nombre de lavis.

9. Les façades ont été confectionnées au moyen de différentes couches de styrène, celles de gauche étant recouvertes de putty. Les panneaux ont été trouvés sur internet (ce sont des illustrations Google) en phase avec l'époque, à savoir les années '70 du siècle dernier. Le bâtiment de droite a même été reconnu par mon épouse comme étant notre propre maison: non pas que nous avions à l'époque un magasin de modélisme ferroviaire, mais les formes et les teintes de la façade correspondaient entièrement. Sur cette photo, on aperçoit également les fils aériens du tram, reproduits sur base de photos prises il y a un certain temps déjà au Vlatam. La pose de ces fils est le dernier travail réalisé: il s'agit de fils de 0,2 à 0,3 mm pour ressorts, non seulement très filigranes, mais aussi très fragiles…

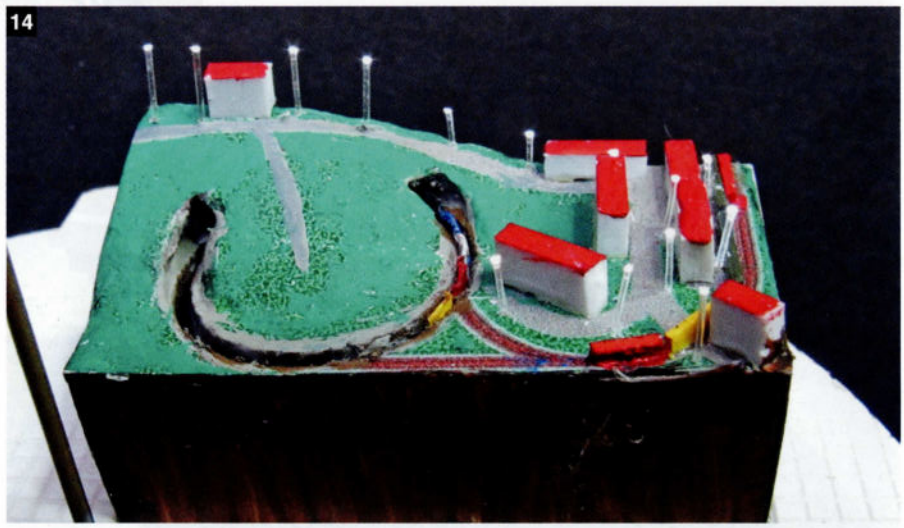
10. Une vue supérieure qui montre la mansarde, le réverbère de rue (une des nombreuses pièces ayant dû être confectionnées), mais surtout les toits. A droite, un toit bien entretenu en son temps; à gauche, un toit plat déformé par des trous, des fentes, de la végétation, etc. Sur le diorama achevé, un chat se promène sur les toits: il a un pigeon dans son collimateur…

11. Sur cette photo, on peut voir des détails supplémentaires sur les façades: un


12



13


14

panneau lumineux avec un logo connu, le gratte-chaussures gravé, disposé à côté de l'entrée du magasin, la petite armoire électrique pour le réverbère, etc. Le plus frappant est la face avant du petit tram: c'est également une pièce qui a été construite une seconde fois. La vitre du premier modèle ne me plaisait pas et en l'éliminant, ça a foiré… Les connaisseurs ne reconnaîtront sans doute pas le type exact de la motrice, car c'est un mélange… de plusieurs types. C'est donc un modèle 'plausible' d'une ancienne motrice à deux essieux des années '70. La plaque d'itinéraire, éclairée par une Led, illustre la raison de l'existence de ce diorama: les 40 ans du MTD et le premier endroit du local du club. Autre détail amusant: l'essuie-glace de la motrice est fonctionnel! Suite à la motorisation venant du bas, le modèle est un peu brinquebalant, mais ce n'est pas fort dérangeant…

12. La face latérale de la motrice montre la construction de son plancher et de sa toiture. Remarquez que les roues de la motrice tombent hors du diorama, l'ensemble donnant l'impression de 'surfer' au-dessus de la rue! Le chasse-obstacles est un bon camouflage pour les fines busettes contenant les fils émaillés qui passent à travers la rue. On ne le voit pas sur cette photo, mais le conducteur est assis sur un siège du style 'selle pour vélo' et a une manette en main.

Une anecdote: tout à fait à droite à côté du magasin, on peut voir une femme avec une poussette et une fillette à ses côtés: mon épouse avait cru me reconnaître à l'intérieur du magasin, avec mon petit-fils dans les bras. "Alors, je veux aussi figurer sur ton diorama, avec mes autres petits-enfants!" Et donc…

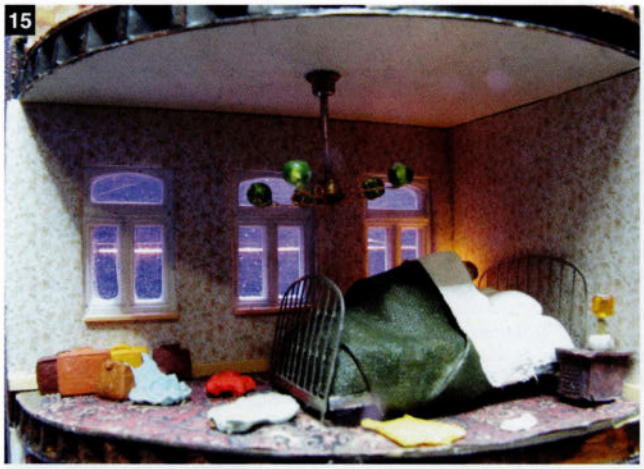
A L'ARRIÈRE: LES 5 CHAMBRES

13. Le premier intérieur terminé fut celui du petit magasin de modélisme. A gauche sous le logo Jouef, on peut voir un garçonnet assis à une table de train. Sur la petite table située derrière lui se trouvent quelques catalogues datant des années '70, mais aussi un intrus: un exemplaire du TMM n° 149! Les rayons et les boîtes sont bien entendu de fabrication 'maison'; les logos ont été téléchargés sur internet. Remarquez également les tubes TL qui ont été décrits dans notre numéro précédent.

14. Ce qui attire évidemment tous les regards est le petit réseau miniature fonctionnel. Sur cette photo, il n'était pas encore entièrement achevé (pas de verdure, les lampadaires sont encore trop hauts), mais vous pouvez déjà en apercevoir la construction. Sous le réseau tourne une petite roue, qui présente sur son bord une feuille transparente. Un train a été peint sur cette feuille, qui passe à travers une fente. Le reste de la feuille a été découpé en partie, de façon à ce qu'elle ne dépasse pas le niveau des 'rails'. Le cercle intérieur est maintenu en place par la 'colline'. Les lampadaires sont de fines fibres de verre, qui mènent toutes vers une Led située sous ce petit réseau. Ce dernier est surtout visible depuis la vitrine de l'étalage.

15. Sur les parois et le plancher de la chambre à coucher, vous remarquerez l'ambiance des années '70. Le papier peint n'est pas 'moderne', mais désuet, avec ses petites fleurs et le classique tapis au sol. Le lustre s'intègre à merveille dans cet intérieur. L'assemblage est histoire à part entière et ce lustre aussi a dû être recommencé…
Les personnages dans le lit devaient sans doute être très fatigués, car ils n'ont même pas pris le temps de se déshabiller… Et le lit n'a pas l'air en bon état, car il grince continuellement! C'est un des quatre 'mobiles' présents sur ce diorama, celui qui suscite le plus des sourires entendus…

16. Cela a duré un certain temps avant que je sache ce que je ferais de la mansarde et finalement, j'ai opté pour une chambre d'ados, transformée en salle disco. Ce qui frappe est le papier peint moderne pour l'époque des années '70, ainsi que le plancher et le fauteuil. Au plafond,


15


16


17


18

l'éclairage disco: 25 Leds de couleurs différentes éclairent selon plusieurs schémas lumineux. La sonorisation est également d'époque: des tourne-disques et des box du type 'voice of theater'.
Au mur, des posters de 9 artistes ou groupes de l'époque: Abba, Elvis et les Bee Gees sont immédiatement reconnaissables, alors que Bonney M, The Sweet, Mud, les Pebbles, Middle of the Road et Les Golden Earring sont plutôt pour les spécialistes en la matière…
Observez aussi le plancher et le plafond (dans lequel la platine pour l'éclairage est dissimulée), ainsi que les poutres typiques et la construction en planches.

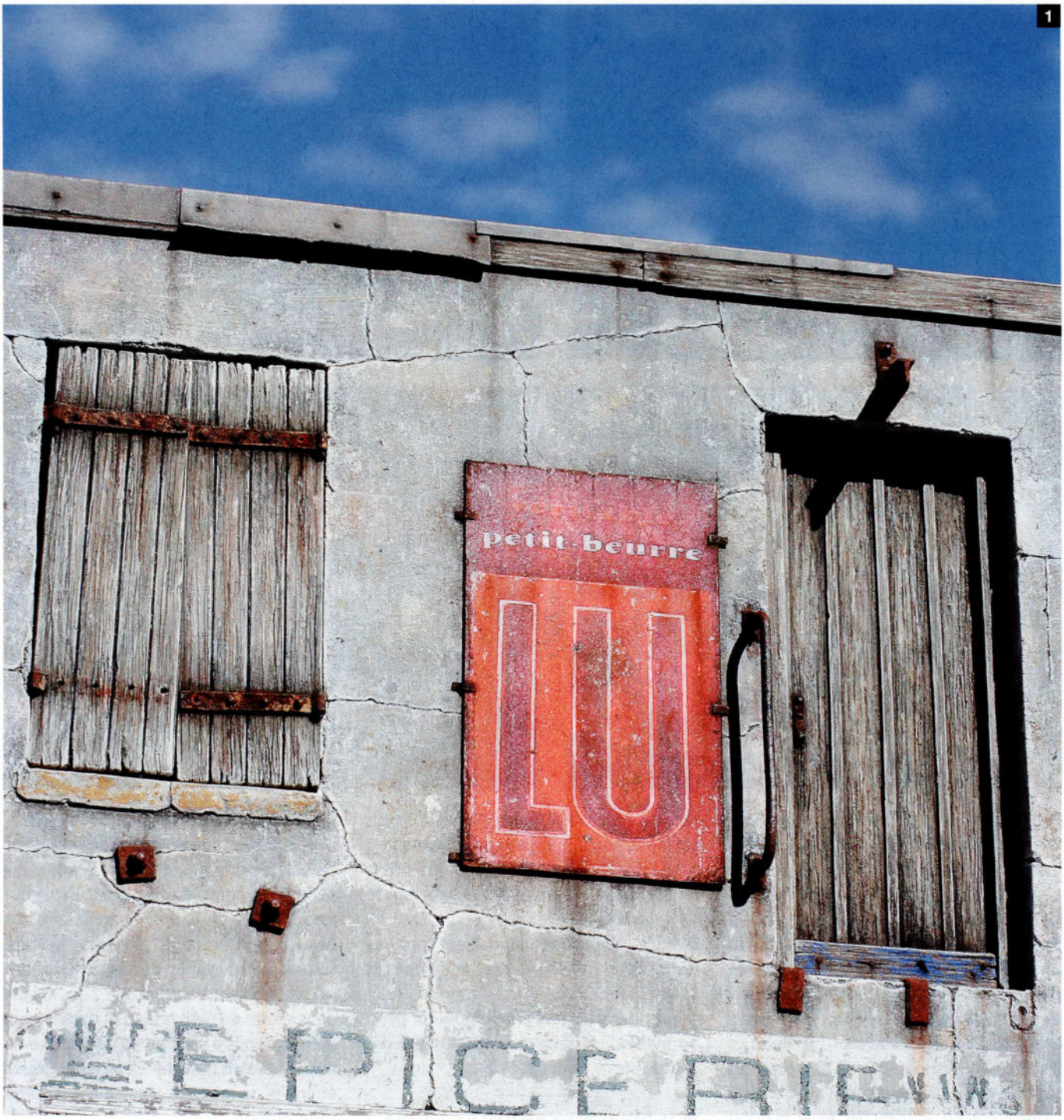
17. Autant la maison avec le magasin est entretenue et propre, autant le garage et le bureau ont l'air délaissés. Cette entreprise est en effet au bord de la faillite et l'argent manque pour les rénovations indispensables. Le volet métallique pend de travers, le mur a perdu une bonne partie de son recouvrement et tout a l'air sale.
Le seul mécanicien du garage n'est plus payé depuis longtemps: il n'a plus rien rangé depuis belle lurette et passe sa frustration sur un moteur: il a déjà sérieusement été amoché et il s'y attaque maintenant à la tronçonneuse! Il s'agit d'une scène mobile. Le plancher, le mur et le garagiste sont maculés d'huile.
D'autres détails remarquables sont les rayonnages contenant des petites pièces issues d'une boîte à brol, les prises électriques dans les murs, la lampe qui pend au plafond, le faux-plafond, le volet découpé, etc.

18. Le patron du garage n'en sort pas plus: il croule sous les papiers (les comptes, les factures impayées, etc.) et les créditeurs sonnent à nouveau à la porte, cette fois en compagnie d'un solide collaborateur, manifestement prêt à utiliser des arguments frappants… L'homme se tape le front contre le mur par frustration: c'est la 6ème scène mobile sur ce diorama. Il est coutumier du fait, à voir l'aspect du papier peint…
Ce papier peint est à nouveau typique des années '70, mais a sérieusement souffert du mauvais état du toit: on peut y voir des traces de coulures, de moisi, etc. C'est la faute 'à pas d'argent' pour l'entretien courant…

QUE DIRE DE PLUS?

Une autre histoire se dissimule dans l'immeuble de droite, qui renvoie à une page pénible de notre histoire, qui s'est déroulée il y a presque 20 ans. Cette histoire m'a beaucoup touchée à plusieurs reprises, surtout parce que le criminel en cause… me ressemblait! Vous trouverez des indices dans le titre du petit réseau et dans le nom du magasin, s'il vous arrive de traduire du néerlandais en français… Quelques détails étranges se réfèrent également à cette triste histoire…

Les 400 heures de travail passées à la réalisation de ce diorama ont fait que le public de l'expo du MTD l'ont élu comme étant le meilleur… La loupe reçue comme récompense a déjà bien servi! Je veux absolument remercier les amis modélistes du club, du forum et les autres pour leurs critiques, leurs suggestions, bref: leurs idées émises lors de la construction de ce diorama. Un conseil, à cette occasion: inscrivez-vous à notre forum, montrez ce que vous êtes en train de réaliser et profitez de l'expérience des autres!



A LA LOUPE... (2)
DU BOIS USÉ

Nous avons entamé le mois dernier cette première minisérie de sujets se focalisant uniquement sur le travail de très petites surfaces ou éléments, ceci avec une attention décuplée. Ce nouveau chapitre est en quelque sorte une suite logique, puisque je vais porter toute mon attention sur l'effet de bois 'vieilli' que l'on peut obtenir sur des surfaces moulées en résine ou en plastique injecté.

TEXTE ET PHOTOS: **EMMANUEL NOUAILLIER**

REMERCIEMENTS RÉITÉRÉS À FERNANDO VALLEJO, PRÉSIDENT D'ALK INTERACTIVE.









Par le passé, j'ai déjà abordé ce sujet pour les petites échelles, avec des résultats satisfaisants à l'œil. Cependant, avec l'apparition incessante de nouveaux produits, le développement de nouvelles techniques, mais aussi une attention plus poussée, j'essaye d'aller encore un peu plus loin en revisitant pour partie des méthodes ayant déjà fait leurs preuves. Ici, comme pour les petits éléments métalliques rouillés, je vais donc agir en prenant comme base de travail des éléments destinés à une structure dans une grande échelle, le séquençage étant encore plus parlant sur de tout petits équipements, comparés à une démonstration en H0. Cette technique cependant est aussi tout à fait valable pour les petites échelles... Ne vous y trompez pas: des sujets inédits seront également traités dans ces échelles, plus propices à relater d'autres rendus au travers des prises de vue... A vos outils et place aux images!

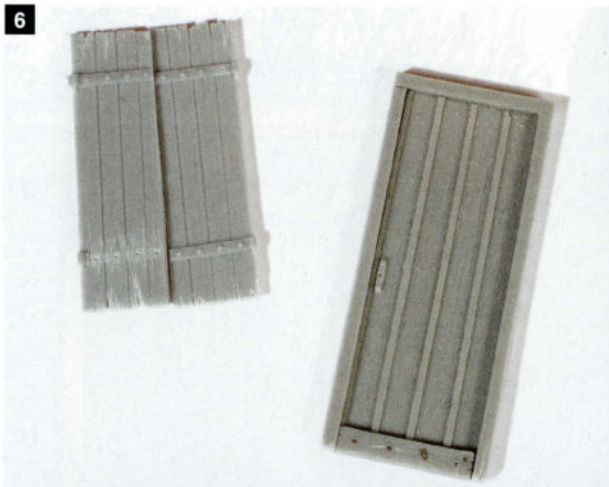
02 La réalité de certains endroits nous offre une infinie source d'inspiration dans laquelle on peut aller puiser. L'expérience du temps m'a toutefois poussé à ne jamais m'arrêter à deux ou trois exemples 'réels' pour reproduire un effet, sauf s'il s'agit d'une reproduction stricte de lieux. Voici un exemple parmi tant d'autres sur lequel on pourrait se baser pour l'appliquer à un autre équipement ou à une partie de bâtiment...

03 Dans les mêmes nuances et pourtant différente, cette porte coulissante condamnée est peut être l'exemple parfait...

04 ...à moins que ce ne soit ces vieux volets blanchis par le temps faisant ressortir leurs charnières...

05... ou bien ce bardage en bois présent sur ce remisage: on le voit au travers de ces photos, cet aspect est quasiment présent un peu partout. Cependant, le bois peut tirer aussi sur des teintes plus beige, marron, voire gris foncé parfois, le panel de couleurs à utiliser en miniature étant donc très vaste. On remarque aussi que cet aspect où les teintes s'entremêlent sans logique ne pourra être simulé que par des opérations spécifiques.

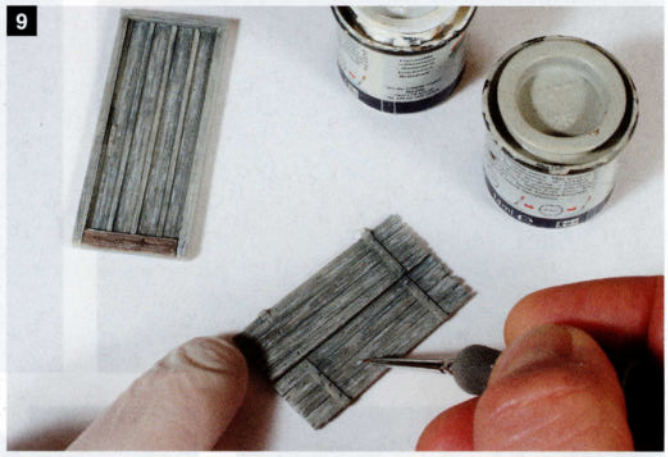
06 Les deux éléments en moulage de résine sur lesquels je me suis appliqué préalablement ont été 'vieilli' par quelques opérations de rognages et adjonction de menus détails. Une bonne préparation permettra


6


7



8


9


10


11

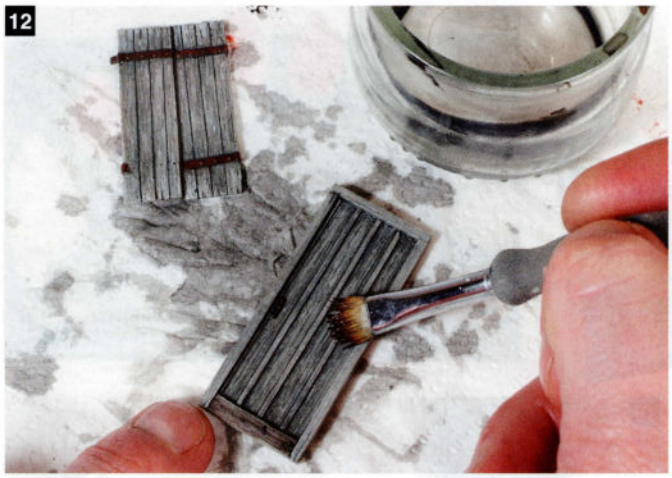
en effet de souligner les effets de peinture et de patine dans ce cas de figure précis, voire d'ajouter certaines variations bienvenues. Ne négligez pas ce point qui fera la différence. J'ai travaillé ici sur deux lots de volets et portes en parallèle pour y appliquer les mêmes méthodes.

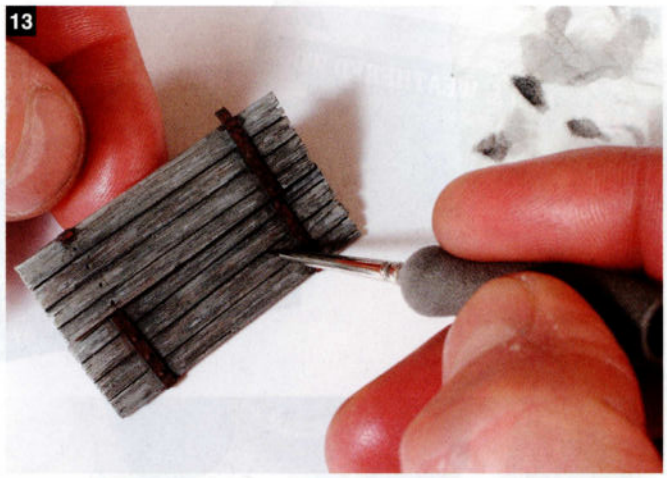
07 Sur une autre porte bidouillée à l'identique, je commence les opérations de colorations par l'application de peintures émail. D'emblée: les teintes ne sont pas appliquées de manière traditionnelle. J'ai sélectionné quatre couleurs: HB 28 /HB 64 /HB 98 et HB 119, sorties du fond du pot non secoué (j'insiste sur ce point) à l'aide de bâtonnets, puis déposées en plots dans une coupelle, ceux-ci étant dilués ensuite à l'essence minérale. A l'aide d'un pinceau brosse, j'applique ensuite rapidement et sans ordre différentes touches de peintures sur la surface.

08 A l'aide du même pinceau brosse propre légèrement imbibé d'essence, j'étale dans la foulée ces teintes pour les mixer entre elles, reprenant au besoin un peu de telle ou telle teinte pour compléter la coloration 'basique'. Pour ce séquençage, je travaille cette étape sur l'autre lot de porte et volets.

09 Sans qu'il soit besoin d'attendre un séchage complet, je poursuis le travail avec les peintures émail, en employant deux teintes claires, en l'occurrence un blanc mat HB 34 ainsi qu'un gris très clair HB28. Celles-ci sont appliqués alternativement en petites touches irrégulières dans les sens des veines du bois selon la technique de la micro-peinture, à l'aide d'un pinceau fin à repique aux poils courts.

10 Je termine ensuite avec les peintures glycéro en simulant la granulosité de rouille sur les charnières à l'aide d'un mélange de peintures HB98 et HB70, tamponné avec un vieux pinceau très fin. A ce







stade, j'insiste aussi sur le fait que les peintures ont été extraites directement du fond des pots, cette fois non diluées à l'essence: le mélange reste donc volontairement visqueux pour être appliqué tel quel, et travaillé par tamponnements jusque séchage en surface pour obtenir cet effet de grain.

11 Une fois les peintures complètement sèches, je prépare moi-même un 'lavis' noir mat acrylique, à l'aide de 'noir d'ivoire' Liquitex de la gamme Matt Basics. L'avantage de préparer soi-même ses lavis est bien entendu que l'on peut doser l'assombrissement à apporter et ici, il ne s'agit pas de trois gouttes de peinture dans un océan d'eau, mais plutôt d'un tiers de peinture pour 2/3 d'eau...

12 La mixture préparée dans un ramequin en verre (récupération d'un petit pot de crème dessert) est appliquée tranquillement dans le sens du bois avec un pinceau brosse plat du type 'Galaxy' de chez Manet (avec les fameux ergots en mousse, pour la préhension) ou tout autre pinceau brosse équivalent à un n° 6. Puis, on laisse sécher...

13 Le reste du lavis (éventuellement) encore présent dans le fond du ramequin est ensuite enrichi par quelques gouttes de noir d'ivoire pour obtenir un jus très chargé en pigments, quasiment une peinture assez diluée, en fait. Celle-ci est appliquée au pinceau fin n° 0 dans les joints et les creux pour faire ressortir ceux-ci. Si vous débordez à ce stade, vous pouvez gommer très simplement en retirant l'excès avec un autre pinceau (brosse plat fin) imbibé d'eau claire.

14 Les deux lots d'équipements lorsque ces opérations préparatoires sont terminées. Il reste encore un bout de chemin à parcourir, maintenant en apportant un nouveau 'filtre' de patine à l'aide d'acryliques.

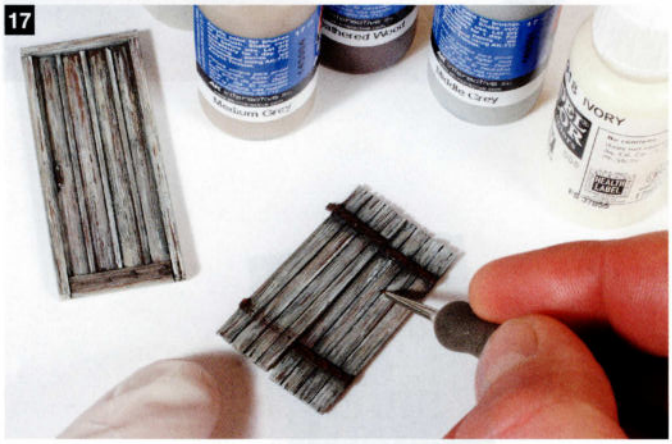
15



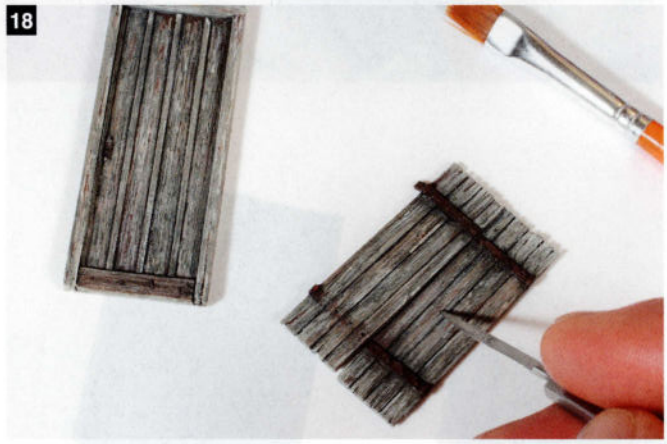
16



17



18



19



20



21



15 En effet, AK Interactive nous propose depuis un moment déjà deux sets de peintures 'Old weathered wood' #1 et 'Old weathered wood wood' #2 destinés à imiter les différentes teintes de bois vieilli à l'aide de flacons d'acryliques. Pas moins de 12 nuances sont proposées dans ces sets, mais certaines d'entre-elles sont quasiment identiques, allant des nuances les plus froides au plus chaudes.

16 Pour mes travaux, j'ai donc sélectionné 4 références tirées des sets: 'weathered wood', 'Medium grey', 'Middle grey' et 'Light grey', auxquelles j'ajoute une cinquième teinte Vallejo: 'Ivory'. Je vais également faire appel à du wash enamel AK Interactive pour bois, en l'occurrence soit la référence 263, soit la référence 301, qui donnera un résultat quasi-similaire. Non présent sur cette vue, le fluide de chipping 'Worn effect' AK 088, que je vais appliquer avant les acryliques.

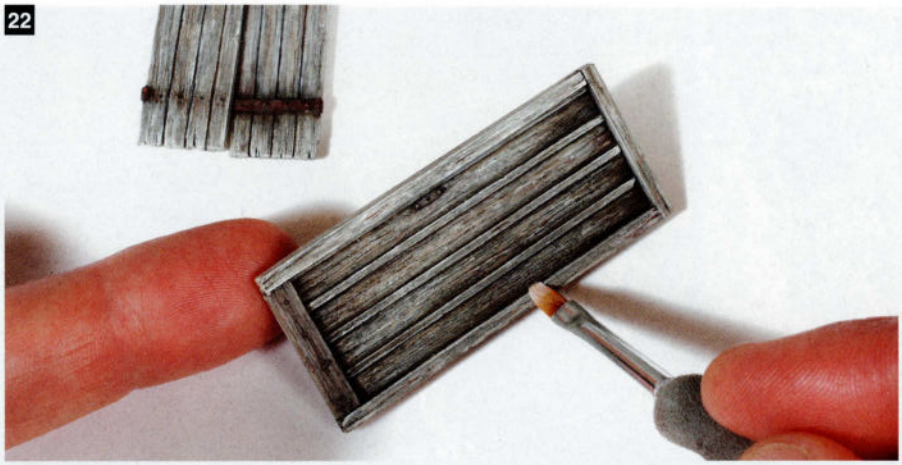
17 Après avoir recouvert les surfaces de deux couches successives de 'Worn effect', je recommence la simulation des teintes de bois 'usé', mais cette fois à l'aide de touches de peintures acryliques sélectionnées, en agissant avec un pinceau brosse fin n° 2 dans un premier temps, puis en reprenant plus finement la surface avec un pinceau fin, surtout sans diluer les peintures à l'eau...

18 Une fois l'ensemble sec, la surface est humidifiée en passant délicatement un pinceau brosse plat imbibé d'eau claire, puis les planches encore humides, j'opère comme pour un 'écaillage' traditionnel avec un stick en bois ou une pointe métallique pour enlever une partie de la couche d'acryliques et révéler très subtilement les teintes émail.

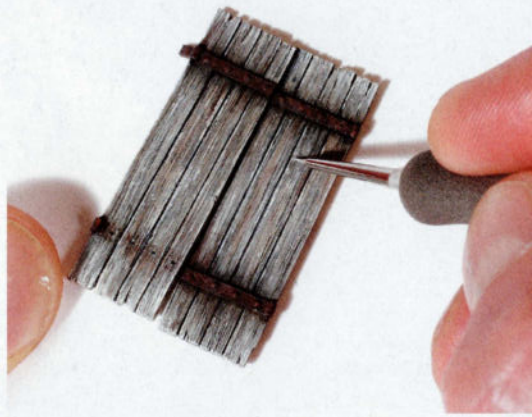
19 Afin de lier le tout, j'opère ensuite un 'dry-brush' dans le sens des veines, avec un pinceau imbibé d'un mélange de peintures 'ivoire' Vallejo et 'Light grey' AK. Attention là encore à bien essorer le pinceau sur un essuie-tout ou sur un chiffon doux avant application: celui-ci ne doit être imprégné que d'un minimum de peinture, sous peine de ruiner tout le travail patiemment effectué en amont.

20 Les peintures acryliques séchant très rapidement, nous pouvons passer à la phase

22



23



24







suivante, avec l'utilisation d'un lavis émail 'tout prêt' pour signaler plus fortement les lignes de creux entre les planches, mais de manière irrégulière. Ce liquide ne peut être utilisé que sur une base acrylique et j'emploie encore le petit pinceau fin à repique déjà mis à contribution précédemment. En cas de débordements, un pinceau brosse fin, cette fois imbibé d'essence minérale, ira faire disparaître toute trace.

21 A l'aide du même liquide, je donne une impression d'ombrage présent avec certains reliefs. C'est le cas ici avec la jonction du bâti de porte où j'ai déposé un filet de liquide au pinceau fin, pour l'estomper par la suite au pinceau brosse imbibé d'essence minérale, en tirant vers le bas. J'avais utilisé un peu le même procédé pour les dégoulinades de rouille, dans le sujet précédent.

22 Je poursuis par la simulation de l'effet inverse, en l'occurrence l'éclaircissement des arêtes, par un nouveau brossage à sec d'ivoire et de blanc mat, en revenant facultativement si besoin sur certaines parties où le bois peut apparaître aussi plus blanchi.

23 'Last but not least': je termine quasiment ces travaux en utilisant les restes de peintures acryliques ivoire et blanc pour imprimer de subtils chips, notamment aux jointures de planches et apporter ainsi une dernière touche de variation, bienvenue dans le cas présent.

24 Une partie des éléments traités de la sorte, avec ma petite touche personnelle pour parachever l'ensemble, comme il se doit... Nous continuerons cette approche dès le prochain numéro: à bientôt donc pour de nouveaux travaux à la loupe!



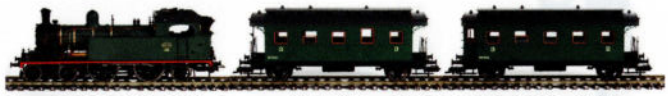
DES COMPOSITIONS AVEC LES LOCOMOTIVES À VAPEUR DES TYPES 15 ET 16

Nous vous avons présenté dans notre n° 153 les modèles à l'échelle H0 des locomotives à vapeur des types 15 et 16 reproduits récemment par Treinshop Olaerts. Voici maintenant différentes compositions possibles avec ces deux types de locomotives, afin de les faire circuler sur votre réseau.

TEXTE & PHOTOS DES MODÈLES: **GUY VAN MEROYE**

Ces locomotives du type 4-4-2 ('Atlantic') furent construites par l'industrie belge entre 1899 et 1913, en exécution d'une commande passée par les Chemins de fer de l'Etat Belge. Elles se répartissaient entre trois séries, en fonction de leur type de foyer. En 1925, l'Etat Belge renumérota ces locomotives: celles avec foyer profond devinrent le type 14, celles à foyer mi-profond le type 15 et celles à foyer mi-profond et surchauffeur le type 16. Lors de la renumérotation générale en 1946, ces trois dénominations de types furent conservées. Avec leurs roues motrices de 1,80 m de diamètre, ces locomotives atteignaient facilement les 100 km/h, une vitesse plus qu'honorable pour l'époque. Elles furent principalement utilisées pour remorquer des trains légers de voyageurs. Les dernières locos du type 15 furent mis définitivement hors service en 1959, les dernières du type 16 disparaissant quant à elles en 1964. Seule la 16.042 a été préservée au titre de locomotive-musée.

Pour assurer les trains omnibus au cours des années '30, '40 et début '50 du siècle



Type 15/16 TSO + Fleischmann 935767B + Fl. 935766B 1939 – 1955



Type 15/16 TSO + fourgon à bagages Fl. 935069B + 3 x Fl. 915062B + 1 Fl. 905061B 1946 – 1955



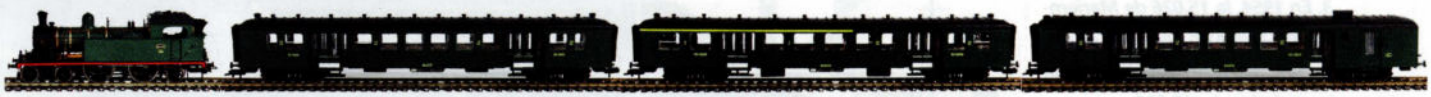
Type 15/16 TSO + fourgon à bagages Liliput L334405 + 3 x GCI Goover Models 1946 – 1960



Type 15/16 TSO + voiture Lil. /2ème cl/bagages + Lil. 2ème cl + Lil. 1ère /2ème cl 1946 – 1962



Type 15/16 TSO + M1 3ème cl + M1 2/3ème cl + M1 3ème /bagages 1946 – 1956



Type 15/16 TSO + M1 2ème cl + M1 1ère /2ème cl + M1 2ème cl/bagages 1956 – 1964

1



1. Une photo issue d'une vieille boîte en carton… En août 1939, la 1609 (ex 3969, future 16.009) passe à Franière, en tête d'un train omnibus léger Namur – Charleroi, constitué de deux voitures jumelées à deux essieux ex-allemandes d'origine badoise. Ces voitures portaient encore la livrée en deux tons de vert. Photo: C.R.L. Coles; collection: Max Delie.

dernier, des voitures ex-allemandes à deux ou à trois essieux étaient souvent utilisées: sur de courtes distances, le confort – ou plus exactement, le manque de confort – jouait un rôle secondaire.

A l'échelle 1/87, nous disposons d'un vaste choix: tant Fleischmann que Roco, Liliput et Piko ont proposé au fil des ans différents types de voitures ex-allemandes en livrée belge, qui se combinent très bien avec une type 15 ou 16 en livrée verte.

Mais s'il y a bien un type de voiture qui est inséparable des locos des types 15 et 16, c'est la voiture GCI ('Grande Capacité et Intercirculation'). Ces voitures à trois essieux en bois datent en partie du 19ème siècle, les dernières unités n'ayant été retirées officiellement du service qu'en 1960. Au cours des années '50, ces voitures étaient encore souvent visibles sur les lignes secondaires, où des types 15 et 16 étaient encore utilisés. En H0, les voitures GCI ont été reproduites en différentes variantes par Goover Models. Il faudra encore attendre la sortie d'une voiture-four-





2. Un train omnibus garé près de la gare de Tirlemont, le long de l'imposant bâtiment du constructeur de locomotives à vapeur Gilain, le 1er juillet 1953. Derrière la 15.024, on remarque une rame de quatre voitures à trois essieux ex-allemandes et un fourgon à bagages. Photo: J. Renaud; collection: Max Delie.

3. En 1954, la 15.026 de Mariembourg arrive en gare de Cerfontaine, une des rares gares-ponts du réseau belge. La 15.026 remorque une rame de trois voitures GCI. Photo: J. Renaud; collection: Thierry Nicolas.



4. Entourée de beaux signaux à palettes, la 15.019 sort de Walcourt en tête d'un train omnibus vers Mariembourg, au cours de l'année 1953. Ce train venant de Charleroi-Sud venait de différer ses deux voitures GCI de queue en gare de Walcourt. Derrière la loco, on aperçoit un fourgon à bagages GCI, dont il n'existe pas encore de reproduction en modèle réduit. Photo: J. Renaud; collection: Thierry Nicolas.



5. Rencontre intergénérationnelle… En gare de Cerfontaine en 1953, la 15.026 de Mariembourg en tête d'une rame de GCI attend l'arrivée du train croiseur en provenance de Walcourt, avant de pouvoir poursuivre vers Charleroi. La 16.049 remorque quant à elle une courte rame constituée de deux voitures M1. Photo: J. Renaud; collection: Thierry Nicolas.

6



7



8



6. Ce train omnibus en gare de Bruges est composé de trois voitures M1, remorquées par la 16.032 de la remise de Bruges. Derrière la loco, on remarque une voiture M1 mixte, sans doute en deux tons de vert. Photo: J. Renaud; collection: Thierry Nicolas.

7. Leuze, le 13 mai 1961: la 16.045 en tête de trois voitures M1 assure un train omnibus Ath – Tournai. Cette loco de la remise d'Ath a été mise hors service en août 1963. Des voitures M2 furent également engagées sur cette relation à partir de 1962.

8. Une des rares photos en couleurs d'une loco du type 16 provient des archives de Max Delie, qui photographia la 16.038 en gare de Tournai, en 1962. Derrière cette loco, on aperçoit trois voitures M1 en livrée verte uniforme. A droite, une rame de voitures 'L' et à gauche, un ambulant postal garé en face de l'ancienne poste de Tournai.

gon pour compléter la rame de GCI. En attendant, il faut se contenter d'un fourgon à bagages Fleischmann, Liliput ou Piko.
Au fur et à mesure de la mise hors service des voitures GCI et ex-allemandes, elles furent remplacées par des voitures métalliques pour service intérieur. Le plus souvent, il s'agissait de voitures M1, spécialement conçues au cours des années trente pour les trains omnibus. Les voitures M1 ont été reproduites à l'échelle H0 par Treinshop Olaerts. Une type 15 ou 16 en tête d'une rame de voitures 'L' (Jocadis/ Olaerts/ Goover Models) fut également souvent visible. A la fin des années '50/début des années '60, des K1 furent même parfois utilisées. Ces voitures ont été reproduites par Treinshop Olaerts. Au cours de leurs dernières années d'existence, les locos du type 16 ont même remorqué des voitures du type M2 (Märklin), notamment sur la relation Ath – Tournai.

Les types 15 et 16 sont donc très faciles à utiliser aux époques IIIa (1945 à 1955) et IIIb (1955 à 1964), en association avec plusieurs types de voitures en livrées différentes. Autre grand avantage pour le modéliste: les rames remorquées par les types 15 et 16 étaient souvent courtes, ce qui est idéal pour un réseau miniature…

WALFERDANGE 2015

Comme au cours des années précédentes et selon une bonne habitude, l'AMFL (Association des Modélistes Ferroviaires de Luxembourg) a organisé en novembre dernier son exposition de trains miniatures, qui présentait quelques magnifiques réseaux. Comme le Grand-Duché de Luxembourg est aussi un petit pays dans le domaine du modélisme ferroviaire, la plupart des participants à cette expo provenaient de l'étranger: Allemands, Français, Belges et Néerlandais s'étaient à nouveau donné rendez-vous en 2015 à Walferdange. Pour réaliser ce court reportage, nous avons sélectionné quelques-uns de ces réseaux, afin de vous les présenter par quelques mots, mais surtout par quelques photos.

TEXTE ET PHOTOS: **LUC DOOMS**

Nous nous sommes limités à des réseaux qui n'ont pas encore été décrits dans notre revue: 'Rhb St. Bernina' d'Eddy de Wilde et 'Tussen klei en Leuzze' du Spoor 0 Team vous sont déjà connus. Inutile également de vous présenter 'Lake Louis RR' de notre voisin du Nord Ronald Halma. A Walferdange, nous avons en outre réalisé les dernières photos du réseau 'Wolzerdange' de Wim Wijnhoud: ce réseau a depuis lors été démonté et Wim s'active à sa succession. Pour 'Wolzerdange', une dernière exposition dans le pays qui avait été la source de son inspiration a constitué sans doute le plus beau point d'orgue de sa carrière…

FRANCE

Il n'est désormais plus nécessaire de le rappeler: le modélisme français est de haut niveau. François Fontana, collaborateur à Loco Revue et à Voie Libre, avait pris son petit réseau avec lui… dans le train. Baptisé 'Berland River End' et réalisé en H0e, ce réseau américain teinté de fantaisie illustre comment la simplicité ne limite pas le plaisir…

'Les Sablières de Nemours' du Club de Modélisme Sedanais se distingue surtout par son arrière-plan original, réalisé à l'aquarelle. Ce réseau en H0e est constitué de deux modules, raccordés sous forme d'un 'L'. Le matériel des voies est de Peco. Le matériel roulant digitalisé provient de différents fabricants comme Eggerbahn, Meridian Models, Roco, Minitrains ou d'autres. Les wagons Pershing sont de construction 'scratch', montés sur des bogies d'"échelle N.

Sur le mini-réseau 'Trinca-Vecnou' (!) réalisé en Voie 0n14, 'Escadrille Saint Michel' représente une petite entreprise où du minerai est transbordé d'une voie étroite vers le 'grand' chemin de fer SNCF. Détail remarquable: le pont qui fait un quart de tour lorsque la voie normale doit être desservie…

1. Berland River End



2 & 3. 'Les sablières de Nemours' se distingue par son arrière-plan en aquarelle et par son étonnant matériel roulant.

2

3



4. Trinca-Vecnou: Une vue du site d'exploitation. A l'avant à droite, la caravane délabrée d'un ermite...

4



'Le tailleur de pierre' est un micro-réseau du bien connu Bernard Junk. Pour le réaliser, il a suivi l'échelle peu usitée du 1/22ème. La dénomination de la petite entreprise 'VEB Baustoffkombinat zwei wochen' illustre le temps nécessaire à la construction de ce réseau: deux semaines, du moins si l'on doit en croire son constructeur...!



5. Trinca-Vecnou: Le petit locotracteur emprunte le pont tournant.

6 & 7. 'Le tailleur de pierre' de nombreux détails à l'échelle 1/22.





'BIMMELBAHNER' D'ALLEMAGNE

Une découverte assez étonnante fut le réseau en H0e 'Bimmelbahner', de Timo Schmitt. Ce réseau moyen est un ovale desservi de l'intérieur et est démuni d'arrière-plan. Malgré cela, il a attiré notre attention par son haut niveau de finition et par son paysage hyperréaliste. Ce réseau est une libre interprétation du réseau à voie étroite de Saxe. Timo a réalisé un véritable 'collage' de plusieurs situations qu'il a rencontrées sur les différentes lignes. Le réseau exposé est constitué de sept modules droits et d'autant de pièces courbes. Des amis se sont rassemblés autour du constructeur et quelques-uns des modules sont leur œuvre. Et pourtant, la finition est remarquablement uniforme.



8. Les petites vapeurs à voie étroite et les compositions typiques nous entraînent vers la Saxe allemande et le temps jadis...



9. La verdure et les arbres sont de grande qualité sur 'Bimmelbahner'.



10. Entre les belles étendues de verdure, on trouve ci et là des petites scénettes. Les wagons à voie normale sont acheminés sur des lorrys.



11. La figure de proue de ce réseau est incontestablement ce pont.

Enfin, ce réseau peut être étendu afin d'être présenté à des expositions.

Pour sa construction, des rails flexibles Tillig ont été utilisés. La finition s'est réalisée au moyen de matériaux connus des marques Heki, Model Scene, Polak et MiniNatur. Les magnifiques arbres sont de MBR, un producteur ami du constructeur. Pour les bâtiments, ce sont essentiellement des pièces Auhagen qui ont été utilisées. Le soin apporté aux détails est également illustré par l'utilisation de petites pierres provenant de la région pour confectionner le lit de ballast. Le matériel roulant à cette échelle provient principalement de fabricants en petites séries et de Bemo.

Autre élément remarquable: les circulations sont particulièrement calmes: chaque conducteur suit son propre convoi depuis l'intérieur de l'ovale. Heureusement, nous avons pu utiliser un arrière-plan mobile lors de la réalisation de nos photos, car nous voulions absolument vous illustrer ce réseau.

» HO

LA RENCONTRE MODUL-H0-RAIL DE NOVEMBRE 2015

Après que nous ayons évoqué dans une de nos éditions précédentes (TMM n° 150) le projet du club de modélisme ferroviaire 'Het Locje' wzw de Roosdaal (Borchlombeek) pour le début 2017, nous nous sommes rendus à la première rencontre qui se tenait dans le local de réunion de Ternat, pour en savoir plus sur le contenu, l'organisation et l'aspect technique de l'ensemble du concept.

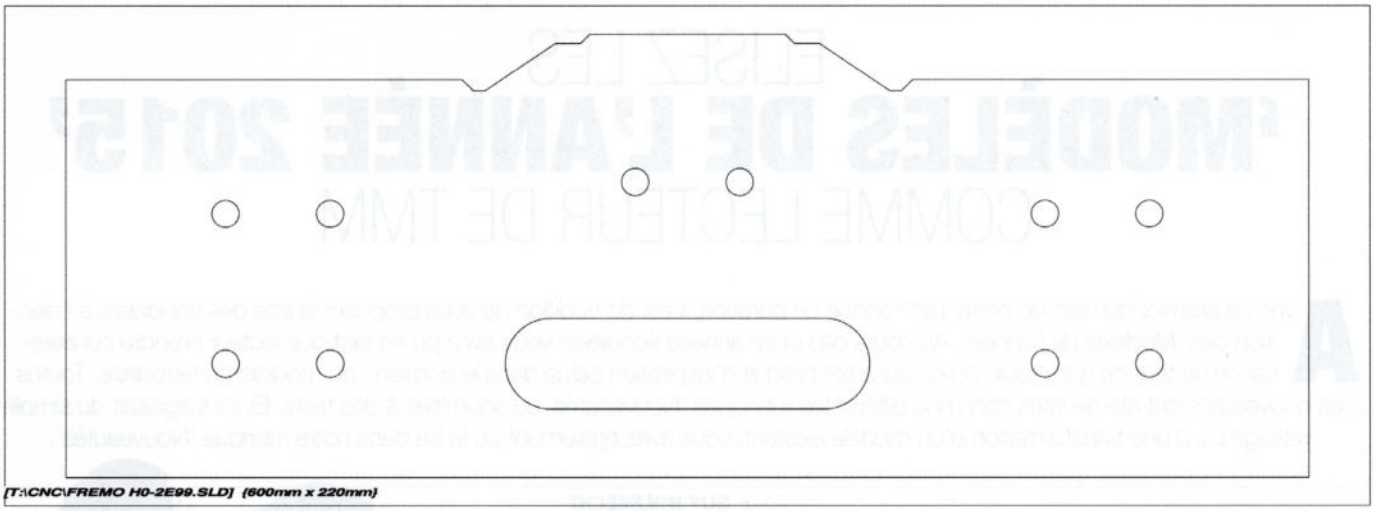
TEXTE: **GUY HOLBRECHT** - CROQUIS: **FREMO**

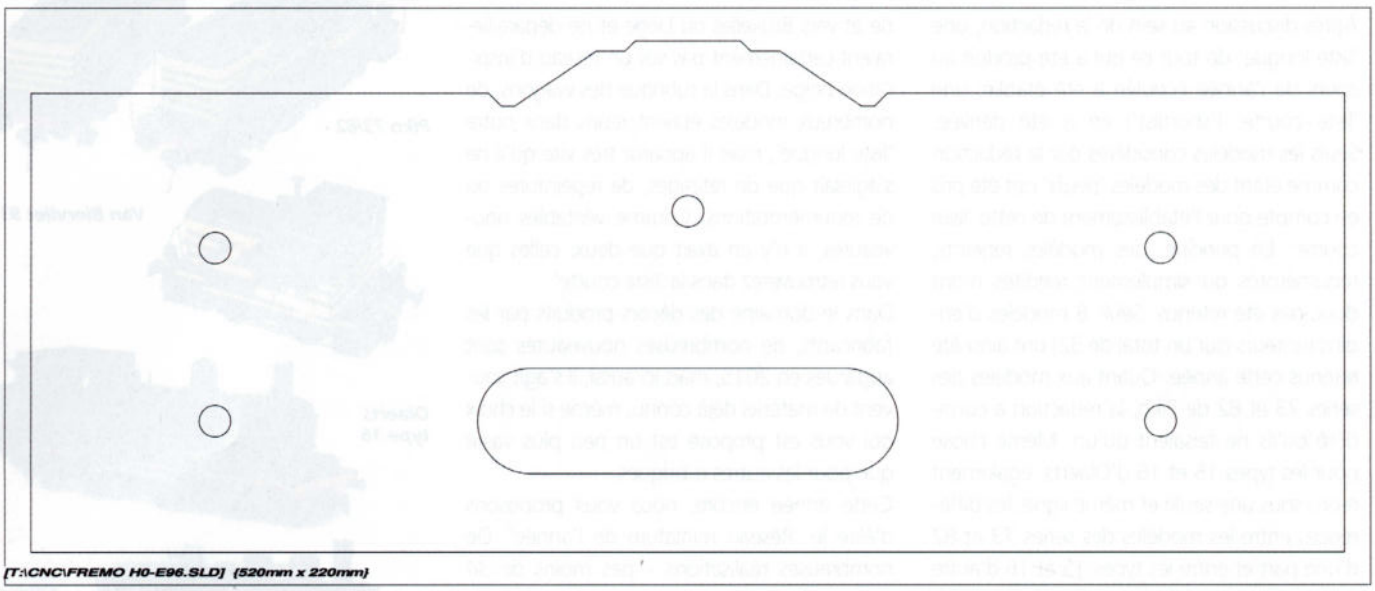
Les organisateurs avaient profité de l'occasion pour présenter un Powerpoint très fouillé, grâce auquel tout le projet était expliqué étape par étape aux participants. La première partie de ce Powerpoint traitait de l'idée du projet et d'où elle venait. Les organisateurs ne dissimulent pas le fait que le concept a vu le jour via Febelrail, avec comme autre référence le concept allemand de Fremo, tout en n'étant pas un moulage pur et simple de ce dernier, mais plutôt une variante belge. Quatre clubs étaient présents à cette réunion: De Pijl, Mobov, Het Spoor et Het Locje, ainsi que quelques modélistes désireux de participer au projet avec leur propre réseau. Le but final est de raccorder les réseaux modulaires ou à segments de tous les participants entre eux via des modules de transition aux extrémités standardisées Fremo, de façon à réaliser un immense réseau qui sera exploité comme un véritable réseau ferroviaire.
Pour réaliser une telle chose, beaucoup de travail devra encore être abattu; les organisateurs ont prévu un timing à cet effet. Début janvier 2016, les participants – associations ou particuliers – devront fournir un plan de leur réseau, de préférence sous forme digitale ('Het Locje' utilise 'Anyrail'). Sur base de ces différents plans, un plan de situation et d'occupation du local sera établi par le comité organisateur: ce plan devrait être terminé en février 2016. Pour le 31 mars 2016, un plan financier devrait alors être mis sur pied par ledit comité, d'où il apparaîtrait si le projet est réalisable ou non.

L'explication de l'aspect technique du projet était par contre passionnante. Il en ressortit que 'Het Locje' avait une vision claire de ce projet. Concernant la partie 'mécanique', il fut admis que la hauteur des voies serait fixée à 1,30 m. La hauteur des modules (ou des segments) devra être réglable au moins de 15 mm. Un module de transition viendra prendre place aux deux extrémités de chaque réseau participant. Sur ces modules de transition, la voie devra être perpendiculaire aux bords sur les 10 derniers cm. Quatre possibilités sont prévues pour ces extrémités: simple ou double voie, avec profil plat ou montagneux. Les têtes de transition utilisées seront les têtes standardisées de Fremo, dont vous trouverez les dimensions sur le site web de Fremo. 'Het Locje' peut le cas échéant fournir de telles têtes de transition aux clubs ou aux particuliers participants. Les modules de transition entre les différents réseaux participants peuvent par contre être plus larges ou plus étroits. La seule condition est que les trous pré-forés doivent toujours parfaitement correspondre.
Pour les voies, la marque utilisée est sans importance. Il est toutefois demandé de travailler avec des rails en code 100 ou 83, ceci en rapport avec la hauteur des boudins équipant le matériel plus ancien. Du 3-rails ne devrait pas poser de problèmes, du moins s'il est possible d'y circuler en 2-rails digital.
La finition des modules de transition est également sans importance: ils peuvent rester 'nus' (présenter leur charpente) ou être décorés. Les organisateurs demandent toutefois de prévoir un éclairage de base sur ces modules de transition.

Une grande partie de la réunion a ensuite été consacrée à l'électricité et à l'électronique. Là, des conventions bien précises se doivent d'être conclues. Les aiguillages et les croisements se doivent d'être compatibles pour le digital. Ceci implique qu'aucun court-circuit ne peut être occasionné lors du passage du matériel roulant. Sur un réseau analogique, un court-circuit ne porte généralement pas à conséquence, mais sur un réseau piloté par digital, il déclenche par court-circuit: c'est ce problème que l'organisation veut éviter coûte que coûte. En outre, le câblage des voies doit être séparé électriquement à 100 % du câblage de commande et de rétrosignalisation. Un réseau étendu doit être par ailleurs être pourvu à intervalles réguliers de boosters; ces derniers doivent être compatibles à 100 % avec le dispositif Märklin pour court-circuit. Si nécessaire, 'Het Locje' peut mettre de tels boosters à disposition. Ces boosters ne doivent pas forcément être de marque Märklin, mais les boosters DCC et ESU ne sont pas compatibles et ne peuvent donc pas être utilisés: cela a à voir avec la façon dont le signal de court-circuit est communiqué par le booster à la centrale. Cette façon de faire diffère manifestement chez DCC et Märklin et chez ESU, c'est encore différent. Entretemps, 'Het Locje' recherche si une solution simple peut être trouvée afin de quand même permettre l'utilisation de boosters dotés d'un autre système de court-circuit.

Pour faire circuler les convois, une centrale sera prévue par l'organisation. Seule des circulations en mode digital seront possibles; le protocole DCC est recommandé, mais le protocole Motorola est accepté. D'autres protocoles comme FMZ, Selectrix ou mfx ne seront pas supportés et ne pourront donc pas être utilisés pour ce projet. Pour la commande des aiguillages et d'éventuels signaux, chaque participant à ce projet disposera de son propre système. La seule condition posée est que toute commande doit se réaliser rapidement et souplement, de façon à ce que les circulations se déroulent sans entraves. Pour mettre ceci en œuvre, le club organisateur 'Het Locje' a installé un système de dispatching. Modul-H0-Rail prévoit





pour ce faire un dispositif pour dispatcher et signaleurs basé dans un browser/PC. Pour ce faire, chaque équipe participante doit disposer d'un PC ou d'un laptop équipé d'un browser et du wifi. Pour des raisons techniques, une tablette ou un smartphone ne sont pas supportés pour cette fonction 'dispatching'. La communication entre les différents participants se déroule via un système ICQ chat. Le logiciel veille à ce que chaque participant signaleur voit arriver les trains sur son réseau et le voir s'arrêter, redémarrer et circuler. Les trains sont suivis par leur conducteur, ce dernier pouvant commander leur marche grâce à une tablette, un Smartphone, un i-phone, etc. Ces dispositifs de commande sont à prévoir par le participant. Quant au logiciel, il est à télécharger gratuitement.

Chaque participant veillera bien entendu à fournir l'alimentation pour son propre réseau. Les participants doivent pour ce faire être équipés d'allonges de câbles, car l'ensemble du réseau sera aménagé en deux grands espaces. Model-H0-Rail fournira le signal wifi: un wifi propre au participant ne peut être autorisé pour des raisons d'organisation. Pour le reste, le logiciel JMRI est prévu pour circuler au moyen d'un Smartphone ou d'une tablette; ce logiciel peut être téléchargé gratuitement, mais doit toutefois être installé au préalable.

Pour que tout fonctionne bien, un 'scénario' sera établi, qui décrira toutes les possibilités du système. Modul-H0-Rail espère que quelques autres clubs seront encore intéressés par une participation à ce projet: plus le réseau est grand, plus il est intéressant. Les organisateurs espèrent de tout cœur que le feu passe au vert pour organiser un tel événement pour la première fois en Belgique. Les clubs ou les particuliers éventuellement intéressés peuvent prendre directement contact avec Model-H0-Rail: info@hetlocje.org ou http://hetlocje.org.

NOUVELLES DES CLUBS

FICHIER 'ADRESSES': NOUVELLE ADRESSE E-MAIL POUR LA TRANSMISSION DES DONNÉES!

Dans notre numéro précédent, l'adresse e-mail mentionnée pour transmettre les données semble susciter des problèmes. Nous demandons donc à tous les clubs repris sur le site web et dans le magazine d'envoyer leurs données à l'adresse suivante: agenda@modelspoormagazine.com, avec mention du code postal, du nom de la localité, du nom du club, de son adresse, du nom de la personne de contact, de l'adresse postale, de l'adresse e-mail et du nom du site web. Nous publierons ces données dans un de nos prochains numéros de Train Miniature Magazine. (GH)

ELISEZ LES 'MODÈLES DE L'ANNÉE 2015' COMME LECTEUR DE TMM

Avec ce premier numéro de notre 18ème année de parution, il est de tradition de vous proposer la liste des candidats à l'élection des 'Modèles de l'année'. Au cours des onze années écoulées, vous avez pu en tant que lecteur prendre connaissance de tout ce qui a roulé ou ce qui a été produit d'inspiration belge dans le domaine du modélisme ferroviaire. Toutes ces nouveautés ont été décrites dans nos différentes rubriques 'Nouveautés' ou soumises à des tests. Et s'il s'agissait du simple retirage ou d'une transformation d'un modèle existant, vous avez également pu le lire dans notre rubrique 'Nouveautés'.

TEXTE: **GUY HOLBRECHT**

Après discussion au sein de la rédaction, une 'liste longue' de tout ce qui a été produit au cours de l'année écoulée a été établie; une 'liste courte' ('shortlist') en a été dérivée. Seuls les modèles considérés par la rédaction comme étant des modèles 'neufs' ont été pris en compte pour l'établissement de cette 'liste courte'. En principe, des modèles repeints, renumérotés ou simplement réédités n'ont donc pas été retenus. Seuls 8 modèles d'engins moteurs (sur un total de 32) ont ainsi été retenus cette année. Quant aux modèles des séries 73 et 82 de Piko, la rédaction a considéré qu'ils ne faisaient qu'un. Même chose pour les types 15 et 16 d'Olaerts, également repris sous une seule et même ligne: les différences entre les modèles des séries 73 et 82 d'une part et entre les types 15 et 16 d'autre part étaient trop faibles pour justifier une différence de traitement.

Une nouveauté cette année: la rédaction fait une différence du point de vue 'mode de traction': il existe désormais une liste distincte pour les locomotives Diesel, pour les locos à vapeur et pour les automotrices et autorails. Par contre, aucune liste cette année pour les locomotives électriques, car nous avons été d'avis qu'aucun modèle vraiment neuf n'avait été produit. Autre nouveauté: une catégorie visant les engins de traction reproduits à d'autres échelles que le H0. Nous avons hélas dû constater que très peu de choses avaient été réalisées dans ce domaine: les adeptes du N d'inspiration belge ont vraiment été délaissés par les fabricants, au cours de l'année écoulée…

La liste des voitures à voyageurs, bien achalandée en 2014, a été décevante en 2015: aucune véritable nouveauté 'belge' n'a été produite. Seules les voitures NS à fenêtres ovales d'Artitec ont su nous séduire, tout comme les voitures 'DEV AO' courtes de la SNCF reproduites par REE: ces deux types de voitures ont circulé en Belgique, au sein de trains internationaux de et vers Bruxelles ou Liège et ne dépareilleraient certainement pas sur un réseau d'inspiration belge. Dans la rubrique des wagons, de nombreux modèles étaient repris dans notre 'liste longue', mais il apparut très vite qu'il ne s'agissait que de retirages, de repeintures ou de renumérotations. Comme véritables nouveautés, il n'y en avait que deux, celles que vous retrouverez dans la 'liste courte'.

Dans le domaine des décors produits par les fabricants, de nombreuses nouveautés sont apparues en 2015, mais ici aussi, il s'agit souvent de matériel déjà connu, même si le choix qui vous est proposé est un peu plus vaste que pour les autres rubriques.

Cette année encore, nous vous proposons d'élire le 'Réseau miniature de l'année'. De nombreuses réalisations – pas moins de 34 œuvres de fiers constructeurs – ont été décrites au fil des onze numéros précédents de notre revue. C'est désormais à vous, cher lecteur, de faire votre choix.

La façon d'élire le 'Modèle de l'année' a quelque peu été modifiée cette année, surtout suite à la nouvelle subdivision par modes de traction: dans chacune des catégories, vous ne pouvez désormais plus élire qu'un seul modèle. Vous pouvez aussi ne mentionner aucun modèle dans une catégorie donnée, si vous êtes par exemple d'avis qu'aucun modèle proposé ne mérite le titre de 'Modèle de l'année'. Lors du décompte des voix, le nombre de votes blancs sera également relevé, ne serait-ce que pour pouvoir établir le pourcentage avec lequel un modèle précis a été élu.

Pour les réseaux miniatures proposés, vous pouvez à nouveau indiquer votre 'top trois'. Celui qui vient à votre avis en première place est indiqué par le chiffre '1', celui en deuxième place par le chiffre '2' et celui en troisième place par le chiffre '3'. Tout comme l'année passée, il n'est plus nécessaire de déchirer votre magazine favori pour participer, car vous pouvez le faire par internet, via le site www.modelspoormagazine.be, où vous pourrez télécharger le formulaire de participation et y mentionner vos choix. Si par contre, vous ne désirez pas voter par internet, il vous est toujours loisible de renvoyer une copie de la page ci-contre, complétée par vos votes, à l'adresse suivante: Rédaction de Train Miniature Magazine, Leonarduslaan 10 à 2960 Brecht. N'oubliez pas de mentionner vos données pour vous recontacter, car un abonnement annuel de Train Miniature Magazine sera tiré au sort parmi les participants! La participation à ces élections est gratuite, mais les collaborateurs à la revue en sont exclus. Vous ne pouvez évidemment participer qu'à une seule reprise à ces élections et ce, jusqu'au 15 janvier 2016. Les résultats seront publiés dans la revue, tandis que les diplômes de 'Modèle de l'année' seront distribués aux fabricants élus lors de la Foire annuelle des jouets de Nuremberg, qui se tiendra fin janvier 2016.



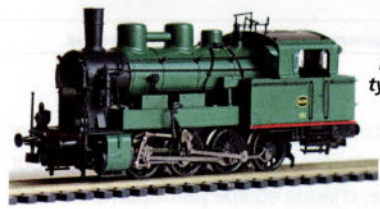
Piko 73/82



Van Biervliet 91



Olaerts type 16



Liliput type 91

ENGINS MOTEURS - CATÉGORIE: DIESEL HO

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Piko	séries 73-82	96440-96442	locos de manœuvres SNCB	149
☐	Van Biervliet	série 52	VB-9201	locomotive de ligne SNCB	144
☐	Märklin	type 204	39672	Diesel 204.001 SNCB	147
☐	Van Biervliet	série 91	VB-5001.01	locotracteur SNCB série 91	150

ENGINS MOTEURS - CATÉGORIE: VAPEUR HO

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Liliput	type 91	L131351	vapeur 91.001 SNCB	151
☐	Olaerts	types 15-16		vapeur types 15 & 16 SNCB	153

ENGINS MOTEURS - CATÉGORIE: AUTOMOTRICES ET AUTORAILS HO

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Liliput	type 600	L133016	autorail 600.03 SNCB	147

ENGINS MOTEURS - CATÉGORIE: AUTRES ÉCHELLES

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Tillig	type 26	2288	vapeur 26.038 SNCB en voie TT	152
☐	MTE	type 201		Diesel type 201 en voie N	152

VOITURES À VOYAGEURS

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Artitec	à fenêtres ovales	20261	internationales NS 'à fenêtres ovales'	148
☐	REE	DEV AO	VB-039/VB-044	internationales SNCF type 'DEV AO' courtes	153

WAGONS DE MARCHANDISES

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Van Biervliet	Uay	VB 84001	à trémies pour ballast	144
☐	Artitec	Ssy-45	2028202	plat SNCB pour transports lourds	147

TRAMS ET ACCESSOIRES

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	Ferivan	type S		motrice SNCV	150

DÉCORS

	MARQUE	TYPE	RÉF. CATALOGUE	DESCRIPTION	TMM N°
☐	REE	Panhard	CB-013	camion Panhard-Movic	143
☐	PB Messing modelbouw	pont à peser		du type Flamache SNCB pour H0 et 0	143
☐	C-traccs	loge		Loge de signalisation SNCB 'Vonêche'	143
☐	PB Messing modelbouw	poste à gasoil		Poste à gasoil SNCB	146
☐	BICYC-LED	moto	878853-BE	moto de la police belge	147
☐	VK Modelle	autobus	19401	bus urbain TEC type Solaris Urbino 12 hybride	148
☐	Rietze	autobus	67482	bus urbain De Lijn du type 'MAN Lions City'	148
☐	B-Models	signaux		Feux lumineux belges	149
☐	Artitec	char	6870051	char Léopard 1A1 de l'Armée belge	150

RÉSEAUX MINIATURES

	RÉSEAU	TMM N°
☐	Talleyrac-Vieyre	143
☐	Pierre-le-Port	143
☐	Halte Tombroekstraat	143
☐	Tussen Klei en Leuze	144
☐	Quinta das Escoladas	144
☐	Module 'Etoile du Nord'	144
☐	Van Langental naar Unterlenningen	145
☐	Turnhout Neeb	145
☐	Scherpenheuvel, 4 ans plus tard	146
☐	Woolacombe Bay	146
☐	Clutton	147
☐	't Venhuizer spoortje	148
☐	Allentown	148
☐	Antwerpen Oostkaai	149
☐	De Tramstraat Eindhoven 1930	149
☐	Vallescura	149
☐	City Limits & Station Gladstone	149
☐	Mini Gremberg	149
☐	Helenensiel	149
☐	De Stadtoldendorfer gipstrein	149
☐	Warren Lane	149
☐	La gare de Jenesaizou	149
☐	Am Bahnhof	149
☐	St. Juliot	149
☐	Bouillière	150
☐	De Niggende Saligheyd	150
☐	Zichem	150
☐	Zwaaghoek	151
☐	La gare de Primery	151
☐	Smeerdijk	152
☐	Pagham Harbour	152
☐	Le réseau miniature de Train World	152
☐	Die Rittnerbahn	153
☐	Deux-Bois	153

ELISEZ COMME LECTEUR DE TMM LES 'MODÈLES DE L'ANNÉE' 2015

NOM: ..... N° DE RUE: .....

CODE POSTAL: ..... VILLE OU COMMUNE: ..... PAYS ..... ABONNÉ: OUI/NON

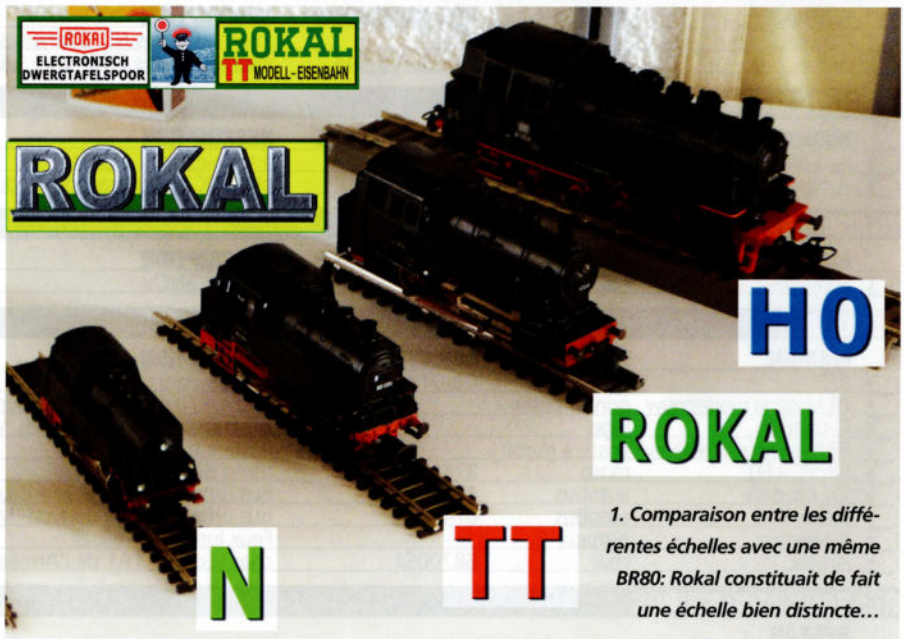
» TT

OUVERTURE DU 'ROKAL-TT MUSEUM' À ARS TECNICA À LOSHEIM

Vous vous rappelez peut-être encore de ce réseau aux dimensions hors-normes? Peu après la Seconde Guerre mondiale, l'ingénieur allemand Eugen Engelhardt développait un 'train de table pour nains', à savoir un train miniature qui utilisait des voies à l'écartement de 12 mm. Engelhardt se mit à la recherche de financiers pour son 'train pour nains' et trouva comme compagnon l'industriel Robert Kahrman, propriétaire de la fonderie de zinc Rokal, située à Lobberich (Nettetal) près de Venlo, à six kilomètres de la frontière néerlandaise. Rokal TT vit ainsi le jour et à la Noël 1948, les cinquante premiers coffrets contenant un petit train à courant alternatif furent offerts à des relations. Un an plus tard, la firme passait au courant continu, toujours avec le même set, contenant une locomotive B1001.

TEXTE ET PHOTOS: **SIP HARTMAN**

Dès 1951, le marché s'étendit à la Belgique et aux Pays-Bas: des importateurs furent trouvés à Bruxelles et à Hilversum. Pour la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg, ce furent les Etablissements D.G.H., rue de la Bienfaisance à Bruxelles qui furent désignés. Sous leur impulsion, des sets contenant des wagons peints en vert avec un logo 'B' en jaune furent produits, ainsi que des voitures peintes dans la livrée en deux tons de vert, typique de l'époque. Ces modèles sont actuellement très prisés des collectionneurs. La VT12 Diesel rouge fut peinte en bleu clair Volkswagen et exportée aux Pays-Bas, totalement démunie du moindre logo NS. Rokal voulait conquérir le monde! Hélas: il apparut que ces autorails 'Anges bleus' avaient été peints avec une peinture trop fine, ce qui fait qu'ils ne sont généralement plus dans un bel état, de nos jours…



1. Comparaison entre les différentes échelles avec une même BR80: Rokal constituait de fait une échelle bien distincte…

Rokal TT se distinguait des autres marques car son train miniature trouvait place sur la table de la cuisine, ou à défaut, sur une vieille porte disposée horizontalement. TT veut en effet dire 'Table Top', un terme venu d'Amérique, où l'échelle 1/120 a également été testée. Malgré la dénomination TT, Rokal n'en a jamais vraiment repris les dimensions, si ce n'est avec ses dernières créations comme les voitures CFF et sept wagons, repris par Zeuke (en RDA) en 1969. Les dimensions des modèles Rokal étaient en fait déterminées par celles de ses moteurs: l'échelle de réduction suivie était en moyenne de 1/105.

Au cours des années soixante, Triang allait également réaliser des modèles réduits de trains dans une échelle approchant celle de Rokal (3 mm par pied, soit du 1/101), tandis que Zeuke et plus tard BTTB (Berliner TT Bahnen) produisaient à l'échelle 1/120 dans la RDA (la République Démocratique Allemande). De nos jours, c'est la firme Tillig qui produit de la Voie TT. A la grande époque de Rokal, 200 personnes travaillaient dans la division 'modélisme' à Lobberich, dont beaucoup… à domicile! Dans les autres divisions de l'usine, pas moins de 1800 personnes réalisaient toutes sortes de produits: vous connaissez sans doute leur robinet de cuisine en forme de col de cygne… La division modélisme fut fermée au cours des années '70: toute l'usine était alors en déclin et le modélisme ferroviaire subissait la concurrence des circuits de course miniatures et de l'échelle N. Rokal parvint dans les mains de la firme Hansa et finalement, tout le site de Lobberich ferma ses portes il y a quelques années.

Entretemps, tout le programme TT de Rokal avait été repris par Röwa dès 1972, mais ce dernier ne fut pas capable de l'étendre et moins d'un an et demi plus tard, le voile tomba définitivement sur l'échelle TT en Europe de l'Ouest, les adeptes étant obligés de se rabattre sur la marque BTTB à Berlin. Pour les adeptes de Rokal, ce n'était pas une alternative crédible: BTTB était plus petit, plus léger, avait l'air bon marché et la gamme des voies n'était pas compatible. De plus, les roues Rokal avaient des boudins trop épais pour les rails TT…

Chez la majorité des adeptes de la marque Rokal, leur train miniature se retrouva dès lors dans une grande caisse, rangée dans une armoire ou sur un grenier… Mais à partir des années '90 et surtout lors du changement de siècle, de plus en plus de quinquagénaires se mirent à exhumer leur petit train Rokal. Souvent pour le montrer à leurs enfants, mais beaucoup aussi à nouveau séduits par la solidité de ces jouets. Jouissant désormais de moyens financiers plus importants, ces quinquas se mirent alors à la recherche d'anciennes pièces. Internet allait très rapidement jouer un grand rôle lors de ces recherches: ses sites d'enchères comme Marktplaas et EBay permirent d'élargir considérablement ces recherches.

Ces quinze dernières années, une bourse se tenait quasi chaque année à Nettetal, le berceau de la marque Rokal. En 2008 se tint une grande exposition à Grefrath: elle était particulièrement grande, mais ne dura hélas que trois













mois. Derrière ces activités, on retrouvait les 'Rokal Freunde Lobberich', un groupe de gens qui ne juraient que par la marque Rokal…

Venons-en fin 2014: à Lobberich (Nettetal), Ralf et Richard Nolde ont eu l'idée d'ouvrir un grand musée Rokal et font de la prospection. Ils trouvent un lieu propice près de la frontière belge: l'endroit idéal sembla être 'Ars Tecnica' à Losheim (D), appartenant à l'Ardenner Cultur Boulevard'. Rendez-vous fut pris avec Sip Hartman, Marcel et Rik Menting des Pays-Bas (du groupe 'Rokal Vrienden Nederland), qui visitèrent tous Ars Tecnica en février 2015.

Les possibilités s'avérèrent intéressantes grâce à la libération de 13 mètres de vitrines; dans les mois qui suivirent, un planning fut établi, reprenant les objets à exposer. Tout fut réparti bien chronologiquement pour donner un magnifique aperçu de la production Rokal de 1948 à 1971. Le musée Rokal ouvrit finalement ses portes le 1er novembre 2015.

Au total, 600 objets sont exposés. Ce musée est à conseiller à tous ceux qui éprouvent de la sympathie pour cette marque, mais aussi à tous les modélistes ferroviaires. Ars Tecnica est entouré d'autres attractions comme Ars Mineralis et d'une cafeteria, où l'on sert notamment une excellente soupe au goulasch et des petits gâteaux. A noter: les vitrines 4 et 5 sont situées à… 50 cm de la frontière belge! Losheim se prête donc idéalement à une excursion d'un jour, d'un weekend, voire à un séjour de vacances. A Ars Tecnica, vous trouverez également un grand réseau digital, qui fut un jour le plus grand d'Europe. Ars Tecnica est atteint en une demi-heure à peine depuis Malmedy, via Büllingen (Bullange).

Ars Tecnica est fermé les lundis. Vous pouvez trouver toute l'info nécessaire concernant ce musée sur le site des 'Rokal Freunde Lobberich': http://www.rfl.rnolde.de/html/museum.html.

2. Une BR71 allemande remorque deux wagons belges. Ces modèles faisaient partie de sets réalisés spécialement à l'intention du marché belge.

3. Dans les années '50, le souci du réalisme n'avait pas encore l'importance qu'il a de nos jours: en peignant des modèles de voitures allemandes en vert, on obtenait des voitures belges…

4. Une BR71 en tête d'une rame de wagons de 1954. A l'arrière-plan, une vitrine d'exposition.

5. Un set datant de 1953 avec une B1003 et trois wagons, des voies en bakélite, un transfo noir et un redresseur.

6. Les trois initiateurs du 'Rokal Vrienden Nederland': debout de gauche à droite, Sip Hartman et Marcel Menting. Assis: Rik Menting.

7. Ars Tecnica à Losheim (dans l'Eifel allemand): le musée et le magasin de modélisme ferroviaire.

» HO

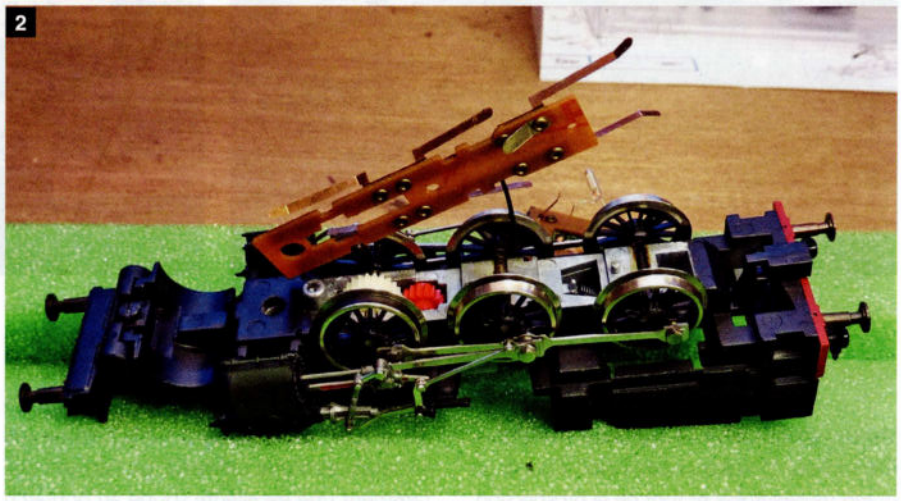
LA DIGITALISATION DE LA 96.025 de ROCO

Il arrive bien souvent, lors de bourses d'échange ou d'achats en ligne, de trouver du matériel roulant qui soit peu ou pas adapté aux exigences d'un réseau modèle actuel…

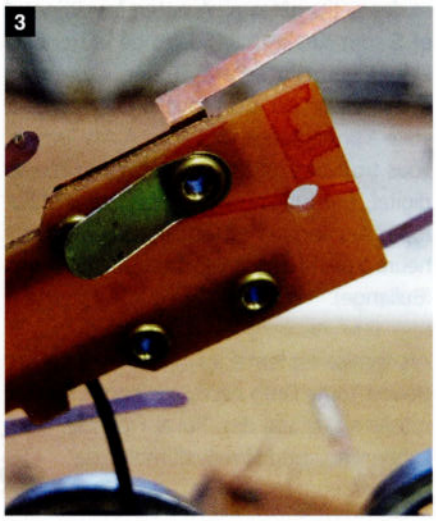
TEXTE ET PHOTOS: **DANIEL MOREAU, (HTTP://WWW.HO-PTIT-TRAIN.BE)**

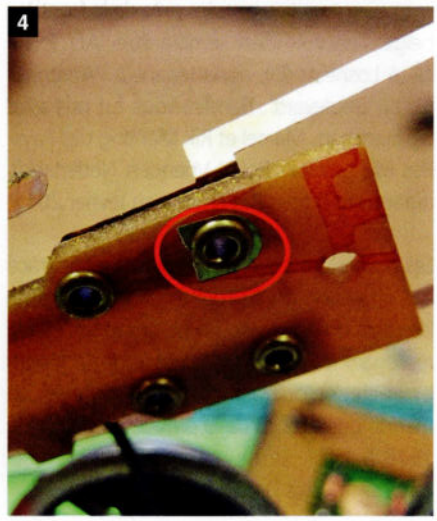


1. Voici un bel exemple d'une locomotive dont l'installation du décodeur n'était pas prévue lors de sa fabrication. C'est un modèle Roco extrait du coffret 43050, contenant une locomotive SNCB du type 96 (la 96.025) et quatre voitures voyageurs d'époque III. Hormis le fait que l'installation du décodeur ne soit pas prévue, sa petite taille rend cette opération encore plus délicate.



2. Après démontage de la locomotive, il apparaît qu'il y a plusieurs difficultés à l'installation du décodeur :
- Une des deux polarités de l'alimentation est connectée au châssis et alimente le moteur via sa structure;
- Même problème pour les feux avant et arrière.

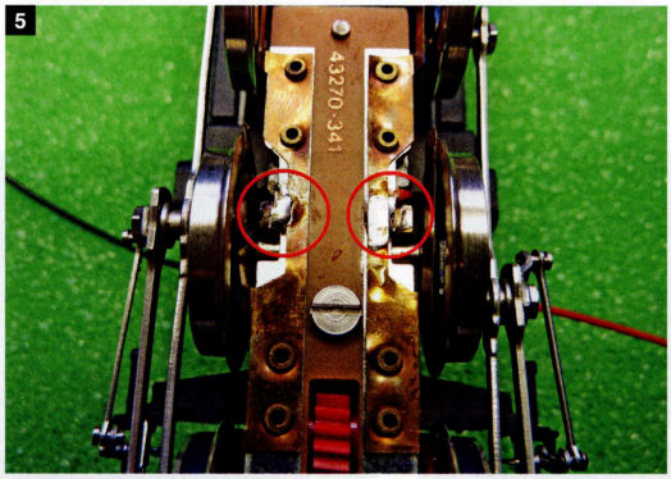


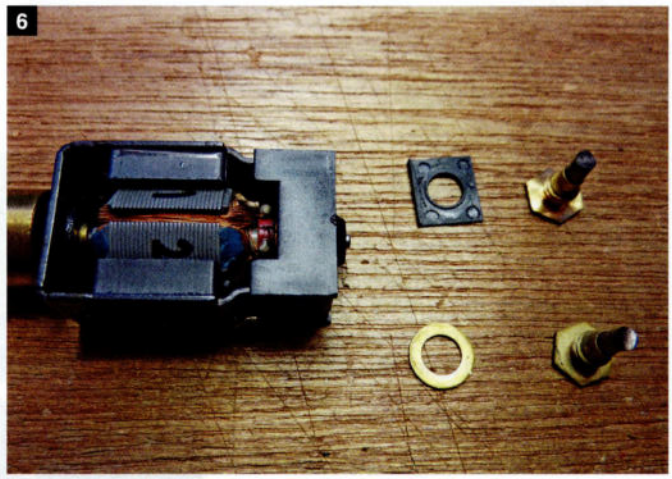


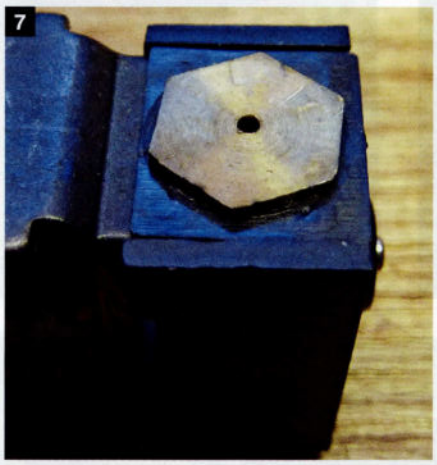
3-4. Voici sur la photo de gauche, la lamelle qui connecte les roues droites au châssis. La photo de droite présente le circuit modifié, après coupure de cette lamelle de contact au châssis.

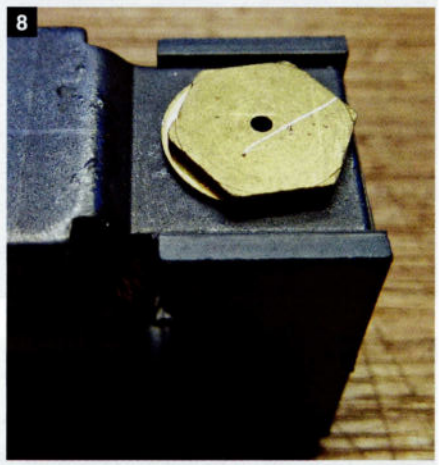
5. Les deux lamelles de prise de courant sont maintenant équipées de fils pour l'alimentation du décodeur: un fil rouge pour les roues de droite et un fil noir pour les roues de gauche.

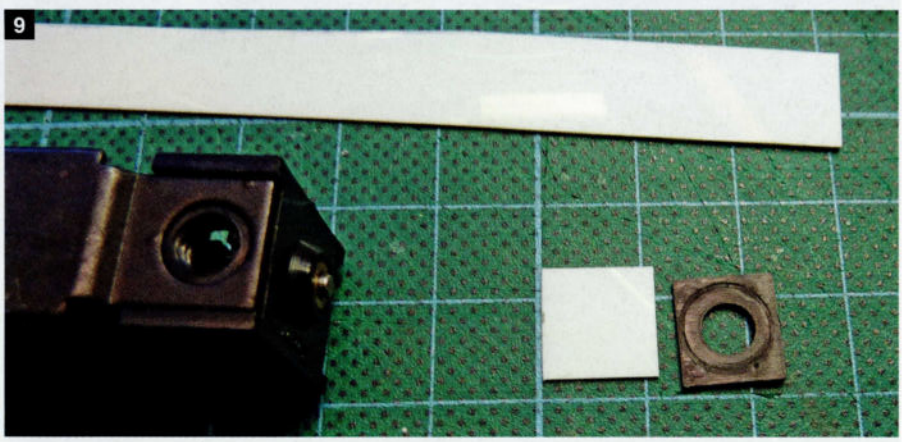
6. Le moteur compte un porte-balais isolé par une petite plaque plastique (en haut) et un autre connecté à sa structure via une rondelle en laiton (en bas).









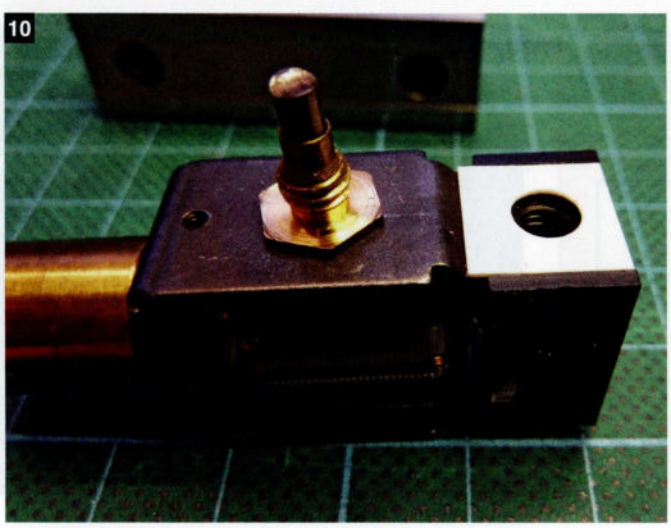


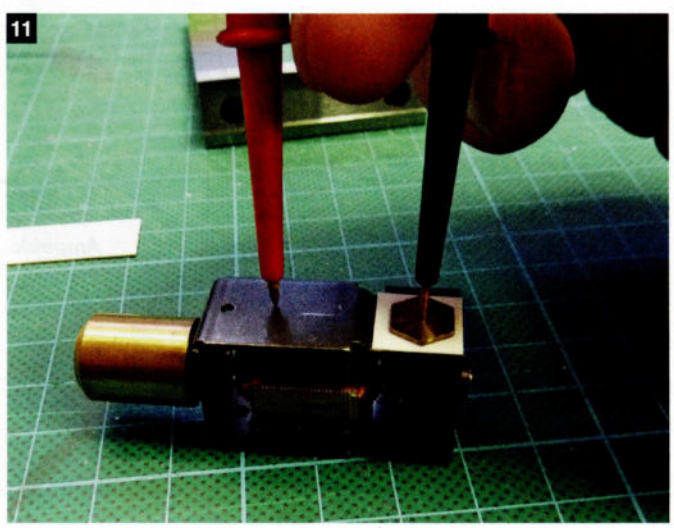
7-8. Voici les deux porte-balais en place, tels que montés à l'origine. A gauche, le porte-balais isolé et à droite, celui connecté à la structure du moteur.

9. Afin d'isoler le second porte-balais de la structure du modèle, j'ai réalisé une seconde pastille isolante en plasticarte d'épaisseur 0,5 mm, aux dimensions identiques à la pastille originale.

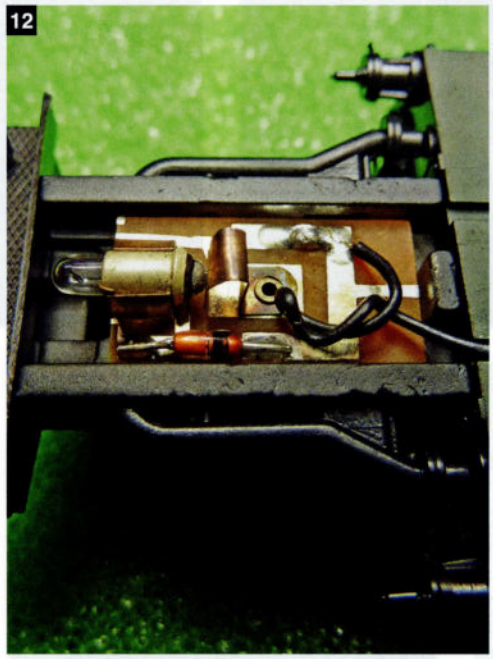
10. Mise en place de la nouvelle pastille d'isolation. Petite astuce, remarquée après l'opération: le plus facile, c'est de perforer la plasticarte avec un perforateur classique, après quoi on découpe la plaquette au format requis!

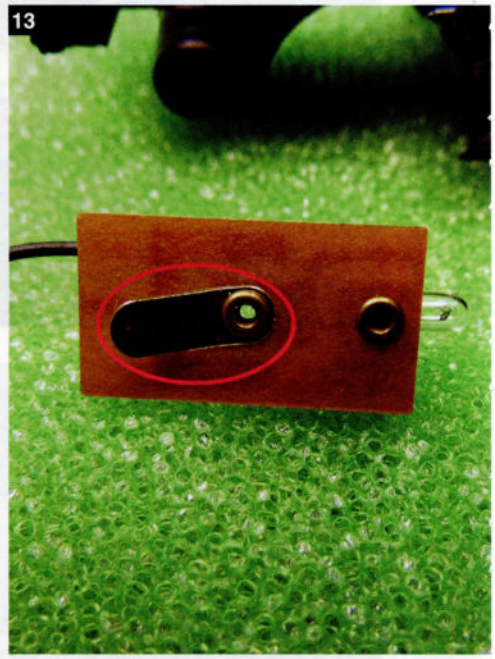
11. Après remontage, il est indispensable d'effectuer une mesure d'isolement entre chaque porte-balais et la structure du moteur, faute de quoi on risque de détruire le décodeur!





12 – 13. Le feu avant est lui aussi connecté à la structure du châssis, via une petite languette visible sur la photo de droite. Cette languette devra bien sûr être coupée elle aussi, afin d'isoler les deux bornes de l'ampoule.

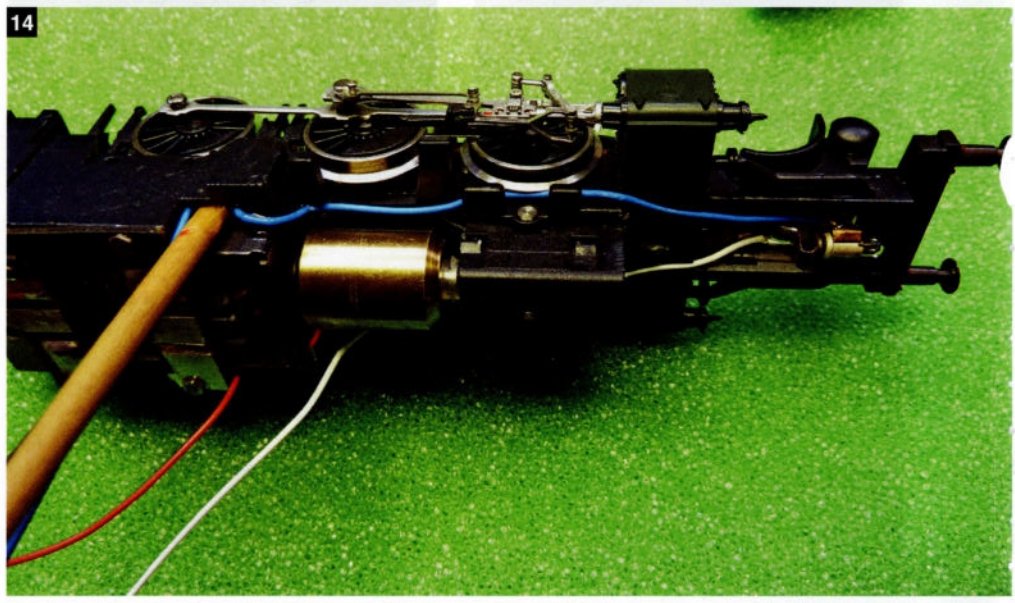

12


13

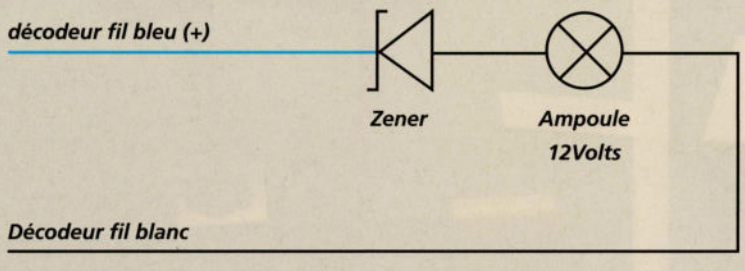
14. Deux fils (blanc et bleu) sont connectés à l'ampoule et traversent le châssis en direction de l'emplacement du décodeur, qui sera installé au dessus du moteur. D'origine, les ampoules équipant ce modèle sont des 12 Volts. La tension de sortie 'éclairage' du décodeur sera comprise entre 16 et 20 Volts. Le fabricant du décodeur (ESU) préconise donc la mise en place d'ampoules de 16 Volts. Ne possédant pas de telles ampoules, j'ai installé une diode Zener de 8 Volts, en série avec l'ampoule. De cette manière, la tension se répartira entre la Zener (8V) et l'ampoule (12V).

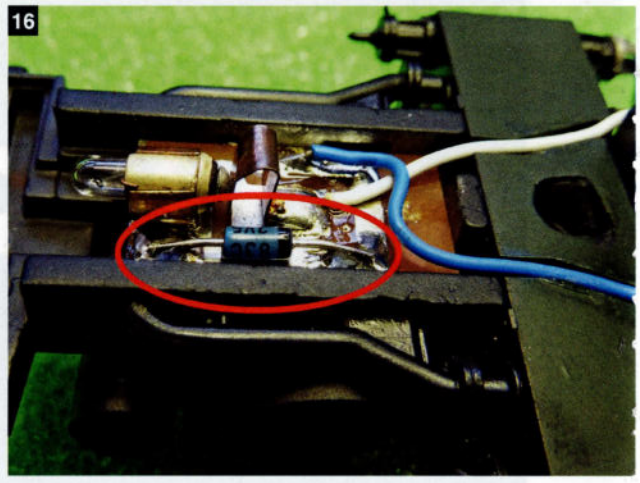
15. Voici un petit schéma de câblage de la diode Zener. Comme vous le voyez, la diode est montée en inverse par rapport à une diode normale. C'est en inverse que doit se câbler ce composant, si l'on veut exploiter ses caractéristiques de régulateur de tension. Si vous le câblez comme une diode normale (en direct), vous obtenez alors le fonctionnement d'une diode et non d'un régulateur de tension. La chute de tension à ses bornes sera alors 0,6 V, au lieu des 8 V nécessaires ici.

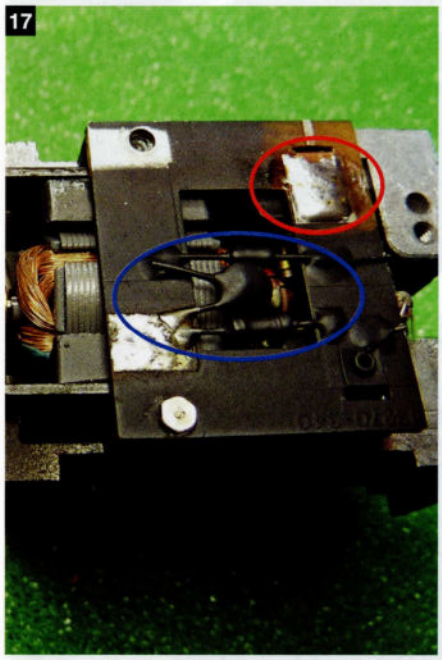
16. Voici le petit circuit ainsi modifié et câblé. Notez la diode Zener (cercle rouge).

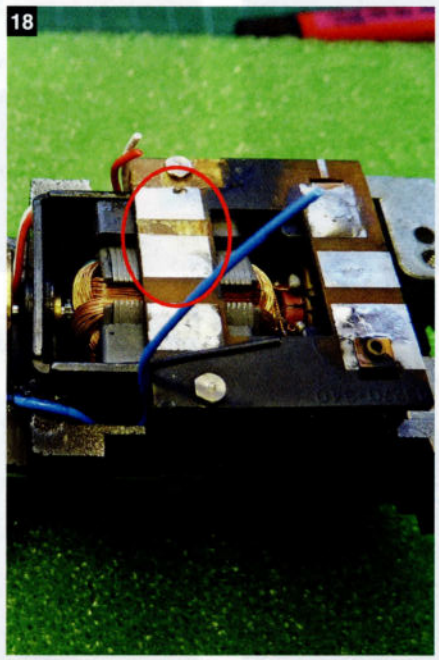

14

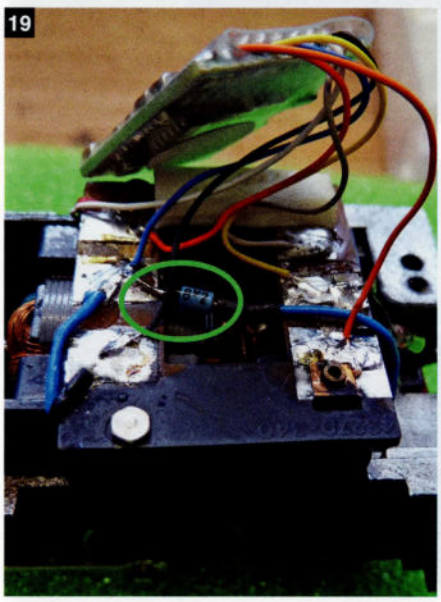
15

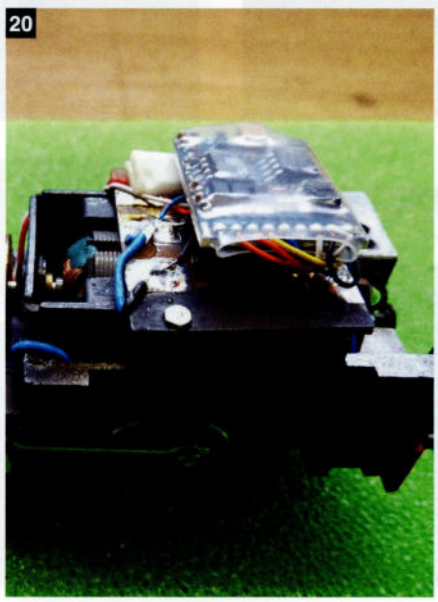


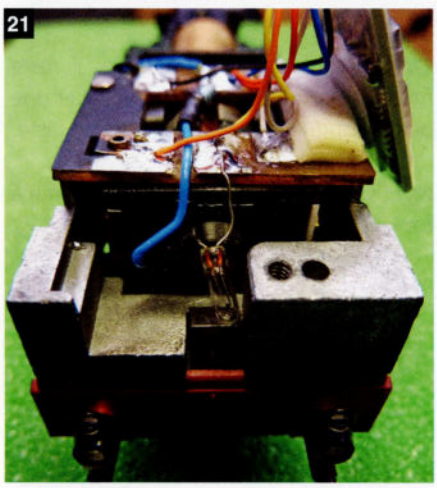

16

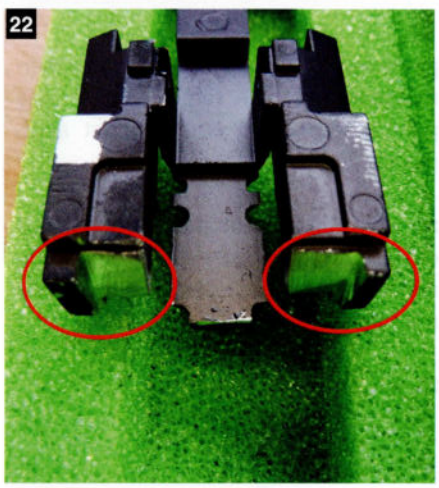

17


18


19


20


21


22

17-18. Vient ensuite la modification du circuit imprimé du moteur. Sur la photo de gauche, j'ai ajouté un petit contact réalisé en bronze ressort d'épaisseur 0,2 mm vers le porte-balais du moteur qui précédemment, était connecté à la structure (cercle rouge). J'ai aussi enlevé les trois composants maintenant inutiles et perturbateurs d'un bon fonctionnement en digital DCC (cercle bleu). Sur la photo de droite, j'ai modifié le circuit imprimé pour isoler les pastilles de la structure et obtenir ainsi deux connexions supplémentaires (cercle rouge). Ces connexions serviront de 'bornes relais' entre le décodeur et les fils d'alimentation et d'éclairage.

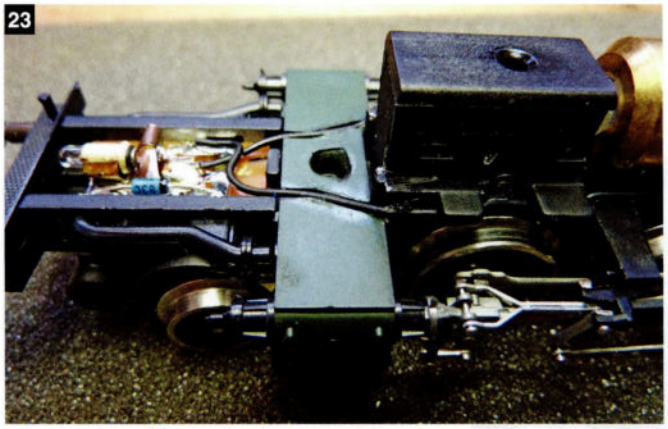
19 – 20. Sur la photo de gauche, vous voyez le décodeur ESU LokPilot V4.0 câblé et sous celui-ci, la diode Zener qui alimente le feu arrière (cercle vert). Sur la photo de droite, le décodeur est fixé à l'aide de ruban adhésif double face.

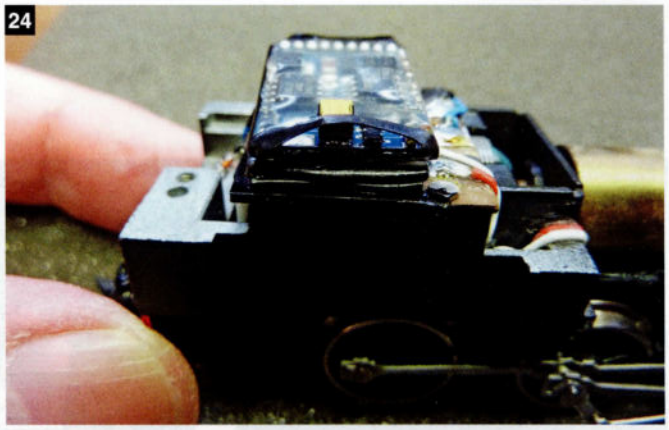
Le décodeur se câble comme suit:
1 - Orange: moteur borne droite
2 - Jaune: feu AR (–)
3 - Vert: sortie AUX 1 (–)
4 - Noir: prise de courant roue gauche
5 - Gris: moteur borne gauche
6 - Blanc: feu AV (–)
7 - Bleu: commun aux feux et à AUX (+)
8 - Rouge: prise de courant roue droite
- Mauve: sortie AUX 2 (–).

Les fils moteur 1 et 5 peuvent être inversés; il faudra effectuer un essai pour vérifier le bon sens de marche avant de remonter la loco. Vous trouverez la notice du décodeur LokPilot V4.0 sur la page http://www.hoptit-train.be/Html/telechargements.html.

21. Détail du feu arrière et de son câblage.

22. Le lest intégré à la locomotive doit être légèrement usiné pour permettre le passage des fils venant des roues et du feu avant.













23. Après câblage et essais complets, les fils visibles sont peints avec la peinture Humbrol 33 'Matt Black', afin de les rendre plus discrets.

24. Le même traitement est appliqué aux bords du décodeur. Attention: il ne faut pas peindre entièrement la gaine thermorétractable, car elle sert de refroidisseur au décodeur et une simple couche de peinture peut dégrader son pouvoir de refroidissement. De même, il ne faut pas enlever ou recouvrir cette gaine thermorétractable d'un ruban adhésif: cela pourrait entraîner l'échauffement anormal du décodeur.

25. Voici après remontage l'apparence de la locomotive en vue de droite. On remarque le bord du décodeur, mais cela reste assez discret.

26. Vue arrière du modèle.

27. Vue de gauche du modèle: il reste même assez d'espace pour y installer une petite figurine représentant le machiniste.

28. Et voici notre petite locomotive prête à circuler sur un réseau DCC!



La E186 150 sans adhésifs à Zeebruges (avant-port), le 24 janvier 2015. On aperçoit encore les traces des logos Captrain sur la face latérale et sur le nez, ainsi que la bande vert clair entre les phares, déjà en assez mauvais état.



La E186 150 portant la seconde version des adhésifs Crossrail. Zeebruges, le 26 mai 2015.



Depuis novembre 2015, la bande entre les deux phares de la E186 150 est rouge. Aachen-West, le 23 novembre 2015.

LA TRAXX 186 150 DE CROSSRAIL

Depuis fin décembre 2014, Crossrail Benelux prend en location une locomotive électrique 'Traxx' de la série E186 pour assurer la remorque de trains de marchandises entre Zeebruges et Aachen West. Cette loco – la 'Traxx' E186 150 de fabrication Bombardier – était auparavant utilisée par l'opérateur Captrain. Le contrat de location étant venu à terme, les logos propres à Captrain ont été enlevés, sauf… la bande vert clair autocollante entre les phares.

TEXTE ET PHOTOS: **DRIES REUBENS**

Lors des premiers mois d'utilisation de la E186 150 par Crossrail, cette loco circula sans logos. Crossrail décida ensuite d'y apposer ses propres logos: pendant une brève période, la loco circula avec un grand adhésif sur les flancs et un plus petit sous la fenêtre latérale droite des cabines de conduite. Peu avant l'été, cette disposition fut modifiée: le logo sous les fenêtres latérales fut enlevé et un autre apparut sur les nez de l'engin. La bande vert clair entre les phares – héritage de son époque 'Captrain' - fut maintenue, alors qu'on voyait clairement que cet adhésif avait fait son temps…

Depuis novembre 2015, cette bande adhésive a – enfin – été éliminée et la E186 150 circule désormais en Belgique avec une bande de visibilité rouge entre ses phares. De nombreux fabricants de modèles miniatures proposent la E186 dans leur gamme, mais aucun avec cette livrée: qui relèvera le gant?

INDEX DES SOMMAIRES TMM 143 – 153

N°	PAGE	ARTICLE

LES RÉSEAUX

RÉSEAUX

143	24	Premiers frimas sur Talleyrac-Vieyre
143	58	'Halte Tombroekstraat': De l'idée au plan
144	36	'Tussen Klei en Leuzze', un tram à voie métrique au 1:43,5e
144	62	Module 'Etoile du Nord'
145	24	A demeure: 'Van Langental naar Unterlenningen'
146	20	'Scherpenheuvel', 4 ans plus tard…
146	60	'Woolacombe Bay'
147	32	'Clutton':le paysage comme source d'inspiration
148	18	't Venhuizer spoortje': une maquette historique
148	36	Les vicinaux dans un jardin…
148	70	'Allentown', un petit bout des USA au 1:160
149	16	'Antwerpen Oostkaai': Anvers vu par un Britannique
149	24	'De Tramstraat': Eindhoven anno 1930
149	32	'Vallescura': La Bella Italia en modèle réduit
149	38	'City Limits & station Gladstone'
149	52	'Helenensiel': De la voie Z à la Mer des Wadden
149	56	Le train de gypse de Stadtoldendorf: Un véritable réseau-musée
149	74	'Warren Lane': Des conteneurs à perte de vue…
149	80	'La gare de Jenesaizou'
149	86	'Am Bahnhof': à déguster tranquillement…
149	90	'St. Juliot': Un surprenant micro-réseau
149		Spécial 'Réseaux'
150	26	Bouillière
150	40	De Niggende Saligheyd
150	56	Réseaux à demeure: En visite chez Roger Vissers (1)
151	22	Le 'Réseau mosan' souffl e ses 30 bougies!
151	42	Zwaaghoek, une fantaisie à voie métrique
151	56	La gare de Primery
152	24	Smeerdijk: la pétrochimie à la mode Wust…
152	40	Le dernier train vers Pagham Harbour
152	48	Le réseau miniature de Train World
153	36	'Die Rittnerbahn': de la voie étroite dans le Sud-Tyrol
153	50	'Deux Bois': l'étape suivante après le set de départ
153	54	Réseaux à demeure: En visite chez Roger Vissers (2)

DIORAMAS

145	64	Diorama: Une rue bien belge…
149	94	Diorama 'Van Lingen naar Gefrees': Une nouvelle extension au 1:32e

MINI-RÉSEAUX

143	40	'Pierre Le Port'
144	44	'Quinta das Escoladas'
145	52	'Turnhout NEEB'
149	46	'Mini Gremberg'

N°	PAGE	ARTICLE

SIGNAUX

152	16	Des signaux lumineux SNCB chez B-Models

AIGUILLAGES

144	52	Des aiguillages à commande mécanique – un projet simple de fabrication 'maison'
146	71	La fabrication 'maison' des voies et aiguillages (4): un levier à boule
152	76	La fabrication maison d'un coffret pour moteur d'aiguillage

MATÉRIEL ROULANT

LOCOMOTIVES - TESTS

143	20	Les 2200/2300 en N de Piko
143	67	Une BB 27000 SNCF chez Rocky Rail
144	18	Van Biervliet sort son 'Gros nez' - La 5204 en modèle réduit
144	22	La série 6301 à 6322 des NS – Les 'brutes' d'Artitec
144	34	Test-éclair: Un bus sur rails VT 95.9 et sa remorque VB 140
145	14	La 8217 SNB de Piko
145	20	La 1204 NS de Roco
146	15	Update pour la 8217 de Piko
146	16	Les locomotives 'Traxx' des NS - Comparaison des modèles Piko et ACME
147	15	Un 'Sik' avec bras de grue chez Roco
147	16	L'autorail type 600 SNCB de Liliput
147	22	La type 204 SNCB de Märklin
147	26	La 1200 et des 'Plan D' des NS en turquoise
149	14	La série 73 en H0 de Piko
149	15	Un set de wagons NS chez Roco
150	18	Le 91 SNCB de Van Biervliet
150	22	La E186 149 Captrain de Roco
150	24	La E50 016 DB de Roco
151	14	La type 91 de Liliput
152	18	Les 2844 et 2861 Piko: des Traxx pour les 'Intercity Direct'
152	20	La 7301 de Piko: proche de la perfection!…
152	22	La BR 50 à tender-cabine de Roco
153	20	Les types 15 et 16 SNCB de Treinshop Olaerts
153	28	La série 76 SNCB de Philotrain

LOCOMOTIVES - SUPERDÉTAILLAGE

150	34	Une soute à charbon pour la type 98 SNCB de Fleischmann
150	38	L'installation d'un décodeur sons dans la 8217 Piko
150	75	Le placement d'un Power Pack ESU dans une 73 ou 82 Piko

VOITURES - TESTS

148	15	Les voitures à fenêtres ovales des NS chez Artitec
152	23	Des voitures Wegmann des CFL chez Piko

N°	PAGE	ARTICLE
WAGONS DE MARCHANDISES - TESTS		
144	30	Le wagon de ballast 'Uay' de Van Biervliet en H0
147	30	Un 'SSy-45' chez Artitec
150	25	Un set de wagons belges Roco
153	32	Un wagon 'Oppeln' au 1/87 chez Exact-Train
WAGONS DE MARCHANDISES - CONSTRUCTION		
147	46	L'assemblage d'un wagon en laiton de MK Modelbouwstudio's
148	28	L'assemblage d'un 'Shhmms 20.6' de l'Atelier CJ Model's
WAGONS DE MARCHANDISES - SUPERDÉTAILLAGE		
144	48	Des bras de fixation pour le 'Shmms' Roco chez pb Messing Modelbouw
146	30	Les signaux de queue à la SNCB
TRAMS		
147	73	'Halte Tombroekstraat' (3e partie)
150	72	L'assemblage du kit Ferivan d'une type S de la SNCV

BÂTIMENTS ET OUVRAGES D'ART

BÂTIMENTS - CONSTRUCTION		
143	32	La centrale à vapeur de Gand-Sud (5): La Chaufferie
143	37	Un pont à peser SNCB à l'échelle 0
143	49	Une loge 'Vonêche' chez C-Traccs
143	50	Délabrements urbains (suites...)
143	64	Une maison de maître chez Markenburg
144	56	La centrale à vapeur de Gand-Sud (suite et fin)
144	61	Une aubette à journaux chez Artitec
144	66	L'assemblage d'un garage Kit Nord
146	39	'Station Güglingen' (1ère partie)
146	48	'Halte Tombroekstraat' (2) – Photographier et graver des maisons
147	42	'Station Güglingen' (2e partie)
149	66	Des murs en boîtes...
150	52	La construction du hall d'usine de Cités Miniatures
151	32	L'assemblage d'un moulin à vent Aumo.be
151	50	'Garages story' (2)
152	32	L'atelier de Tombroek par Aumo.be
OUVRAGES D'ART - CONSTRUCTION		
151	66	Un pont en béton armé
INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES - CONSTRUCTION		
146	56	Une station-service chez PB Messing Modelbouw

DÉCORATION DU RÉSEAU

DÉCORS - CONSTRUCTION		
143	44	Des étançons en bois pour charbonnage (7, Fin): un diorama fait pour être exposé
145	71	Un retourne-quai
145	76	Des portes en bois... en pierre synthétique (1)
148	45	La confection 'maison' d'un éclairage de quai belge
148	56	'Halte Tombroekstraat' (4) : la caténaire SNCV
150	48	La fabrication de lanternes à gaz pour Turnhout NEEB
152	46	La construction d'un orgue de Barbarie
153	74	Des tubes néon faits 'maison' bien à l'échelle
DÉCORS - SUPERDÉTAILLAGE		
153	44	L'amélioration du pont tournant de Roco

TECHNIQUES, MATÉRIAUX, OUTILLAGE, ASTUCES

TRUCS ET ASTUCES		
148	48	Un système pratique de rangement pour profilés en styrène
TECHNIQUES - COMMANDES		
147	51	Les servomoteurs démystifiés
150	68	Les servomoteurs... commandés en analogique!
153	17	Le régulateur Mobile Control II ESU
TECHNIQUES - OUTILS		
148	64	Le modélisme au laser? C'est faisable...
TECHNIQUES - PATINE ET PEINTURE		
144	72	Des volets en bois... dans tous leurs états
146	64	'Quartier de la Brasserie (3)
153	62	Emmanuel Nouaillier: Des ferrures rouillées à souhait
OUTILLAGE		
146	81	La fabrication d'une presse à roues
ELECTRICITÉ ET ÉLECTRONIQUE		
144	78	Convertir une alimentation pour PC en alimentation pour réseau miniature
150	51	Les modules sons AVT Products
DIGITAL		
151	20	Le générateur de fumée 'Dynamic' de Van Biervliet

CHEMINS DE FER RÉELS

CHEMINS DE FER RÉELS - LOCOMOTIVES		
146	44	La série 82 en trafic local de marchandises
CHEMINS DE FER RÉELS - COMPOSITIONS		
143	70	Des trains courts avec une série 59
147	78	L'utilisation de la type 204 à la SNCB
150	90	Les voitures M6 de la SNCB
151	78	Des trains de marchandises remorqués par un locotracteur 91
153	33	La série 15 SNCB

N°	PAGE	ARTICLE

REPORTAGES ET BOURSES

REPORTAGES - EXPOSITIONS ET BOURSES

143	72	L'internationale Modellbahn Ausstellung (IMA) de Cologne
143	74	Rail Expo Paris
146	74	'Rail' 2015 – A l'aise dans toutes les échelles…
147	60	On traXS! 2015
148	76	Intermodellbau 2015: vaut toujours bien une visite…
152	58	Les nouveautés vues à Euromodelbouw à Genk
152	62	Euromodelbouw 2015
153	60	La rencontre de la Voie 1
153	68	Eurospoor
153	76	Ramma

REPORTAGES - FABRICANTS

143	78	Van Biervliet Sort la série 59 en modèle 'Budget'
145	50	Les nouveautés chez les fabricants de petites séries

REPORTAGES - ASSOCIATIONS

145	68	Les 25 ans du ModelSpoorGroep Valkenswaard

REPORTAGES - DIVERS

145	60	L'échelle N en Belgique

TRUCS DE BOURSE

143	77	De nederlandse Modelspoordagen in Rijswijk
144	81	Rail 2015
150	96	Euromodelbouw 2015
150	97	RAMMA 2015
151	80	Eurospoor 2015
152	79	Walferdange 2015
152	79	Rail Expo 2015

FOIRE DE NUREMBERG - NOUVEAUTÉS

145	34	Foire de Nuremberg 2015

EXPOS DE MODÉLISME

147	58	Le 5e Concours de mini-réseaux

LE MARCHÉ

MODÈLES DE L'ANNÉE

143	68	'Modèle de l'année 2014'
145	74	Le 'Modèle de l'année 2014'
148	75	Le Modèle de l'année 2014, selon Febelrail

RECENSIONS

143	76	Trains de France, années 1950
143	76	DVD 'CFL Outtakes'
143	76	175 Jaar Spoor - 175 Jaar spoorwegen in Nederland
145	81	Type 126 - Reeks/Série 26
145	81	Type 603 - Reeks/Série 43
145	81	Type 203 - Reeks/Série 53

N°	PAGE	ARTICLE
147	80	Type 210 - Reeks/Série 60
147	80	Type AM 54 - Reeks/Série 051-128
147	80	Type 125-140.25 - Reeks/Série 5.5
147	81	Goederentreinen in Nederland 2004 - 2015
147	81	Gütterwagen Band 7 Kesselwagen
148	81	Het grensbaanvak Hengelo - Bad Bentheim 1961-2014, Treinen in beeld 11
148	81	Unsterbliche Baureihe 103
151	81	De Stoomtram, Alkmaar-Bergen aan Zee, 'Bello' en daarna
151	81	Eisenbahn Journal - Vorbild und Model: Ladegut Holz
151	81	Miba Spezial - 105 Details am Gleis
151	81	Miba Anlagen 19
152	80	Stoomlocomotieven - Serie SS 1201 - 1240 (NS-serie 6000)
152	80	Le chemin de fer du Hoyoux et du Condroz
152	81	Les locomotives Nohab & AFB en Europe
152	81	Trains de Belgique, années 1970
152	81	Type 213 - Reeks/Série 65-75
153	80	Les autorails Brossel, première partie
153	80	Les grands trains: Tome 5
153	80	Type 201 - Reeks/Série 59
153	81	Type 605 - Reeks/série 45
153	81	Altenbeken 3, Klassiker der Eisenbahn die 1950er und 1960er Jahre

LE HOBBY

CLUBS

148	72	Le MSC Het Spoor à Saint-Nicolas
150	95	Nouvelles des clubs
151	73	Le club MTD a 40 ans
151	76	1965–2015: le Rail Miniature Mosan a 50 ans
152	74	MSCM De Pijl déménage

TMM

CONCOURS

150	78	Le plus beau réseau d'inspiration belge

ACTIONS SPÉCIALES

145	22	L'action 2015 de TMM

LES VIEUX CARTONS

147	66	Souvenirs d'embranchements (1)
148	50	Souvenirs d'embranchements (2)
152	68	Souvenirs d'embranchements (3)

Le contenu complet de tous les numéros de TMM se trouve sur notre site web www.trainminiaturemagazine.be, où un fichier en Excel bien pratique peut en outre être téléchargé.

LES JOURNÉES NÉERLANDAISES DE MODÉLISME DE RIJSWIJK

La saison 2016 des expositions est traditionnellement lancée avec les Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire de Rijswijk: les 9 et 10 janvier prochains, vous pourrez admirer de beaux réseaux miniatures et faire des achats dans les jolies halles de la Broodfabriek, à Rijswijk (NL).

TEXTE: **GUY VAN MEROYE**

Une des primeurs à cette expo sera le nouveau réseau miniature du Modulegroep BCN: 'De Hofpleinlijn'. Il représente à l'échelle 1:87 la ligne qui reliait la gare de Scheveningen Kurhaus à celle de Rotterdam Hofplein, vers 1908. Le club Maasbuurtspoor présentera son réseau 'Delfshavense Schiebruggen', sur lequel deux ponts levants ont été reproduits, de manière fonctionnelle. Pemoba sera également présent avec sa nouvelle création: 'Peters Tal'. Enfin, Frank Combe venant de France présentera son dernier mini-réseau en date: 'Hansen Fisk'.



Un réseau miniature d'une grande échelle sur une petite superficie: Frank Combe montre sa dernière création en date, 'Hansen Fisk'. (Photo: Frank Combe).

D'autres réseaux déjà connus – mais non moins intéressants – seront également exposés, comme 'Doarginder', 'Zwaaghoek', 'Smeerdijk', 'Jean Ville', 'Schrottplatz', 'Beautiful British Columbia' et last but not least: 'Halte Tombroekstraat', dont l'achèvement a été poursuivi par Gerard Tombroek.

Outre les 20 réseaux participants, de nombreux stands de vente seront également présents, dans l'espace 'marché'. Au total, 200 stands présenteront aussi bien des nouveautés que des articles de seconde main. L'assortiment proposé sera diversifié: des modèles de différentes marques, du matériel d'arrière-plan, des décors, de l'électronique, de l'outillage et de la littérature. Le programme complet et les noms de tous les tenanciers de stands sont disponibles sur le site www.modelspoordagen.nl.

Les Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire veulent être une occasion de sortie tant pour les jeunes que les moins jeunes. Un coin sera donc réservé aux enfants, où ils pourront s'essayer au montage d'un set de départ. Un jeu bingo sera par ailleurs organisé pour les enfants de moins de 12 ans par la Nederlandse Modelspoor Federatie. En jouant, les enfants feront connaissance avec le hobby du modélisme ferroviaire. Au cours des deux jours, de jolis lots seront tirés au sort. Enfin, vous obtiendrez une réponse à toutes vos questions concernant notre hobby en vous adressant aux stands du Team Mitropa, de BeneluxSpoor.net et de Modelspoorwijzer.net.

GAGNEZ UNE ENTRÉE GRATUITE!

En tant que lecteur de Train Miniature Magazine, vous pouvez gagner une carte d'accès gratuite à ces Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire des 9 et 10 janvier prochains. Au total, 5 x 2 cartes seront distribuées gratuitement. Envoyez un mail à l'adresse modelspoor@de-broodfabriek.nl pour avoir une chance de gagner une de ces cartes et expliquez pourquoi vous voulez la gagner. Vous n'avez pas gagné? Faites alors usage du bon de réduction que vous trouverez dans la publicité publiée dans ce magazine.

INFORMATIONS GÉNÉRALES

Dates:	9 & 10 janvier 2016
Heures d'ouverture:	de 10 à 17 h
Site web:	www.modelspoordagen.nl
Adresse mail:	modelspoor@de-broodfabriek.nl

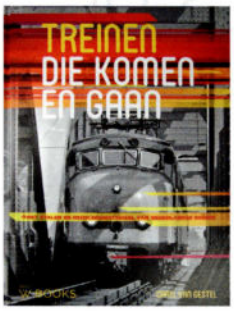
ENTRÉE

Adulte:	€ 10,-
Enfants de 3 à 12 ans compris:	€ 3,-
Enfants de moins de 2 ans:	gratuit

SITUATION

De Broodfabriek
Volmerlaan 12
2288 GD Rijswijk
Pays-Bas

BOEKEN



TREINEN DIE KOMEN EN GAAN
HET STALEN NS-REIZIGERSMATERIEEL VAN NEDERLANDSE BODEM

Par Carel van Gestel, en collaboration avec Luud Albers, Marcel van Ee, Rob van Ee, Victor Lansink et Peter van der Vlist. Editeur: WBOOKS, Zwolle, ISBN 978 94 625 8109 8, format: 21 cm x 28, relié à couverture cartonnée, 168 pages. Photos en noir et blanc, texte souligné partiellement de rouge. Prix: 29,95 euro, frais de port compris. A commander via http://wbooks.com/ , où vous trouverez un aperçu du contenu.

Jusqu'en 1971, la plus grande partie du matériel roulant à voyageurs des NS était construite en régie par des fabricants comme Werkspoor à Utrecht, Allan à Rotterdam et Beijnes à Haarlem. Le livre 'Treinen die komen en gaan' raconte l'histoire de cette industrie néerlandaise assez particulière, depuis l'endroit où le matériel fut fabriqué jusqu'à l'endroit où… il fut ferraillé. Ce livre est conçu comme un album-photos; ceci veut dire qu'il donne un aperçu général du matériel à voyageurs, sans entrer dans les détails, ni sous forme de tableaux. Pour ceux qui veulent en savoir plus, l'auteur les renvoie vers la littérature spécialisée. Ce livre donne un aperçu chronologique de la fabrication et reproduit les photos d'usine par type de matériel, en commençant par les automotrices électriques Mat '24 jusqu'aux voitures 'Plan' W. Le concept est simple: deux à quatre pages sont consacrées à chaque type d'automotrice ou de voiture, avec un court texte introductif, de belles photos et des légendes informatives.

Les photos d'intérieur de véhicules et d'atelier surtout sont intéressantes: nombre d'entre elles ne sont jamais publiées dans de tels ouvrages de recension. Carel van Gestel a dû passer des jours entiers aux archives d'Utrecht pour rassembler une telle collection de photos uniques…
La deuxième partie de ce livre 'Treinen onderweg' illustre le matériel lors de son utilisation quotidienne. Ici aussi, on y trouve de belles photos de 'Blokkendoos', des 'Anges bleus' et des fidèles 'Têtes de chien', légendées de manière claire et informative. Nombre de ces photos proviennent à nouveau des archives d'Utrecht et de photographes ferroviaires connus comme A.D. de Pater et J.A. Bonthuis, mais aussi de L.J.P. Alers, qui a mis beaucoup de ses magnifiques photos à disposition. Au fil du temps, on voit également y apparaître les propres photos de Carel. Ce n'est pas si étonnant que cela, car Carel (Zeist, °1946) n'a vraiment débuté dans la photographie ferroviaire qu'en 1974; à ce moment, le dernier constructeur ferroviaire néerlandais avait déjà mis la clé sous le paillasson…

Les pages 124 à 167 traitent des trains qui s'en vont: la majorité de ces parcours mènent chez un ferrailleur… Des photos qui ne font pas toujours plaisir à voir. Certaines vues sont artistiques – ce à quoi un chantier de ferraillage se prête assez bien – mais de nombreuses photos de matériel fortement endommagé (par accidents ou faits de guerre) forcent quelque peu la dose, selon votre recenseur: lorsque vous aurez fini de lire ce livre, vous le quitterez avec un sentiment de tristesse. Nous aurions préféré y voir des vues plus joyeuses du peu de matériel qui a été préservé et restauré, principalement par des volontaires de musées ou de lignes-musées, comme par exemple dans le livre 'Alkmaar-Bergen aan Zee', 'Bello' en daarna', pourtant du même éditeur.

Dans sa préface, Carel exprime l'espoir que le lecteur ressortira à de nombreuses reprises ce livre de sa bibliothèque, pour entamer une plongée dans le passé: ce n'est pas tombé dans l'oreille d'un sourd…. Et finalement, sautez les pages qui traitent un peu trop fortement de la mise à la ferraille! (GJT)



UN SIÈCLE DE VAPEUR (7)

Un siècle de vapeur (vol. 7), édition PFT, boîte postale 40 à 7000 Mons, format couché, 21 cm x 27, relié avec couverture cartonnée, 150 pages, bilingue français/néerlandais, prix: 32 euro.

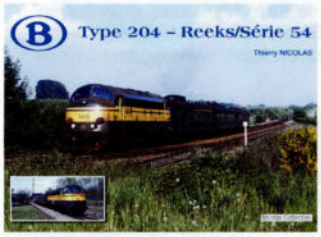
Il s'agit du 7ème tome de la série 'Un siècle de vapeur' éditée par le PFT. Comme par le passé, cet ouvrage est divisé en cinq chapitres, parmi lesquels les trois grandes époques ferroviaires sont les plus fournies: 1835-1930 (Etat Belge), 1931-1945 (SNCB – matricules à 4 chiffres) et 1946-1966 (SNCB – matricules à 5 chiffres), le 2ème chapitre étant lui-même scindé en deux périodes: 1926-1931 (création de la SNCB) et 1932-1945 (introduction des matricules à 4 chiffres). Le 4ème chapitre (assez succinct) traite des chemins de fer industriels et le 5ème chapitre (également sommaire) traite de locomotives à vapeur de réseaux étrangers. 'Un siècle de vapeur' est manifestement une formule qui plait, d'autant que le PFT s'est constitué au fil du temps une imposante collection de photos, grâce à la reprise de quelques collections privés, comme celles d'André Dagant, André Witmeur (Jocadis), Hugo Nauwelaerts et Herman Hesselink. Chaque page de ce livre reprend une photo reproduite en grand format, avec une description fouillée de l'engin illustré et lorsque c'est possible, la nature de la rame remorquée, la date et le lieu de la prise de vue. La qualité des photos reproduites est généralement très bonne, mais ce n'est pas toujours le cas, aux dires même du PFT, pour lequel il est parfois plus intéressant de publier une photo d'une moindre qualité, mais d'une certaine valeur historique. La plupart des photos sont bien entendu reproduites en noir et blanc, une conséquence logique des époques traitées. Le PFT a pourtant réussi à ajouter à cet ouvrage un cahier spécial dans le chapitre 3, qui reprend huit photos en couleurs. De concert avec les six tomes déjà édités, 'Un siècle de vapeur 7' procure un regard assez vaste sur le passé de la vapeur à la SNCB et est donc à conseiller à tout amateur des trains à vapeur belges. En outre, l'acquisition de cet ouvrage contribue à la préservation et au maintien en état de matériel roulant belge d'une grande valeur historique, une raison supplémentaire pour acheter ce livre. (GH)



TYPE AM55
REEKS/SÉRIE 502-539

Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, édition Transnico International, ISBN 978-2-930748-35-1, format couché de 21,5 cm x 30, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 112 pages, prix: 27 euro.

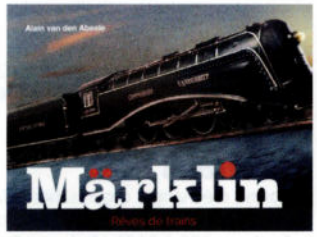
Les 38 automotrices doubles 'AM55' datant de 1955 furent conçues pour des trains semi-directs. Ces automotrices avaient également été conçues pour pouvoir desservir des gares à quais bas, raison pour laquelle on a pu les voir sur quasi toutes les lignes électrifiées du pays jusqu'en 1993, moment où elles furent radiées. Les automotrices ne sont pas très intéressantes pour les amateurs de belles compositions; ce livre l'est donc surtout par les nombreuses gares et points d'arrêt entretemps disparus. Il constitue un appoint intéressant aux ouvrages précédemment consacrés aux AM39, AM54 et AM56. (GVM)



TYPE 204
REEKS/SÉRIE 54

Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, édition Transnico International, ISBN 978-2-930748-34-4, format couché de 21,5 cm x 30, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 144 pages, prix: 31 euro.

Avec la parution de ce livre traitant du type 204, la trilogie des 'gros nez' belges est désormais complète. Le type 204 se différenciait du type 202 par un autre rapport d'engrenages, qui lui permettait d'atteindre la vitesse de 140 km/h. Les huit locomotives de ce type furent prises en inventaire par la SNCB en 1957. Au cours de leurs premières années d'existence, les 204 furent surtout utilisées pour remorquer des trains express vers Amsterdam, Paris-Nord et Cologne. Plus tard, elles remorqueront principalement des trains de voyageurs au départ de Namur et ne circuleront plus en Flandre. Certaines locos de ce type (devenu série 54 en 1971) ont été équipées de cabines 'flottantes'.
Comme à l'habitude en ce qui concerne les livres de la 'Nicolas Collection', le premier chapitre traite de la période d'avant 1971, avec une vingtaine de photos pleine page. Dans un second chapitre plus fourni, chaque loco de la série est traitée séparément, dans ses différentes livrées. L'accent est mis ici sur des photos datant de la seconde moitié des années '70 et du début des années '80. On y verra des photos nostalgiques d'un passé disparu, qui sauront susciter l'imagination des modélistes. (GVM)



MÄRKLIN
RÊVES DE TRAINS

Par Alain van den Abeele, édité par les Editions Luc Pire, ISBN 978-2875421 241, format couché de 28,5 cm x 23,5, relié avec couverture cartonnée, 160 pages, 118 photos, en français, prix: 29 euro.

Alain van den Abeele (° 1947), ancien journaliste à la RTBF, est surtout connu dans le milieu des autos miniatures et est l'un des artisans d'Autoworld, le musée des automobiles à Bruxelles. Alain est aussi rédacteur dans une revue d'autos et a déjà publié plusieurs ouvrages sur le même thème. Comme beaucoup de jeunes de sa génération, il fit la connaissance au milieu des années cinquante avec le modélisme ferroviaire lorsqu'il reçut un set Märklin de Saint-Nicolas. Pour Alain, c'était le début d'un grand amour pour la marque de Göppingen.
L'auteur consacre les premiers chapitres de son livre à sa propre jeunesse, explique comment il a approché les trains miniatures, ou plutôt les trains-jouets et pourquoi il a éprouvé une préférence pour Märklin.
Dans un chapitre suivant, l'auteur décrit brièvement l'histoire de cette marque, mais parle également des réalisations de la concurrence, ainsi que de la conquête des marchés britannique et américain et la période de gloire de Märklin au cours des années trente du siècle dernier. L'auteur est surtout un amateur de trains-jouets, et moins un modéliste dans le sens contemporain du terme: cela ressort fortement de sa vision et de sa description du jeu avec des trains et de la confection d'un paysage ou d'un réseau. Dans les derniers chapitres, il évoque l'avenir du train miniature dans son ensemble et celui de Märklin en particulier.
Ce livre est joliment mis en pages, mais c'est en premier lieu un livre d'images. Alain Van den Abeele s'est associé avec le photographe Eric De Ville pour réaliser une vingtaine de magnifiques clichés de modèles Märklin du début du siècle dernier, des photos inédites et souvent reproduites sur deux pages. Des pièces de collection très rares ont manifestement été utilisées pour ce faire. Les photos éclairent surtout la période d'avant-guerre et dans une moindre mesure celle des années '50. Il ne s'agit certainement pas d'un aperçu chronologique de la production Märklin, mais plutôt d'un récit nostalgique de quelqu'un qui dès sa jeunesse, a éprouvé une fascination pour les trains miniatures. Ce livre peut donc intéresser un public plus large et n'est donc certainement pas destiné aux seuls Märklinistes d'entre-nous. (GVM)



TYPE 160
REEKS/SÉRIE 16

Par Thierry Nicolas, Nicolas Collection, édition Transnico International, ISBN 978-2-930748-33-7, format couché de 21,5 x 30cm, bilingue français/néerlandais, couverture souple, 176 pages, prix: 34 euro.

Après les séries 15 et 18, voici le tour de la troisième série de locomotives polytensions de la SNCB datant des années '60: la série 16, ex-type 160. Huit locomotives au total ont constitué cette série, construite et livrée à la SNCB en 1966. Il s'agissait d'une locomotive quadritension, capable de circuler sur tous les réseaux limitrophes de la Belgique. Dès leur livraison jusqu'en 2002, ces locos furent utilisées sur l'axe Ostende – Bruxelles – Liège – Cologne, mais ont aussi assuré des trains vers Paris-Nord. Après 2002, elles ont alors surtout été utilisées en tête de trains de pointe du service intérieur. Les 16 ont été retirées du service à la fin des années 2000.
Bien que la série 16 n'ait été constituée que de huit unités, ces locomotives ont porté de nombreuses livrées différentes au cours de leur existence. Chaque loco de cette série est illustrée plusieurs fois dans ce livre, non seulement en livrées différentes, mais aussi en tête de diverses compositions. En modélisme aussi, la série 16 est une locomotive à succès, reproduite en H0 par Märklin/Trix et Vitrains. Les modélistes pourront puiser leur inspiration dans ce livre afin d'établir des compositions réalistes sur leur réseau. (GVM)

» AVIS AUX ORGANISATEURS

Dans notre numéro précédent, l'adresse mail indiquée pour l'agenda était malheureusement incorrecte. L'adresse correcte est: agenda@modelspoormagazine.com. Nous vous demandons instamment de n'utiliser que cette dernière adresse pour faire mentionner gratuitement vos événements dans l'agenda de TMM.

09/01/2016

Bourse d'échange de trains miniatures, voitures et figurines; organisation 'Les Ainés du Modélisme de Trazegnies'. Salle Jean XXIII, rue des Bruyères 28 à 6150 Anderlues. De 09.00 à 14.00. Infos: Dehavay Jean-Pierre 064/45.18.80 ou 071/54.19.46.

16-17/01/2016

Exposition; organisation L'Amicale Amandinoise de Modélisme Ferroviaire. Salle Alfred Lemaitre, rue Henri Durre à 59230 St Amand les Eaux (F). Nombreux réseaux, vapeur vive, bourse d'échange. Samedi de 14.00 à 18.00, dimanche de 10.00 à 18.00. Infos : http://ttvs-aamcs.blog4ever.com/

31/01/2016

Bourse d'échange internationale, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscription: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514 644.

06-07/02/2016

Journées portes ouvertes du réseau en voie 1 chez Pierre Van Vossel. Geemstraat 118 à 9220 Hamme.

07/02/2016

Bourse d'échange; organisation AMAF (Association Mosane d'Amateurs Ferroviaires de Wanze). Ancienne Caserne Lt. Binamé, Salle des Spirous, 118 rue de Leumont à Antheit/Wanze. De 09.00 à 13.00. Infos et inscription: 085/71.33.43 ou 085/23.21.11.

07/02/2016

Bourse d'échange, co-organisation 'Model-Spoor Vrienden Leuven ' (MSVLeuven) et 'Leuvense Modeltreinclub' (LMTC). Salle 'De Roosenberg', Zoet-Water, Maurits Noëstraat 15 à 3050 Oud-Heverlee. De 09.00 à 12.30. Infos: 0475/84.99.29 ou info@msvleuven.be ou www.msvleuven.be.

07/02/2016

Bourse des collectionneurs 'Mega'. Antwerp Expo, Jan Van Rijswijcklaan 191 à 2018 Antwerpen. Infos : www.dipro.be ou info@dipro.be ou 0032(0)3.239.56.38.

21/02/2016

Bourse d'échange, organisation ATA vzw (Antwerp Train Association vzw.). Fort de Merksem, Fortbaan 100 à 2170 Merksem. De 09.00 à 13.00. Infos et inscription: fredvervoort@skynet.be ou 0475/61.91.64.

11-12-13/03/2016

On traXS! Exposition internationale dans le musée des chemins de fer néerlandais. Spoorwegmuseum Maliebaanstation à 3581 XW Utrecht (NL). Infos: j.rijnhout@spoorwegmuseum.nl ou www.teammitropa.nl.

19-20/03/2016

Exposition de modélisme ferroviaire; organisation 'Le Train de la Moder'. Maison des Loisirs, rue Dorfmatt à 67350 Uberach (F). Samedi de 13.30 à 19.00, dimanche de 09.30 à 18.00. Infos: train-moder@orange.fr ou http://letraindelamoder.wifeo.com.

03/04/2016

Bourse d'échange internationale; organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscription: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514 644.

09-10/04/2016

Mobexpo; 't Bauhuis, Slachthuislaan 60 à 9100 Saint Nicolas. Infos: www.mobexpo.be. De 10.00 à 17.00.

23-24/04/2016

Journées du train miniature, organisation Modelspoorclub Locomatic vzw. O.C. DE Brug, Otegemstraat 238 à 8550 Zwevegem. De 10.00 à 18.00. Le réseau le plus grand de Belgique, vapeur vive et bourse d'échange. Infos: info@locomatic.eu.

08/05/2016

Bourse d'échange internationale d'Aywaille, organisation AS.MO.CO. Trains, autos et jouets anciens. Institut Don Bosco, Salle St Raphaël, Av. de la Porallée 40 à 4920 Aywaille. De 09.00 à 13.00. Infos: 0471/404 550 ou jacqueskessen@scarlet.be.

29/05/2016

Bourse d'échange, organisation ATA vzw. (Antwerp Train Association vzw.) Fort de Merksem, Fortbaan 100 à 2170 Merksem. De 09.00 à 13.00. Infos et inscription: fredvervoort@skynet.be ou 0475/61.91.64.

29/05/2016

Bourse d'échange internationale, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscription: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514 644.

29/05/2016

Bourse des collectionneurs 'Mega'. ICC Gent, Citadelpark à 9000 Gand. Infos: www.dipro.be ou info@dipro.be ou 0032(0)3.239.56.38.

04/09/2016

Bourse d'échange internationale, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscription: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514 644.

02/10/2016

Bourse d'échange internationale d'Aywaille, organisation AS.MO.CO. Trains, autos et jouets anciens. Institut Don Bosco, Salle St Raphaël, Av. de la Porallée 40 à 4920 Aywaille. De 09.00 à 13.00. Infos: 0471/404 550 ou jacqueskessen@scarlet.be.

15-16/10/2016

Grande Expo de Trains Miniatures, organisation Meta Media Groep/Train Miniature Magazine. Brabanthal Leuven. Infos: www.expotrainminiature.be.

23/10/2016

Bourse d'échange, co-organisation 'Model-Spoor Vrienden Leuven ' (MSVLeuven) et 'Leuvense Modeltreinclub' (LMTC). Salle 'De Roosenberg', Zoet-Water, Maurits Noëstraat 15 à 3050 Oud-Heverlee. De 09.00 à 12.30. Infos : 0475/84.99.29 ou info@msvleuven.be ou www.msvleuven.be.

11/12/2016

Bourse d'échange internationale, organisation Hoeseltse Treinclub vzw. Gemeenschapscentrum 'Ter Kommen', Europalaan 2 à 3730 Hoeselt. De 09.00 à 12.30. Infos et inscription: info@hoeseltsetreinclub.be ou www.hoeseltsetreinclub.be ou 089/514 644.

PETITES ANNONCES

A VENDRE

• Sets Märklin n° 47893, 2x 46801 & 46365 Trix 23312, 46132, 48922, 48924, 28972, 26537, 2665. Infos: jkc.de.goed@quicknet.nl

• Set de wagons Märklin 43352 45091 46823 48542 46742 46638 48783 46600 43138 48542 46290. Infos: jkc.de.goed@quicknet.nl

• Trains H0 à vendre par Kapaza: collection de trains miniatures à 8434 Middelkerke. Infos: pesmin@gmail.com.

• Märklin locos digitales, wagons, pont tournant, voie M et autre matériel. Contact par GSM: 0478 395 567 ou par SMS.

RECHERCHÉ

• Loco t205 SNCB TRIX 22750 ou Märklin 37672 en bon état. Rémy Johannes, Rue du patronage 1, boîte 4, 4720 La Calamine.

PETITE ANNONCE

GRATUITE POUR LES ABONNÉS, RÉSERVÉE EXCLUSIVEMENT AUX PARTICULIERS.

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

€ 5 par publication

gratuit pour abonnés

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

NOM:.....RUE N°:.....

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

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



attendu février 2016

ESU

Disponible

Premier modèle en janvier, autres en mai 2016 2016



Les catalogues NOUVEAUTES ESU
"2016" seront bientôt disponibles.
Voir svp: www.loksound.be
ou demandez les
à votre détaillant !

Nieuw - nouveauté
ESU Eilzugwagen Bauart 36/37



Les catalogues NOUVEAUTES TILLIG
"2016" seront bientôt disponibles.
Voir svp: www.modeltrainservice.com
ou demandez les
à votre détaillant !

TILLIGBAHN





T S D
train service danckaert

20 years at your service since 1996

Nederlandse Modelspoor Dagen

i.s.m. RAIL MAGAZINE

MET O.A. DE MODELBANEN:

- Delfshavense Schiebrugge
- Halte Tombroekstraat
- Hofpleinlijn
- Schrottplatz
- Daorginder
- Peters-Tal
- Hansen Fisk (foto)
- En diverse kinderactiviteiten



9 & 10 januari 2016
10:00 - 17:00 uur

€ 2,- korting*

** Tegen inlevering van deze advertentie (of kopie) en het invullen van uw e-mailadres ontvangt u € 2,- korting op de entreeprijs van 1 volwassene. Korting is niet geldig i.c.m. andere aanbiedingen. Het e-mailadres wordt gebruikt voor mailingen.*

E-mail:

DE BROODFABRIEK RIJSWIJK | 070 307 59 00

MODELSPOORDAGEN.NL

märklin

HO

Vincent van Gogh







39864 Locomotive électrique ES 64 F4-206

Modèle réel: Locomotive électrique polycourant EW 64 F4-206 (série 189) "Vincent van Gogh" de la ERS Railways.
Référence fabricant ES 64 F4. Disposition d'essieux BB, construite à partir de 2002.

Modèle réduit: Avec décodeur numérique mfx+ et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 4 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal à trois feux et des deux feux rouges de fin de convoi - inversion en fonction du sens de marche - en mode d'exploitation conventionnel, sélection possible en mode numérique. Éclairage assuré par diodes électroluminescentes blanc chaud sans entretien (LED). Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal rapportées.
Longueur h.t. 22,5 cm.

Série unique pour le 125e anniversaire de la mort de Van Gogh.

En collaboration avec Loc & More (http://www.locandmore.eu)

€ 359,99 *

Venez nous rendre visite:
www.facebook.com/maerklin

Loc & More Art of Rail www.locandmore.eu

ERS Railways©

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

ww.marklin.be