

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.BE

MENSUEL INDÉPENDANT

95

12^{ème} année
Septembre 2010
Prix: € 7,95



PRATIQUE: **PIERRE BLEUE**
et atmosphère (3^{ème} partie)



P 209610

PRATIQUE: 'LA GLACIÈRE DE L'OUEST' (2) • LA PATINE DES WAGONS DE MINÉRAIS B-MODELS • UNE FERME À COUR CARRÉE DE CHEZ NOUS • **TEST ÉCLAIR :** LES 'PLAN W' DE LS MODELS • LA 5533 MÄRKLIN 'RHIN D'ACIER' • LE 'HBIS 194' DE HOBBYTRADE • LES WAGONS DE MINÉRAIS 'FALLS' DE B-MODELS • **RÉSEAU:** 'ALTBACHHEIM-WEST' À L'ÉCHELLE 0 • LE RÉSEAU VAPEUR DU CLUB HET SPOOR • **CONCOURS DE MINI RÉSEAUX:** LE POINT DE LA SITUATION • **TEST DOUBLE:** LA LOCOMOTIVE DIESEL 6005 EN H0 • **TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS**

Quantité très limitée. A commander au plus vite chez votre détaillant Märklin.
Zeer beperkte oplage. Bestel nu snel bij Uw Märklin dealer.

Modèles belges 2010 exclusifs. Exclusieve Belgische Modellen 2010.



Locomotives électriques – Double coffret.

Pour célébrer le 175ème anniversaire de la création du Chemin de Fer en Belgique, Märklin présente une série unique de 2 locomotives électriques de la série 23 de la SNCB :

Modèles réels : 2 locomotives polyvalentes série 23 de la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS), avec numéros d'immatriculation différents. Version de chaque locomotive avec 3 grilles d'aération et fentes d'aération horizontales. Modèles réduits : Pour les deux locomotives : décodeur numérique mfx et fonctions relatives à l'éclairage de fin de convoi et à la trompe déclenchables en série. Motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente de l'éclairage frontal à deux 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). Cabines de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoirs en métal et autres détails rapportés. Attelages interchangeables avec tabliers frontaux fermés. Les deux locomotives sont emballées séparément et étiquetées. Avec suremballage. Longueur h.t. de chaque locomotive : 21,0 cm.

Modèle d'exportation. Série unique.

Art. 37239, € 499,95 *

Dubbelset elektrische locomotieven.

Ter gelegenheid van het 175-jarig bestaan van de Belgische Spoorwegen, brengt Märklin een eenmalige set bestaande uit 2 locomotieven reeks 23 van de NMBS.

Voorbeeld : 2 multifunctionele locomotieven Serie 23, met verschillende bedrijfsnummers, van de Belgische Spoorwegen (NMBS). Uitvoering met steeds 3 ventilatorroosters en horizontale ventilatiesleuven. Model: Beide locomotieven: Met Digital-decoder mfx en serieel schakelbare functies sluitsein en tyfoon. Geregelde hoogvermogenaanrijving. 2 assen aangedreven. Antislipbanden. Met de rijrichting wisselend tweepuntsfrontsein en 2 rode sluitseinen traditioneel in bedrijf, digitaal schakelbaar. Verlichting met onderhoudsarme warmwitte LED's. Cabines met interieurs. Metalen grepen en andere details gemonteerd. Koppelingen tegen frontschorten uitwisselbaar. Beide locomotieven afzonderlijk verpakt en gekenmerkt. Met extra verpakking. Lengte over buffers per locomotief 21,0 cm.

Exportmodel. Eenmalige serie.

Art. 37239, € 499,95 *

Coffret de wagons pour le transport de marchandises.



Modèles réels : 5 wagons à quatre essieux type Fals, grande capacité, déchargement automatique. Wagons privés de la firme XPEDYS, Bruxelles, immatriculés à la société nationale des chemins de fer belges (SNCB/NMBS).

Modèles réduits : trémies, châssis et plates-formes d'extrémité en métal. Inscriptions numéros d'immatriculation différents. Bogies type Y 25. Tous les wagons sont emballés séparément et étiquetés. Avec suremballage. Longueur h.t. de chaque wagon 13,3 cm. Longueur totale h.t. 67,0 cm. Essieux montés pour système 2 rails c.c. par wagon : 4 x 700580. **Modèle d'exportation. Série unique.**

Art. 46240, € 134,95 *

Set stortgoedwagens.

Voorbeeld : 5 vierassige grootvolume-onderlossers type Fals. Particuliere wagons van de firma XPEDYS, Brussel, ondergebracht bij de Belgische Spoorwegen (NMBS). **Model:** Zadel, frame en eindbordessen van metaal. Verschillende beschrijvingen en bedrijfsnummers. Draaistellen naar type Y 25. Alle wagons afzonderlijk verpakt en gekenmerkt. Met extra verpakking. Lengte over buffers per wagon 13,3 cm. Totale lengte over buffers 67,0 cm. Geïsoleerd wielstel per wagon 4 x 700580. **Exportmodel. Eenmalige serie.**

46240, € 134,95 *

RÉDACTION ET ADMINISTRATION

Oude Leeuwenrui 8/2 - B-2000 Antwerpen

tél: 0032 - (0)3 20 20 170

fax: 0032 - (0)3 20 20 181

train-miniature@thinkmediamagazines.be

www.trainminiaturemagazine.be

Nos bureaux sont ouverts du lundi au vendredi
de 9 à 12 et de 13 à 17 h

RPM Antwerpen - TVA BE 441.120.267

COMPTE BANCAIRE

KBC 733-0558399-97

RÉDACTEUR EN CHEF

Dirk Melkebeek

train-miniature@thinkmediamagazines.be

CHEF DE LA RÉDACTION

Guy Van Meroye

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

CLÔTURE DE RÉDACTION

Luc Dooms

COMITÉ DE RÉDACTION

Dirk Melkebeek, Guy Holbrecht,

Luc Dooms, Guy Van Meroye

RÉDACTION

Gerard Tombroek, Jaques Le Plat, Max Delie,

Michel Van Ussel, Bart Luyten, Tony Cabus, Luc Hofman,

Jean-Luc Hamers, Gerolf Peeters, Arnaud Verlaeken,

Jacques Timmermans, Bertrand Montjobaques,

Matti Thomaes, Emmanuel Nouaillier,

Erwin Stuyvaert, Rik De Bleser Jan Nickmans,

Patrick Dalemans, André Saenen, Jos Geurts,

Frans Hooyberghs, Theo Huybrechts, Luc Avonts

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS

Christel Clerick

abo@trainminiaturemagazine.be

PHOTOS

Dirk Melkebeek, Deadline Pers Compagnie

LICENCES & COPYRIGHTS

Dirk Melkebeek

MISE EN PAGE

Shari Buyle

WEBMASTER & MODERATEUR

Luc Dooms, Tony Cabus, Eric Sainte

PROMOTION ET PUBLICITÉ

guy.van.meroye@thinkmediamagazines.be

IMPRESSION

Geerts Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION

AMP sa, Bruxelles

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.

Copyright: Meta Media sa, sauf mention contraire

EDITEUR RESPONSABLE

Dirk Melkebeek, adresse de la rédaction

COMMENT S'ABONNER?

Pour la Belgique: versez 65€ (pour un an) ou 124€ (pour 2 ans) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les Pays-Bas: versez 80€ (pour un an) ou 154€ (pour 2 ans) sur le compte 115.884 au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour la France et le reste de l'UE: versez 85€ (pour un an) ou 164€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour les autres pays dans le monde: versez 98€ (pour un an) ou 190€ (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54733055839997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media nv avec la mention: 'Abo TMM'. Pour plus d'infos, vous pouvez prendre contact avec la rédaction du secrétariat à l'adresse e-mail: administratie@thinkmediamagazines.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, 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.

DATES DE PARUTION

TMM 96: 17/09

Le côté positif des 'doublons'...

Les modélistes d'inspiration belge n'ont encore jamais été aussi gâtés qu'au cours de cette année : la production de tout ce que l'on peut imaginer comme modèle réduit ferroviaire belge a été soit annoncée, soit déjà réalisée ! Avec comme corollaire, un solide nombre de 'doublons', c'est-à-dire des modèles prévus ou réalisés par deux fabricants... Et cette année, ces doublons seront nombreux : la série 60 'proto' de la SNCB est proposée à la fois par Roco et par Van Biervliet, ainsi que les voitures du type 'L' chez Goover Models et Treinshop Olaerts. Pour les voitures M6 aussi, une compétition opposera Classix et LS Models, ainsi que pour les wagons de minerais, les wagons céréaliers et la locomotive Diesel de la série 55, qui sortiront à la fois chez Van Biervliet et chez Märklin. Enfin, les voitures Benelux 'Plan W' sont proposées simultanément par Artitec et par LS Models !

A première vue, ces doublons ne sont jamais une bonne affaire pour les fabricants en cause. Le marché étant ce qu'il est, ce n'est pas parce que l'offre est doublée que la demande l'est autant. Et pourtant, si certains de ces doublons sont le résultat d'un hasard malheureux – comme les voitures 'L', par exemple – d'autres sont le résultat d'une stratégie voulue... par certains fabricants.

Lorsqu'un même modèle est mis en chantier par deux fabricants distincts, c'est à ces derniers de convaincre le modéliste d'acheter le leur, plutôt que celui de la concurrence. Cela peut se faire en étant le premier à sortir le modèle sur le marché, car il y aura toujours des impatients, incapables d'attendre un test comparatif... Attendre n'est toutefois pas toujours faisable, parce que certains modèles doivent être commandés à l'avance, ou parce que leur production est limitée. Vous pouvez aussi convaincre le client d'acheter votre produit en étant le meilleur, en faisant mieux que la concurrence : meilleur détaillage, meilleur respect des mensurations ou des teintes : tout cela peut faire la différence. Le seul qui profite véritablement de ces doublons est bien le modéliste qui a la patience d'attendre pour faire le bon choix. Car à cause de ces doublons, les fabricants sont condamnés à faire mieux !

Les doublons présentent souvent un second aspect positif, à savoir le prix des modèles: les fabricants n'hésitent plus à se concurrencer dans ce domaine également. Au fil du temps, une même voiture peut très bien être proposée à un prix beaucoup plus intéressant qu'à sa sortie de production. Or, le prix de revient d'une telle voiture reste pourtant le même, qu'un doublon existe ou pas. Pour un doublon, ce n'est donc pas seulement sa qualité qui entre en ligne de compte, mais aussi son prix. Et ceci rend les doublons encore plus pénibles pour les fabricants, car ils signifient pour eux moins de modèles vendus, et de plus, à des prix cassés !

Et malgré tout, les doublons restent monnaie courante... Pourtant, on soupçonne clairement qu'il doit être possible de gagner beaucoup d'argent en fabricant des modèles réduits ferroviaires, moyennant des plannings bien étudiés et même si le gâteau doit être partagé. Faire produire en Chine sans devoir faire face à d'importants frais généraux est ainsi de plus en plus à la portée des petits fabricants, les coûts de leurs moules pouvant déjà être amortis grâce à de faibles tirages. Finalement, on pourrait même se poser la question de savoir si nous ne payons pas trop cher pour des modèles 'uniques', car produits par un seul fabricant !

Guy Van Meroye





Photo Arnaud Verlaeken



Une belle composition sur le réseau virtuel d'Arnaud Verlaeken.

Un assemblage étudié de bâtiments à différentes échelles donne un résultat surprenant, notamment grâce à la reproduction réaliste de la pierre bleue.

La type 64 bien patinée complète le tout.

EDITORIAL	3
SOMMAIRE	4
NOUVEAUTÉS	7
NOUVEAUTÉS AUTOS	15
TEST DOUBLE: LA LOCOMOTIVE DIESEL 6005 EN H0	18
TEST ÉCLAIR: LA 5533 'RHIN D'ACIER' DE MÄRKLIN	22
TEST ÉCLAIR: LE 'HBIS 194' DE HOBBY TRADE	24
TEST ÉCLAIR: LE WAGON DE MINERAIS 'FALLS' DE B-MODELS	26
TEST ÉCLAIR: LA VOITURE 'PLAN W' DE LS MODELS	28
RÉSEAU: LE RÉSEAU VAPEUR DU MSC HET SPOOR	30
PRATIQUE: LA GLACIÈRE DE L'OUËST' (2)	42
RÉSEAU: 'ALTBACHHEIM-WEST' À L'ÉCHELLE 0	48
PRATIQUE: PIERRE BLEUE ET ATMOSPHÈRE (3)	54
PRATIQUE: LA PATINE DE WAGONS DE MINERAIS B-MODELS	64
PRATIQUE: UNE FERME À COUR CARRÉE DE CHEZ NOUS	66
CONCOURS DE MINI RÉSEAUX: LE POINT DE LA SITUATION	74
CLUB: DES PÉRIPÉTIES DE LOCAUX AU MTD	80
ACTUALITÉ CHEMINS DE FER RÉELS	81
AGENDA ET PETITES ANNONCES	82

TEST DOUBLE: La locomotive 6005 en H0

Comme annoncé à la Foire de Nuremberg en 2009, tant Roco que Van Biervliet pré-voyaient de produire un modèle de la série 60 'prototype' de la SNCB. Roco fut prêt le premier avec son modèle et a fourni les magasins avec sa 6001 en livrée verte, juste avant la fin de l'année. Van Biervliet par contre a accusé du retard, dû à sa volonté de produire un modèle le plus parfait possible. C'est ainsi que la 6005 en livrée bleue est sortie avec un petit mois de différence chez Roco et chez Van Biervliet. Une belle occasion pour comparer les deux modèles... A lire en page 18

18



RÉSEAU: Le réseau vapeur du MSC Het Spoor

Le départ obligé d'un local est pour beaucoup de clubs de modélisme une véritable tragédie, surtout si des réseaux y étaient installés à poste fixe depuis des années. C'est ce qui est arrivé au club de modélisme 'Het Spoor' de Saint-Nicolas, il y a six ans. Mais ses membres ne sont pas restés les bras croisés pour autant: un nouveau local a été très rapidement trouvé et d'autres projets ont vu le jour. Nous vous présentons l'un de ceux-ci dans les colonnes qui suivent. A lire en page 30

30



'La Glacière de l'Ouest': la construction en images (2e partie)

Dans notre précédent TMM, l'essentiel de la structure de notre réseau 'La Glacière de l'Ouest' a été confectionné et il ne nous reste plus qu'à apporter quelques éléments pour parachever la construction du bâtiment. Nous aborderons dans la foulée la mise en peinture ainsi que la patine de l'ensemble, celles-ci faisant appel à des techniques déjà évoquées, mais qui méritent cependant d'y revenir plus succinctement. Emmanuel Nouaillier nous montre son savoir-faire, en page 42

42



RÉSEAU: Altbachheim-West

Altbachheim-West' est le plus récent projet en date d'Alain Vandergeten, membre bien connu du groupement de modélisme PAJ. Après quelques pérégrinations dans les échelles Z (1/220^{ème}), N (1/160^{ème}) et I (le 'Hollentahlbahn'), Alain désirait expérimenter quelque chose de neuf. Par le passé, il avait déjà réalisé un projet commun aux échelles 0 et 0e en collaboration avec un collègue et ami modéliste, et les possibilités offertes par cette plus grande échelle lui étaient restées en mémoire. C'est l'arrivée de la nouvelle gamme de Lenz à l'échelle 0 (1/43^{ème}) qui constitua l'élément déclencheur pour entamer un nouveau projet à cette échelle. Vous pouvez juger du résultat en page 48

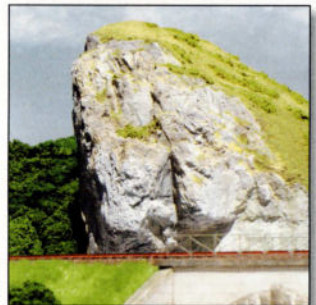
48



PRATIQUE: Pierre bleue et atmosphère (3^{ème} partie)

A l'école secondaire suivie par l'auteur dans les années '80, le travail des élèves était jugé sur base de trois critères : la reproduction, l'exécution et la transposition dans la pratique. C'est surtout ce dernier point qui constituait 'la cerise sur le gâteau', pour Arnaud Verlaeken. C'est d'ailleurs cette transposition dans la pratique' qui va servir de base pour le 3^{ème} volet de 'Pierre bleue', pour lequel l'étude et l'expérience acquises lors des articles précédents servira pour créer un 'tout - ou mieux dit encore, une atmosphère - en pierre bleue. A lire en page 54

54

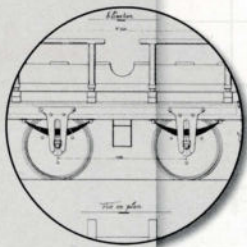


PRATIQUE: Une ferme à cour carrée de chez nous

Une ferme à cour intérieure carrée est un édifice imposant, même à l'échelle H0. Il n'en existe pas de kit à assembler, ce qui veut dire que le modéliste qui veut disposer d'une telle ferme sur son réseau modèle est condamné à faire preuve de créativité. Par contre, en utilisant un jeu de kits à assembler, une belle ferme à cour intérieure peut être réalisée, et ce pour un prix acceptable et pour un degré de difficultés restant à la portée d'un modéliste ferroviaire moyen. Frans Hooyberghs nous montre comment il a réalisé 'sa' ferme carrée, en page 66

66





5^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2010

SAMEDI 16 ET DIMANCHE 17 OCTOBRE 2010
NEKKERHAL MALINES - BELGIQUE



- Plus de **10.000 m²** d'espace d'exposition
- Plus de **30 maquettes** d'un réseau ferroviaire
- Plus de **5.000 m² activités de commerce** avec stands des marques et des commerçants
- **Grande bourse d'échange** pour particuliers
- **Finale du concours** mini réseaux

Navettes gratuites

entre la gare de Malines et le Nekkerhal
Samedi de 10h00 jusqu'à 18h00,
dimanche de 9h00 jusqu'à 17h00

Entrée:

Adultes: 9,95 € • -12 ans: 4,95 €

Entrée famille (2 + 4): 25,00 €

Regardez aussi sur www.modelspooorexpo.com

free
record
shop

ACHETEZ VOS TICKETS EN VENTE ANTICIPÉE CHEZ FREE RECORD SHOP ET ÉPARGNEZ 2 EUROS

Nouveau! Cette année l'achat de vos billets d'entrée pourra se faire en vente anticipée chez Free Record Shop.

Non seulement vous épargnerez ainsi un long temps d'attente à la caisse, mais vous bénéficierez aussi d'une réduction de 20 %, le prix sera de 7,95 € au lieu de 9,95 €. (Attention, les cartes pour enfants et familles sont uniquement disponibles à la caisse du Nekkerhal).

Les billets sont disponibles dans tous les magasins Free Record Shop en Belgique et Luxembourg. Il existe plus que 80 points de vente, il y en a donc toujours un près de chez vous. Consultez la liste ci-jointe ou sur www.freerecordshop.be, sur lequel vous pourrez trouver le point de vente le plus proche en tapant votre code postal. Les billets sont disponibles du 1 au 30 septembre via Free Record Shop. A bientôt dans le Nekkerhal à Malines !

AALST 9300 Kattestraat 7 • AARSCHOT 3200 Martelarenstraat 42 • ANTWERPEN 2000 Wapper 7 • ANTWERPEN 2020 Abdijstraat 43 • ANTWERPEN 2030 Groenendaallaan 394 • ASSE 1730 Steenweg 23 • ATH 7800 Place du Marché au lin 6 • MONS 7000 Rue de la Chaussée 27 • BEVEREN 9120 Warandestraat 8 • BOOM 2850 Hoogstraat 12 • BORNEM 2880 Boomstraat 27 • BRASSCHAAT 2930 Bredabaan 250 • BRUGGE 8000 Noordzandstraat 7 • BRUSSEL 1050 Elsenssesteenweg 42 • BRUSSEL 1000 Muntcentrum • BRUSSEL 1070 Westland Shopping Center • CHARLEROI 6000 Rue de la Montagne • CHARLEROI 6000 Ville 2 • CINEY 5590 Rue dus Centre 38 • DENDERMONDE 9200 Brusselsestraat 4 • DE PANNE 8660 Zeelaan 85 • DIEST 3290 Botermarkt 28 • EEKLO 9900 Stationsstraat 2 • ELSENE 1050 Hogeschoollaan 10 • ESCH-SUR-ALZETTE L-4010 Rue de l' Alzette 14 • GEEL 2440 Markt 19 • GENK 3600 Shopping 1, Rootenstraat 8 • GENK 3600 Stadsplein 24 • GENT 9000 Veldstraat 69 • GENT 9000 Shopping Woodrow-Wilsonplein • GERAARDSBERGEN 9500 Grotestraat 45 • HALLE 1500 Maandagmarkt 10 • HASSELT 3500 Koning Albertstraat 33 • HEIST OP DEN BERG 2220 Bergstraat 97 • HERENTALS 2200 Zandstraat 18 • HUY 4500 Rue Neuve 29 • HOUTHALEN 3530 Vredelaan 18 • HULDANGE L-9964 Knauff Center - Op d' Schmett 3 • IEPER 8900 Boterstraat 6 • JETTE 1090 Jettelaan 300 • KAPELLEN 2950 Winkelcentrum Promenade, winkel 22 • KNOKKE 8300 Lippenslaan 162 • KORTRIJK 8500 Korte Steenstraat 7 • KORTRIJK 8500 Ring Shopping center, Ringlaan 34 • LEUVEN 3000 Diestsestraat 89-91 • LEUVEN 3000 Bondgenotenlaan 64 • LIER 2500 Antwerpsestraat 39 • LOKEREN 9160 Kersstraat 1A • LOMMEL 3820 Kerkstraat 50 • LOUVAIN-LA-NEUVE 1348 Esplanade, Place de l' accueil 10 B 55 • LIEGE 4000 Place-Saint-Lambert 27 • LIEGE 4020 CCial Belle-Ile, Quai des Venues 1 • LUXEMBOURG L-2227 CCial de la Bourse, Magasin 25, Av. Porte-Neuve • MECHELEN 2800 Geitestraat 22 • MERKSEM 2170 Bredabaan 478 • MOL 2400 Statiesstraat 41b • MORTSEL 2640 Statielei 12 • NAMUR 5000a Rue de la Fer 105 • NIEUWPOORT 8620 Albert 1 laan 177 • NINOVE 9400 Vuurkruisstraat 116 • OOSTENDE 8400 Adolf Bylstraat 16 • OOSTENDE 8400 Kapellestraat 73 • OUDENAARDE 9700 Nedstraat 69 • POMMERLOCH L-9638 Knauff-Center, Rue de Bastogne 19 • ROESELARE 8800 Ooststraat 70 • SCHOTEN 2900 Paalstraat 4 • SINT-NIKLAAS 9100 Stationsstraat 69 • SINT-NIKLAAS 9100 Waasland Shopping Center • SINT-TRUIDEN 3800 Luikerstraat 38 • TIELT 8700 Kortrijkstraat 37 • TIELT-WINGE 3390 Gouden Kruispunt 48 • TIENEN 3300 Leuvensestraat 34 • TONGEREN 3700 Maastrichterstraat 43 • TOURNAI 7500 CCial des Bastions • TURNHOUT 2300 Gasthuisstraat 65 • UKKEL 1180 Alsebergsesteenweg 672 • VICHTE 8570 Parelstraat 7 • VERVIERS 4800 Rue du Brou 28-30 • VILVOORDE 1800 Leuvensestraat 63-65 • WAREGEM 8790 Stationsstraat 11 • WIJNEGEM 2110 Shopping Center Turnhoutsebaan • ZOTTEGEM 9620 Markt 10



PIKO

Un wagon frigorifique de la brasserie 'De Drie Hoefijzers' à Breda

Ce wagon frigorifique Piko utilisé pour le transport de bière est sorti dans la gamme Classic. Ce modèle est dû à l'initiative de l'importateur hollandais Scaletrading. Ce wagon s'inspire de l'un des cinq wagons pour transport de bière acquis par la brasserie 'De Drie Hoefijzers', en 1929. Ces wagons étaient immatriculés aux NS dans la série de numéros 560711-560715. Le modèle Piko a été fabriqué sur base d'un wa-

gon frigorifique allemand muni d'une guérite de serre-freins. La forme du toit ne correspond pas tout à fait à celle de l'exemplaire réel. Les nervures de renfort sur les parois latérales ne sont pas conformes. Mais hormis cela, le modèle s'avère être une reproduction assez fidèle. Un enrichissement éventuel destiné aux modélistes de l'époque III (réf. 54550 - Classic). (GVM)



PIKO

Un wagon-citerne 'Zes 810' des NS 'Pieter Bon'

Le célèbre wagon-citerne du type 'Zes' est maintenant disponible agrémenté des inscriptions de la société Pieter Bon de Zaandam. Ce modèle fait partie de la série bon marché 'Hobby' de Piko. D'après les inscriptions, ce wagon est utilisé pour assurer le transport d'huiles végétales et de graisses. Il s'agit d'un wagon d'époque IV (réf. 577447-Hobby). (GVM)



PIKO

Une G1206 de Eisenbahn und Häfen

La première version de cette locomotive diesel MAK G1206 a été annoncée lors de la Foire de Nuremberg. Elle est à présent disponible chez les détaillants. Il s'agit d'une toute nouvelle conception. La gravure du toit est remarquable. Le détaillage est d'assez bonne qualité. Les rambardes qui font le tour de la loco sont constituées de métal. Elles sont très fines et malgré cela, bien solides. La loco a été peinte avec beaucoup de soin dans les couleurs vives de l'opérateur privé Eisenbahn und Häfen. Le résultat est finalement très réussi. Le modèle présente techniquement de nombreuses similitudes

avec les anciennes locomotives Piko. Un moteur éprouvé intégré au milieu du modèle entraîne les quatre essieux des bogies via deux cardans. Le modèle a été pourvu de phares blancs et rouges alternant selon le sens de circulation. Il manque un attelage court. La G1206 est sortie dans la nouvelle gamme 'Expert'. Il s'agit d'un chaînon intermédiaire entre la série bon marché 'Hobby' et la coûteuse série 'Classic' des modèles Piko (réf. 59480 Piko Expert). Il est prévu que d'autres versions de la G1206 sortent, parmi lesquelles la série 6400 hollandaise de Railion et la 7105 ACTS. (GVM)



LS MODELS La 1313

Trois nouveaux matricules de la série 13 sont sortis. La 1313 est surprenante: les faces d'about ainsi que les faces latérales de cette loco ont en effet été parées des drapeaux belges et luxembourgeois, à l'occasion de l'électrification de la ligne 42 entre Liège et Gouvy (réf. 12511). La loco a roulé avec ces drapeaux un certain temps en époque V, les autocollants ayant ensuite été retirés. Les autres modèles portent les matricules 1304 et 1355 (réf. 12008 et 12009). En comparaison avec les versions précédentes, ces deux exemplaires se caractérisent par une toiture légèrement modifiée. Ces deux locos peuvent être mises en service sur un réseau d'époque Vb et VI. (GVM)



PIKO Un 'Eaos' de la SNCB à l'échelle G

Les premiers wagons belges à l'échelle G sont dès à présent une réalité. Piko a sorti une variante belge de son wagon tombereau 'Eaos' sur bogies, destinée à la voie G. Le modèle est robuste et peut être utilisé tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Vous pouvez déjà acquérir de nombreux wagons en consacrant un montant identique à celui nécessaire pour l'achat d'un seul modèle en HO! D'après les inscriptions, il s'agit d'un modèle d'époque V (réf. 37736). (GVM)



ACTION SEPTEMBRE:

Vous recevez une entrée gratuite pour l'Expo 2010 à Malines pour tout achat de 350,00

PRIX FANTASTIQUES, BEAUCOUP DE PROMOS POUR ROCO, MÄRKLIN, TRIX, FLEISCHMANN PRIX DE SOUSCRIPTION, SANS ACOMPTÉ

COMMANDEZ À TEMPS POUR NE PAS RATER CETTE LOCOMOTIVE EXCLUSIVE

Modèle exclusif en collaboration avec LS Models, commandez maintenant, livraison septembre octobre

Série exclusive de 150 exemplaires SNCB HLE 1181 avec certificat numéroté ... / 150 exemplaires

- 92005 ... rouge/jaune, Magelan logo, airco, Schaerbeek (1181) .. DC
- 92005 S ... DC + SOUND
- 92505AC digital
- 92505 S ... AC Digital + SOUND



Livraison fin 2010
Série exclusive de 150 exemplaires SNCB HLE 2843 avec certificat numéroté ... / 150 exemplaires



- 92007 argent/vert/blanc, marchandises + voyageurs (2843)..DC
- 92007 S ... DC + SOUND
- 92507 AC digital
- 92507 S ... AC Digital + SOUND

Adam Modelbau, Artitec, B-Models, Brekina, Busch, ESU, Evergreen, Faller, Fleischmann, GooverModels, Hack Bruggen, Herpa, Hobbytrade, Jouef, Kembel, KombiModell, LS Models, Märklin, Mehano, Peco, Piko, Rivarossi, Roco, Rollentestbanken, Seinen Henckens, Sommerfeldt, Trix, Viessmann, ViTrains, Walthers, Woodland Scenics

Heures d'ouverture:

Lu & ma : fermé
Me & je : 14 à 18h30
Ve : 14 à 17h30
Sa : 10 à 16h
Di : 10 à 12h
ou sur rendez-vous

Grote Baan 122, 9100 St. Niklaas • Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELREIN-PARADISE.COM

3 COMMANDES INTERNET = 5% DU TOTAL DES COMMANDES PRÉCÉDENTES DÉDUIT AUTOMATIQUÉMENT SUR LA 4^È, y compris sur nos promotions exclusives !!! RDV sur notre site pour le mode de fonctionnement de cette nouvelle offre.



B.P 49 - F 93602 Aulnay sous bois - FRANCE
Tél : +33 1.48.60.44.84 de 9 heures à 18h30 du lundi au vendredi
Standard et suivi de commande Lundi, mardi, jeudi & vendredi ; Franca
Mercredi : Maud Webmaster ; Aurélien
SAV le mardi matin et le jeudi après-midi ; Philippe
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

www.pierredominique.com

Locomotives, voitures, wagons, véhicules, maquettes, artisans, haut de gamme... Validation et expédition des commandes immédiatement, sinon nous vous les commandons rapidement. Vous ne serez débités qu'à l'expédition du colis par nous-même et non automatiquement. Site mis à jour quotidiennement.

C'est :

- Le seul site de France avec 12 000 produits illustrés à 99% en stock
- Le seul stand sur chaque exposition ou bourse de 30 à 40 mètres linéaires
- 16 ans d'existence 1^{ER} détaillant par le Chiffre d'Affaire (depuis le 30/06/05 source grette)

RÈGLEMENTS ACCEPTÉS

Cartes bancaires : Visa, Mastercard/Eurocard Virement bancaire

NOUVEAUTÉS HO



BRASS LINES DISPONIBLE

Réf 44001 chasse-neige rotatif ZR1 P.O. dépôt d'Ussel (10 ex numérotés)
Réf 44002 chasse-neige rotatif ZR1 SNCF ép III dépôt d'Aurillac (50 ex numérotés)
Réf 44003 chasse-neige rotatif ZR1 SNCF ép IV UIC dépôt d'Aurillac (10 ex numérotés)

ROCO

OPERATION LANCEMENT DE LA RAME CAPITOLE COMPLETE
Réf 62609 BB 9200 + réf 64045 cof 4 voitures A9 + réf 64046 cof 1 restaurant + 1 voit A7d + 2 A9 697euros 559euros
Réf 62609 BB 9200 rouge Capitole SNCF 189euros
Réf 64045 coffret 4 voit. A9 199euros
Réf 64046 coffret 4 voit. 2x A9 1 restaurant 1mixte fourgon CAPITOLE SNCF ép III 199euros

Réf 66324 wag baché Euro Lux CFL 33euros
Réf 64047 cof 3 voit couchettes DEV bleue SNCF 149euros
Réf 66305 baché rils CONTREX avec bogies moulés ép IV 33euros
Réf 66617 wag porte conteneurs VOS SBB 39euros

PIKO

Réf 96512 BB 808589 livrée IDF logo casquette dépôt Montrouge 134euros
Réf 96513 BB 808588 livrée En Voyage logo carmillon dépôt Montrouge 149euros
Réf 96513D idem digital sound 177euros
Réf 95180 BB 461006 Fret SNCF logo carmillon dépôt Hausbergen 99euros
Réf 95180D idem digital 124euros

PROMO ROCO

Réf 67797 plat bkbs gris 2 ess. ranchers SBB 27euros
Réf 67798 couvert Hbbins 2 ess. vert fluo SBB 27euros
Réf 67799 couvert à bogies marron porte coils Stimmis SBB 22euros
Réf 67800 couvert à 2 ess. Marron Gbs avec plateforme SBB 28euros
Réf 67801 citerne à bogies CARBAGAS SBB 29euros
Réf 67802 citerne 2 ess gris CICA avec plateforme SBB 22euros

PIKO

Réf 96178 BB 663617 INFRA 400euros 69euros
Réf 96134 BB 26070 TER Alsace SNCF 99euros 69euros
Réf 58616 cof 3 voit Vtu Corail TER Rhône Alpes (1x1'cl + 2x2'cl) Casquette SNCF 86euros 55euros



PIKO

Réf 58619 cof 3 voit Vtu Corail Aqualys (1x1'cl + 2x2'cl) carmillon SNCF 86euros 55euros
Réf 58623 cof 3 voit Vtu Corail TER Rhône Alpes (1 mixte fourgon 2'cl + 2x2'cl) ép V SNCF 86euros 55euros

RIVAROSSO SPÉCIAL CIWL

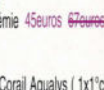
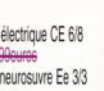
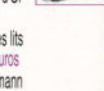
Réf HR4010 cof 3 voitures toit crème (1 fourgon + 2 lits) 460euros 119euros
Réf HR4077 cof 2 voitures Pullmann toit gris Flèche d'Or 440euros 126euros
Réf HR4089 cof 3 voitures lits toit blanc 400euros 169euros
Réf HR4090 voiture Pullmann toit blanc 87euros 72euros
Réf HR4100 cof 3 voitures toit gris (1fourgon + 1 salon + 1 lits LX) 490euros 169euros

PROMO EXCLU ÉCHELLE N ARNOLD

Réf HN2005 Locomotive électrique CE 6/8 14274 SBB 149euros 200euros
Réf HN2013 Loco de manœuvre Ee 3/3 SBB 75euros 430euros
Réf HN6012 Cof 3 wag trémie 45euros 67euros

PIKO

Réf 94302 cof 2 voit Vtu Corail Aqualys (1x1'cl + 1x2'cl)logo carmillon SNCF 76euros 49euros
Réf 94303 cof 2 voit Vtu Aqualys (mixte 1'12'cl + 1x2'cl) carmillon SNCF 76euros 49euros
Réf 94304 cof 2 voit Vtu Corail Aqualys (2x2'cl) logo carmillon SNCF 76euros 49euros



OFFRE INCROYABLE !

DESTOCKAGE EXCLUSIF SUR DES MODELES HAUT DE GAMME EN LAITON

Eclairage et accélération progressive en analogique et équipé d'origine d'un decodeur Esu 3 fonctionnement en digital et en analogique

Réf 701 cof automateur élect Z7121 bleu ép IV sigle casquette SNCF + remorque 920euros 2070euros

Réf 702 cof automateur élect Z7124 bleu ép IV sigle moule SNCF + remorque 920euros 2070euros

Réf 703 cof automateur élect Z7116 bleu ép IV sigle moule SNCF + 3 remorques 1399euros 2880euros

Réf 706 cof automateur élect Z7116 rouge toit crème ép III SNCF + 2 remorques 1127euros 2740euros

Réf 709 Remorque universelle d'autoral 227210 toit rouge SNCF 270euros 440euros

Réf C1 Cof 2 remorques rouge toit rouge ZR27219 & ZR27119 ép III SNCF 609euros 4255euros

Réf 707, 804 et 805 épuisés

Réf H24803 cof 3 couvert Ghrs SNCB + 1 remorque 45euros 60euros

Réf 4573 Peugeot 404 cabrio ASPRO médecin du tour 45euros

Réf 2980 Tracteur MB rem télesco 24euros
Réf 2981 Convoi exceptionnel : tracteur MB avec remorque télescopique et silo 34euros
Réf 2982 Idem et refroidisseur d'huile 34euros
Réf 2983 Idem caisse Airbus Industries 34euros

Réf 45030 Camion baché Renault Service 12.5euros
Réf 39154 Unimog CALBERSON avec remorque 18.5euros

PORT OFFERT À PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

Retrouvez-nous sur www.pierredominique.com

1095_0124_TMA_ModeltreinParadise

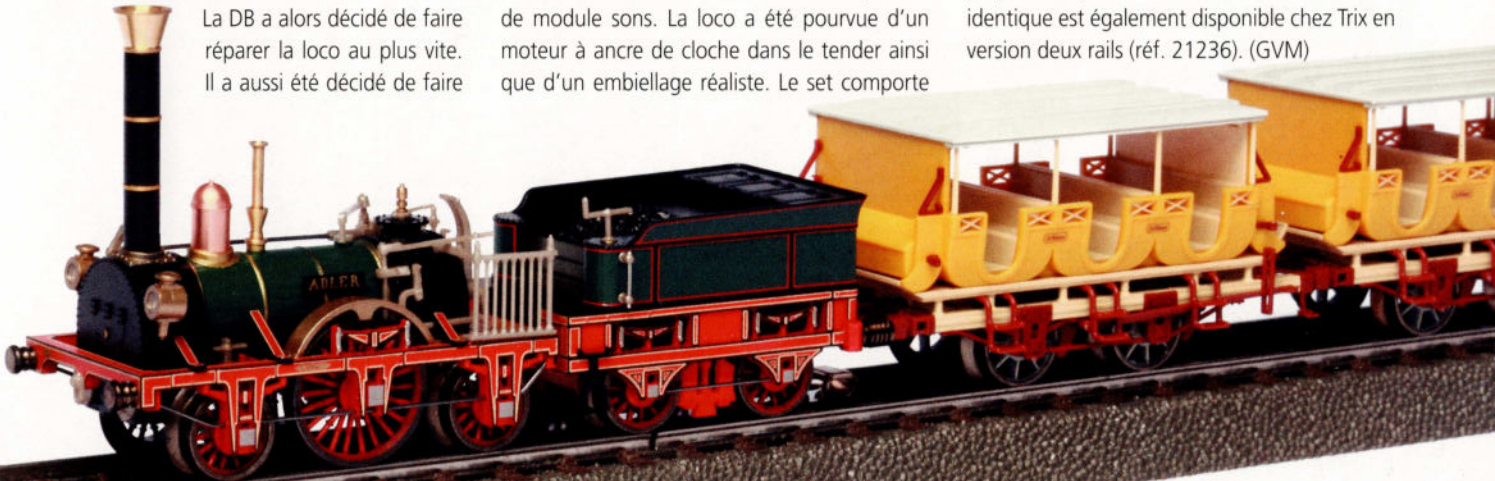
MÄRKLIN - TRIX L'Adler

La réplique de 1935 de la première locomotive à vapeur 'Adler' a été sérieusement endommagée lors de l'incendie du musée de Nuremberg, en 2005. Deux voitures ont été par ailleurs entièrement détruites.

La DB a alors décidé de faire réparer la loco au plus vite. Il a aussi été décidé de faire

reconstruire deux nouvelles voitures. Märklin a fait fabriquer à son tour une nouvelle version de la loco Adler en H0. Ce modèle est conforme à l'exemplaire actuel d'époque VI (réf. 26351). Ce modèle est muni d'un décodeur dépourvu de module sons. La loco a été pourvue d'un moteur à ancre de cloche dans le tender ainsi que d'un embellage réaliste. Le set comporte

trois voitures ouvertes pourvues d'un auvent. Ces voitures ont été équipées d'un attelage spécial. Cette livrée spéciale a été fabriquée en à peine 666 exemplaires. Ce modèle est proposé au prix de 499,95 euros. Un modèle identique est également disponible chez Trix en version deux rails (réf. 21236). (GVM)



MÄRKLIN

La locomotive diesel 1812 des CFL

Märklin sort une version actuelle de la locomotive de la série 1800 des chemins de fer luxembourgeois. Il s'agit d'une série unique.

Ce modèle arbore la livrée d'époque VI caractérisée par le tout nouveau logo de CFL Cargo ainsi que par une inscription faisant référence aux 150 ans des chemins de fer luxembourgeois en 2009.

Le modèle est pourvu d'un décodeur digital mfx ainsi que d'un certain nombre de fonctions sonorisées (réf. 36765). (GVM)



TRAINSERVICE DANCKAERT/ HOBBY TRADE

Patrick Danckaert de TSD est l'importateur de Hobby Trade pour le Benelux et l'initiateur du wagon SNCB-Colis. Il souhaite encore sortir davantage de versions de ce modèle. Le modéliste a même la possibilité d'exprimer ses propres souhaits. Patrick organise pour ce faire un référendum sur son site web www.modeltrain-service.com/nurnberg/colli.htm. Vous pourrez aussi y gagner des modèles. Toute information complémentaire et photos de ces nouvelles versions des wagons 'Colis' sont les bienvenues chez Patrick. (GVM)



SILHOUETTE/MININATUR

C'est dorénavant Jean-Michel Vanderborght de la société Saroulmapoul.be qui assure la distribution de ces matériaux particulièrement jolis pour paysages. La gamme de Silhouette/MiniNatur devrait être en conséquence plus rapidement disponible chez les détaillants belges. Saroulmapoul.be distribue aussi les produits de GPP et ABE (Atelier Belle Epoque). (GVM)

Des signaux et panneaux de signalisation belges

Nous vous avons présenté dans TMM94 les signaux lumineux 'faits maison' de Jean-Luc Herdat. Une faute s'est cependant glissée dans l'adresse e-mail: l'adresse correcte est pouky36000@hotmail.com (GVM)

B-MODELS Le développement des locomotives diesel de la série 55 de la SNCB et de la série 1800 des CFL de B-Models arrive à son terme. Le distributeur de la marque Rocky Rail nous a montré les derniers prototypes. Il s'agit de prototypes définitifs. Ces modèles semblent en tous points très prometteurs. Ils comportent d'étonnantes grilles fines en métal gravé disposées en toiture. Les premiers modèles devraient être disponibles chez les détaillants en octobre. (GVM)



Offre d'emploi

Train Technology cherche un représentant commercial pour la France.

Profil

- Vous rêvez d'une position commerciale et vous travaillez indépendamment.
- Vous avez de l'affinité pour les trains miniatures, professionnellement ou comme loisirs.
- Vous maîtrisez parfaitement la langue française et le jargon nécessaire.

Position

- Vous serez employé sur base indépendante ou sous le statut VRP multiscartes, vous travaillez sur commission.
- Vous visitez les détaillants en France selon un schéma à déterminer.
- Vous opérez indépendamment et vous serez sur la route pour une bonne partie de votre temps.
- Vous assistez à la réalisation de nouveaux projets pour la France.

Nous offrons

- Une commission conforme au marché, dépendant du chiffre d'affaires réalisé.
- Tout le support logistique nécessaire pour bien réaliser votre mission.
- Position disponible à partir du 1er septembre 2010.

Êtes-vous intéressé? Envoyez votre CV et une lettre de motivation à info@traintechnology.com.

5238 - Décodeur "Basic"
Décodeur DCC et Motorola, compatible avec RailCom, à compensation de charge. 2 sorties de fonctions (300mA), sortie moteur (1A)

52121 - Décodeur DCC "Light" pour accessoires
Fonctionne comme le 5212, sans boîtier. Connexions à souder, programmation par la centrale, alimentation séparée, jusqu'à 2A de puissance.

5204 - Navette courant alternatif
La commande de navette permet la circulation automatique d'un train entre deux gares, aussi sur les réseaux conventionnels.

5104 - Passage à niveau à chaînes
Passage à niveau avec deux barrières commandées sous la table, équipées de chaînes.

5164 - Hélicoptère ADAC

5144 - Pylône d'éclairage "Sapeurs Pompiers"

5186 - Groupe dansant

5187 - Mineur avec pioche et lampe

5188 - Mineur avec perceuse hydraulique et lampe

5189 - Mineur avec radio et lampe



viessmann

Importation/distribution
Belux & France:

Train Technology
WWW.TRAINTECHNOLOGY.COM

4555 Lanterne d'aiguillage
Lanterne éclairée pour montage sur les aiguillages Märklin C.

Projecteurs avec LED

Double
63321 - H0
69321 - TT
65321 - N

Simple
63311 - H0
69311 - TT
65311 - N

Nouveautés 2010

La vie animée

eMotion Bewegte Welt

63301 - H0
69301 - TT
65301 - N

Nouveautés de ESU: ECoS2.

maintenant disponible.

Et son petit frère...:
le Navigator

Centrale digitale
Jusqu'à 40 locomotives
Rail de programmation
DCC (9990 adresses)
Motorola® (255 adresses)
Multitraction
K83/84



Avec commande à distance IR



Nouveautés de Hobby Trade, disponible. 15 =/= numéros

Veuillez visiter notre stand:
Grande Expo Train Miniature Magazine



T	S	D
train	service	danckaert

ESU

Hobby Trade

LH-Modellbautechnik

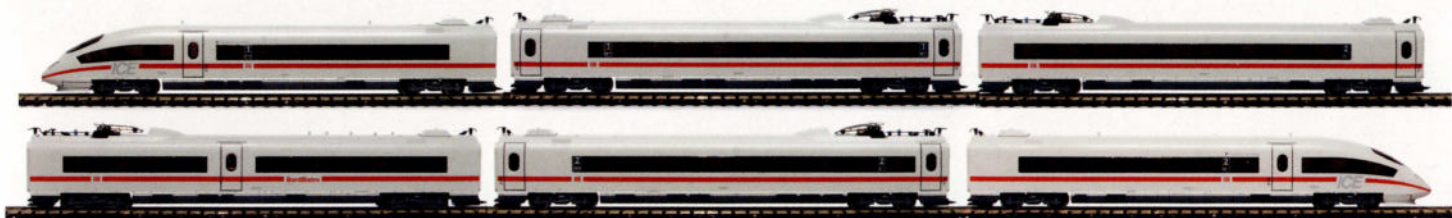
MKB-modelle : station Nord-belge

Schienenreiniger

ER-decor

WinTrack

ADE



MINITRIX Un set de l'ICE3 'MF'

Ce set de l'ICE3 'MF' constitue la nouveauté la plus spectaculaire (réf. 12197). Il s'agit d'une version quadritension de l'ICE3 M de la DB, spécialement adaptée pour assurer la relation Allemagne - France, à savoir la ligne Francfort - Paris via la ligne à grande vitesse 'Est-Europe' en France. Ces rames sont immatriculées dans la sous-série 4680-4685, ce qui permet des distinguer des autres ICE3 M immatriculés dans la série 4601-4613, dont ces six rames sont issues. La rame reproduite par Minitrix est la 4684. Le blason de Forbach a été apposé sur la rame. Il s'agit d'une ville française se situant juste sur la frontière et proche de Saarbrücken,

qui est desservie par l'ICE3 MF. Contrairement aux premiers ICE3 M de la DB et des NS que Minitrix a déjà sortis il y a quelques années, ce modèle est une reproduction fidèle de l'exemplaire original. La rame est composée des huit voitures qui forment un ICE3. La nouvelle version est en outre pourvue d'installations pour l'air conditionné en toiture. Il s'agit d'une modification qui fut réalisée sur les exemplaires réels quelques années après leur mise en service. L'absence de phares avant et arrière constitue cependant un aspect négatif. Il s'agit d'un héritage des premières séries d'ICE3 M que Minitrix proposait alors à bas prix

dans un set de trois voitures, avec possibilités d'extension. Là aussi, des concessions avaient été faites afin de faire baisser le prix de revient. Minitrix n'avait pourvu aucune voiture de première ni de seconde classe avec deux portes d'accès sur chaque côté. Les voitures intermédiaires proposées comportaient toutes une seule porte de chaque côté. D'un point de vue purement technique, les rames de la sous-série des ICE3 'MF' ne sont pas autorisées à circuler sur les réseaux ferrés belge et néerlandais. Seul leur matricule (4680 à 4685) permet toutefois de les distinguer de la série des ICE3 M. (BM)

ROCO La locomotive électrique BR181 à l'échelle N

La loco 181 212-2 'Luxembourg' bi-fréquence de la DB est depuis peu sortie en livrée turquoise beige, une fois encore sous la marque Roco (réf. N23419). Cette locomotive transfrontalière a roulé en Allemagne, dans l'Est de la France et au Grand-duché du Luxembourg.



Roco a déjà sorti il y a quelques mois la 181 213-0, dénommée 'Saar' (voir TMM 91). La sortie simultanée du modèle de la 181 212-2 chez Roco et des deux sets 'Mozart' Vienne-Pa-

ris chez Fleischmann est intéressante. Les locos de la série 181.2 tractaient en effet le Mozart entre Stuttgart et Strasbourg (et retour). (BM)

FLEISCHMANN Des sets 'Mozart' à l'échelle N

Deux sets du 'Mozart' qui reliait autrefois Paris à Vienne sont depuis peu disponibles. Le set 816701 comporte trois voitures en livrée orange 'C1' des ÖBB: deux voitures standard européennes (VSE) de deuxième classe 'Bmz' et une voiture mixte première/deuxième classe 'ABmz' ressemblant aux VSE. Le set 816702 comporte trois voitures VSE, à savoir deux voitures de première classe 'A9u' de la SNCF en livrée Corail agrémentée du logo SNCF 'nouilles' et une voiture de deuxième classe 'Bmz' des ÖBB en livrée 'C1'. Toutes les voitures de ces deux sets, à l'exception de la 'Abmz', sont pourvues des plaques d'itinéraire Wien West BF - Paris Est du Mozart. Nous avons constaté que les deux A9u de la SNCF portaient des matri-

cules distincts, tout comme les 'Bmz' des ÖBB. Bien qu'elles soient maintenant proposées sous la marque Fleischmann, ces voitures étaient autrefois fabriquées par Roco. Hormis les plaques d'itinéraire qui sont dans ce cas incorrectes, ces mêmes voitures des deux sets roulaient aussi régulièrement en Belgique et aux Pays-Bas. Les 'A9u' de la SNCF roulaient en outre également au Grand-duché du Luxembourg. Nous tenons encore à vous signaler que ces voitures étant en réalité de fabrication Roco, leur hauteur au-dessus des rails est parfaitement exacte. Elles peuvent donc parfaitement être combinées avec des modèles de LS Models, qui sont également fabriqués sans aucune concession dans ce domaine. (BM)

MINITRIX Une Traxx 2 'Crossrail'

Minitrix a récemment sorti une locomotive du type Traxx 2 de l'opérateur privé Crossrail. Cette loco a été baptisée 'Christine'. Minitrix a été confronté à pas mal de difficultés pour construire un nouveau moule de ce modèle devant permettre une reproduction fidèle de la version Traxx 2 de Bombardier. Les orifices de remplissage pour le sable, les faces d'about, les ouïes de ventilation, les essuie-glaces et bien d'autres attributs encore ont ainsi été modifiés. Pour la bonne compréhension, nous vous rappelons que les séries 28 et 29 de la SNCF, ainsi que les Traxx de HSA font partie de la famille Traxx 2 de Bombardier. Avec un peu de peinture, il devrait ainsi être possible de réaliser une version belge ou néerlandaise de cette Traxx 2, pour le plus grand plaisir des amateurs respectifs: alors, pourquoi pas ? (BM)



TREINSHOP OLAERTS

vous propose

**BIENTÔT
DISPONIBLE**



NOUVEAUTÉ : LES VOITURES L SNCB EN H0

**VERSIONS DE TOUTES ÉPOQUES • UNE SEPTANTAINE DE MATRICULES DIFFÉRENTS
LES MATRICULES DISPONIBLES SERONT BIENTÔT COMMUNIQUÉS • EN SETS OU À LA PIÈCE**

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

0020/94/MSM Olaerts

C-traccs

een Colson IT initiatief



www.C-traccs.be

En nog veel meer !!!



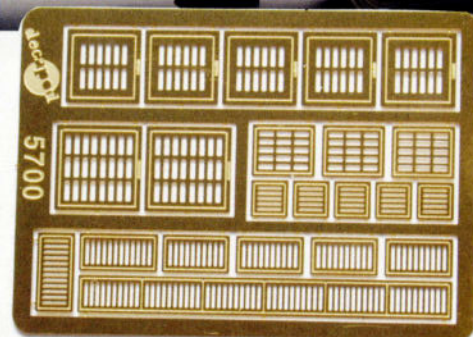
MIGHTY BRIGHT

Mighty Bright est un fabricant américain de petites armatures pour éclairage destinées aux modélistes et artisans. Il s'agit chaque fois de petites lampes sur pied équipées de la toute récente technologie d'éclairage par Leds et pourvues d'un bras flexible. Trois piles AAA sont logées dans le pied à l'aide de clips. Rien n'empêche cependant d'équiper la lampe d'un adaptateur AC additionnel. Différentes variantes sont disponibles, telles la Xtra Flex2 qui comporte un bras super flexible (réf. MB60512), la Vusion Craft Light comportant un seul bras avec deux Leds blanches ainsi qu'un bras flexible muni d'une loupe (réf. MB61032) et la Duet 2 pourvue de deux bras éclairants

et de quatre Leds pouvant chacune fonctionner séparément de manière à pouvoir régler correctement la luminosité (réf. MB51820). Un pied lourd dans lequel peuvent être fixées les armatures éclairantes (Light Cradle) est disponible sous la référence 80910. Ce pied est pourvu d'un aimant intégré grâce auquel l'armature éclairante peut être fixée sur une surface en métal. Ces éclairages par Leds constituent un éclairage d'appoint pratique pour réaliser des travaux de précision. Les produits de Mighty Bright sont distribués dans notre pays par les Ets. Dupuis. Ils sont disponibles auprès des détaillants habituels. (GVM)

KIT NORD

Nous vous montrons en exclusivité dans ce numéro le tout dernier modèle de Kit Nord: il s'agit d'un café belgo-français. Le développement de ce nouveau kit est pratiquement terminé. Ce modèle sera disponible après l'été. Comme c'est l'usage chez Kit Nord, les murs et les toits sont constitués de plâtre. Les fenêtres, portes et accessoires sont en revanche en résine. Le kit peut être monté en deux versions: une version belge avec une grande corniche et un trottoir pourvu de dalles en béton ou une version française avec des gouttières simples, des fenêtres basculantes et un trottoir en asphalte. Le kit peut être pourvu d'un éclairage intérieur par Leds, ainsi que d'un aménagement intérieur. (GVM)



DECAPOD

Un certain nombre d'accessoires en laiton et en maillechort sont actuellement disponibles chez le fabricant français de petites séries Decapod. Ces attributs sont également susceptibles d'intéresser le marché belge et néerlandais. Les stores vénitiens en maillechort de 0,1 millimètre d'épaisseur sont très petits, mais réalisés très finement. Ils ont été spécialement conçus pour les voitures TEE de LS Models. Ils conviennent néanmoins aussi aux voitures TEE 'PBA' de Märklin. Chaque set comporte des stores abaissés à moitié et complètement. La quantité de stores fournie permet d'embellir trois voitures. Ce set est disponible sous la référence 1300. Son prix s'élève à 8,70 euros. Des stores comparables sont également disponibles pour les voitures 'Vru' de Roco (réf. 1301 - 3,55 euros).

Decapod ne fournit pas uniquement des accessoires pour les chemins de fer en particulier. La gamme comporte aussi un certain nombre d'attributs qui peuvent s'avérer utiles pour agrémenter les rues et les routes sur un réseau modèle. Des grilles en maillechort pouvant être intégrées dans les trottoirs (réf. 5701), des grilles d'égouts en laiton (réf. 5700), des couvercles d'égouts (réf. 5703 et 5702), ainsi que des grilles arrondies devant être disposées autour d'un arbre (réf. 5710) sont actuellement disponibles. Les produits de Decapod peuvent être directement commandés auprès du fabricant, car jusqu'à présent, ces produits ne sont pas disponibles chez les détaillants. (GVM)

Texte et photos: Guy Van Meroye -
Bertrand Montjobaques
Remerciements à Modelbouw Herman verschooten, Het Spoor et
Modeltrein Paradise



Rocky-Rail BVBA
Gasthuisbosdreef 33
B3700 TONGEREN
BELGIUM

Independent Train Supplier in Europe

www.rocky-rail.com info@rocky-rail.com
Tel : (+32)(0)12-39 21 99 Fax : (+32)(0)12-39 21 96



Quality - Service - Independence

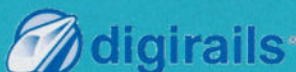


B - models



Commandez à temps votre 55 chez votre détaillant!

Wagons porte-conteneurs à l'échelle N. Regardez la liste complète sur www.rocky-rail.com



Éclairage pour locomotives,
réglettes de Leds, décodeurs,
accessoires pour le digital etc.

Distributeur exclusif pour l'Europe de B-Models, Os.Kar., REE MODELES (sauf FR),
Digirails (sauf NL) et les produits Rocky-Rail.

Pour plus d'information et prix, consultez votre détaillant.

Salle d'exposition avec grand réseau miniature ouvert chaque samedi de 10h00
à 12h30 et de 13h30 à 17h00, ou sur rendez-vous.

(consultez www.rocky-rail.com parce que parfois fermé à cause des expositions)

WALTHERS

Albert Rademacher
Silhouette Modellbahnzubehör
Industriestr. 48
DE - 82194 Gröbenzell
Telefon 0049/8142/6526611
Telefax 0049/8142/6526612

Silhouette

Le lien à la nature
miniatur®

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de

Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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



Dreamcollection

Rue du Midi 50 • 1000 Bruxelles
T'1 02 511 18 00

Ouvert du lundi au samedi de 10h30 à 18h00.

nous distribuons aussi:
Roco, Fleischmann, Governmodels, Ismodels,
Piko, Lens, Esu, Makette, Ree modelles,
Viessmann, Sommefeldt, Peko, Mehano,
Uhlenbrock, Vitrain, B models, Oskar, Liliput,
Brassline, Noch, Woodland scenic, Jpp,
Squadron tools, Dremel, Artitec, Jagerndorfer,
Rivarossi, Electrotren, Digirails, Viking,
Brekina, Rietze, Auhagen, Jouef, Acme,
Classix, Preiser

Exclusivité
Flexity tram 3000 STIB

Type 4000 en preparation
seulement sur commande

Service techn. 0486 35 11 71



BREKINA-STARMADA

Une Mercedes 230/220 limousine

Pendant la période 1968-1975, Mercedes avait à son catalogue une version longue de la 230/220D, baptisée 'Bar 8' V 114 (V signifiant 'longue'). La base des roues avait été prolongée de 65 cm pour installer une troisième rangée de sièges. La voiture a connu une certaine popularité auprès des compagnies de taxis et d'hôtels. Sur le plan mécanique, elle était similaire à la version normale, c'est à dire que la 230 avait une motorisation essence à six cylindres de 120 CV et la 220 D un moteur diesel à quatre cylindres de 60 CV. Avec sa boîte de vitesse automatique, elle avait besoin de plus de 30 secondes

pour passer de 0 à 100 km/heure. Starmada propose une miniature de ce modèle tel qu'on pouvait le voir entre 1968 et 1972. On note alors comme caractéristique des feux arrière lisses. Tout comme pour les autres Mercedes de Starmada, son rendu est convaincant grâce à une foule de détails et à une belle finition. Plusieurs coloris: bleu acier (réf. 13400), noir (réf. 13401) et rouge corail (réf. 13402). GVM



RIETZE

Un Mercedes-Benz Citaro 'G' De Lijn

La version 'bus' du Mercedes Citaro vient d'être déclinée en une version 'De Lijn'. (cat. 66 661)



BUB

Un Mercedes LP 608

L'histoire de la marque allemande BUB remonte jusqu'au 19e siècle, mais ce n'est qu'au cours de la dernière décade qu'elle est à nouveau active sur le marché des voitures miniatures de collection. Une bonne partie de son catalogue présente des modèles à l'échelle 1/87. On note comme nouveautés 2010 un camion Mercedes LP608 avec remorque fermée aux couleurs de BMW-Motorsport. Ce véhicule est réalisé en tirage limité à 1.000 exemplaires de par le monde (réf. 67852)

N-AUTO

N-Auto est un fabricant français spécialisé dans les petits tirages, aux échelles N et Z. Les modèles sont réalisés en résine et on peut se les procurer soit déjà peints, soit à peindre. Le prix est surtout intéressant pour les modèles non peints (3€ pour une auto, 3,5€ pour une camionnette et 5€ pour un bus ou un camion). Au catalogue, on trouve surtout des autos, des camionnettes et des camions de construction française. L'offre reste limitée à l'échelle Z, mais à l'échelle N, on trouve beaucoup de véhicules des époques I à IV. Si vous voulez en savoir plus sur ce fabricant, voici le site où vous devez vous rendre: www.n-auto.fr

LEMKE MINIS

Des camions classiques à l'échelle N

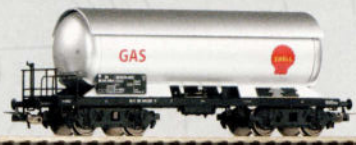
L'entreprise allemande Lemke sort ces jours-ci sous le nom de marque 'miNis' une série de camions à l'échelle N. Leur niveau de détaillage est bon et leur rendu est également saisissant de réalisme, sur tous les modèles présentés. Ils viendront bien à propos pour agrandir un parc de camions à l'échelle 1/160 de l'époque

III. Sur la photo, on reconnaît de gauche à droite un Büssing LU 11-16 bâché (réf. LC 3601), un Mercedes L 322 à nez court et avec une plateforme de chargement ouverte, ainsi qu'un Krupp Titan avec remorque fermée aux couleurs de la société de transport allemande Schenker (réf. NO 8007)



95696/95697* Loco à vapeur du type 71 SNCB (G7.1) – ép. III

* Version courant alternative, avec décodeur



54527 Wagon-citerne à gaz 'SHELL' NS – ép. III



57740 Wagon porte container 'Contship' NL Railion – ép. V/VI



PIKO propose à l'échelle H0 un vaste programme à l'intention du modéliste ferroviaire. Pour les débutants – les jeunes, donc – nous proposons des locomotives à prix abordables, des wagons et des sets à assembler de maisonnettes. Découvrez tout ceci sur notre site www.piko.de



57744 Wagon citerne 'Pieter Bon Zaandam' NS – ép. IV



54564 Wagon auto-déchargeant SNCB – ép. V

Nouveauté 2010

Avec nouveau nez à 3ème phare frontal !



57523/57323* 'Hondekop' NS jaune avec feux en 'A' – ép. IV/V



57524/57324* Rame automotrice électrique 'Hondekop' NS verte avec feux en 'A' et bandes publicitaires – ép. IV

www.piko.de – Pour les Pays-Bas: info@scalettrading.nl – Pour la Belgique: Marantrade@scarlet.be

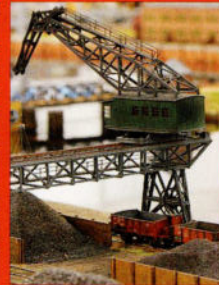


EUROSPOOR 2010

29, 30 & 31 oktober
Jaarbeurs Utrecht

18 jaar! Dit jaar weer supergroot op 23.000 vierkante meter!

More details and pictures of the attend layouts on:
www.eurospoor.nl/highlights.html



Grootste modelspoor evenement van Europa in de Jaarbeurs te Utrecht, NL

• Meer dan 50 modelbanen van wereldklasse uit binnen- en buitenland: o.a. uit Frankrijk, Duitsland, Engeland, België, Italië en Nederland • Demonstraties en helpdesk door ervaren hobbyisten • Meer dan 1 kilometer verkoopmarkt voor gebruikte en nieuwe treinen en toebehoren • Bekende winkeliers met aanbiedingen tegen interessante prijzen! • Modelbanen zelf te leggen en te bedienen door kinderen • Alles over treinen en modeltreinen! • Een topbeurs op een toplocatie!

Openingstijden:

Vrijdag 29 oktober : 10.00-18.00
Zaterdag 30 oktober: 09.30-17.30
Zondag 31 oktober : 09.30-17.00

Lokatie:

Jaarbeurs Utrecht
(7 minuten lopen v. h. station)
Jaarbeursplein 6, 3521 AL Utrecht,
Nederland

Toegangsprijs:

Volwassenen € 14,50
Kinderen 2 t/m 11 jaar € 6,50
8 Kassa's geopend, dus
geen of nauwelijks wachtrijen

Informatie:

Telefoon: +31.(0)299.640354
Fax +31.(0)299.646197
E-mail: eurospoor@eurospoor.nl
Website: www.eurospoor.nl

Gratis posterkalender 2011 voor elke bezoeker • Gratis spookkrant met beursplattegrond • Details op: www.eurospoor.nl/highlights.html



HERPA

Une Audi A1

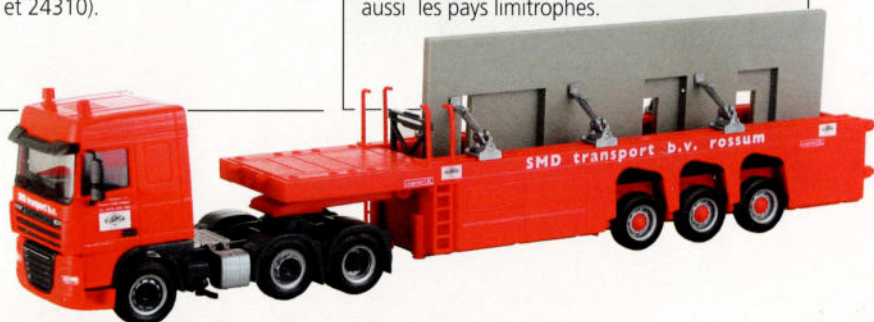
A peine la véritable Audi A1 est-elle sortie que la miniature est déjà disponible. Cette 'petite' Audi, uniquement produite à Forest (Bruxelles), cible une clientèle de jeunes, d'amateurs de design et dont le portefeuille est bien garni. La voiture a l'étiquette d'urbaine de luxe, rejoignant la Mini, la Citroën DS3 ou l'Alfa Romeo Mito, toutes des voitures personnalisables. La miniature est disponible en argenté et en noir (réf. 34319 et 24310).



HERPA

Un DAF XF SMD Transport

A la demande du transporteur SMD de Rossum (Pays-Bas), l'importateur 'De Kleine Benelux' a produit un DAF XF 105 SC muni d'une plateforme de chargement Langendorf. SMD est une société de construction présente depuis une soixantaine d'années aux Pays-Bas, où elle jouit d'une belle notoriété. Pour transporter ses éléments de maisons préfabriquées, elle utilise ces plateformes, sillonnant les Pays-Bas, mais aussi les pays limitrophes.



HERPA

Un Mercedes Actros

Herpa excelle dans les mini-répliques automobiles, mais aussi dans les camions miniaturisés, dont le rendu de détails est tout aussi convaincant. Voici donc un bel exemple de ce que la barre est mise très haut: ce Mercedes Actros (cabine 'Trust Edition', réf. 110372). Comme autre nouveauté, voici l'attelage MB Actros de la société de transport Dachser Food Logistics (réf. 156950).



HERPA

Une Super Audi

Après avoir d'abord rivalisé avec brio avec Mercedes et BMW, voilà qu'Audi veut devenir une alternative de... Porsche. Et est en passe de réussir cet objectif, non seulement avec ses bolides Audi R8 et R8 Spyder, mais aussi avec sa nouvelle super-limousine A8. Pour la plupart d'entre nous, ce n'est



que du rêve, tellement elles sont inaccessibles du point de vue prix. Mais on peut toujours se tourner vers le modèle réduit, n'est-ce pas ? Herpa vous en propose trois : l'Audi A8 (réf.24303), la R8 (réf. 33640) et la R8 spyder (réf. 34326).

HERPA

Un MAN TGA WIM BOSMAN

Ce véhicule miniature MAN TGA LZV a été réalisé exclusivement pour la firme Wim Bosman de Heerenberg, par l'importateur De Kleine Benelux. A côté de cette version exclusive, on trouve aussi une version standard dans les points de vente, présentant une différence minime avec celle créée pour Wim Bosman : celle-ci présente une remorque avec une face avant peinte en rouge, alors qu'elle est bleue comme la bâche, sur la version standard.



Texte et photos : GVM
Remerciements : Herman Verschooten
modélisme et Collector's Bank,
pour la mise à disposition
de certains modèles

La 6005 de la SNCB en H0



COMME ANNONCÉ À LA FOIRE DE NUREMBERG EN 2009, TANT ROCO QUE VAN BIERLIET PRÉVOYAIENT DE PRODUIRE UN MODÈLE DE LA SÉRIE 60 'PROTOTYPE' DE LA SNCB. ROCO FUT PRÊT LE PREMIER AVEC SON MODÈLE ET A FOURNI LES MAGASINS AVEC SA 6001 EN LIVRÉE VERTE, JUSTE AVANT LA FIN DE L'ANNÉE. VAN BIERLIET PAR CONTRE A ACCUSÉ DU RETARD, DÙ À SA VOLONTÉ DE PRODUIRE UN MODÈLE LE PLUS PARFAIT POSSIBLE. C'EST AINSI QUE LA 6005 EN LIVRÉE BLEUE EST SORTIE AVEC UN PETIT MOIS DE DIFFÉRENCE CHEZ ROCO ET CHEZ VAN BIERLIET. UNE BELLE OCCASION POUR COMPARER LES DEUX MODÈLES...

La véritable 6005

Mais avant de nous pencher sur ces deux modèles, il convient de passer rapidement en revue l'histoire de la véritable 6005. Il s'agissait de l'une des six locomotives construites par Cockerill-Ougrée et qui devaient servir de

prototypes pour une nouvelle série de locomotives diesels-électriques de moyenne puissance. La 6005 entra en service en juin 1962 à la SNCB sous le numéro 210.005; elle fut attribuée à la remise de Schaerbeek. Cette série de six prototypes fut équipée d'un mo-

teur Diesel à huit cylindres Baldwin-Lima-Hamilton, d'une puissance de 1.030 kW. Ce moteur ne se révéla toutefois pas être une réussite et à partir de 1973, ces prototypes furent rééquipés l'un après l'autre d'un nouveau moteur Cockerill à six cylindres, à l'atelier central de Salzinnes. En 1980, la 6005 était la seule des 'protos' à ne pas encore avoir bénéficié de cette transformation; elle fut ainsi choisie par la SNCB pour servir de banc d'essai à un nouveau moteur Diesel, conçu par la firme ABC de Gand. Il s'agissait du moteur du type 6 DZ C-1000-166 A à six



Une des tâches habituelles de la 6005 était la remorque de trains de wagons-citernes entre Zelzate et Gand-Maritime. Ces convois étaient amenés par des locomotives Diesel néerlandaises entre le site de Dow-Chemicals et Zelzate ou Sas-van-Gent, où ils étaient repris par des engins de traction belges. Zelzate, le 16 mai 1986. Photo: Max Delie



La 6005 convenait à merveille pour la remorque de trains internationaux de voyageurs, dont les voitures devaient être alimentées en haute tension. La 6005 entre en gare de Gand-St-Pierre, en tête d'un train de pèlerins en provenance de Lourdes, qu'elle est allée chercher à Mouscron. Photo: Max Delie



Une vue latérale de la 6005 de Roco.



Comparaison entre la toiture de la 6001 verte et de la 6005 bleue.

Une vue de détail de la face d'about de la 6005 de Roco.



cylindres en ligne, d'une puissance de 1.309 kW. La transformation eut également lieu à l'AC Salzinnes, ce moteur restant toutefois la propriété de la firme ABC. Outre ce nouveau moteur, un alternateur de 300 kW fut installé à bord de cet engin, en vue de chauffer électriquement les voitures remorquées. La 6005 ainsi transformée quitta l'AC Salzinnes le 13 mars 1986, revêtue d'une superbe livrée bleue et jaune. Elle ressemblait fortement à la livrée jaune et verte des autres '60 protos', si ce n'était que la bande bleue inférieure courait en bois jusqu'au châssis noir. La 6005 fut également mutée à l'occasion vers l'atelier de Merelbeke, pour permettre à la firme ABC sise à Gand de pouvoir intervenir plus aisément sur son moteur.

La 6005 fut alors essentiellement utilisée en trafic marchandises au départ de Merelbeke vers Zeebrugge, Schaerbeek et Anvers-Nord. A partir de 1984, la 6005 assura également la remorque de trains de marchandises entre Merelbeke et Sas-van-Gent. A partir de 1987, elle assura aussi la remorque de trains voyageurs de pointe vers La Panne. Outre la 6215, la 6005 était la seule locomotive Diesel en Flandre capable de remorquer des trains

spéciaux voyageurs nécessitant une alimentation électrique en haute tension pour faire fonctionner le chauffage, la climatisation et la charge des batteries des voitures remorquées. Fin 1988, ABC mit un terme à la période d'essai de ce moteur, mais la SNCB ne voulut pas le reprendre à son compte, car à l'époque, toutes les autres locomotives de la série 60 avaient déjà été radiées. Ceci signa l'arrêt de mort de la 6005, qui fut ainsi mise hors service en date du 17 janvier 1989, pour une mise hors écritures en date du 1^{er} avril 1989.

La 6005 de Roco

Après la 6001 verte et la 6006 jaune, cette 6005 bleue est la troisième variante de la petite série des '60 protos'. Pour la description en détails du modèle Roco, nous vous renvoyons à notre TMM n° 89, en précisant que la 6005 bleue en possède toutes les qualités... et les défauts. La 6001 a été élue 'Modèle de l'année' 2009 par Febelrail, ce modèle étant caractérisé par une belle et solide finition et par d'excellentes qualités de roulement. Roco a utilisé un moule avec des pièces séparées pour les phares d'about: de cette façon, il est possible de produire d'une

façon très économique une version ne comportant que des simples phares. Inconvénient de cette pratique: le set des ampoules est d'aspect assez grossier, et – selon nous – implanté trop haut. Cela n'a pas permis le tracé correct des bandes bleues et du coup, le matricule se retrouve un peu 'coincé' entre les bandes bleues...

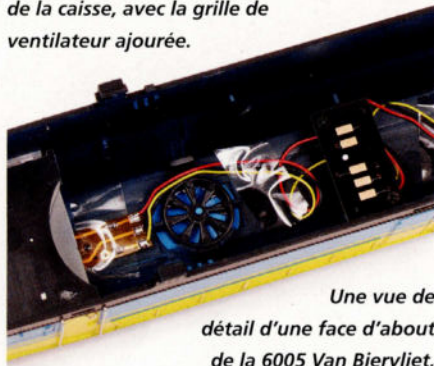
Roco a profité de l'occasion pour modifier la toiture, mais les rivets subsistent d'une façon très apparente, hélas... D'un point de vue technique, la 6005 est identique aux deux autres variantes des '60 protos'. La grande différence réside évidemment dans la livrée. Cette dernière est très fine, les séparations l'étant tout autant. Le bleu choisi par Roco



Une vue latérale de la 6005 de Van Biervliet.

Après dépose de la caisse, on retrouve un dessin classique de châssis.

Une vue de détail de l'intérieur de la caisse, avec la grille de ventilateur ajourée.

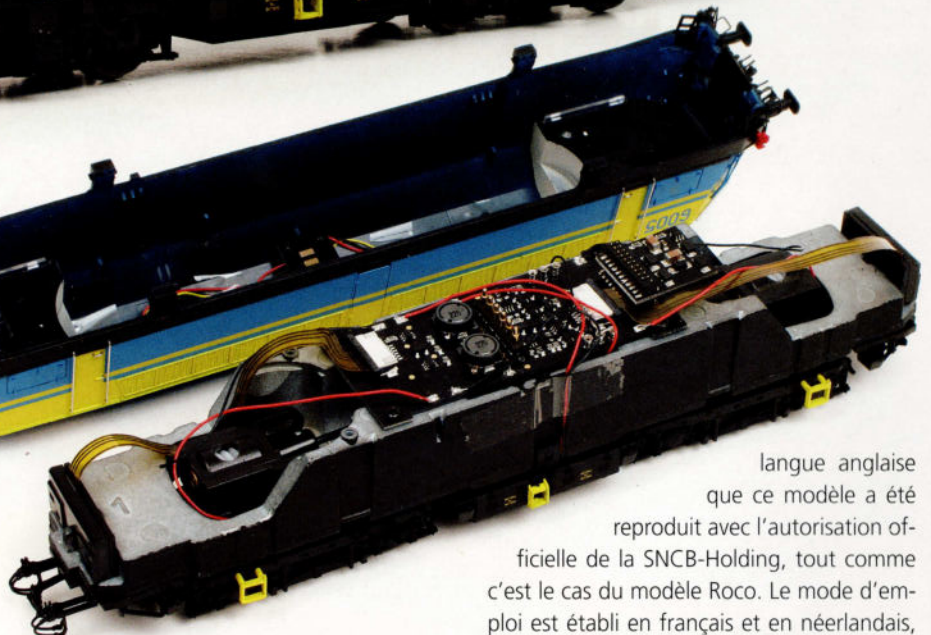


Une vue de détail d'une face d'about de la 6005 Van Biervliet.

pour sa 6005 nous semble toutefois trop sombre: c'est sans doute le bleu de la 6215 qui a été réutilisé. Le marquage est lisible à la loupe, et – à un détail près – conforme à l'original: sur les flancs du coffre à batteries, on peut lire la mention '24 V', alors qu'il doit s'agir de '74 V'.

La dernière remarque concerne le mode d'emploi: il n'est établi qu'en allemand, en anglais et en français. Ce faisant, Roco ignore non seulement la réglementation européenne, mais témoigne surtout d'un manque de respect vis-à-vis des nombreux modélistes de Flandre et des Pays-Bas, des régions qui ont pourtant fait partie du rayon d'action de cet engin. Il y a donc encore des manches à mettre par l'importateur...

La 6005 de Roco est disponible en version 'deux rails' (réf. 62893) ou en 'trois rails' (réf. 68893). Outre la version analogique, il existe également des versions digitales sonorisées (réf. 62894 et 68894). La 6005 de Roco est pourvue d'une prise NEM à huit pôles.



La 6005 de Van Biervliet

La 6005 reproduite par le détaillant Van Biervliet à Ingelmunster a été conçue en étroite collaboration avec LS Models et fabriquée par la firme Modern Gala. Afin de faire face à la concurrence du modèle Roco, Van Biervliet a mis la barre très haut. La production a ainsi régulièrement été retardée afin de pouvoir apporter de légères modifications aux prototypes du modèle. Roco ne pouvait plus être dépassé du point de vue rapidité et Van Biervliet a joué résolument la carte du détaillage et de la finition.

La 6005 de Van Biervliet est emballée dans une boîte très stylée, qui porte la mention en

langue anglaise que ce modèle a été reproduit avec l'autorisation officielle de la SNCB-Holding, tout comme

c'est le cas du modèle Roco. Le mode d'emploi est établi en français et en néerlandais, comme il se doit.

Dès sa sortie de son emballage, cette 6005 bleue est convaincante. On voit immédiatement que le bleu utilisé est beaucoup plus clair que celui de la 6005 de Roco et correspond plus au véritable ton de bleu de la véritable 6005, comme on peut le voir sur les photos couleurs de l'engin. Le matricule 6005 sur les faces d'about est également bien mieux situé entre les deux bandes bleues. Chez Van Biervliet, on a opté pour un moule distinct pour chaque version: sur cette 6005, les doubles phares sont ainsi exactement à la bonne place et pourtant, aucune couture ne se voit. Les bords des phares sont également très réalistes. On distingue d'abord un bord noir qui à l'extrémité des phares, se transforme en un cercle de phare argenté, très fin. Chez Roco, ces cercles de phares sont trop gros, constituant l'un des points négatifs de ce modèle. Le détaillage de la 6005 de Roco est bon, mais celui de la 6005 de Van Biervliet est toutefois meilleur. Sur les cabines de conduite, on remarque que les fenêtres du modèle Van Biervliet sont nettement plus grandes que celles sur le modèle Roco. Grâce à ces grandes fenêtres, on peut admirer l'aménagement intérieur des cabines du modèle Van Biervliet. Hélas: le machiniste manque... Grâce à l'utilisation de moules distincts pour la réalisation des différentes variantes, les jupes disposées sous les traverses



Comparaison des faces d'about.

de tête sont fixées à la caisse, aucun joint disgracieux n'étant ainsi visible.

Les mensurations générales des deux modèles sont quasi parfaites, mais ici aussi, le modèle Van Biervliet remporte un score plus élevé. Un meilleur détaillage, un graphisme correct de la toiture, avec l'échappement du turbo au bon endroit et un ventilateur ajouré, des marchepieds d'accès et des bogies en relief: ce sont ces petits détails qui font la différence. Van Biervliet a manifestement profité de l'expérience et des standards élevés de LS Models.



Comparaison entre les modèles Roco et Van Biervliet: vue en élévation.



Comparaison des faces latérales.



Comparaison des toitures.

tions, comme un éclairage de cabine séparé, des feux rouges arrière, etc. Au total, quinze fonctions peuvent être activées. Le modèle Van Biervliet est pourvu de Leds blanches à ton chaud et de Leds rouges, qui s'allument en fonction du sens de marche.

En conclusion

Il a fallu attendre pour voir apparaître la série 60 'proto' de Van Biervliet, mais son modèle de la 6005 prouve que cela en valait la peine. La 60 de Roco a été élue 'Modèle de l'année' par Febelrail en 2009, mais ce modèle devra s'effacer devant celui de Van Biervliet, en matière de qualités de roulement et de mensurations. Du point de vue qualités de roulement, les deux modèles se valent, et la prise à 21 pôles du modèle Van Biervliet offre évidemment plus de possibilités pour les adeptes du digital. Enfin, les deux modèles se situent dans la même catégorie de prix.

Texte & photos des modèles:
Guy Van Meroye



La dépose de la caisse se réalise très rapidement au moyen de six cure-dents, insérés entre la caisse et le châssis. Contrairement à ce qui est indiqué sur le croquis illustré dans le mode d'emploi, les points d'appui transversaux sur lesquels repose la caisse ne peuvent pas être enlevés. Une fois la caisse déposée, vous reconnaîtrez l'aménagement classique des locomotives LS Models: un moteur Mashima disposé centralement avec volants d'inertie entraîne les deux bogies, via des arbres à cardans. Deux essieux sont pourvus de bandages favorisant l'adhérence.

Les qualités de roulement de la 6005 Van Biervliet sont excellentes: même sans rodage préalable, notre exemplaire testé a eu un comportement plus qu'honorable. Au-dessus de la mécanique du modèle se trouve une platine conçue par ESU, avec une interface de 21 pôles. La 6005 de Van Biervliet est disponible en trois versions 'courant continu': analogique, digitale et digitale sonorisée. Le modèle analogique est pourvu d'une prise à 21 pôles. La version 'courant alternatif' est équipée de série d'un décodeur 'Lokpilot', qui reconnaît les protocoles 'mfx' et Motorola. Une version 'courant alternatif' sonorisée est également disponible. En comparaison avec les interfaces à huit pôles, les interfaces à 21 pôles autorisent plus de fonc-

La série 55 SNCB de Märklin



LA LOCOMOTIVE DIESEL DE LA SÉRIE 55 EST UNE VIEILLE CONNAISSANCE, CHEZ MÄRKLIN: LES PREMIERS MODÈLES DE CETTE SÉRIE SONT SORTIS EN 1994 ET DEPUIS LORS, DES NOUVELLES VARIANTES DE MATRICULES SORTENT SUR LE MARCHÉ AVEC UNE RÉGULARITÉ DE MONTRE SUISSE... LA DERNIÈRE VARIANTE EN DATE EST LA 5533 EN LIVRÉE JAUNE ET VERTE 'RHIN D'ACIER'.

La véritable locomotive ayant servi de modèle chez Märklin a débuté sa carrière à la SNCB le 3 janvier 1962; numérotée 205.033, elle fut attribuée alors à l'atelier de Kinkempois. A l'origine, cet engin n'était pourvu que de simples phares, un troisième phare frontal étant toutefois installé afin de permettre à cette loco de circuler en Allemagne. Cette loco fut renumérotée 5533 en date du 1er janvier 1971 et reçut également la livrée dite '1970', verte et jaune. Entre-temps, elle reçut des doubles phares, le 3ème phare frontal étant en outre intégré dans les nez de l'engin. En 1981, l'ancienne livrée fit place à la nouvelle, faite de jaune à bandes vertes. En vue de les utiliser sur l'axe du 'Rhin d'acier' modernisé, la SNCB fit équiper cinq locos de la série 55 (les 5507, 5517, 5523, 5526 et 5533) des dispositifs de signalisation ATB (pour les Pays-Bas) et PZB 90 (pour l'Allemagne), en 2001. Afin de pouvoir distinguer ces engins des autres 55 de série, les lettres 'ATB PZB 90' furent appliquées au moyen d'autocollants noirs sous

les matricules disposés sur les faces latérales des engins concernés, tandis qu'un logo 'B' de teinte chamois était peint à hauteur de l'autre poste de conduite.

Ces locomotives destinées à circuler sur le 'Rhin d'acier' furent alors utilisées en pool avec les 55 classiques, pour remorquer les trains lourds de marchandises. En 2002, quelques-unes de ces 55 'RA' (Rhin d'acier) furent louées temporairement louées à l'opérateur privé néerlandais ACTS. En 2006 et 2007, ces mêmes engins furent utilisés pour remorquer des trains d'automobiles neuves de marque Ford entre Genk et le port néerlandais de Sloehaven, ainsi les navettes de conteneurs opérées par ERS entre Waalhaven-Zuid (NL) et Anvers-Nord. Les locomotives survivantes de la série 55 ont toutes été retirées du service régulier en date du 1er février 2009. Depuis lors, une poignée d'entre-elles remorque encore des trains de travaux pour le compte de TUC-Rail.



Le modèle en H0 de la série 55 réalisé par Märklin est classique pour cette firme, avec son châssis lourd en métal, la motorisation étant disposée sur l'un des bogies, l'autre étant pourvu du frotteur pour le 3ème rail. La dépose de la caisse de cette loco est encore et toujours l'exemple parfait de ce que ce devrait être: une simple vis disposée au milieu de la loco la maintient en place, et en la dévissant, la caisse peut facilement être dissociée du châssis, sans la moindre résistance ni le moindre risque de dégradation. Une fois la caisse déposée, nous remarquons l'électronique moderne, qui doit assurer les neuf fonctions en mode digital: la sonorisation, mais aussi l'allumage et l'extinction des phares. Cette loco est en effet pourvue de phares (à



Unissant leurs forces, les 5533 et 5536 remorquent un train de marchandises sur la forte rampe entre Aachen-West et Montzen. Gemmenich, le 17 août 2005. Photo: Max Delie

ampoules)
s'allument en
fonction du sens de marche. Ce modèle n'est pas pourvu d'attelages courts, mais les boîtiers pour attelages sont normalisés. Contrairement aux récentes évolutions constatées, ce modèle ne dispose par d'une plaquette pour camoufler l'orifice béant de l'attelage à boucle typique de Märklin. La caisse de cet engin est constituée de plastique finement gravé, qui rend parfaitement les formes de la véritable locomotive. Et malgré la respectable longévité de ce modèle, il répond encore aux normes d'aujourd'hui: son niveau de détaillage est bon, même s'il

n'atteint pas le niveau des plus récentes reproductions de certains de ses concurrents. Un point négatif est constitué par les essuie-glaces: ceux montés sur les locos 'RA' l'étaient en partie haute des baies frontales, et non en-dessous, comme pour les 55 traditionnelles. Un point positif: Märklin a fait modifier le moule d'origine afin de faire figurer les petites antennes disposées en toiture, au-dessus des postes de conduite. La mise en peinture est parfaite, les séparations entre teintes étant très nettes. L'ouïe d'aspiration disposée dans les longs-pans – propre à ces 55 'RA' – n'a pas été gravée dans la caisse, mais sur-gravée. Le tamponnage est également très finement réalisé et lisible à la loupe. La livrée et les inscriptions situent ce modèle à l'époque V. Sur les engins issus de la première série de production de cette 5533, les marches-pieds

situés sous les postes de conduite sont de teinte noire: ceci est tout-à-fait conforme selon une série de photos de la véritable loco, la réglée appliquée depuis cette nouvelle décennie prévoyant toutefois une teinte jaune, pour des raisons de visibilité à distance. Sur les engins issus de la seconde série de production, ces marches-pieds seront de teinte jaune, tandis que les propriétaires d'une 5533 de la 1ère série pourront commander gratuitement des exemplaires de marches-pieds jaunes chez leur détaillant habituel. Il n'y a pas de petites pièces éparées à assembler: ce modèle peut encore être retiré des rails sans risquer la moindre dégradation: c'est selon nous un beau compromis entre le superdétaillage et la robustesse d'un modèle. Une version pour courant continu sous la marque Trix n'est pas prévue: les adeptes du courant continu attendront sans doute la sortie de la série 55 chez B-Models...

Texte & photos du modèle:
Guy Van Meroye



Le wagon Hbis 194 néerlandais de Hobby Trade



Le nouveau wagon 'Hbis 194' de Talbot reproduit par Hobby Trade en différentes versions d'époques IV et V.

AU COURS DES ANNÉES '60 ET '70 DU SIÈCLE DERNIER, LES NS (LES CHEMINS DE FER NÉERLANDAIS) COMMANDÈRENT UN GRAND NOMBRE DE WAGONS FERMÉS À PORTES COULISSANTES DU TYPE 'HBIS' AUPRÈS DE TROIS CONSTRUCTEURS DIFFÉRENTS. À L'INITIATIVE ET EN COLLABORATION AVEC 'TRAIN SERVICE DANCKAERT' QUI SERTE DE DISTRIBUTEUR POUR LE BENELUX, HOBBY TRADE EN A FAIT REPRODUIRE LA DERNIÈRE VERSION EN DATE.

Au total, 1.500 wagons ont été construits par Werkspoor (500 unités), SNAV (350) et Talbot (650). Ils sont aptes au transport de palettes chargées de messageries emballées en sacs, en boîtes ou en caisses. Les wagons construits par Talbot font partie de la dernière série : c'est précisément celle qui a été choisie comme exemple pour être reproduite par Hobby Trade. Livré en deux séries distinctes, un effectif total de 650 unités en a été réalisé entre 1973 et 1975. À l'origine, ces wagons furent peints en rouge et brun avec châssis noir et décorés d'un grand logo des NS. Après révision, ces wagons sont alors apparus en livrée bleue. Un seul exemplaire de ceux-ci a conservé son grand logo, les autres héritant d'un lignage oblique en pointillé, courant le long des portes coulissantes. Les wagons Talbot offrent un volume de 76 m³ et une capacité de chargement de 26 tonnes. Ils respectent les prescriptions pour le trafic international des marchandises ; c'est ainsi qu'on a pu les rencontrer au sein de trains internationaux en Belgique, en Allemagne et même en Italie.

Le modèle reproduit par Hobby Trade est plaisant à l'œil et est fidèle à l'original. Hobby Trade a opté pour le type 'Hbis 194'

à trois barreaux verticaux dans les portes coulissantes, et non pas pour le type 193 à huit barreaux, également construit par Tal-



Après grande révision, certains wagons ont reçu une livrée bleue. Un seul a conservé le grand logo NS.

bot. Ce modèle est bien reproduit à l'échelle, en tenant compte du choix des tampons. Seule la largeur nous semble trop réduite de quelques millimètres (voir le tableau des mensurations). Le marquage est d'une exceptionnelle qualité : même les plus petites lettres peintes sous les portes sont encore lisibles, en quatre langues.

L'utilisation des teintes correctes a également été un souci de la part de Hobby Trade. Nous pensons toutefois qu'après révision

et renumérotation, le châssis a été repeint dans la même teinte que celle de la caisse. C'est du moins ce qui semble, sur base de quelques photos issues de nos archives. Ces wagons sont équipés d'un simple dispositif d'attelage et de coupleurs d'attelage standard, à boucle. Certaines pièces sont rapportées et peintes : les mains courantes sont ainsi constituées de fil d'acier. Les essieux sont en plastique résistant à l'usure. Les boîtes d'essieux ne sont pas suspendues : en soi, cela ne pose pas de problème, pas même sur des courbes serrées. Ce wagon pèse moins de 70 g et est lesté d'une plaque de métal.

Train Service Danckaert a fait réaliser plusieurs versions des époques IV et V par Hobby Trade, grâce auxquelles toutes les combinaisons sont possibles. La sortie éventuelle de la version à huit barreaux dans la porte dépendra du succès de la vente de ce premier modèle, qui constitue une primeur pour le marché néerlandais.

Texte & photos du modèle:

Guy Van Meroye

Photos modèle réel: Axel Vermeulen



Tableau des mensurations (mm)

	Wagon réel	Modèle	1:87 ^{ème}
Longueur hors tout	14.020	161,15	162,2
Largeur	3.055	35,11	31,4
Hauteur total	4.250	48,85	48,85
Empattement	9.000	103,5	103,6



Le 'Hbis 194' de Hobbytrade compte trois barreaux verticaux dans les portes coulissantes. A l'origine, ces wagons portaient un grand logo NS sur leurs portes.

Après quelque temps, ce grand logo a été remplacé par une ligne pointillée verte et oblique, ainsi que par un petit logo.



Les inscriptions sont d'une qualité exceptionnelle: même les plus petites lettres peintes sous les portes restent parfaitement lisibles à la loupe.



Si vous montez un attelage court Märklin, l'écart entre les tampons peut être réduit de dix à un mm.

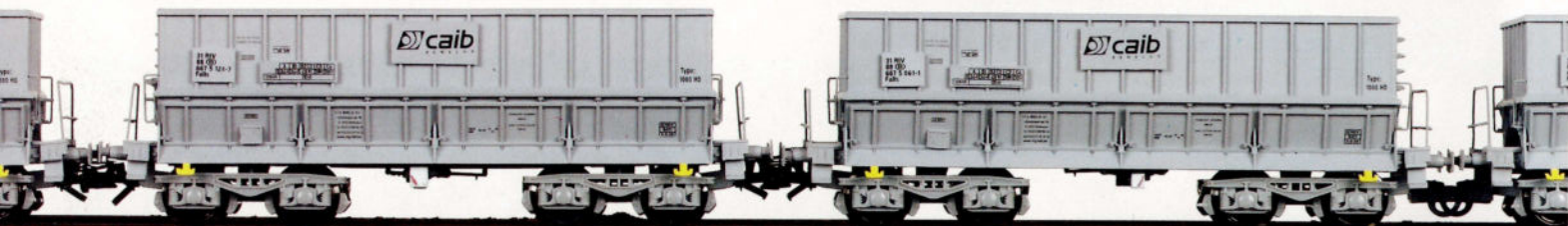


Un 'Hbis 194' construit par Talbot à Aix-la-Chapelle, avec portes à huit barreaux. Forest-Midi, le 19 octobre 1989. Le prochain projet pour Train Service Danckaert?... Photo: Axel Vermeulen



Un 'Hbis 194' en version brune à la douane de Malines Nekkerspoel, le 31 octobre 1991. Photo: Axel Vermeulen

Les wagons de minerais 'Falls' de B-Models



A PRÈS DACKER ET MÄRKLIN, C'EST AU TOUR DE B-MODELS DE SORTIR UN MODÈLE DU WAGON DE MINÉRAIS BELGE DU TYPE 'FALLS'. B-MODELS RÉPOND AINSI À UNE DEMANDE DES MODÉLISTES QUI ESTIMENT NE JAMAIS SUFFISAMMENT ÊTRE RASSASIÉS DE CE TYPE DE WAGONS DE MARCHANDISES, TYPIQUEMENT BELGE. PREMIERS D'UNE — SANS DOUTE — LONGUE SÉRIE, DEUX SETS DE TELS WAGONS EN LIVRÉE GRISE DE LA FIRME CAIB BENELUX ONT RÉCEMMENT ÉTÉ LIVRÉS DANS LES MAGASINS.

Deux séries de ce type de wagons ont été construites. La première a vu le jour en 1975 et a été reprise à la SNCB sous la dénomination de type 1000F2. Elle était constituée de 125 unités et faisait partie du type 'Fals' ('Fad', à l'origine). La seconde série a été livrée en 1981 comme type 1000H0, en 200 exemplaires. Ces wagons font partie du type 'Falls'.

Le type 'Fals' désigne des wagons-trémies ouverts ('F') sur bogies ('a') pour le transport en vrac de minerai, de charbon, de coke et de gravier, à la vitesse maximale de 100 km/h ('s'). Les marchandises sont déchargées par gravité lors de l'ouverture de clapets ('l'). Le double 'll' indique la possibilité de placer une bande transporteuse sous les goulottes de déchargement. C'est le cas uniquement pour la seconde série de construction, à savoir le type 1000H0. Ces deux séries présentent extérieurement un certain nombre de différences. Ces wagons ont un poids d'environ 21 tonnes et un volume de 40 m³, grâce auquel un chargement d'environ 60 tonnes peut être transporté. Selon l'itinéraire suivi, des rames homogènes de 23 à 25 wagons de ce type peuvent être constituées.

Un certain nombre de ces wagons ont été utilisés par des firmes sidérurgiques comme Cockerill Sambre, Boël, Hainaut-Sambre et

Sitrans. Ces firmes louaient ces wagons de la SNCB, ou en disposaient en propre. A l'étranger également, des wagons de minerais de ce type ont également circulé, notamment pour Arbed au Grand-duché de Luxembourg et pour Usinor dans le Nord de la France. De nos jours, ces wagons ont déjà bénéficié de plusieurs révisions et de modifications et ont été cédés à la filiale Xpedys de la SNCB. D'autres ont abouti chez des privés, comme CAIB et VTG.

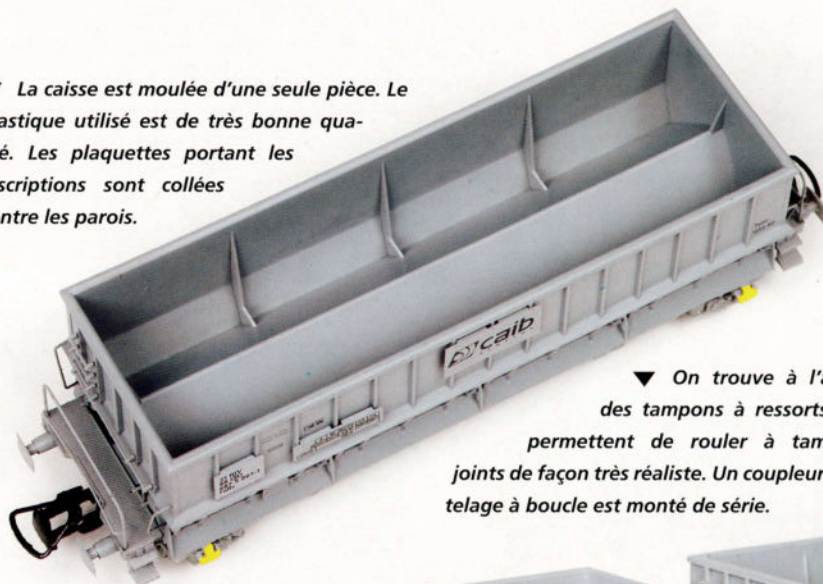
Comme premier exemple, B-Models a opté pour un 'Falls' datant de l'époque V, actuellement utilisé par VTG et CAIB et immatriculé en Belgique. Deux sets contenant deux wagons chacun et portant un matricule différent (réf. 45.200 et 45.201) ont été réalisés. CAIB (qui appartient à VTG) loue des wagons et organise du transport de marchandises dans toute l'Europe, voire même dans d'autres parties du monde. Le wagon reproduit fait partie de la seconde série de construction, datant de 1981. Le type 1000H0 est reconnaissable par l'absence de découpes dans les faces d'about qui suit les pans obliques de la trémie sur le type 1000F2. En outre, les clapets des goulottes de déchargement ne sont pas soudés et enfin, les flancs ne présentent en partie haute que des profilés verticaux pleins. Enfin, la face d'about est divisée en huit, au lieu de

six pans verticaux et certains wagons disposent de mains courantes verticales sur leurs faces d'about. Ces dernières ne sont toutefois pas présentes sur les modèles B-Models. Ces derniers ont opté pour une répartition en six montants, sans mains courantes. Les marchepieds aux extrémités du wagon nous ont semblé par ailleurs un peu courts.

Pour la conception de ce modèle, B-Models a fait réaliser des moules complexes en Chine, qui leur permettent de mouler la caisse d'une pièce. Le wagon est constitué d'un assemblage de plusieurs pièces, qui s'emboîtent bien les unes dans les autres. A certains endroits, de la colle a été utilisée. Les garde-corps sont très fins et flexibles et ne risquent pas de casser. Les mains-courantes sont en fil d'acier. Les marchepieds et le levier du dispositif de déchargement sont en plastique. Le plastique de teinte grise utilisé pour l'injection du modèle est de très bonne qualité et présente un aspect final plane. Ce modèle a ensuite été peint en gris, à l'exception des bogies.

Du point de vue mensurations, ce modèle remporte un beau score. L'empattement entre tampons et la largeur du wagon sont exactement à l'échelle. C'est également le cas pour les bogies. Pour les autres mensurations, les écarts restent dans les normes. Ceci vaut notamment pour les dimensions de la caisse. Quant à la hauteur du wagon, le résultat est moins convainquant : ceci s'explique uniquement par le jeu existant entre le bogie et la goulotte, nécessaire pour faire passer le modèle sur des courbes serrées.

▼ La caisse est moulée d'une seule pièce. Le plastique utilisé est de très bonne qualité. Les plaquettes portant les inscriptions sont collées contre les parois.



▼ On trouve à l'avant des tampons à ressorts, qui permettent de rouler à tampons joints de façon très réaliste. Un coupleur d'attelage à boucle est monté de série.

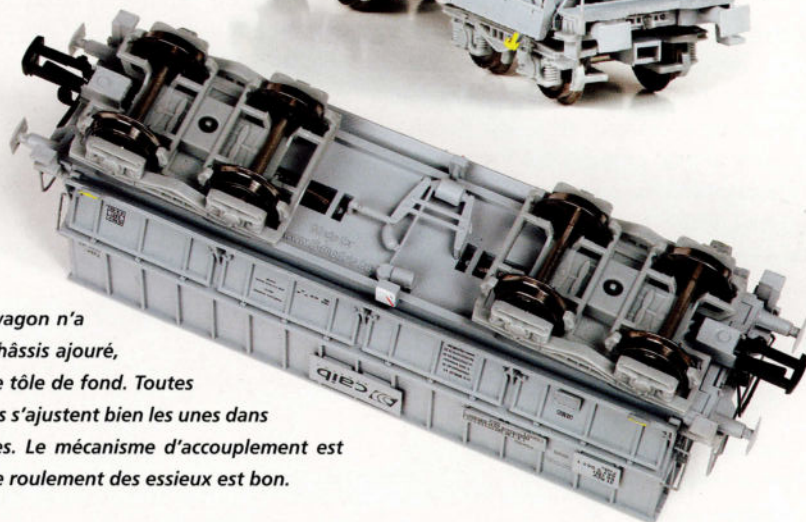


▼ Les balustrades sur les passerelles sont flexibles, mais non cassables. Les mains-courantes sont en fil d'acier. Les leviers du dispositif de déchargement et les marchepieds sont en plastique.

Le nouveau wagon de minerais de B-Models est un modèle réussi, très bien réalisé à l'échelle. Les inscriptions sont bien détaillées, comme en réalité.



► Le wagon n'a pas de châssis ajouré, mais une tôle de fond. Toutes les pièces s'ajustent bien les unes dans les autres. Le mécanisme d'accouplement est fiable. Le roulement des essieux est bon.



B-Models a investi supplémentaires dans la finition des bogies, qui sont du type 'Y25' bien connu. Ce dernier est constitué de deux éléments qui s'emboîtent. Les pointes d'essieux isolées sont de très haute qualité et

s'ajustent parfaitement dans le bogie, sans provoquer de résistance à l'avancement. Le châssis est constitué d'une tôle de fond ajourée, comme en réalité. Une plaquette en métal



Un exemple d'un wagon CAIB en livrée grise, portant d'autres inscriptions. Observez la face d'about avec six montants verticaux et deux mains-courantes verticales. Malines Nekkerspoel, le 15 mars 2003. Photo : Axel Vermeulen



En réalité, rares sont les wagons en livrée grise et... propre. Ce modèle mérite donc une ou deux séances de patine ! Ekeren, le 11 octobre 2008. Photo : Collection Guy Van Meroye

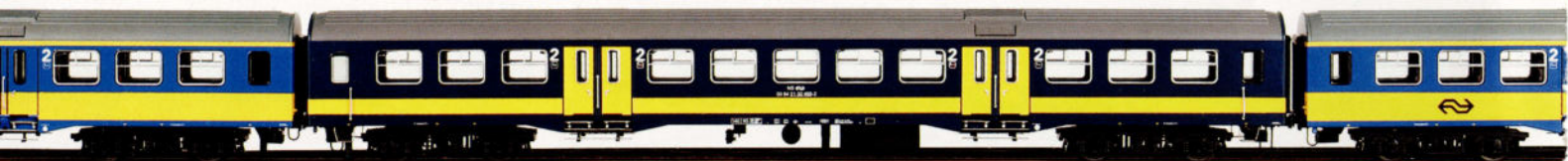
assure le lest nécessaire. Sur cette tôle de fond est monté un dispositif pour circuler à tampons joints, fonctionnant correctement : il est toutefois à espérer que le petit ressort ne se détache pas. Ces wagons sont pourvus de tampons à ressorts : ce petit 'plus' est rarement offert par les fabricants actuels. Grâce à ce dispositif, il est possible de circuler avec n'importe quel coupleur d'attelage. Malheureusement – et malgré la présence de guides – les tampons ne restent pas parfaitement horizontaux, et les plateaux de ces derniers ne sont pas arrondis.

Ce nouveau wagon pour le transport de minerais de B-Models est une belle réplique en réduction de notre 'Falls' belge du type 1000H0 et présente de bonnes qualités de roulement et un parfait accouplement entre véhicules. Au cours des années qui suivent, B-Models proposera de nombreuses autres variantes. En outre et d'après Rocky Rail, B-Models a laissé entendre que la première série de construction – le 'Fals' du type 1000F2 datant de 1975 – sera également reproduite. Une belle acquisition pour qui recherche une rame homogène de wagons de minerais pour circuler sur son réseau modèle.

Texte et photos:
Guy Van Meroye



Les voitures 'Plan W' de LS Models



IL Y A QUELQUES ANNÉES DÉJÀ, LS MODELS ANNONÇAIT LA SORTIE EN MODÈLES RÉDUITS DES VOITURES NÉERLANDAISES DU TYPE 'PLAN W'. LA MISE EN PRODUCTION DE CES VOITURES CADRAIT PARFAITEMENT AVEC L'INTENTION DE LS MODELS DE SE CONSACRER À LA REPRODUCTION DE RAMES INTERNATIONALES. EN OUTRE, LA SORTIE DE CE NOUVEAU MODÈLE CONSTITUAIT UN PAS PRUDENT EN VUE DE RECONNAÎTRE LE MARCHÉ NÉERLANDAIS.

Ces voitures 'Plan W' de LS Models sont livrées par deux et emballées dans une solide boîte en carton. Nous avons reçu un set de deux voitures Benelux (réf. 44120) datant de l'époque IV et un set de voitures Inter-City néerlandaises (réf. 44122) d'époques IV et V. Ces deux types de voitures sont pourvus de doubles fenêtres. Ces sets sont proposés à un peu moins de 80 euros, ce qui est relativement bon marché. Le fait que LS Models entre en concurrence directe avec Artitec ne sera sans doute pas étranger à ce prix. Et malgré ce prix intéressant, ce nouveau produit ne démerite pas par rapport aux précédentes réalisations de LS Models : sa qualité est identique et en ce qui concerne plusieurs points, nous avons même l'impression que LS Models a fait des efforts supplémentaires pour convenir au marché néerlandais. Ces voitures sont donc parfaitement à l'échelle et toutes les pièces

existantes sont déjà assemblées sur ces modèles. Ces voitures sont en outre très jolies : elles sont peintes dans la livrée bleue et jaune typique des voitures IC aux Pays-Bas ou dans le bleu profond des Benelux. Les surfaces peintes ne présentent nulle part le moindre défaut. Le jaune est très couvrant. Par contre, nous avons eu l'impression que

le jaune utilisé sur les portes des voitures Benelux était légèrement plus pâle, ce qui en réalité, n'était pas le cas.

Les inscriptions sont très fines et bien lisibles. Les marchepieds des portes et ceux destinés aux agents de triage sur les voitures Benelux sont en métal, les poignées aux portes et pour les agents de triage sont en plastique. Sur les deux faces d'about, on trouve des boudins d'intercirculation légèrement élastiques, qui surplombent une tôle rabattable. Les feux de fin de convoi rouges sont constitués d'inserts dans du plastique rouge. Ces voitures doivent être ouvertes au moyen de

Les marchepieds sont en métal. Les fenêtres ont une imposte ouvrante à deux battants.





▲ La nouvelle voiture 'Plan W' de LS Models : à l'avant-plan, la version 'Benelux' ; à l'arrière-plan, la version 'InterCity'.

◀ Les inscriptions sont très fines et lisibles à la loupe.

▼ L'aménagement intérieur est soigné et bien détaillé. Les tablettes sont collées à la caisse.

La voiture Benelux dispose de poignées pour les agents de triage.

cure-dents. A l'intérieur, on trouve un couloir central avec trois compartiments séparés par deux plateformes médianes et deux autres plateformes d'extrémité. Les sièges sont rouge foncé et les accoudoirs sont noirs. Au-dessus des sièges se trouve un porte-bagages, de teinte gris clair. Sous les fenêtres, les petites tablettes de teinte bleu clair ont été collées contre la caisse. Sur l'une des plateformes d'extrémité se trouvent des strapontins rabattables collés et une toilette, dont la fenêtre extérieure est de teinte blanche, avec une buse d'évacuation par-dessous. Les fenêtres sont entourées d'un joint en métal argenté collé, comme on peut le voir sur les véritables voitures, lorsqu'elles sont... propres. Le châssis est pourvu de pièces rapportées et détaillées. Les bogies sont bien détaillés et peints dans la teinte correcte. Le dispositif 'accouplement' est très solide et construit de façon fonctionnelle. Vous trouverez dans un sachet séparé une paire de coupleurs d'attelage à boucles et quelques pièces de rechange.



Plusieurs versions sont actuellement en cours de livraison. Si vous êtes intéressé, vous devrez toutefois réserver les modèles désirés à temps, car le nombre de modèles que LS Models fait réaliser dépendra du

nombre de commandes passées auprès de votre détaillant favori !

Texte & photos:
Guy Van Meroye





Le réseau Vapeur du club 'Het Spoor'

LE DÉPART OBLIGÉ D'UN LOCAL EST POUR BEAUCOUP DE CLUBS DE MODÉLISME UNE VÉRITABLE TRAGÉDIE, SURTOUT SI DES RÉSEAUX Y ÉTAIENT INSTALLÉS À POSTE FIXE DEPUIS DES ANNÉES. C'EST CE QUI EST ARRIVÉ AU CLUB DE MODÉLISME 'HET SPOOR' DE SAINT-NICOLAS, IL Y A SIX ANS. MAIS SES MEMBRES NE SONT PAS RESTÉS LES BRAS CROISÉS POUR AUTANT: UN NOUVEAU LOCAL A ÉTÉ TRÈS RAPIDEMENT TROUVÉ ET D'AUTRES PROJETS ONT VU LE JOUR. NOUS VOUS PRÉSENTONS L'UN DE CEUX-CI DANS LES COLONNES QUI SUIVENT.

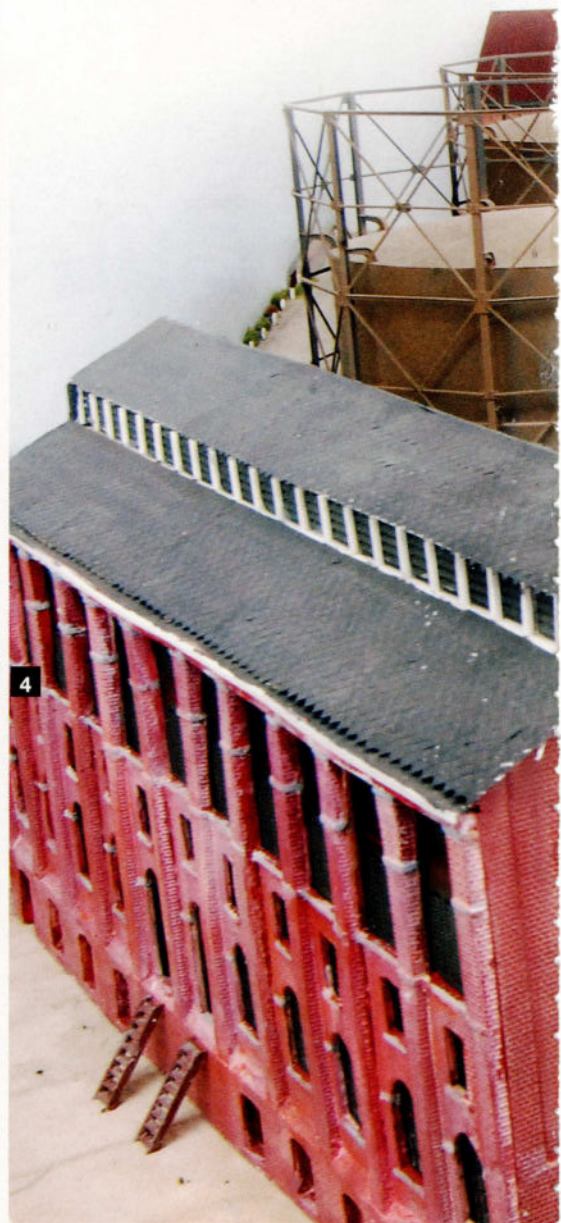




2



3



4

Après les travaux de remise en état nécessaires dans le nouveau local, la construction d'un nouveau réseau modèle put débuter. Et cette fois-ci, tout allait bien être étudié au préalable. Le déménagement forcé du bâtiment de la gare de Saint-Nicolas étant encore dans toutes les mémoires, plusieurs membres proposèrent prudemment la réalisation d'un réseau modulaire, d'inspiration belge, évidemment. Mais la majorité des membres du club ne voulut pas franchir le pas vers un véritable système modulaire. Nombreux d'entre eux restent fidèles à un réseau fixe, tandis que d'autres jouent la carte des systèmes modulaires. Une proposition de compromis se devait d'être proposée. Le futur réseau allait ainsi être conçu sous la forme de bacs modulaires, mais le tracé des voies et le paysage devraient être

continus: un véritable réseau modulaire... fixe serait ainsi obtenu. En ce qui concerne le croquis du réseau, les membres de MSC Het Spoor eurent la possibilité de proposer leur propre projet. Ces projets furent rassemblés par le comité et présentés lors d'une assemblée générale des membres. Chaque concepteur eut alors l'occasion de défendre son propre projet, après quoi les membres eurent l'occasion de poser des questions ou d'émettre des remarques. Après une discussion approfondie de tous les avantages et des inconvénients, pas un seul de ces projets ne fut finalement retenu! Une des propositions fut toutefois considérée comme pouvant constituer un avant-projet et en tenant compte des remarques émises, son concepteur put se remettre à la tâche pour amender son projet de façon à

obtenir finalement un consensus au sein du club. Le futur réseau devrait ressembler à un réseau plat à double voie situé dans un paysage d'inspiration flamande, quelque part dans le milieu des années cinquante du siècle dernier. Deux gares seraient prévues sur ce réseau, permettant toutes deux des possibilités de manœuvres. Une ligne secondaire à voie unique devait en outre se débrancher d'une des deux gares. Enfin, le paysage devait être sillonné par une ligne de trams. A l'origine était encore prévu un vaste dépôt vapeur, avec tout ce que cela implique: la remise, le parc à charbon, le château d'eau, la plaque tournante, la remise pour l'entretien et même un énorme mélangeur à charbon! Le club était en effet en train de concrétiser ce projet dans son précédent local, et les membres qui y



travailleraient auraient bien voulu voir leur projet intégré dans le nouveau réseau. Mais par manque d'espace, cette option fut abandonnée. Bien dommage... En tant que modéliste, il faut toujours tenir compte des restrictions imposées par l'espace disponible.

La base

La base du réseau est constituée de bacs en segments. Les côtés de ceux-ci sont assemblés en multiplex de 18 mm d'épaisseur. La plaque de fond fixée par-dessus est également constituée de multiplex, mais cette fois de 12 mm d'épaisseur. Ces bacs sont très solides et fermement collés au moyen de fixations à vis papillon. Les bacs sont supportés chacun par deux pieds en bois réalisés en multiplex de 18 mm d'épaisseur.

Chaque bac standard mesure 1,20 m sur 0,60 m. La hauteur des pieds supportant les bacs est de 1,24 m: cette hauteur est celle qui a été considérée comme la plus acceptable par les membres du club, économiquement parlant. Travailler à une telle hauteur présente en outre quelques avantages: les adultes ont une belle vue sur le réseau. Les enfants ont toutefois besoin d'un escabeau, mais le club en dispose en suffisance. La hauteur du réseau dégage en outre une hauteur de travail commode pour y travailler par-dessous: toute l'électronique et les moteurs d'aiguillage doivent être facilement accessibles. Or, plus le réseau est bas, plus le travail est difficile. L'espace situé au milieu du réseau et de la gare recouverte dispose d'un plancher renhaussé: grâce à une construction en bois,

la hauteur de travail a été ramenée à 0,94 m. Grâce à ceci, les desservants du réseau restent peu visibles des spectateurs: c'est pratique en cas de déraillement ou de catastrophe de grande ampleur...

La commande

Pour la commande de notre réseau vapeur, nous avons opté pour le système 'Miracos' de Modeltech, de Tamise. Ce système permet de circuler avec des locomotives conventionnelles à courant continu, donc non équipées de décodeur. C'est un avantage non négligeable pour un club, car les membres peuvent amener leur propre matériel roulant. De cette manière, personne n'est obligé d'équiper ses propres locos d'un type de décodeur bien précis. D'autre part, ce système permet de circu-



ler en protection maximale, grâce au bloc-système. C'est un réel avantage, lorsque deux à quatre personnes seulement sont présentes pour commander un tel réseau.

Le concept est très simple. On trouve sous le réseau une soixantaine de modules 'Rail IO', installés en trois groupes. Les modules 'Rail IO' (MOT, BLK et SPD) veillent à l'alimentation électrique du réseau (tension d'alimentation, aiguillages, signaux) et à la détection des convois (occupation des sections). Chaque module 'Rail IO' est raccordé à un controller central (un mini PC), au moyen d'un bus de communication à deux fils (le 'Rail COM'). Sur ce mini PC tourne la plus récente version du logiciel 'Miracos' (Miniature Railway Control System). Les aiguillages sont entraînés par des moteurs Tillig, qui sont raccordés aux modules 'MOT' (à raison de six moteurs par module). Les croisements et les pointes de cœur sont alimentés au moyen de modules 'SPD' (3 canaux par module). Le reste du réseau est divisé en 'blocs' qui sont isolés électriquement les uns des autres. Chaque bloc est à son tour divisé en deux ou trois zones. Ceci permet de faire circuler un seul train par bloc, tout en freinant et démarant d'une façon réaliste, grâce aux zones d'accélération et de freinage.

On trouve en outre quatre panneaux de commande sur lesquels une partie du réseau est représentée d'une façon schématique. La commande se réalise au moyen de touches. La situation du réseau est donnée au moyen de Leds. Les touches et les

Leds sont raccordées à des modules 'Rail IO' spécifiques 'KEY' et 'LED'.

Le logiciel 'Miracos' installé sur le mini PC lit l'état des modules 'Rail IO' (les occupations de voie et l'état des touches), traite ces informations et commande ensuite les sorties des différents modules BLK, SPD et MOT. Au cours de ce traitement, Miracos tient compte de la localisation et de la vitesse des trains et de la position des aiguillages et des signaux. Tous les ordres donnés au moyen des boutons-poussoirs sont donc contrôlés sur les panneaux pour voir s'ils sont valables et qu'ils ne pourraient occasionner des problèmes (lisez: des collisions...) sur le réseau modèle! Le résultat final est un trafic ferré très réaliste avec des aspects de signaux réalistes, des démarrages progressifs et des freinages qui ne le sont pas moins, l'arrêt complet étant réalisé juste avant le signal fermé.

Grâce à l'écran qui est relié au miniPC, vous pouvez également configurer le profil de vitesse par locomotive (train rapide, locomotive de manœuvre, etc.). Cet écran est également utilisé pour la configuration et le test du réseau, ou pour la recherche de défauts (courts-circuits, Led endommagée, etc.): ceci nous épargnera beaucoup de temps!

L'ensemble du système est pourvu d'une solide alimentation (14 V DC, 20 Ampère). Les modules 'Rail IO' sont solides de construction et sont capables de résister à un petit choc, tant mécanique qu'électrique. Ce système a également prouvé sa fiabilité depuis des années. Le logiciel Mira-

cos est très fiable et tient compte des particularités de chaque réseau, ce qui vous fera vite oublier qu'un ordinateur est présent dans le circuit...

La construction des voies

Avant de poser les voies, une couche de polystyrène en feuille de 3 mm est posée. Cette couche assure le filtrage des bruits de roulement. Comme cette couche peut être acquise en grandes superficies, elle peut être posée sur toute la largeur du réseau. Par-dessus cette couche de base, une seconde couche de la largeur d'un lit de ballast est alors posée, ce qui rehaussera d'autant les voies qui y seront posées. Du point de vue matériel de voies, deux marques ont été retenues. Dans la gare couverte, c'est du matériel Roco en code 80 qui a été utilisé. Ce matériel a été récupéré en grande quantité du réseau précédent qui figurait en gare de Saint-Nicolas. Comme sur ce réseau, le lit de ballast a été fixé avec de la colle flexible Anita Decor, nous avons pu y récupérer pas mal de matériel de voie, en rendant la colle suffisamment humide. Et cette récupération a permis de faire de fameuses économies. Ce matériel a toutefois dû être traité avec précaution et tout a dû être sérieusement contrôlé pour s'assurer que les pointes de cœur et les aiguillages donnaient encore satisfaction. Pour la partie visible, c'est du nouveau matériel qui a été acquis. Le choix s'est porté sur du Peco, en code 75. La transition entre la partie couverte

posée en code 80 de Roco et la partie visible en code 75 de Peco ne pose aucun problème. Tous les rails ont été fixés au moyen de fins petits clous. Les grils d'itinéraires, tant sur la partie visible que sur la partie cachée du réseau, ont été équipés à l'origine avec des moteurs d'aiguillages récupérés de Lemaco. Après quelque temps, cette solution ne sembla toutefois pas optimale. Après quelques tests et recherches, il a été décidé de remplacer tous les moteurs d'aiguillages par des moteurs Tillig. Ces derniers avaient déjà été acquis pour un nouveau projet destiné à un local voisin et y fonctionnaient parfaitement. Le remplacement de toute la motorisation des aiguillages prit toutefois du temps et constitua une occupation non négligeable.

Après avoir testé l'ensemble du tracé des voies, le lit de ballast a été posé. Pour ce faire, le club a utilisé du matériel récupéré. Un des membres est en effet dirigeant d'une firme de travaux publics, dont les silos à gravier contiennent assez de poussières et de matières pour être tamisées. Nous utilisons donc des véritables granulats sur ce réseau! En outre, la pose de ce lit de ballast se déroule au moyen de wagons-trémies de ballast, comme décrit dans le TMM n° 5. Ces wagons fonctionnent rapidement, d'une façon sûre et correcte: pourquoi ne pas les utiliser? Afin de fixer le lit de ballast, c'est de la colle flexible Anita Decor qui a été utilisée. La raison pour laquelle le club a utilisé une colle un peu plus chère a déjà été explici-

tée. Après que la colle a suffisamment durci dans le lit du ballast, tous les petits clous servant de tires-fonds ont été retirés. Cette opération permet de réduire les bruits de roulement, toujours gênants. Des larges et belles courbes ont été posées systématiquement sur la partie visible de ce réseau modèle. Plus la courbe est large, plus le convoi qui la parcourt paraîtra beau. Et pour parfaire le réalisme, les voies en courbe en été posées en léger dévers. Ceci nécessite pas mal de travail de mesurage, mais d'un point de vue optique, cela peut être considéré comme vraiment réussi. Pour la ligne du tram, c'est de la voie étroite de Tillig qui a été utilisée, en association avec des aiguillages Peco. Ici aussi, une assiette de voie a d'abord été clouée,

6





7

ensuite ballastée. Non plus avec du ballast de chemin de fer, mais avec du ballast plus fin, obtenu en tamisant le ballast de chemin de fer. Les aiguillages de la remise pour tramways, située sur le bord du réseau, sont actionnés manuellement au moyen de tringles. Seul un aiguillage situé à proximité de la boucle de retournement sur la partie recouverte derrière 'Ternath' est pourvu d'une motorisation Lemaco.

Les décors

Pour les décors, le 'MSC Het Spoor' veut rompre une lance en faveur de l'utilisation du plasticard. Quasi toutes les usines, les maisons et les autres bâtiments – à quelques expressions près – ont été construits avec ce matériau. Si vous examinez ce réseau, vous allez peut-être reconnaître quelques bâtiments ou appareils. Dans le passé, une de ces créations a servi de projet de construction dans 'Train Miniature Magazine': la gare de Ternath, les remises Montevideo, les grues hydrauliques, les barrières roulantes, le pont du

tramway, une chapelle, etc. De plus, ce réseau a servi plus d'une fois comme arrière-plan lorsque l'une chose ou l'autre devait être photographiée pour notre magazine. Mais que ceci ne vous donne pas l'impression de 'déjà vu': aujourd'hui, nous vous présentons en effet une vue d'ensemble de ce réseau.

Il va de soi que la construction en plasticard nécessite beaucoup de temps. Un modèle provenant de kits à assembler de marques courantes est assemblé généralement dans un laps de temps court. Ne pensez toutefois pas que nous sommes des adversaires résolus de l'utilisation de kits à assembler. Si vous inspectez attentivement le réseau, vous remarquerez sans doute quelques bâtiments issus de kits à construire: c'est ainsi que vous y verrez notamment le bâtiment de gare de Kibri, adapté bien entendu à la situation de notre réseau. Les imposants gazomètres de Walthers servent à l'usine communale de gaz de Polderbeke-Waes. A côté de la gare de Polderbeke-Waes, on

trouve le petit château d'eau de PB Messing Modelbouw. Et quelque part caché entre quelques maisonnettes, la cabine de signalisation de la marque britannique Ratio. Les mâts de signaux sont une version non fonctionnelle de la même firme anglaise. Seule la position des lanternes et des échelles a été adaptée. De plus, un grillage a été posé et les palettes sont le résultat d'une gravure 'faite maison'. La belle halle à marchandises de Vonèche est une production Jocadis, ainsi que les petits abris de quai en béton et des clôtures en béton du type 'Roulers'.

Outre ces éléments issus de kits de construction, le réseau est entièrement constitué de créations propres. Il n'est en effet pas évident de créer un réseau belge complet avec rien que du matériel issu du commerce spécialisé. Raison pour laquelle les membres du MSC Het Spoor se sont mis à la recherche de beaux exemples dans la réalité, ou ont laissé libre cours à leur créativité, avec cette condition toutefois



8



9



8

que l'édifice devait pouvoir être intégré sans difficultés dans un réseau modèle d'inspiration belge.

Sur le plan du paysage, beaucoup a également été réalisé. Tous les arbres présents sur le réseau sont tous le résultat d'une 'fabrication maison'. Le matériau de base utilisé pour ce faire fut l'écume de mer, achetée en grandes quantités. Lors de la fabrication de ces arbres, deux techniques ont principalement été utilisées. Vous pouvez en effet utiliser cette écume de mer telle qu'elle se présente en la sortant de sa boîte, pour créer des bosquets et de petits buissons. Pour obtenir des arbres solitaires, il faut toutefois agir différemment. Pour ce réseau, on a opté pour travailler sur base de branches coupées d'une haie de hêtres. Lors d'un l'élagage en juillet, un des membres du club a gardé de côté suffisamment de matériel pour constituer des troncs. Une belle forme a d'abord été recherchée et ensuite, une série de trous est réalisée dans le petit tronc, au moyen

d'une petite foreuse. Des branchettes d'écume de mer sont alors insérées une par une dans ces trous, jusqu'au moment où un arbre complet est obtenu.

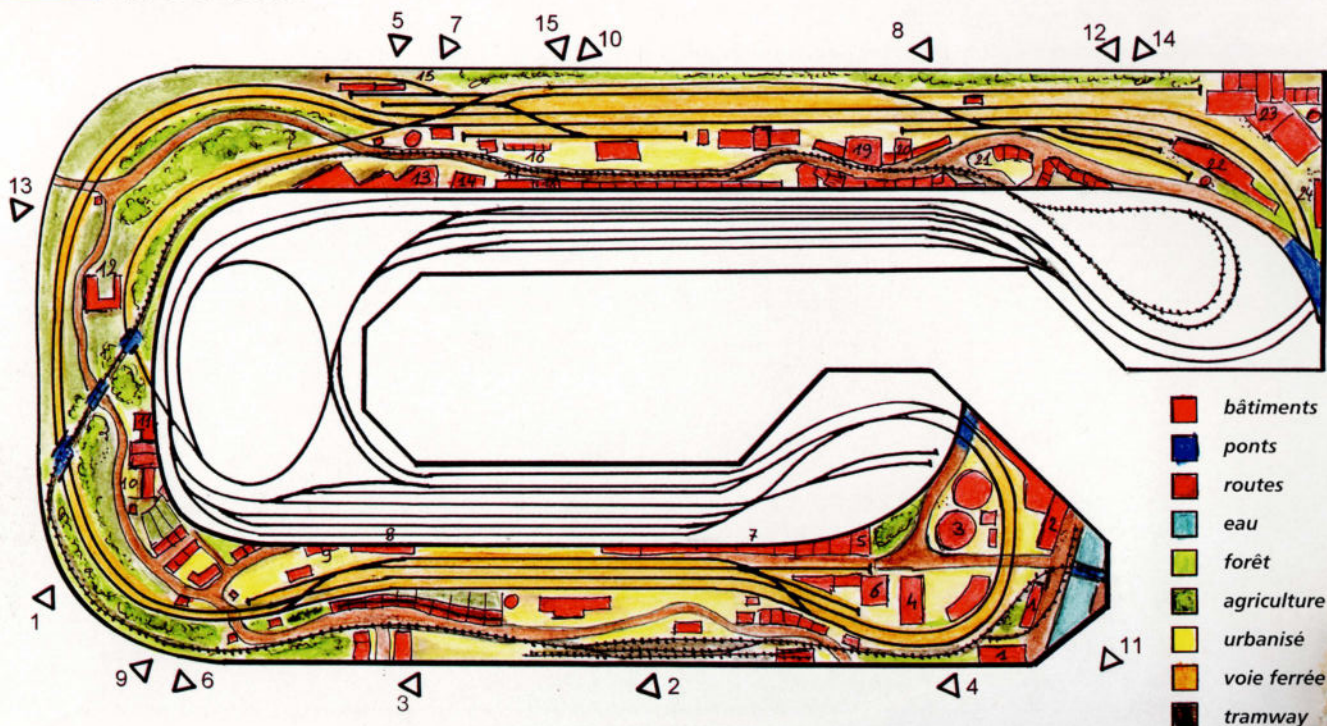
Par la suite, l'arbre dont question – aussi bien le solitaire que celui qui sera intégré dans un buisson – est aspergé de colle en spray et saupoudré de matériau ad hoc, provenant des marques les plus courantes: nous avons obtenu de beaux résultats avec Woodland Scenics, Anita-Decor, GPP, Noch, Silhouette et Mini-Natur. Il faut juste veiller à disposer d'une palette de couleurs suffisamment variée, lors de la confection des buissons.

Les pâtures et les champs ne sont pas toujours parfaitement plans. Un champ par exemple est souvent labouré de façon convexe par l'agriculteur, afin d'obtenir un bon écoulement des eaux. Sur ce réseau modèle, cette particularité est également visible. Servant de base, une petite couche convexe de plâtre a été apposée, après quoi elle a été peinte en brun et ensuite

saupoudrée de terre de jardin tamisée et ôtée de ses germes. Là où les sillons devaient bien être visibles, le plâtre a été peigné, alors qu'il était encore humide. Eh oui: avec un peigne! Vous obtenez alors de beaux sillons parallèles dans votre champ. Il suffit ensuite de peindre et de saupoudrer avec de la terre de jardin.

Les étendues d'eau, peu présentes dans le paysage, ont été traitées au moyen de vernis pour bateaux. Tant les petits ruisseaux longeant les pâtures ou les voies, qu'un petit étang et un canal ont tous été traités de la même façon. Pour le canal, l'erreur a été commise d'utiliser un produit bon marché dans un magasin de bricolage. Et ça se voit: nous n'avons jamais été capables d'obtenir une belle surface et de plus, des rides y sont apparues. Mais finalement, nous avons eu de la chance dans notre 'malheur': ces rides donnent l'impression que le vent est en train de jouer avec la surface de l'eau. Et ces rides ne se sont jamais totalement solidifiées, même pas après une présence de six ans sur le réseau!

Pour la pose des routes, trois techniques ont été utilisées. Pour deux d'entre elles, de l'argile a été utilisée. Nous disposons en effet d'un certain nombre de moules grâce auxquels une route pavée peut être créée. De l'argile a également été utilisée pour confectionner une route bétonnée. Une couche d'argile est d'abord appliquée très finement, lissée et ensuite peinte en teinte béton. Les joints de dilatation, typiques des routes datant d'il y a quelques années, sont



alors figurés au moyen d'un crayon noir. Une troisième méthode pour figurer une route a été utilisée entre autre pour les passages à niveau. Comme ces derniers sont tous pourvus de barrières roulantes, ces dernières se devaient d'être intégrées dans un lit de pavés. Pour ce faire, de l'argile Das a été utilisée. Cette dernière a été aplatie sur place. Ensuite, le motif des pavés y a été imprimé au moyen d'un pochoir en laiton. Grâce à cette technique, une parfaite transition a pu être obtenue entre la route et le passage à niveau proprement dit. Sur

la place de la gare à Ternath aussi cette technique a été utilisée. Elle requiert beaucoup de travail, mais en réalité, c'était le cas également...



Sur ce réseau, quelques automobiles sont visibles. Ici aussi, une intervention a été nécessaire. Presque tous les véhicules présents (camions comme autos) disposent d'un conducteur. Ce n'est pas toujours si facile de les intégrer dans le véhicule, mais cela en vaut la peine. En outre, tous ces véhicules portent des plaques d'immatriculation belges, faciles à réaliser au moyen de votre PC. Dans la foulée, les bus transportent quelques voyageurs: le transport public au cours des années cinquante du siècle dernier était encore très populaire, à l'époque. Pour beaucoup de gens, c'était d'ailleurs la seule possibilité de voyager. Et si vous faites bien attention, vous verrez également figurer sur ce réseau 'Het Spoor' quelques chapelles, des grandes et

des petites. Leur nombre précis ne vous sera toutefois pas dévoilé: venez les compter vous-même, lors des journées d'exposition que nous organiserons au cours du 2^{ème} week-end de septembre 2010!

L'arrière-plan

L'arrière-plan de ce réseau a été conçu très simplement. Une plaque plane de MDF de 3 mm d'épaisseur et de 47 cm de hauteur a été posée entre la partie visible et la partie recou-

verte de ce réseau. Pour l'instant, cette plaque est simplement peinte en bleu clair, et rien d'autre. Nous attendons en effet qu'un artiste se manifeste au sein du club, afin de décorer cet arrière-plan de façon artistique...

L'éclairage

Le réseau vapeur MSC Het Spoor dispose d'une frise lumineuse sur toute sa longueur. Cette frise est fixée au plafond au moyen de chaînes et permet deux façons différentes d'éclairer. Des tubes TL classiques



disposés dans des armatures sont d'abord disponibles sur toute la longueur du réseau. Grâce à cet éclairage, une ambiance de jour est créée, tandis que le réseau est suffisamment éclairé pour pouvoir en faire des photos. Outre ce premier dispositif, une rampe de lampes à incandescence est également présente. Ces dernières servent à obtenir un éclairage de nuit et sont



11



12

commandées automatiquement au moyen d'un interrupteur électronique (un dimmer). Bien entendu, tout le monde dans le club est convaincu que la période de gloire des lampes à incandescence est révolue et que leur production est désormais arrêtée partout. Raison pour laquelle une réflexion est menée pour concevoir un nouveau dispositif pour remplacer ces fameuses lampes à incandescence.

En train, dans le temps...

Une fois le pont du canal traversé – ce canal servant ici comme barrière optique pour le réseau – nous arrivons à Polderbeke-Waes. C'est la fin de la zone industrielle, débordante d'activité: un grand nombre d'entreprises sont installées le long de ce canal. On y trouve les installations des 'Moulins de Polderbeke-Waes' (1). Les bateaux y sont déchargés de leurs céréales. Le tram dispose aussi d'un raccordement sur ce quai, pour permettre aux céréaliers de livrer les fermes situées le long de la ligne. Sur le même quai, mais cette fois de l'autre côté de la rue, se trouvent les magasins 'Entrepôt Central'. La rue située entre les deux firmes mène au pont levant installé sur le canal. Si vous regardez bien, vous reconnaîtrez le Sint-Annabrug sur la Dendre, situé à Alost. C'est par ce pont que le tram disparaît en ville. Une zone de canal a toujours été un quartier industriel: rien d'étonnant donc à ce que d'autres firmes y soient également installées. On y trouve ainsi la 'Brasserie et



13

Meunerie de la Vignette' (4). Ce bâtiment date encore de la période de la Révolution industrielle. En face de la brasserie se trouvent les gazomètres de la SGP-W, l'usine de gaz de Polderbeke-Waes (3). Dans les années cinquante, le gaz de ville était encore une source d'énergie très répandue, et de tels gazomètres étaient présents dans de nombreuses villes. Entre le canal et la gare, d'autres industries sont encore présentes, comme les entrepôts 'Montevideo' (5), la fabrique d'aliments pour bétail Gauverit (7) et l'entreprise de manutention Geirewegh (6). C'est ici que

nous arrivons à la gare de Polderbeke-Waes. Outre la voie principale, on y trouve deux voies de garage, sur lesquelles stationnent des wagons destinés aux entreprises raccordées. La gare proprement dite est celle bien connue de Kibri, l'un des rares kits assemblés qui figurent sur ce réseau. Devant cette gare se trouve la pittoresque petite gare vicinale de Polderbeke-Waes: quelques trams à vapeur et autorails y assurent le service. Ces engins sont entretenus dans une petite remise située le long de la ligne. Nous prenons le train à Polderbeke-Waes, en ayant pris un



14

ticket pour Ternath. Via une large courbe, le train à vapeur disparaît de la vue. Le paysage industriel fait lentement place à un paysage rural, même si le calme est troublé par le vacarme de la locomotive à vapeur. Nous nous dirigeons à toute vapeur vers Ternath. Les champs, les pâtures et les bois défilent tour à tour. La ligne de tram est également présente dans ce paysage. Après la première large courbe, cette ligne de tram traverse la ligne de chemin de fer, établie en déblai. La ligne de tram constitue d'ailleurs le seul relief pour ce réseau, éminemment plat, par ailleurs. Après une seconde large courbe, la gare de Ternath est en vue. Non, pas Ternat: Ternath. C'est une plus grande gare: on y trouve une bifurcation avec une petite ligne secondaire à voie unique. En outre, cette gare dispose d'une petite cour à marchandises et d'une petite re-

mise pour locomotives à vapeur. De l'eau et du charbon peuvent y être approvisionnés. Ternath est un faubourg typique des années cinquante: à l'époque, il n'était pas encore question d'aménagement urbanistique. Ceci implique que l'habitat et l'industrie étaient nettement imbriqués. Les zonings industriels sont en effet une trouvaille datant des années '70...

Nous descendons du convoi et pourrions tout de go aller étancher notre soif dans les nombreux cafés situés autour de la gare. Mais je ne suis pas venu ici pour ça: je devrais me rendre à la firme Saerens & Fils (21). En tant que tisserand diplômé, je devrais y trouver du travail. En quittant la gare de Ternath, un sifflet annonce le départ imminent du convoi. Un coup strident de sifflet à vapeur rompt le silence de cette avant-midi paisible, tandis que le convoi quitte la gare de Ternath, derrière mon

dos. La ligne décrit une large courbe vers la droite et disparaît entre deux imposants sites industriels: le marchand d'hydrocarbures De Wulf (23) et la tréfilerie Thomaes (22). Tremblant sur mes jambes, me voici déjà devant le portail de Saerens & Fils. Le temps de me racler la gorge et j'entre, plein de courage...

Le MSC Het Spoor tiendra son exposition annuelle en ses locaux au cours du 2^{ème} week-end de septembre, le vendredi 10 en nocturne, et le samedi 11 et dimanche 12 septembre. Ce sera l'occasion d'admirer ce réseau, de tailler une bavette avec ses membres, voire d'échanger l'un ou l'autre truc de modélisme...

Texte: Guy Holbrecht
Photos: Guy Holbrecht
& Matti Thomaes



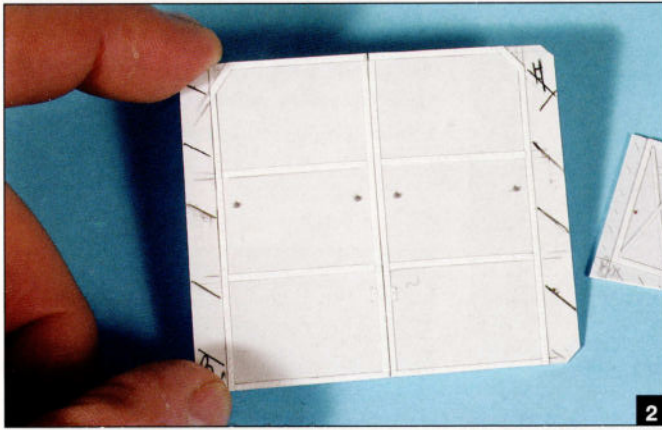
15



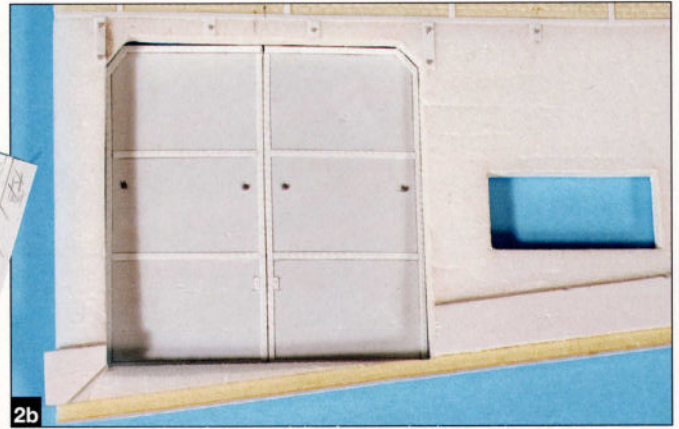
'Glacière de l'Ouest' (2)



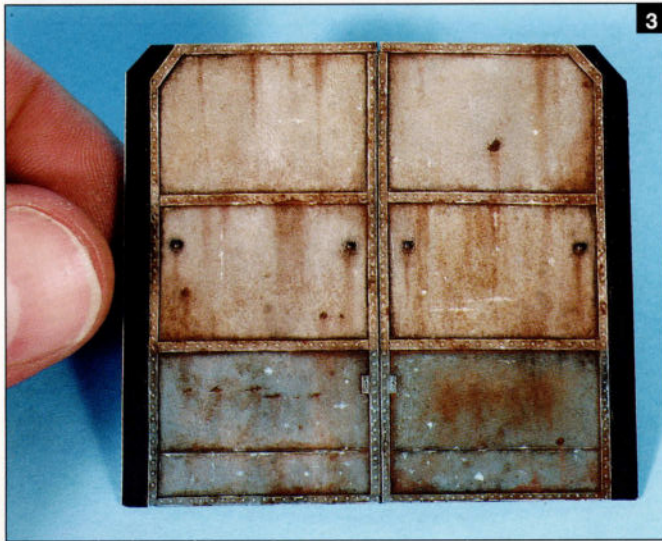
DANS LE PRÉCÉDENT TMM, L'ESSENTIEL DE LA STRUCTURE A ÉTÉ CONFEC-TIONNÉ ET IL NE NOUS RESTE PLUS QU'À APPORTER QUELQUES ÉLÉMENTS POUR PARACHEVER LA CONSTRUCTION DU BÂTIMENT. NOUS ABORDERONS DANS LA FOULÉE LA MISE EN PEINTURE AINSI QUE LA PATINE DE L'ENSEMBLE, CELLES-CI FAISANT APPEL À DES TECHNIQUES DÉJÀ ÉVOQUÉES, MAIS QUI MÉRITENT CEPEN-DANT D'Y REVENIR PLUS SUCCINCTEMENT, TOUT DE MÊME.



2



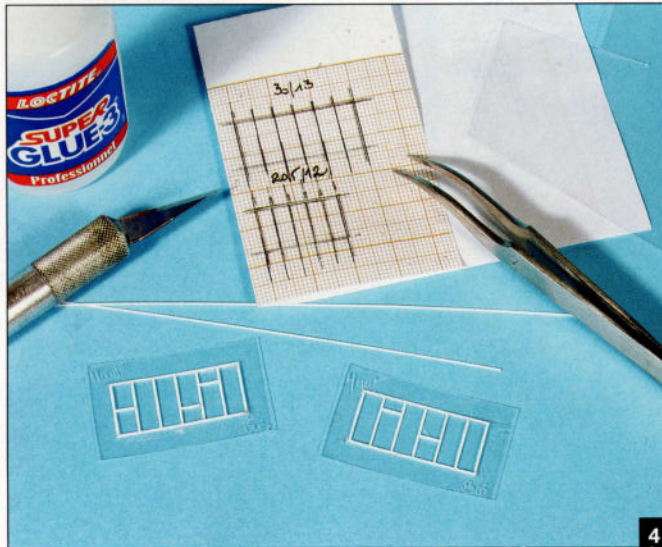
2b



3

02/02b Afin d'équiper l'entrée du bâtiment d'un portail métallique à battants, nous avons réalisé celui-ci dans une plaque de carte plastique de 5/10° selon un schéma d'inspiration personnel. Pour lui donner un côté 'ancien', nous y avons apposé des bandes rivetées réalisées à l'aide de plasticarte 12/100°, les têtes étant simulées par repoussement avec une pointe à tracer. Dans le même temps, la petite porte d'accès métallique est réalisée très simplement avec de la carte plastique de même épaisseur et des sections de bandelettes Evergreen 100 et 102. Une fois ces deux portes réalisées, elles sont ensuite positionnées à blanc dans les ouvertures, pour vérification.

03 Le portail est peint dans la foulée à l'aide de Humbrol 28 et 64, puis reçoit une patine assez agressive pour lui conférer un aspect rouillé assez prononcé. Ici, nous avons agi en effectuant un lavis de rouille avec de la peinture acrylique terre ombrée, ce premier effet étant complété par un travail à l'aide de pigments 'Rust' de Mig Productions. En tout dernier lieu, une micro-peinture avec les teintes de base éclaircies avec du blanc mat viendra souligner quelques éclats ou griffures en certains points.



4

04 Les huisseries métalliques équipant les baies en rez-de-chaussée sont par la suite confectionnées très simplement avec de l'Altuglass de 12/100° et des bandelettes de carte plastique Evergreen 100. Une fois terminées, nous vérifions de nouveau qu'elles se logent bien dans les ouvertures pratiquées à cet effet.

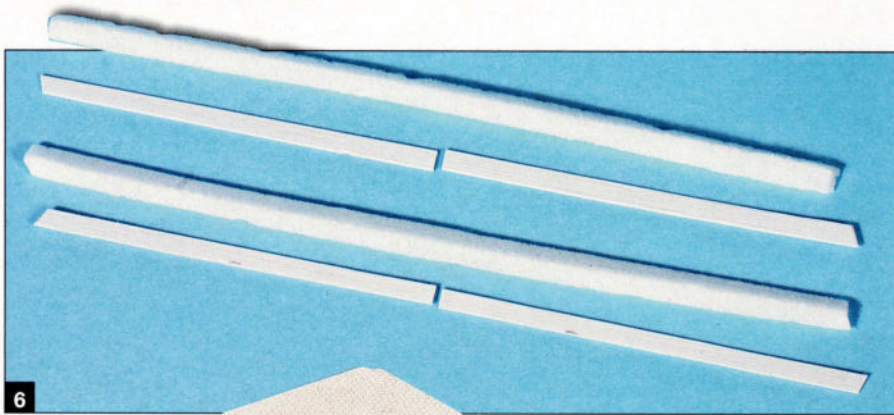
05/05b Les éléments venant détailler la façade étant désormais achevés, nous passons à la réalisation de la toiture, en l'occurrence en tuiles mécaniques. Ici, nous avons fait appel à des plaques en résine Sud Modélisme coupées aux bonnes dimensions, puis affinées sur leurs bords visibles, le cran sur chaque tranche de tuile étant marqué par un petit coup de lime.



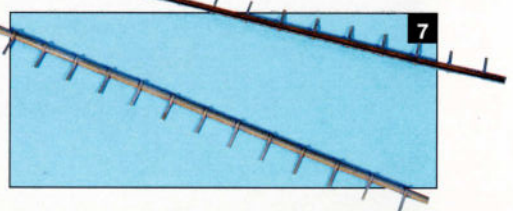
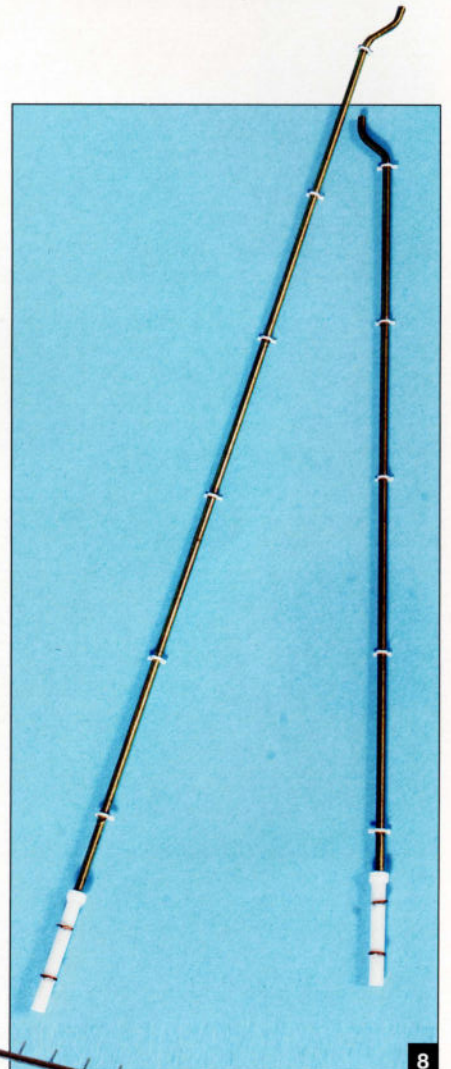
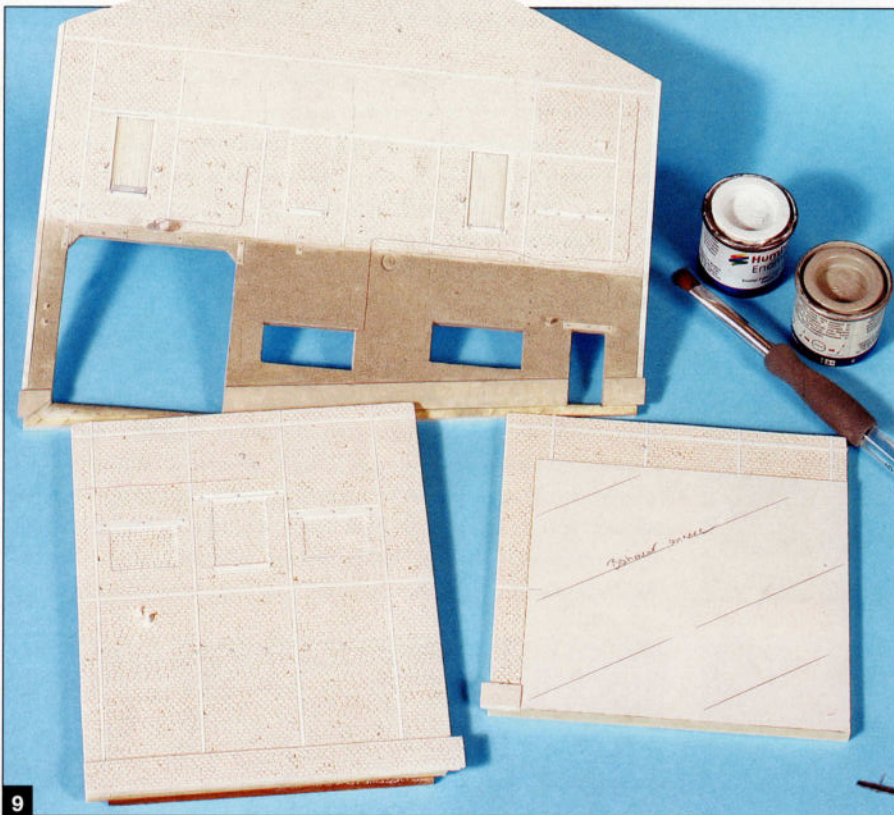
5



5b

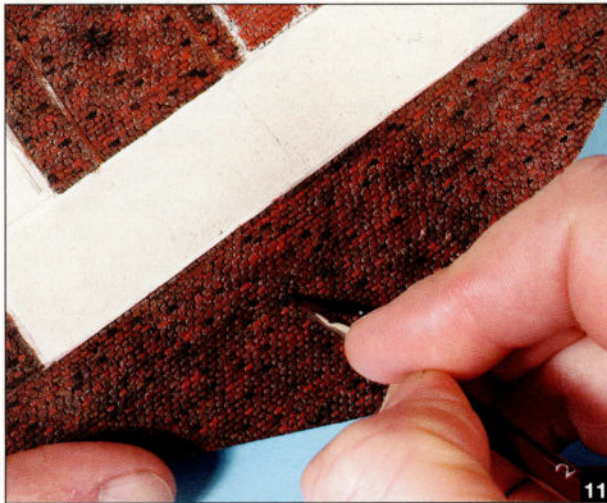


06 Parallèlement à cela, des rives sont créées à l'aide de carte plastique nervurée et de mousse de carton plume, pour simuler une jointure cimentée réaliste avec la façade.



07/08 Pour équiper notre bâtiment de gouttières fines, l'ami Jean-Yves Quéré a réalisé celles-ci à l'aide de profilés en laiton tronçonnés aux bonnes dimensions et sur lesquels il est venu y souder des crochets préalablement mis en forme. On remarquera la finesse de l'ouvrage qui, une fois achevé, a été sablé pour recevoir une couche d'apprêt grise. Dans le même temps, les descentes en 'zinc' sont réalisées à l'aide de fil de laiton de 1 mm de diamètre dans lequel nous avons emmanché les parties basses en fonte créées avec du plastirond de 1,6 mm de diamètre, des sections de bandelettes Evergreen 112 et des chutes de fil de cuivre de 3/10°.

09/10 Tous les éléments sont fin prêts pour la mise en peinture et nous commençons par les différentes parties de façades réalisées en mousse qui reçoivent un traitement 'classique' se résumant aux passages de deux couches de peintures Humbrol blanc mat (sur les briques) et gris pâle (sur le ciment). Une fois les surfaces bien sèches au bout de 48 heures, les murs sont badigeonnés d'un lavis de noir mat acrylique...



11



12



13

11 ...puis comme nous l'avons démontré maintes fois, les briques sont peintes à l'aide de peintures acryliques Talen's rouge anglais, terre de Sienne et noir mélangées entre-elles et brossées presque à sec sur les reliefs. Une fois fait, certaines briques sont retravaillées une à une avec ces mêmes teintes appliquées pures au pinceau brosse fin n°2...

12 ...la peinture une fois sèche, les joints sont imités par apports de pigments blanc et noir, la poudre étant incrustée avec l'index, les reliefs dégagés de l'excédent avec un petit morceau de chiffon doux humidifié à l'eau claire.



14

13/14 Afin de marquer certaines nuances plus fortement, certaines briques sont reprises avec des pigments 'rouge Porto' tamponnés en utilisant un vieux pinceau fin à repique, ceci complètement au jugé. En dernier lieu, certaines autres briques sont aussi soulignées dans des teintes plus claires, notamment en employant de la poudre de pastel 'ombre naturelle' brossée aux endroits souhaités.

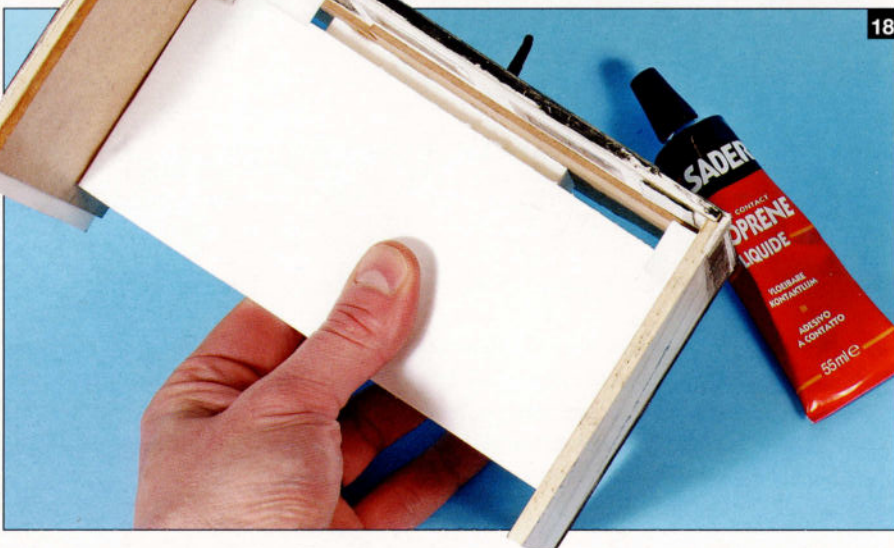


15

15 Afin de donner au bâtiment toute sa spécificité, nous avons réfléchi à une signalétique très simple avec un effet de palimpseste, laissant transparaître une première dénomination. Ici, nous avons tout d'abord travaillé l'idée sur une feuille de papier millimétré en imaginant un logo très simplement réalisé à l'aide de différents types de transferts à sec.



16/17 L'exercice sur papier millimétré nous ayant permis de déterminer les espacements entre les lettres, celles-ci sont ensuite transférées définitivement sur la mousse en employant un crayon à mine tendre, le logo étant peint en tout dernier lieu dans une teinte jaune pâle acrylique. Afin d'apporter du contraste entre les marquages anciens et plus récents, nous les avons peints dans des couleurs différentes, en l'occurrence un bleu mat Humbrol 89 et un rouge brique HB 70, en nous servant d'un pinceau fin à repique n° 0. Reste ensuite le travail de vieillissement à l'aide d'abrasif, lavis et micro-peinture, ceci ayant été largement évoqué dans le TMM 85.

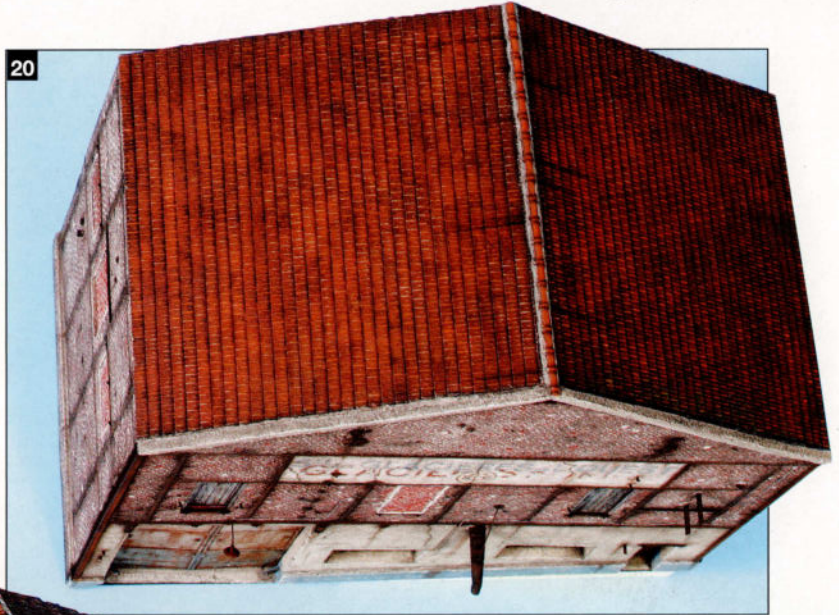


18 Les différentes faces étant décorées, celles-ci sont assemblées en utilisant de la colle néoprène liquide. Pour nous aider à positionner celles-ci en respectant un bon équerage, nous avons découpé une plaque de carton-plume de 10 mm d'épaisseur qui nous servira en même temps de renfort, rigidifiant un peu plus la structure et facilitant aussi la manipulation de la structure pour les derniers travaux.

19 Afin de masquer les interstices aux jointures, celles-ci sont ensuite comblées à l'aide d'enduit de rebouchage à l'eau, appliqué en un mince filet à l'aide d'un vieux pinceau fin. Une fois fait, la matière est ensuite lissée avec un pinceau brosse humidifié pour se fondre dans la masse des joints.

20 Pendant de temps, nous en avons profité pour mettre en peinture les deux pans de toiture à l'aide de peintures Humbrol HB 82 et 70, le vieillissement étant opéré par de simples jus, brossages à sec et apports de pigments, comme nous l'avons déjà évoqué dans de précédents TMM. Les rives, le faîte et les détails de structure sont finalement mis en place et il ne restera plus dans un stade ultime qu'à apposer les gouttières, pour parfaire l'ensemble.

20



Voilà: la bâtisse est prête, mais le travail est loin d'être achevé et se poursuivra ultérieurement par la mise en chantier du bâtiment annexe. Mais ceci est une autre histoire... A bientôt!

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier



'Altbachheim-West'



ALTBACHHEIM-WEST' EST LE PLUS RÉCENT PROJET EN DATE D'ALAIN VANDERGETEN, MEMBRE BIEN CONNU DU GROUPEMENT DE MODÉLISME PAJ. APRÈS QUELQUES PÉRÉGRINATIONS DANS LES ÉCHELLES Z (1/220^{ÈME}), N (1/160^{ÈME}) ET I (LE 'HOLLENTAHLBAHN'), ALAIN DÉSIRAIT EXPÉRIMENTER QUELQUE CHOSE DE NEUF. PAR LE PASSÉ, IL AVAIT DÉJÀ RÉALISÉ UN PROJET COMMUN AUX ÉCHELLES 0 ET 0e EN COLLABORATION AVEC UN COLLÈGUE ET AMI MODÉLISTE, ET LES POSSIBILITÉS OFFERTES PAR CETTE PLUS GRANDE ÉCHELLE LUI ÉTAIENT RESTÉES EN MÉMOIRE. C'EST L'ARRIVÉE DE LA NOUVELLE GAMME DE LENZ À L'ÉCHELLE 0 (1/43^{ÈME}) QUI CONSTITUA L'ÉLÉMENT DÉCLENCHÉUR POUR ENTAMER UN NOUVEAU PROJET À CETTE ÉCHELLE.

Le concept

Pour ce nouveau projet, Alain est allé chercher son inspiration dans l'Allemagne de l'Ouest de l'après-guerre. La petite ville imaginaire de 'Altbachheim-West' est un petit faubourg peuplé de quelques maisons et d'une petite industrie locale. Etant amateur de musique classique – et de Bach, en particulier – le nom de baptême de son futur réseau modèle était tout trouvé, le reste ayant été ajouté pour 'faire joli'...

Suite aux excellentes qualités de roulement et au degré élevé de finition du matériel

roulant de Lenz, Alain fut rapidement convaincu de son choix. Les locomotives Lenz présentent d'excellentes qualités de roulement tant en mode analogique que digital, et ceci à des prix abordables. Grâce aux sons réalistes intégrés et au dispositif de découplage dont ces locos sont pourvues, la desserte de ce réseau modèle procure des sensations inédites. Le matériel roulant, les voies, aiguillages et accessoires peuvent tous facilement être commandés dans le commerce spécialisé: on retrouve tout dans le catalogue Lenz,

très bien conçu. Dans une première phase, Alain utilise encore une 'Intellibox' de la marque Uhlenbrock pour la commande en mode digital, mais un régulateur à main serait plus à sa place afin de pouvoir commander ce réseau de manière 'volante'.

La conception pratique de ce réseau modulaire

Ce réseau modulaire est formé de deux modules à l'avant-plan et de deux autres à l'arrière-plan (la ville et le paysage). Les dimensions de ces modules ont été établies de façon à ce qu'il n'y ait aucune césure dans leur prolongement, ce qui s'avère très gênant sur des réseaux conçus de façon modulaire. La longueur totale du réseau est de 4 m, pour une largeur de 0,80 m. Un 'fiddle yard' y est accolé, pour permettre les manœuvres des locomotives. Il a été opté pour un plateau 'à tiroir' supportant trois voies de garage. Une rame en-

tière peut de cette façon être garée, sans devoir modifier sa composition.

La charpente des modules est constituée de Multiplex de 9 mm, sur laquelle une plaque de 6 mm a été disposée. Cette plaque est soutenue au moyen de renforts, pour augmenter la solidité de l'ensemble. Ces renforts sont percés d'ouvertures circulaires (réalisées à la scie cloche), ce qui permet d'y faire passer le câblage du réseau lors du transport et de l'assemblage du réseau.

Toutes les voies sont pourvues de l'alimentation électrique nécessaire (soudée aux rails), afin d'obtenir une répartition égale du courant sur tout le réseau. En partie inférieure du module se trouve un feeder général d'alimentation, présentant des dérivations en plusieurs endroits. Les voies sont posées sur un 'Track-Bed' de 3 mm, issu de la gamme Woodland Scenics. Le ballast utilisé entre les rails provient d'Anita Decor. Un mélange a été réalisé entre les références AD-910 et 913 (chaux). Ce

ballast a été fixé au moyen d'une colle Flex: cette sorte de colle reste plus ou moins élastique et peut encore être travaillée ultérieurement, sans provoquer de dégâts au paysage ou aux voies.

Les voies ont été peintes au moyen d'un aérographe. La peinture utilisée est de la marque Tamiya: les rails ont été peints d'un mélange d'acrylique XF-9 'Hull Red' et de XF-69 'Nato Black'. Pourquoi ce mélange? A défaut, on obtient une teinte trop rouge. En réalité, les rails sont plutôt rouge sombre. Les cinq aiguillages présents sur le site sont pourvus d'une motorisation Tillig; ils sont commandés en mode analogique.

Les alentours de la gare

Le bâtiment de la gare a volontairement été voulu de taille modeste, pour mieux représenter la période de l'après-guerre. Avec un peu d'imagination, vous pourriez aussi vous représenter un plus grand édifice: beaucoup de bâtiments d'importance stratégique ont constitué les premières cibles pendant les Hostilités et ont été reconstruits pour offrir une solution de fortune, à titre provisoire. Afin de mieux encore représenter cette période de reconstruction datant de l'après-guerre, une petite marquise a été construite à côté du bâtiment; elle a été réalisée au moyen de tôles ondulées métalliques, soutenues par des profilés Evergreen. Ces derniers sont faciles à travailler au moyen d'un cutter et sont assemblés au moyen de quelques gouttes de colle.



Pour la construction des maisons, il a été fait usage de pièces provenant d'un kit à assembler Lenz (la gare de Krakow; réf. 48100). En acquérant deux de ces kits, vous voilà du même coup propriétaire d'un nombre important de façades, de toitures et de nombre de pièces qui peuvent servir à créer bien d'autres bâtiments. En raccourcissant ces façades ou en les agrandissant, vous obtiendrez un tout autre aspect. Le plastique des kits Lenz peut être découpé sans difficulté avec un peu de patience et un cutter bien affûté, une règle métallique et un bon tapis pour découpe. L'assemblage se réalise au moyen de la colle pour plastique habituelle. Les façades arrière des maisons – celles qui ne sont pas visibles du public – ont été réalisées en plasticard Slaters de 2 mm d'épaisseur. Les façades sont toutes patinées au moyen d'une lessive réalisée avec de la peinture acrylique. Quelques-unes de ces façades

portent encore des traces des combats: tout le monde à l'époque ne disposait pas forcément du temps ni des moyens nécessaires pour réparer ces dégâts.

L'arrière-plan

Ce réseau modulaire est pourvu à l'arrière-plan d'un panneau mural complet reprenant un motif de ciel ennuagé. A l'avant-plan et juste derrière les bâtiments, un arrière-plan supplémentaire est également présent et a été recouvert d'un papier imprimé au motif de bâtiments, provenant de la gamme MMZ. Ce papier imprimé a été fixé à la colle pour bois sur du fin triplex, les contours de ces bâtiments ayant proprement été découpés à la scie à découpe. Ces découpes peuvent se réaliser au moyen d'une scie à découpe Proxxon ou éventuellement au moyen d'une scie à arc. Ces éléments sont ensuite collés sur le panneau mural: grâce à la faible épaisseur

du triplex par rapport à l'arrière-plan, on obtient quand même une certaine profondeur de champ dans le paysage.

Le module portant le décor a comme soubassement une base de mousse polyuréthane. Après le durcissement de cette mousse (comptez une demi-journée), les contours du paysage peuvent être découpés au moyen d'un cutter affûté. Après coloration avec de la peinture au latex brune et noire, l'ensemble est recouvert d'Hekiflor et de Wildgras, de teintes variées.

Quelques arbres à hautes tiges procurent à l'ensemble une impression de plus grand espace. Ces arbres proviennent de la gamme Anita Decor. Le panneau arrière est constitué de triples de 6 mm, renforcé de chevrons de sapin de 2 x 2 cm.

Le panneau de fond a d'abord été recouvert d'un primer, afin de gommer les petites irrégularités du triplex. Ensuite, l'ensemble de ce panneau a été recouvert





de deux ou trois couches de peinture au latex, les nuages étant réalisés à la main, à l'aide d'une éponge et de peinture acrylique blanche. En utilisant de la peinture acrylique un peu plus épaisse, on évite que les petites irrégularités de surface du triplex ne deviennent visibles lors de la prise de photos.

L'avenir

Comme ce réseau modulaire a été construit en une très courte période, il n'est pas encore totalement terminé et peut encore être étendu au moyen de nouveaux modules. Concrètement, nous pensons à une scène reproduisant un pont métallique, peut-être également une gare, ainsi qu'un fiddle yard un peu plus étendu. Les quatre mètres actuels ont été réalisés pour relever un défi vis-à-vis de nos autres amis du PAJ. Depuis lors, l'exposition de modélisme de Genk (Euromodelbouw) a suscité une nouvelle série d'idées en vue d'étendre ce réseau. En fait, un réseau modèle n'est jamais totalement terminé...

Texte: Alain Vandergeten
& Patrick Dalemans
Photos: Gerard Tombroek





Pierre bleue et atmosphère... (3^{ème} partie)



AL'ÉPOQUE OÙ IL ÉTAIT À L'ÉCOLE SECONDAIRE, DANS LES ANNÉES QUATRE-VINGTS, LE SYSTÈME DE COTATION INTÉGRAIT TROIS PHASES D'APPRENTISSAGE: LA RESTITUTION, L'EXÉCUTION ET L'EXPLOITATION DE L'ACQUIS. DANS CETTE GRADATION, LA FAVORITE D'ARNAUD VERLAEKEN ÉTAIT CERTAINEMENT LA TROISIÈME ÉTAPE, CELLE, ENFIN, DE LA MISE EN PRATIQUE. AUJOURD'HUI, CE DERNIER VOLET DES ARTICLES SUR LA PIERRE BLEUE SERA AUSSI UN ABOUTISSEMENT, LE MOMENT OÙ LES ÉLÉMENTS PATIEMMENT ÉTUDIÉS SONT ASSEMBLÉS POUR CRÉER CE QU'UN CERTAIN GRAND JACQUES DU MODÉLISME AURAIT APPELÉ UNE " ATMOSPHÈRE " TOUT EN PIERRE BLEUE.

Place aujourd'hui à l'ébauche de points de vue, ferroviaires ou villageois, mettant en scène notre pierre bleue dans son décor naturel. Nous y retrouverons quelques éléments typiquement ferroviaires, un pont, un viaduc et une gare, ainsi que quelques vues d'un village imaginaire. La décoration des éléments y apparais-

Photo a: Elu un des "plus beaux villages de Wallonie", Sosoye est aussi un véritable concentré d'inspiration modéliste.

sant a été réalisée suivant les méthodes et teintes développées dans les parties 1 et 2 de ces articles (TMM 92 & 94). Nous y découvrirons aussi un autre type de matériau, végétal celui-là, mais dont la présence est tellement marquante dans la patine des bâtiments qu'il nous fallait l'évoquer ici.

Pour commencer, nous vous proposons une vue réelle du village de Sosoye. Celui-ci, situé à proximité de Maredsous, est traversé par la ligne touristique 150. Il est un bel exemple de l'ambiance d'un village calcaire. Les points de vue en contre-haut que l'on peut en avoir, depuis le Ravel, ou en le parcourant en draine, sont assez exceptionnels: nous y avons tout loisir d'en apprécier le bâti traditionnel, l'église en pierre bleue, les coteaux calcaires qui le

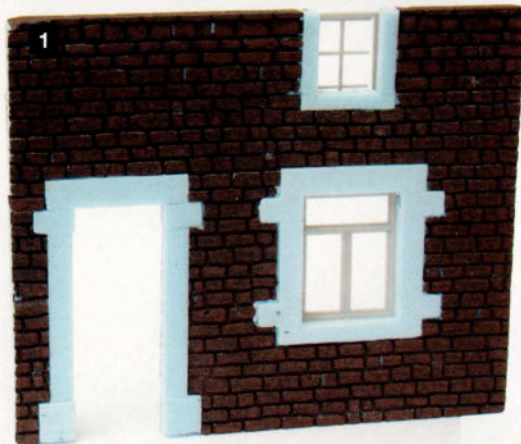


Photo 1: Cette petite maison de village nous servira à expliciter la méthode de jointoyage. Elle est obtenue par découpe d'une plaque FALLER 170806, dans laquelle des encadrements de pierre sont réalisés avec l'envers de la plaque. La fenêtre présente un tel encadrement obtenu en découpant un motif ad-hoc, enchassé et collé dans une lacune correspondante. Le contour de la porte est lui constitué de sept blocs individuels, suivant la logique des encadrements réels.

bordent (photo a). Ceux-ci, creusés par la Molignée, sont une belle source d'inspiration modélistique, et illustrent la continuité entre l'ambiance villageoise et le matériau local grâce auquel il fut construit. Ces éléments nous serviront de fil conducteur à l'objectif du jour: recréer en miniature un de ces charmants petits villages calcaires.

Les possibilités du matériau mousse

En plus de kit plastique, nous avons pour ce faire fait appel au matériau Décorflex proposé par Faller. Cette gamme de produits en mousse tendre présente des auxiliaires très intéressants à la création d'une maçonnerie en pierres bleues. Parmi la gamme assez étendue de ces produits, certaines références présentent des caractéristiques très similaires aux murs réels, principalement du fait de leurs aspérités et des concavités typiques. Dans la construction des modèles, nous n'avons pas accordé trop d'importance à l'échelle, qu'elle soit supposée être adaptée au N ou au HO, et avons volontiers panaché les plaques, en fonction des effets désirés. Cette mousse Décorflex est très similaire au produit Noch utilisé pour réaliser le viaduc de Senenne (partie 2). Attention cependant, la mousse Faller est très souple et se déforme -extrêmement- facilement. Nous mettrons justement à profit cet aspect pour adapter les maçonneries.

Dans les exemples que vous découvrirez ci-après, deux principes ont été suivis:

Primo, la mousse est à considérer comme une base, que nous modifierons et compléterons pour créer les façades voulues. Par exemple, les blocs trop allongés ou de grandes dimensions peuvent être simplement mis à bonne proportion en les coupant en deux, par une légère pression à l'aide d'un tournevis. Nous ajouterons aussi des chaînes d'angles, des portes et des fenêtres, figurés par leur entourage en pierre de taille.

Secundo, les surfaces ainsi préparées sont rejointoyées. Ce rejointoiement, déjà appliqué au modèle inspiré du viaduc de Senenne, transfigure véritablement les surfaces. En fait, celui-ci, en remplissant les creux, agit sur le relief général des plaques de maçonnerie. Les jeux d'ombres et de lumières en sont alors modifiés et se rapprochent de ceux des maçonneries réelles, dont les joints affleurent la surface des pierres.

Ce faisant nous faisons d'une pierre deux coups car toutes les lacunes de construction sont masquées par cette opération.

Les encadrements de fenêtres et de portes pourront être découpés en blocs, d'un seul tenant, et insérés dans un évidement

adéquat. Comme alternative, on peut aussi les construire pierre par pierre: cette méthode, un peu plus longue, a l'avantage que ces éléments individuels, collés en place, présenteront inévitablement de très légères dérives d'angles, de micro-désajustements de quelques dixièmes de mm qui évoqueront alors impeccablement les imperfections des maçonneries réelles. Nous conseillons cependant de réserver cette seconde méthode aux constructions très anciennes, globalement antérieures au 19^{ième} siècle, présentes dans les noyaux des villages. Les constructions "modernes", contemporaines du chemin de fer, bénéficiant déjà d'organisation au cordeau très régulière. Il ne faudra pas s'inquiéter des petits interstices restant entre mur et fenêtre, car ceux ci seront bouchés à l'étape de rejointoyage. Cette facilité rend par ailleurs assez rapide ce type de réalisation. Les sept premières photos vous proposent un tour d'horizon de quelques possibilités d'exploitation de la gamme Décorflex.

Les photos 1 à 3 illustrent les étapes clé de la construction d'une première et humble façade de maisonnette, au 1/35^{ième}. Commencer et surtout...terminer une réalisation de petite ampleur, avant d'entamer un travail définitif est par ailleurs très didactique: elle permet de se rendre compte de l'importance des étapes suc-



Photo 2: Dès que la peinture gris pierre claire, rapidement appliquée sur le mur est sèche, nous passons à l'étape fondamentale. Elle consiste à rejointoyer le mur avec un mastic fait de reboucheur universel teinté de beige. Le premier passage veillera à bien "pousser" le mastic dans toutes les lacunes, y compris celles subsistant entre mur et encadrement de fenêtre, qui disparaîtront à cette même occasion.



Photo 3: Après séchage, les joints présentent, du fait de leur retrait, des creux encore trop marqués, comme cette vue en lumière rasante met en évidence. Un décalage excessif apparaît aussi en l'encadrement et la fenêtre.



Photo 4: Une réalisation de plus grande ampleur exploite l'enseignement du premier essai ci avant. La porte de la grange est à anse de panier, technique traditionnelle de report de charge par un effet de voûte similaire à celui des ponts étudiés en partie 2. La maçonnerie régulière de la plaque de base (Faller HO 170804) est rendue plus vivante par quelques ajouts épars. Ceux-ci veilleront à supprimer les pierres individuelles disposées verticalement, rarement observables en Belgique.



Photo b: Une élégante maçonnerie pour cette maison villageoise de la région de Chimay. La porte de garage moderne ne convient pas à l'époque III.



Photo 5: La surface des pierres peut être peinte efficacement à l'éponge. Du Sky Grey XF-19 Tamiya, et sa variante éclaircie par deux tiers de blanc donnent un bon effet. Le résultat en est un dégradé de gris moyen et clair propre à la pierre bleue.



Photo 6: Au jointoiment à l'enduit teinté, ici en beige, succède un lavis. Nous avons appliqué à ce mur de grange en HO, basé sur la plaque Faller N 272652, du gris réchauffé, obtenu par adjonction au gris neutre Tamiya de rouge et de jaune (respectivement 6 et 2 gouttes par mm). La teinte grise orangée est à retenir comme étant la gamme principale de couleurs de la pierre bleue patinée.

cessives, et ainsi être plus efficace et précise dès la seconde réalisation.

Celle-ci, réalisée environ au 1/50ième, est une fermette avec une partie étable, comme en témoigne la grande porte à deux pans, et un grenier à foin à l'étage, accessible de l'extérieur par la petite fenêtre (photo 4). Elle s'inspire d'une maison rencontrée dans la région de Chimay (photo b). La photo 5 vous expose la méthode de peinture utilisée, par tamponnement avec un fragment d'éponge d'un dégradé de Sky Grey Tamiya. La photo 6 montre l'étape du lavis du mur déjà re-

Photo 7: Une entrée de tunnel, ici la référence HO 170881, pourrait devenir un pont, les éléments constitutifs étant similaires. L'ouvrage d'art en cours de construction, au 1/35ième, exploite les arcades HO 170898 en récupérant les claveaux reposés de manière jointive. La plaque N 272592 constitue les pierres du berceau, plus petites.

jointoyé. Enfin, la construction d'un pont ancien, à la maçonnerie beaucoup plus irrégulière que les ponts ferroviaires, est présentée à la photo 7.

Des joints fins

Le rejointoiment effectué sur des productions industrielles est une méthode





Photo c: Une vue de détail du pont sur la Malignée qui nous a servi d'inspiration. Les tailles moyennes des blocs sont imposantes: 40cm de hauteur * 70cm de largeur. Coulures et concrétions calcaires sont ici bien présentes.

très efficace, et a pour effet corollaire d'affiner l'aspect des joints, très généralement surdimensionnés. Ce faisant il y a moyen de tirer le meilleur des kits disponibles. Nous appliquerons d'ailleurs ci-après cette méthode à une petite église.

Pour obtenir un appareillage spécifique, une construction intégrale sera souvent un passage obligé. Explorer ces possibilités a été l'objectif de la construction d'un pont à double arche en plein cintre, inspiré d'un pont réel présent sur la Malignée (illustré en partie 2). Retrouvons en photo c le détail de sa maçonnerie. Nous y voyons les deux éléments constitutifs principaux que sont les pierres du mur, légèrement texturées, complétées par des claveaux bosselés. L'importance des cou-



Photo 9: La délicate et récurrente question de la jointure entre le berceau de brique et l'arc de la voûte est ici résolue par apport généreux d'enduit Tamiya, que l'on pourra texturer pour évoquer les coulures calcaires.

lures est ici flagrante, et nous chercherons aussi à reproduire cet aspect décoratif.

Une méthode presque magique pour réaliser la maçonnerie de ce pont consiste à partir d'une plaque texturée (Kibri 4138), et d'en graver un à un les blocs de pierre. Pas tout à fait un à un, vu que l'on peut d'abord strier tous les joints horizontaux, et marquer ensuite les joints verticaux, en tirant le graveur dirigé par une équerre. Nous partons d'un joint, traversons une assise et butons délicatement, sans l'entamer, sur l'assise suivante. Nous procédons ainsi de suite, en donnant des largeurs aléatoires aux blocs, mais proportionnées aux blocs réels. Nous veillerons à obtenir un équilibre d'ensemble, avec des raccords plausibles, mais sans chercher à aligner les joints verticaux. Ensuite, la maçonnerie peut être déshomogénéisée en élargissant quelques joints. Cela donne une légère irrégularité compensant la planéité de la plaque de base (photo 8). Des profilés plastiques sont utilisés pour créer les couvre murs, et les claveaux bosselés proviennent de la référence Faller 120550, alors que la balustrade est un produit en laiton photogravé PN-Sud Modélisme HO 87703, déjà présenté dans TMM94. L'utilisation de mastic Tamiya, apposé dans les moindres creux indésirables, est le passage laborieux mais nécessaire à un bon rendu final. Nous exploitons aussi celui-ci pour masquer la jointure, à l'organisation harpée malaisée à reproduire, entre les

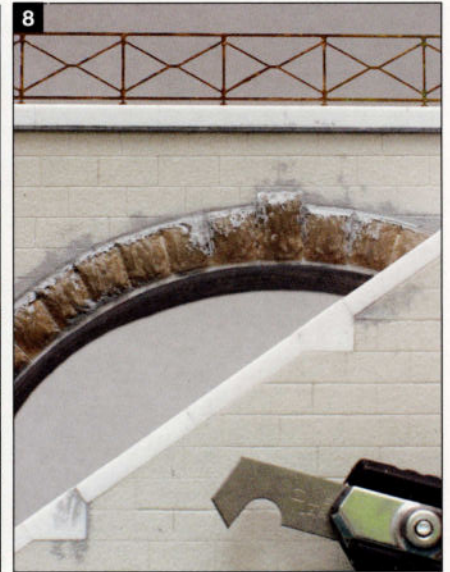


Photo 8: Revoici le pont entamé dans la partie 2. Cette vue met en évidence la gravure du parement, à l'aide de l'outil Tamiya, équipé de lames Olfa. Comme détail à remarquer, citons la légère irrégularité des joints, ainsi que la faible pente du couvre-mur, suivant le profil de la ligne de vallée.

claveaux et le berceau de brique (photo 9 et c).

Cette première réalisation fut pour nous très encourageante. Son rendu final est très convaincant, et cette méthode est à retenir pour réaliser un modèle maître très peaufiné d'une travée de viaduc, reproduit par moulage. Ce pont a été peint suivant la gamme chaude appliqué au "ponceau" présenté en partie 2. Nous en profitons pour signaler au lecteur francophone une erreur de notre part, y ayant erronément utilisé le mot "ponton", terme propre au domaine naval, comme un lecteur attentif nous a amicalement signalé. La version française TMM94 présente aussi quelques glissements de légende, à partir de la photo j, ainsi qu'une fraction de texte excédentaire. Toutes nos excuses pour ces imprécisions.

Le principe de la gravure des joints, suivant plans ou modèles, n'est pas spécifique à la pierre bleue, mais peut concerner tout type de pierres équarries. Rappelons nous en effet qu'un mur fait de blocs réguliers - qu'il soit en pierres de taille ou en briques - présente des joints de l'ordre de un cm, voire moins. Un appareillage grossier, en moellons, demande lui des joints de deux à trois cm, pour compenser l'irrégularité.



Photo d: Gros plan sur des taches orangées, apparaissant dans des zones soumises à une certaine humidité: des micro-organismes de type algues sont responsables de ces colorations.



Photo e: Des lichens plus structurés colonisent parfois des surfaces entières, comme ici les pinacles de l'église de Walcourt. Ceux-ci sont très courants, aussi sur d'autres types de pierre, ou sur le béton.



Photo 10: Lichens et mousses, omniprésents sur les murs anciens, peuvent être évoqués par du Vallejo 923, couleur moutarde – ici les traces diffuses aux bas des murs – et de l'orange 824, teinte se rapprochant des lichens tapissant certaines zones. Les couper de kaki en rend l'effet plus réaliste.



Photo 11: Voici la petite chapelle, présentée dans le premier volet, mise en peinture. La teinte de base, très claire, est obtenue en teintant légèrement du blanc Tamiya XF-02 avec du Light Blue XF-23 de cette même marque (2 gouttes /mm). La teinte " craie " Vallejo 313 est impeccable pour le blanchiment individuel, par lavis, de quelques blocs. De la terre à décors, GPP TD08 jaune Mexico apporte à la toiture la coloration orangée propre aux algues tapissantes. La croix provient d'une figurine de processionnaire Preiser, et la grille du kit Busch HO 6014.

gularité des blocs. En HO, tout cela nous donne des dimensions de... 1/10ième à 3/10ièmes de mm, soit des épaisseurs très inférieures à la moyenne des productions industrielles. Gravure ou remplissage concourent alors tous deux à affiner la silhouette des joints.

Algues et lichens

En préparant les articles sur la pierre bleue, nous avons observé plus avant l'importance de l'aspect végétal de la patine et la coloration des édifices, à tel point que ce thème mériterait un chapitre spé-

cifique. Regardez par exemple le prochain mur de béton que vous rencontrerez. Très souvent, il présentera, dans une zone où l'humidité est particulière, d'étranges traces orangées. Les photos d et e vous montrent l'effet de ces colonisations d'algues et de lichens sur des éléments en pierres bleues. Comme la plupart des patines des bâtiments, c'est l'exposition plus ou moins prononcée à l'eau qui orientera ces colonies végétales.

La gamme Vallejo, très riche, nous en propose des teintes assez proches. Une

couleur moutarde, initialement un camouflage de l'armée japonaise " Japan Uniform WWII, 70923 " évoque bien la teinte jaune légèrement verdâtre des algues diffuses, visible en photo d. Nous

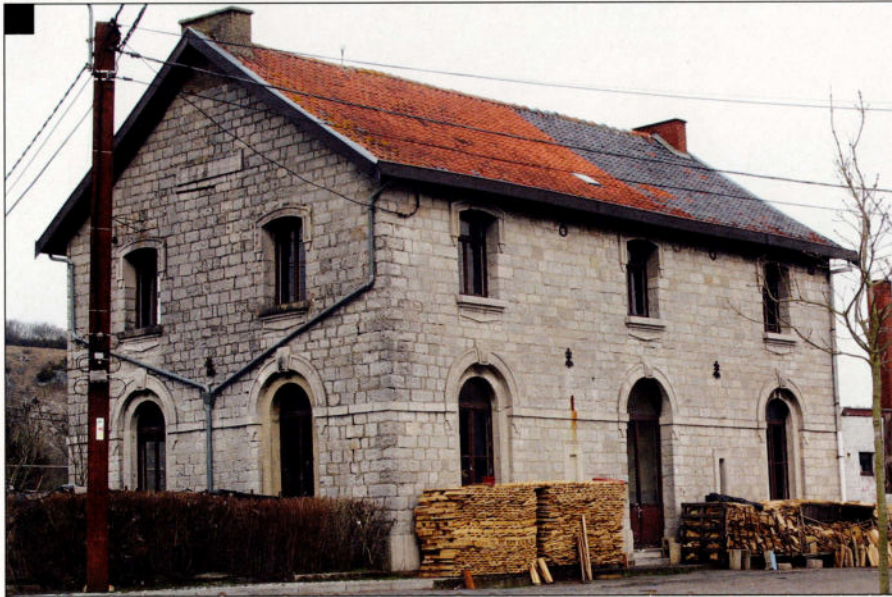


Photo f: Symétrie et sobriété caractérisent la petite gare de Nîmes, toute en pierre bleue. Remarquez les fers d'ancrage sur la façade principale : ils forment le millésime 1868, année de construction de cette gare située sur la ligne 132.

pourrons appliquer de telles taches au bas des murs. La couleur orangée " German Camouflage Orange Ochre 70824 ", permet d'évoquer des lichens plus texturés (photo e). Ceux-ci peuvent se retrouver un peu partout sur les surfaces des murs, ou parfois concentrés dans des zones plus humidifiées, comme le sont par nature les pinacles d'églises, recevant directement la pluie. Nous pourrons aussi en parsemer quelques surfaces choisies, sur base d'exemples réels. Revoyons par exemple en première page la façade de l'église de Sosoye, pareillement tachetée de lichens orangés.

Nous vous conseillons de garder la main légère dans ces apports très vifs. Si nous appliquons ces teintes pures, elles prendront vite une apparence de taches artificielles. Il est dès lors préférable de les appliquer diluées, voire de les mixer au premier lavis général en cours de séchage. Nous pourrons aussi y juxtaposer du kaki (Vallejo 70880 ou Tamiya XF-49), pour créer un camaïeu beaucoup plus réaliste qu'une couleur franche et unique. La photo 10 vous expose l'application de ces couleurs sur la grange déjà vue à la photo 7.

Deux petites dernières couleurs ?

Découvertes récemment, nous avons, en plus de la gamme de couleurs présentée dans les deux premières parties de l'étude, utilisé deux "nouvelles" références, fort

prometteuses. La première, " Stencil 313 " de Vallejo, est, à la base, la couleur des marquages faits aux pochoirs sur les véhicules militaires. C'est aussi celle des badigeons à la chaux appliqués aux blindés en vue de les blanchir pour l'hiver. A la chaux ? Mais, oui, bien-sûr, nous voilà dans le bon, car la chaux n'est autre que du calcaire, celui la même composant la pierre bleue ! Nous disions que la couleur de la pierre bleue n'existait pas, et nous voilà démenti: cette teinte 313 est exactement la teinte, légèrement rosée, des coulées calcaires suintant des murs de pierres bleues. C'est aussi, d'une certaine manière, la teinte de la pierre lessivée par les intempéries (photo 11). De ce fait, c'est aussi la teinte que prennent certaines parties très blanches des falaises calcaires.

La seconde est, très simplement, un gris bleu clair de Vallejo (pale greyblue 70907). Celle-ci est très proche de la couleur moyenne, soit de la pierre bleue neuve, soit de celle-ci nettoyée par sablage. Ainsi, pour représenter une maison villageoise en pierre bleue, nouvellement rénovée, associez au duo Vallejo 907 et 313 un joint sable clair 837 – vous m'en direz des nouvelles !

Nous avons utilisé cette teinte comme base à une petite gare calcaire, que nous vous présentons ci après. L'apparence bleutée relativement propre qu'elle présente conviendra donc à évoquer un bâtiment rénové, en époque V, ou cette



Photo g: Le fronton de cette gare présente encore cette inscription délicieusement surannée. Nous sommes ici côté ville. Côté voie nous y trouvons...le cartouche " Nivelles ", gravé de même dans un monolithe de pierre calcaire

même gare...âgée de quelques années, en époque I.

Une gare néoclassique

En point d'orgue de ces articles, nous vous proposons de suivre la réalisation d'une gare en pierre bleue. L'inspiration nous est venue de celle de Nîmes, situé au beau milieu de la Caléstienne (photo f). Son architecture participe au courant néoclassique, caractérisé par une symétrie parfaite et une grande sobriété des formes. Ce style, en vogue au milieu du 19^{ème} siècle, constitue en quelque sorte une seconde visite des canons anciens, grecs et romains, remis au goût du jour. La gare voisine de Mariembourg est aussi représentative de ce style, et présente de plus un fronton triangulaire imposant. Nous avons combiné les caractéristiques des ces deux bâtiments pour constituer une gare miniature plausible.

La base miniature de notre réalisation est un kit Kibri, assez ancien, de référence 8199, reprenant les mêmes éléments que la gare de Calw de la marque (ref 9518). Quelques transformations relativement simples changent radicalement la façade de cet édifice, et lui confèrent l'organisation et la symétrie propre au style néoclassique. Les légendes des photos 12 à 15 vous permettent d'en suivre le fil,



Photo 12: Cette petite gare néoclassique peut être réalisée sur base d'un ancien kit Kibri. Suppression d'un étage, redistribution des façades latérales et adaptation des fenêtres en sont les modifications principales. Kit Nord nous fournira des corniches typiquement belges, et Wills Kit une inscription "Station".

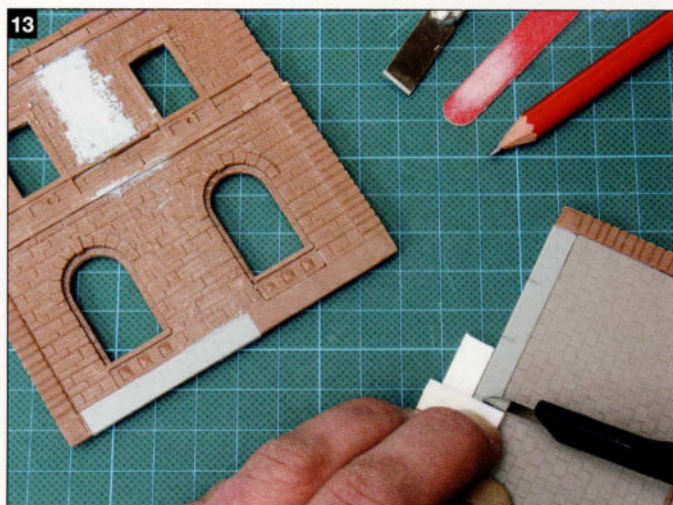


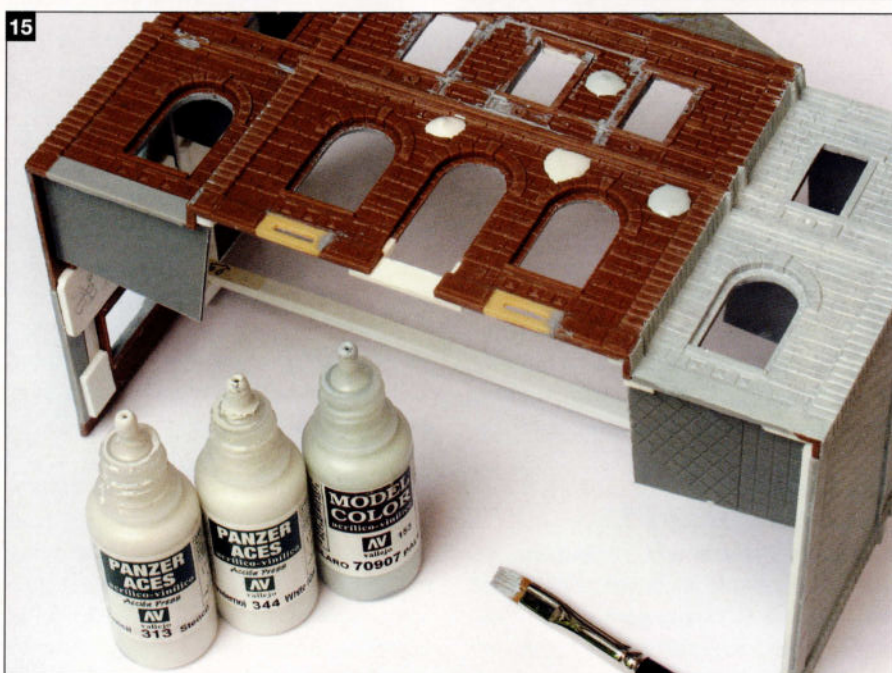
Photo 13: Les façades latérales sont obtenues par recombinaison des éléments disponibles. L'une d'elles reçoit une plaque de pavage (Ratio Plastic Models). Sur la seconde, les lacunes sont comblées au mastic Tamiya. Manière expéditive mais acceptable pour une façade destinée à être masquée par un arbre.

Photo 14: En dessin d'architecture, nous parlons ici d'une élévation. Cette vue purement frontale montre la symétrie toute néoclassique du bâtiment. Un ébarbage patient est encore à prévoir pour rajeunir cet ancien kit.

adjoignant à la gare un intéressant fronton "Station" de base Wills Kit, ainsi que les corniches en résine proposées par Kit Nord, dont le profil est une exacte reproduction d'un modèle belge.

La peinture de la gare a fait appel à la teinte Vallejo gris bleu clair 907 présentée ci-avant, combinée à du blanc neige 344 et du blanc craie 313, toujours suivant le principe de mélange des teintes dès la première couche, donnant à celle-ci le léger camaïeu propre à la pierre bleue. Certaines pierres seront ensuite blanchies individuellement par apposition ciblée de Vallejo 313 légèrement coupé d'eau. Un lavis Sky Grey Tamiya XF-19 termine l'opération, et garde à l'ensemble la dominante grise du bâtiment réel, dont les joints sont effectivement gris.

Photo 15: La mise en peinture fait appel à la gamme Vallejo. Deux nouvelles teintes, 313 et 907 complètent le blanc neige 344 pour composer un triptyque gris clair bleuté. Celles-ci peuvent être mixées entre elles directement sur le plastique, les plots en définissant une certaine proportion. Ici, deux "gris bleu clair" pour une "stencil" et une "white", donnent une dominante à la première couleur.



La photo 16 vous expose en détail le rendu final de ce modèle vénérable, demandant ceci dit un ébarbage assez fastidieux (et que, bien sûr, nous aurions encore pu parfaire) évoquant bien une maçonnerie en pierre bleue, avec un jeu de relief au rez de chaussée, et quelques détails comme les bandeaux horizontaux, le soubassement ou le dessous des fenêtres décoré de trois pointes de diamants. Les menuiseries proviennent d'un surplus Falter et Auhagen légèrement adapté. Nous retrouvons la physionomie générale du bâtiment à la photo 17, partiellement muni d'une évocation de toiture en zinc.

...et une petite église.

Pour constituer une atmosphère de village, il n'y a rien de tel que d'insérer dans un point de vue une échappée sur un clocher. Nous avons dès lors constitué, rapidement, une évocation d'église destinée à être positionnée en fond de décors (photos 18 et 19). Elle participera ainsi à recréer une ambiance calme et paisible d'un village imaginaire, appelons le Forrière, irrigué par un cours d'eau, cousin inventé du Viroin et de la Lesse, l'Avière.

Rocher et pelouse calcaire

En sillonnant la vallée de la Meuse, d'imposants massifs rocheux apparaissent de places en places, et leur évocation en modélisme constitue un arrière plan de choix pour mettre en valeur le matériel roulant. Ce thème a par ailleurs été proposé au lecteur dans TMM 84. Plusieurs affluents du fleuve sont aussi bordés de telles fa-

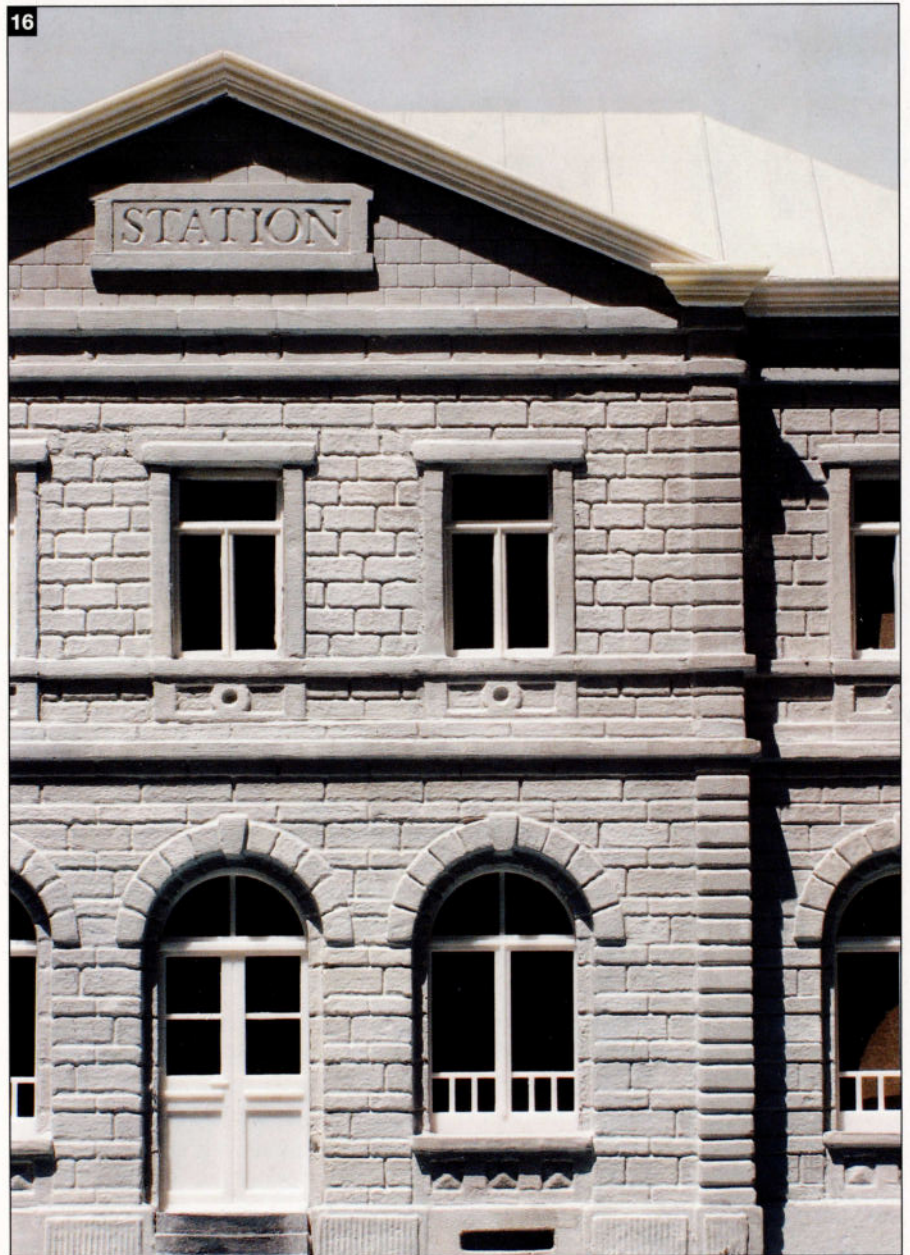


Photo 16: Une vue en lumière solaire, exposant la richesse de la gravure du kit Kibri.



laises calcaires. L'humble Mollignée, par exemple, présente des sites particulièrement attractifs, presque hors du temps. La photo h montre un de ceux-ci, situé quelques km en aval de Sosoye, où un rocher calcaire jouxte un pont de pierre bleue très semblable, quoique légèrement différent, à celui qui nous a déjà inspiré.

Si nous retournons à la photo du village de Sosoye, nous y observerons, en arrière plan, une pelouse calcaire. Ce type de mi-

Photo 17: Voici la gare dont la décoration en mode " pierre bleue " est terminée. Une demi toiture provisoire permettra déjà d'en réaliser une photo en situation.



Photo 18: La construction de cette église se base sur un ancien Kit Kibri à l'échelle N acquis en occasion. La tour en est déjà décorée, partant d'une première couche mixte 989 et 313, patinée au Khaki Drab de Tamiya, complété des traces orangées évoquant les lichens, effectuées au Vallejo 824. De franches coulures blanchâtres, peintes au Vallejo 313 dilué, en éclaircissent les zones situées sous les ouvertures. Une plaque MKD 474 constitue le soubassement de la nef.

lieu est d'une grande richesse biologique, eu égard à la faune et la flore spécifique de ces milieux chauds et secs. Aujourd'hui, ils font l'objet de programmes de gestion spécifiques, alors qu'il y a à peine une centaine d'années, le pâturage de ce type de collines par les moutons et les chèvres en faisait un milieu ouvert, non boisé, très

répandu et caractéristique des paysages de l'époque. Nous voulions boucler notre étude du matériau par ce retour à la roche même. C'est à l'occasion d'une promenade photographique sur un terroir, que nous avons trouvé une pierre très convaincante. La photo i vous l'expose, en compagnie de pierres bleues réelles. Le frag-



Photo h: Rochers calcaires et mur en pierre bleue présentent naturellement de grandes similitudes de teintes. Bien sûr, l'un est issu de l'autre...

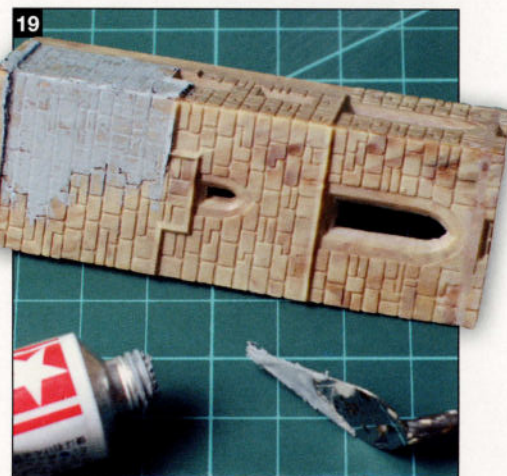


Photo 19: L'église recevra un rejointoyage complet, pouvant être effectué sur les productions plastiques au mastic Tamiya.

ment de roche noire est en fait du " mort terrain houiller ", constituant les couches stériles situées entre les veines de charbon. Il présente une structure schisteuse, tel un mille feuilles qui, considérant les rapports d'échelle, évoque très bien un rocher calcaire à l'échelle HO.

Il nous plaît de penser que c'est du domaine du charbon que peut provenir l'évocation de cette pierre bleue, et qu'un pont naturel se crée ainsi entre cette énergie souterraine, ces rochers issus du fond des mers et ces nuages si joliment écrits en plein ciel par nos chères locomotives à vapeur.

Les dernières photos, 20 à 24, non légendées, se proposent de clôturer cette trilogie par une promenade en une région imagi-

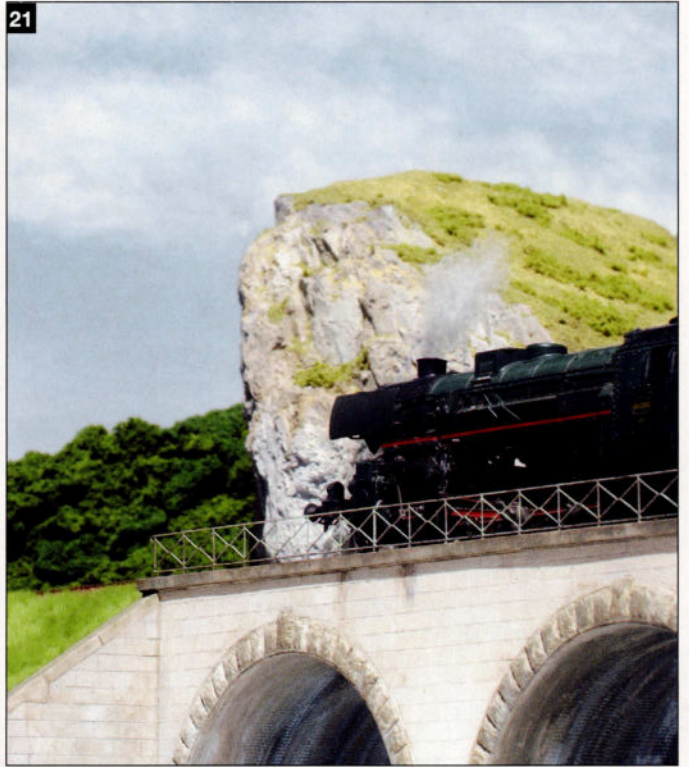


Photo i: Ballast en pierre bleue et concrétions calcaires. Ces quelques fragments de la roche réelle nous ont servi à retrouver les teintes de la pierre. La pierre charbonneuse s'apprête à évoquer un imposant massif calcaire.

20



21



22



naire, voisine de la Calestienne et de l'Entre Sambre et Meuse, où le matériau calcaire donne aux constructions un aspect clair et lumineux, une "atmosphère" typique, de ce pays wallon, source pour nous d'une inspiration sans cesse renouvelée.

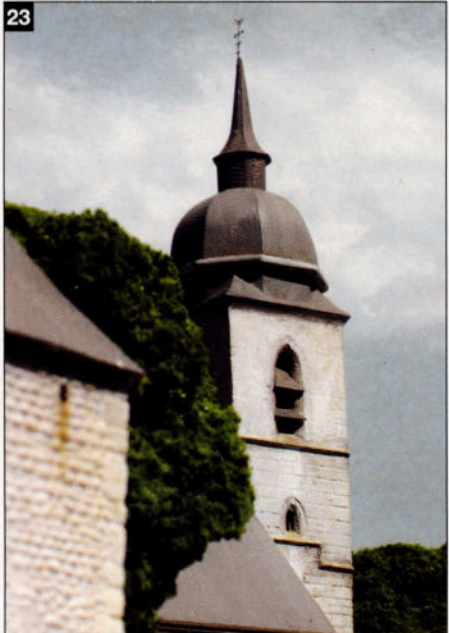
Amis lecteurs, nous vous souhaitons bon voyage... à la recherche de la pierre bleue.

Texte et photos:
Arnaud Verlaeken

Nos remerciements à Jacques Le Plat, initiateur en Belgique du "modélisme d'atmosphère"



23



24



DANS LE PRÉSENT NUMÉRO, VOUS LIREZ UN TEST CONCERNANT LES NOUVEAUX WAGONS DE MINÉRAIS 'FALLS' COMMERCIALISÉS PAR B-MODELS ET ROCKY RAIL. LA LIVRÉE GRIS CLAIR DE CAIB EST TRÈS BELLE, MAIS EN RÉALITÉ, CES WAGONS DE MINÉRAIS NE LA GARDENT QUE PEU DE TEMPS APRÈS LEUR SORTIE D'USINE. DÈS QU'ILS SONT EN EXPLOITATION, ILS REÇOIVENT UNE PATINE SOLIDE, ET LA BELLE LIVRÉE GRIS CLAIR N'EST PLUS QU'UN SOUVENIR. AFIN DE PATINER NOS MODÈLES DE LA FAÇON LA PLUS RÉALISTE POSSIBLE, NOUS SOMMES ALLÉS DANS LE PORT D'ANVERS, À LA RECHERCHE DE 'VÉRITABLES' MODÈLES. EN NOUS BASANT SUR DES PHOTOS DE NOTRE COLLABORATEUR BART LUYTEN, NOUS NOUS SOMMES MIS À L'ŒUVRE, POUR RENDRE NOTRE NOUVELLE ACQUISITION LA PLUS RÉALISTE POSSIBLE.



Une patine simple des wagons B-Models

1 La première étape est l'application de quelques couches de vernis mat. Les aérosols 'dullcote' de Testors conviennent très bien et donnent un beau résultat bien mat. La couche de vernis est d'une part nécessaire pour protéger les inscriptions, et sert d'autre part à obtenir une bonne accroche pour les pigments avec lesquels les wagons seront patinés.

2 Après que le vernis mat a bien séché, nous allons appliquer un traitement à l'intérieur du wagon, tout comme aux bogies et à la goulotte de déchargement sous la caisse du wagon. Pour ce faire, nous utilisons un aérosol 'Weathering Spray Dye' en rusty red de Modelmates. Ce n'est pas une peinture, mais un moyen de teinture qui peut être appliqué en différentes couches et si besoin, frotté avec un petit linge humide. De cette façon, la teinture reste dans les fentes.



3 Comme nous ne voulons pas représenter nos wagons de minerais en situation chargée, leur intérieur est traité de façon approfondie avec des poudres à pigments (dans notre cas, de GPP).

4 A l'extérieur également, nous utilisons exclusivement des poudres à pigments pour figurer les salissures. Nous utilisons aussi bien les poudres à pigments GPP (différentes teintes de brun), de MIG (poussières) et Tamiya (rouille). Nous laissons les pigments bien se recouvrir avec du 'Thinner for washes' de MIG. En utilisant le pinceau avec lequel vous avez appliqué du 'thinner for washes' sur les pigments, nous pouvons aussi appliquer une légère lessive sur les balustrades, les mains-courantes, etc.





A



B



C

A. Un 'Falls' du type 1000B0 portant le nouveau logo de CAIB et le matricule 31 RIV 88 B-logo 667 5 177-5 dans le port d'Anvers (au faisceau 'Zandvliet'), le 17 mai 2009.

B/C. Les deux faces d'about d'un même wagon 'Falls' à Anvers-Kiel, le 16 mai 2010.



D



E

D. Un 'Falls' du type 1000B0 loué à VTG, portant le matricule 31 RIV 88 B-VTG B 667 5 130-4, photographié dans le faisceau 'Zandvliet', le 17 mai 2009.

E. Un 'Falls' 1000H0 renuméroté en type 6616B0 avec l'ancien logo CAIB vu à Anvers-Kiel, le 16 mai 2010.



5 Ensuite, nous pouvons frotter les pigments en utilisant une vieille brosse à dents. Ensuite, la patine est appliquée couche par couche. Un avantage de cette méthode est que les couches précédentes de 'thinner for washes' sont éliminées et que vous pouvez continuer à patiner jusqu'au moment où le résultat est à votre goût.

Texte & photos des modèles: Guy Van Meroye
Photos chemins de fer réels: Bart Luyten





Une ferme à COUR carrée de chez nous

UNE FERME À COUR INTÉRIURE CARRÉE EST UN ÉDIFICE IMPOSANT, MÊME À L'ÉCHELLE H0. IL N'EN EXISTE PAS DE KIT À ASSEMBLER, CE QUI VEUT DIRE QUE LE MODÉLISTE QUI VEUT DISPOSER D'UNE TELLE FERME SUR SON RÉSEAU MODÈLE EST CONDAMNÉ À FAIRE PREUVE DE CRÉATIVITÉ. PAR CONTRE, EN UTILISANT UN JEU DE KITS À ASSEMBLER, UNE BELLE FERME À COUR INTÉRIURE PEUT ÊTRE RÉALISÉE, ET CE POUR UN PRIX ACCEPTABLE ET POUR UN DEGRÉ DE DIFFICULTÉS RESTANT À LA PORTÉE D'UN MODÉLISTE FERROVIAIRE MOYEN.

Le gros-œuvre

Comme base pour notre future ferme, nous allons utiliser deux kits à assembler de la marque Auhagen. Ces kits de la ferme belge (réf. 11 394) et d'une pe-

tite ferme (réf. 11 350) contiennent suffisamment de pièces que pour assembler une ferme à cour intérieure carrée. Pour compléter, nous avons également utilisé le kit de la petite chapelle de Faller (réf. 131.229).

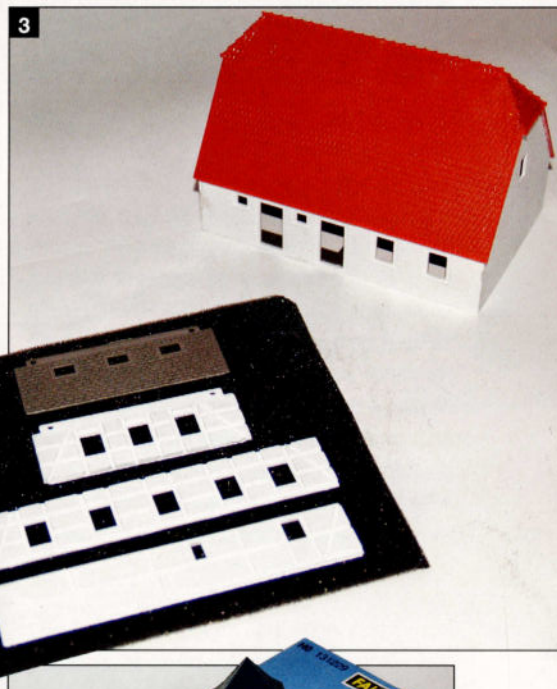
Nous débutons par le montage du gros-œuvre de la ferme belge et collons les sols, les murs et quasi tous les toits. Pour l'instant, nous ne fixons toutefois pas le toit de l'étable, ni la moitié du toit de la grange: nous devons en effet disposer toutes les fenêtres, les portes, l'aménagement intérieur, etc. Observez que nous avons découpé la cheminée, afin de pouvoir permuter les façades en pointe. Une ferme carrée présente le moins de baies de portes et



1



2



3



4

pouvons facilement découper la maçonnerie dans les rainures (destinées aux traverses de bois). Un peu de papier abrasif va nous aider à poncer les faces et éventuellement à éliminer le matériau en surplus (voir photo 3).

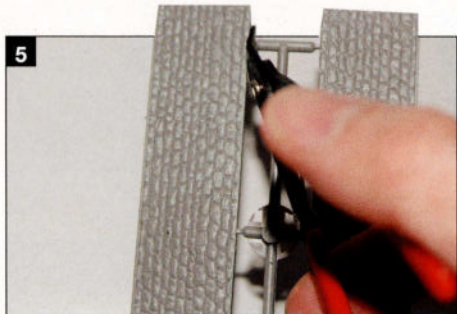
La petite chapelle Faller (réf. 131 229) – achetée un jour dans un tout autre but – est alors récupérée. Ici aussi, nous assemblons le gros-œuvre. Nous n'avons donc jamais suivi le guide d'assemblage qui était présent dans ces kits à assembler (photo 4).

Nous découpons au moyen d'une petite pince coupante spéciale à bords plats, de façon à pouvoir découper proprement le long du côté de l'élément concerné (voir photo 5). Découpez au moyen d'un couteau affûté. Sur chaque pièce, vous éliminez les ébarbures, les restes d'arbres de moulage, etc. Le collage se réalise au moyen d'une colle spéciale. Les petites aiguilles contenues dans les potiquets de colle Faller sont très pratiques pour travailler proprement. Si l'aiguille est bouchée, vous pouvez la chauffer au moyen

de fenêtres vers l'extérieur de la ferme. Raison pour laquelle nous désirons notre façade avec la 3^{ème} fenêtre au rez-de-chaussée du côté intérieur de la ferme (voir photo 1).

Le gros-œuvre de la petite ferme allemande est également assemblé. Ici aussi, nous allons la transformer. En Belgique aussi, la brique traditionnelle est aussi une méthode de construction, mais comme nous disposons déjà d'une maison d'habitation qui pourrait convenir, nous allons la transformer en une grange annexe de l'étable. Pour ce faire, nous découpons

l'étage supérieur de la plaque de montage, ce qui permet de découper la maçonnerie de cette habitation (voir photo 2). D'un côté, nous ne montons pas l'étage inférieur (la partie grise). Sur base de la pointe de la façade que nous allons trouver en un seul exemplaire dans son ensemble dans le kit de construction (visible ici à droite) et qui en théorie, doit venir se placer au-dessus de la partie grise, nous construisons complètement l'habitation. Grâce à cette pièce, nous pouvons facilement déterminer à quelle hauteur doivent se situer nos façades. Au moyen d'un couteau affûté, nous



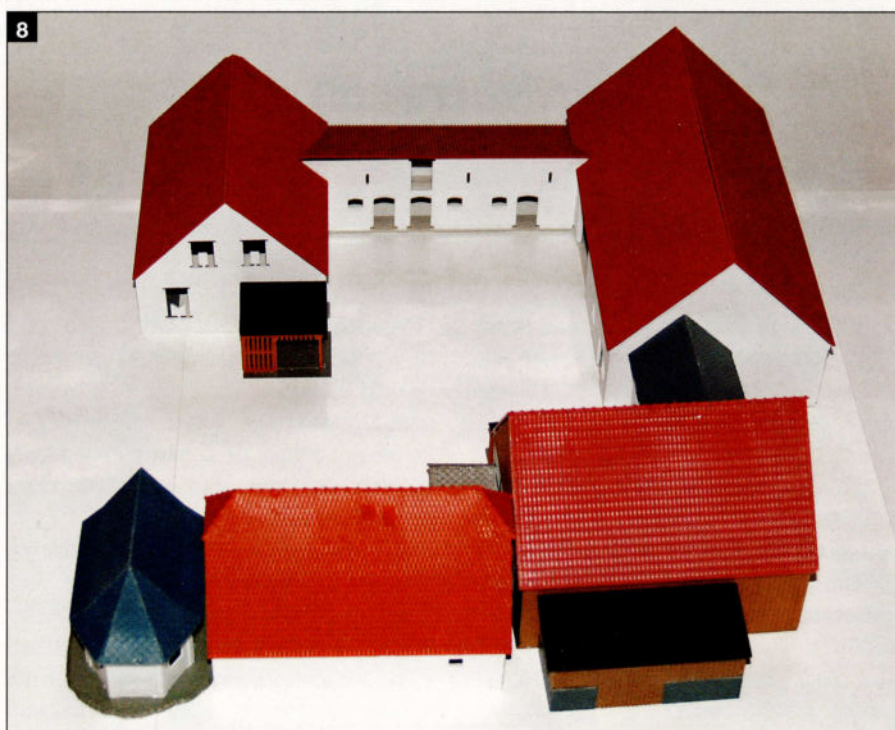
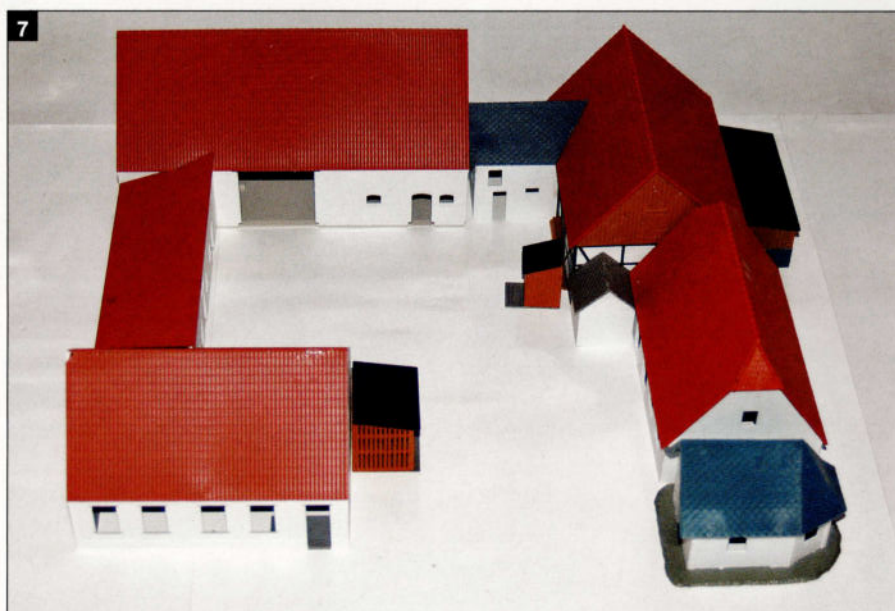
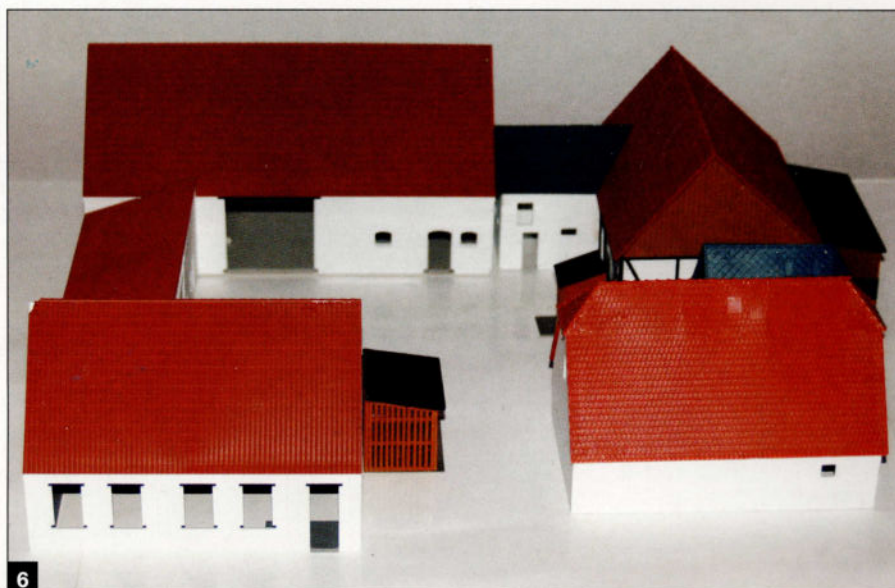
5 d'une allumette, après quoi vous pourrez la réutiliser. Attention, car la colle est inflammable!

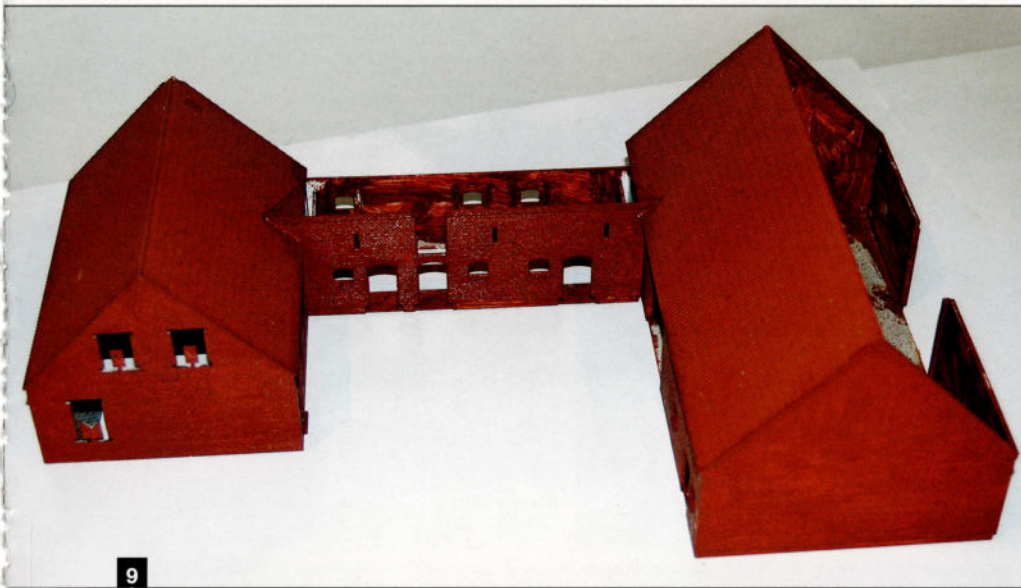
Si vous ne voulez pas patiner ultérieurement votre bâtiment, il est nécessaire de travailler proprement, car trop de colle ou des taches de colle sont toujours très visibles et vont briller. Si vous patinez ou vieillissez quand même vos bâtiments, cela n'a par contre pas d'importance, car ils seront tout de même recouverts de peinture. Il est alors plus pratique de remplir les fentes au moyen de colle. Les fentes et interstices doivent absolument être évitées si vous ne patinez pas, ce qui implique que vous devez ajuster et poncer jusqu'au moment où le résultat obtenu sera parfait !

Nous avons donc bien avancé et entre-temps, vécu au moins une soirée de plaisir de construire. Nous pouvons maintenant nous mettre à la recherche d'un bon emplacement sur notre réseau pour nos bâtiments isolés. Nous ne construisons pas sur base de modèles existants, mais sommes toujours à la recherche d'un compromis : louvoyer entre le niveau de difficultés, le prix de revient, la fantaisie, l'espace, etc. Ceci veut dire que nous sommes assez libres de bouger et d'essayer de combiner de plusieurs manières les bâtiments de notre ferme. Si nous intégrons ces bâtiments à l'endroit où nous voulons implanter notre ferme sur notre réseau, nous obtiendrons déjà une première impression. Tenez surtout compte du fait que peu ou prou en sera visible pour les futurs spectateurs de votre réseau ! (Voir photos 6, 7 et 8).

Le temps de la personnalisation

Tout a l'air encore fort 'plastique' : les façades blanches ne sont pas vraiment jolies. Nous allons donc les peindre en rouge brique (voir photo 9), ainsi qu'à l'intérieur, du moins aux endroits où nous percerons des baies pour les portes et les fenêtres. Si les façades sont déjà peintes en rouge, vous pouvez alors faire disparaître le brillant en ponçant quelque peu. Un peu de white spirit peut également aider. Mais ne laissez pas ce produit trop longtemps en contact avec le plastique, car toute la peinture disparaîtrait ! D'autre part, n'oubliez pas les pièces de la cheminée. Le toit ondulé de l'étable est recouvert quant à lui d'une couche de gris/noir. La maçonnerie de la grange est recouverte de peinture 'béton', prévue pour

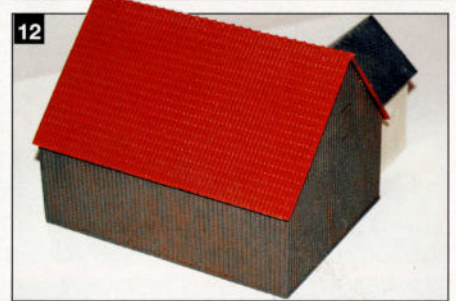




9



11



12

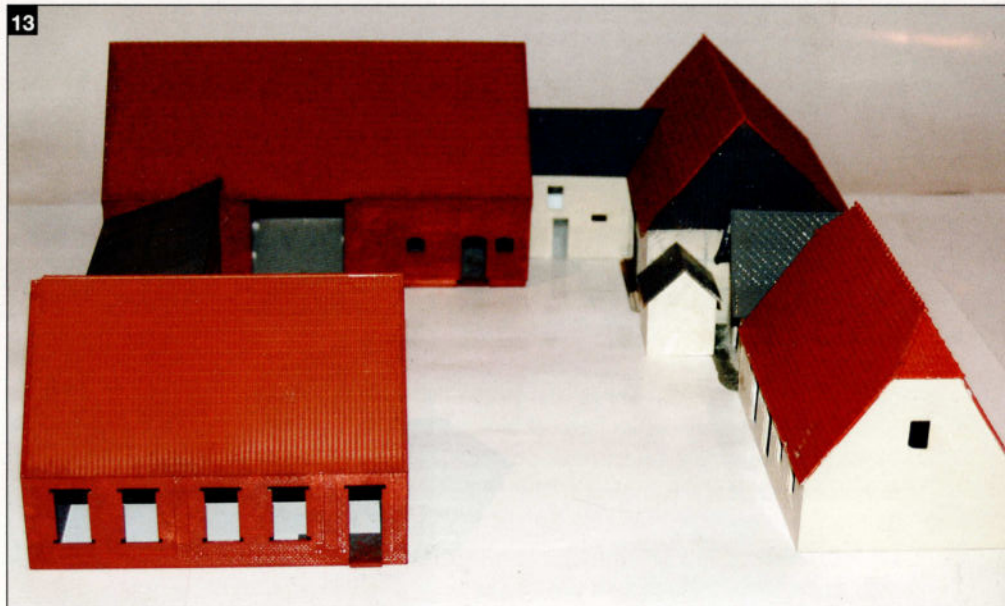


10

peindre des routes bétonnées (voir page 10). Cette peinture contient un peu de structure et donne l'aspect du plâtre. La maçonnerie ne sera plus visible, du moins après deux ou trois couches (voir photo 11).

Notre étable transformée reçoit également cette couche de fond. Mélangez la peinture avec une touche de brun ou de noir, afin d'obtenir une nuance de teinte différente pour chaque bâtiment. Les planches en bois sont peintes en gris/noir. Ici, nous obtiendrons l'effet des tôles ondulées typiques en Belgique (voir photo 12). Notre petite chapelle reçoit également une telle couche structurée.

Lorsque nous aurons appliqué toute la peinture grise/noire de notre pinceau sur les ardoises grises, nous disposons les bâtiments l'un à côté de l'autre. Notre ferme ressemblera du coup à



13

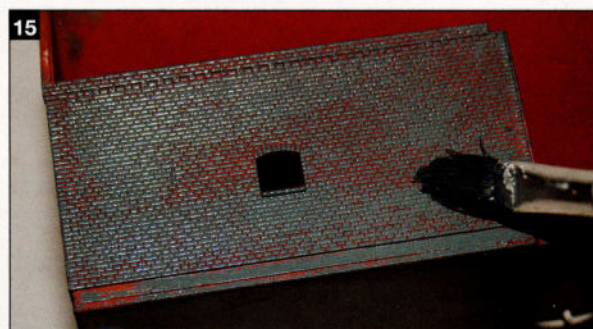
tout autre chose ! La peinture et la patine se pratiqueront au moyen de nombreuses couches successives. La peinture présente sur nos pinceaux est éliminée ici ou là. Lorsque toutes ces couches sont appliquées les unes sur les autres et moyennant un peu de pratique, l'ensemble paraîtra comme une véritable 'image de la réalité' (photo 13).

Lorsque les briques sont bien sèches, nous allons réaliser les joints de notre ferme, au moyen

d'un mélange de peinture blanche et noire la moins chère possible. Nous peignons les murs et veillons à ce que les joints soient bien couverts. Veillez également à ce que la peinture ne soit pas mélangée partout de la même façon. En réalité non plus, les joints ne sont pas toujours identiques. Trempez le pinceau humide dans la peinture blanche et la peinture noire et mélangez-la où vous voulez réaliser votre joint. Presque immédiatement après, vous travaillez avec un bout d'essuie-tout, rendu humide ou



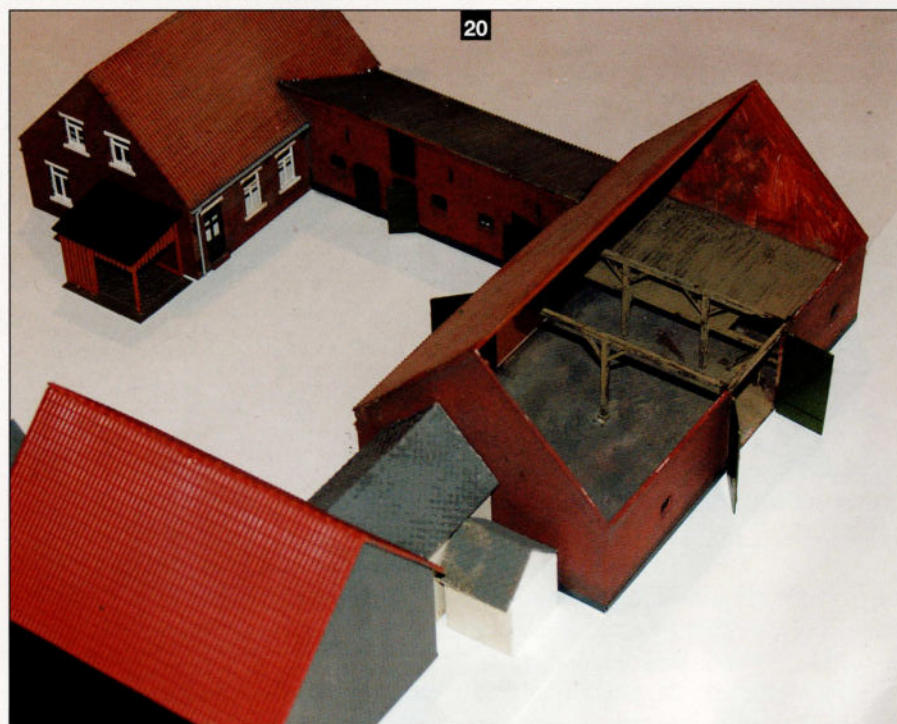
14



15



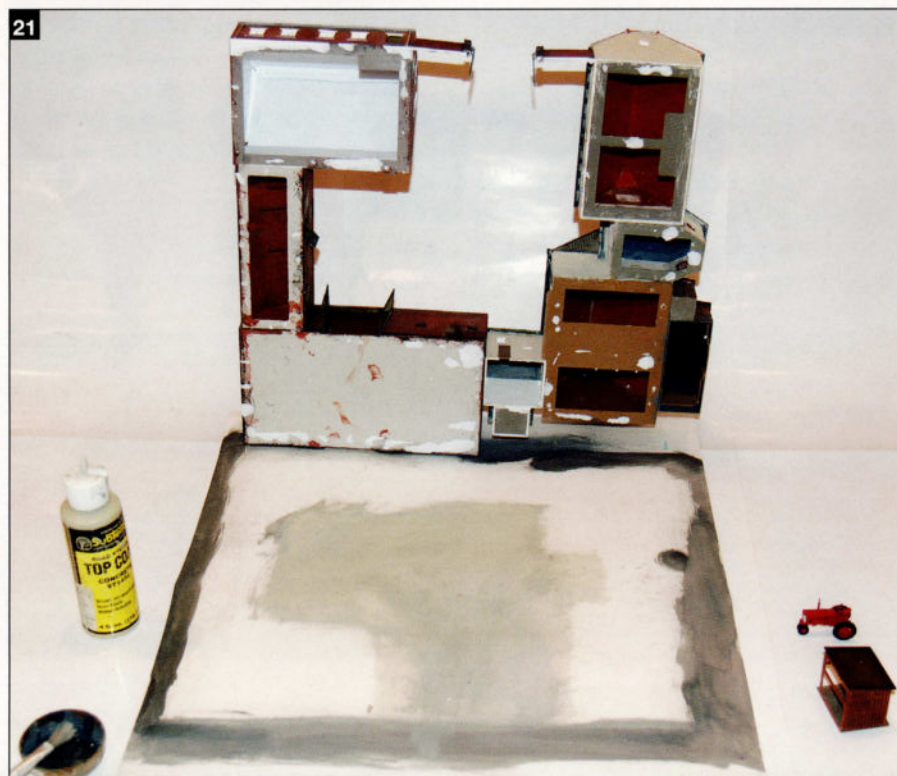
16



pas, selon la quantité de peinture à éliminer. Si vous essuyez les briques de façon oblique, les joints resteront bien remplis et les briques rouges réapparaîtront (voir photos 14, 15 et 16).

La finition

Notre ferme carrée commence de plus en plus à prendre forme (photo 17). Nous commençons à placer les portes et les fenêtres. Les aménagements intérieurs sont également mis en place. Veillez à rester créatif lors de la construction : le mode d'emploi sert de fil rouge, mais ne doit pas être suivi scrupuleusement. Dans l'étable, vous pouvez donner libre cours à votre fantaisie, au moyen de traverses et de planches. Nous avons veillé à ce que le long du bas des bâtiments, il soit encore possible de travailler dans chaque bâtiment. Certains toits n'ont pas été fixés par colle de façon à continuer à pouvoir y travailler. Nous adaptons également notre ferme selon nos souhaits. Les escaliers de la grange ne sont ainsi pas disposés dans un coin que personne ne verra, mais bien derrière la porte de grange arrière. L'aménagement intérieur est en outre peint à notre guise. Les portes avant et arrière de l'habitation sont permutées. Dans les familles belges de nature assez intime, les portes-fenêtres ne donnent en effet pas sur la rue ! Il devient tout doucement temps de parachever le tout. Des pinceaux fins, de la peinture





bon marché et de la peinture à l'eau seront de puissants auxiliaires pour ce faire. Toutes les teintes peuvent être mélangées. Le séchage les rendra mat. Trop de lessive les enlèverait. Mais il va de soi que toute autre sorte de peinture et même des poudres à pigments conviennent également. Tout ce que vous désirez, mais de préférence avec lequel vous travaillez le plus facilement, peut être utilisé ! Dans notre cas, nous n'avons utilisé que de la peinture à huile la meilleure marché, de la peinture à l'eau et quelques pinceaux vendus dans une grande surface d'une marque allemande...

Comme les toits sont déjà rouges, nous pouvons facilement les peindre et les recréer. Un beau résultat est souvent obtenu grâce à l'application de plusieurs couches successives. Si vous mélangez les sortes de peinture (à l'huile et à l'eau) avec des poudres à pigments, vous obtiendrez trois couches qui ne se mélangeront pas entre elles. Vous obtiendrez alors un très bel effet ! Le détaillage sera effectué à votre guise. Observez les seuils de fenêtre que nous avons peints en gris : de tels ornements en blanc sont rares, en effet. Finalement, nous obtenons un bâtiment patiné sur lequel plus une seule trace de colle n'est encore visible. Sur la photo 17, nous n'avons encore utilisé que de la peinture à l'huile verte ou rouge, pour la patine. En ne la mélangeant pas mais en trempant notre pinceau humide dans les deux potiquets, nous

obtenons constamment des teintes de brun différentes (comme nous avons fait avec la peinture blanche et la peinture noire). Veillez à toucher chaque bout de plastique : le brillant du plastique disparaît ainsi totalement. Au fur et à mesure que vous avancez, vous devez toutefois veiller à ce que votre pinceau reste toujours 'sec'. Trop d'eau dissoudra la peinture déjà appliquée et la fera se mélanger. C'est bien si c'était le but recherché, mais pas si vous vouliez appliquer une teinte supplémentaire (voir photos 18, 19 et 20).

Les photos prises avec flash trahissent souvent des restes de colle, des plastiques brillants, etc. Par contre, une photo réalisée sans flash d'un portail réalisé au moyen de pièces provenant de la 'boîte à brol' indique souvent où la patine doit encore être améliorée. Evidemment, ce portail a été réalisé au moyen de pièces issues d'un autre kit à assembler, dans lequel nous avons également trouvé un mur et des piliers, que nous avons assemblés, avec un peu de fantaisie...

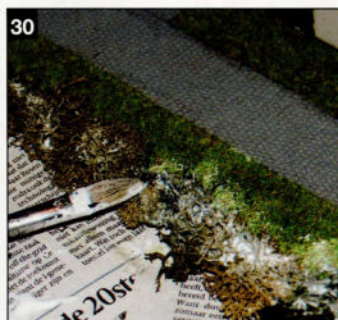
Observez que nous avons collé notre ferme sur une épaisse feuille de papier, afin de pouvoir l'assembler dans son ensemble, bien qu'elle reste déplaçable. Quand toute la colle a bien séché, nous allons prendre un fin carton. Nous y dessinons notre ferme après avoir éliminé le papier provisoire, et peignons la cour intérieure

en béton (peinture 'béton' ou un peu de gris), le côté extérieur étant de teinte grise (noir & blanc). Nous collons ensuite solidement notre ferme sur le carton, au moyen de colle contact (photo 21).

Nous allons maintenant assembler l'aménagement intérieur visible, dans notre étable. Un simple bout de corde est découpé en bouts d'environ 5 mm. Notre foin disposé dans le grenier est également préparé. Des rognures de papier journal sont collées à la colle pour bois sur notre grenier à foin. Avec un peu de colle pour bois supplémentaire et un pinceau humide, nous mettons les rognures de papier à bonne forme. N'oubliez pas de tamponner votre pinceau ici et là sur le plancher de votre étable. Nous saupoudrons ensuite ces rognures de papier sur notre 'foin'. Laissez sécher et c'est prêt : notre grange a l'air déjà beaucoup plus vivante... Nous installons encore le cas échéant une alarme (provenant par exemple d'un set Noch ou Busch) dans la grange, sans oublier de la vieillir artificiellement. Un agriculteur et une oie qui s'enfuit rendront le tout vivant (photos 22 à 27).

La verdure

Voici maintenant le moment de réaliser le pavage et la verdure. Il nous restait des chutes de pavés, d'écume de mer (achetée en sachets après la Noël et destinée initialement à la décoration pour la fête du même nom), un seau d'oasis découpés



(ce truc utilisé par les fleuristes pour assembler des pièces florales). Le chemin pavé est simplement collé sur le carton. Des chutes d'herbe pour pâture sont collées au moyen de colle pour bois, que vous épandez aux endroits ad hoc au moyen d'un pinceau. La même colle pour bois est utilisée pour fixer ensemble les différents bouts d'écumé de mer. Nos buissons sont appliqués dans un peu de colle supplémentaire, au moyen d'un pinceau



32



33



35



36



37

humide. Notre oasis restant est émettée au-dessus de nos buissons mouillés. Les buissons sont agglomérés les uns dans les autres au moyen d'un pinceau rêche (photos 28 à 31).

La colle que nous avons utilisée pour assembler notre bâtiment va resservir pour dessiner la forme du lierre sur les façades. Un paquet de 'feuilles' provenant du magasin est saupoudré sur de la colle humide. Les bords entre les chemins et les parties engazonnées, mais également entre les bâtiments et l'herbe, sont dessinés au moyen de cette colle. Nous y saupoudrons de la terre séchée de jardin, ou de la terre provenant d'un pot de fleurs dont la plante

n'a pas survécu : vous n'obtiendrez nulle part une teinte à ce point naturelle... Soufflez sur les feuilles et sur le sable en avant et en arrière avec des lunettes de sécurité ou les yeux fermés, pour ne pas en recevoir dans les yeux! (Photo 32).

Nous pouvons presque immédiatement éliminer les restants de notre plaque de construction en renversant notre ferme, ou même y passer l'aspirateur. Retourner la ferme nous donne un mélange de sable, de feuilles, etc. qui peut être réutilisé en le saupoudrant sur de la colle pour bois étalée autour de notre ferme. De la même manière que nous avons suivie pour l'avant de notre ferme carrée, nous allons apposer la ver-

ture autour de notre ferme. N'oubliez pas de passer sur la cour intérieure avec votre colle pour bois à laquelle du sable est resté collé. Cette cour présentera aussi ici et là des débris provenant des champs, mais aussi de l'étable (photo 33).

Derniers détails

Notre ferme carrée est presque prête pour être intégrée sur notre réseau modèle (voir photo 34). Nous devons juste encore y apporter quelques détails : la provision de bois, par exemple. Observez que nous avons peint le plastique pour lui donner la teinte du bois. Découpez quelques branchettes dans votre jardin



34



en petits bouts de 5 mm environ. Fendez-les en les découpant transversalement. Prenez un petit bout d'adhésif de la même largeur que la

provision de bois que vous désirez. Collez-y une première couche. Ensuite, une petite goutte de colle pour bois, et remplissez la provision de bois. Placez cette dernière là où vous désirez la voir. Si vous avez utilisé un pinceau pour coller le bois, passez-le sur le sol, sous le toit. Jetez-y alors quelques chutes de bois et quelques blocs. Tenez compte du fait que la colle pour bois visible sur la photo n'est pas encore sèche. La colle pour bois sèche de façon transparente (voir photos 35 à 39).

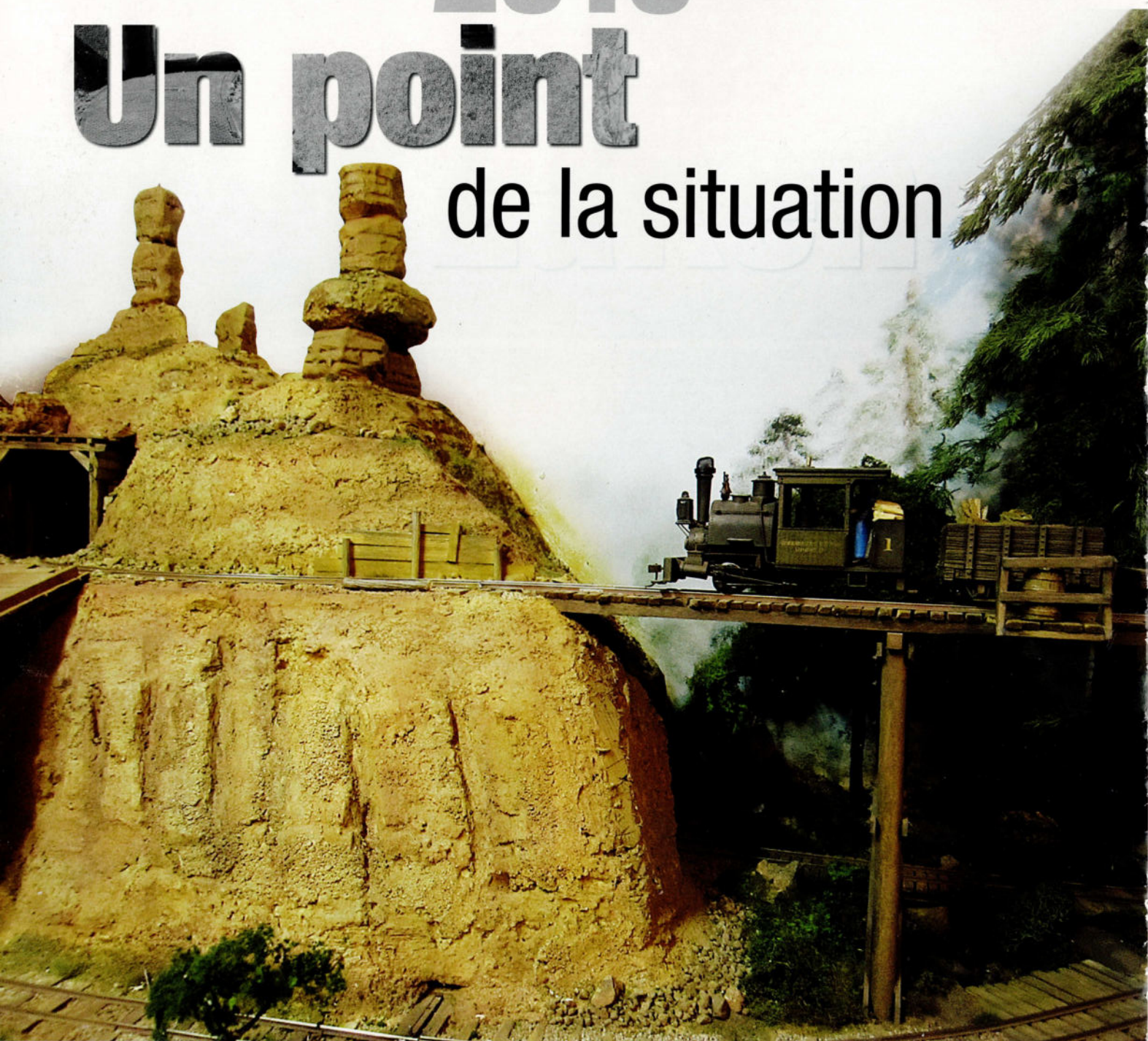
Comptez sur cinq soirées de 'modélisme-plaisir'. Les kits à assembler coûtent ensemble 75 euros environ. Nous avons en outre dépensé un maximum de dix euros pour la peinture spéciale, la colle, les feuilles, l'écume de mer, etc. Comptez également une boîte de figurines. Pour cent euros, vous avez votre ferme carrée complète. Mais elle est de vous, à vous, et sans hypothèque, encore bien... !

Texte & photos :
Frans Hooyberghs



Concours de mini-réseaux 2010

Un point de la situation



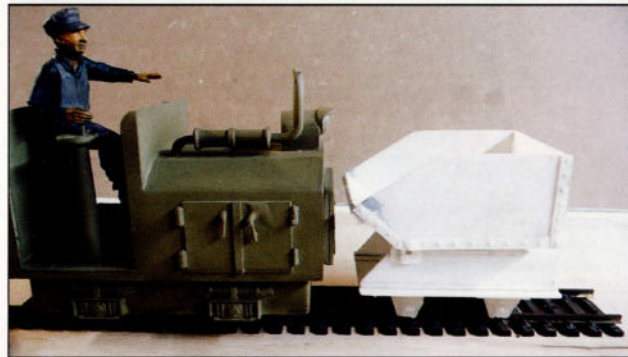
NOTRE 5^{ÈME} GRANDE EXPO S'APPROCHE À GRANDS PAS. NOS PARTICIPANTS AU CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX ONT ENCORE QUELQUES MOIS POUR FINALISER LEUR TRAVAIL. IL EST TOUTEFOIS TEMPS DE FAIRE LE POINT. DES 45 PARTICIPANTS INSCRITS, 30 RESTENT EN COURSE. CELA AUGMENTE CONSIDÉRABLEMENT LES CHANCES DES PERSONNES PERSÉVÉRANTES D'OBTENIR UN BEAU PRIX. DE LA MOITIÉ D'ENTRE EUX, NOUS AVONS REÇU IL Y A QUELQUES SEMAINES UN PETIT REPORTAGE, QUI DÉVOILAIT DÉJÀ UNE PARTIE DU MYSTÈRE. LES AUTRES PRÉFÈRENT GARDER LEUR PROJET SECRET ET VEULENT PROVOQUER LA SURPRISE À MALINES. TOUT COMME IL Y A DEUX ANS, CELA PROMET D'ÊTRE UN CONCOURS DE QUALITÉ, COMME VOUS POURREZ LE CONSTATER DANS CET ARTICLE. MAIS LAISSONS LA PAROLE AUX PARTICIPANTS...

▲ Cette année encore, la voie étroite semble être très populaire auprès des participants de notre deuxième Concours de mini-réseaux. René Wolf démontre avec son 'Wolf Creek Mining Co' qu'il est parfaitement possible de construire sur un petit espace un réseau divertissant et utile, sans pour autant avoir forcément recours aux échelles Z ou N.

► **'Stadstram' (H0m)**
de Luc De Beukelaer

Ce petit réseau devient une ligne de tramways, à différents niveaux. Le niveau inférieur est une station de pré-métro. Le niveau supérieur est évidemment le niveau de la rue et entre ces deux niveaux, je veux montrer certaines choses que l'on voit peu sur un réseau normal. Il y a bien sûr toute la station de métro avec la liaison entre le sous-sol et le niveau de la rue. Mais entre ces niveaux, il y a – conformément à la réalité – beaucoup de choses cachées. Pour en citer quelques unes : un parking souterrain, les caves des maisons, les égouts,...

Le petit réseau est donc construit comme une coupe transversale, à quelques mètres de profondeur dans le sous-sol. Je n'ai pu débiter les travaux que dans le courant du mois de mai. Au cours de la période entre l'inscription et le début des travaux, j'ai consacré beaucoup de temps aux recherches. Les bacs qui comportent la station de métro sont faits, les voies ont été posées et la finition de la gare a débuté. Il est possible toutefois que certaines fioritures qui se trouvent sur la liste des desideratas ne soient pas réalisées. Ainsi, les commandes se feront probablement de façon manuelle, mais d'autre part, cela augmente le jeu, qui selon le règlement, devait être plus présent que dans le concours précédent.



▲ **'Veldspoor ertsmijn' (On30)**
de Marc De Bruyn

Actuellement, je travaille sur l'aménagement de l'intérieur de la mine (d'argent). Ceci est une construction dans le diorama même (une construction dans une construction, donc). Chaque galerie doit être faite séparément; ensuite, toutes les galeries sont assemblées et disposées dans le petit réseau. Les galeries sont plâtrées avec un mélange de vieux papier, de colle à tapisser pour papier épais et d'une colle blanche, et ensuite mélangée à du plâtre. Un des bâtiments est un entrepôt

'Nissen' fait d'anciennes boîtes de nourriture pour chats (les cannelures ont la bonne taille à l'échelle On30!). D'autres bâtiments sont faits de plâtre (à l'aide de moules) et de bois. De plus, une petite plate-forme est ajoutée. La locomotive a entièrement été construite et est une vraie 'tipper', comme on les appelle dans les milieux miniers. Le réseau comporte deux parties qui sont séparées par une plaque de fond. D'un côté le talus de la mine, de l'autre l'outillage et la plate-forme. On peut regarder dans les galeries de la mine grâce à deux ouvertures.

► **'Tenbosche' (H0)** de Rian De Rous

Mon petit réseau à l'échelle H0 a pour thème une petite ligne à voie unique avec une petite gare et un raccordement d'usine. Le caractère rural vous invite à vous déplacer à l'aide d'une loco Diesel et se situe au cours des années 1965-1985. Comme son nom l'indique déjà un peu, l'intention est de placer beaucoup d'arbres et très peu de maisons et de créer ainsi une atmosphère de vide et de tranquillité. Sur le petit réseau de 244 x 30 cm en deux parties et sur les deux bacs d'échange de 110 cm de longueur, j'arrive juste en dessous de 0,9m², pour des dimensions maximales de 250 x 250 cm. Toutes les voies et un aiguillage sont en place et reliés électriquement, le ballast étant posé.

Qu'est-ce qui reste à faire? Construire un arrière-plan et une frise pour l'éclairage, prévoir les pieds, finir le paysage, fabriquer les deux bacs de rechange et encore... un tas de petites choses. Heureusement, il y a les vacances d'été pour arranger l'une et l'autre chose...

► **'Viroinval' (H0)**
d'André et Pascal Hubert

Notre projet doit représenter une région champêtre dans la vallée du Viroin, comme cela aurait pu être le cas dans les années cinquante. Le train traverse une région avec successivement du bois (une scierie), de la terre (l'agriculture), de l'eau (la rivière Eau Noire) avant de s'arrêter en gare de Nismes, rebaptisée 'Viroinval' pour l'occasion. Le but n'est pas de réaliser une copie exacte d'une situation précise, mais plutôt de suggérer une certaine atmosphère. Le tout est fait à l'échelle H0, système Märklin.

Après avoir rêvé pendant plusieurs semaines, un plan a été élaboré progressivement. Cela a pris un certain temps avant

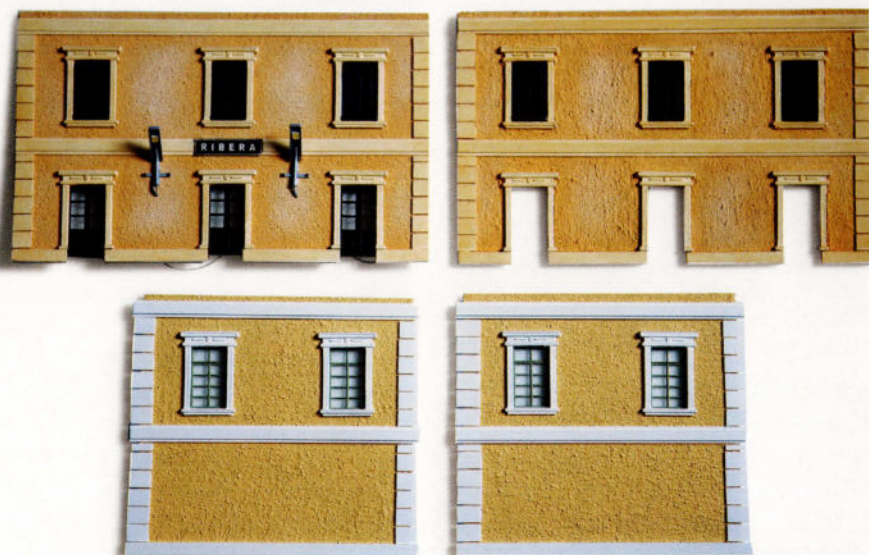
que nous soyons prêts. Un an et demi: cela semble beaucoup au début, mais bien trop court à la fin ! Les travaux sont bien en cours, mais actuellement, nous avons des problèmes avec l'électricité. Rien n'est plus difficile ni plus complexe que d'essayer d'obtenir du courant sur tous les fils. Cela nous donne cependant l'occasion d'acquérir des connaissances dans un domaine qui jusqu'à ce jour, était inexploré. Pendant la construction, nous vivons de beaux moments entre père et fils, avec une passion commune : le petit train. C'est un point essentiel que nous avons déjà gagné, grâce à ce concours ! Nous pensons être prêt pour le mois d'octobre, afin de profiter avec joie de notre participation à cette grande exposition.



▲ **'Het station van Sart-Moulin' (H0)**
de Daniel Galinski

Mon petit réseau évoque la gare de Sart-Moulin, sur l'ancienne ligne à voie unique 115 (Braine-l'Alleud - Clabecq) au début des années '50, quand il y avait encore beaucoup d'activité sur cette ligne. La gare se trouvait à la jonction de plusieurs lignes menant vers des carrières de sable et d'entreprises avoisinantes.

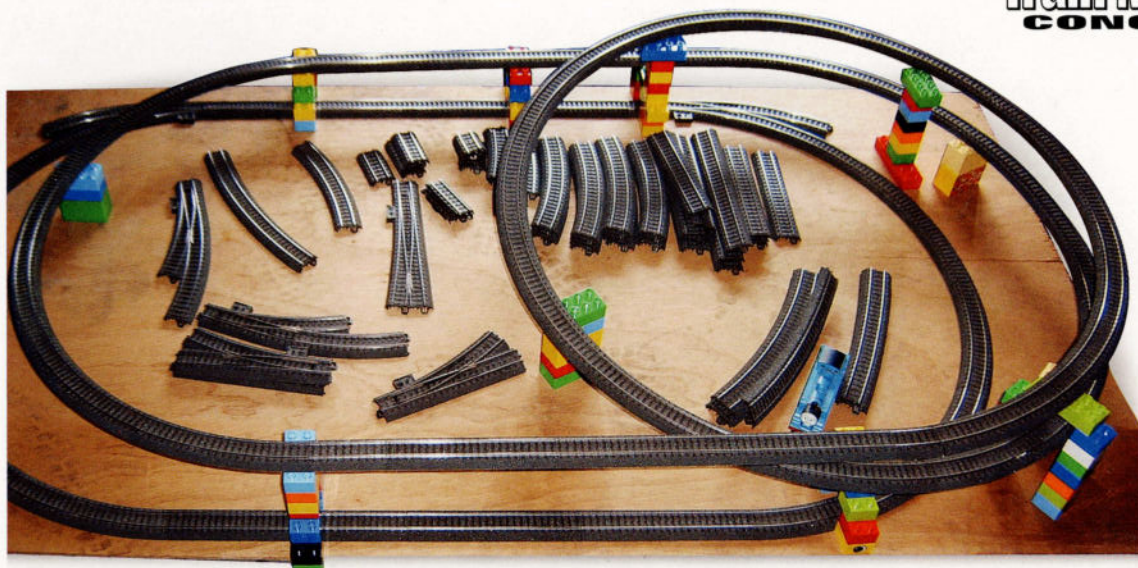
Ce petit réseau a été construit sur une base solide de multiplex et dispose d'un cadre qui cache la lumière. Tant à gauche qu'à droite, les bacs modulaires sont pourvus de voies en impasse. Les voies ont été posées, peintes et patinées. Le bâtiment de la gare et les deux autres maisons ont été reconstruits sur base de photographies prises sur place. Le passage à niveau est équipé de barrières roulantes, qui ne fonctionnent pas pour l'instant. Beaucoup de choses doivent encore être réalisées: verser le ballast, construire un transbordeur par câble (pour le transport du sable) abandonné et une usine en demi-relief, la pose de la verdure, etc. Je fais tout mon possible pour finir dans les temps, mais même si j'échoue, je vais participer car pour moi, c'est le plus important, tout comme le plaisir de la construction.



▲ **'Linea Castelvetro - Porto Empedocle' (H0m)** de Paul Ritzen

Le thème de mon petit réseau est le site d'une petite ville située près d'une ligne à voie étroite entre Castelvetro et Empedocle, dans le sud de la Sicile. L'endroit de l'action se situe à Ribera, au cours des années '60/'70 du siècle passé. Les dimensions de ce réseau ont été dictées par le règlement du concours. Elles sont donc limitées, mais il doit être possible d'y rouler de façon réaliste. Un site d'un chemin de fer à voie étroite est donc un bon thème, qui permet de rouler (lisez: manœuvrer) sur une petite surface. Il est nullement question de restituer exactement l'ancienne situation; on essaye plus de reproduire l'atmosphère ferroviaire d'antan. Quelques bâtiments ferroviaires supplémentaires ont

été ajoutés à la scène, comme une halle à marchandises, une remise pour locomotives et un château d'eau. Quelques-uns ne se sont jamais trouvés sur le site de Ribera, mais bien dans des autres gares le long de la ligne. De par ces dimensions limitées du réseau, les constructions urbaines n'ont pas été faites. La gare se trouve donc en dehors de l'agglomération. Ceci n'était pas inhabituel pour cette ligne, où un certain nombre de gares se situent loin en dehors des centres-villes. Les commandes sont analogiques, les voies sont en Bemo code70, la signalisation est de 'Art & Trains' et le matériel roulant est du G&G Rail (RALn60).



▲ **'Safaritrein' (H0)**
de Dirk Heremans

Mon petit réseau tourne autour d'un zoo, avec son train safari. Ceci est le deuxième petit réseau que j'ai construit. J'ai pris spécialement un abonnement au zoo

et cette année, nous avons déjà visité les parcs zoologiques d'Anvers, de Planckendaal, de Kerkrade, d'Olmen et le parc Eifel. Ma source d'inspiration est le petit train safari de Bellewaarde. La pose des voies s'est faite sur la table de la salle à man-

ger. Grâce au jeu de construction de mes enfants, les voies ont eu la bonne hauteur pour que je puisse avoir une bonne idée de la réalisation finale. Entre-temps, j'ai expérimenté le façonnage d'une petite rivière. Le reste se verra à Malines...



◀ **'Post 7' (H0)**
de Thierry Lateste

Mon module représente une voie fictive, située à l'époque III, dans le centre d'une grande ville du style de Bruxelles. Le titre 'Post 7' fait référence à la cabine de signalisation des environs. L'idée provient de l'ouvrage 'Vapeur en Belgique' de Phil Dambly, plus exactement quand il explique que les locomotives à vapeur ne pouvaient plus rouler de façon autonome dans la Jonction Nord-Midi, mais qu'ils étaient tractées par des locomotives électriques.



◀ **'Noorder stoomtram' (HOe)**
de Jaap Schippers

J'ai lutté avec les restrictions imposées concernant les dimensions, mais entre-temps, j'ai quand même un projet. Mon plan est vaguement basé sur le Noorder stoomtram (le tramway à vapeur du Nord), un tramway local qui jusqu'en 1968, circulait de la Province de Noord-Holland. Pour le trafic voyageurs, je construis pour l'instant un OmC, un autorail à essence provenant d'un kit DJH. C'est ma première expérience dans ce domaine. Nous allons lentement dans la bonne direction. Sur la photo, vous la voyez faire un essai sur Distelweg, mon réseau à la maison. La peinture est posée et la finition est en cours. Pour la construction d'une locomotive à vapeur, il ne me reste plus assez de temps: les compteurs de rivets seront donc horrifiés lorsqu'ils seront confrontés à cet anachronisme...

► **'De stelplaats van Sart-Boly' (H0e)**
de Marc Vandamme

La route de Zolder, la gare de Zoange et les environs, comprennent également une voie étroite (H0e), dont le tracé n'est pas encore définitif. Il était possible de développer cette seule partie comme petit réseau. Le sujet est un dépôt d'une entreprise privée, les 'Carrières Zoangeoises Réunies'. Le but est de manœuvrer et pour moi, il y a également quelques défis techniques. Le fait qu'une partie du réseau soit démontable occasionne quelques limitations. Pour connaître la faisabilité du projet, j'ai d'abord réalisé un projet en carton. Cela m'a coûté cinq soirées de modélisme. Sur base du modèle en carton, la structure a été faite en triplex de 6 mm: de cette façon, l'ensemble reste assez léger. Bien qu'il reste encore beaucoup à faire, ce projet est en bonne voie.



► **'Station' (H0)**
de Nicolas Van de Wege

Ce petit réseau se situe en Wallonie dans les années '80, à l'époque IV et est réalisé à l'échelle H0. C'est un village tranquille, mais le vacarme des Diesel qui franchissent la frontière entre la Belgique et la France rompt ce silence.



**'Junukpar Railway –
Népal Railway' (H0e)**
de TVM Junukpar Dham

Notre réseau est une représentation de la voie ferrée au Népal qui relie Jaynapur (en Inde) à Janakpur (au Népal). Le réseau fait 180 sur 50 cm et pourra être contemplé sur tout son pourtour. Pour nous, pas de voies propres, ordonnées et reluisantes, mais bien le bas de l'échelle des chemins de fer... Le Népal n'investit pas dans son propre réseau ferroviaire (en tout cas pas dans la ligne que nous montrons ici)!

Tout le matériel ferroviaire est offert par l'Inde, de telle sorte que le flot annuel de pèlerins en Inde (Jaynagar) puisse arriver au temple de Sita à Janakpur (au Népal). La plupart du temps, les locomotives et les wagons sont en mauvais état, même dès

le premier jour... Seule la couche de peinture est fraîche. La maintenance n'est quasi jamais faite, les wagons les plus vétustes étant toujours en service. Nepal railway a quatre locomotives: deux Diesel, un locotracteur et une locomotive à vapeur (qui sert de réserve lorsqu'un des Diesel tombe en panne, mais qui n'a jamais été mis sous pression: ils préfèrent annuler le train!)

Chaque gare au Népal a ses propres ingrédients: un marché de fruits et de légumes, des motocyclettes et des bicyclettes, une foule d'activités dans et autour de la gare, une compagnie de taxi, du matériel ferroviaire en dépôt, une clôture pour garder les animaux à l'extérieur, un ancien château d'eau et beaucoup d'ordures partout. Le matériel ferroviaire est très typique :

pas de fenêtres, des trains surpeuplés avec des personnes sur le toit. La balustrade le long des fenêtres sert plus de porte-bagages pour tout y accrocher (même des bicyclettes). Nous allons essayer de refléter l'atmosphère de là bas du mieux que nous pouvons. Nous avons construit le plus possible nous-mêmes : les bâtiments, les trains et les wagons. Le paysage fait de papier-maché et d'isomo est formé et couvert, les arbres faits main sont plantés, de l'eau dans la rivière et dans la rizière... Actuellement, nous sommes en phase de finition. L'arrière-plan sera placé en premier. Ce sera une grande photo tout autour. Ensuite viendront tous les détails comme les figurines, les vaches sacrées et les éléphants, les véhicules, les étals, les ordures,...



▲ **'Mijn mijn' (HO/Hof)**
de Kurt Van Breda

Le thème est comme le titre l'indique, une 'ode' aux mineurs belges et repose sur un nombre d'aspects typiques et une ambiance reconnaissable, plutôt qu'une reproduction strictement réaliste. Ce petit réseau constituera, après sa finition, une partie de mon réseau en construction au grenier. Mon réseau 'mijn mijn' se compose actuellement de locomotives et de wagons que j'ai construits moi-même sur une voie de 60cm à l'échelle 1/87 et d'un certain nombre de bâtiments. Les grands travaux doivent toutefois encore commencer.

'Pakhuiscomplex' (HO)
de Tom Zoutendijk

Mon réseau représente un complexe d'entrepôts à Amsterdam aux 18^{me} et 19^{me} siècles dans une atmosphère des années cinquante du 20^{eme} siècle, ou qui aurait pu l'être. Un raccordement au chemin de fer est prévu (qui en réalité aurait pu y être, mais qui n'y était pas...

'Mijnbouw' (0n30)
de René Wolf

Quand TMM a annoncé qu'en 2010, il organiserait à nouveau un Concours de mini-réseaux, le but pour moi n'était pas d'y participer. A cette époque, j'étais déjà en train de concevoir et de créer un petit réseau à l'échelle 0n30. La construction à cette échelle m'est venue à l'idée lors d'une orientation pour la construction d'un nouveau grand réseau de notre association dont je suis membre. Après avoir attentivement examiné le réseau 'Forks Creek Yard' et le petit réseau 'Gringolandia', il était clair que je voulais également construire quelque chose pour moi-même, à cette échelle. Ceci fut encouragé par le fait que le superbe matériel offre de nombreuses possibilités pour être adapté à votre guise. La condition préalable pour le nouveau réseau à construire fut que celui-ci soit facile à transporter et à reconstruire, vu que l'intention était de le montrer lors des activités de notre association et d'événements ferroviaires. J'en suis ainsi arrivé au projet qui convenait, sur une plaque de mousse dure de 120 x 60 cm. Pour être tout à fait honnête, cela ne convenait pas entièrement, de sorte qu'un certain nombre de voies ont dû être faites en dehors de la prise de vues...

Le plus amusant dans la construction à l'échelle 0 est le fait que l'on va plus facilement construire des choses soi-même. L'utilisation du bois cadre bien avec le matériel 0n30. 'Wolfscreek' est le nom

d'un ruisseau qui coule dans une zone rocheuse, quelque part sur le continent américain. Dans les rochers où coule le ruisseau, la Wolfs Creek Mining Co. a commencé l'extraction de minerai en 1861. Il s'agit d'une petite mine, avec un raccordement au réseau du chemin de fer. Presque tout sur ce réseau est 'fait maison'. Les voies ne proviennent pas de la gamme des grands fabricants. Pour être franc, les rails le sont, mais ils sont assemblés sur de véritables traverses de chemin de fer et fixés avec des clous. Certains ponts sont faits de bois de coupe du jardin et les petits édifices sont fabriqués de bois de balsa et de tilleul. Surtout cette partie de la construction rend la construction à cette échelle très intéressante et instructive. (Voir photo d'ouverture)

La rédaction est heureuse d'accueillir à nouveau un grand nombre de participants. Ce concours est pour plusieurs concurrents une première façon de faire connaissance avec une autre échelle et signifie pour d'autres un premier pas vers le modélisme.

Une mention spéciale est attribuée aux jeunes gens qui avec leur père, voire seuls, ont relevé le défi. Le modélisme ferroviaire est bien vivant!...!

Luc Dooms



Des problèmes de locaux au

MTD



DANS NOTRE TMM n° 12, NOS PLUS FIDÈLES LECTEURS ONT PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC LE MTD, CE BOUILLANT GROUPEMENT DE MODÉLISTES SITUÉ DANS LA BANLIEUE SUD D'ANVERS. LE MTD A CONNU CE LUXE DE POUVOIR BÉNÉFICIER PENDANT DES ANNÉES DE BEAUX LOCAUX, MAIS HÉLAS – À L'INSTAR DE BIEN D'AUTRES CLUBS – IL EST DÉSORMAIS CONDAMNÉ À UN DÉMÉNAGEMENT FORCÉ. A MOINS QUE LE PROPRIÉTAIRE ACTUEL DU BÂTIMENT NE TRAÎNE AVEC SES PROJETS DE CONSTRUCTION, LE MTD AURA DÛ QUITTER SES LOCAUX ACTUELS POUR LA FIN DE CETTE ANNÉE.

Un peu d'histoire

Avant d'expliquer ce qui va se passer, expliquons d'abord... ce qui s'est déjà passé. Lorsqu'au milieu des années '70, quelques modélistes ferroviaires se rencontraient, ils se rassemblaient dans un magasin de modélisme situé à la chaussée de Turnhout à Deurne, ou dans une arrière-salle de café. La première recherche d'un local fixe aboutit dans le petit château 'Bischoppenhof' à Deurne. Après quelques temps, la ville d'Anvers décida toutefois de restaurer ce petit château et de lui donner une affectation commerciale. Le MTD dut alors déménager pour la première fois.

La 2^{ème} recherche

Ceci l'amena à Mortsels, où le club trouva un toit dans le grenier d'une ancienne usine de biscuits: c'était déjà un véritable progrès. En effet, le club fut alors capable d'installer ses réseaux modulaires, de les étendre et de débiter des nouveaux projets. Et il restait même encore de l'espace pour quelques projets à caractère privé. De plus, il était possible d'utiliser des espaces complémentaires lors des expositions, ce qui contribua à leur succès. Hélas! Tout a une fin: le bâtiment dut être vendu pour faire place à un nouveau complexe, ce qui est finalement une évolution... logique.

La 3^{ème} recherche

Suite à l'imminence de la perte des locaux de Mortsels, une troisième recherche se mit en place; elle s'étala sur un an et demi. Elle mit finalement le club en contact avec la commune d'Edegem, qui lui promit un local dans le Fort n°7. Comme les locaux vides de cet ancien fort militaire tenaient plus d'une ruine et que leur restauration devait encore débiter, le club fut mis en relation avec une agence immobilière. Celle-ci lui trouva



un espace dans une salle d'exposition vide à la chaussée de Malines, à Edegem. Ce local où nous nous trouvons encore aujourd'hui allait constituer une solution provisoire entre le déménagement de Mortsels et la fin des travaux dans le fort d'Edegem. Le propriétaire de ce bâtiment nourrissait en effet des projets de reconstruction et a mis cet espace à notre disposition pour environ trois ans. Après quoi, le bâtiment allait être rasé, pour faire place à un nouveau... complexe immobilier.

La 4^{ème} recherche

Ces trois ans se sont entre-temps quasi écoulés, mais la restauration du fort est loin d'être terminée; de plus, la destination des espaces libérés a changé. La promesse de l'attribution d'un local par la commune est restée, mais toutefois à un autre endroit dans le fort. Le problème est que là aussi, un fameux boulot doit encore y être abattu: pour l'instant, un planning pour un local définitif est en cours d'élaboration conjointement par la commune d'Edegem et par le club. C'est ainsi que nous savons désormais que les travaux seront terminés – espérons-le – au cours de l'année 2012. Ceci veut dire que nous devons trouver une solution provisoire pendant au moins deux ans. Pour l'instant, nous n'en avons pas encore trouvée, et le risque existe que le MTD se retrouve temporairement sans local à l'avenir. Mais

même sans local, nous continuerons nos activités jusqu'au moment où nous pourrions faire notre installation définitive en nos locaux à Edegem.

'Edegem Modelbouw'

Entre-temps, une collaboration se met en place entre les clubs MTD et KMYCA: ces deux clubs sont complémentaires, sans être concurrents: le MTD pour le modélisme ferroviaire et le KMYCA pour la vapeur vive, les bateaux téléguidés et les camions. Comme le KMYCA est également à la recherche d'un local définitif où sa division 'camions' surtout pourrait être plus à l'aise, une collaboration avec la commune d'Edegem tombait sous le sens. L'association conjointe 'Edegem Modelbouw' dans laquelle les deux clubs gardent toutefois leur propre identité mènera à l'avenir les contacts avec la commune.

La 'Porte ouverte'

Avant d'évacuer notre local actuel, nous allons encore y tenir notre exposition, les 18 et 19 septembre prochains. Vous nous y verrez pour la dernière fois, au 186 de la chaussée de Malines (Mechelsessteenweg) à Edegem (Anvers). Au cours de ces deux journées, vous pourrez admirer le travail réalisé par le club et par ses membres, aux échelles Z, H0e, H0, 0 et en voie 1. Notre dernier projet en date – un réseau digital en H0 – vous sera également présenté, non encore terminé il est vrai, mais déjà en exploitation. Pour les amateurs de l'échelle 0, ce sera provisoirement la dernière occasion d'admirer un des plus longs réseaux existant à cette échelle sur notre territoire. Les adeptes du Z aussi y trouveront certainement de quoi leur plaire, dans le coin du Z. Et bien entendu, d'autres réseaux et projets seront terminés ou étendus. Les membres et le comité du MTD vous y accueilleront de bon cœur et espèrent déjà pouvoir vous accueillir dans leurs futurs nouveaux locaux.

Luc Goormans, Président du MTD

Photos: archives MTD

www.mtdtreinenclub.be





▲ Encore une nouvelle livrée pour une 'DE 66' !

Le 4 juin 2010, Crossrail a présenté sa nouvelle livrée destinée à ses locomotives. C'est à la PB03, déjà en service chez Crossrail (anciennement DLC), qu'a échu l'honneur de porter la première cette nouvelle livrée, faite notamment d'une croix suisse stylisée sur les flancs. Qui osera transposer cette nouvelle livrée sur une de ses 'DE 66'? Photo : Max Delie

◀ Notre collaborateur Willy Henderikx a photographié le transfert vers Schaerbeek de la première des 305 nouvelles automotrices triples du type 'Desiro' commandées chez Siemens par la SNCB. La photo a été prise à Diest, le 2 juillet 2010.



▲ Un geste sympathique de NS Hispeed, qui félicite la SNCB pour le 175ème anniversaire des chemins de fer en Belgique, sur les flancs de sa Traxx 186 119. Cette loco n'est visible en Belgique qu'en tête des trains Benelux Bruxelles - Amsterdam. Un beau geste, mais un fameux camouflet pour le Groupe SNCB, qui n'a quant à lui fait nulle part mention de cet événement ! Anvers-Luchtbal, le 8 juin 2010. Photo : Max Delie

Texte et photos:
Max Delie



Van Biervliet .com

Miniaturetreinen - Trains miniatures

Van Biervliet est un détaillant de trains miniatures situé à Ingelmunster, à 12 min. à pied de la gare.

Nous distribuons les marques suivantes : Märklin, Roco, Fleischmann, LS Models, Piko, Trix, B-Models, Brawa, Liliput, Bemo, ESU, Viessmann, Lematec, Faller, Noch, Busch, Kibri, Preiser, Vollmer, Mehano, Electrotren, ER Decor,...

Nous disposons de notre propre service technique dans nos magasins (300 m²) qui réalise les transformations et réparations lui-même.

Heures d'ouverture : Mercredi, jeudi et vendredi de 14 h à 20 h
Samedi de 10 h à 19 h
Chaque 1er dimanche du mois de 9 h à 13 h.

JOURNÉES PORTES OUVERTES
Samedi 18 septembre : de 10 h à 19 h
Dimanche 19 septembre : de 10 h à 17 h

Réductions supplémentaires – Promotions – Déstockage – et nos ventes 'en sous-marin' bien connues !

Bruggestraat 66, 8770 Ingelmunster Tel : 051 / 31.46.62 E-mail : info@vanbiervliet.com website : www.vanbiervliet.com

ⓑ - models NOUVEAU en magasin **ⓑ - models**

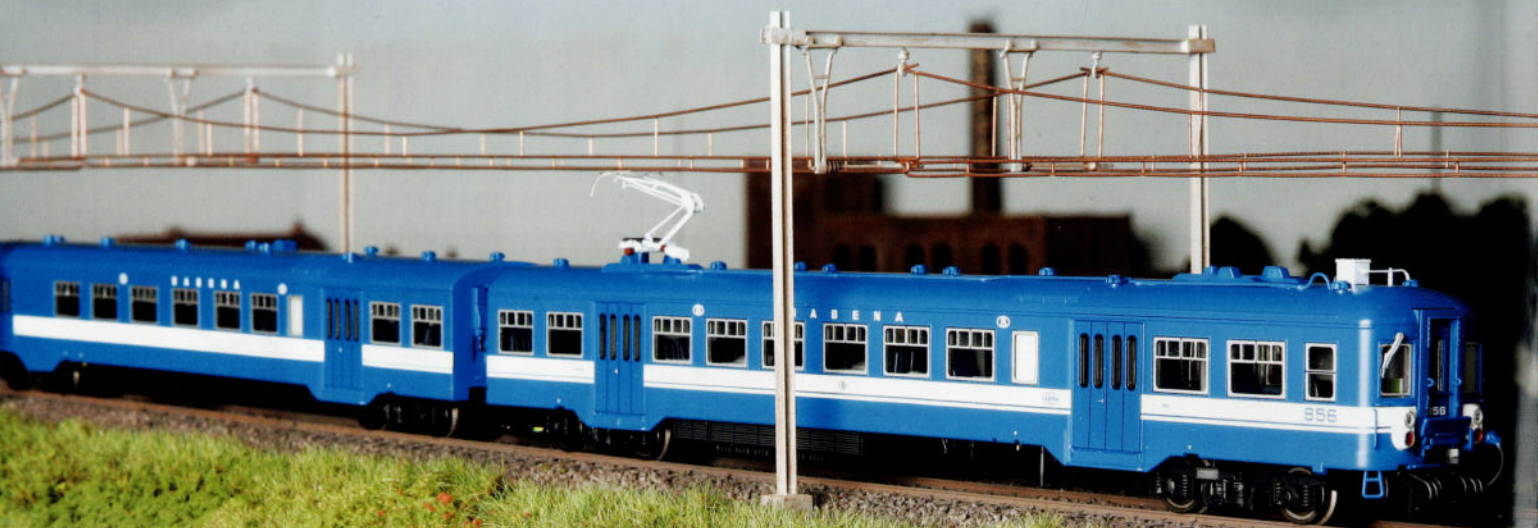
NOUVEAUTÉ d'été : les sets B-Models n° 45.113 (DC) & 46.113 (AC)

Un set belge de deux wagons 'Sgns' bruns SNCB chargés d'un conteneur Cosco de 40 pieds et d'un conteneur MSC de 20 pieds (ou l'inverse).



En septembre prochain, les premiers wagons céréaliers seront disponibles, et les 55 le seront en octobre.

ⓑ - models NOUVEAU en magasin **ⓑ - models**



Jocadis

s.p.r.l.

Trains & Trams Miniatures

Rue de Bruxelles 53, 7850-Enghien
 www.jocadis.be • e-mail: webmaster@jocadis.be
 Tél. 0032 (0)2 395 71 05 - fax. 0032 (0)2 395 61 41



JOC 35300 (2R) AM 851 Sabena 2 Pantos
 JOC 35301 (3RD) AM 851 Sabena 2 Pantos

JOC 35302 (2R) AM 856 Sabena 1 Panto
 JOC 35303 (3RD) AM 856 Sabena 1 Panto



Accurail - ACME - Alpha Models - Arnold - Artitec - Athearn - Atlas - Auhagen - AWM - Bachmann - Bec Kit - Berno - Berka - Brawa - Brekina - Busch - Calscale - Concor - DJH - D+R - Dremel - DS - DVD - Electrotren - ER decor - ESU - EuroScale - Evergreen - Faller - Faulhaber - Ferivan - Fleischmann - Frateschi - Fulgurex - Gagemaster - GeraNova - GPP - Gunther - Grutzold - Hag - Haxo - Heki - Heljan - Heris - Herpa - Herkat - Hödl - Hornby - Humbrol - Igra - IHC - Jocadis - Jordan - Jouef - Kade - Kato - Keystone - Kibri - Klein Modellbahn - Le Matec - Lenz - LGB - Life Like - Lilliput - Lima - LS Models - Lux Modellbahn - Märklin - M+D - Mehano - Merkur - MGM - Micorscale - Microtrain - Motorart - MZZ - Noch - Norscot - NMSL - Obsidienne - Peco - Piko - Plasticard - Pola - Preiser - Precision Scale - Proto 2000 - Proxton - Rail Top Model - Ricko - Rietze - Rivarossi - Roco - Romford - Roundhouse - Sachsenmodelle - Schneider - Schuco - SES - Seuth - Sommerfield - Spieth - Spörle - STL Models - Symoba - Tillig - Titan - Treingold - Trident - Trix - Uhlenbrock - Uhu - Unimat - Viessman - Vitrains - Vollmer - W&H - Walthers - Weinert - Wiking - Williams - Woodland Scenics - ...

HEURES D'OUVERTURE:

Fermé le lundi
 mardi et mercredi 9.30h - 12h 14h - 18h
 jeudi 14h - 18h
 vendredi et samedi 9.30h - 12h 14h - 18h
 dimanche (sauf juillet en aout) 10h - 12h