

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

16^{ème} année
Juin 2014
Prix: € 8,45

137

RÉSEAU

Modellbundesbahn

Un réseau unique, à ne pas manquer!



TEST: LA 8040 ESU EN HO • LA TRAXX 2835 CHEZ ACME
• LE SMART SWITCH DE PECO

PRATIQUE: LA CONSTRUCTION D'UN PIGEONNIER EN HO

- UNE COMMANDE D'AIGUILLAGES PAR TRINGLES
- EMMANUEL NOUAILLIER: PASSAGE DE L'INDUSTRIE (VOLET 7)
- UNE TOUCHE DIGITALE DE PLUS À LA SÉRIE 62 BUDGET LINE DE VAN BIERVLIET

RÉSEAU À DEMEURE: 'GAEVERBERG'

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 208997

Train miniature magazine



Prenez
le train
du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

Abonnez-vous
et économisez € 23

COMMENT S'ABONNER?

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

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

www.trainminiaturemagazine.com

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

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

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
Shari Buyle

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

ADMINISTRATION & ABBONNEMENTS
abo@modelspoomagazine.be

LICENCES & COPYRIGHTS
info@modelspoomagazine.be

WEBMASTER
Luc Dooms

MODERATEURS
Gerolf Peeters, Tony Cabus, Erwin Janssens

PROMOTION & PUBLICITÉ
Guy Van Meroye
info@modelspoomagazine.be

IMPRESSION
Geers Offset nv, Oostakker

DISTRIBUTION
AMP nv Bruxelles
Aldipress bv Utrecht

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

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

ÉDITEUR RESPONSABLE
Vivian Tavernier, adresse de l'administration

COMMENT S'ABONNER?

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

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

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

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

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

DATE DE PARUTION:
TMM 138: 04/07

Des klaxons et des sonneries à gogo!

Avec un peu de retard sur le planning prévu, ESU a sorti récemment sur le marché sa première locomotive belge qui, comme ses modèles précédents, est équipée de tout ce que la technique actuelle permet de réaliser. La 8040 est en effet pourvue de pas moins de 18 fonctions sonores et de 6 fonctions lumineuses, d'un générateur de fumée et, cerise sur le gâteau, d'un attelage digital. L'intérêt ici est qu'il s'agit d'une véritable locomotive de manœuvres, ce qui la rendra certainement intéressante aux yeux des amateurs... de manœuvres. Quant à l'intérêt des nombreux sons pouvant être émis par ce modèle, les avis seront sans doute partagés, mais il est clair que ce genre d'animation est toujours bien perçu sur un petit réseau, comme ceux que nous vous avons présenté dans notre numéro précédent. Peut-être verrons-nous une 8040 apparaître lors de la finale de notre Concours de mini-réseaux, les 18 et 19 octobre prochains à Louvain? Une vingtaine de courageux sont encore dans la course pour le sprint final: sans doute voient-ils le temps passer avec une certaine anxiété... Lorsque vous lirez ces lignes, ils auront moins de 20 semaines encore pour terminer leur mini-réseau. Mais pour l'instant, nous vous faisons le point de la situation, en donnant brièvement la parole aux candidats encore en lice.

Même s'il faut reconnaître que les petits réseaux, leurs petites locos à voie étroite et leurs wagonnets dégagent un charme fou qui opère lors des expositions, chaque modéliste rêve souvent d'un réseau qui remplirait une pièce entière (ou un grenier) et sur lequel de longues rames serpenteraient à travers monts et vallées... Le 'réseau à demeure' que nous vous présentons dans ce numéro est l'aboutissement d'un rêve de ce genre. Ronny Van Gaever et son ami Jean Verbist ont mis plus de dix ans à remplir un vaste grenier d'un réseau entièrement fictif, baptisé 'Gaeverberg'. Le paysage et le matériel roulant sont un mélange d'allemand et de belge: lorsque nos deux amis échafaudèrent leurs premiers plans, Train Miniature Magazine en était encore à ses premiers balbutiements et les modèles et décors belges étaient encore très rares. Ce réseau est maintenant quasi terminé et fonctionne parfaitement grâce à une commande par ordinateur, qui garantit de nombreuses heures de jeu. Et n'est-ce pas cela finalement le fondement même de notre hobby?...

'Modellbundesbahn' est un réseau encore plus grand: il fait également l'objet d'un long reportage dans nos colonnes; nous vous l'avons promis au cours du mois dernier. Ici aussi, son thème est allemand. Lors de sa réalisation, ses concepteurs ont voulu reproduire de la manière la plus exacte possible le fonctionnement d'une partie de site ferroviaire, dont la finition et les paysages sont d'un très haut niveau. Et si les photos publiées dans ce numéro ne vous suffisent pas, allez carrément l'admirer 'en live', car il est accessible au public!

Outre ces deux réseaux si impressionnants et si différents à la fois, ce numéro offre en outre aux bricoleurs quelques sources d'inspiration pour l'habillage du réseau de leur rêve ou pour la transformation de leurs modèles. A l'instar du petit monde du modélisme ferroviaire, ce numéro de votre magazine constitue donc à nouveau un mélange de goûts, de visions et de techniques différentes. Avec ou sans klaxon, sonneries et tutti quanti...!

Luc Dooms



26



La 221 130-8 franchit un passage à niveau gardé à l'entrée de la gare de Bad Driburg, sur le réseau 'Modellbundesbahn'.

Photo: Gerard Tombroek.

EDITORIAL	PAGE 3
SOMMAIRE	PAGE 4
NOUVEAUTÉS	PAGE 7
NOUVEAUTÉS AUTOS	PAGE 14
MODÈLE DE L'ANNÉE: LE 'MODÈLE DE L'ANNÉE 2013' PAR FEBELRAIL ...	PAGE 15
TEST: LA 8040 ESU EN H0	PAGE 16
PRATIQUE: LE 'SMART SWITCH' DE PECO	PAGE 20
TEST ÉCLAIR: LA TRAXX 2835 CHEZ ACME	PAGE 24
RÉSEAU: 'MODELLBUNDESBAHN'	PAGE 26
PRATIQUE: UN PIGEONNIER EN MODÈLE RÉDUIT	PAGE 38
PRATIQUE: UNE MAISON À MANSARDE EN H0	PAGE 46
RÉSEAU À DEMEURE: 'GAEVERBERG'	PAGE 50
PRATIQUE: LA COMMANDE D'AIGUILLAGES PAR TRINGLES	PAGE 60
PRATIQUE: UN BUS SUR RAILS SAURER DE LA SNCV À L'ÉCHELLE 0 ...	PAGE 66
PRATIQUE: PASSAGE DE L'INDUSTRIE (VOLET 7)	PAGE 68
PRATIQUE: UNE TOUCHE DIGITALE DE PLUS À LA SÉRIE 62	
BUDGET LINE DE VAN BIERVLIET	PAGE 73
MINI-RÉSEAUX: CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX 2014:	
LA DERNIÈRE LIGNE DROITE!	PAGE 76
PRATIQUE: LES MAISONS FLOTTANTES NÉERLANDAISES DE BUSCH	PAGE 78
RECENSIONS	PAGE 79
AGENDA	PAGE 82

TEST: La loco de manœuvres 8040 ESU en H0

C'est avec un peu de retard que les premiers modèles de la locomotive de manœuvres 8040 ont été livrés par ESU aux détaillants. Après avoir pu admirer un exemplaire de pré-production à la Foire de Nuremberg, notre impatience était grande... Et elle ne fut pas déçue: la 8040 est un bijou de technologie. Lisez le test que nous lui avons fait subir, en page 16.

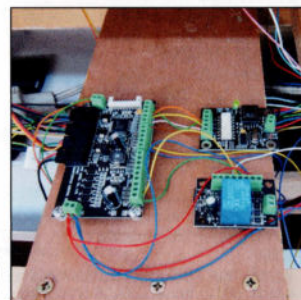
16



TEST: Le Smart Switch de Peco

Les servomoteurs pour aiguillages, signaux à palettes et autres applications en modélisme ferroviaire entrent petit à petit dans les mœurs. Plusieurs marques proposent en effet des servomoteurs au sein de leur gamme, mais souvent, il faut encore improviser: comment le fixer, le régler ou le programmer? La firme Peco est désormais le premier fabricant à proposer un système complet qui rend l'utilisation d'un servomoteur accessible à tout-un-chacun. A lire en page 20.

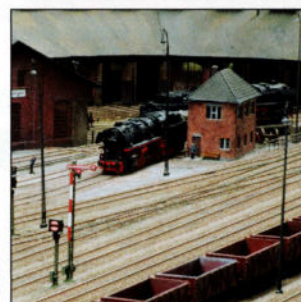
20



RÉSEAU: 'Modellbundesbahn', un réseau unique à ne manquer!

En Allemagne, il existe de nombreux réseaux exposés à demeure. Certains n'ont hélas pas encore quitté le niveau de ceux repris dans les catalogues des grandes firmes, mais d'autres valent certainement une visite. Certains rendent même enthousiastes les modélistes les plus critiques: c'est le cas de 'Modellbundesbahn', avec sa reproduction historiquement correcte des gares de Bad Driburg et d'Ottbergen. Allez à sa découverte, en page 26.

26



PRATIQUE: La fabrication d'un pigeonnier

Tout comme c'est le cas dans les rangs du modélisme ferroviaire, les colombophiles ont de plus en plus les tempes grises... Selon ses propres données, la Ligue colombophile belge dénombrait 216.000 membres environ en 1950, alors qu'ils n'étaient plus que 31.000 en 2010. Sur un réseau d'époque III ou IV, un pigeonnier ne pourrait donc pas manquer dans le fond d'un jardin. Notre collaborateur Marc Michielsens s'est inspiré du pigeonnier de son père en le reproduisant à l'échelle H0: à lire en page 38.

38



RÉSEAU À DEMEURE: 'Gaeverberg'

Dans ce numéro, nous allons chez Ronny Van Gaever (de Rumst), qui a construit de concert avec son ami Jean Verbist un réseau couvrant tout son grenier. Ce grand réseau Märklin d'inspiration libre est un mélange d'accents allemands et belges. Le côté étonnant de ce réseau est sa commande intégralement réalisée par ordinateur. A lire en page 50.

50



PRATIQUE: Une commande d'aiguillages par tringles

Après avoir rendu dans un article précédent (paru dans notre n° 135) un aiguillage Peco un peu plus belge, nous poursuivons cette fois notre superdétaillage et allons tenter de reproduire une commande mécanique d'aiguillage par tringles, histoire de donner un sens à la présence sur notre réseau de la cabine de signalisation... A lire en page 60.

60





Tél : +33 1.48.60.44.84 de 9h à 18h30 du lundi au vendredi

PRESENT AU MONDIAL DU MODELISME DU 19 AU 22 JUN 2014 PARIS PORTE DE VERSAILLES HALL 1

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

JOUEF PROMOTIONS

Ref HJ2223 030 TU 4 soyez vigilant SNCF 199€ 149€
HJ2244 Dig sound 299€ 239€
Ref HJ2245 030 TU 18 SNCF 199€ 149€
HJ2246 Dig sound 299€ 239€
Ref HJ2260 030 TU 16 SNCF 199€ 149€
HJ2261 Dig Sound 299€ 239€
Ref HJ2262 030 TU 20 SNCF 199€ 149€
HJ2263 Dig Sound 299€ 239€
Ref HJ2014 BB 126005 en voyage SNF 199€ 139€
Ref HJ2081BB 69204 INFRA SNCF 169€ 155€
Ref HJ2110 Automoteur 224500 (Z TER 2 NG) 3 elements SNCF 299€ 199€
Ref HJ2120 Automoteur 224500 3 éléments Pays de Loire 299€ 199€
Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€
Ref HJ2136 2D2 5423 219€ 199€
Ref HJ2139 CC 21004 SNCF 209€ 149€
Ref HJ2144 Autorail X 73906 SNCF 179€ 133€
Ref HJ2166 BB 26003 Fantôme SNCF 199€ 155€
Ref HJ2180S CC 72045 SNCF Fantôme Dig sound 249€ 199€ 179€
Ref HJ2189 141 R 994 charbon digital sound 439€ 399€
Ref HJ2192 Idem dig sound 419€ 379€
Ref HJ2191 141 R 307 charbon SNCF 299€ 279€
Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie SNCF 189€ 179€
Ref HJ2203 Autorail diesel X 2200 rouge/blanc SNCF 129€ 115€
Ref HJ2204 Autorail diesel X 2200 SNCF version modernisée 129€ 115€
Ref HJ2199 Autorail X73591 Bretagne SNCF 189€ 169€
Ref HJ2201 Automoteur 224500 3 él. nord Pas de Calais 299€ 199€
Ref HJ2249 224500 TER Rhone Alpes 2 éléments 249€ 169€
Ref HJ4023 Cof TGV POS SNCF intermédiaires 3 éléments 135€ 89€
Ref HJ4040 Voiture RIB 2°cl SNCF 45€ 29€



LIMA GRAND DESTOCKAGE LA FIN !

Ref HL2011 Electrique E 444 FS 69€ 49€
Ref HL6017 Wag Interfrigo FS 14€ 10.5€
Ref HL6018 Wag plat avec guerie FS 12€ 8.90€
Ref HL6039 Wagon Interfrigo SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6053)
Ref HL6040 Wag frigo SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6053)
Ref HL6041 Wag plat FS porte tubes Dalmine 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6034)
Ref HL6042 Wag couvert SNCF 14€ 10.5€ (Idem Jouef HJ6064)
Ref HL6047 Wag Interfrigo long SNCF 22€ 14.90€ (Idem Jouef HJ6039)
Ref HL8001 Vehicule porte conteneur + conteneur 20ft CGM 20€ 16.90€
Ref HL8002 Cof 5 conteneurs 20ft & 40ft 18€ 14.90€



HORNBY

Ref R8008 Grand pont suspendu 79€ 63€



FLEISHMANN HO OFFRE EXCLUSIVE

Ref 413702 Vapeur 130 NORD 369€ 269€
Ref 567601 Voit Bastille mixte 0°cl SNCF avec pub Banania 55€ 42€
Ref 567707 Idem 2°cl 55€ 42€
Ref 567708 Idem 1°cl 55€ 42€
Ref 406101 Vapeur BR 64 DB 199€ 139€



ROCO GRAND DESTOCKAGE EXCLUSIF

Ref 45730.2 Voit Corail 1°cl porte Miellich SNCF 55€ 27€ Les toutes dernières!!!
Ref 45731.3 Idem 2°cl EPUISE DEFINITIVEMENT !
Par 2 : 52€ - Par 4 : 99€
Rame de renfort saisonnier : Par 4 + 1 ref 64001 au choix 155€
Ref 64001 Cof 2 voit CORAIL 1°/2°cl fourgon SNCF livrée C1 99€ 64€
Ref 64001.01 Voit corail 2°cl / fourgon SNCF 49€ 32€
Ref 64001.02 Voit corail 1°/2°cl SNCF 49€ 34€
Ref 72468 BB 425231 SNCF 229€ 169€
Ref 66854 Wag tombereau couvert SNCF 27€ 20€
Ref 72617 CC 406526 Fret SNCF 249€ 219€
Ref 72618 Idem Dig Sound 329€ 299€
Ref 72460 BB 16024 béton SNCF 229€ 149€
Ref 72461 Idem digital* 349€ 249€
*Avec panto M14 "traverse renforcée" + "le plus Pierre Dominique" 1 paire de panto fin offerte
Ref 63128 Rame Train TEE ARBALETE SBB 4 éléments 399€ 249€
Ref 62477 2D2 9107 SNCF 199€ 149€
Ref 45748 Voit corail 1°/2°cl SNCF 59€ 39€
Ref 72473 BB 425257 en voyage SNCF Digital sound 314€ 279€



LIQUIDATION D'ANCIENNES RÉFÉRENCES EN STOCK SNCB-OBBLS MODELS HO

Ref 44005 Cof 2 voit Bom + Bom, couchette, bleu, logo lune, Alpen Express logo, EETC / Ep. V / NS 113€ 79€
Ref 44006 Cof 2 voit Bom + Bom, bleu, zonnenbloemen, Auto Slaap Trein, EETC / Ep. V / NS 113€ 79€
Ref 44007 Cof 2 voit Bom + Bom, couchette, bleu, logo lune, EETC / Ep. V / NS 113€ 79€
Ref 47072 Voit lits TEN WLA m OBB Ep V 59€ 29€
Ref 47074 Voit lits 2°cl WLAB m OBB Ep IV 59€ 29€
Ref 47075 Voit lits TEN WLA m Ep IV-V OBB 59€ 29€
Ref 47080 Voit lits 1°cl WLAB m OBB EpV 64€ 32€
Ref 62001 Cof 2 wag transport de verre St Gobain SNCF 52€ 39€
Ref 89330 Cof 2 conteneurs Darfeuille 13.90€ 9€



ÉCHELLE N

Ref 74002 Cof 2 voit AB-30 TEN inox/bleu, NS Ep. V 109€ 79€
Ref 72025 Cof 2 voit AB-30 TEN inox/bleu, SNCB Ep. V 109€ 79€
Ref 72026 Cof 2 voit AB-30 TEN inox/bleu, SNCB Ep. V 109€ 79€
Ref 72027 Cof 2 voit AB-30 TTC inox/bleu, SNCB Ep. V 109€ 79€
Ref 72028 Cof 2 voit AB-30 TEN inox/bleu, SNCB Ep. V 109€ 79€
Ref 77002 Cof 2 voit WLAB-30 UIC inox/bleu, TEN, OBB Ep. IV 119€ 84€
Ref 77004 Cof 2 voit WLAB-30 inox/bleu, OBB Ep. V 119€ 84€



ELECTROTREN GRANDE PROMOTION

Ref EL1612 bâche gris k70 EPV SNCF 27€ 24€
Ref EL1613 bâche bleu Ep V K70 SNCF 27€ 24€
Ref EL2914 Locomotrice diesel 030 SNCF 119€ 99€
Ref EL2200 Autorail X2400 SNCF (toit rouge / marquages jaunes bas) 169€ 119€
Ref EL2200D Idem Dig 209€ 139€
Ref EL2201 Idem AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2204 Autorail X2400 SNCF (toit rouge) 169€ 129€
Ref EL2204D Idem Digital 212€ 139€
Ref EL2207 Autorail X2400 SNCF (toit rouge) AC/3 rails 209€ 129€
Ref EL2214 Autorail X2412 SNCF (toit crème) 169€ 119€
Ref EL2215 Autorail X2400-XBD 2454 SNCF (toit crème) AC/3 rails 169€ 129€
Ref EL2216 Autorail X2406 état d'origine Ep III SNCF (toit crème) 169€ 119€
Ref EL2804 CC 65505 jaune ETF 215€ 158€ 158€
Ref EL2812 CC 6510 bleue EDF DROUARD FRERES 215€ 158€ 158€
Ref EL2812D Idem Dig 255€ 189€
Ref EL1821 Wag couvert Gs(K4) SNCF 28€ 20€
Ref EL1822 Wag G40 Colas Rail 28€ 20€
Ref EL1823 Wag G40 ETF 28€ 20€
Ref EL1830 Wag G40 Vecchietti 28€ 20€
Ref EL1831 Wag G40 TSO SNCF 27€ 20€



RIVAROSSI GRAND DESTOCKAGE

Ref HR2017 Vapeur BR 58 1047 DB 249€ 169€
Ref HR2032 Vapeur GR 740.451 FS 249€ 159€
Ref HR2037 Diesel Ain.556:1202+Aln.556.1216 FS 249€ 199€
Ref HR2040 BB Diesel bm 4/4 SBB-CFF 175€ 129€
Ref HR6044 Wag couvert DR 24€ 14€
Ref HR6038 Cof 4 wagons marchandises Gotthardo SBB / FS 89€ 55€
Retrouvez d'autres modèles en déstockage en très petite quantité sur notre site.



MODÈLES À RÉSERVER POUR UNE LIVRAISON DANS LES SEMAINES À VENIR.

Nombreux sont les modèles produits en Asie, le transport s'effectuant pour une petite partie (pour les réservataires) par avion et le reste par bateau avec dans ce cas des délais de transport de 30 à 40 jours. Par ailleurs, il peut arriver que nous soyons livrés que partiellement de notre commande initiale. Dès lors, afin d'éviter les désagréments de disponibilité et de variation de prix d'une série de production à une autre, nous vous invitons fortement à réserver vos modèles.

REE MODELS 231G - Analogique 369€ / Digital Sound 509€

Livraison avril acompte 50€
Ref MB012/MB012DS Vapeur 231 K 8 verte et noire Calais SNCF
Ref MB013/MB013DS Vapeur 231 K 82 verte Aulnoye SNCF
Ref MB014/MB014DS Vapeur 231 G 263 verte Marseille SNCF
Ref MB015/MB015DS Vapeur 231 G 138 verte Nevers SNCF



LEMATEC N

995€ à réserver - Acompte 400€
Ref 206/1 CH, fuel, roues Boxpok, Version musée 1244, vert Ep.V
Ref 206/2 SNCF 141 R 2, charbon, roues à rayon, tender rivé, région 1, noir Ep.III
Ref 206/3 SNCF 141 R 1155, fuel, roues Boxpok, tender soudé, Mistral, région 6, vert Ep.III
Ref 206/4 SNCF 141 R 568, charbon, un essieu Boxpok, tender rivé, région 2, noir Ep.III



FULGUREX HO LES DERNIÈRES

Ref 22367 Vapeur 140 G 692 Pershing SNCF 1699€ 1199€ !!!!
Ref 22368 140 G 57 Pershing "La bataille du rail" SNCF 1699€ 1199€ !!!!

MKD À -30%

Ref MKD532 Passage à niveau 25€ 14€
Ref MKD510 Gare secondaire de "Fay-Aux-Loges" quai Ep.III 35€ 25€
Ref MKD530 Maison de garde barrières avec passage à niveau 29€ 23€
Ref MKD550 Dépôt 29€ 19€
Ref MK588 Signaux mécaniques et accessoires de voies 25€ 18€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux ZCV Brekina (cf photos) - MKD SET 1 85€
Ref MKD600 Café tabac 27€ 15€
Ref MKD625 Gare routière 20€ 12€
Ref MKD655 Gendarmerie 35€ 25€
Ref MKD682 Bal de pompiers 8€ 5€
Pour l'achat des 4 ref ci-dessus, nous vous offrons deux modèles Bush (cf photos) - MKD SET 2 57€



MTH ECHELLE O

PRIX RESERVATAIRE, 50€ d'augmentation à la sortie
Sortie fin octobre des 150X et en août les 141 P
Ref 20-3528-1 Vapeur 150X SNCF Dig Sound (Hi-Rail Wheels-verte/noire) 1399€
Ref 20-3528-2 Idem (Fine Scale) 1449€
Ref 20-3487-1 Vapeur 141 P 8 Mikado SNCF Dig Sound (Hi-Rail Wheels-verte/noire) - Argentan 1249€- Ref 20-3487-2 Idem (Fine Scale) 1449€
Ref 20-3488-1 141 P Mikado SNCF Dig Sound (Hi-Rail Wheels-noire) - Chaumont 1249€ - Ref 20-3488-2 Idem (Fine Scale) 1249€
Ref 20-3489-1 Idem (Hi-Rail Wheels-verte/noire) - Le Mans plaques bleues 1249€ - Ref 20-3489-2 Idem (Fine Scale) 1249€
Ref 20-3490-1 Idem (Hi-Rail Wheels-verte/noire) - Noisy Le Sec 1249€- Ref 20-3490-2 Idem (Fine Scale) 1249€
Ref 20-3491-1 Idem (Hi-Rail Wheels-verte/noire) - Venissieux 1249€ Ref 20-3491-2 Idem (Fine Scale) 1249€



Prototype de la 141P visible sur notre stand

ACME NOUVEAUTÉS

Lancement de la marque chez Pierre Dominique à des prix incroyables !
Ref 55100 Set 2 voit "THELLO" Paris Venise FS 109€ 99€
Ref 55102 Coffret 3 voit PELERIN FS 189€ 179€
Ref 40024 Fourgon FS rouge 42€ 38€
Ref 40121 Fourgon Poste FS 30€ 28€
Ref 45024 Coffret 3 tombereaux Taems toit coulissant FS 105€ 95€
Ref 45055 Coff 2 wag couverts transport de vins SOC. CANTINA SOCIALE DI FAENZA, ADIA VINI S.r.l. FS 75€ 69€
Ref 50592 Voiture lits mu 1964 TEN SBB 52€ 47€
Ref 50680 Voiture voyageurs 3°cl FS 52€ 47€
Ref 50772 voit compl typ x 1°cl 45€
Ref 50813 Voit voyageurs 1°cl FS 52€ 48€
Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€
Ref 50950 Voit lits T2s TEN FS bogies FIAT 52€ 47€
Ref 52317 Voit ICES 2°cl DB 22€ 19€
Ref 52361 Voit restaurant QUICK-PICK DB 77€ 70€
Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpV DB 179€ 165€
Ref 55072 Idem 179€ 165€
Ref 60211 Electrique E403.008 XMPR TRENITALIA FS 219€ 204€
Ref 60233 E 186 179 EURO CARGO RAIL 212€ 199€
Ref 60342 Diesel D 442 401 FS 179€ 159€
Ref 60379 BR 120 208 DB 225€ 209€



ACME BY PIRATA

Ref 90050 Rame Tuttolett Milan-Rome (4 éléments) 239€ 219€



FALLER FRANÇAIS EN PROMO

Ref 190241 Hall marchandise Sernan 39€ 25€
Ref 190246 Jardinerie Truffaut 39€ 25€
Ref 190600 Tuilerie 45€ 29€
Ref 190601 Salle des fêtes 39€ 25€
Ref 190605 Gare d'Aubances 45€ 29€
Ref 190606 Poste aiguillage 39€ 25€
Ref 191101 Gare St Julien 35€ 30€
Ref 191110 Abri de quai St Julien 19€ 15€
Ref 191120 Hôtel Terminus 35€ 28€
Ref 191121 Immeuble de ville 35€ 30€
Ref 19002 Lot des modèles ci-dessus 335€ 249€
Ref 191102 Aile de la gare St Julien 21.5€ 19€



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

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.

B.P 49 - F 93602 Aubay sous bois - FRANCE
Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com
Tél les jours de salon : +33 6.22.40.59.01

LS MODELS (H0)

Un 'Zagkks' de Gandagas

Les wagons pour le transport de gaz liquide sont disponibles depuis un certain temps déjà chez LS Models en différentes versions pour le réseau français. C'est la 1ère fois qu'un tel modèle sort immatriculé en Belgique. Ces wagons spéciaux sont utilisés par la firme Gandagas pour le transport de propane vers son site gantois et ont Wondelgem comme gare d'attache. Ce wagon du type 'Zagkks' porte une bande orange tout autour de la citerne, qui signale la nature de son chargement. Ce modèle est en vente sous la forme d'un set de deux modèles immatriculés différemment, pour la somme de 77,95 euro (réf. 32119) (PE)



LENZ (0)

Un 'Om 12' SNCB

C'est la première fois qu'un fabricant étranger reproduit un modèle belge à l'échelle 0. Pour ce faire, Lenz a utilisé le nouveau modèle du wagon allemand du type Om12, récemment produit. Un certain nombre de ces wagons a

été cédé à la Belgique, après la Première Guerre mondiale. Ces wagons tombereaux ont souvent été utilisés pour transporter du charbon ou des betteraves. Le wagon immatriculé 139 501 a été peint en vert, ce qui implique qu'il

peut être utilisé à l'époque III jusqu'environ 1956. Il est réalisé entièrement en plastique et très bien détaillé. Les portes latérales sont fonctionnelles. Ce modèle est en vente au prix de 79 euro (réf. 42110-10). (PE)



TILLIG (TT)

Un wagon tombereau

Petit à petit, la marque Tillig fait son nid en Belgique, même si malgré tous ses efforts, elle ne jouera jamais qu'un rôle accessoire en comparaison avec l'échelle H0. Avec ce nouveau modèle de wagon tombereau portant un marquage SNCB, Tillig essaie toutefois de convertir des nouveaux adeptes à l'échelle TT. Il s'agit d'un wagon allemand du type 'Breslau', cédé à la Belgique après la Première Guerre mondiale (réf. 17248). A l'origine, il était peint en vert. A partir de 1955, ces wagons ont été repeints en brun-rouge. C'est la raison pour laquelle ce modèle peut être utilisé à l'époque IIIb jusqu'au moment où il a été retiré du service, au cours des années '60. Ce modèle est entièrement en plastique et est proposé au prix de 16,50 euro.



MEHANO (H0)

Une G2000 Vossloh

La production de l'ancien modèle Mehano de la G2000 tourne pour l'instant à plein régime. La nouveauté pour 2014 est la version à cabines symétriques dans la livrée Vossloh, comme elle est sortie d'usine en 2009 et a réalisé ses parcours d'homologation. Sur ses flancs, on peut voir dans le cercle européen les drapeaux de la France, des Pays-Bas et de la Belgique. Ce

modèle est disponible avec ou sans décodeur 'sons', pour 2 ou 3 rails. Il est techniquement identique à l'ancienne version et est pourvu du même moteur à cinq pôles, avec volant d'inertie et phares avant. Si vous voulez acquérir le modèle de base, comptez 164,90 euro (réf. 58703). (PE)



NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

'Type 123 – Reeks/Série 23', Type 202 – Reeks/ Série 52' et BN & Alsthom – Reeks/Série 18 sont trois nouveaux livres-photos de la 'Nicolas Collection', une série de livres qui passe à chaque fois sous la loupe un type bien précis de locomotive.



CODE TYPE 123 : Type 123 – Reeks/ Série 23 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 176 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 38,20 euro.

(30,60 € + 7,60 € de port par Bpack 'secur')

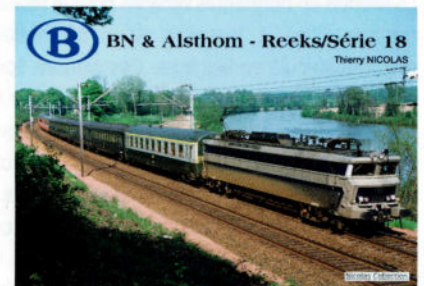
Le type 123/la série 23 a été omniprésent dans le paysage ferroviaire belge pendant plus de 50 ans et a été utilisé pour remorquer tous les types de trains, tant voyageurs que marchandises. Afin d'illustrer les 83 locomotives que la série 23 a comptées, ce livre compte exceptionnellement 176 pages.



CODE TYPE 202: Type 202 – Reeks/ Série 52 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix: 31,90 €

(24,30 € + 7,60 € de frais de port par Bpack 'secur')

Le type 202/série 52, les célèbres 'Gros nez', sont des locos indissociables du sud de la Belgique et en particulier de l'Athus-Meuse. Toutes les locos de la série 52 avec leurs nombreuses livrées sont reproduites dans cet ouvrage.



CODE BN 18: BN & Alsthom – Reeks/ Série 18 par Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 112 pages, couverture souple, format couché de 29 cm x 21, prix 31,90 €

(24,30 € + 7,60 € de frais de port Bpack 'secur')

Pendant 25 ans (de 1974 à 1999), les six locomotives de la série 18 furent utilisées pour la remorque de nombreux trains de voyageurs internationaux, parfois également en service intérieur.



NOG BEPERKT LEVERBAAR

CODE 'TRAINS DE BELGIQUE': Trains de Belgique – Années 1950 par Michel Van Ussel & Thierry Nicolas, Transnico International Editions, 160 pages, format couché 30 x 22cm, prix: € 40,90

(€ 33,30 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur).

Un magnifique livre contenant 190 photos inédites (dont une dizaine en couleurs) datant des années '50 et illustrant de nombreuses locos à vapeur et les nouveaux engins de traction qui leur ont succédés. Les légendes offrent beaucoup d'infos sur les engins et les lieux illustrés.

Train Miniature Magazine offre **10% de réduction** à ses lecteurs

Action seulement valable en Belgique – Livraison dans les 4 semaines suivant le paiement; envoi par pli recommandé B pack 'secur'.
Sous réserve de stock disponible.

COMMENT COMMANDER ?

Versez la somme requise au compte IBAN: BE 54 7330 5583 9997 BIC: KREDBEBB

A l'ordre de : Meta Media Groep bvba, Hekkergerstraat 31, 9260 Schellebelle

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

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



TILLIG (TT) Un wagon 'DDm' DBAG

Egalement chez Tillig, ce nouveau transport d'autos du type 'DDm 915' en version rouge de la DBAG, d'époque V (réf. 15051). Ces wagons sont utilisés pour le transport de nouvelles autos, mais aussi au sein des trains-autos partant

d'Allemagne vers différentes destinations à l'étranger. Ce modèle est très bien achevé, avec des rambardes solides sur le pont supérieur. Les mêmes modèles sont attendus en livrée verte, dans la teinte d'époque IV (réf. 01669). Pour

un modèle en rouge, vous débourserez 39,90 euro. (PE)



LILIPUT (HO)

Un wagon pour ballast CFF

Une nouveauté chez LiliPut: ce wagon auto-déchargeant pour le transport de ballast des Chemins de fer suisses. Ce wagon du type 'Xs' est actuellement utilisé à l'époque VI. Le

déchargement du ballast s'opère au moyen de quatre volants disposés sur la plate-forme. La finition de ce modèle est réussie: seul le chargement fait un peu artificiel, à notre avis. Lili-

put vend ce modèle sous forme de set de deux modèles, pour 77,50 euro (réf. L230109). (PE)



KATO LEMKE (N)

Des 'Class' 66 Crossrail et SFB



En collaboration avec Kato, Lemke sort deux intéressantes variantes de livrées de la 'Class' 66, à savoir Crossrail et SFB (SNCF Fret Benelux) (réf. K10822 et K10824). Ces deux locomotives peuvent être utilisées sur un réseau d'inspira-

tion belge à l'époque VI. Leur peinture a parfaitement été réalisée. Le moteur central à volant d'inertie assure un roulement souple. Les bogies sont suspendus par ressorts. Sous la caisse, il y a assez d'espace pour y loger un décodeur.

La version 'Crossrail' est en vente au prix de 139,90 euro et la SFB coûte 149,90 euro. (PE)

HOBBYTRAIN LEMKE (N)

Un wagon 'Offs 60' DB

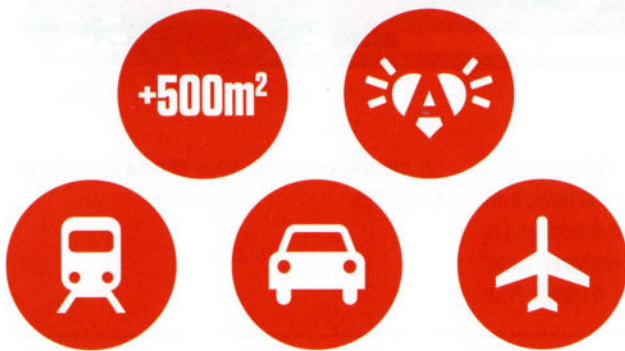
Hobbytrain fait partie de Lemke en Allemagne et se consacre à la conception de modèles à l'échelle N. Plusieurs variantes de matricules allemands de ce wagon transport d'autos du type 'Offs 60' sont disponibles; il a été repro-



duit aux époques III et IV (réf. H23920 à 24) et en version suisse d'époque III. Ce type de wagon sera désigné plus tard 'Laeqrss 545' par la DB. Ces wagons 'Offs 60' sont livrés avec 4 modèles réduits de Volkswagen T2 'pick-up'.

De tels wagons ont également été utilisés en Belgique pour le transport d'automobiles neuves. Pour un tel modèle de wagon, vous devrez débourserez 55,90 euro. (PE)

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



Herman verschooten

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

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

Agent général pour la Belgique:

Saroumapoul.be
Vanderborght Jean-Michel
Chaussée romaine, 147
5030 Ernage
info@saroumapoul.be

Silhouette

Le lien à la nature
mininatur

www.mininatur.de
silhouette@mininatur.de



Des arbres
haut de gamme
et des produits de décor exclusifs

ECR 66243 Art.Nr. 31050

DB Schenker 66001 Art.Nr. 31074

Freightliner Poland 66002 Art.Nr. 31075

DB 261 082 Art.Nr. 31110

Baneservice 260 507 Art.Nr. 31113

MRCE 261 300 Art.Nr. 31111

HZL 261 002 Art.Nr. 31114

GSI 261 308 Art.Nr. 31132

Cet endroit est trop petit pour vous présenter toutes les nouveautés de ESU.

Voir svp www.loksound.be

Messwagen
EHG 388

NEUHEIT 2014

T	S	D
train	service	danckaert

Le nouveau catalogue 2014 est disponible.

Vous pouvez le télécharger de www.loksound.be

245 004 Art.Nr. 31090

245 016 Art.Nr. 31091



MARKLIN / TRIX (H0)

Une BR 42.90

La première locomotive à vapeur construite selon la technologie des ingénieurs italiens Franco et Crosti a été construite en... Belgique. Le principe était de renvoyer les gaz d'échappement vers l'arrière de la loco et d'y prévoir une cheminée de part et d'autre de la chaudière. En Allemagne, deux locos du type BR 52 ont été équipés d'un échappement Franco Crosti: elles furent désignées BR 42.90. Il y a quelques années, Märklin en a réalisé un modèle portant le même numéro, en livrée grise et sans écrans pare-fumées. Le nouveau modèle est noir et pourvu d'écrans pare-fumées Wagner, tel que la véritable loco était en service en 1955 (réf. 39162). Ce modèle spécial à décodeur 'sons' coûte presque 400 euro. Un même modèle en version 2-rails est également disponible chez Trix (réf. 22429). (PE)



BACHMANN (00)

La 'Class' 40 D369 des BR

Les lourdes 'Class' 40, des locomotives Diesel de la British Rail, ont été construites entre 1958 et 1962 et numérotées D200 à D399. Elles furent destinées à l'origine au service voyageurs. Au cours des années '70, elles furent reléguées vers les lignes secondaires où elles assurèrent également des trains de marchandises. Ces locos seront finalement retirées du service dans les années 1980. Le modèle produit par Bachmann

l'est à l'échelle 00 (1/76e), très suivie aux Iles britanniques. Elle est un peu plus grande que l'échelle H0 (1/87e), mais comme le profil des engins de la British Rail était plus restreint, la différence se voit à peine. Sans décodeur, ce modèle Bachmann revient à environ 122,56 euro (réf. 32-481). Pour ce prix, vous recevrez un modèle bien achevé en plastique, doté d'un puissant moteur et d'une interface pour décodeur à 21 pôles. (PE)



LS MODELS (H0)

Les 'ICR' en livrée olympique 1992

LS Models a récemment livré en magasin les modèles des voitures ICR en livrée 'Jeux olympiques 1992'. Le set est constitué de deux voitures de 1ère classe, bien peintes en couleurs claires. Le set contient aussi les pièces séparées nécessaires. Ces voitures furent en leur temps affublées de cette livrée par les NS pour promouvoir la candidature d'Amsterdam aux Jeux olympiques, en 1992. Une délégation emmenée par le bourgmestre avait même fait le déplacement vers Lausanne (CH). Cela n'aura finalement servi à rien, car les Jeux eurent lieu à Barcelone... (réf: 44058; prix: 111 euro). (CVD)



LS MODELS (H0)

Une 'ICR' cinéma d'automne

Cette étrangeté a circulé quelques jours aux Pays-Bas, à l'occasion du 25e anniversaire du Festival des films néerlandais. Cette voiture portait des adhésifs sur les vitres représentant des rideaux rouges, son plancher étant de la même teinte. A l'intérieur, on n'y trouvait plus

que 21 sièges, tous orientés vers un grand écran sur lequel des films étaient projetés pendant le voyage. Le modèle LS Models ayant servi de base a également été adapté et ne compte plus que 21 sièges. Réf: 44059; prix: 56,25 euro. (CVD)

Plus de **20** ans à votre service

Ferivan

Modelbouw

Pour nos offres actuelles, visitez notre site internet

WWW.FERIVAN.BE



Production Tram & Bus, Vente et Avis

realpine

Nieuwe webshop !!

Realpine, sceneryproducten voor de aankleding van uw modelbaan.

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

WWW.REALPINE.EU

FALLER LILIPUT JC PECO L.S. Models Exclusive

Modeltrein-Paradise

Artitec, Airfix, Auhagen, AWM, B-models, Bicyc-led, Brawa, Brekina, Busch, Digirails, Evergreen, ESU, Faller, Fleischmann, Hack, Henckens, Heris, Herpa, Hobbytrade, Jouef, Kibri, KombiModell, Liliput, Märklin, Peco, Piko, Preiser, Roco, Schuco, Sommerfeldt, SudExpress, Tamiya, Tillig, Trix, Uhlenbröck, Vollmer, Walthers, Woodland

WE HEBBEN STEEDS EEN GROTE VOORRAAD BINNEN AAN GOEDE PRIJZEN ... EXTRA KORTINGEN

OPENINGSUREN: Ma & di: gesloten Woe & Do: 14u tot 18u Vrijdag: 14u tot 17u Zaterdag: 10u tot 14u Zondag: 10u tot 12 u

NIEUW ADRES: VOSSEKOTSTRAAT 88, 9100 SINT NIKLAAS - RUIME PARKING
 Tel.: 03 755 02 52 • info@modeltrein-paradise.be • WWW.MODELTRAIN-PARADISE.COM

AEROGAPHES + PIECES DETACHEES
 PEINTURE pour AEROGRAFIE - POCHOIRS
 PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
 POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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

obeeliks
 www.obeeliks.com

OBEELIKS E-SHOP




Aerographie

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



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

Vostra
annonce
 dans

Train Miniature ?
 magazine

contactez
 guy.vanmeroye modelspoomagazine.be



0307_MSM_Realpine
 MSM_124_0124_ModeltreinParadise



GOOVER MODELS

Un décodeur DCC

Les décodeurs que Goover Models compte utiliser sur ses futurs modèles sont disponibles dès à présent. Il s'agit d'un produit chinois dont le paramétrage d'usine (CV8 = 81) n'est pas encore inscrit à la NMRA. Le décodeur est d'un assez petit format (18 x 12 x 4 mm) et possède huit câbles de connexion et quatre sorties de fonctionnalités (n° GM_DCC001). Il convient très bien pour les locomotives plus anciennes qui n'offrent que peu de espace libre et n'ont pas d'interface pour décodeur. Vous trouverez sur le site internet de Goover Models une information complète sur ce décodeur. Son prix est de 17 euro. Nous reviendrons dans un prochain numéro sur ce produit, pour le mettre au banc d'essai. (PE)



LANGMESSER-MODELLWELT (0)

Des éléments muraux en plâtre spécial

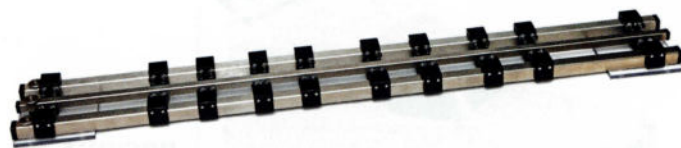
Wolfgang Langmesser étoffe son catalogue avec des moulages en plâtre spécial. On peut faire appel à ces moules qui sont faits à la main pour réaliser des murs en béton, des murs en pierre naturelle, des arcades, des murs d'escaliers, des routes et des murs portuaires. Il y a lieu de les peindre soi-même. Les moulages qui sont hauts ont une longueur de 24 cm, pour une hauteur de 18 cm. Ceux qui sont bas ont la même longueur, pour une hauteur de 8,5 cm et sont vendus par deux pièces. Les prix à l'unité vont de 22 à 28 euro, selon le type de sujet. Comptez un délai de livraison d'environ trois semaines. Pour plus d'infos, rendez-vous sur www.langmesser-modellwelt.de. (GVM)

WELOE

Un banc d'essai

Pour tester une locomotive, on peut la mettre sur un banc d'essai, à défaut de disposer d'une voie. Goover Models est distributeur en Belgique des bancs d'essai produits par Weloe. Ils comprennent trois profilés en acier inoxydable, impossibles à courber. Sur les deux profilés extérieurs reposent huit blocs de roulement en matière synthétique, sur lesquels viennent se presser quatre bagues de

roulement. Il est possible de commander séparément des blocs de roulement supplémentaires. Le profilé central est utilisé en H0 pour le système 3 rails. On peut se procurer un banc d'essai compatible avec toute échelle, à l'exception de la Z. Le modèle convenant au H0 a une longueur de 600 mm et pèse 1 kg. Son prix est de 86 €, tandis que le banc d'essai pour échelle 1 revient à 101 €. (PE)



ARTITEC (H0)

Des camions DAF

Modeltreinexpress à Vlaardingen a confié à Artitec la production de quelques modèles de camions DAF. Ils sont quatre, pas moins, et tous d'un bel effet.

Réf. 487.032: Combi aux couleurs de l'usine de produits laitiers 'De Combinatie' à Rotterdam (le prix n'est pas encore connu);

Réf. 487.032.xx: dans la livrée de l'entreprise de déménagement 'Kattenberg' (prix : 29 euro). Détail amusant: ce DAF a été restauré et circule encore maintenant: on peut donc l'utiliser pour un réseau de notre époque!

Réf. 487.032.04: Livrée 'RTM' (prix: 29 euro);

Réf. 487.041.03: En collaboration avec Modell-Center Hünerbein et Brand Bieren (34,99 euro). Ce modèle peut être commandé à l'un de ces deux magasins.

Comptez une livraison au cours du quatrième trimestre de 2014. A l'exception du modèle 'Kattenberg', le tirage est limité à 250 exemplaires. N'attendez donc pas trop longtemps pour commander le vôtre, si vous êtes intéressé. Y aurait-il un commerçant belge pour prendre ce type d'initiative...? (CVD)

Réalisation: GVM (avec la collaboration de Peter Embrechts et de Chris Van Dienen)

Remerciements à Het Spoor & Modeltreinexpress Vlaardingen, pour la mise à disposition de certains modèles.





BREKINA

Une Renault 4 fourgonnette

Un an après le lancement de la R4 sortait la R4 'Fourgonnette', la version camionnette de livraison. Si la partie cabine avec ses deux portières avant était absolument identique à celle de la R4 à cinq portes, le véhicule présentait sur ses flancs une surface fermée épousant verticalement la courbe du toit surélevé. Le modèle se démarquait aussi par un 'girafon' à l'arrière, permettant de faire sortir du véhicule le temps d'un transport les objets trop longs pour le volume de l'habitacle. La '4 Fourgonnette' n'avait pas d'enjoliveurs, de calandre ni de roues en chrome ou en alu et ses pare-chocs en forme de tuyaux avaient la même couleur que la carrosserie. Dans un premier temps, la 'Fourgonnette' ne fut disponible que dans une seule couleur: le gris. A partir de 1964, les pare-chocs avant ont reçu une forme plus 'compressée', mais pas ceux à l'arrière: ceux-là conservèrent leur forme de tuyaux. C'est justement cette variante qui fait l'objet de la présente offre de Brekina. Le modèle véritable fut produit jusqu'en 1971. Cette année-là, la 'Fourgonnette' adopta la nouvelle calandre héritée de la R4, qui l'avait déjà depuis 1968. La production de la '4 Fourgonnette' s'arrêta avec celle de la R4, en 1986. Brekina propose ici un modèle réduit fidèlement restitué et dont les formes sont rendues avec beaucoup d'élégance. La bande noire apparaissant sous le capot moteur est une donnée tout à fait exacte, qui répondait à un problème de place. Nous trouvons que le pare-chocs avant aurait dû se trouver un peu plus haut. Comme détail amusant, relevons que le rabat arrière peut s'ouvrir (mais si peu...). On peut donc y placer des objets à transporter plus longs, comme c'était le cas sur les véritables voitures. Pendant des années, la Renault R4 Fourgonnette a été le véhicule utilitaire par excellence, fort prisé des indépendants et des petites entreprises. Il n'y a donc pas de doute que d'autres modèles ayant circulé dans notre pays sortiront aussi bientôt, en miniature.

BREKINA

Une Opel Kadett A Coupé

En 1962, Opel mit en service une usine flambant neuve à Bochum (en Allemagne) qui serait affectée à la production de la nouvelle Opel Kadett A. Cette petite voiture ciblait la classe moyenne, pour laquelle elle devait constituer une sérieuse alternative à la VW Coccinelle. Le modèle le plus en vue était la Kadett Coupé. Il se caractérisait par une fenêtre arrière très en oblique et un coffre énorme.



Son moteur un litre lui donnait une puissance de 48 cv. A titre de comparaison, la puissance des versions limousine et break n'excédait pas 40 cv. En 1965, la Kadett B prit le relais. On ne comptait au final que 50.000 exemplaires du Coupé sortis des chaînes de montage. Le modèle réduit proposé par Brekina-Drummer est disponible en bleu pastel, rouge tomate et en couleur ivoire (réf. 20327).



BREKINA

Une Land Rover 109 hardtop

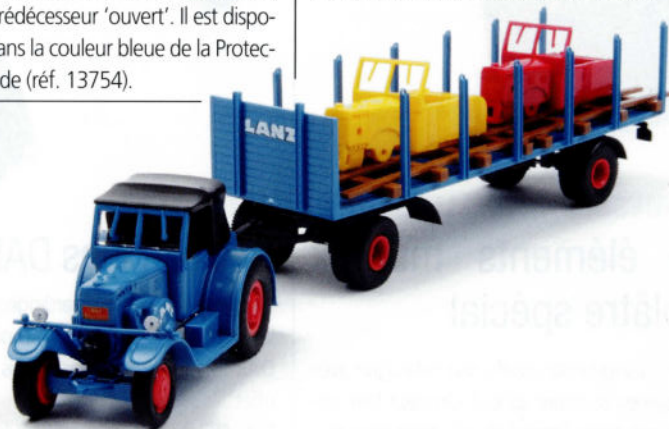
Sous le label Starmada, Brekina présente cette fois la variante 'Hardtop' de la Land Rover 109 Pickup, dont nous vous avons déjà parlé dans cette rubrique. Le présent modèle a fait l'objet d'une très grande finesse de finition et de rendu de détails, à l'instar de son prédécesseur 'ouvert'. Il est disponible en vert ou dans la couleur bleue de la Protection civile allemande (réf. 13754).



BREKINA

Une Fiat Mirafiori 'standard'

Après avoir sorti une Fiat Mirafiori 'spécial', Brekina en propose cette fois la version 'standard'. Celle-ci est surtout reconnaissable à ses grands phares rectangulaires, venus remplacer les doubles phares ronds (réf.22067).



BREKINA

Un Lanz Eil-Bulldog avec remorque 'Lanz'

Le Lanz-Eil Bulldog est une version urbaine du fameux tracteur Lanz Bulldog, qui a atteint une vitesse de pointe peu commune pour un tracteur: 33 km/h. Il a été produit entre 1936 et 1954 et a particulièrement été plébiscité au

cours des premières années de la Seconde Guerre mondiale. Le set portant référence 39359 comprend le tracteur et sa remorque 'Lanz', avec un chargement de deux habitacles de tracteurs.

Texte et photos: GVM

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



Febelrail

Le 'Modèle de l'année 2013'

L'ANNÉE PASSÉE, FEBELRAIL – L'ORGANISME QUI FÉDÈRE LES ASSOCIATIONS BELGES D'AMATEURS DE CHEMINS DE FER – A POUR LA 23^E FOIS PROCÉDÉ À L'ÉLECTION DE SES 'MODÈLES DE L'ANNÉE'. AU COURS DES MOIS QUI ONT PRÉCÉDÉ CETTE ÉLECTION, DES MODIFICATIONS ONT ÉTÉ INTRODUITES CONCERNANT L'ÉVALUATION ET LES CRITÈRES D'APPRÉCIATION SUIVIS POUR ÉLIRE LE 'MODÈLE DE L'ANNÉE': C'EST LA RAISON POUR LAQUELLE CERTAINES DONNÉES N'ONT PU ÊTRE COMMUNIQUÉES QUE PLUS TARD.

En passant en revue tous les nouveaux modèles sortis au cours de l'année 2013, il a été constaté que nombreux d'entre eux ne sont en fait que des rééditions, alors que beaucoup de matériel belge n'a pas encore été (ou n'est plus) reproduit par les fabricants de modèles réduits ou n'est plus disponible en magasin. Selon Febelrail, il existe donc encore assez de possibilités pour proposer du matériel belge, sans pour autant tomber dans la répétition.

Pour les engins de traction (locomotives), la Commission de modélisme a agréablement été surprise par la sortie de deux locomotives belges en voie TT (échelle 1/122e). Le choix du 'modèle de l'année' s'est donc porté sur un des deux modèles, à savoir la Traxx électrique 2823 reproduite par Tillig. Elle a dépassé d'une courte tête le modèle en H0 de la 2366 reproduit par Van Biervliet et la vapeur 26.050 en H0 reproduite par Roco. Pour les automotrices, le choix de Febelrail s'est porté sur l'AM City Rail de RailTrack, un nouvel acteur sur le marché belge, qui essaie de redonner vie à quelques réalisations de feu Jocadis.

Dans la catégorie des voitures, pas grand-chose de neuf n'était à glaner en 2013. Seul Tillig parvint à convaincre la Commission par ses deux nouvelles productions: une I6 A et une I6 B en livrée orange. D'autres variantes de ces modèles sont attendues avec intérêt dans le futur.

Dans le domaine des wagons de marchandises, l'offre est traditionnellement plus



Herman Hegman, le président de la Commission de modélisme de Febelrail, remet la distinction du 'Modèle de l'année 2013' à un Patrick Danckaert ravi, pour son modèle de la 'Traxx' 2823 reproduite à l'échelle TT par Tillig (photo: Febelrail).



2823 Tillig



I6 Tillig

étendue que pour les voitures, bien qu'il s'agisse souvent de rééditions de modèles plus anciens. Comme 'modèle de l'année', c'est le wagon conteneurs 'Sdggmrs' de Rocky Rail qui a cette fois été retenu: il a dépassé d'une courte tête le 'Laaeks' de LS Models et le nouveau set Brawa de wagons ex-G10.

Dans la catégorie des éléments de décors, la Commission a récompensé les efforts

déployés par Goover Models pour mettre sur le marché des habitations typiquement belges, même si nous conseillons à cette firme de joindre à une telle maquette un plan d'assemblage digne de ce nom...

Des informations supplémentaires concernant Febelrail peuvent être consultées sur le site web www.febelrail.be.

Texte: Guy Holbrecht





La 8040 ESU en H0

C'EST AVEC UN PEU DE RETARD QUE LES PREMIERS MODÈLES DE LA LOCOMOTIVE DE MANŒUVRES 8040 ONT ÉTÉ LIVRÉS PAR ESU AUX DÉTAILLANTS. APRÈS AVOIR PU ADMIRER UN EXEMPLAIRE DE PRÉ-PRODUCTION À LA FOIRE DE NUREMBERG, NOTRE IMPATIENCE ÉTAIT GRANDE...

Chez les fabricants allemands de trains miniatures, il existe actuellement une tendance visant à ressortir d'anciens modèles, mais améliorés tant d'un point de vue esthétique que technique. Cela a déjà été le cas pour la V60 allemande, une locomotive de manœuvres reprise depuis toujours aux catalogues des marques Märklin, Fleischmann et Roco. ESU y a vu une occasion de rassembler tout son savoir-faire

technique et de l'intégrer dans une nouvelle variante de modèle de locomotive de manœuvres. Un total de 941 locomotives de ce type a été mis en service et plus de 50 ans après, une bonne partie est toujours en service, tant à la Deutsche Bahn que chez plusieurs entreprises privées. Un nouveau modèle pourrait ainsi convenir pour quatre époques différentes, ce qui commercialement parlant, est intéressant.

Patrick Danckaert, l'importateur belge de la firme ESU, a su convaincre les gens de la firme qu'en Belgique aussi, il existait un marché pour un modèle high-tech de cette locomotive de manœuvres, réalisé sur base d'une V60/BR 260. Parallèlement au modèle allemand, une variante belge en a donc été produite, en prenant comme exemple la série 80 de la SNCB.

La série 80 de la SNCB

Tout comme ce nouveau modèle de la série 80 (type 260) est dérivé de son cousin allemand, la 'véritable' locomotive fut une V60



Transfert le 19 avril 2004 de la 8040 de Schaerbeek vers Maldegem; elle passe sur le petit pont-levant de Balgerhoeke, de concert avec une rame de quelques voitures et wagons SNCB acquis par le SCM. Photo: Rik Vermeylen.



La 8040 à Berzée, le 20 septembre 2005: elle est en route vers le festival à vapeur du CFV3V, accouplée à la 7304 et à la loco à vapeur polonaise OI149 du StoomCentrum Maldegem. Photo: collection Sven De Boeck.

Fiche d'identité de la 8040 ESU

FABRICANT: ESU
RÉFÉRENCE DE CATALOGUE: 31063
ECHELLE: 1/87e
VOIE: H0
EXPLOITANT: StoomCentrum Maldegem (ex SNCB)
MATRICULE: 8040
EPOQUE: VI
CHÂSSIS: en métal
CAISSE: en métal et en plastique
POIDS: 176 gr
PRIX: 369 euro.

Du point de vue technique, la série 80 est quasi identique à la V60/BR 260 allemande, avec un même moteur Diesel Maybach à 12 cylindres avec turbo et transmission hydraulique Voith entraînant un faux-essieu. Les roues des locomotives belges ont un diamètre de 1.262 mm, pour 1.250 mm seulement pour les engins allemands. Extérieurement, des différences sont aussi à noter. Sur la série 80 belge, il n'y a pas de 3ème phare et la disposition des accessoires en toiture est différente. La version belge dispose de tampons rectangulaires, et après leur renumérotation de type 260 en série 80, ces engins ont systématiquement été pourvus de doubles phares blancs et rouges.

La 8040

Comme premier modèle à reproduire, Patrick Danckaert a choisi la 8040, qui appartient à un privé et qui est utilisée sur la ligne-musée du StoomCentrum Maldegem. Cette locomotive a été construite en 1961 par la firme ABR et a été livrée le 30 mars 1961 à la SNCB. Elle a été numérotée 260.040 et attribuée à l'atelier de traction de Merelbeke. Le 1er janvier 1971, elle fut renumérotée 8040; le 15 janvier 1988, elle fut mutée vers Schaerbeek, où elle fut mise définitivement hors service le 1^{er} mars 2003. Jusqu'en janvier 1975, cette loco avait conservé sa livrée d'origine verte; elle fut alors repeinte avec le 'Z' jaune et équipée de doubles phares. En avril 2004, cette loco fut transférée de Schaerbeek à Maldegem, après avoir été adaptée à sa nouvelle fonction touristique et de pouvoir assurer des parcours spéciaux sur le réseau Infrabel. C'est ainsi qu'un enregistreur à bande Téloc lui a été installé, deux brosses pour crocodiles, un sifflet et un gong, un robinet d'urgence et des tampons allongés. La 8040 est la seule de sa série à avoir subi de telles modifications.

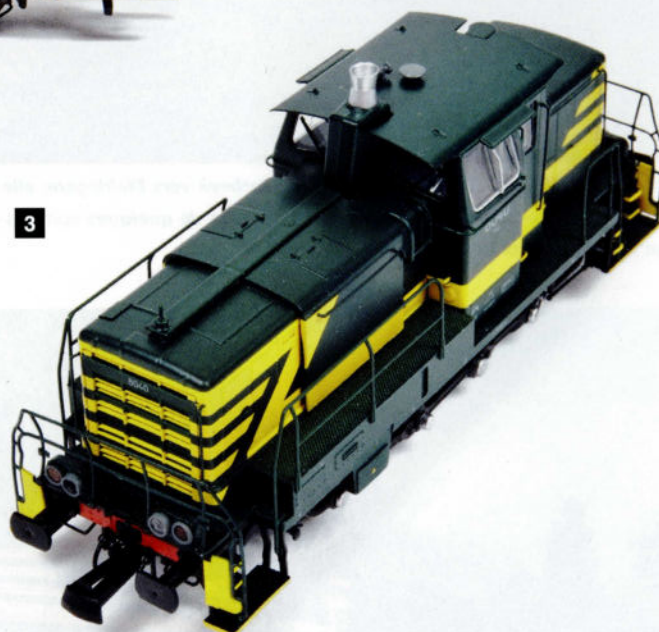
MENSURATIONS (EN MM)	1/1	1/87	ESU
LONGUEUR ENTRE TAMPONS	10360	119	116,54
EMPATTEMENT TOTAL	4400	50,57	50,5
HAUTEUR TOTALE	4540	51,18	52,6
DIAMÈTRE DES ROUES	1262	14,50	14,35

construite en licence par l'industrie belge. Grâce à un financement par Eurofima, les constructeurs Brugeoise & Nivelles (de Nivelles) et la 'Les Ateliers Belges Réunis' (ABR) de Familleureux livrèrent entre 1960 et 1963 un total de 69 locomotives de ce type à la SNCB. Elles y formèrent le type 260 et furent numérotées 260.001 à 260.069. Elles furent à l'origine affectées aux ateliers de traction de Kinkempois, Merelbeke et Schaerbeek. Lors de la renumérotation générale du parc moteur le 1er janvier 1971, le type 260 devint la série 80. Les premiers exemplaires de cette série d'engins furent mis hors service à

partir de 1986, certaines de ces locos étant revendues à l'étranger. En 1988, les dernières rescapées de la série furent mutées vers l'atelier de traction de Schaerbeek. Elles y furent utilisées pour les manœuvres dans les gares bruxelloises, mais aussi à la gare de formation de Schaerbeek et pour la remorque de trains locaux de marchandises. Les dernières locomotives de la série 80 furent mises définitivement hors service le 1er mars 2003. Quelques exemplaires ont toutefois été préservés, dont la 8040 par le StoomCentrum Maldegem et la 8061 par le PFT.



1. Vue latérale de la 8040 d'ESU: remarquez les fins conduits des sablières vers les roues, les blocs de frein et les rambardes.



2 & 3. Sur leur réseau, la plupart des modélistes admirera sans doute leur modèle de ce point de vue. Tous les détails ont joliment été reproduits.

La 8040 en modèle réduit

Comme tous les autres modèles ESU, la 8040 est bien et solidement emballée et fixée sur un socle de plastique. Toutes les pièces sont assemblées: de cette façon, il n'est pas possible d'endommager le modèle. Cette loco est livrée de série accompagnée d'un frotteur central pour 3ème rail (courant alternatif), qui est facile à monter ou à démonter, au moyen d'un petit outil également fourni.

Comme on pouvait déjà en déduire du modèle de pré-production, la 8040 reproduite par ESU est un véritable modèle réduit à l'échelle. Les dimensions ont été scrupuleusement respectées, les formes étant parfaitement respectées. Ce modèle est richement détaillé, avec de nombreuses pièces éparses, montées en usine. Les mains courantes disposées à côté de la cabine de conduite sont constituées de fin métal; la passerelle pour l'agent de triage et les rambardes latérales sont en plastique fin. Les rambardes de sécurité latérales ont les formes correctes. Les marchepieds pour les manœuvres sont très finement réalisés. Les roues sont pourvues de bourrelets très fins. L'aménagement de la cabine de conduite est détaillé et décoré d'une figurine de machiniste. Les volets d'aération sont ouverts partiellement. Les blocs des

doubles phares rouges et blancs sont rapportés. Les appareils disposés sur le toit sont des pièces séparées. Les vitres affleurent parfaitement à la caisse de la loco et permettent une belle vue à l'intérieur de la cabine de conduite. Sous le tablier aussi, le détaillage a été poussé, avec des blocs de frein super-fins et des conduits de sablière. Le modèle est très finement peint en vert satin SNCB; le motif en 'Z' est bien couvrant et finement appliqué. Comme c'est une loco privée qui a été choisie comme modèle à reproduire, le modèle réduit porte les inscriptions propres à la ligne-musée. Le matricule est peint en chiffres blancs (ils sont malheureusement trop petits et disposés trop haut) sur les faces latérales, avec la mention 'FMG', l'abréviation télégraphique de la gare de Maldegem. Toutes les inscriptions sont lisibles à la loupe, mais son statut de locomotive-musée place clairement ce modèle dans l'époque VI. Sur l'emballage par contre, c'est l'époque IV qui est mentionné, une donnée qu'il faut donc prendre avec des pincettes...

La technique de la 8040

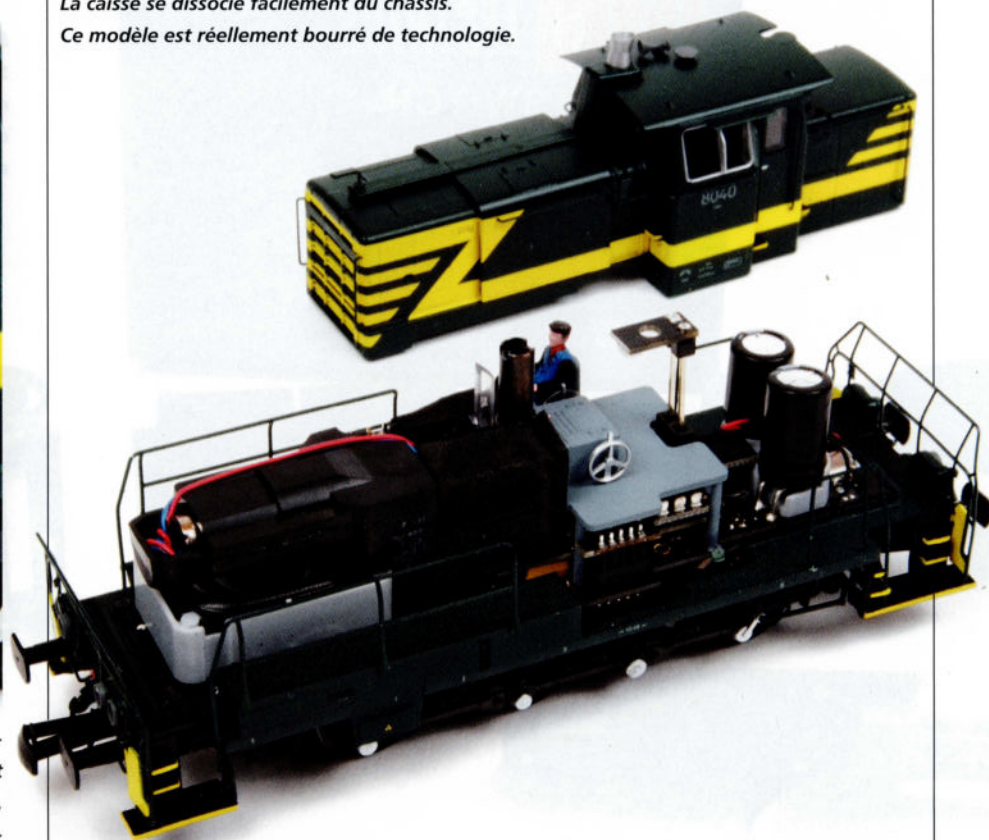
La caisse en métal du modèle est fixée au châssis par 4 vis. L'une d'elles est cachée sous une trappe, qu'il faut donc déposer

avec précaution. Lorsque les vis sont détachées, la caisse peut alors facilement être déposée. Le châssis est entièrement constitué de métal et ne procure pas seulement au modèle un poids adhérent suffisant, mais aussi sa solidité. Ce modèle est bourré de technologie. A l'avant, on trouve un haut-parleur pour le décodeur 'sons', partiellement dissimulé sous le réservoir du générateur de fumée ESU. Sous l'intérieur du poste de conduite se trouvent le décodeur et la platine d'éclairage: le poste de conduite peut être éclairé séparément, tout comme la planche de bord du poste de conduite. Sous le capot arrière, on trouve deux solides condensateurs électriques, dénommés 'Power Pack' chez ESU et qui servent à franchir sans arrêt les lacunes électriques. Totalement dissimulé sous les composants électroniques se trouve le moteur qui entraîne l'essieu arrière, au moyen d'une vis sans fin, les deux autres essieux étant entraînés par les bielles. Il n'y avait pas de place disponible pour un volant d'inertie. Une seule roue de l'essieu arrière est pourvue d'un bandage favorisant l'adhérence. En partie basse se trouvent encore des senseurs, qui commandent l'émission de crissements lors de la circulation en courbes serrées.



Une vue de détail du marquage sur ce modèle. Le matricule est situé un peu trop haut et les caractères sont un peu trop petits, selon nous. Ce modèle est parfaitement utilisable en époque VI.

La caisse se dissocie facilement du châssis.
Ce modèle est réellement bourré de technologie.



La série 80 (type 260) de la SNCB en HO

Puisque les fabricants de trains miniatures ont pu utiliser comme base la V60 allemande pour reproduire leur variante belge, de tels modèles sont rapidement apparus sur le marché. Le premier sorti fut l'œuvre de Fleischmann (réf. 1379F/4226) qui dès 1962, sortait le modèle de la 260.030. Comme c'était habituel à l'époque, ce modèle avait été reproduit à l'échelle 1/82e. Un an plus tard, Märklin sortait sa 260.032 (réf. 3069). Ces deux modèles étaient en fait des modèles de V60 allemandes, simplement repeintes. D'autres versions suivirent encore ultérieurement, cette fois comme série 80. Jouef sortit aussi dans le courant des années '80 un modèle de série 80 (la 8025), suivi par Roco avec sa 8033; pour les adeptes du courant continu, ce dernier modèle resta longtemps 'la' référence. Récemment, Märklin a sorti un nouveau modèle d'une 80. ESU est donc le 5ème fabricant à mettre un modèle d'une série 80 (ou type 260) sur le marché!

Ce modèle de la 8040 est pourvu de série d'un décodeur LokSound V4.0 pour DCC avec RailComPlus, Märklin-Motorola, Selectrix ou encore mfx4. Ce modèle se signale automatiquement à une RailComPlus et aux centrales digitales mfx. Il peut aussi être utilisé en mode analogique. Au total, 17 fonctions sonores et 6 lumineuses peuvent être activées; ajoutez-y l'échappement (un générateur de fumée) et cerise sur le gâteau, un coupleur d'attelage digital... Si vous préférez travailler avec un coupleur d'attelage court, l'attelage digital peut être démonté et remplacé par un boîtier normalisé: la fonction d'attelage à distance sera alors inhibée.

La 8040 en action sur un réseau

La 8040 se signale automatiquement à une centrale digitale. Ce modèle présente un roulement très souple, son mécanisme étant à peine audible. Cela devient vraiment chouette lorsque les sons sont mis en fonction; il ne reste plus alors que d'activer le générateur de fumée. Les différentes fonctions 'sons' restituent le démarrage, l'accélération et le roulement. Le coupleur d'attelage digital fonctionne très rapidement et doucement: nous l'avons testé avec un attelage à boucle de plusieurs marques et après un peu d'exer-

cice, l'accouplement et le désaccouplement se réalisent parfaitement à n'importe quel endroit du réseau. Grâce au 'Power pack' intégré dans ce modèle, il est aussi moins sensible aux mini-interruptions de courant qui en mode digital, deviennent rapidement barbant, car à chaque interruption, la séquence 'son' du lancement du moteur Diesel est relancée... Quant aux feux blancs et rouges, ils émettent une belle lueur.

En conclusion

Ce modèle de la série 80 reproduit par ESU est un échantillon particulièrement réussi de ce que la technique actuelle peut offrir. Les nombreuses fonctions disponibles en font un modèle 'de jeu' et ses qualités de roulement sont excellentes, des éléments qui justifient son prix plus élevé. Le choix de la 8040 dans sa livrée d'engin-musée la rend sans doute moins intéressante pour les puristes, qui auraient préféré une 'vraie' loco SNCB. Quant à l'attelage à distance qui fonctionne par ailleurs parfaitement, il n'est hélas utilisable qu'avec un coupleur d'attelage à boucle standard, alors que presque tout le monde a désormais basculé vers les attelages courts...

Texte et photos: Guy Van Meroye





Le set d'entrée de gamme du système 'Smart Switch' de Peco est le set PLS-100, constitué d'une platine de commande et d'une platine de programmation, de quatre servomoteurs et des accessoires nécessaires.

Le Smart Switch de Peco

LES SERVOMOTEURS POUR AIGUILLAGES, SIGNAUX À PALETTES ET AUTRES APPLICATIONS EN MODÉLISME FERROVIAIRE ENTRENT PETIT À PETIT DANS LES MŒURS. PLUSIEURS MARQUES PROPOSENT EN EFFET DES SERVOMOTEURS AU SEIN DE LEUR GAMME, MAIS SOUVENT, IL FAUT ENCORE IMPROVISER: COMMENT LE FIXER, LE RÉGLER OU LE PROGRAMMER? POUR CERTAINS D'ENTRE-NOUS, CE CI CONSTITUE UN DÉFI QUI FAIT PARTIE INTÉGRANTE DE NOTRE HOBBY, MAIS POUR BIEN D'AUTRES, C'EST L'OCCASION DE LAISSER CES 'BIDULES' DE CÔTÉ... LA FIRME PECO EST DÉSORMAIS LE PREMIER FABRICANT À PROPOSER UN SYSTÈME COMPLET QUI REND L'UTILISATION D'UN SERVOMOTEUR ACCESSIBLE À TOUT-UN-CHACUN.

La base de ce dispositif est le 'Smart Switch Set PLS-100', un set qui contient 'tout' ce qui est nécessaire pour faire fonctionner quatre servomoteurs. Et en disant 'tout', c'est vraiment le cas: même les étriers, les fils et les petits interrupteurs nécessaires au fonctionnement de ces servomoteurs sont fournis! Outre ces accessoires, on trouve en outre dans ce set quatre servomoteurs, une platine de commande et une autre pour la programmation. Si vous suivez le mode d'emploi (rédigé en anglais, mais facile à comprendre), vous

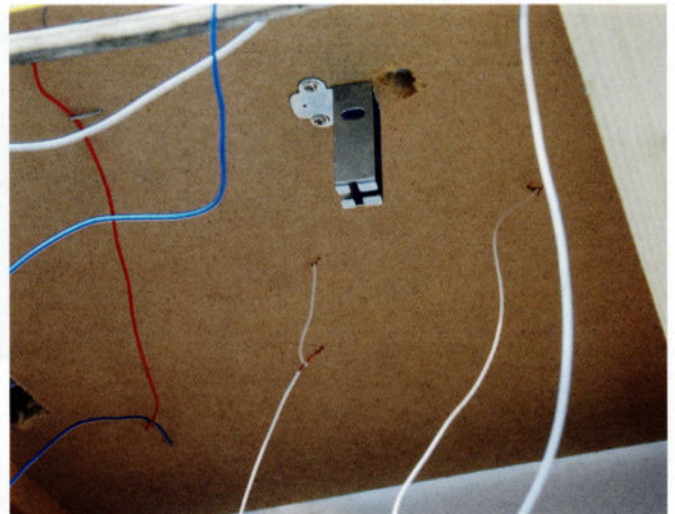
êtes capable d'assembler le tout... sans la moindre soudure.

Les servomoteurs livrés ne peuvent être commandés que par la platine de commande fournie conjointement: il n'est pas possible de les raccorder à une autre alimentation ni à un autre décodeur. Cette platine de commande (la 'Smart Switch Control Board') est capable de commander jusqu'à 4 servomoteurs simultanément et est alimentée en 12 V courant continu par un transfo ou par la tension DCC en mode digital (max. 25 V). Cette

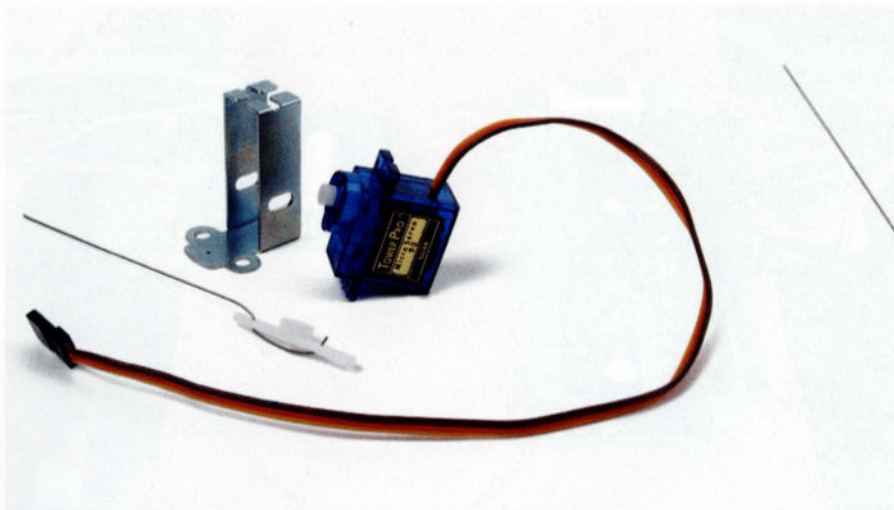
platine est raccordée à la platine de programmation (la 'Servo Programming Board') par un câble multi-fils amovible. Grâce à cette platine de programmation, il est possible pour chaque servomoteur de programmer la bonne position de marche et d'arrêt, la vitesse de translation (au choix parmi 9 niveaux) et la possibilité de commander le servomoteur par un des interrupteurs livrés conjointement, ou par touche. Cette platine de programmation n'est pas vendue séparément, mais exclusivement fournie avec le set PLS-100. Si vous désirez commander plus de 4 servomoteurs, il vous est toutefois possible d'acquérir des servomoteurs séparés avec leur étrier de fixation (PLS-125), ainsi qu'une platine de commande supplémentaire (PLS-120). Pour vous familiariser avec le fonctionnement de ces platines de commande et de programmation, il est conseillé de tout tester avant que les servomoteurs ne soient montés. Le câblage entre



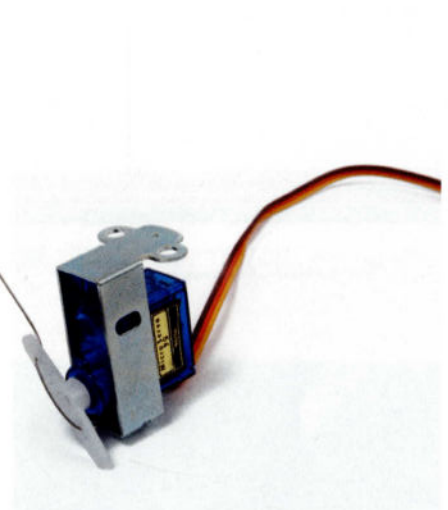
Le décodeur de fonctions PLS-135 est uniquement nécessaire si vous voulez également commander vos servomoteurs en mode digital.



Nous avons testé en pratique le set 'Smart Switch' de Peco. L'étrier a été monté temporairement sous la planche de base: le trou pour la tringle est déjà foré.



Le servomoteur présente une prise fixe et courte: un câble-allonge avec clips est également fourni. La tringle de transmission est déjà montée sur le bras du servomoteur.



Le servomoteur est encliqueté dans son étrier; le bras y est monté et doit encore être fixé avec une vis.

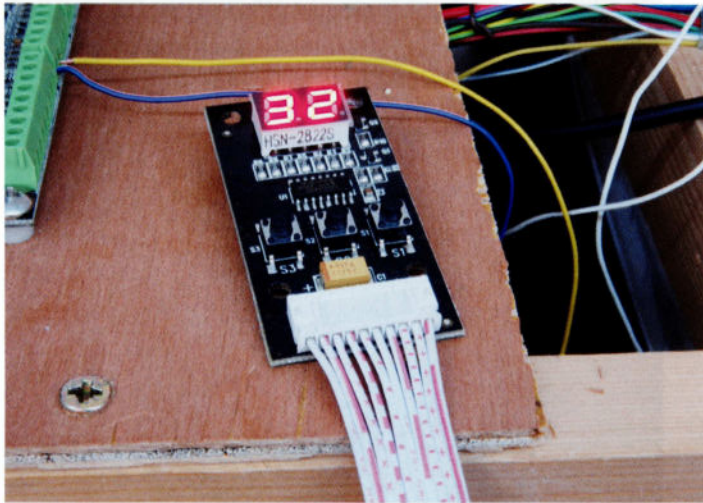
Le servomoteur et la platine de commande est constitué d'un câble à trois fils avec fiche; chaque set contient quatre allonges de câble qui permettent de placer les servomoteurs à une distance plus éloignée de la platine de commande. Si nécessaire, une allonge de câble d'une longueur d'un mètre peut aussi être acquise chez Peco (SLS-140). Mais un modéliste un peu bricoleur sera sûrement capable d'allonger lui-même ces trois câbles de raccord, si nécessaire.

Les étriers pour le montage des servomoteurs sont réalisés aux bonnes mesures. Les servos s'y fixent parfaitement et sont fixés au moyen d'un écrou et d'un boulon. Ces étriers peuvent aussi bien être montés sur que sous la planche du réseau. Chaque étrier est fourni avec un 'patron' autocollant, indiquant l'emplacement des trous à forer. Chaque servomoteur est livré avec trois bras différents en plastique, destinés à être montés sur la tête

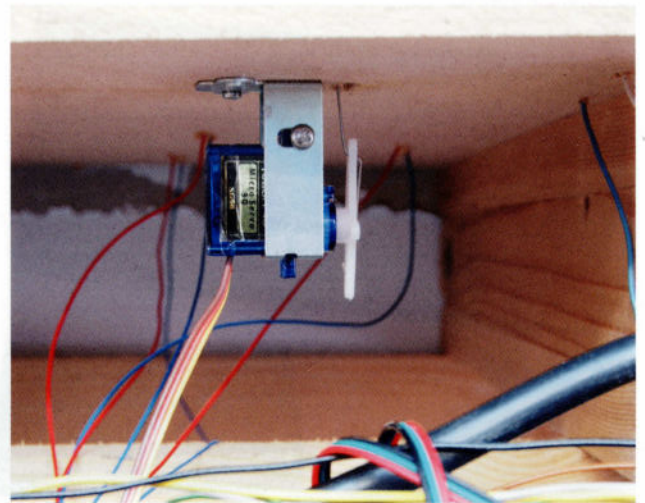
du servomoteur. Le bras à utiliser parmi les trois dépendra un peu de l'accessoire que le servomoteur va commander. Ces bras sont déjà pourvus des trous nécessaires. Chaque moteur est également livré avec un fil d'acier de 0,6 mm d'une longueur de 8 cm, afin d'établir une liaison mécanique entre le bras du servomoteur et un aiguillage ou un signal à palettes.

Nous avons testé ce set 'Smart Switch' de Peco pour motoriser quatre aiguillages: deux de la marque Roco et deux Peco Electrofrog. Les servomoteurs sont suffisamment puissants pour basculer un aiguillage Peco sans devoir enlever son ressort central. Nous avons placé les étriers sous la planche du réseau, à l'aplomb de l'aiguillage à commander. Un trou de 8 mm doit être percé pour permettre le mouvement libre de la liaison mécanique. Le fil d'acier sera plié dans la forme qu'il

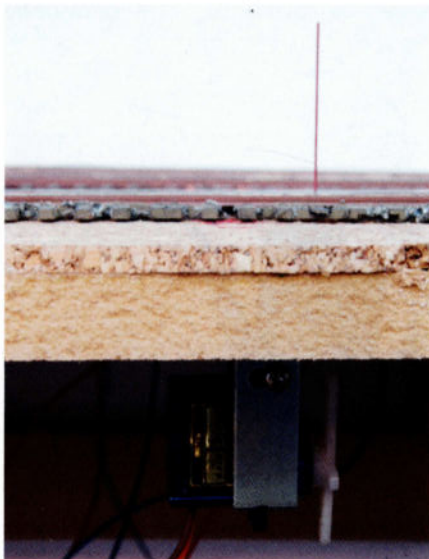
convient au moyen d'une pince à fins becs et placé sur le bras du servomoteur. Avant de placer l'étrier, nous avons disposé le servomoteur en position neutre, au moyen de la platine de programmation. Ensuite, nous avons introduit le fil d'acier dans le trou de la traverse reliant les deux lames de l'aiguillage. Il faut ensuite déterminer le débattement à gauche et à droite de ce fil, au moyen de la platine de programmation. Sur cette dernière se trouvent trois touches de commande, grâce auxquelles la bonne position peut très précisément être déterminée. La vitesse de translation est ensuite programmée (au choix parmi 9 niveaux) et enfin, il faut déterminer au moyen de la platine de programmation si vous voulez commander les aiguillages au moyen des interrupteurs livrés conjointement avec le set, ou au moyen de boutons-poussoirs. Nous avons opté pour les interrupteurs, raccordés à la platine de commande ('Control



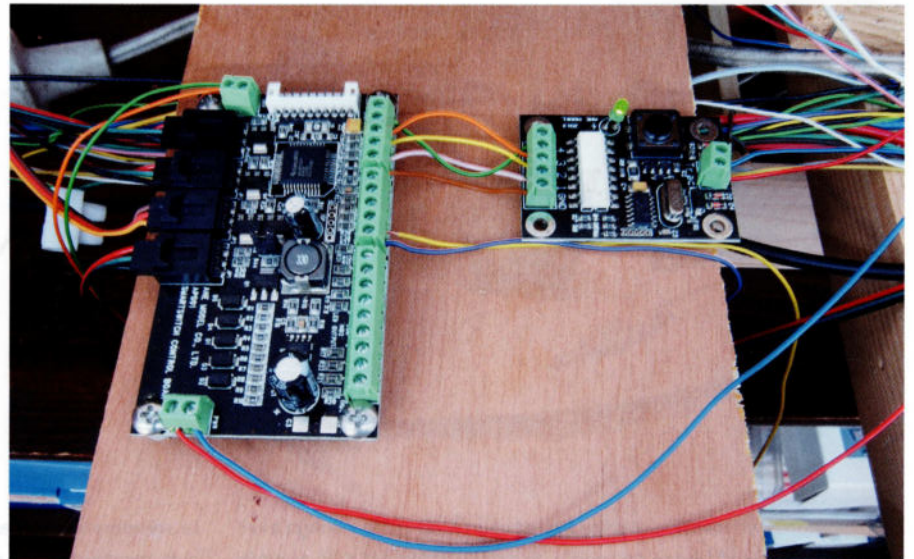
La platine de programmation amovible ne peut être obtenue qu'avec ce set. Grâce à cette platine, le fonctionnement du servomoteur peut être finement réglé, en quelques simples opérations.



Le servomoteur est maintenant définitivement fixé sous la planche du réseau.



La longue tringle (indiquée en rouge) dépasse de la traverse d'écartement de l'aiguillage et doit encore être découpée à bonne mesure.



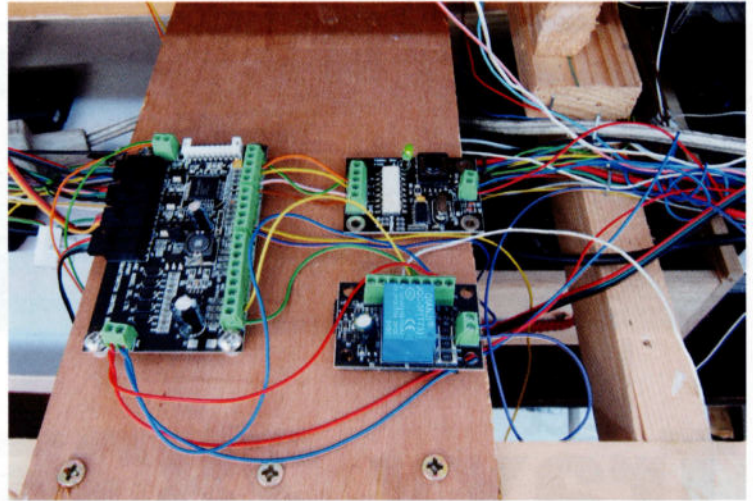
A gauche, la platine de commande; à droite, le décodeur de fonctions PLS-135.

Board'). Lorsque tout est raccordé, nous détachons la platine de programmation et les servomoteurs peuvent alors être commandés au moyen de ces interrupteurs. Sur la platine de commande, on trouve encore les contacts nécessaires pour une ampoule de rétro-signalisation d'un tableau optique ou d'un feu rouge/vert. En mode analogique, les raccords possibles se limitent à cela.

Mais comme notre propre réseau est piloté en mode digital, nous avons voulu pouvoir commander ces servomoteurs par notre centrale digitale. Pour ce faire, nous avons besoin d'un décodeur de fonctions digital par platine de commande. Peco fournit à cet effet un décodeur de fonctions PLS-135 (un 'Stationary decoder'), par ailleurs le seul décodeur compatible avec la platine de commande.

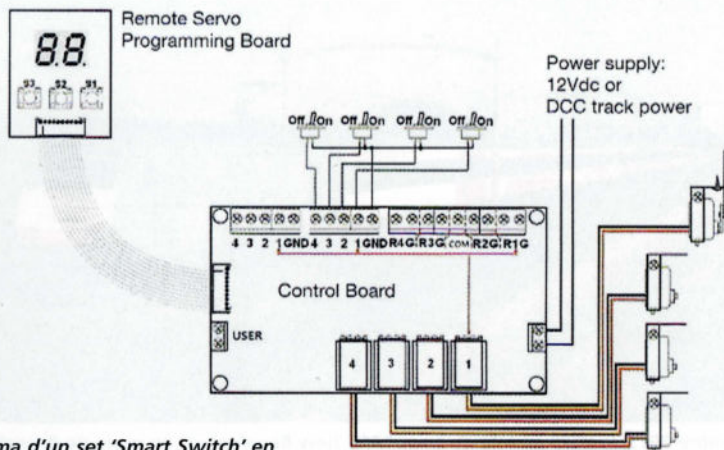
Ce décodeur doit être raccordé au moyen de cinq fils à la platine de commande et est alimenté par la tension DCC présente dans les rails. En mode digital, les interrupteurs livrés peuvent également être utilisés: il suffit de placer un de ces interrupteurs sur la platine, qui permettra de faire le choix entre la commande via les interrupteurs ou via la centrale digitale. L'annonce de ce décodeur à la centrale digitale se réalise au moyen de l'unique bouton de ce décodeur de fonctions, en l'enfonçant une seconde durant, grâce à quoi la Led verte se mettra à clignoter. En lui attribuant l'adresse 'servo 4', les trois autres servomoteurs seront automatiquement pourvus d'une adresse également. Afin de polariser correctement la pointe de cœur de l'aiguillage Peco Electrofrog, Peco fournit également un 'Smart Frog PLS-130'.

Un tel 'Smart Frog' est nécessaire par aiguillage dont la pointe de cœur doit être polarisée. Cette petite platine électronique est reliée à la platine de commande et doit être raccordée également à l'alimentation 12 V. Ce 'Smart Frog' fonctionne aussi bien en mode analogique qu'en digital DCC. Grâce à ce set 'Smart Switch' et ses accessoires, Peco propose un système complet pour la commande facile de servomoteurs. Ce système 'Plug and Play' n'est pas seulement utilisable pour la commande d'aiguillages, mais peut également être utilisé pour d'autres applications où un mouvement mécanique est nécessaire: signaux à palettes, barrières de passage à niveau, portes, portails, etc.) Son installation est facile à réaliser; son mode d'emploi n'est rédigé qu'en anglais, mais même si vous n'avez qu'une

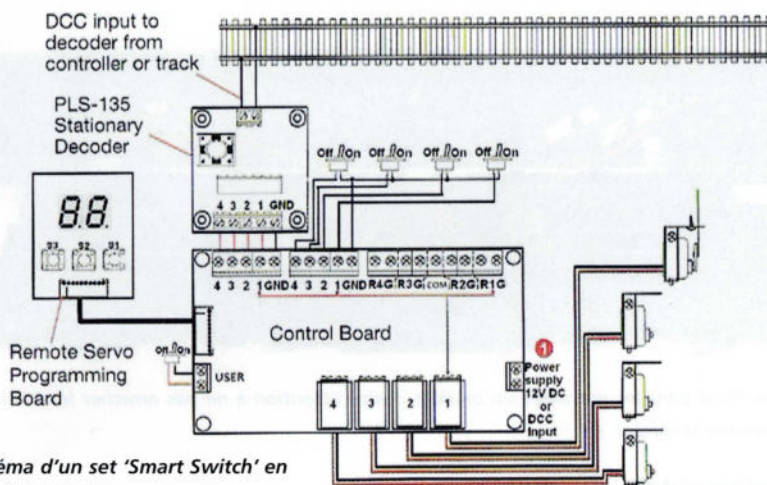


Pour inverser automatiquement la polarité de la pointe de cœur de l'aiguillage, vous aurez besoin d'un 'Smart Frog' PLS-130 pour chaque aiguillage.

Un 'Smart Frog' est déjà monté pour l'inversion automatique de la polarité de la pointe de cœur d'un aiguillage Peco Electrofrog.



Le schéma d'un set 'Smart Switch' en mode analogique.



Le schéma d'un set 'Smart Switch' en mode digital DCC.

connaissance réduite de cette langue, il est facile à comprendre. La partie concernant la platine de programmation est présentée de façon très illustrée. En vous exerçant d'abord sans avoir déjà monté les servomoteurs, il vous sera possible rapidement de voir com-

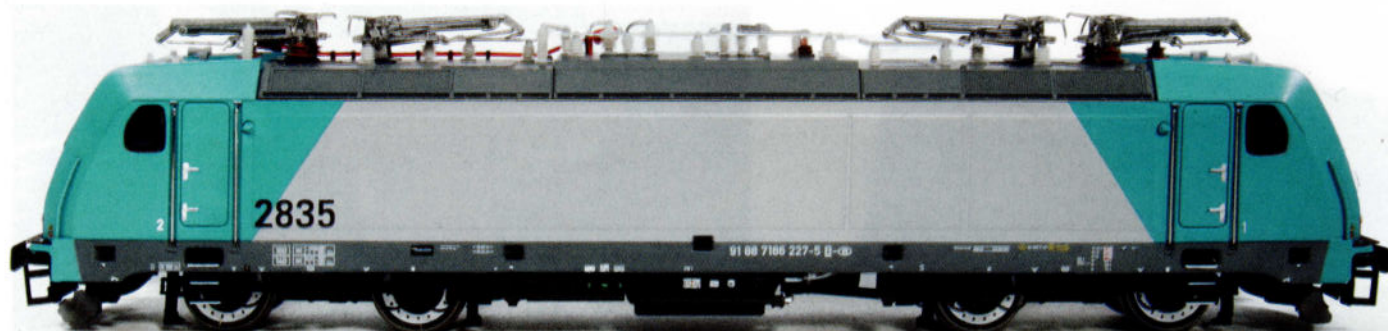
ment fonctionne la platine de programmation. Pour le reste, plusieurs schémas repris dans le mode d'emploi vous aideront à la compréhension. Quant au fonctionnement de ce système, il n'est sujet à aucune critique.

Reste bien entendu le prix de cette petite merveille. Officiellement, il n'existe pas de prix de vente conseillé, et nous allons donc vous indiquer des prix 'moyens'. Un set Smart Switch PLS-100 vous sera vendu en moyenne 100 euro, ce qui revient à 25 euro par motorisation d'aiguillage. Si vous voulez polariser une pointe de cœur, ajoutez-y 15 euro par aiguillage, pour acquérir un 'Smart Frog' PLS-130. En comparaison avec une motorisation d'aiguillage avec moteur (par ex. Tortoise ou Fulgurex avec interrupteur intégré pour la polarisation), un servomoteur Peco revient donc très cher. Mais la facture devient plus intéressante si nous voulons commander nos aiguillages en mode digital: chez Peco, il suffit alors d'un décodeur de fonctions PLS-135 de 22 euro pour quatre servomoteurs, alors que si vous voulez commander en digital quatre moteurs d'aiguillage Tortoise, vous aurez besoin d'un 'Switch Pilot' et d'un 'Switch Pilot Extension' de la marque ESU, ce qui vous reviendra ensemble à 60 euro environ. Un servomoteur séparé (PLS-125) coûte 26 euro et une platine de commande pour 4 servos vous coûtera 45 euro. Avec son set de programmation et de commande, le set 'PLS-100' vous en offre donc pour votre argent. En Grande-Bretagne, les prix pratiqués sont quelque peu plus réduits, mais il faut alors y ajouter les frais de port.

Le système 'Smart Switch' de Peco n'est sans doute pas la motorisation par servomoteur la moins coûteuse du marché, mais elle intéressera plus d'un modéliste par la simplicité de son installation, par sa commande facile, par la qualité de ses composants et par le bon fonctionnement de l'ensemble.

Texte et photos: GVM





La Traxx 2835 chez ACME

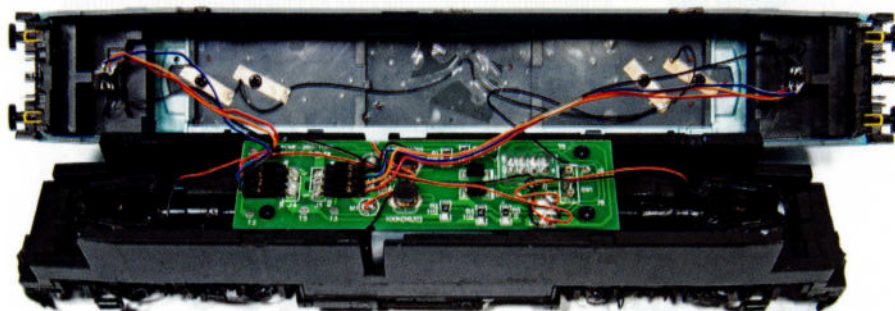
AL'INITIATIVE DU DYNAMIQUE IMPORTATEUR **ACME** POUR LE **BENELUX**, CE FABRICANT ITALIEN A PRODUIT UN NOUVEAU TIRAGE DE SON MODÈLE DE LA SÉRIE 28 'TRAXX' DE LA **SNCB**. **ACME** A CESSÉ SA COLLABORATION AVEC **LS MODELS**, MAIS SES MODÈLES DE LOCOMOTIVES RESTENT ASSEMBLÉES PAR **MODERN GALA**. CE MODÈLE **ACME** A POUR LA PREMIÈRE FOIS ÉTÉ PRÉSENTÉ DANS NOTRE **TMM** N° 88 : IL ÉTAIT DONC DEVENU TEMPS DE REFAIRE CONNAISSANCE AVEC UN MODÈLE QUI, DEPUIS LA DÉBÂCLE DU **FYRA**, EST DEVENU AUSSI INTÉRESSANT POUR LE MARCHÉ BELGE QUE POUR LE MARCHÉ NÉERLANDAIS.

La véritable locomotive

En 2007, les trois premières 'Traxx' du type F140 MS2 sont mises en service à la **SNCB**, en formant la série 28. En 2008, 40 locomotives supplémentaires identiques sont prises en location, afin d'assurer le trafic d'interpénétration voyageurs et marchandises de et vers les Pays-Bas et marchandises de et vers l'Allemagne. Toutes ces locos furent prises en location chez **Angel Trains**, raison pour laquelle elles portent la livrée typique de ce loueur. Lors de la mise en service des rames V250 'Fyra' sur la relation Bruxelles – Amsterdam, toute la série 28 fut alors transférée à **SNCB-Logistics** (anciennement **B-Cargo**). Après le retrait précipité du service de ces mêmes rames V250 'Fyra', il fallut à nouveau faire appel à la série 28 pour remorquer les 'new Benelux': les locomotives 2835, 2836, 2838, 2839 et 2840 furent alors sous-louées par **SNCB-Logistics** à **SNCB-Technics**, cette dernière louant encore les 2802 et 2803 directement d'**Angel Trains**. En optant pour reproduire la 2835, **Gerard Sloots** (l'importateur **ACME**) a donc choisi un matricule qui est tout le temps visible tant en Belgique qu'aux Pays-Bas.



Le 5 septembre 2013, la 2835 en tête du train 1218 'new Benelux' est en route de Bruxelles-Midi vers Den Haag (Hollands Spoor) et passe aux alentours de Zevenbergen, le 5 septembre 2013. Photo: Quintus Vossman.



Un coup d'œil dans les entrailles du modèle. Faites attention à ne pas arracher les fils lorsque vous déposez la caisse!

Le modèle réduit

Le modèle **ACME** de la **Traxx 2835** pèse 460 grammes. Ceux d'entre vous qui ne jurent que par les locomotives à vapeur avec leurs conduites rapportées, leurs bielles et leur distribution de vapeur et ne veulent rien savoir des belles locomotives électriques modernes, devraient quand même jeter un coup d'œil

sur le modèle que nous vous présentons ici. Ce modèle est pourvu d'un grand nombre de pièces et de conduites: plus vous l'examinez, plus vous découvrirez de détails! Et dans un sachet séparé, vous trouverez en outre les bobines **Indusi** et des amortisseurs antilacets, qu'il vous sera facile d'assembler, avec peu



Poste de conduite n° 1: le marquage a la finesse d'un cheveu. Grâce à une loupe, on peut lire que cette loco peut circuler à 160 km/h en Belgique et aux Pays-Bas et à 140 km/h en Allemagne et en Autriche. Même les tensions de chauffage sont lisibles: 3.000 et 1.500 V (=) et 1.500 V 50 Hz et 1.000 V 16,7 Hz (-).



Poste de conduite n°2. C'est de ce côté que les boyaux de frein raccourcis ont été montés, de façon à libérer l'espace pour le montage d'un coupleur d'attelage, au choix. Le marchepied pour l'agent de triage est un peu de travers, mais cela vient de l'emballage: le photographe aurait dû le voir....Mais moyennant un petit coup, il sera à nouveau bien droit!



Les essuie-glaces et les mains courantes sont très finement reproduits. Observez également les grilles au-dessus des tampons et de l'attelage: elles sont à claire-voie.

de colle. Une des deux faces d'about est déjà pourvue d'origine d'une imitation d'attelage à vis, de boyaux de frein et d'un chasse-obstacles intégral. Sur l'autre face, le chasse-obstacles est partiel, car le dispositif d'attelage se trouve juste derrière. Sur cette face, les boyaux de frein sont également montés, mais sont raccourcis pour installer un attelage à boucle ou un attelage court, à votre choix. Vous pouvez également choisir de placer un attelage court à chaque extrémité, ou un attelage décoratif: les pièces nécessaires à cet effet sont livrées avec le modèle. Dans le dernier cas, votre loco sera promue modèle d'exposition et vous pourrez

même installer les amortisseurs antilacets entre les bogies et le châssis.

Concernant les modèles précédents de la Traxx reproduite par ACME, des plaintes ont été formulées au sujet du chasse-obstacles placé trop bas, qui passait à peine au-dessus du champignon des rails et qui se coinçait parfois. Ce problème a retenu notre attention, mais nous ne l'avons jamais constaté personnellement. Peut-être ne se produit-il qu'avec des rails en code 100 ou sur des aiguillages Märklin? Ceci étant, ce modèle est si bien fabriqué qu'il nécessite une voie bien posée...

C'est que la 2835 ACME roule de façon très régulière et sa marche se règle doucement. Grâce aux deux volants d'inertie, ce modèle dispose d'une inertie naturelle et freine progressivement. Faites toutefois attention à la vitesse maximale, car lorsque le régulateur est ouvert à fond, cette vitesse est un peu trop élevée.

La prise de courant se réalise via les huit roues du modèle. Deux roues sont pourvues de bandages favorisant l'adhérence: c'est un curieux phénomène qui date des temps anciens, mais qui est encore utilisé par la majorité des fabricants... Ce modèle pèse près de 500 gr: avec un tel poids, il dispose pourtant d'un effort de traction suffisant. Même sans bandages, ce poids est suffisant pour tracter une belle rame sur une rampe de 2 %. Souvent, des bandages d'adhérence usés ou sales sont la cause d'une marche chaotique; ce n'est évidemment pas le cas de la 2835 avec ses bandages encore neufs. Si cela devait lui arriver, remplacez alors ces bandages: deux neufs vous sont livrés avec le modèle.

Bien entendu, ce modèle est préparé pour le placement d'un décodeur: un connecteur

Nem 652 est prévu à cet effet. Le décodeur est à placer dans un réceptacle prévu sous le châssis. Pour le placer, la caisse doit toutefois être déposée, afin de guider les fils via une ouverture dans le châssis vers la platine disposée au-dessus du moteur. L'ouverture de la caisse se réalise facilement en écartant quelque peu les bords vers l'extérieur et en la tirant vers le haut. Attention au câblage vers les phares et les pantographes: évitez de les arracher en déposant la caisse, ou qu'ils ne soient coincés lorsque vous la reposerez. Si vous ne devez pas accéder à l'intérieur du modèle, maîtrisez votre curiosité: ne déposez la caisse que si c'est strictement nécessaire...

Ce n'est pas dans nos habitudes de saisir le pied à coulisses pour mesurer un modèle: de nos jours, les fabricants sont suffisamment consciencieux pour que nous puissions leur faire confiance quant au respect des mensurations à l'échelle. Et s'il existe des différences, elles ne sont de toutes façons pas visibles à l'œil. Mais nous n'avons pas résisté cette fois et qu'avons-nous constaté? Que les tampons sont trop courts de 0,3 mm et qu'il manque 0,1 mm à la caisse. Mais qui le verra? La prise de mesures est donc un exercice inutile... L'essentiel est l'impression globale du modèle. Et dans le cas de la 2835, elle est très bonne: les teintes sont bien satinées, le marquage est lisible à la loupe, les mains courantes et les essuie-glaces sont très finement reproduits, les conduites en toiture sont convaincantes et même les grilles disposées au-dessus des tampons sont à claire-voie. Ajoutez-y des phares qui s'allument en fonction du sens de marche (blancs ou rouges) pour lesquels des Leds ont été utilisées, ce qui permet une brillance quasi invariable. Que faut-il de plus?...

Texte & photos: Gerard Tombroek



Modellbundesbahn

Un réseau unique à ne manquer!

EN ALLEMAGNE, IL EXISTE DE NOMBREUX RÉSEAUX EXPOSÉS À DOMEURE. CERTAINS N'ONT HÉLAS PAS ENCORE QUITTÉ LE NIVEAU DE CEUX REPRIS DANS LES CATALOGUES DES GRANDES FIRMES, MAIS D'AUTRES VALENT CERTAINÉMENT UNE VISITE. CERTAINS RENDENT MÊME ENTHOUSIASTES LES MODÉLISTES LES PLUS CRITIQUES: C'EST LE CAS DE 'MODELLBUNDESBAHN', AVEC SA REPRODUCTION HISTORIQUEMENT CORRECTE DES GARES DE BAD DRIBURG ET D'OTTBERGEN.

Les locos à vapeur avaient déjà lâché leurs dernières fumées depuis longtemps devant le dépôt lorsque les amateurs de trains commencèrent à s'y intéresser. Il devint célèbre grâce à la parution de l'ouvrage conséquent 'Bw Ottbergen, Ein typisches Bahnbetriebswerk der Dampflochzeit', une édition d'Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz (1984) des deux frères suisses Bernard et François Huguenin. Ce volumineux ouvrage de 394

pages décrit l'histoire de ce dépôt vapeur depuis sa première installation jusqu'à sa suppression. Ce sont surtout les croquis de situation du dépôt d'Ottbergen et ceux d'autres dépôts situés dans la région de la Weserbergland, ainsi les dessins particulièrement détaillés des bâtiments, qui constituèrent une énorme source d'inspiration pour plus d'un modéliste, ainsi que pour le fabricant Kibri, qui a reproduit à l'échelle H0 une maquette de la

remise, du château d'eau et de la cabine de signalisation d'Ottbergen Mitte.

L'idée de base

Chez les frères Huguenin même, il leur vint l'idée de reproduire Ottbergen en modèle réduit, lorsqu'ils étaient en train d'écrire ce livre. Mais Bernard et François en arrivent rapidement à la conclusion que pour sa reproduction en H0, il faudrait un espace d'au moins 40 mètres carrés et même à l'échelle N, il aurait encore fallu six mètres au minimum. Et à condition que les voies s'infléchissent directement après la gare, d'une façon peu réaliste. En d'autres termes, la reproduction en modèle réduit du site d'Ottbergen leur sembla irréalisable.

Passage d'un long train pétrolier à Bad Driburg: cette photo n'a pu être prise qu'en plaçant l'appareil photos sur les voies... (GJT)





Le bâtiment visible derrière les autorails est l'habitation du contremaître de la voie, et dans son prolongement, la halle aux marchandises. (FH)

M. Karl Fischer pensait quant à lui tout le contraire. Lors d'une discussion en 1998, Karl et son ami Torten König constatèrent qu'avec la fermeture de ce dépôt le 29 mai 1976, il avait été mis fin bien trop rapidement à la traction vapeur. Ils pensèrent que de nombreux visiteurs viendraient encore à Ottbergen, si la vapeur y était encore présente. Karl y ajouta de manière badine: «Et si nous en faisons un réseau, destiné à une exposition permanente?» Les études et la vie professionnelle reléguèrent l'idée au second plan, jusqu'en 2001, où il visita le 'Modellbahnenzentrum Lautenthal', dans le Harz. Le réseau qui y avait été construit par Gerhard Dauscher inspira Karl à ce point qu'il se mit sérieusement à réfléchir quant à l'idée qu'il avait lancée à l'époque à Torsten König...

En septembre 2003, il fonda alors la 'Modell Bw Ottbergen GmbH' ayant pour but la reproduction la plus complète possible au 1/87e et l'exposition d'une maquette des gares de Bad Driburg et d'Ottbergen et de leur environnement immédiat, tel que ces sites existaient en 1975, Ottbergen étant bien entendu reproduit avec son



Le réseau 'Modellbundesbahn' est établi à l'intérieur de la halle aux messageries de Bad Driburg (réalisée en pierres de sable) depuis le 15 octobre 2005. A l'époque de cette photo, cette remise était encore utilisée pour l'entreposage de marchandises. (MT)

dépôt vapeur complet, le tout étant fonctionnel...

Une équipe de construction

Un espace de 230 m² fut alors trouvé dans l'ancienne halle aux marchandises de Bad Driburg: ce fut le véritable coup de départ de 'Modellbahnschau MO187'.

M. Fischer demanda alors au modéliste professionnel Gerhard Dauscher de prendre à son compte la construction de ce réseau modèle. Outre la construction du réseau en H0 dans le 'Modellbahnenzentrum Lautenthal', ce dernier était aussi le concepteur en chef du 'Miniatur Wunderland' à Hambourg. L'équipe fut constituée

Le remise d'Ottbergen (qui comptait 15 emplacements) a été dessinée brique par brique et reproduite. Markus Tiedtke nous fait douter s'il s'agit de l'authentique ou de sa reproduction en réduction... (MT)



de 20 collaborateurs, dont Franz Josef Babik, qui avait grandi à Ottbergen et qui surtout, avait travaillé dans le dépôt lorsqu'il était encore jeune.

S'il y a des gens qui en savent un bout sur l'histoire d'Ottbergen, Bernard et François Huguenin en font certainement partie. Ils ont travaillé huit ans durant à ce livre 'Bw Ottbergen', pour lequel ils s'y sont rendus des dizaines de fois, entre 1973 et 1976. Lorsqu'ils furent approchés par Karl Fischer, avec son projet de réaliser le réseau Ottbergen-Bad Driburg', ils prirent immédiatement conscience qu'il leur fallait collaborer à cette aventure. L'idée de base de Karl Fischer selon laquelle les frères disposeraient encore d'infos supplémentaires et qu'ils voudraient bien les mettre à disposi-

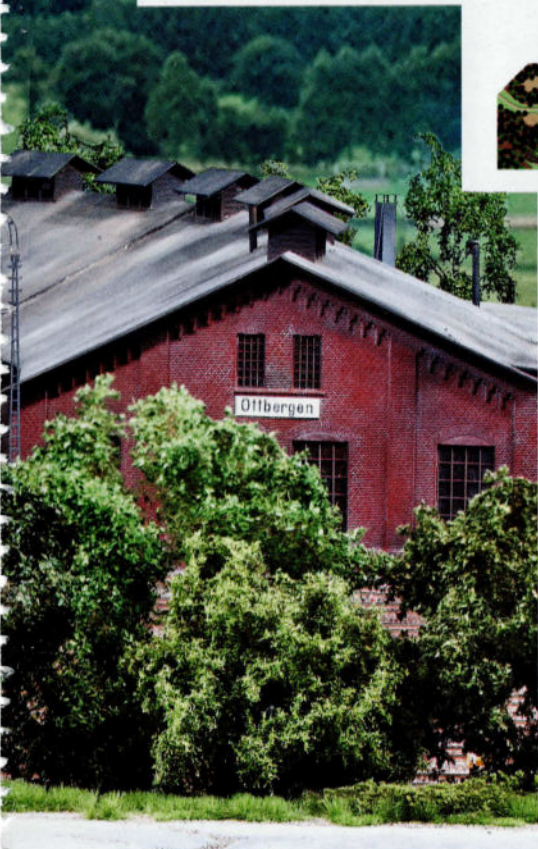
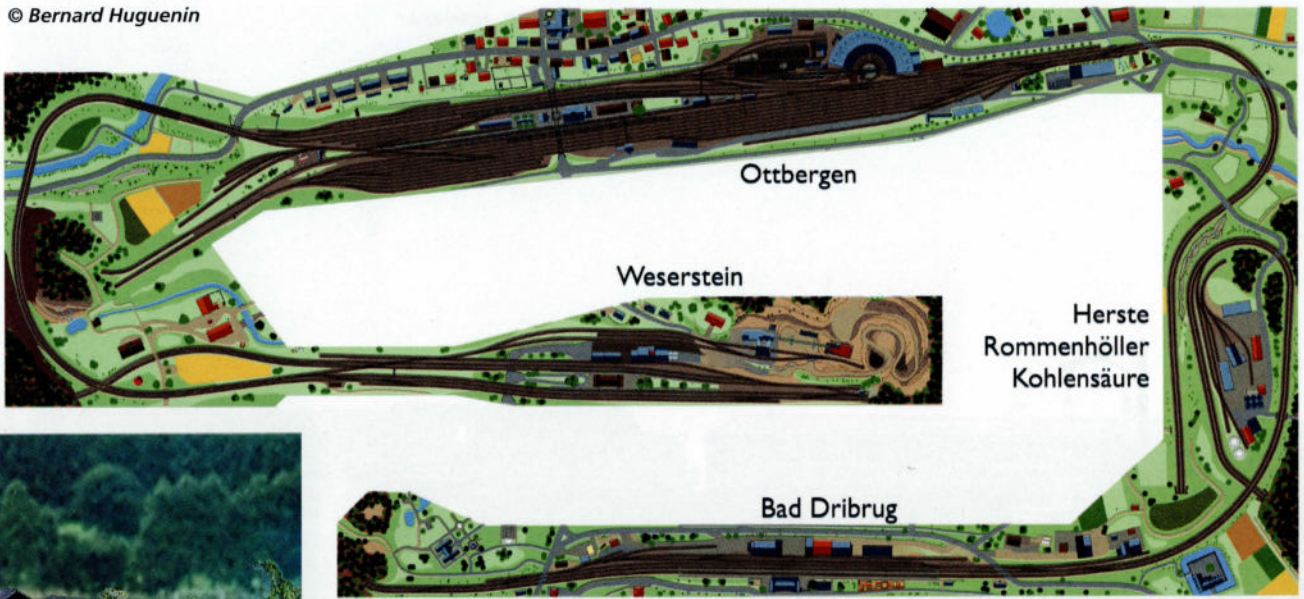
tion fut largement dépassée. Les frères ont ainsi complété le concept du réseau dans une large mesure, en collaboration avec M. Dauscher, en portant une attention particulière sur la partie 'Ottbergen'.

En tant que chef d'équipe 'construction', Norbert Sickmann reçut l'ordre de réaliser environ 150 maquettes de bâtiment, dont plus de 60 % réalisées exactement selon des exemples réels. Sur base des plans originaux, de données cadastrales, de photos et de ses propres mesures, Norbert a converti ces bâtiments au 1/87e au moyen du programme AutoCad. Il a ensuite disposé ses croquis de façon à ce qu'une fraiseuse pilotée par CNC puisse fraiser les pièces à assembler nécessaires, sur base d'une plaque de Polystrol. Les plus

petits détails ont été pris en compte: c'est ainsi que les façades sont reproduites avec les véritables briques. En utilisant le programme AutoCad et la technique de fraissage, Norbert Sickmann a obtenu d'excellents résultats: toutes les maquettes sont uniques et vous n'en rencontrerez aucune semblable sur un autre réseau.

L'objet de tous les regards sur ce réseau est indiscutablement la remise aux locomotives, reproduite sur base des dessins de Bernard Huguenin. Il a littéralement compté et dessiné chaque brique séparément, de façon à reproduire la remise exactement à 100 % au 1/87e. Cela ne vous étonnera pas d'apprendre qu'il lui aura fallu 300 heures pour réaliser ces plans... Et le dessin des autres bâtiments

© Bernard Huguenin



Le pont tournant est juste assez long pour permettre le virage des énormes BR 44. Comme il est fascinant de voir comment un telle loco est placée sur ce pont avec la précision d'une horloge suisse... (GJT)

comme le bâtiment de la gare de Bad Driburg et des façades en maçonnerie d'Ottberger Meierhof ont aussi nécessité des dizaines d'heures de travail de la part des constructeurs. Le fraisage des bâtiments a aussi coûté beaucoup d'heures de travail: une simple maquette de briques nécessite 30 à 40 heures, et pour le bâtiment de la gare de Bad Driburg, comptez environ cent heures d'utilisation de la fraiseuse!

Avec le don et le talent qui le caractérise, Jos Geurts – qui nous est bien connu – a confectionné les centaines d'arbres feuillus. Outre les bouleaux, les chênes et les tilleuls présents en nombre dans le Weserbergland, on y voit aussi des arbres plus rares, comme des saules pleureurs: ils ont tous été reproduits à l'échelle. Pour servir



Tandis qu'une BR 44 est virée, une autre attend déjà pour accéder sur le pont, dont le jeu n'est que de 2 mm à peine... (FH)

Le Nethebrücke, près d'Ottbergen. Après l'effondrement du pont en arche de pierres, celui-ci a été remplacé par ce viaduc en acier, deux anciennes piles étant toutefois réutilisées. (GJT)



d'exemple, Jos a utilisé des photos de véritables arbres, prises en hiver comme en été: sur base des photos d'hiver, on voit bien la structure des branches. Quant aux photos d'été, elles ont été d'intéressantes sources d'inspiration pour la réalisation du feuillage. La rangée de bouleaux le long de la Brakeler Strasse à Ottbergen a par contre été fournie par la firme Modelwerk.

Les 'Altenbekener Eisenbahnfreunde' ont constitué une véritable pépinière pour réaliser un bois comptant des centaines de

pins et de sapins. Les troncs et les branches de ces arbres sont confectionnés au moyen de fil de 0,5 mm: deux kilomètres en ont été nécessaires! Après la soudure des branches et l'étirage des troncs, ils ont été garnis d'aiguilles Silflor, de la marque Silhouette. Finalement, le nombre d'arbres reproduit a grimpé jusqu'à 1.500, et l'on y compte environ 2.500 buissons...

Près de 200 aiguillages

Pour la construction en bois et la pose des voies, Heinz Stengel, qui est déjà l'auteur de nombreux projets de modélisme fer-

roviaire, est issu de l'équipe. Ce team a réalisé la pose d'environ 1.100 m de voies et de 216 aiguillages Tillig, d'une façon professionnelle. Au total, 83 signaux ont été placés de façon réglementaire et sont fonctionnels: c'est autre chose que ces signaux qui n'indiquent que 'passage autorisé', ou pire, 'stop', alors qu'ils sont franchis allégrement par les convois... Afin de pouvoir faire face à la charge importante d'une exploitation en continu, toutes les motorisations des aiguillages et des signaux sont constituées de servomoteurs.



Cette vue du dépôt en direction du nord aurait pu avoir été prise depuis les tours de l'église d'Ottbergen.



Quasi tous les bâtiments ont été reproduits exactement à 100 %. (GJT)

'Modellbundesbahn'

Entretemps, le nom de 'Modellbahnschau Bw Ottbergen Bf Bad Driburg' a été simplifié en 'Modellbundesbahn'. M. Fischer insiste sur le fait que lors de la construction de 'Modellbundesbahn', ce n'est pas la construction du plus grand réseau qui comptait, mais plutôt l'exposition d'un réseau le plus authentique au 1/87e, et en particulier du dépôt de locomotives d'Ottbergen et d'une partie de la ligne vers Bad Driburg et de sa gare de Bad Driburg, dans toute sa diversité. Des magnifiques locomotives à marchan-

dises du type 1'E à trois cylindres de la série 44 et contemporaines de ce réseau des années 1970 sont utilisées sur ce réseau réaliste. Ce n'est donc pas un réseau de fantaisie, mais une reproduction fidèle d'une époque révolue. En cela, ce réseau d'exposition se distingue de quasi tous les autres. Karl Fischer fait remarquer à quel point les trains y circulent doucement et ne font pas la course, comme on le voit trop souvent sur d'autres réseaux...

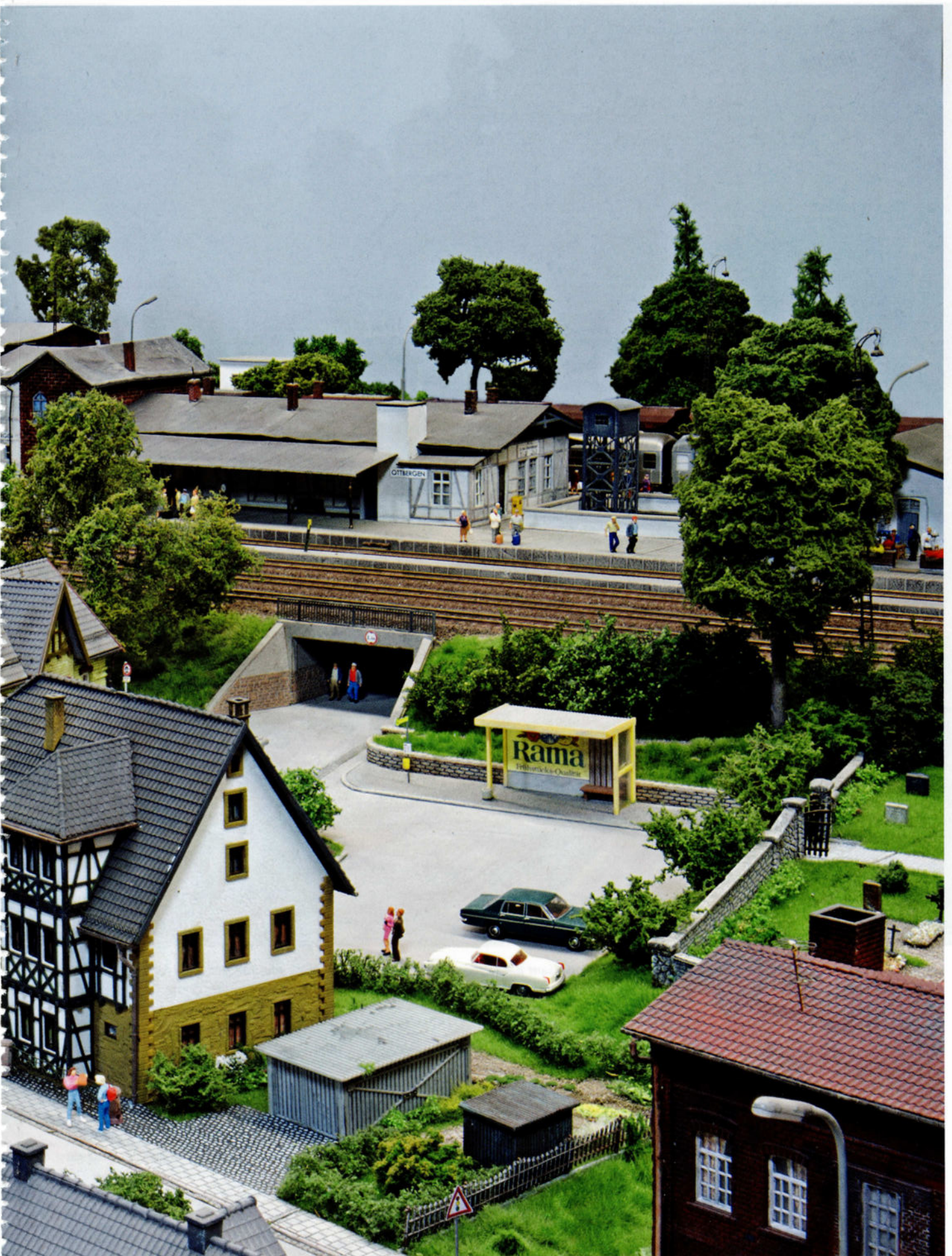
Pour l'équipe des constructeurs, ce fut un luxe rare de pouvoir construire sur base

de dessins d'origine, devant à peine être réduits en longueur. Seules les voies d'entrée et de sortie de la gare d'Ottbergen ont été raccourcies par rapport à la situation réelle: tout le reste est exactement à l'échelle 1/87e!

En première instance, ce réseau avait une forme de 'U' avec d'un côté la gare de Bad Driburg et de l'autre 'Ottbergen'. Jusqu'à la fermeture du dépôt d'Ottbergen, toutes les installations typiques d'approvisionnement des locomotives à vapeur étaient encore présentes: les fosses à piquer les

Un lecteur critique qui aurait connu Ottbergen du temps de la vapeur remarquerait peut-être que le bâtiment de la gare n'est pas tout-à-fait correct du point de vue époque: ce bâtiment en maçonnerie a déjà été démoli en 1960. Les constructeurs de ce réseau n'ont toutefois pas pu faire l'impasse sur ce bel édifice si caractéristique, remplacé par un bâtiment standardisé d'après-guerre. (GJT)







Les longs trains transportant du minerai de fer de Suède et passant par Ottbergen vers Soest, Hamm ou Rheinhausen (près de Duisbourg) furent mémorables: en voici un en direction de Wesserstein. (GJT)

feux, les silos à charbon avec deux simples grues, les bâtiments annexes, un château d'eau remarquable et bien entendu, la remise polygonale. Au centre de la remise à 15 emplacements se trouve une plaque tournante d'à peine 20,5 m: tout ceci a été reproduit scrupuleusement sur le réseau. Ce site reprend tous les bâtiments que l'on peut imaginer. D'abord et avant tout un bâtiment de gare disposé en îlot entre les

voies. En outre, le site reprenait une gare marchandises assez vaste, une gare de formation complète avec bosse de triage et un nombre impressionnant de voies de garage. Bien que selon les normes en vigueur, ce site soit assez restreint, le réseau mesure quand même 18 m de longueur.

Bad Driburg est une 'petite' gare de passage. 'Petite' entre guillemets, car en ré-

duction, elle fait encore 14 m. Cette gare reproduit également la situation de 1975. On y voit bien entendu la halle aux messageries dans laquelle le 'Modellbundesbahn' est installé.

La ligne entre Ottbergen et Bad Driburg est établie dans la région vallonnée typique du Weserbergland, caractérisée par des tracés aux courbes larges le long de parois boisées et de rivières idylliques. On y voit le château de Borlinghouse en style Renaissance du producteur d'eau minérale Rommehöller et l'usine Kohlensäure de



Bad Driburg-Herste (actuellement Linde Gas), qui compte un vaste raccordement. Cette usine produit de la glace sèche sous forme de gaz carbonique.

La ligne est reproduite sur la large liaison de 8,5 m entre les deux jambages. Pour reproduire les 20 km du trajet Ottbergen – Bad Driburg sur les 8,5 m disponibles, des concessions ont dû être faites. Intelligemment et grâce à la double boucle partiellement dissimulée par le paysage et les bois, la distance est telle qu'un train se dirigeant vers la montagne met de 4 à 5 minutes



L'ancien viaduc de Nethebrücke avec ses cinq arches n'a vécu que 31 ans: en février 1909, il a été emporté par une crue. Il a toutefois été ressuscité sur 'Modellbundesbahn'.

entre Ottbergen et Bad Driburg, situé à 20 cm plus haut. Les courbes visibles ont un rayon d'action de 1.000 m, tandis que celles dans les parties cachées sont de 650 mm.

En 2009, une languette supplémentaire a été construite à l'intérieur du 'U' par Michael Butkay et son équipe: la forme désormais obtenue peut être décrite comme étant une lettre 'G' en capitale. Contrairement aux gares d'Ottbergen et de Bad Driburg – qui ont été reproduites le plus fidèlement possible – un ensemble de différents motifs régionaux a été placé sur cette partie intérieure, avec la gare fictive de 'Weserstein', inspiré par le site de Wehrden/Weser et du bâtiment de la gare de Brakel, détruite en 1945. A l'extrémité de la languette, on trouve une carrière avec son usine de concassage.

La commande du réseau

La vie d'une ligne ferrée est fortement influencée par le matériel qui y circule. Pas une seule locomotive, voiture ni wagon n'est extrait de sa boîte et placé ainsi sur le réseau. Toutes ces pièces sont traitées une par une de façon à paraître patinées ou salies. Les convois sont composés de façon réaliste et circulent selon un horaire réaliste, conçu par François Huguenin et Torssten König. Ces deux personnes ont également fourni les données nécessaires pour réaliser les manœuvres de façon réaliste.

Dès le début, une commande digitale souple a été utilisée. Des exigences particulièrement élevées ont été émises pour

ce système de commande, afin d'effectuer les mouvements dans le dépôt et sur la bosse de triage. La facilité d'utilisation et en particulier, le transfert des données et les fréquences de répétition ont eu une grande importance. La première conception de la commande fut mise au point par Reinhold Günther. A l'origine, un système Selectrix conçu par Doehler & Haass a été utilisé: il offrait d'excellentes qualités de roulement, avec des décodeurs pour locos DHL. Mais l'utilisation du protocole DCC offrait encore plus de possibilités, entre autres l'application T4T pour un échange automatisé de locomotive et les manœuvres d'un train de marchandises local. "Nous avons combiné le système RMC de Rautenhaus Digital avec le protocole DCC et SX: nous utilisons donc le meilleur de ces deux mondes, avec une commande flexible", selon Norbert Sickmann.

Tout le réseau a d'abord été découpé schématiquement, avec l'emplacement des signaux, des sections de bloc, des aiguillages, colonnes hydrauliques, etc. Ceci a été réalisé au moyen d'un programme de commande RMX. Les itinéraires ont ensuite été conçus: pour ce faire, la réalité a été suivie de très près. Au total, 30 itinéraires 'trains' et 250 mouvements de manœuvres ont été définis.

L'exploitation

Nous parlons de mouvements de trains, car les convois n'assurent pas des trajets fantaisistes: des manœuvres sont réellement effectuées. A Ottbergen, un train de marchandises local est trié et poursuit en-

suite sa route. Un autre train local circule d'Ottbergen vers Herste, où il permute (de nouveau automatiquement) deux wagons.

L'échange de locomotives à Ottbergen est spectaculaire. A l'arrivée de certains convois, la loco est découplée et une autre loco sortant du dépôt est placée devant le convoi. La première loco se rend alors au dépôt via une grue à charbon fonctionnelle et des colonnes hydrauliques pivotantes, le déroulement de tous les stades de l'approvisionnement d'une loco étant reproduit. Après virage de la loco sur la plaque tournante, le parcours se termine dans la remise, dont les portes sont ouvertes ou fermées.

La plaque tournante de 20,5 m utilisée en vrai grandeur nécessitait pas mal de dextérité de la part des machinistes pour placer les énormes BR 44 et 50 exactement sur le pont: ils n'y avait que 30 cm de jeu. Et en modèle réduit, c'est encore plus difficile: le jeu pour une BR 44 en modèle réduit est d'à peine 2 mm à l'avant et à l'arrière! A la main et avec un bon régulateur et de bons yeux, il pourrait être possible de disposer le modèle exactement sur le pont tournant, mais sur 'Modellbundesbahn', tout est réglé automatiquement... Grâce à une commande infrarouge conçue par François Huguenin et disposée au milieu de l'axe du pont tournant, ce problème a été résolu.

Concernant le pont tournant, Fischer a dit qu'il voulait évidemment le modèle exact. Le constructeur en petites séries Wiederrhold avait en son temps reproduit ce pont

tournant, exactement selon les dessins de Bernard Huguenin et reproduits dans le livre traitant du Bw Ottbergen. Ce modèle n'est toutefois plus en vente, jusqu'au moment où il a été déniché sur eBay. Il apparut malheureusement qu'un autre modéliste convoitait également le même pont tournant, ce qui fit monter les enchères. Cela a donc coûté plus que prévu, mais ce pont se trouve désormais en bonne place devant la remise d'Ottbergen.

Les animations

A part les grosses 44, leurs lourds trains de marchandises et d'autres trains de marchandises lourds, d'autres longs convois ont bénéficié d'une grande attention du point de vue horaires et en fonction des circonstances locales. Pour les détails, les sources les plus diverses ont été consultées: des dessins d'origine, des photos, des journaux et des interviews de gens qui ont connu la gare et ses alentours, ou qui y ont travaillé. Les constructeurs ont restitué d'une façon vivante le style particulier de construction et le panorama de la région. Bien entendu, le paysage a été étudié dans les détails pour reproduire le caractère accidenté du terrain, les couleurs vives et l'influence que le chemin de fer a eu sur l'environnement.

On voit beaucoup de choses sur 'Modellbundesbahn', mais on peut aussi beaucoup y vivre. Des animations sont visibles partout: des bucherons à l'œuvre, un camion de pompiers qui fonce, etc. Trop de choses pour être toutes nommées. Et sans compter les animations qui débutent



La gare fictive de Weserstein. Sur 'Modellbundesbahn', les signaux sont plus qu'un simple décor: ils sont implantés où il faut et fonctionnent réglementairement! (GJT)





Le signal d'entrée vers Weserstein est à l'arrêt. Le redémarrage de cet omnibus ne posera toutefois aucun problème pour ses deux V200... (MT)

d'elles-mêmes: alors que nous admirions les racines d'un sapin reproduites par Jos Geurts, d'autres sapins se sont mis brusquement à balancer, comme si un énorme coup de vent s'était produit!

Une visite

'Modellbundesbahn' à Bad Driburg est un réseau unique, non seulement en Allemagne, mais aussi pour ses pays limitrophes. Grâce au concept qui sous-tend ce réseau, l'époque de la vapeur y est entretenue et restituée d'une manière très réaliste. C'est un véritable pan du patri-

moine industriel, qui vaut indiscutablement le détour. Karel Fischer et Norbert Sickmann, l'équipe de base à Bad Driburg, se réjouissent déjà de votre visite!

Le 'Modellbundesbahn' n'est ouvert que les dimanches et quelques journées pendant les vacances et les jours fériés: voyez les jours d'ouverture sur www.modellbundesbahn.de. Vous trouverez le 'Modellbundesbahn' dans l'ancienne halle aux messageries de Bad Driburg. Il y a assez de places pour garer votre voiture juste devant ce bâtiment.

Adresse: Brakeler Strasse, D-33014 Bad Driburg.

Le livre 'Bw Ottbergen' est déjà épuisé depuis longtemps: si vous voulez en savoir plus sur 'Modellbundesbahn' et sur le véritable dépôt, consultez la rubrique 'Recensions' publiée dans ce numéro et qui traite d'Ottbergen, *Klassiker der Dampflozeit 1 & 2*.

Texte: Gerard Tombroek / Photos: Markus Tiedtke (collection 'Modellbundesbahn'), François Huguenin (collection 'Modellbundesbahn') et Gerard Tombroek.



J'aime tant mon pigeonnier... (*)



TOUT COMME C'EST LE CAS DANS LES RANGS DU MODÉLISME FERROVIAIRE, LES COLOMBOPHILES ONT DE PLUS EN PLUS LES TEMPS GRISÉS... SELON SES PROPRES DONNÉES, LA LIGUE COLOMBOPHILE BELGE DÉNOMBRAIT 216.000 MEMBRES ENVIRON EN 1950, ALORS QU'ILS N'ÉTAIENT PLUS QUE 31.000 EN 2010. LE TRANSPORT DES PIGEONS AUSSI A ÉVOLUÉ: APRÈS DES CHARRETTES À BRAS, DES CAMIONS ET DES TRANSPORTS EN MASSE PAR CHEMIN DE FER. LORS DE LA PÉRIODE DE GLOIRE DU SPORT COLOMBOPHILE, 16 MILLIONS DE CES VOLATILES ÉTAIENT TRANSPORTÉS PAR SAISON, CE QUI NÉCESSITAIT L'UTILISATION DE 11.000 WAGONS! CES CHIFFRES DONNENT UNE IDÉE DU TRAFIC ENREGISTRÉ ET CE, UNIQUEMENT LES VENDREDIS (POUR LES LÂCHERS DE PIGEONS AU SUD DE PARIS) ET LES SAMEDIS (POUR LES LÂCHERS AU NORD DE PARIS).

l'auteur en connaît assez dans ce hobby et est bien placé pour puiser dans sa propre expérience pour réaliser un pigeonnier miniature avec sa volière, son colombophile et ses pigeons. Et c'est carrément le pigeonnier du père qui a été reproduit ici!

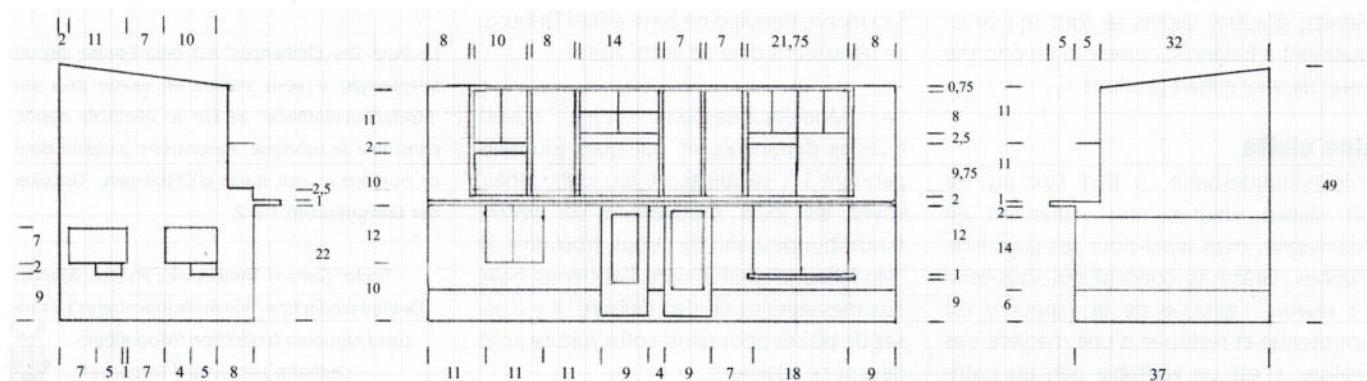
Le pigeonnier (PLAN 1)

Les premiers pigeonniers étaient généralement réalisés tout en bois. Il pouvait même arriver que les pigeons soient hébergés dans un grenier ou au-dessus d'une étable. Le fait d'être établi en hauteur l'est pour des questions de sécurité: pensons simplement au danger représenté par les chats, les renards et autres prédateurs. Chacun construisait selon sa propre inspiration, de telle sorte qu'il était rare de voir deux pigeonniers identiques. Quelques principes de base reviennent toutefois régulièrement: nous

Si vous voulez reproduire ces scènes particulières sur un réseau d'inspiration belge, ce sont les gares de Mouscron, Mons ou Erquelinnes qui entreront en ligne de compte: il s'agissait des points de concentration des wagons chargés de pigeons provenant des endroits de chargement. A l'arrivée de ces convois, vous pouvez les trier et les recomposer en de nouvelles rames, qui seront alors expédiées en France vers les lieux de lâchers des pigeons. Les

possibilités de manœuvres sont nombreuses. Le type de wagons à utiliser dépendra bien entendu de l'époque à laquelle se déroule la scène. Seuls des wagons fermés à aération peuvent toutefois être utilisés, comme par exemple les 'Gbs'.

Si vous voulez reproduire toute l'activité colombophile, il vous faudra évidemment commencer par reproduire un pigeonnier et son colombophile. En tant que fils de l'un d'eux,



1. Le pigeonnier avec ses box.



2. La face gauche du pigeonnier: observez le bout de béton saillant sur le seuil.



3. La face droite du box, avec enduit en ciment, les briques nues et le bord peint.

le verrons lors de la construction. De nos jours, de nombreux pigeonniers sont préfabriqués en bois par des firmes spécialisées.

Le pigeonnier que nous allons reproduire date du milieu du siècle dernier et est constitué pour partie en bois et pour partie en briques, partiellement recouvertes de ciment (PHOTO 1). Deux box étaient aménagés par-dessous en briques, dont l'un a été transformé par après en box pour élevage.

A l'étage, seule la partie avant et l'aménagement intérieur sont entièrement en bois. Le toit est légèrement en pente vers l'avant et recouvert de tuiles en argile de Boom. Un architecte s'est chargé de dessiner les plans, mais après quelques mesures complémentaires, nous avons repris le mètre courant, tout remesuré et redessiné les plans à notre façon. Et la construction fut une interprétation libre des plans! Mon père a bien entendu apporté les modifications ultérieures nécessaires et effectué les répara-

tions avec des moyens limités, ce que l'on voit nettement sur les photos: c'est une difficulté supplémentaire à reproduire.

Les deux pignons sont identiques du point de vue dimensions, mais différent nettement d'aspect. Le promenoir en béton à l'étage ne doit pas être reproduit, sinon vous aurez des misères, plus tard... Du côté gauche (PHOTO 2), vous pouvez voir un petit bloc en béton, une erreur de l'entrepreneur (!): il sera posé plus tard. Pour ce faire, examinez correctement les photos qui servent d'exemple. La façade de gauche est percée par deux fenêtres qui présentent une ouverture en partie basse, de façon à ce que les pigeons puissent entrer ou sortir. Cette paroi est constituée de plasticard de 0,75 mm. L'aménagement intérieur n'est pas visible, mais nous avons tout de même prévu une petite cloison de séparation, servant de renfort: elle se trouve entre les deux fenêtres, car en réalité, c'était deux box séparés. La fini-

Ce dont nous avons besoin:

- Plaquettes de styrène: 0,3 – 0,4 – 0,5 – 0,75 et de 1 mm
- Tigettes de styrène: 0,25 x 0,5 – 0,25 x 0,75 – 0,25 x 1 – 0,5 x 0,5 – 1 x 1 – 1,5 x 1,5 – 2 x 2 mm
- Sidewalk en styrène Evergreen (réf. 4514)
- Motif de briques Slaters 'English bond'
- Feuilles transparentes 0,15 mm
- Du fil de cuivre de 0,8 mm
- Un profilé semi-rond Raboesch
- Des tuiles Goover Models GM 96117
- Set Preiser 663-10169 (pigeons) et une figurine (par ex. du set 16343)
- De la pâte à boucher Revell pour modélisme
- Peintures Humbrol: matt 1, 23, 24, 88, 89, 94 & 120; brillante: n° 3
- Peintures Revell: matt 5, 9, 35, 37, 57, 75, 77, 83 & 85; métallique 90 et satin SM302
- Peintures Talens noir neutre 737 et brun foncé 402
- Poudres de pigments Artitec
- De la fine gaze (des sachets de thé en plastique)
- Du fin gravier
- Une chignole et des mèches de 0,5 & 1 mm, un couteau pour hobby, une règle métallique, plusieurs limes, du fin papier abrasif, une équerre, de la colle instantanée et liquide (par ex. de la 'thin cement' de Tamiya), un 'chopper' NWSL, des pincesaux 3/0, 10/0 et 4, de l'adhésif de masquage Tamiya et un verre grossissant.

tion de cette façade sera pour plus tard, lorsque toutes les façades seront assemblées entre elles. Ce faisant, le plâtrage peut être fait en une seule opération et les joints éventuels seront ainsi camouflés.

La base du pignon de droite (PHOTO 3) est en plasticard de 0,4 mm. Une bande au motif de briques de Slaters English bond (de 0,6 mm d'épaisseur) vient par-dessus. Cette plaquette a une hauteur de 20 mm, dont les 6 mm inférieurs seront peints ultérieurement en gris. La partie supérieure de la façade est constituée d'un bout de plasticard de 0,5 mm d'épaisseur. Une couche de plâtre la recouvrera également. La façade arrière est très simple et assemblée de la même façon que celle de droite. Lors de la finition, aucun bord ne devra y être peint! Quant à la façade avant, c'est la partie la plus difficile: elle est constituée de trois parties: les rayonnages, le promenoir et le pigeonnier proprement dit.



4. Détail de la fenêtre du bas à gauche, avec son moustiquaire.



5. Détail de la fenêtre du haut à droite, avec son seuil en pierre de taille.

6. La façade avant, avec les différentes portes et fenêtres.

7. Le pigeonnier est constitué de trois espaces distincts.



Le box

Comme base, nous allons utiliser du 0,4 mm. Au-dessus et par dessous, une bande de 0,75 mm d'épaisseur et 6 mm de large: cette bande doit imiter un bord en ciment et peut déjà avant le montage être peinte en 'gris pierre' (Revell matt 75). La plaque de briques peut ensuite être posée. La fenêtre de gauche (PHOTO 4) est constituée de tiges de 0,25 mm sur 0,5. Vous forez ensuite dans chaque angle de la plaque de base un trou de 0,5 mm et découpez le long des tiges, au moyen d'un couteau affûté pour hobby, afin de constituer la baie de fenêtre. Terminez la finition au moyen d'une petite lime ou avec du fin papier abrasif: ce sera surtout nécessaire dans les coins. Cette fenêtre sert à l'aération et sera pourvue d'un fin treillis: ce dernier sera reproduit au moyen d'une très fine gaze en plastique provenant d'un sachet pour thé et recouverte d'une peinture Humbrol (matt 88) fortement diluée. Les deux portes sont confectionnées de la même façon. Attention quand même, car les fenêtres sont différentes. Nous confectionnons d'abord un encadrement au moyen de tiges de 0,25 mm x 0,5 et les collons contre les murs: la porte y est alors fixée. Sous la porte vient se placer une plaquette de 0,3 mm surmontée d'une tige de 0,25 mm x 1 (la gouttière). Pour la porte de gauche, nous avons confectionné des tiges de 0,3 mm x 1,3 et pour celle de gauche, 0,25 mm x 1. Forez-y également un trou pour y fixer ultérieurement la clenche. La fenêtre suivante



(PHOTO 5) est confectionnée de la même façon, mais ici, une pierre bleue y est placée: elle est constituée d'une tige de 1 mm x 1: elle doit déborder d'un mm de part et d'autre de la fenêtre. Avant de la fixer, elle est recouverte d'un primer (gris) Humbrol. Pour la fenêtre proprement dite, des tiges de 0,25 mm sur 0,75 seront utilisées. Avant de placer la vitre, le bois est peint avec du vert foncé brillant 3 Humbrol (PHOTO 6).

Le promenoir

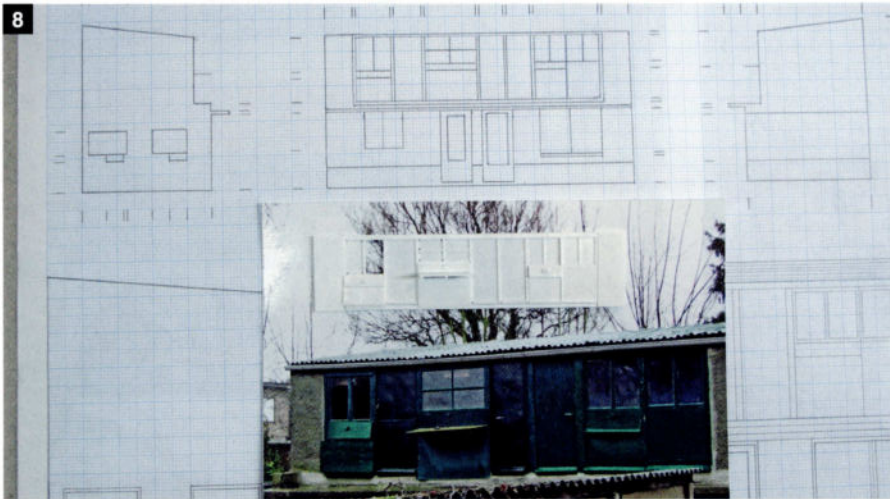
En réalité, il s'agit d'une plaque coulée en béton d'environ 1 m de largeur, courant tout autour du périmètre du pigeonnier. A l'intérieur du box, les voliges en bois du plancher y reposent dessus. Ce plancher était constitué de planches de bois recouvertes de plaques de triplex. Comme rien de ceci n'est toutefois visible sur notre maquette, une plaque de 1 mm a été posée sur toute la superficie, ce qui rend

notre assemblage par ailleurs plus solide. La partie visible (le 'promenoir') peut ensuite être peinte en gris pierre. En pressant au moyen d'un bout de mousse dans la peinture encore humide, vous obtiendrez un effet 'béton'.

Le pigeonnier

Le pigeonnier (PHOTO 7) est constitué de trois boxes qui ont chacun leur porte et leur volet d'accès pour les pigeons. Tous sont pourvus de fenêtres fixes, mais le box de droite a deux grandes portes qui sont ouvertes de façon à ne pas retarder les pigeons rentrants, lors d'un concours: c'est de loin la partie la plus difficile à reproduire de ce projet.

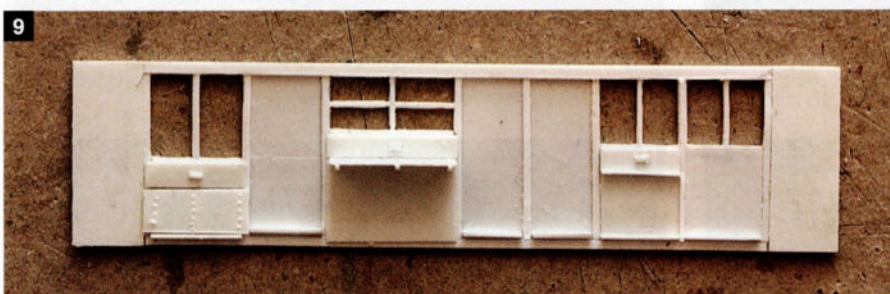
Ici aussi, nous allons commencer avec une plaquette de 0,4 mm servant de base. Des deux côtés, nous collons un bout de 8 mm de large et de 0,3 d'épaisseur. En partie basse vient se placer un raccord fait d'une tige de 0,25 mm x 1 et en partie haute, de 0,25 mm x 0,75.



8. Les différentes phases de confection des fenêtres.

9. Les fenêtres achevées du pigeonnier.

10. L'assemblage des différents murs, déjà recouverts d'une couche de primer.



Comme vous pouvez le lire sur le plan, toutes les liaisons verticales ont la même dimension: 0,25 mm x 0,75. Si aucune mensuration n'est indiquée pour la répartition des fenêtres, il s'agit de 0,25 mm x 0,5. Ici aussi, les fenêtres sont réalisées de la même manière (PHOTOS 8 ET 9). Vous devez encore obturer les trois volets d'accès au moyen d'un bout de plasticard de 0,3 mm, un poil plus grand que l'ouverture (imaginaire). Comme poignée, mon père avait simplement cloué un petit bout de bois: en ce qui nous concerne, il s'agira d'un petit bout d'environ 1,5 mm. Pour le box de gauche, une plaque rabattable vient se placer juste sous l'accès et n'est utilisée que lorsque les pigeons doivent rentrer. Pour la reproduire, un bout de 0,3 mm aussi large que le volet d'accès sera utilisé. Pour le box du milieu, une plaque fixe est prévue juste sous l'accès: elle est de 14 mm x 5 x 0,3 et soutenue par trois chevrons de 0,5 mm x 0,5. Ce box est obturé par une

plaque épaisse qui vient se placer juste au-dessus du bord de la plaque de base en béton. Pour ce faire, nous utiliserons à nouveau du plasticard de 0,3 mm. Pour le dernier box, seule une planche est à prévoir sous le volet d'accès: comme les portes étaient chaque fois ouvertes, ce volet était rarement utilisé. Une petite tigette suffira donc amplement. Les portes seront comblées avec du plasticard de 0,3 mm. Partout, des planchettes seront posées afin d'éviter que la pluie ne pénètre à l'intérieur: ces planchettes se voient bien sur les photos. Des tigettes de 0,25 mm x 0,5 placées obliquement conviendront à merveille. Forez dans chaque porte un petit trou de 0,5 mm pour la clenche (poignée). Après mise en peinture, les clenches constituées de fin fil y seront fixées par collage. Inutile de préciser ici qu'il vous faudra travailler très soigneusement: mesurez le tout régulièrement et veillez à ce que tout soit bien collé de

manière perpendiculaire. D'éventuelles petites fissures peuvent être obturées avec de l'enduit de remplissage pour modélisme; poncez ensuite avec précaution. Ici aussi, nous avons d'abord tout peint, avant de poser les vitrages dans les fenêtres. Après que le primer ait bien durci, plusieurs teintes de vert ont été utilisées en mélangeant quelques gouttes de blanc à de la peinture Humbrol matt 88 (vert 'mer'), selon trois variantes. Les pigeons répandent une fine poussière blanche qui adhère partout, raison pour laquelle les fenêtres ont été recouvertes à l'intérieur d'une petite couche de poudre à pigments blanche Artitec. Enfin, la planche pour donner accès au box du milieu sera peinte en brun-jaune (Humbrol matt 94).

Il est grand temps maintenant d'assembler notre maquette. Pour ce faire, nous confectionnons d'abord un plancher en styrène contre lequel les façades seront collées à angle droit. Comme nous l'avons déjà écrit, une cloison de séparation servant de renfort vient se placer dans le box de gauche. Un mur de séparation vient également se placer entre les deux box. Le plancher vient se placer dessus et comme ultime pièce, la façade du pigeonnier. Deux cloisons de séparation et des bouts de styrène sont encore posés au titre de renfort. Soyons de bon compte: ceux-ci se sont avérés nécessaires au cours du montage, car certaines parois avaient tendance à se bomber. N'oubliez pas le petit bloc de béton sur le côté gauche: ses dimensions sont de 5 mm x 2 x 2. D'éventuelles fissures peuvent être obturées au moyen d'une pâte de remplissage, qui sera ensuite poncée finement (PHOTO 10).

La finition

Avant de confectionner la toiture et de la placer, nous allons d'abord plâtrer la maquette, la peindre et la patiner. En ayant déjà peint plusieurs pièces au préalable, il ne faut plus beaucoup avoir recours à l'adhésif de masquage. Laissez s'écouler suffisamment de temps entre les différentes couches de peinture, afin qu'elles sèchent. Partout où un enduisage doit être réalisé, une couche de primer est d'abord appliquée à l'aérographe. Ensuite, une grosse couche de peinture gris pierre est appliquée au pinceau, dans laquelle des fins grains de gravillons sont richement



A. Détail de l'enduisage et de la maçonnerie: observez les différentes teintes des joints.



B. Le toit dans son état d'origine, avec ses tuiles.



C. La corniche avec son écoulement, fixé par un unique étrier rouillé.



D. Détail de la volière, avec son treillis pour cage à poules en galvanisé et à mailles hexagonales.

saupoudrés. Appliquez ensuite une nouvelle couche de peinture gris pierre, de façon à couvrir les grains. Un lavis fait d'une teinte grise plus claire accentuera l'effet des grains. Et des petites réparations seront reproduites au moyen de teintes grises plus claires.

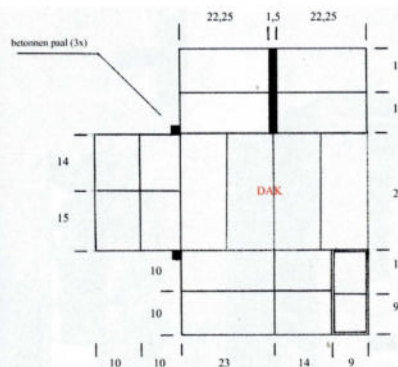
Lors de la construction, la maçonnerie était constituée d'un mélange de ciment et de sable. Beaucoup de sable, car les joints présentent une teinte jaune et non grise, comme nous les connaissons généralement. A certains endroits, les joints de maçonnerie avaient déjà été traités, de manière à les faire apparaître gris (VOIR PHOTO A). Les joints sont lessivés au moyen d'un mélange de matt 24 Humbrol (jaune 'trainer') et de matt 94 (brun-jaune). Il vous faudra trouver par vous-même la juste proportion, mais l'aspect ne doit certainement pas être trop jaunâtre. Pour les réparations à certains endroits, les joints seront colorés avec un primer gris, pour imiter la teinte du ciment. Les briques seront ensuite éclaircies avec du matt 37 Revell (rouge tuile).

Réalisez cette opération en diagonale et avec peu de peinture sur votre pinceau, de façon à ne pas boucher les joints. Vous pouvez ensuite appliquer un léger lavis au moyen d'une peinture fortement diluée (anthracite). Ceci affadira l'éclat des joints jaunes et produira des effets d'ombre sur l'ensemble. Sur le bas de la façade de droite, un bord gris sera encore peint: une fine couche suffit et à certains endroits, la couleur des briques peut se voir à travers la peinture. Les fenêtres sont ensuite posées dans la façade de gauche; celles-ci sont constituées de tiges (0,25 mm x 0,5) peintes au préalable en vert. C'est maintenant que nous constatons que les vitrages ne peuvent plus être placés... La seule solution consiste à créer une ouverture dans la plaque de base: c'est une solution de fortune, mais finalement, elle réussira. Il ne nous reste plus qu'à confectionner deux petits volets et cette façade est également achevée. Le volet de droite est placé à côté du box, afin que les pigeons puissent sortir.

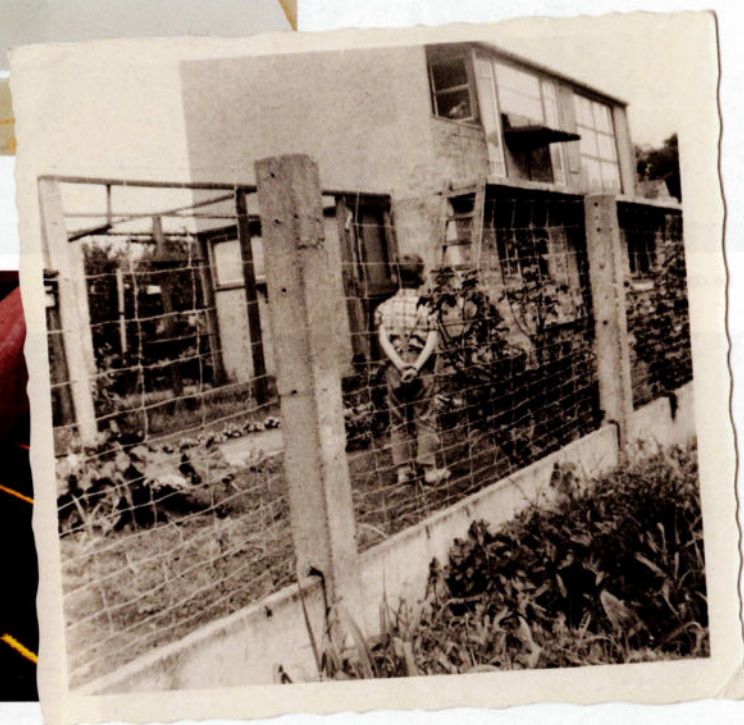
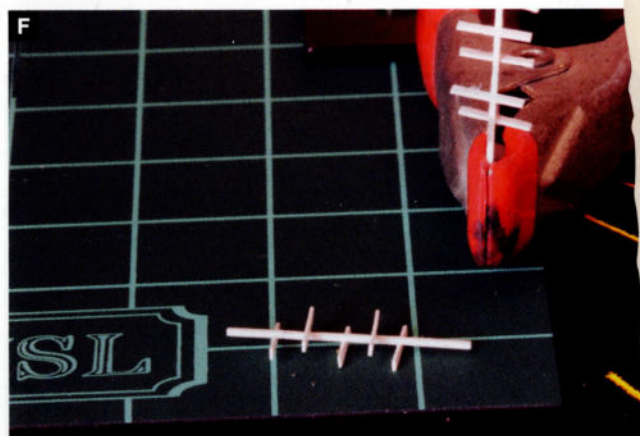
La toiture

La toiture (PHOTO B) est constituée d'une plaque Goover Models (réf. GM 96117). Prévoyez-la un peu plus grande de façon à ce que l'avant dépasse quelque peu, pour que la gouttière puisse y être fixée. A l'arrière, une demi-tuile dépasse de la façade de l'édifice et en réalité, c'était également le cas. Comme cette plaque est assez épaisse, les côtés doivent être amincis à la lime, de façon à ce que le toit s'ajuste entre les murs. Ici aussi, une couche de primer est d'abord appliquée, avant l'application de la peinture brune (matt 85 Revell) mélangée et de la matt 37, afin que ces deux teintes se mélangent entre elles. En agissant ainsi, vous n'obtiendrez pas deux tuiles identiques. La finition se réalise au moyen d'un lavis anthracite et de quelques parties éclaircies en brossant à sec avec du brun (matt 85) et du gris clair (un mélange de matt 5 Revell et de quelques gouttes de gris matt 75).

Le toit peut maintenant être fixé à la colle et parachevé au moyen d'une gouttière et d'une



E. Une volière en treillis, confectionnée avec des sachets de thé en plastique.



F. Les piquets avec les planches de repos pour les pigeons.

évacuation d'eau entièrement constituée de PVC, y compris les étriers de fixation. Pour la gouttière (PHOTO C), un profilé mi-rond Ra-boesch est utilisé. Aux deux extrémités, un petit bout de styrène de 0,3 mm est collé, avant d'avoir été bien été arrondi à la lime, au préalable. Pour reproduire les crochets de fixation, des tigettes de 0,25 mm x 0,5 sont utilisées. La gouttière est peinte en gris clair, l'intérieur bénéficiant d'un lavis de vert clair et de noir. La face extérieure est uniquement traitée au noir. La descente d'eau est constituée d'un bout de fil de cuivre (0,8 mm) plié dans la forme voulue et peinte en gris clair. Pour la fixer, un petit trou doit encore foré dans la plaque de base. Seule cette descente d'eau pluviale est fixée au moyen d'un étrier métallique, qui peut aussi être peint en couleur rouille (matt 83 Revell).

La volière (PHOTO D ET PLAN 2)

La volière permettrait à de jeunes pigeons de prendre l'air sans risquer de se perdre. Comme certains d'entre eux valent une fortune, cette

précaution n'est pas un luxe. La volière est un assemblage en bois, avec du treillis pour cages à poules, en fil galvanisé. Pour sa fixation, trois piquets en béton ont été utilisés et bien entendu, une paroi latérale. Le plancher est en béton et pour ce faire, nous utilisons une plaquette en styrène de 1 mm d'épaisseur, qui peut immédiatement être peinte. Ici aussi, nous utilisons notre cachet en mousse pour reproduire quelques reliefs dans le béton.

Concernant la couleur du béton, les avis divergent. Une directive commune: n'utilisez pas de teinte grise trop foncée. Lors de son séchage, le béton gris clair paraîtra presque blanc, tandis qu'après une averse ou en hiver, le même béton paraîtra gris foncé. Les piquets en béton sont des profilés de 1,5 mm x 1,5 qui doivent également être peints. Forez dans chaque piquet deux petits trous de 0,5 mm: un fil servant de clôture pour le jardin y sera enfoncé plus tard. Tous les piquets de bois sont constitués de profilés de 0,5 mm x 0,5. La paroi arrière est constituée de deux cadres dans

lesquels un piquet en béton est intégré. La traverse supérieure repose sur le piquet de béton et est constituée d'un seul tenant. Le côté est un simple cadre, facile à faire. Une porte doit être prévue dans la partie avant. Comme cette porte ne doit pas être ouverte, les petits chevrons peuvent être collés contre le châssis en bois. La traverse de renfort horizontale vient se placer un peu plus bas que les traverses, dans la partie avant: un petit détail, mais qui fait la différence avec les assemblages classiques. Recouvrez au moyen de peinture 88 Humbrol. Avant de fixer les cadres les uns aux autres, ceux-ci sont pourvus de treillis pour cages à poules (PHOTO E). Normalement, il doit être à mailles hexagonales: dans le commerce, je n'en ai jamais trouvé qui soit suffisamment fin, et certainement pas de forme hexagonale... Comme treillis, des sachets de thé ont finalement été utilisés. Il s'agit d'une gaze très fine, aux mailles carrées il est vrai, mais cela convient parfaitement. On voit bien à travers et il est même possible de la peindre. Vous pouvez la



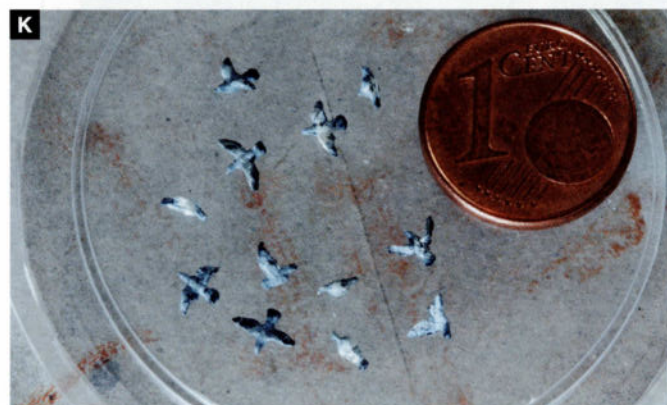
G. Le colombophile dans son habit de travail.



I. Des pigeons bleus avec deux traits sur les ailes.



J. Un pigeon brun ou de couleur rouille.



K. Les pigeons Preiser repeints.



L. Le jardin avec à l'avant-plan, une partie d'un pigeonnier contemporain.

recouvrir éventuellement d'un lavis de brun rouille, de façon à ce qu'il ne ressemble pas à un treillis neuf. Comme dernier élément, nous confectionnons encore un trio de piquets (0,5 mm x 0,5) avec cinq planches (0,25 mm x 0,5) pour le repos de nos volatiles (PHOTO F).

Le colombophile (PHOTO G)

Comme les pigeons produisent beaucoup de poussières – de la poudre, en fait – une tenue de travail adéquate est nécessaire. La plupart du temps, un pantalon de travail, un cache-poussière et des sabots en caoutchouc ne sont pas du luxe. Pour cette application, une figurine Preiser issue du set 16343 peut être utilisée. Le cache-poussière est formé de l'habit d'origine quelque peu allongé au moyen de pâte pour modélisme Revell; cette dernière est facile à modeler et à poncer. Les figurines sont toujours peintes d'abord en noir mat (anthracite matt 9 de Revell). Appliquez cette couche de peinture de façon très fine, certainement pas de façon couvrante. Vous allez remarquer

qu'après l'application d'une seconde couche de peinture, un certain relief restera visible (voir TMM n° 29). Après durcissement de la couche de base, notre colombophile peut à nouveau être peint, cette fois dans les teintes suivantes: les sabots en caoutchouc en vert oxyde (matt 120), le pantalon en noir (SM 302 Revell), la chemise en gris-vert (matt 23 Humbrol). Pour restituer la teinte de la peau (matt 35 Revell), une petite quantité est mélangée avec du blanc (matt 5 Revell): ceci donne une teinte de peau un peu moins rose et un look plus réaliste. Pour terminer, le cache-poussière est peint d'un mélange constitué d'une part de bleu moyen (matt 89 Humbrol) et d'une part de gris (matt 57 Revell). Dernière opération: la figurine bénéficie encore d'un léger lavis réalisé avec de la peinture (anthracite) fortement diluée.

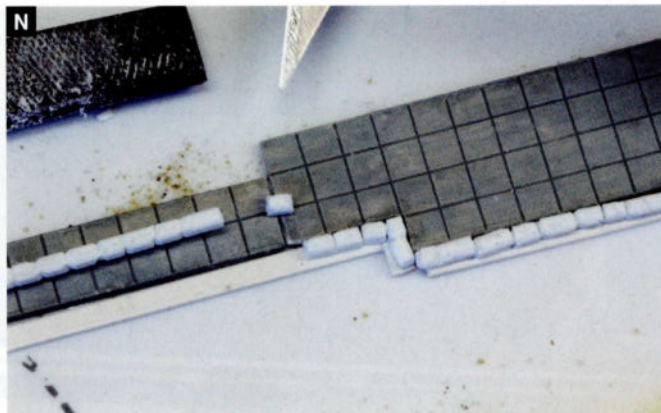
Les pigeons voyageurs (PHOTOS I ET J)

Du brun (rouille) et du bleu (clair et foncé) sont les principales teintes que présentent

les pigeons voyageurs de race, le bleu étant la couleur la plus présente, avec différentes nuances. L'offre en figurines de pigeons à échelle réduite (H0) se limite au set Preiser (663-10169) et à celui de Haselhuhn-modelle. de, avec son set de corbeaux qui, moyennant un peu de travail de peinture, pourront passer pour des pigeons... Mais pour être franc, ces derniers n'ont pas la finesse des pigeons Preiser: ceux-ci sont bien mieux détaillés et à l'échelle exacte. Les corbeaux ne peuvent être utilisés qu'à l'arrière-plan ou à des endroits moins visibles. Pour effectuer cette véritable corvée, un bon verre grossissant sera nécessaire, une main assurée et de très fins pinceaux, mais vous vous en étiez déjà doutés... Nous recouvrons d'abord nos pigeons d'une couche de fond faite de primer gris Humbrol. Ensuite, la tête, le corps et la queue sont peints en gris foncé (gris matt 57 Revell). Les ailes et le dos sont peints en gris clair (blanc matt 5 Revell mélangé à un peu de gris 57 Humbrol). Ultime traitement à réaliser: les extrémités



M. La pose de la clôture au moyen d'une équerre.



N. La confection des pavés au moyen de bandes de styrène de 1,5 mm x 1,5.



O. Quelques jeunes pigeons en initiation sont déjà arrivés; le constateur est prêt pour l'arrivée des 'champions'.

de la queue et des ailes sont peintes en noir anthracite. Examinez attentivement les photos et vous verrez que souvent, deux bandes noires sont présentes sur les ailes. Les pigeons bruns sont moins difficiles à reproduire: après la couche de fond, ils sont peints en blanc, après quoi un peu de brun (rouge tuile) leur est appliqué autour du cou, sur le dos et sur les ailes. N'appliquez pas de façon couvrante: le blanc peut apparaître. La tête peut rester grise (PHOTO K).

L'implantation et la composition (PHOTO L)

Le pigeonnier et la volière sont accolés sur une plaque de base d'un mm d'épaisseur. N'oubliez pas d'y placer quelques pigeons, car il ne vous sera plus possible de le faire ensuite. Les pigeons assis sont collés sur les petites planchettes, tandis que quelques exemplaires volants sont attachés à un fin fil de nylon (du fil pour pêche de 0,10 mm). Le jardin est entièrement entouré de piquets en béton suppor-

tant des plaques en partie basse, servant de clôture. Deux fils métalliques complètent la clôture. Du côté gauche, ce sont les mêmes que ceux utilisés pour la volière. A l'arrière et à droite, les piquets sont plus petits: en H0, ils ont une longueur de 14 mm. Ici aussi, deux trous de 0,5 mm y sont forés, dans lesquels sera introduit un fin fil de bobine électrique (0,18 mm), peint en argenté 90 de Revell. Les plaques de béton (22 mm x 4,6 x 0,4) sont collées dans une fente, réalisée au moyen d'une pointe traçante. De cette façon, les plaques seront alignées et fermement ancrées dans la plaque de base. En utilisant une équerre, les piquets et les plaques seront bien droits (PHOTO M).

Le sentier du jardin constitué de dalles en béton est confectionné au départ d'une plaque de styrène Evergreen (sidewalk réf. 4514). Le sentier est bordé de pavés gravés dans une bande de 1,5 sur 1,5 mm. Les coins sont limés obliquement et ensuite découpés un par

un à mesure au moyen d'un couteau pour hobby (environ 2,3 et 1;7 mm). Ils sont ensuite collés sur une bande de 0,5 mm x 2. En travaillant de cette manière, vous obtiendrez quelques différences de niveau entre les pavés et le sentier, ce qui paraîtra plus réaliste (PHOTO N).

Après la mise en peinture, le jardin peut être complété. Pour ce faire, nous utilisons toujours du sable de mer, coloré au moyen d'une peinture Talens noir neutre (737) ou brun foncé (402), mélangée à de la colle pour bois et d'une goutte de détergent. Encore quelques fleurs, des légumes et des arbres fruitiers, et notre diorama est achevé (PHOTO O).

Texte: Marc Michielsen
Photos: Mieke Van Bauwel



(*)'k Zie zo gere mijn duivenkot...' ('J'aime tant mon pigeonnier...'), une chanson connue (surtout en Flandre), issue du répertoire de Bobbejaan Schoepen et qui date de 1949.



Une maison avec mansarde en H0

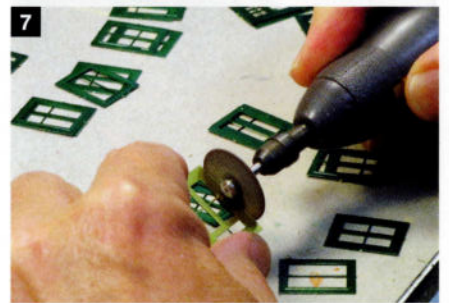
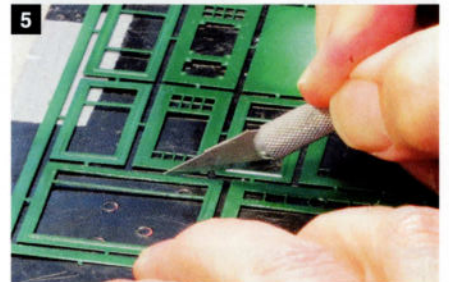
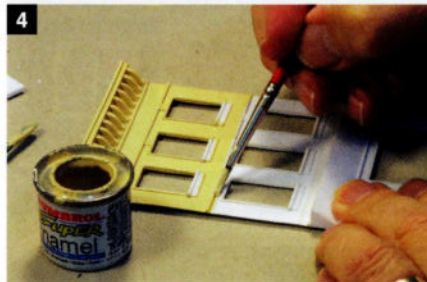
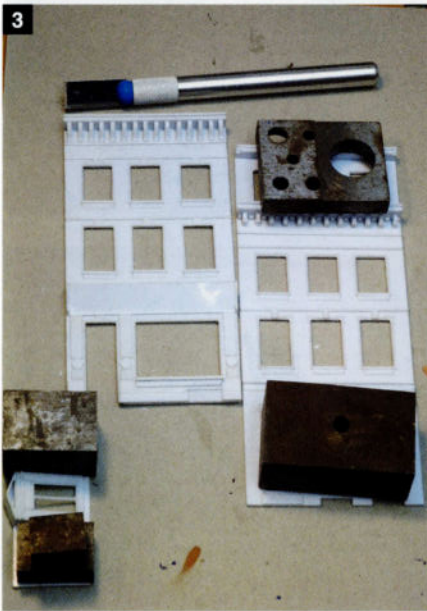
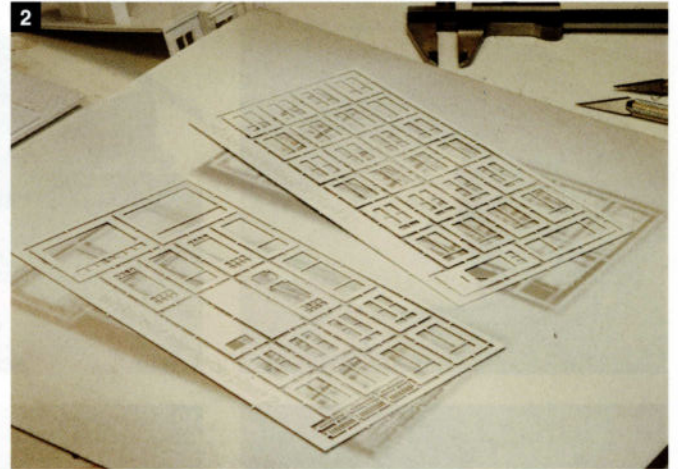
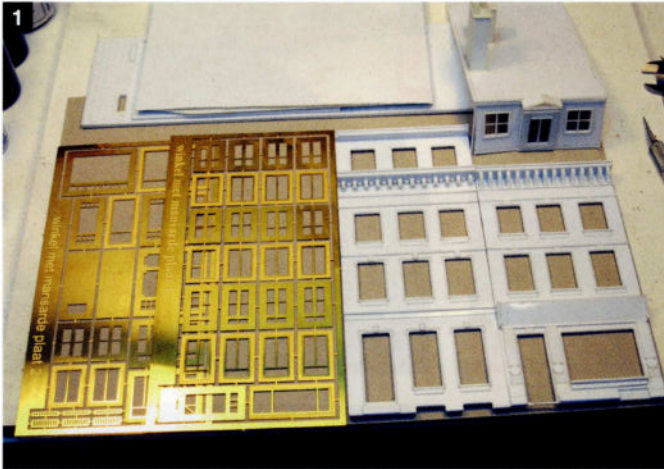
DES MAISONS BELGES TYPIQUES REPRODUITES EN H0 SONT ENCORE RARES, MÊME DE NOS JOURS. DANS LE PASSÉ, LES MODÉLISTES QUE NOUS SOMMES DEVIONS NOUS CONTENTER DE CE QUI SE TROUVAIT SUR LE MARCHÉ ALLEMAND (SURTOUT) OU SE CONSACRER À DE LA FABRICATION 'MAISON', CE QUI NE VA PAS TOUJOURS DE SOI. CECI ÉTANT, LES MAQUETTES DE MAISONS DE LA SÉRIE 'MOZART STRASSE' DE KIBRI OU CELLES DE LA SÉRIE 'SCHMIDT STRASSE' D'AUHAGEN MÉRITENT PARFAITEMENT UNE PLACE SUR UN RÉSEAU D'INSPIRATION BELGE, MOYENNANT QUELQUES PETITES MODIFICATIONS ET UNE REPEINTURE: NOS VILLES SONT PLEINES DE TELS BÂTIMENTS. DE VÉRITABLES MAISONS DE VILLES BELGES SONT PAR AILLEURS DISPONIBLES DANS LA GAMME DE PB MESSING MODELBOUW. POUR CET ARTICLE, NOUS AVONS OPTÉ POUR UN MAGASIN AVEC MANSARDE.

Le kit est constitué de pièces fraisées en sty-rène, comme la plaque de base, les murs latéraux avec toit et les façades, sur lesquelles un certain nombre de pièces sont déjà pré-

assemblées, comme les corniches, les ornements de façades et les cheminées. Les portes et fenêtres en laiton garantissent par ailleurs une finition impeccable.

Les portes et fenêtres sont d'abord peintes en primer blanc au moyen d'un aérosol Self-made. Après séchage, elles reçoivent leur teinte définitive, dans ce cas du Racing green n° 62 de Revell, appliqué à l'aérographe.

Le pré-montage de pièces sur les façades (sur une seule des faces) a parfois comme inconvénient que ces façades se gondolent. S'il n'est pas trop fort, ce gauchissement peut être récupéré lors de l'assemblage du bâtiment en exerçant une contre-pression lors de la fixation de la pièce et en la fixant au



1. Les plaques de laiton gravées supportant les portes et les fenêtres. Les façades, le toit et la plaque de base sont en styrène, avec certaines pièces pré-assemblées.

2. Les portes et les fenêtres sont d'abord peintes en couleur de fond.

3. Les façades gondolées sont aplanies par des poids, après avoir été trempées dans un bain d'eau bouillante.

moyen de pinces. Pour une déformation plus importante de pièces en styrène, une bouilloire peut offrir une solution. Faites bouillir de l'eau et faites tremper les pièces dans l'eau bouillante pendant un petit quart d'heure. Ensuite, disposez les pièces sur une surface plane sous la pression d'un poids et laissez refroidir. Dans notre cas, la corniche de la façade arrière a été démontée, car elle avait été montée à l'envers (par les Chinois...) Une corvée désagréable et qui doit se réaliser avec précaution. Avec le produit Mek-Pak de Slaters, cette corniche peut être détachée et sé-

4. La mise en peinture des façades.

5. Après que les portes et les fenêtres aient été peintes dans leur teinte définitive, elles sont découpées et détachées de leur cadre en laiton.

6. Les portes et les fenêtres sont fixées au moyen de colle instantanée.

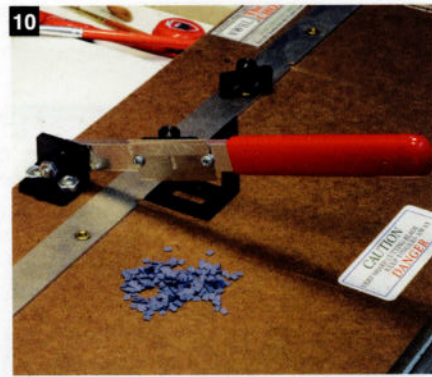
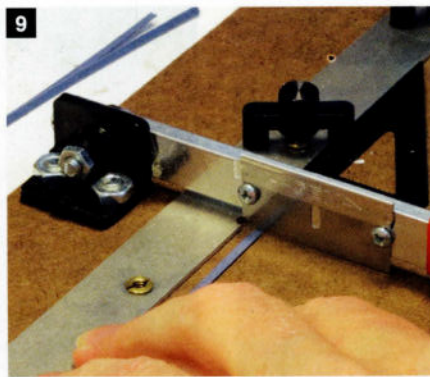
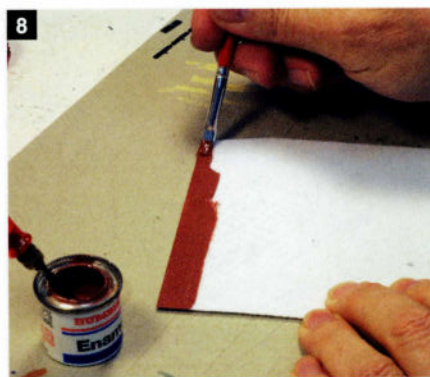
7. Les ébarbures sont découpées à la mini-meuleuse.

parée au moyen d'un couteau plat. Nettoyez, poncez légèrement et remontez à l'endroit. Une petite équerre ou un bloc en métal pourront vous aider. Personnellement, nous ne sommes pas partisans du pré-montage des pièces, car il en résulte souvent un gauchissement et parfois même, un assemblage négligé. Ce qu'on fait soi-même est souvent mieux fait...

Les façades sont maintenant prêtes à être peintes, une opération réalisée avec de la peinture blanche Humbrol, dans laquelle un

tout petit peu de jaune aura été ajouté. Les murs latéraux sont peints en rouge brique. Après un séchage de 24 heures au minimum, les joints sont lavés avec du blanc et ensuite patinés avec un léger lavis noir. Le toit est peint en gris foncé et figolé avec un lavis noir.

Les soupiraux dans la façade arrière doivent être élargis d'un mm afin de pouvoir y intégrer la grille en laiton. Les portes et fenêtres, constituées à chaque fois de deux parties, peuvent ensuite être découpées (sur une surface dure, pour éviter toute déformation) et assemblées. Avant de les placer, les ébarbures doivent être enlevées à la mini-meuleuse. Les vitrages sont découpés dans une feuille de plastique et fixés à la colle instantanée. Utilisez pour ce faire un cure-dents pour éviter des traces de colle sur ces vitrages. Les rideaux peuvent ensuite être suspendus: ceux-ci proviennent d'un magazine de décoration intérieure. La vitrine a été confectionnée avec du plasticard et décorées de mannequins Preiser.



8. Les murs latéraux sont peints en rouge brique.

9. Les ardoises sont découpées à mesure avec 'The Chopper'.

10. Les ardoises en carton sont prêtes à être appliquées sur la mansarde.

11. Comme en réalité, les ardoises sont posées de bas en haut, avec un léger chevauchement.

12. A gauche, les ardoises placées.

13. Lessivage des murs latéraux de briques avec du blanc Humbrol.

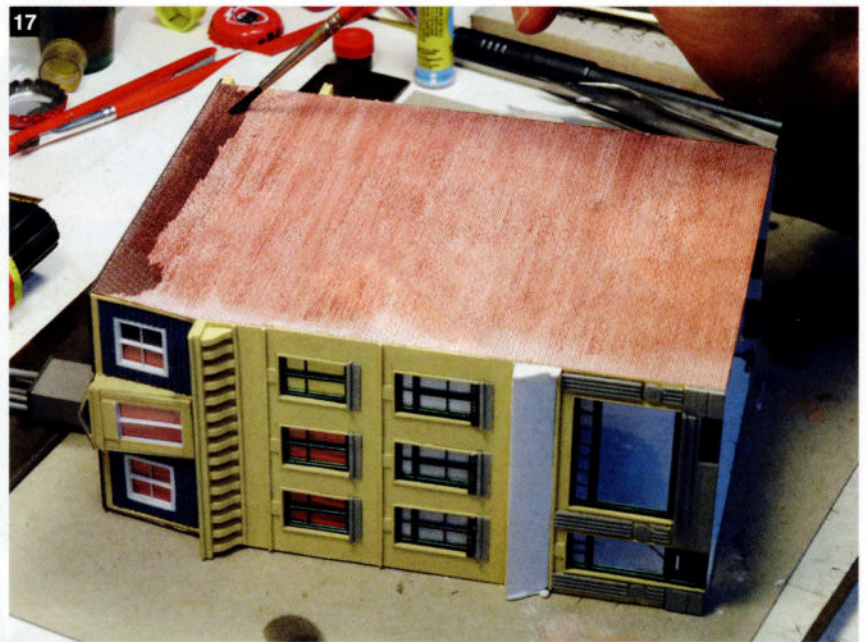
14. Un brossage à sec avec du rouge brique, pour plus de nuances.

15. Toutes les pièces prêtes à être assemblées.

Les mansardes sont souvent recouvertes d'ardoises: c'est également ce que nous allons faire avec du papier gris-bleu Canson 500 foncé mi-teintes de 160 gr, en vente dans les bonnes papeteries. Cette teinte correspond bien à celle des ardoises naturelles. Ces dernières sont de toutes tailles. Pour notre projet, nous avons opté pour la taille (convertie à l'échelle) de 3,5 x 2 mm. Quelques bandelettes de 2 mm sont découpées avec un couteau X-acto et les ardoises sont ensuite découpées à mesure avec 'The Chopper'. Nous appliquons ensuite ces ardoises sur les pentes du toit avec de la colle pour bois, en commençant par le bas, et en les faisant se chevaucher: elles doivent toujours être pla-

cées en partie l'une sur l'autre. Assez d'espace est disponible pour bien disposer ces ardoises autour des fenêtres. Pour masquer les joints, nous avons pris la précaution de peindre la base en gris foncé. Les ardoises seront enfin traitées par un brossage à sec de différentes teintes de gris, pour donner une certaine variété d'aspect.

Tout est maintenant prêt pour être assemblé, ce qui se réalise au moyen de petits élastiques, pour tout maintenir ensemble. Ne reste plus qu'à choisir un nom adéquat pour le magasin. Nous sommes à nouveau en présence d'une maquette de bâtiment très représentative, qui mérite bien une suite: les photos



16. La colle peut sécher, grâce à l'utilisation d'élastiques et de poids.

17. Les façades latérales sont patinées avec un lavis noir.

18. Le toit n'est pas oublié: les ardoises bénéficient d'un brossage à sec au gris clair.

19. Nos figurines Preiser font leurs courses...

20. Sur le réseau, cette maison urbaine a été disposée entre deux habitations de PB Messing modelbouw (à gauche) et une autre maison de ville Kibri (à droite).

parlent d'elles-mêmes et ne nécessitent pas de commentaires. Ce kit est uniquement en vente chez PB Messing modelbouw (lors de bourses ou via son magasin en ligne) sous la référence 99035 et coûte 95 euro.

Texte et photos: Walter Moers





Ces réseaux qui ne sortent jamais:

Gaeverberg

CELA FAIT UN CERTAIN TEMPS DÉJÀ QUE NOUS NE VOUS AVIONS PLUS PROPOSÉ UN 'RÉSEAU À DEMEURE' DANS CE MAGAZINE. NOUS Y REVOILÀ AVEC 'GAEVERBERG', LE GRAND RÉSEAU MÄRKLIN DE RONNY VAN GAEVER (DE RUMST), QUI L'A CONSTRUIT DE CONCERT AVEC SON AMI JEAN VERBIST.

C'est vers 1995 que ces deux amis se sont rencontrés lors d'une bourse de trains miniatures. Ronny venait d'avoir fait construire sa nouvelle maison (avec un grand grenier), tandis que Jean allait déménager. Il raconta à Ronny qu'il était désireux de construire un nouveau réseau et qu'il le piloterait par ordinateur. Ronny avait eu la même idée et demanda ainsi à Jean de venir l'aider. C'est ainsi que naquit petit à petit un réseau de grenier en forme de 'M' entièrement piloté par ordinateur et qui après onze ans de labeur, est quasi achevé.

Le concept

Ce réseau a entièrement été conçu selon la fantaisie de ses auteurs. Jean a dessiné le plan des voies par ordinateur, selon trois

souhaits exprimés par Ronny: prévoir à l'arrière deux grandes montagnes reliées par le 'Bietschtalbrug', une zone industrielle avec port et grues et pouvoir y circuler avec de longues rames. Un projet s'en est finalement dégagé avec des voies sur quatre niveaux et une différence de hauteur de 70 cm, deux montagnes d'environ 2,60 m de hauteur, deux gares et deux gares-fantômes. La voie en colimaçon intégrée dans la montagne de gauche amène les trains du niveau le plus bas au plus élevé. Ce réseau est conçu sous la forme d'un 'M': le jambage droit est le plus long (12,55 m), tandis que celui de gauche a une longueur de 10,60 m, les deux ayant une largeur de 160 cm. La partie centrale a 6,10 m de longueur et 1,25 m de largeur. La largeur totale du

1. Ronny Van Gaever avait en tête un grand réseau lorsqu'il a fait construire sa maison: aucun mur dans son grenier, mais quelques fermes qui soutiennent le toit. Un escalier en pierres assure un accès confortable à ce paradis ferroviaire...

réseau est de 5,42 m et la superficie totale atteint les 48 m².

La construction

Après quelques adaptations effectuées sur le plan, les travaux de réalisation ont été entamés, en commençant par les montagnes et par la réalisation des rampes. Les voies ont ensuite été posées (des Märklin 'K'), la rétro-signalisation et les signaux placés, le tout étant raccordé au système digital. Ronny a utilisé des décodeurs K83 de Märklin et des modules S88. Ce réseau est entièrement à double voie, une tour complet représentant environ 100 m. Le réseau est divisé en cinq sections, chacune étant alimentée par son



2. Une vue sur le jambage droit du réseau, avec la gare de 'Gaeverberg', d'inspiration belge. En-dessous, on voit la 'ligne de parade', qui constitue l'accès vers les gares fantômes disposées derrière.

3. Un bel aperçu depuis le côté gauche du grenier, avec à l'avant-plan l'aciérie et derrière, la grande ville. A l'arrière-plan de la ville, on peut voir que dans le temps, Ronny a également été fort occupé avec des bateaux radio-commandés...

4. Sur le jambage du milieu de ce réseau, un vaste bassin portuaire a été reproduit, avec un terminal à conteneurs et trois grues Märklin fonctionnelles, destinées au déchargement de ferrailles et de minerais.

propre transfo. Il y a au total 85 aiguillages, 29 signaux sur la partie visible et 21 signaux pour gérer la partie non visible. Pour la commande par ordinateur de ce réseau, ce dernier est subdivisé en 'blocs', avec un total de 126 indicateurs d'occupation de la voie.

Les gares

Deux gares sont prévues en surface. Du côté droit, on trouve la gare 'Gaeverberg', avec 4 voies passantes. Sur cette partie du réseau, plusieurs éléments d'inspiration belge sont reconnaissables, comme le bâtiment voyageurs, les signaux, les panneaux publicitaires, les pots de fleurs, le passage à niveau à feux clignotants et le bus De Lijn. Suite à la longueur réduite des quais, les longs trains n'y marquent pas l'arrêt. Sous cette partie droite se trouvent deux gares-fantômes l'une derrière l'autre: dix voies dans une direction et sept voies dans la direction opposée.

Du côté gauche, on trouve la gare principale avec ses six voies passantes, dont une est réservée aux trains de marchandises. Le bâtiment de gare (Baden-Baden) et la grande ville à l'arrière-plan sont allemands.

5. Tout à fait à l'avant du jambage de gauche de ce réseau, on trouve l'aciérie avec le haut-fourneau. D'ici partent les navettes assurées par des wagons-torpilles vers le laminoir, disposé sur le jambage du milieu. On trouve également sur ce site une grue Märklin fonctionnelle, qui peut être télécommandée.

6. Nous nous trouvons maintenant près de la sortie de la grande gare de Baden-Baden, d'où un Thalys part à l'instant. A l'arrière-plan, on voit une partie de ville moderne, avec un gratte-ciel. Les immeubles à appartements sont pourvus d'un aménagement intérieur et d'un éclairage. Dans un des bâtiments, on peut voir un bureau de dessin et à un autre étage, un... sexe-club, qui n'a toutefois pas été photographié!

7. La caserne des pompiers se trouve derrière la cabine de signalisation. Trois véhicules d'incendie sont prêts au départ, avec feux et sirène. Ces véhicules sont équipés du dispositif DC-Car.

La commande

Ce réseau est commandé de façon entièrement automatisée par un ordinateur. C'est une Intellibox qui gère le tout, car à l'époque, elle présentait une interface plus rapide que celle d'une centrale Märklin. Le côté désagréable de l'Intellibox était que ce dispositif se rebootait régulièrement de façon spontanée, ce qui réduisait à néant les sécurités sur le réseau et provoquait parfois les collisions que l'on imagine... Autre inconvénient: la programmation du réseau



a pris beaucoup de temps. Ronny et Jean furent parmi les premiers à gérer leur réseau entièrement par ordinateur. L'année passée, l'Intellibox a été remplacée par une Central Station 2 de Märklin, tandis que le logiciel Traincontroller de Freiwald a été remplacé par la dernière version en date: 8.0 Silver.

Le décor

Pour la confection des décors, Ronny et Jean ont suivi à plusieurs reprises un séminaire donné par Evan Daes. Ils ont ensuite entamé la réalisation des différents thèmes de leurs décors. L'aile droite a d'abord été achevée, avec à l'avant-plan un petit village sous





8. Ronny et Jean ont reproduit une grande ville en utilisant les maquettes reprises aux catalogues des fabricants allemands d'accessoires. Comme dans une véritable grande ville, on y trouve également de larges boulevards, ce qui est idéal pour le système DC-Car.



9. Une vue sur la place de la gare, en perspective. Ce grand réseau est figolé jusque dans les moindres détails: difficile de croire qu'il s'agit de l'œuvre de deux hommes, à peine...

10



10. Nous sommes vraiment en Allemagne: une BR 212 ex-DR entre en gare, en tête d'une rame de voitures à deux niveaux. Les quais ont une longueur de 3 m: même les plus longs trains peuvent y garer. A l'arrière-plan, d'autres maisons de ville, avec un cinéma et un bureau des contributions incendié, une scénette qui recueille un certain succès auprès de nombreux modélistes ferroviaires...

lequel le train passe en tunnel, une scierie, une traversée à niveau, un parc à conteneurs et la rue de la gare, derrière le bâtiment de gare. A l'arrière, on trouve en outre une usine et une carrière de pierres.

La partie centrale est principalement constituée d'un dock portuaire avec quai de chargement. On y trouve trois grues à grappin et sur le terminal à conteneurs, une grue à conteneurs Heljan. Des mouvements de chargement et de déchargement peuvent être opérés au moyen de ces grues entre les navires amarrés et les wagons garés. On trouve encore plusieurs voies de garage pour



11. Dans la zone portuaire, un 'coaster' est amarré à quai; à l'avant-plan, une grue sur rails fonctionnelle, servant au chargement ou au déchargement de ferraille.

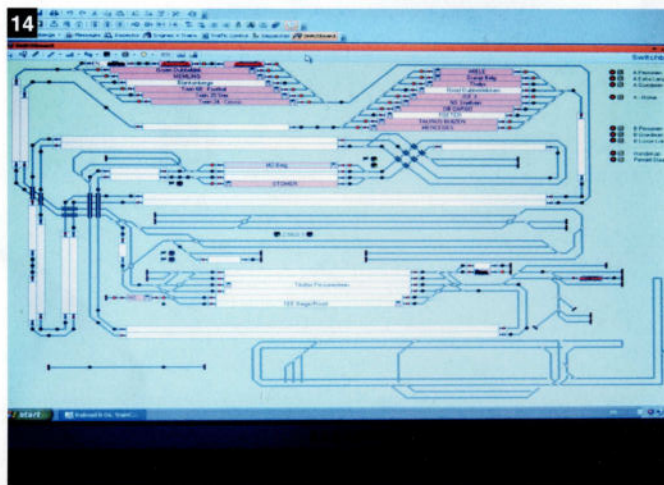
12



12. La ligne reliant les deux montagnes passe sur le célèbre viaduc suisse du 'Bietschtalbrug', perché haut dans la vallée.

A l'arrière-plan, on aperçoit encore de justesse les deux cabines du téléphérique qui achemine les touristes sur le sommet de la montagne.

Dans la vallée, des militaires se livrent à des exercices.



13. Le poste de commande du réseau; la 'passerelle', en termes de marine... Deux écrans restituent les circulations sur un schéma des voies, deux autres veillent sur les mouvements dans la gare-fantôme souterraine. La CS 2 de Märklin est le cœur du système, aidée par un PC externe sur lequel toute l'informatique a été installée.

les manœuvres et à l'arrière, un laminoir, d'où retournent des wagons-torpilles vers l'aciérie, visible sur la partie de gauche. A l'arrière, un téléphérique fonctionnel

14. Présentation schématique du tracé des voies, reprenant aussi bien les gares-fantômes souterraines que les voies dans la partie visible.

15. Sur le jambage de droite du réseau, on peut voir un parc à conteneurs, à proximité de la sortie de la gare. Le quai de chargement nécessiterait bien un léger soutènement...

(Brawa) relie les deux montagnes avec le village perché en altitude sur la montagne de gauche. La ligne ferrée entre les deux montagnes franchit le 'Bietschtalbrug', qui

se situe à 55 cm au-dessus du niveau de la planche de base du réseau. Dans la vallée entre les deux montagnes, on aperçoit une caserne militaire et un terrain de manœuvres, agrémenté par des chars, d'autres véhicules militaires et des soldats.

A gauche se trouve la gare principale de Baden-Baden, avec ses six voies et la ville à l'arrière-plan. Cette partie recèle de nombreux thèmes différents: une église et un cimetière comptant 80 tombes (dont 25 avec des petites bougies), un pâté de maison avec l'une d'elles en feu, les pompiers fai-



16. Depuis la voie située dans la montagne, nous descendons petit à petit; après une courbe à 180°, la série 16 arrivera en gare de Gaeverberg.

17. La gare de Gaeverberg est d'inspiration belge, ce qui se voit surtout aux inscriptions.

18. Les fiers constructeurs de ce réseau: à gauche, Ronny Van Gaever; à droite, Jean Verbiest.

sant route, et une cathédrale où se déroule une cérémonie de mariage. On trouve en outre un parc le long du chemin de fer, un garage pour stationnement et une caserne des pompiers. A l'extrémité du réseau se trouve un bloc d'appartements et y attendant, un garage Mercedes et Smart. Tout à fait à l'avant du réseau se trouve l'aciérie et le haut-fourneau. Au total, ce réseau recèle 128 bâtiments.

Le matériel roulant

Le matériel roulant sur ce réseau a principa-

lement été acquis lors de bourses ferroviaires en Belgique, aux Pays-Bas et en Allemagne. Ni l'époque ni le pays d'origine n'ont de l'importance: seules les locos et les voitures que nos deux amis trouvent belles font l'objet d'une acquisition. Il en résulte une grande variété de convois: belges, allemands, néerlandais et suisses. Au total, 26 rames différentes assurent les circulations. Les longueurs de ces convois vont de la locomotive à vide aux longues compositions voyageurs ou marchandises de 285 cm de longueur. Une rame Thalys à dix véhicules et une rame ICE 3 à huit caisses assurent également des

parcours. Les différentes fonctions digitales des locomotives sont gérées automatiquement par l'ordinateur: annonces par haut-parleur lors de l'arrivée d'un train en gare, coup de sifflet ou de klaxon au départ d'un convoi ou lors d'une entrée dans un tunnel. Sur certaines sections du réseau, le bruit des moteurs de certaines locomotives est également audible.

Depuis trois ans, des petites autos circulent également en ville et vers la zone industrielle, tandis que des autobus desservent le village haut perché dans la montagne de gauche. Une bande magnétique a été dissimulée sous le revêtement routier et sert de guide pour les petites autos équipées d'un décodeur. Ce décodeur est commandé par des Leds infrarouges disposées le long de la rue à des endroits où des fonctions doivent être activées (ou désactivées), comme l'allumage des phares et des clignotants. Grâce à des cellules photoélectriques infrarouges disposées à l'avant et à l'arrière, les autos ne peuvent (en principe) pas se tamponner.



21



22



19. Une série 16 en tête d'une rame de voitures I6 arrive en gare de Gaeverberg.

20. Une vue impressionnante du massif montagneux, avec le Bietschtalbrug. L'arrière-plan a été réalisé à l'aérographe.

21. En tête du jambage droit, on trouve un négociant en bois et à l'arrière, un petit village allemand. Afin de maintenir un accès aux gares-fantômes, il n'est pas possible d'y installer un arrière-plan fixe.

22. Sur la partie médiane se trouve un terminal à conteneurs, avec une grue fonctionnelle Heljan. Un des éléments qui doit encore être réalisé sur ce réseau est l'eau dans le port...

Dans la caserne des pompiers, trois véhicules d'incendie sont prêts, toutes sirènes hurlantes et feux bleus clignotants. Le départ de ces véhicules est donné au moyen de trois interrupteurs: ils se ruent alors vers un bureau des contributions en feu (!) dans le centre de la ville ou vers un conteneur en feu sur le terminal portuaire. Après que l'incendie est éteint, les pin-pon s'arrêtent et les feux bleus s'éteignent, et tout le monde retourne à son aise à la caserne...

La touche finale

Pour l'instant, Ronny et Jean réalisent les petites finitions: plus de figurines sur les quais et dans les rues, installer des éclairages intérieurs dans les maisons de ville au moyen de bandelettes de Leds et équiper les autos non roulantes de feux avant et arrière au moyen de Leds de 2 mm. La plantation d'un nombre supplémentaire d'arbres est également prévue au programme, ainsi que la reproduction d'eau dans le bassin et la

confection de quelques navires. Un autre projet important destiné à rendre ce réseau encore plus réaliste est la pose de caténaires sur la partie visible. Il reste donc assez d'ouvrage pour l'avenir. Un réseau n'est de toute façon jamais terminé, et c'est ce qui rend notre hobby si fascinant...

Texte: Ronny Van Gaever & Jean Verbist

Adaptation: GVM

Photos: GVM





Une commande d'aiguillages par tringles en modèle réduit

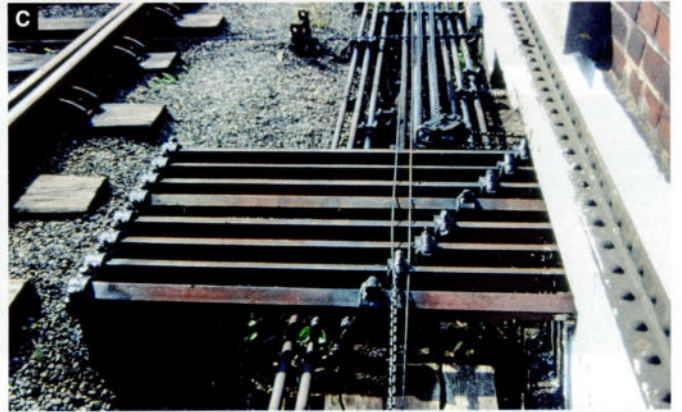
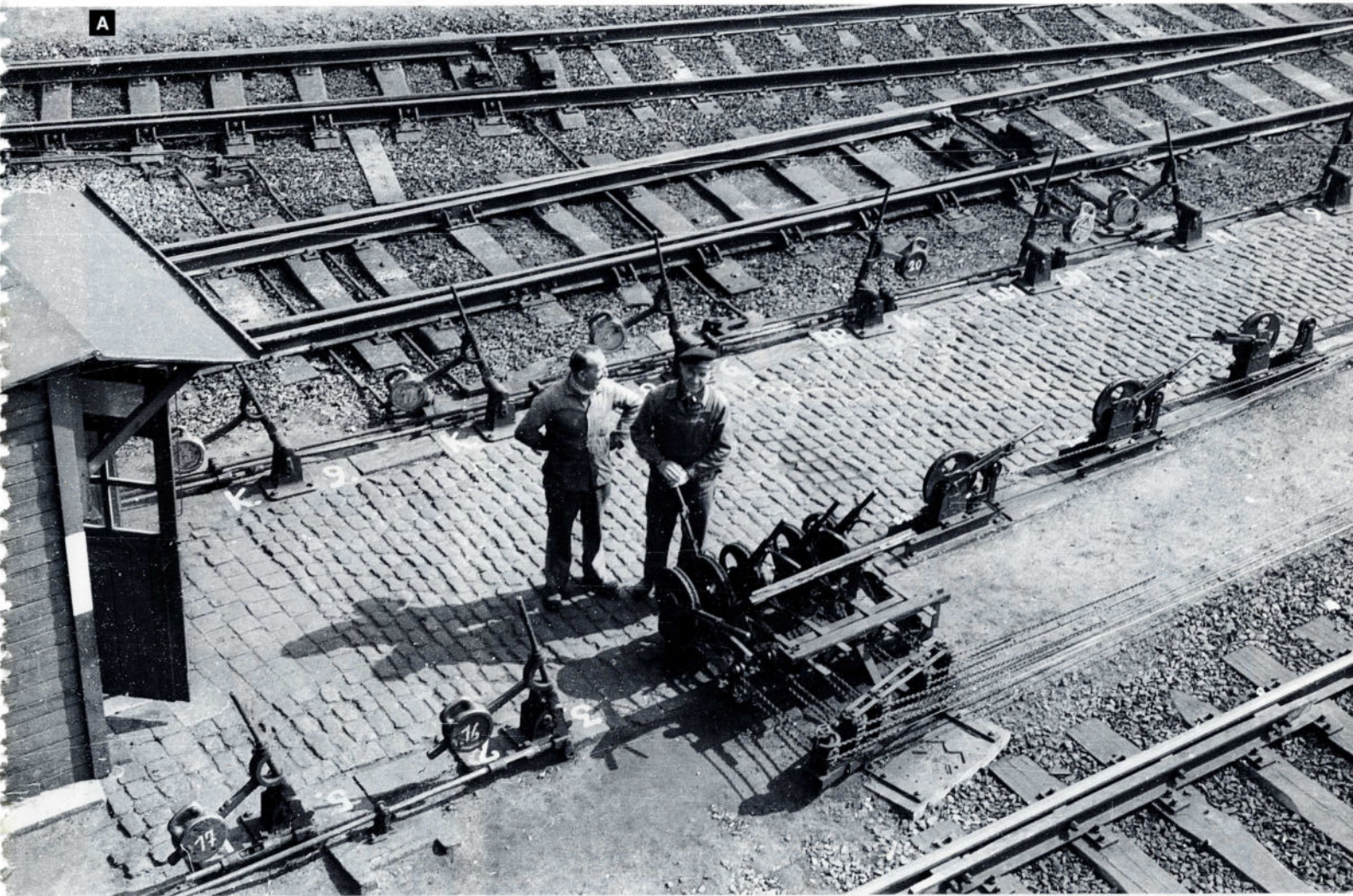
A PRÈS AVOIR RENDU DANS UN ARTICLE PRÉCÉDENT (PARU DANS NOTRE N° 135) UN AIGUILLAGE PECO UN PEU PLUS BELGE, NOUS POURSUIVONS CETTE FOIS NOTRE SUPERDÉTAILLAGE ET ALLONS TENTER DE REPRODUIRE UNE COMMANDE MÉCANIQUE D'AIGUILLAGE PAR TRINGLES, HISTOIRE DE DONNER UN SENS À LA PRÉSENCE SUR NOTRE RÉSEAU DE LA CABINE DE SIGNALISATION...

Pour manœuvrer des aiguillages et des signaux à distance, la SNCB disposait essentiellement de trois types de transmission: 1/ mécanique au moyen de tringles (pour autant que nous sachions, uniquement pour les aiguillages); 2/ mécanique par câbles ou chaînes (pour aiguillages et signaux à palettes) et 3/ électrique (pour aiguillages et signaux lumineux).

Depuis longtemps, seule la transmission électrique est encore utilisée, mais à l'époque de notre... époque favorite (l'époque III), de nombreuses cabines de signalisation et postes de block mécaniques existaient encore.

La commande par câbles et par chaînes a notre préférence. Elle pouvait s'étendre sur de grandes distances (jusqu'à 600 mètres) et

pouvait manœuvrer aussi bien des signaux que des aiguillages. Son coût était moindre et son fonctionnement généralement un peu plus fiable. Les tringles étaient quant à elles utilisées sur des sites plus petits ou pour la commande 'locale' d'aiguillages se trouvant aux alentours immédiats de la cabine ou du poste de block (à 185 m au maximum). Elles étaient parfois regroupées pour la manœuvre de quelques aiguillages, comme on peut le voir sur la photo A. Les principales gares où des tringles furent utilisées étaient Anvers, Louvain, Quiévrain, Tamines et Terneuzen (NL).



Malgré la zone d'application limitée de ce type de dispositif, nous avons quand même voulu reproduire un système par tringles sur notre réseau. La raison principale est le fait que des tringles sont un peu plus visibles sur un réseau et qu'elles y augmentent donc l'ambiance ferroviaire. Si vous voulez gérer le trafic sur votre réseau avec des signaux mécaniques, vous n'échapperez pas aux câbles... En réalité, on trouvait toutefois souvent une combinaison des deux types de transmission mécanique (par câbles et par tringles).

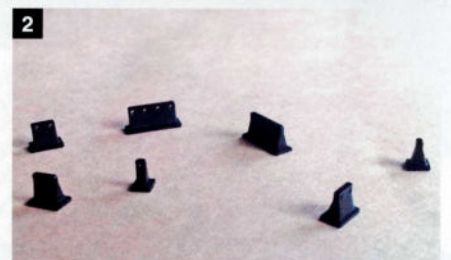
Le système par tringles constitue une liaison

relativement rigide, qui fonctionne aussi bien en pousse qu'en traction (pour des câbles, seule une traction peut être opérée). Il s'agit d'un étonnant jeu mécanique, graissé à souhait, qui transmet le mouvement du levier en cabine aux lames de l'aiguillage, via tout un jeu de tringles intermédiaires.

Le lourd travail du signaleur, à savoir le basculement du levier en cabine, entraînait toute une série de mouvements. Le levier, par l'intermédiaire d'un excentrique, entraînait d'abord une tige verticale qui se trouvait au rez-de-chaussée de la cabine (PHOTO B). Cette

tige était elle-même reliée via une béquille à une barre carrée qui tournait sur elle-même et qui était reliée à son tour à la tringle courant le long des voies (PHOTO C). Cette tringle était animée d'un mouvement de va-et-vient parallèle aux voies d'une amplitude de 25 cm environ. Arrivé à hauteur de l'aiguillage en cause, un angle de 90° devait être opéré pour agir sur la tringle reliée aux deux lames de l'aiguillage: ceci était réalisé au moyen d'une béquille à deux bras égaux (PHOTO D).

Pour la transposition de ce dispositif en modèle réduit, nous poursuivrons sur le pe-



tit diorama que nous avons déjà construit pour l'article précédent et qui nous servira pour tester d'autres applications ultérieures. Tout ce qui se passe à l'intérieur de la cabine n'est pas reproduit: notre reproduction (purement cosmétique) de ce jeu de tringles débute donc à la sortie de la cave de la cabine.

Un excellent point de départ est certainement une cabine Saxby de Kibri, transformée en prenant celle de Quenast comme exemple: elle existe encore de nos jours, même si elle est en mauvais état (voir l'article paru à son sujet dans notre TMM n° 7).

Nous disposons d'abord cette maquette sur un socle en béton réalisé avec du carton-plume et dans lequel des ouvertures ont été réalisées pour faire passer les tringles rotatives (PHOTO 1). Il y a autant de tringles que d'appareils à manœuvrer: sept, dans notre cas.

Ces tringles sont réalisées au moyen de profilés en plastique de 1,5 x 1,5 mm. Du côté voies, ces tringles sont posées sur rouleaux (des profilés de 3,5 x 2 mm, garnis de boulons Grandt Line), de façon à ce qu'elles courent bien horizontalement. La longueur des tringles est fonction de la

largeur du faisceau de tringles qui s'y raccorde, mais nous voulons disposer la cabine relativement près des voies, comme cela se faisait en réalité. La rotation des barres est transformée en un mouvement linéaire des tringles. La liaison entre les deux se trouve heureusement dans la partie basse de la cabine, ce qui fait que nous n'avons pas à reproduire... Nous nous contenterons d'un bout de profilé en 'L' que nous collerons sur les barres, exactement à la hauteur des tringles à manœuvrer.

Les tringles proprement dites étaient en réalité des tubes creux, généralement d'une lon-



gueur de 4,5 m et d'un diamètre de 42 mm. Nous nous référons à la **PHOTO D**. Pour notre reproduction à l'échelle H0, nous avons opté pour du fil d'acier de 0,5 mm, pour sa rigidité et sa teinte de base correcte. Pour ceux qui sont soucieux de détails supplémentaires, les manchons qui relient les tringles entre elles peuvent aussi être reproduits; pour ce faire, vous pourriez utiliser par exemple un bout de papier adhésif, d'une largeur de 0,6 mm.

A leurs extrémités, les tringles sont pourvues de pièces d'accouplement en forme de 'U', de façon à les fixer par boulons aux autres composants du dispositif: examinez à nou-

veau la **PHOTO D**. En réduction, les fils d'acier seront aplatis au marteau sur une longueur de quelques millimètres. Sur les parties plates ainsi obtenues, des courtes bandes de 1 x 0,25 mm sont collées. Les extrémités de ces petites tiges sont ensuite limées pour que leur extrémité devienne ronde, de même forme que les pièces d'accouplement (comme celles visibles sur les **PHOTOS 4 ET 6**).

En réalité, les tringles étaient soutenues tous les 2 à 3 m par des poulies: il s'agit de pièces coulées: celle de grande circonférence supporte la tringle, tandis qu'une plus petite disposée au-dessus maintient la tringle en

place. Il existe des poulies pour 1 à 5 tringles parallèles. Si le faisceau de tringles en comporte plus de 5, deux ou plusieurs faisceaux seront alors associés (**VOIR PHOTOS D ET E**).

Pour notre modèle, nous avons opté pour une distance de 2,5 cm entre deux poulies. Si nous voulons représenter l'extension maximale possible de 185 m, il nous en faudra donc plus de 80! La quantité des pièces nécessaires croit donc très rapidement...

Après plusieurs tentatives pour produire de telles poulies à la main et en grandes quantités, nous avons finalement fait fraiser des



bouts de plastique avec la représentation triangulaire authentique de la poulie (**PHOTO 2**). Reconnaissons-le: c'est une approche assez grossière du prototype, puisque les roues séparées manquent. Mais comme nos poulies ne seront quasi uniquement visibles latéralement, ce manque de détail ne se remarque pas trop (**VOIR PHOTO 3**). Une fois de plus, nous sommes jaloux de nos collègues d'Outre Manche, qui peuvent disposer de poulies gravées d'inspiration britannique...

En travaillant de cette façon, nous avons déjà bien progressé. En réalité, les tringles de plus

de 30 m étaient pourvues à mi-longueur d'un dispositif de compensation. Cela veut dire que le jeu des dilatations pouvait être absorbé. Il fallait en effet éviter que le bon fonctionnement du système soit contrecarré lors de fortes variations de température. Mais contrairement aux dispositifs compensateurs destinés aux systèmes par câbles (voir TMM n° 123), les compensateurs pour les tringles étaient très simples: les tringles sont interrompues par un mouvement en ciseau (**PHOTO FA**). Un bras vertical en charnière (**PHOTO FB**) est relié aux tringles par deux longs tubes de même longueur (**PHOTO FC**) et grâce

à sa rotation, rattrape le jeu provoqué par les contractions ou dilatations de la tringle. Des compensateurs à bras horizontal existaient également, mais ils étaient plus rares. Remarquons que la direction du mouvement de la tringle est inversée, suite à la présence du compensateur: il faudra tenir compte de cette particularité lors de la conception de l'installation!

Une interprétation d'un tel dispositif compensateur en H0 est visible sur la **PHOTO 4**. Le bras balancier a été découpé d'une plaque de plastique de 0,5 mm. Un bout de fil en laiton de 0,8 mm constitue l'axe qui repose sur le socle, confectionné au moyen de profilés de 2 mm sur 2. L'axe de ce bras se trouve à la même hauteur que les tringles. Notons qu'il s'agit d'une première réalisation, qui doit encore être affinée, pour mieux correspondre à la réalité.

On comprend rapidement que des courbes ne font pas bon ménage avec un tel dispositif à tringles rigides. Bien qu'il existe une solution pour de petites variations de direction (vue du haut sur la **PHOTO G**), on essaiera toujours de maintenir les tringles en ligne droite le long des voies et de ne prévoir que des angles à 90° si une autre direction doit être suivie. Dans ce cas et comme déjà dit plus haut, une béquille sera utilisée (**PHOTO D**).

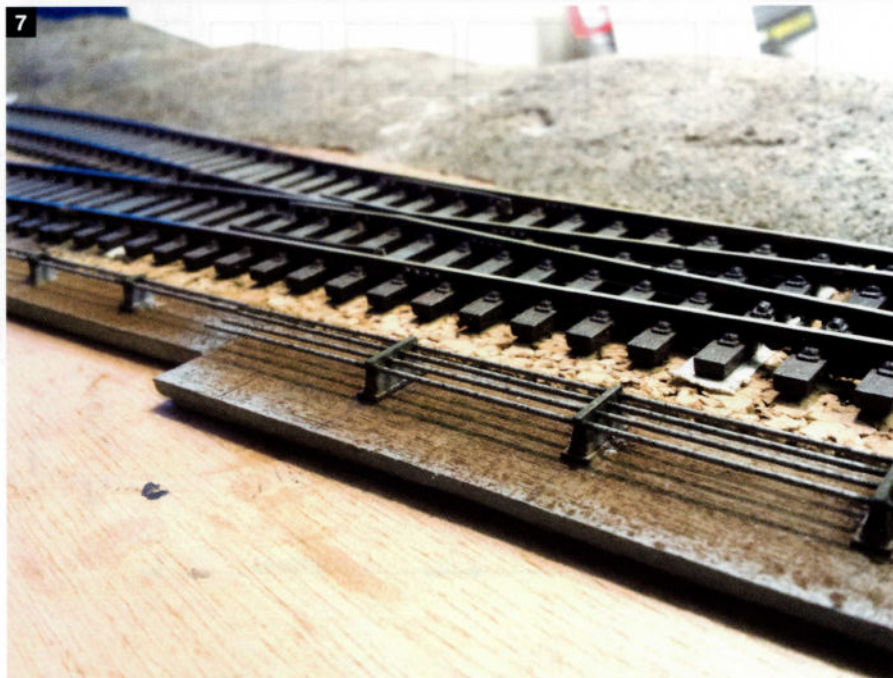
Et la motorisation de la tringle de l'aiguillage – qui reste finalement le but final de notre projet – passe aussi par cette béquille. Celle-ci est reproduite au moyen d'un profilé en plastique en forme de 'U' de 4 mm sur 2,





de cœur. Ces mouvements sont commandés par deux béquilles dont l'une est montée sur une traverse, entre les deux lames. Lors de la reproduction, des pièces de la marque Wills viendront à nouveau à point, outre les habituels profilés et tiges Evergreen.

La plupart des petites pièces ont été assemblées au préalable sur des bandes de triplex de 2 mm d'épaisseur, qui ont ensuite été collées sur notre module. Ce faisant, il nous est possible de disposer les poulies avec précision et de façon confortable, ainsi que de les aligner pour que les tringles soient bien droites et se raccordent sans jeu tant à la cabine qu'à l'aiguillage desservi. En suivant cette manière de faire, il est également possible de régler le tout en hauteur (**PHOTO 7**).



Ce pré-montage permet également de peindre le tout en gris clair et de le patiner, sans devoir masquer. La graisse présente quasi partout peut être reproduite au moyen de Oily Black de Poly S, suivie d'un brossage à sec avec du Metalcote Gunmetal Humbrol, une peinture très utile car une fois séchée, elle peut être polie et présenter alors l'aspect du métal graissé.

Comme déjà signalé, nous avons assemblé ce diorama dans un premier temps pour juger aussi bien de l'impact que de la faisabilité du détaillage complémentaire de la voie et de ses alentours. Certains points améliorables sont ainsi apparus, que nous allons tester en pratique lors d'une prochaine occasion. Nous sommes tout de même satisfaits de l'expérience menée, qui connaîtra sans aucun doute une suite.

complété par des tiges de 1 mm sur 0,25, d'une tige en laiton de 0,8 mm de diamètre et de quelques têtes de boulons Grandt Line. Le tout est assemblé sur une plaquette de 0,5 mm d'épaisseur et aux dimensions de 5 mm sur 4. Les bras de la béquille peuvent être réalisés sur base d'une plaque de 0,5 mm d'épaisseur, mais il est plus facile d'utiliser une pièce similaire provenant du kit Wills SS-89. Ce kit contient des pièces pour un système de tringles d'inspiration britannique, mais qui peut être partiellement utilisé sur un réseau d'inspiration belge. Les **PHOTOS 5 ET 6** montrent le résultat obtenu. Bien que nous ne disposions pas des dimensions de l'appareil réel, la hauteur obtenue de 4,25 mm nous a parue acceptable.

Comme vous pouvez le constater sur la **PHOTO 6**, l'aiguillage est aussi pourvu d'un dispositif de verrouillage. Les aiguillages parcourus à vitesse relativement élevée et pris en pointe doivent en effet être verrouillés, afin que les lames restent immobiles lors du passage du convoi. Il existe plusieurs types de verrouillage. Sur la **PHOTO H**, on voit le concept de Saxby. Le verrou est constitué d'une plaque plane en acier qui s'ajuste pratiquement sans jeu dans deux fentes qui bougent de façon solidaire avec la tringle d'aiguillage (il y a une fente pour chaque position des lames). Le verrou est inséré dans une des deux fentes pour maintenir l'aiguillage dans la position requise. Le déverrouillage se réalise en tirant le verrou en arrière, en direction de la pointe

Pour terminer, rappelons que notre principale source d'informations concernant ce sujet a été constituée par le très intéressant blog <http://block33.skynetblogs.be/>, qui contient de nombreuses photos de détails. Plusieurs d'entre-elles ont été reprises dans cet article, ce pour lequel nous remercions Stéfan Paitoni, le webmaster. Ce blog est à conseiller à tout qui veut en savoir plus sur les dispositifs mécaniques de commande et des signaux de la SNCB, surtout que peu ou prou ne subsiste encore de nos jours de ce petit bout d'histoire ferroviaire...

Texte et photos du modèle:

Gino Van Landuyt

Photos de la réalité:

Max Delie & Stéfan Paitoni



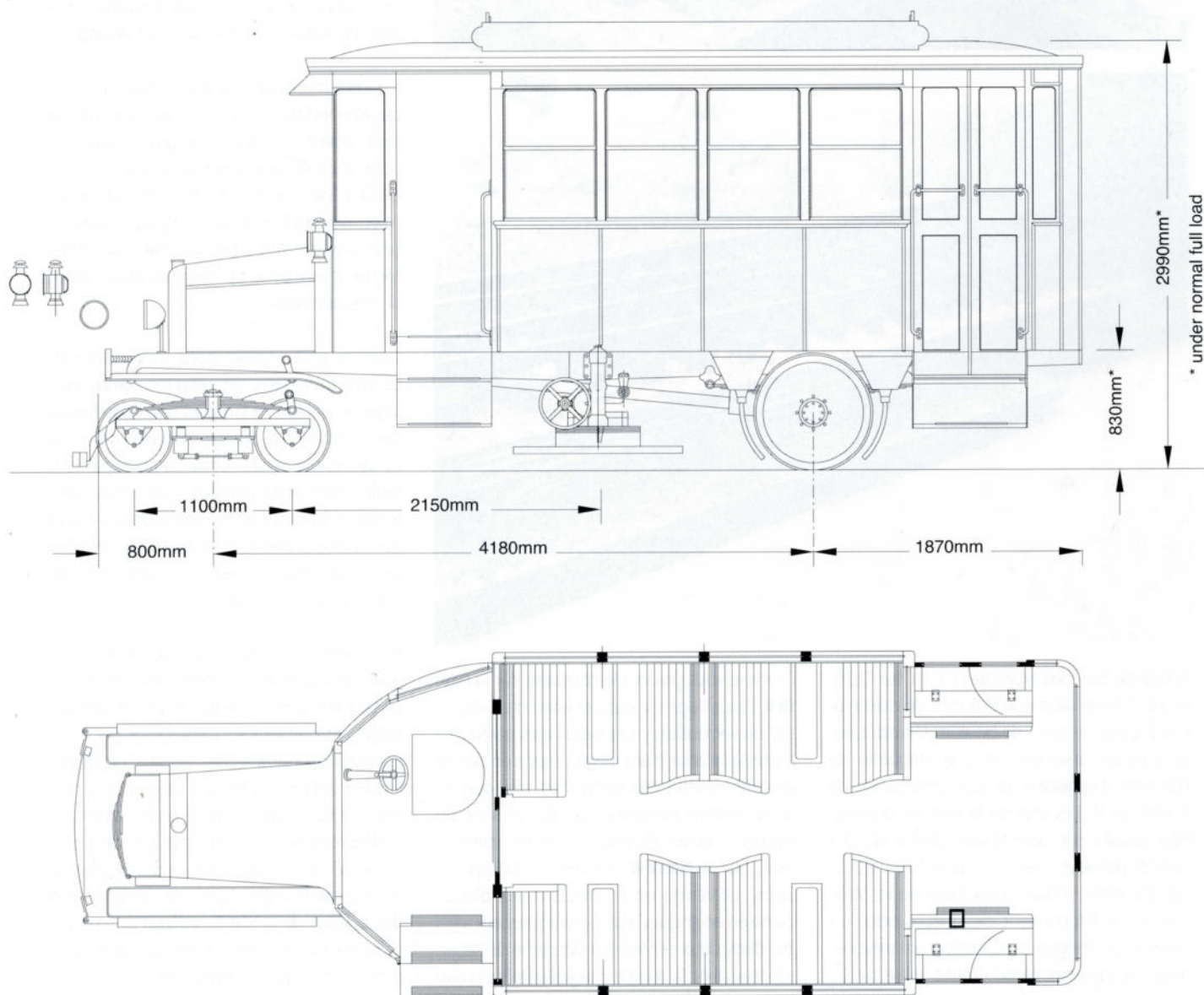
Un bus sur rails Saurer de la SNCV à l'échelle 0

PEU DE TEMPS APRÈS LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE, LES CHEMINS DE FER LOCAUX CONNurent DES TEMPS DIFFICILES. NON SEULEMENT LES SALAIRES ET LES COÛTS AVAIENT FORTEMENT AUGMENTÉ, MAIS UN GRAND NOMBRE DE CAMIONS D'ORIGINE MILITAIRE FUT MIS SUR LE MARCHÉ, QUI SE MIT À CONCURRENCER LES CHEMINS DE FER LOCAUX POUR LE TRANSPORT DES MARCHANDISES À COURTES DISTANCES. PENDANT LA GUERRE, LA TECHNIQUE DU MOTEUR À EXPLOSION AVAIT CONNU UNE FORTE ÉVOLUTION, CE QUI EUT DES RÉPERCUSSIONS DANS LA CONCEPTION DES AUTOBUS, AUTRE CONCURRENT DES CHEMINS DE FER LOCAUX.

Ces mêmes compagnies de chemin de fer se mirent alors à la recherche d'un remplaçant

meilleur marché pour la traction vapeur: les constructeurs d'autobus et de camions pro-

posèrent une solution sous la forme d'un autobus classique, mais pourvu de roues à boudins: le bus sur rails était né. Le constructeur français Saurer estima que cette nouvelle forme de traction était promise à un bel avenir et disposa sur un châssis de camion une petite caisse d'autobus, en remplaçant les roues classiques par des roues ferroviaires à boudins. Mais les circulations de ces bus



Société Nationale des CF Vicinaux. AR 1-2□
Ets. Saurer/Franco Belge, 1925

0 500mm 1m
scale

© W J K Davies, 2001. dwg: 452.106□
from SNCV drawing & photographs date: 21.11.01

sur rails furent à ce point inconfortables que l'essieu avant fut remplacé par un double essieu avant placé dans un solide châssis et plus ou moins suspendu.

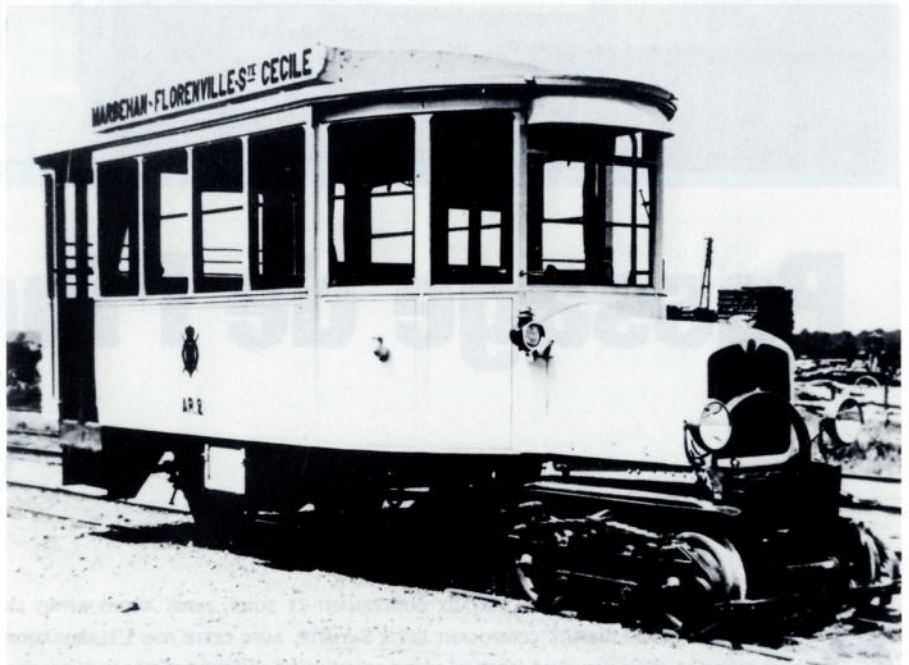
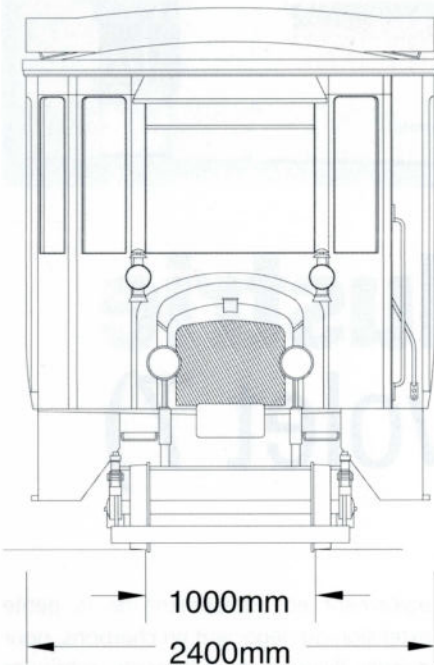
Notre Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux (la SNCV) voulait aussi comprimer ses dépenses au début des années '20 du siècle dernier et vit dans ce bus sur rails une amorce de solution. La SNCV commanda en 1925 via la Franco-Belge deux autobus sur rails de marque Saurer, qui furent mis à l'essai sur la ligne Marbehan – Florenville – Ste-Cécile. Ils furent immatriculés AR1 et AR2 par la SNCV. Pour virer de tels engins aux terminus, une plaque tournante était

intégrée sous et au milieu de leur châssis: elle pouvait être descendue au moyen d'un volant, le bus pouvant alors être facilement retourné à la main. Un tel bus sur rails offrait 15 places assises faites de bancs en bois; à l'arrière, une large plateforme offrait de la place pour les bagages et 10 places debout. Le moteur à essence Saurer de 52 chevaux était disposé à l'avant sous un capot; le volant avait même été conservé... pour la commande du frein à main. Mais ces bus sur rails Saurer ne donnèrent pas entièrement satisfaction et ne connurent aucune descendance; les deux exemplaires restèrent tout de même sur leur ligne de prédilection jusqu'en 1942, lorsqu'ils furent

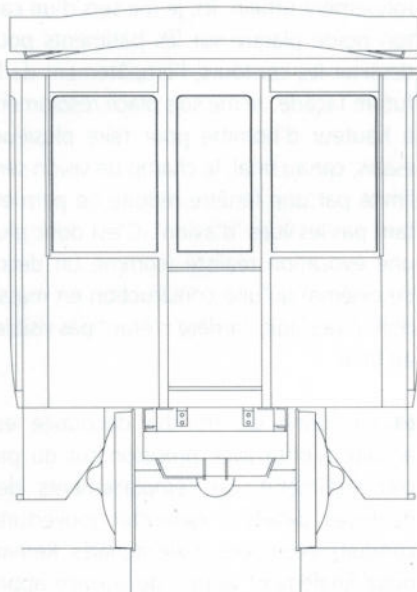
mis hors service et ferrillés. La SNCV poursuivit toutefois l'expérience avec d'autres types d'autobus sur rails, pour déboucher finalement sur les autorails à deux essieux bien connus, sur un châssis de tramway.

Pour les amateurs de trams parmi nos lecteurs qui ne reculent pas devant les difficultés, nous vous présentons un croquis à l'échelle 0 (7 mm) d'un connaisseur britannique de tramways: W.J.K. Davies. Qui relèvera le gant?...

Texte: GVM
Dessin et photos:
Collection W.K.J. Davies (+)



Une vue latérale de l'autorail AR2, du côté conducteur.



L'autobus sur rails Saurer est viré. La plaque tournante dont il était équipé était descendue au moyen d'un grand volant. Remarquez également l'entrée démunie de porte à côté du conducteur et les marchepieds situés très bas.



Passage de l'industrie (volet 7)

A PRÈS AVOIR LAISSÉ DE CÔTÉ NOS TRAVAUX CONCERNANT CE SUJET, NOUS AVONS REPRIS LA CONSTRUCTION DES BÂTIMENTS COMPOSANT CETTE SAYNÈTE, AVEC CETTE FOIS L'ÉLABORATION D'UNE PARTIE DE CORPS PRINCIPAL 'FACTICE' D'UNE FABRIQUE DE COULEURS. CELLE-CI ÉVOQUERA DES ATELIERS ADOSÉS AU KIT DU PETIT BÂTIMENT SEMI-INDUSTRIEL DONT NOUS AVONS VU LA TRANSFORMATION DANS LE VOLET PRÉCÉDENT. ICI, NOUS UTILISERONS ENCORE DES ÉLÉMENTS DISPONIBLES CHEZ ZÉBULON DÉCOR, NOTAMMENT DES PLAQUES DE MOULAGES EN RÉSINE.

L'idée est de réaliser une façade assez haute – mais sans plus – à la fois pour affirmer la vocation industrielle des lieux, mais aussi pour créer un arrière-plan et masquer ainsi le fond, de façon réaliste. Cette 'prolongation' sur l'arrière de la bâtisse donnant sur la rue se doit d'être en quelque sorte une continuation logique. Après avoir visionné de nombreuses photos de situations réelles, j'avais imaginé un fronton de petite fabrique ancienne, construit avec des briques plâtrières et de la volige de bois. Dans le même temps, je souhaitais un ensemble très sobre pour éviter que l'œil du spectateur ne s'égar trop sur cet arrière-plan. Les détails seront

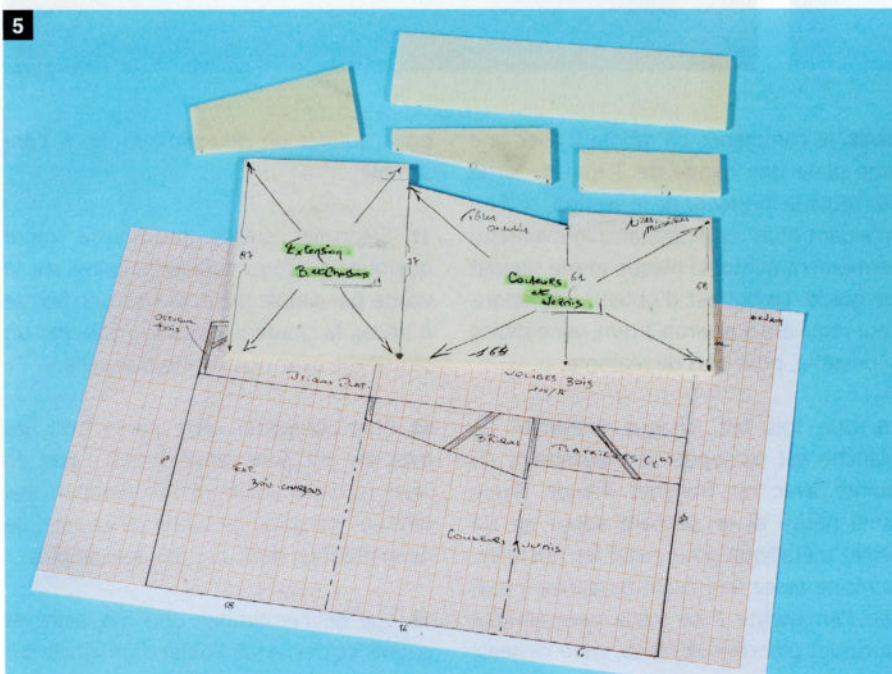
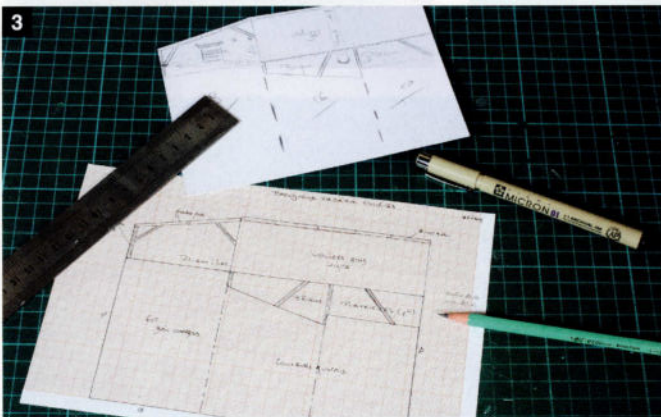
donc rapportés avec parcimonie sur cette façade quasiment aveugle.

Une fois la composition achevée, celle-ci sera mise en couleurs puis patinée en même temps que le bâtiment 'Couleurs et Vernis': nous verrons cela prochainement dans le volet 8. Mais dès à présent, place au séquençage habituel pour l'élaboration de cette façade.

02. Les constructions précédemment préparées sont assemblées à blanc sur un 'marbre' pour permettre une vision d'ensemble et calibrer la masse de façade venant en arrière-plan. Celle-ci viendra

également en adossement de la petite extension du négociant en charbons, pour donner l'illusion de bâtiments imbriqués les uns dans les autres, typique de l'environnement urbain. Ici, je me sers d'un carton rigide plaqué sur les bâtiments pour dessiner les contours, l'empâtement de la future façade. Je me suis placé résolument à hauteur d'homme pour faire plusieurs essais, car au final, le champ de vision sera limité par une fenêtre réduite ne permettant pas les vues 'd'avion'. C'est donc plus une évocation réaliste (comme un décor de cinéma) qu'une construction en masse dont il va s'agir, l'arrière n'étant pas visible, au final.

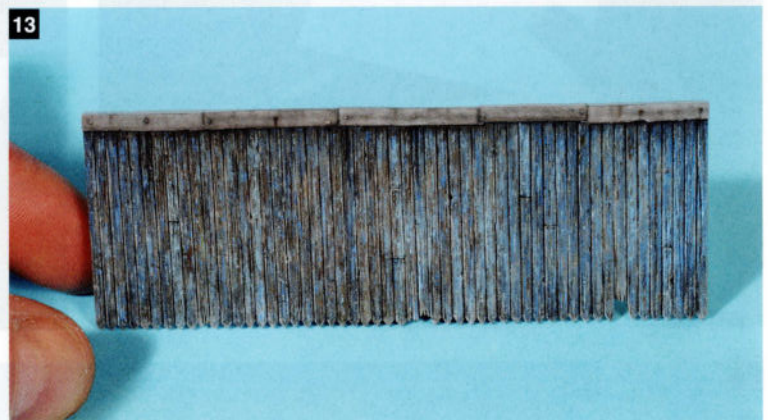
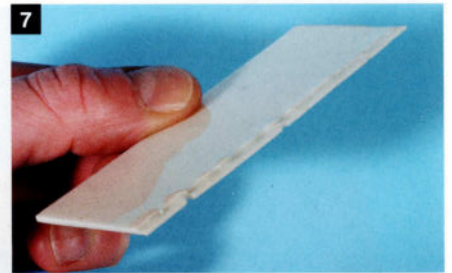
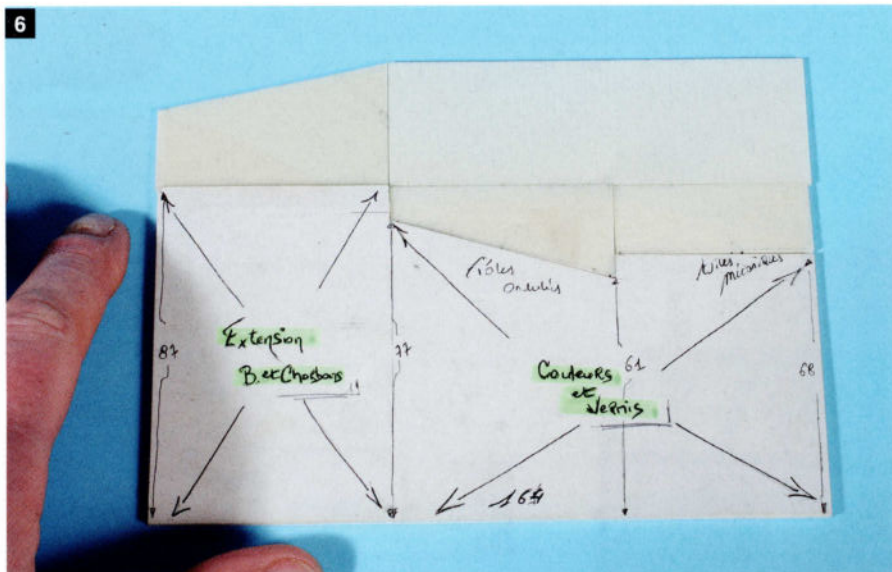
03. La forme du fronton découpée est ensuite reprise avec précision sur du papier millimétré. Les emplacements des quelques détails à rapporter (ouverture, conduit) seront à ce stade signalés. Remarquez finalement le peu de surface appa-



rente à imiter, l'empatement des bâtiments sur l'avant masquant une bonne partie de l'ensemble.

04. Afin de réaliser cette façade, nous allons avoir recours à du carton-plume de 3 mm, ainsi qu'à des plaques de moulage en résine Zébulon décor, pour imiter les briques plâtrières ainsi que les voliges en bois. La carte plastique de 0,25 mm permettra d'imiter l'ossature en bois visible par places, sur la construction. On le voit, rien de très compliqué...

05. L'ensemble est ensuite 'composé' suivant le plan précis: la partie invisible en un seul tenant est découpée dans la plaque de carton-plume, pour éviter l'emploi inutile de plaques de résine, puis le reste de la structure est tronçonnée en différentes



parties, un peu comme un puzzle. Ici en effet, je me suis servi de chutes de plaques de résine pour en tirer le meilleur parti et économiser la série de neuves entières en ma possession.

06. Un assemblage à blanc sur une surface plane est ensuite effectué pour vérifier l'encastrement parfait des pièces entre-elles.

07. Je poursuis par la préparation de la portion de bardage en bois afin de simuler une épaisseur de planche réaliste. Le moulage présentant quelques irrégularités sur sa tranche, celui-ci devra être affiné progressivement.

08/09. Je commence en rabotant avec une lime plate une bande de 3 mm de large sur toute la longueur de la section, ceci en m'aidant d'un réglelet métallique maintenu fermement contre la plaque et me servant de guide. Le but est d'obtenir une épaisseur régulière d'environ 1 mm, voire moins si possible, pour plus de réalisme.

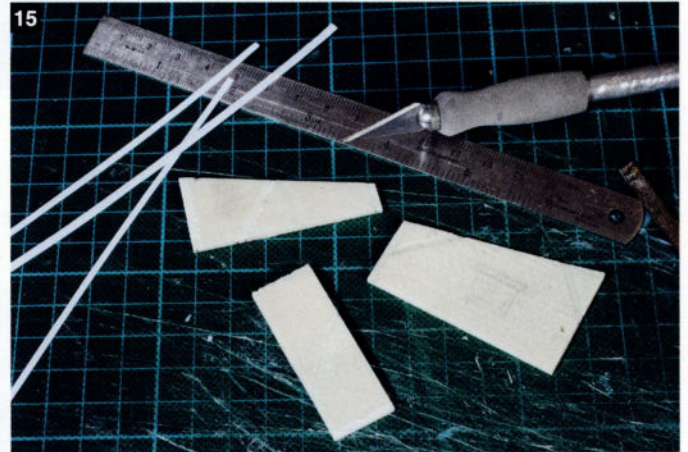
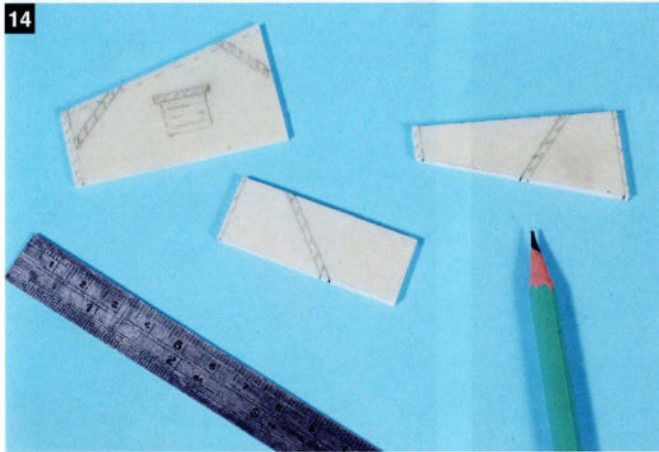
10. Une fois fait, chaque extrémité de planche est recoupée soigneusement en pointe avec un tranchet équipé d'une lame neuve et en prenant appui sur un réglelet métallique pour éviter les fractures, la résine assez fine ayant tendance à casser. J'en profite à ce stade pour simuler quelques planches abîmées, voire cassées,

pour donner un peu plus de vie à l'ensemble.

11. Selon les envies, on pourra imiter quelques jointures supplémentaires sur la volige par simple gravure avec une pointe à tracer, la clouterie étant signalée par un piquetage avec une pointe d'aiguille.

12. Pour compléter cette partie bois, les rives en zinc sont rapportées à l'aide de sections d'aluminium de récupération. J'ai déjà eu l'occasion de traiter de ce sujet; je ne m'étendrai donc pas une fois de plus...

13. Vue de l'ensemble, une fois peint et patiné: celui-ci a fait l'objet d'un article sur

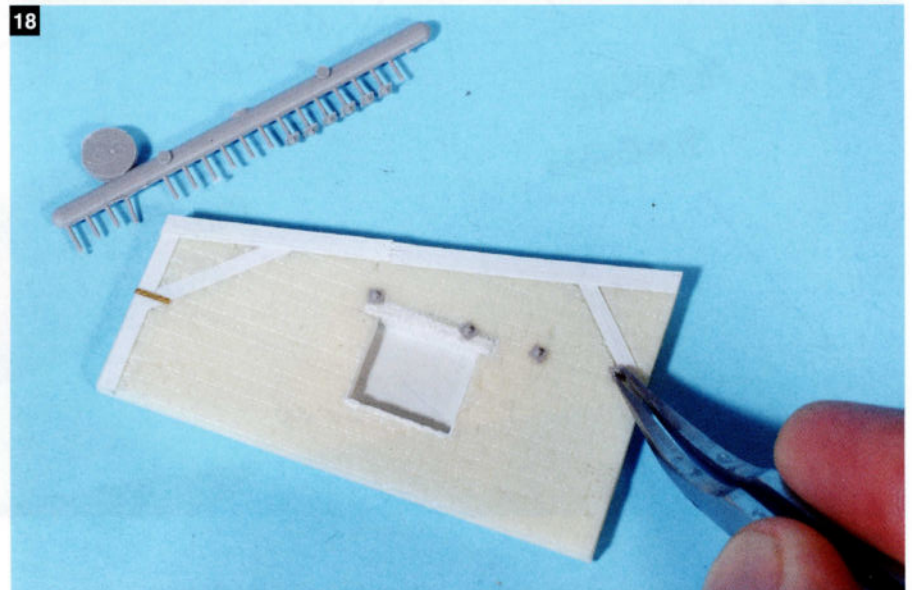


la patine à l'essence minérale dans un précédent numéro de TMM et est donc déjà quasiment prêt... à l'avance.

14. Nous passons ensuite aux sections de murs en briques plâtrières, ceux-ci devant recevoir une ossature en bois 'façade' que nous allons incorporer en surface. D'après le plan sur papier millimétré, les emplacements sont tout d'abord signalés au crayon noir...

15. ...puis des bandes de plasticarte de 2,5 mm de large/ 0,25 mm d'épaisseur gravées/ nervurées au préalable sont ensuite préparées (j'ai calculé ici une longueur plus que suffisante permettant de reproduire les différentes sections de l'ossature). Comme pour la plaque de bardage précédemment traitée, je me sers d'un réglelet métallique et de la tranche de lime plate pour creuser un sillon régulier de 2,5 mm de large dans la résine. Ceci permettra d'y incorporer les longues bandes de carte plastique qui seront recoupées après collage, au fur et mesure de l'avancement pour gagner du temps, mais aussi avoir une coupe parfaite.

16. Je passe ensuite à l'évocation des quelques détails, avec notamment la

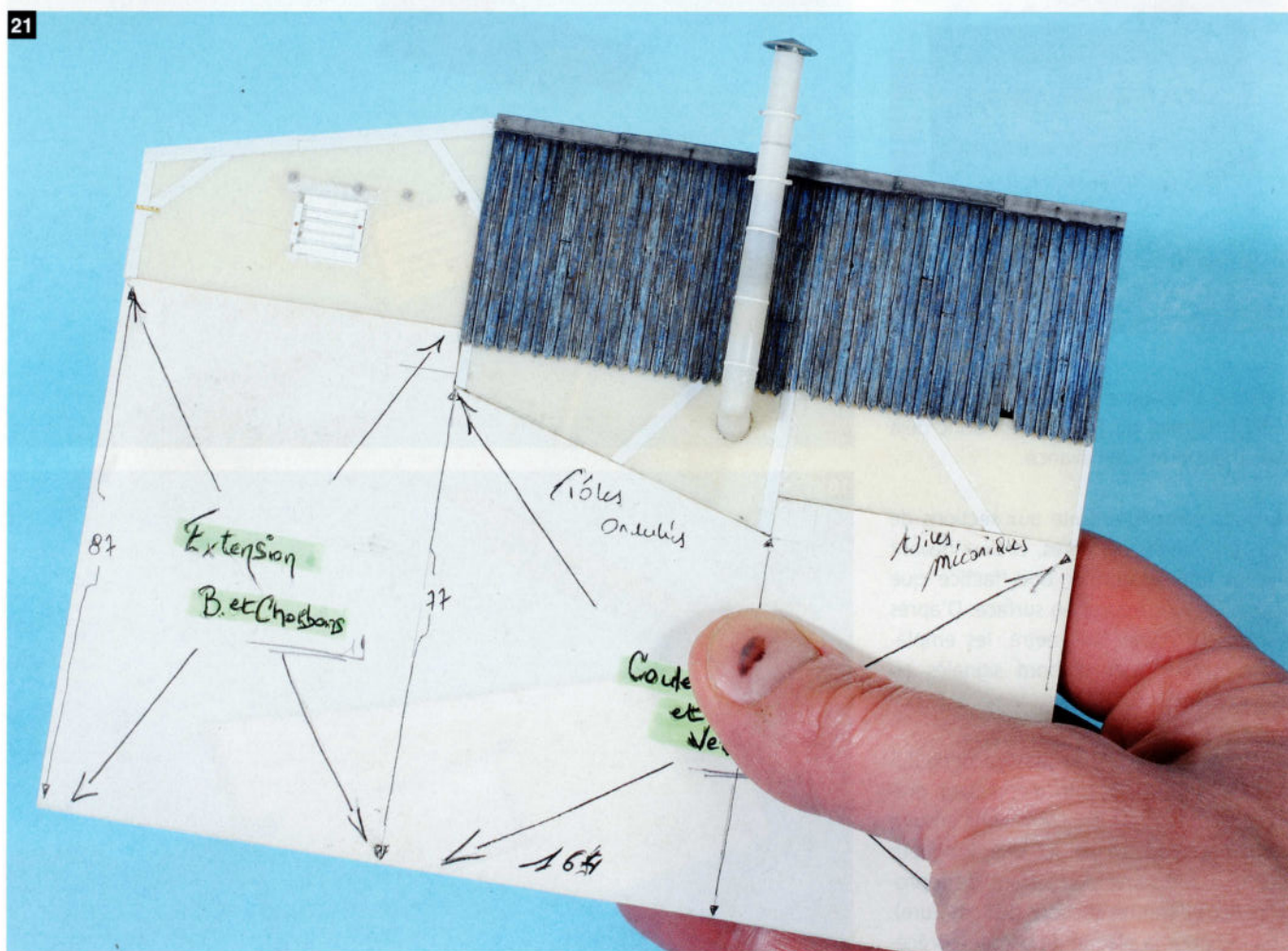
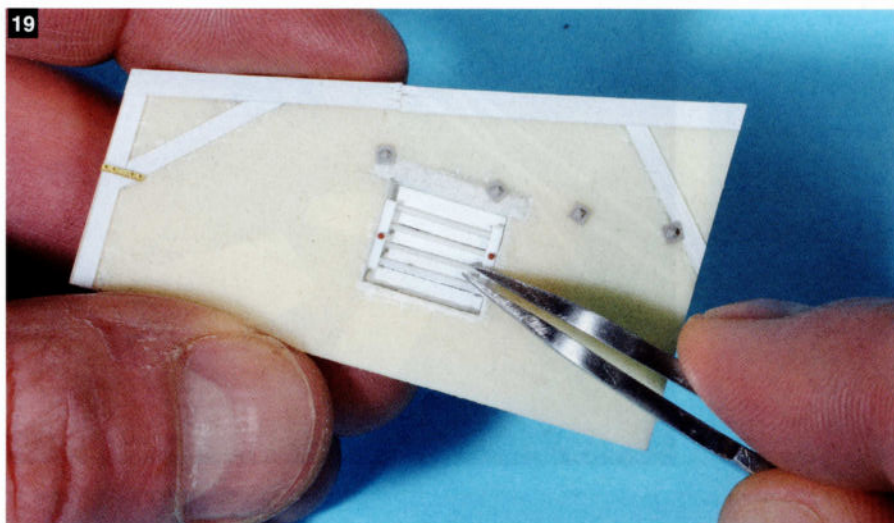


reproduction d'une ouverture équipée de barreaux, typique d'une construction industrielle. Photo: Frank Destouesse/ Collection E. Nouaillier.

17. Après examen rapide de cet équipement, celui-ci ne sera pas très compliqué à reproduire à l'aide de carte plastique de

0,12 mm, de bandelettes rondes et plates Evergreen et de deux boulons Tichy. Notez comment j'ai rogné le bas de la plaque comme en réalité, en me servant d'une pointe d'aiguille.

18. L'ouverture en question a été pendant ce temps pratiquée et équipée d'un



linteau en ciment imité, avec une petite section de mousse polyuréthane piquetée (carton-plume de 3 mm pelé sur les deux faces). J'en profite pour rapporter quelques tirants sur cette partie de façade en utilisant des ancrs Grandt-Line réf. 5096. Chacune est disposée de manière différente.

19. Un assemblage à blanc est ensuite

effectué pour vérifier le bon encastrement des pièces entre-elles...

20. ...puis un gros conduit est construit de toutes les pièces en employant du tube en plastique... de récupération, de la carte plastique, quelques sections de fil de maillechort ainsi qu'un élément 'cannibalisé' sur un kit Grandt Line (5084 'Engine house stack set').

21. Tous les éléments sont finalement mis en place, à blanc. On visualise ainsi le futur ensemble qui va nécessiter prochainement toute notre attention lors de la mise en couleurs et des opérations de patine. Suite au prochain épisode!

Texte et photos :
Emmanuel Nouailler



Une touche digitale de plus à la série 62 Budget Line de Van Biervliet

CERTAINS AMATEURS PRÉFÈRENT LAISSER LEURS NOUVEAUX MODÈLES DANS LEUR ÉTAT D'ORIGINE. D'AUTRES PAR CONTRE N'ONT PAS PEUR DE PRENDRE LEURS NOUVELLES ACQUISITIONS EN MAIN ET DE LES SUPERDÉTAILLER OU LES PATINER. MAIS À L'INTÉRIEUR DE LA CAISSE, IL EST AUSSI SOUVENT POSSIBLE D'EN OBTENIR PLUS, MOYENNANT UNE (PETITE) INTERVENTION. KRIS DESCHOENMAEKERS NOUS DÉCRIT COMMENT IL A DOTÉ UN MODÈLE DE LA SÉRIE 62 DE VAN BIERVLIET D'UN ÉCLAIRAGE DE CABINE ACTIONNABLE SÉPARÉMENT ET DE FEUX DE FIN DE CONVOI.

Lors du rodage de mon nouveau modèle et du test de toutes ses fonctionnalités, il m'apparut que les feux rouges ne pouvaient pas être allumés séparément et que lorsque l'éclairage de cabine était activé, les deux cabines étaient simultanément éclairées. J'ai trouvé que ce n'était pas digne des possibilités de notre époque, même si en toute honnêteté, il est impossible de tout espérer d'un modèle 'budget'. Après tout, les modèles 'budget' de Roco ne sont pas non plus dotés de ces raffinements. Mais comme mes autres locos sont déjà dotées de ces fonctions, il ne me restait plus qu'à payer de ma personne...

La dépose de la caisse se réalise rapidement au moyen de 4 cure-dents. Téléchargez d'abord le mode d'emploi du LokSound ESU, pour voir où se situent les connexions libres. Les décodeurs LokPilot 4 et LokSound ESU présentent 6 sorties dont 2 ne sont pas amplifiées, mais qui sont des sorties logiques: cela veut dire qu'on ne peut pas y brancher un gros consommateur de courant, sauf par le biais d'un montage de transistors, la sortie étant alors utilisée comme interrupteur. Plusieurs solutions peuvent être trouvées sur internet. Un tel montage de transistors est

finaleme nt facile à assembler soi-même, si l'on dispose des éléments. Par montage sur 'Aux3' ou 'Aux4', vous aurez besoin de: 1 transistor BC547B, 1 résistance de 100 K et 1 résistance de 4,7 K (si Aux3 et 4 sont tous deux raccordés, il faut le double des pièces citées).

Petite explication concernant le fonctionnement d'un transistor. La tension de commande est appliquée sur la base du transistor; cette tension provient de la sortie logique non amplifiée du décodeur. Dans le cas présent, cela se passe comme suit: nous raccordons la base du transistor BC547B (ou SMD type BC847B) via une résistance R1 sur la pinne 13 du connecteur à 21 pines (pour 'Aux 3') ou sur la pinc 4 (pour 'Aux 4'). Si nous appliquons une tension sur la sortie analogique (ici, une tension de commande de 5 V), ce transistor devient conducteur, grâce à quoi un courant va transiter du collecteur (auquel la charge est raccordée) vers l'émetteur et la charge (des petites Leds) va se mettre à brûler. Si l'on met la sortie logique à 0 V, le transistor fera barrage et aucun courant n'ira du collecteur vers l'émetteur et rien ne se passera.

Pour ne pas endommager notre décodeur,

nous allons limiter le courant qui sort directement des sorties logiques à environ 1 mA. Avec 1 mA sur la base du transistor, nous pouvons raccorder jusqu'à 100 mA de courant sur le collecteur. La résistance de 100 K sert à ce que le transistor bloque lorsqu'aucune tension de commande n'est appliquée sur R1. Sans cette résistance de 100 K, il se pourrait que la Led continue à émettre une très faible lumière même lorsqu'elle n'est plus raccordée, ce qu'il faut éviter à tout prix.

La valeur de 4,7 K pour la R1 a été obtenue grâce à la fameuse loi d'Ohm: $U = R \cdot I$. Sur le transfert base-émetteur du transistor BC547B se trouve une tension de 0,7 V et sur la sortie logique 5 V. Nous devons donc éliminer $5 - 0,7 = 4,3$ V (U) avec une résistance et ce, avec un courant d'environ 1 mA.

$I = 1$ mA, ou 0,001 ampère.

Calculons la valeur de la résistance avec la formule $R = U/I$.

$R = (5v - 0,7v) / 0,001A = 4.300$ Ohm.

Par facilité, nous utiliserons la valeur élevée la plus proche dans la série E12, à savoir 4,4 K.

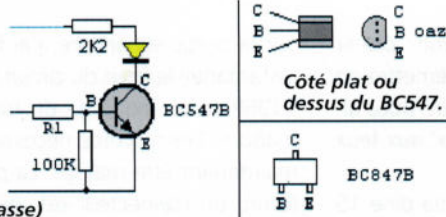
Ceci doit être fait pour les deux sorties, par exemple sur un circuit imprimé à trous. Coût de revient: 2 euro environ et le temps nécessaire pour souder.

Une autre solution est d'aller acheter la référence 51968 ESU en magasin. Il s'agit d'un petit circuit imprimé électronique qui supporte un montage de transistors, qui coûtera plus cher qu'un montage 'fait maison'. Mais comme je n'avais pas les pièces nécessaires disponibles, j'ai personnellement opté pour cette dernière solution. De ce circuit imprimé, j'en ai découpé la partie 'transistor' au moyen d'une petite scie et l'ai prise comme point de départ (photo 1).

Fil bleu

Vers sortie analogique

Pin20 (ou masse)



Côté plat ou dessus du BC547.

BC847B

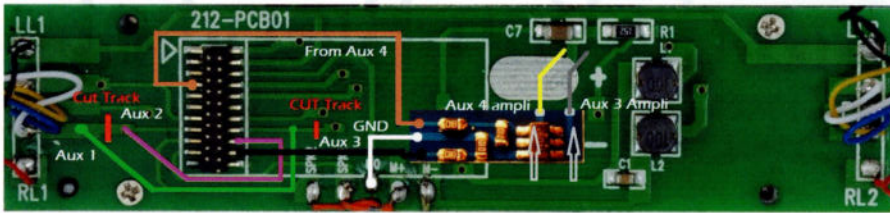


A. L'étage de commutation avec transistor.

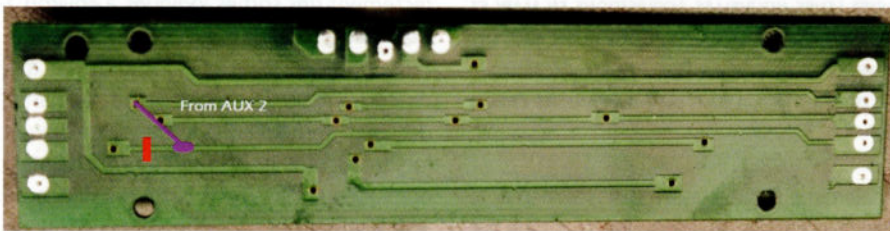
1. Le circuit imprimé ESU.



2. La platine électronique d'origine.



3. La platine avec l'indication des interruptions et des liaisons nouvelles.



4. La partie inférieure de la platine, avec indication de l'interruption et de la nouvelle liaison.

Le rectangle noir est un double transistor dans un logement Smd; les petits blocs verticaux sont deux résistances de 10 K et les horizontaux des résistances de 100 K, pour les besoins déjà décrits ci-dessus (protection de la sortie du décodeur).

Maintenant que nous maîtrisons le montage de transistors, nous pouvons commencer. Pour rendre la transformation souhaitée accessible à tout un chacun, nous allons vous la décrire étape par étape, en l'illustrant au moyen de photos et de dessins.

De quoi avons-nous besoin? D'un fer à souder léger (30 Watt est déjà suffisant), d'une petite pince, du fil fin pour décodeur (de préférence de couleur, c'est plus facile), de colle instantanée, d'un couteau aiguisé (un scalpel) et d'une bonne dose de courage...

Commençons justement par cette dose de courage: il ne peut pas arriver grand-chose de grave, mais notez quand même au préalable que la garantie du modèle est perdue, suite à l'intervention que vous vous apprêtez à mener!

Une fois la caisse du modèle déposée, nous voyons apparaître la platine avec son connecteur à 21 pins et deux grandes

surfaces métalliques. Ces dernières servent à fournir le courant aux Leds de cabine, via des petites pattes dans la cabine (nous les adapterons au moment voulu). Pour travailler facilement (car une opération doit également se dérouler par en-dessous), il vaut mieux désolder complètement la platine électronique (donc, en désolder tous les fils).

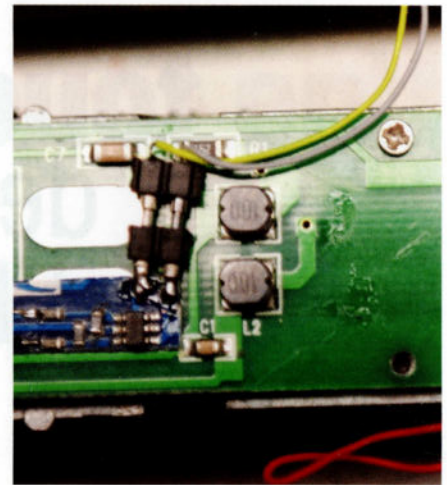
Maintenant, il s'agit en effet d'opérer des modifications. Trois pistes sur la platine doivent être interrompues (par découpe de la piste au moyen du scalpel): elles sont indiquées en rouge, sur la photo, à savoir deux en haut (photo 3) et une en bas (photo 4).

La première interruption réalisée sert à isoler les feux rouges de la fonction FL(f). La seconde interruption (à la pîne 15 d'Aux1 sur le connecteur à 21 pines) sert à isoler la surface métallique d'Aux1.

Après ces opérations, il ne subsiste plus que les phares blancs dans le sens de marche: les feux rouges, ainsi que l'éclairage de cabine ont été isolés.

Nous allons maintenant devoir placer quelques petits fils, pour tout remettre en service. Commençons par le haut: nous allons raccorder deux sorties 'Aux' aux feux rouges correspondants.

J'ai utilisé pour ce faire 'Aux1' (la pîne 15



5. Le double connecteur.

du connecteur à 21 pines) et 'Aux2' (la pîne 14 du même connecteur). La pîne 15 'Aux1' (vert) est reliée avec un bout de la piste qui a subsisté après son interruption (en rouge) direction extrémité vers le contact des feux rouges (la piste à côté du contact RL1).

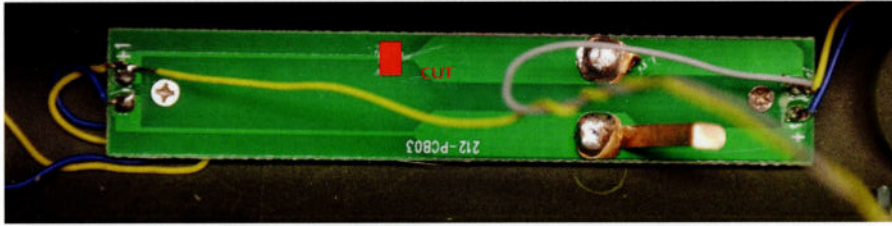
La pîne 14 'Aux2' (violet) sur le connecteur est disposée à travers le 'via' (terme technique pour désigner un trou métallisé dans un circuit imprimé) pour aller vers l'interruption (rouge) en passant par le trou qui vient de la pîne 8 du connecteur. N'enlevez surtout pas l'isolant du fil, car vous occasionneriez un court-circuit. A l'arrière, nous fixons le petit fil sur la piste où nous avons réalisé l'interruption (rouge).

Si vous ne disposez pas d'un fil assez fin, vous pouvez aussi raccorder 'Aux2' (la pîne 14) directement à la piste située à côté du contact LL2; de cette façon, il ne faut pas traverser la platine.

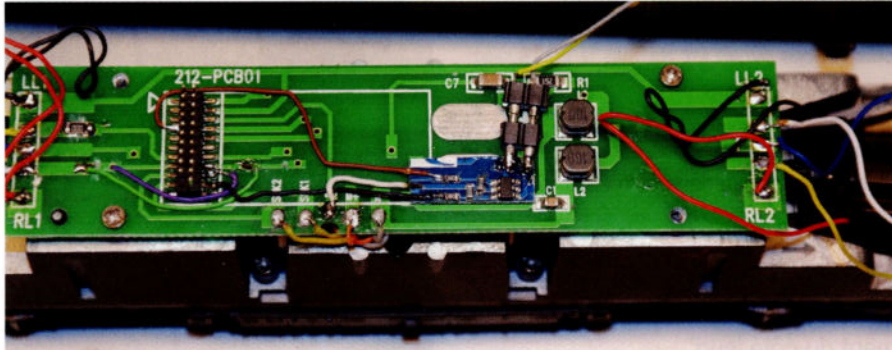
Nous avons ainsi raccordé les feux rouges aux sorties 'Aux' correspondantes.

Pour compléter notre intervention, nous allons maintenant veiller à raccorder à nouveau l'éclairage de cabine: pour ce faire, nous allons utiliser les 'Aux3' et 'Aux4'. Faites attention: ce ne sont que des sorties logiques, qui ne supportent pas de charge, raison pour laquelle nous allons utiliser le montage de transistors dont il a déjà été question.

Sur la partie supérieure, j'ai fixé à la colle instantanée le bout du circuit imprimé ESU 51968 ou le montage de transistors 'fait maison'. Les raccords nécessaires peuvent maintenant être réalisés. La pîne 4 'Aux4' (brun) du connecteur est reliée à la base



6. La platine dans la cabine de conduite.



7. Le résultat final.

CONDITION	M4	PHYSICAL OUTPUT	LOGICAL OUTPUT	SONS
Forward F0	F0(f)	Phares avant (1)	-	-
Reverse F0	F0(r)	Feux arrière (1)	-	-
F1	F1	-	-	Bruits de roulement
F2	F2	-	-	Klaxon 1
Forward F3	F3(f)	Aux1(1)	-	-
Reverse F3	F3(r)	Aux2(1)	-	-
Forward F4	F4(f)	Aux3	-	-
Reverse F4	F4(r)	Aux4	-	-
F5	F5	-	Switching mode	-
F6	F6	-	Accélération	-
F7	F7	-	-	Sablage
F8	F8	-	Shift mode	-
F9	F9	-	-	Klaxon 2
F10	F10	-	-	Purge d'air
F11	F11	-	-	Accouplement

(R1) de notre montage ou de notre circuit imprimé. De même, la pince 13 'Aux3' est raccordée au second transistor.

Il ne nous reste plus alors qu'à doter le montage d'une terre (blanc); celle-ci peut être dérivée de la piste M0 de la platine de la loco ou de la pince 20 du connecteur. Grâce à cela, nous allons pendre l'émetteur du montage de transistors à cette terre.

Nous avons maintenant 'Aux3' et 'Aux4' amplifiés à notre disposition (voir les flèches).

Pour travailler facilement, j'y ai soudé un petit connecteur: il est possible ainsi de

le déconnecter complètement du châssis, lorsque la caisse est déposée (photo 5).

Lorsque toutes ces modifications auront été réalisées, la platine peut à nouveau être assemblée sur le châssis et le tout être raccordé comme à l'origine: le travail le plus important et le plus difficile est désormais réalisé. Il ne faut plus que réaliser une petite modification sur la platine d'éclairage de cabine, dans la caisse (Photo 6).

Ici aussi, nous allons réaliser une petite interruption (rouge) et éliminer une liaison en cuivre, à savoir celle de la surface '-', car elle est remplacée par notre connecteur.

Les deux fils qui proviennent de notre connecteur vont chacun vers une Led se trouvant sur la platine d'éclairage (les fils jaunes sur la platine 'Cabine'). Quand ceci aura été soudé, c'est fini! J'espère que cela ne vous a pas semblé trop compliqué...

Il ne nous reste plus désormais qu'à modifier le 'mapping' au moyen du programmeur de locos ESU 'Toolbox'. J'ai déplacé le klaxon 2 vers la touche de fonction F9, car sur toutes mes autres locos, l'éclairage en cabine et les feux rouges sont sur la même touche de fonction.

Voici le 'mapping' nécessaire au fonctionnement des phares et de l'éclairage pour un 'LokSound' ESU.

Forward F3	F3(f)	Aux1(1)	=
feux rouges couplés à F0(f)			
Reverse F3	F3(r)	Aux2(1)	=
feux rouges couplés à F0(r)			
Forward F4	F4(f)	Aux3	=
éclairage de la cabine 1 couplé à F0(f)			
Reverse F4	F4(r)	Aux4	=
éclairage de la cabine 2 couplé à F0(r)			

Pour les modélistes que n'ont pas de module 'sons' mais un LokPilot 4, ils peuvent alors utiliser les F0, F1 et F2.

Cet article a entièrement été basé sur la modification d'un décodeur ESU; pour les autres marques de décodeurs, je n'ai aucune expérience et n'ai donc pas pu les tester.

Zimo dispose de décodeurs à 21 pines. Mais attention: il existe manifestement des versions où 'Aux3' et 'Aux4' sont amplifiés, et d'autres versions où ce n'est pas le cas. Si vous disposez d'une version où 'Aux3' et 'Aux4' sont amplifiés, vous ne devez évidemment pas y ajouter un montage de transistors....

Nous pensons que cette transformation est à la portée de n'importe quel modéliste capable de manier un fer à souder. Je vous souhaite donc à tous beaucoup de plaisir avec votre 62 'Budget Line' de Van Biersvliet, qui bénéficiera ainsi de ce petit 'plus' de nature digitale...

Texte et photos:
Kris Deschoenmaekers



Le Concours de mini-réseaux 2014

La dernière ligne droite pour les participants!

L'ÉTÉ ÉTANT EN VUE, LES PARTICIPANTS À NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX RISQUENT DE VOIR PERLER ENCORE PLUS DE GOUTTES DE SUEUR SUR LEUR FRONT... A MOINS DE 5 MOIS DE NOTRE 'GRANDE EXPO' ET DE LA FINALE DE NOTRE CONCOURS, NOUS AVONS ÉTÉ PRENDRE LE POULS CHEZ LES INSCRITS ET AVONS FAIT LE 'POINT DE LA SITUATION'...

Des 30 candidats initialement inscrits, une vingtaine est encore dans la course. Tout comme pour les éditions précédentes, nous pouvons donc nous attendre à une belle joute dans l'arène, les 18 et 19 octobre prochains. Et il semble qu'il s'agira à nouveau d'une vraie 'fête des perles': nous en avons réalisé quelques photos, tandis que les participants ont levé un petit coin de leur voile...

Jelle Raets 'Depot Wolfsdonk' (H0) Un petit faisceau avec un stand de gasoil

Le nom de 'Depot Wolfsdonk' provient de la contraction de 'Wolfstee' et de 'Grobbedonk'. Dans le dépôt de Jelle, quelques voies servent au garage de voitures et de locomotives. Les autorails y sont également les bienvenus et une voie mène à un stand de gasoil. A l'arrière-plan, une ligne à voie unique électrifiée est également prévue.

Bart Heyndrickx 'Sint-Bartus-Waas Iron Bulk Terminal' (H0) Le transbordement du minerai de fer

'Sint-Bartus-Waas Iron Bulk Terminal' est spécialisé dans le transbordement du minerai de fer. Du bateau au train, tout est reproduit. Bart n'en est pas à sa première participation.

Wim Daelmans 'Calaigh pier' (00)

Comme le titre l'indique, Wim reproduit une scène portuaire à l'échelle 00. La base du passage et les voies sont prêtes, mais la décoration doit encore être entamée.

Christian Desmoutier 'Le train des savanes' (HOe)

Un petit train touristique au milieu de la savane tropicale.

Christian est un fidèle participant à notre concours. Avec un tel thème, il s'est lancé cette fois dans l'exotique. Il a même réussi à convaincre son épouse de confectionner des palmiers et

des bananiers, ainsi que d'autres éléments de décor. Le train touristique permet aux touristes de visiter une chute d'eau dans la savane.

Jean Devel 'Turnhout-NEEB' (N) Station Turnhout, avec un raccordement du côté 'sud'

Avec son mini-réseau, Jean essaie de reproduire la gare de Turnhout et ses alentours immédiats, en essayant de cadrer le plus possible la réalité de l'époque 1900-1910. 'NEEB' veut dire: 'Negentienhonderd En Een Beetje' ('1900 et quelque'). Beaucoup de travail doit encore être abattu et de nombreux aspects de la construction d'un réseau doivent encore être maîtrisés, vu que ce réseau est le premier que ce candidat achèvera entièrement. Les aventures de Jean, avec ses heurts et ses malheurs, peuvent par ailleurs être suivies sur le forum de TMM.

Christophe Saclet 'couscous SHERI' (HO) Un port méditerranéen à la fin des années '50

Christophe Saclet a cherché et trouvé son inspiration dans le Sud: de nombreuses manœuvres sont réalisées le long du quai du petit port.

Guy Froidcoeur et Roger Nys 'La fabrique de Rogenium fabriek' (HO)

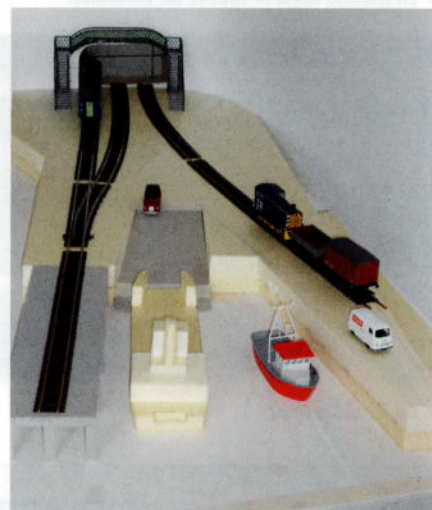
Un pan d'industrie en HO

La production du Rogenium se réalise quelque part dans la petite ville Nergens (comme ce réseau peut également être exposé en d'autres endroits, la petite ville s'appelle aussi Nulpar...) à quelques kilomètres de la mine de Minhy-Rowue. La petite usine offre la possibilité d'y réaliser des manœuvres.

Philippe May 'Pierre Le Port' (HO)

Une petite ville portuaire, avec beaucoup de mouvements

Les marchandises sont transbordées du rail vers le bateau ou le camion (et vice versa). Des trains



Wim Daelmans 'Calaigh pier' (00)



Christian Desmoutier 'Le train des savanes' (HOe)



Jean Devel 'Turnhout-NEEB' (N)



Meindert Mulder 'Quinta das Escoladas' (HO)

de voyageurs passent en gare sur la voie principale. Il s'agit d'un modèle qui sera intégré plus tard dans un plus grand réseau. Chaque module de ce réseau pourra être utilisé de façon autonome (avec un fiddle yard). Ce mini-réseau se situe à la fin de l'époque de la vapeur et au début de l'ère du Diesel.

Meindert Mulder 'Quinta das Escaladas' (H0)

Une petite gare portugaise abandonnée sur la ligne du Douro

Meindert photographie des trains au Portugal depuis plus de 25 ans. Pour la réalisation de ce mini-réseau, il s'est inspiré de ce beau pays. La gare fictive est située sur la ligne du Douro, au beau milieu d'un vignoble. Cette section de ligne est fermée depuis des années déjà au trafic voyageurs, le bâtiment est à l'abandon et seule la halle aux marchandises est encore en activité. Ce mini-réseau restitue le dernier jour de l'exploitation: le train de marchandises viendra encore une dernière fois et en guise d'adieu, un train voyageurs fera une ultime apparition.

Nico Veltman (H0)

Le réseau de Nico, qui ne porte pas encore de nom pour l'instant, est une véritable mini mise en pages: elle est inspirée de 'Sutton Road', un des nombreux exemples figurant sur le site web de Carl Arendt.

Maarten Nieuwlaet 'Groene 62 anno 2014' (H0)

La ligne 62 Ostende – Torhout, avec l'accent sur l'environnement

Maarten s'est demandé à quoi aurait pu ressembler la ligne 62, et nous sommes également curieux de le savoir!

Karliën ter Haar 'Industriespoor Heveskes' (H0)

Une voie industrielle

Ce concours n'est pas uniquement destiné aux modélistes chevronnés: souvent, des débutants réussissent à s'y surpasser. Aidée par sa fille, Karliën a reproduit les alentours immédiats de la petite église moyenâgeuse d'Heveskes: elle est toute seule au milieu d'une butte, au beau milieu d'une zone d'industrie chimique... Il s'agit du seul vestige du village d'Heveskes (dans le nord de la Province de Groningen), qui a été rasé dans les années '70 pour faire place à l'extension du port de Delfzijl. Juste devant la petite église se trouve un seul et unique raccordement industriel sur lequel un train Diesel circule de temps à autre. Karliën et sa fille ont éprouvé beaucoup de

plaisir jusqu'à présent: nous sommes impatients de voir le résultat de ce team féminin...

Valentijn Van der Haegen 'Okegem 1986' (H0)

Un mini-réseau établi selon les normes du réseau du forum TMM

C'est l'environnement de la gare d'Okegem qui a été reproduit, pour participer à ce concours. C'est l'année où la ligne a été électrifiée (1986), ce qui explique que l'on peut y circuler tant en Diesel qu'en traction électrique. Comme base, c'est un module établi selon les normes TMM qui a été réalisé, ce qui veut dire qu'il peut être intégré dans le réseau modulaire de TMM. Okegem est un village rural situé le long de la ligne 90 Denderleeuw – Grammont. Lorsque l'auteur était jeune, ce point d'arrêt était fort fréquenté par des étudiants, et c'est encore le cas actuellement.

Michiel Van Loey 'Loods Brussel-Noord anno 1920' (N)

L'ancien dépôt de Bruxelles-Nord, à l'échelle N

Sur base d'informations historiques, Michiel a reproduit une remise du dépôt vapeur (démoli) de Bruxelles-Nord, qui datait des années trente. Ce mini-réseau est une partie intégrante d'un futur réseau. L'avancement des travaux de Michiel peut aussi être suivi sur le forum de TMM.

Ruben Van Miegroet 'Heivelde' (H0)

Des Diesel au cours des années '70

Le réseau de Ruben se situe à l'époque IV (1970-1984, le cadre étant la Flandre), avec une gare et deux lignes ferrées. L'une d'elles survit encore à peine et peut être supprimée à tout moment. L'autre a été modernisée, mais on ne le voit pas beaucoup... Les trains sont tous remorqués en traction Diesel.

Marc Vandamme 'Entreprise Denoel' (GN15)

Une entreprise familiale de négoce en bois

Marc n'en est pas à son coup d'essai à notre concours. La voie étroite est sa grande passion et ses réseaux sont toujours d'un niveau élevé. Cette fois, il s'agit d'un projet mené en commun avec son fils, qui a pour thème un petit raccordement ferroviaire partagé par plusieurs raccordés. Le site d'un négociant en bois est mis en avant. L'échelle GN15 (écartement de 15 pouces) a véritablement existé: tout est pourtant de fabrication 'maison'.

Adri Jeurissen 'Erstbahn' (H0)

Une installation de concassage du basalte dans l'Eifel, vers 1960

Le réseau d'Adrie est situé de façon imaginaire dans la région allemande de l'Eifel et illustre une ligne secondaire à voie unique et une petite halte, avec sa voie de chargement. Un petit autobus sur rails (géré par ordinateur) y assure la navette. Sur la partie située plus en hauteur se trouve une installation de concassage de basalte, où des wagons-trémies sont chargés et manœuvrés au moyen d'un 'Schibebühne' et d'un locotracteur.

Henk Van Beest 'Heimwee' (échelle: 1:22.5 – écartement: 32 mm)

Un pont en bois à l'époque de la vapeur américaine

'Heimwee' ('Nostalgie') d'Henk Van Beest représente un paysage montagneux américain sur lequel deux lignes ferrées sont représentées, dont une avec un 'trestle bridge' (un pont en bois) en construction, assemblé avec une grue à vapeur.

Fabrice Hecquet 'A sort of Bembridge' (00)

La gare de Bembridge sur l'île de White, en 1958

Nous sommes sur l'île de White, fin 1958: la fin de l'exploitation ferroviaire est en vue. Une association a réussi à sauver la gare et ses installations et d'y faire circuler du matériel. Il s'agit d'un site réduit et pour encore y gagner de la place, une plaque tournante a été installée. Le plan est inspiré du site de Bembridge, tout le reste étant le fruit de l'imagination de Fabrice.

Eric Minnaert 'Wekelijkse kost' (H0)

Un accident ferroviaire

Le thème du mini-réseau d'Eric est un accident de train sur un viaduc. Ce mini-réseau sera étendu ultérieurement par un second, de façon à pouvoir se raccorder au nouveau réseau TMM à double voie, mais ceci, ce sera pour Louvain...

Deux autres participants n'ont pas donné signe de vie: ils n'ont pas réagi à nos appels par mail, visant à nous communiquer un peu d'infos. Si Patrick et Michel lisent ceci, qu'ils nous envoient rapidement un mail: ce serait sympa...



Les maisons flottantes néerlandaises de Busch

HABITER SUR L'EAU AUX PAYS-BAS N'EST PAS EXCEPTIONNEL. DANS LES GRANDES VILLES, LES MAISONS FLOTTANTES FONT PARTIE DU PAYSAGE URBAIN, UN PHÉNOMÈNE QUI A VU LE JOUR DANS LES ANNÉES CINQUANTE DU SIÈCLE DERNIER, SUITE AU MANQUE DE LOGEMENTS. BUSCH A TROUVÉ QU'IL ÉTAIT TEMPS ÉGALEMENT D'INSTALLER DES MAISONS FLOTTANTES SUR UN RÉSEAU...

Busch a reproduit trois types d'habitations flottantes. Elles ne sont pas seulement destinées à figurer des maisons de vacances, comme le texte imprimé sur l'emballage peut le faire supposer: les maisons flottantes que l'on peut voir sur de nombreux canaux ou cours d'eau aux Pays-Bas sont pour la plupart utilisés comme habitations permanentes. La maison flottante est un terme générique pour des bateaux qui ont été transformés et aménagés en habitation. Au début, il s'agissait surtout d'anciens bateaux d'eau douce, mais désormais, la majorité est plutôt une sorte de maison installée sur un ponton. Et cela peut paraître contradictoire, mais nombreux sont ces pontons dont la coque est en... béton. Ce sont de telles habitations que Busch a reproduites. En fait, la dénomination de maison flottante est incorrecte: il faudrait plutôt dire une arche. Une maison flottante est un bateau traditionnel qui a reçu une fonction d'habitation. Enfin, il existe encore des 'Schark' qui ressemblent une arche, mais elles ont une coque en métal.

Le kit à assembler est constitué de MDF découpé au laser et coloré, prêt à l'emploi, de carton et de papier. Des bacs à fleurs sont en outre fournis, avec des fleurs en plastique. Comme on peut le lire sur l'emballage, l'assemblage de ce kit est particulièrement simple: rien ne peut être fait fautivement. Comme moyen d'aide, un couteau et de la colle suffisent. Bien entendu, Busch conseille sa propre colle, mais une colle universelle ou de la Titebond avec laquelle nous avons fait connaissance lors de l'assemblage des maisonnettes Aumobe, toutes ces colles peuvent convenir.

Les parois sont constituées de murs intérieurs en MDF, qui forment la coque; les murs extérieurs sont en carton et entre deux, une feuille transparente sert de vitre. Les pièces s'ajustent parfaitement et le mode d'emploi est très clair. Prenez quand même la peine d'ajuster les pièces entre elles. Le plancher s'ajuste aussi sur la tête du ponton: si vous ne faites pas attention, les murs intérieurs ne s'ajusteront pas dans les fentes du plan-

cher. Disposez donc d'abord les parois sans colle sur le plancher. Mieux vaut mesurer deux fois que d'endommager. Le fait que le vitrage soit disposé entre la coque et les plaques murales intérieures est une excellente trouvaille: lors du collage, le risque de taches de colle est minime. Utilisez pour toute certitude de la Haftkleber de Busch, qui devient transparente lorsqu'elle sèche.

Les grandes fenêtres de la pièce de vie nécessitent toutefois un aménagement intérieur: ne fixez donc pas le toit, de façon à pouvoir meubler la pièce. Ceci vous est fortement conseillé, surtout si votre habitation flottante sera disposée à l'avant de votre réseau. Peignez l'intérieur également avant d'assembler le bateau. Le faire avant est aussi plus facile. Installez-y une Led, et vous aurez une belle vue sur l'aménagement intérieur. Et tant que vous en êtes à bricoler, envisagez aussi la possibilité d'amincir les corniches, qui sont un peu grossières et qui ont une structure cannelée. A remplacer peut-être par des tiges en styrène? Les fleurs en plastique donnent étonnamment le change. Même si elles ne reçoivent pas d'eau... C'est vrai: les petites fleurs Busch sont tout bonnement jolies. La seule chose qu'il faut faire est de peindre leur cœur en jaune mat. Enfin, le balcon de deux des trois habitations doit être décoré d'une table et de quelques chaises, ou de tout mobilier de jardin mis à l'extérieur. Il existe assez de possibilités pour créer une ambiance particulière autour de ces habitations flottantes...

Texte et photos:
Gerard Tombroek



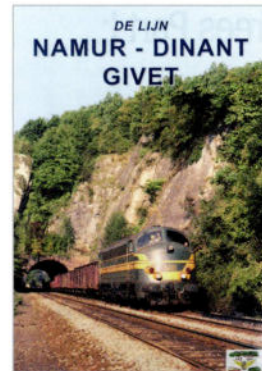
Livres

La ligne 154 Namur – Dinant – Givet

Par Jean-Luc Vanderhaegen, édition PFT, format A4, couverture cartonnée, dos cousu au fil de lin, 232 pages, 228 photos couleurs et 220 noir et blanc, prix: 39 euro.

La ligne 154 Namur – Dinant – Givet est une des plus belles lignes ferroviaires du réseau belge. Elle suit sur toute sa longueur la rive du cours supérieur de la Meuse, longeant un paysage varié et pittoresque qui compte de nombreuses parois rocheuses et des collines boisées. Après un court aperçu historique de la ligne, l'auteur décrit chaque gare et ouvrage d'art (en partant de Namur) et ce, depuis les origines de la ligne jusqu'à nos jours. Ce livre est richement illustré par des centaines de photos historiques et de cartes

postales. L'auteur a pu puiser dans les archives du PFT et a complété avec des photos récentes de son cru, afin de pouvoir comparer les situations d'antan et de nos jours. Élément particulièrement intéressant pour les modélistes: quasi chaque gare et point d'arrêt de cette ligne est illustré par un plan des voies. Ce livre offre non seulement une belle image de cette magnifique ligne, le lecteur y trouvera également un aperçu du matériel roulant y ayant circulé au fil des ans. Ce livre est disponible soit en français, soit en néerlandais: il peut être considéré comme



l'ouvrage de référence de la ligne 154 et constitue un must pour tout amateur de trains et modéliste ferroviaire. La manière dont cette ligne a été traitée et illustrée mérite d'ailleurs une suite à cet ouvrage. Il est disponible auprès du PFT et dans certaines librairies. (GVM)

Eisenbahn Journal – Super Anlagen : Industrie und Bundesbahn

Par Karl-Louis Döbel, édition Verlagsgruppe Bahn GmbH, format A4, couverture souple, 92 pages, ISBN 978-3-89610390-1, prix : 15,75 euro.

Les amateurs de chemins de fer et d'industrie lourde seront comblés par cette édition spéciale d'Eisenbahn Journal. Dans cette brochure joliment illustrée, le grand réseau de Karl-Louis Döbel est en effet décrit par le menu: ce modéliste dispose d'un espace de 8,6 m sur 4, dont les parois sont longées par un réseau en H0, l'arrière-plan étant consti-

tué par des reproductions de l'industrie lourde des années 1970. Une grande usine à gaz, une cokerie, une aciérie et une ville avec faubourg: tout y est reproduit. Au milieu de cet espace, ce réseau forme un îlot sur lequel une usine sidérurgique avec haut-fourneau a été reproduite. La taille de ce réseau rend possible la circulation de trains de 4 m de long. Cette brochure est



en langue allemande, mais les images parlent d'elles-mêmes. (GVM)

Modell EisenBahner Sonderheft Nr 1 Glanzstücke

Par Karlheinz Haucke en Markus Tiedtke, édition Verlagsgruppe Bahn GmbH, format 30 x 22,5 cm, couverture souple, 84 pages, ISSN 0026-7422, prix: 11,60 euro.

Dans ce premier numéro 'spécial' de Modell EisenBahner, le travail de deux modélistes réputés est mis en lumière: il s'agit de Henk Wust et d'Ulrich Gröger. Le flamboyant néerlandais Henk Wust n'est pas inconnu des lecteurs de notre revue, puisque quasi tous ses réseaux ont déjà été décrits au fil de nos numéros ou ont déjà été exposés lors de l'une ou l'autre exposition de modélisme ferroviaire. Karlheinz Haucke débute l'interview avec Henk en lui demandant d'expliquer sa propre vision et sa philosophie du modélisme ferroviaire. Sont ensuite passés au crible les

réseaux 'Strien', 'Mariahöhe', 'Castle Rock' et 'Punta Marina', illustrés de belles photos de Markus Tiedtke et de notre Gerard Tombroek. Dans la partie introductive et dans le chapitre traitant de l'arrière-plan d'un réseau, on peut en outre découvrir une photo du plus récent réseau en date d'Henk.

Si les réseaux d'Henk n'ont que 40 cm de profondeur et sont assemblés au moyen de segments, l'autre modéliste allemand – Ulrich Gröger – construit plutôt des grands réseaux Märklin. Markus Tiedtke restitue également un bel aperçu des réseaux (anciens et actuels)



d'Ulrich qui remplissent des pièces entières, toujours particulièrement bien détaillés et d'un haut niveau technique. Ulrich montre surtout que les kits à assembler des grands fabricants peuvent être convaincants, moyennant une bonne implantation et une patine réaliste.

Modelling Trees Part I:

Broadleaf Trees (20 £)

Modelling Trees Part II:

Conifers (22 £)

Modelling Grassland & Landscape Detailing (25 £)

Par Gordon Gravett, Wild Swan Publications (GB)

Mais qui est donc ce Gravett? Reprenez votre TMM n° 78, pour y relire la description (avec photos) du réseau 'Pempoul'. Ce joli réseau breton au 1/50e est l'œuvre de Gordon Gravett. Les locos, wagons, maisonnettes, arbres et le paysage: tout y de la fabrication 'maison' de haut niveau.

Gordon fait indiscutablement partie de l'élite des modélistes britanniques. Ses assemblages d'arbres et les formes de ses paysages sont d'un niveau élevé. Ces trois livres de 'Wild Swan Publications' sont de véritables perles de photographie et des textes descriptifs exceptionnels. Le 3ème livre par exemple contient plus de 200 photos de paysages, qui vont de la réalité au modèle reproduit. Des silhouettes d'arbres dessinées explicitent la confec-



tion d'arbres miniatures au moyen de la technique des fils. Comptez grosso modo 15 heures pour un bouleau argenté ou 30 heures pour un chêne...

Ou préférez-vous savoir comment il confectionne des mares et des étangs? En outre, des listes de matériaux et différentes références vous seront également proposées dans ces ouvrages.

Tous les 'trucs' proposés ne sont bien évidemment pas nouveaux ou originaux, mais l'approche de Gordon et ses variations sur un même thème valent la peine d'être vues et d'être étudiées. Le défi pour un auteur est de créer une scène qui, bien qu'elle soit fictive, paraisse vraiment crédible. Gravett fait d'ailleurs expressément référence au livre bien connu de Barry Norman, datant des

années '80: 'Landscape Modelling'; il lui a servi de source d'inspiration. Gravett utilise et décrit bien entendu des matériaux et des applications qui nous sont contemporains.

Concernant le vocabulaire anglais utilisé, un minimum de connaissance en anglais dans le domaine des arbres et des plantes vous sera très utile, à moins de disposer d'un lexique sous la main. Qu'un 'larch' signifie un mélèze, soit, mais savez-vous ce qu'est un 'pollarded oaks'...?

Un total de 80 euro pour ces trois livres de modélisme n'est pas une somme exagérée, mais plutôt un investissement rentable... (Herwig Vanderlieck)

Elektrische Locomotieven made in Europe

Par Simon Wijnakker, édition Uqlair.B.V. Rosmalen, ISBN 978-90-71513-81-7, format 23,5 cm x 30, relié avec couverture cartonnée, 176 pages, en langue néerlandaise, prix: 34,00 euro.



Intrigué par les nombreuses variantes de teintes des locomotives 'Taurus' du type ES64 U2 de Siemens, l'auteur, Simon Wijnakker, décida en 2001 de lancer un site web traitant des locomotives électriques. Il donnait ainsi forme à sa passion pour les chemins de fer, le design et les teintes, tout en partageant avec ceux qui avaient les mêmes goûts. Doté d'un arrière-plan conçu par un professionnel, le site 'Railcolor.net' est devenu depuis lors un site web agréable à consulter, tant pour les amateurs que pour les professionnels.

Simon a toutefois voulu rendre palpable le travail investi dans ce site sous la forme d'un livre.

Les efforts de Railcolor.net et d'Uqlair.B.V. ont alors été unis avec pour résultat la parution d'un livre qui intéressera tout ceux qui le sont par les locomotives modernes. 'Elektrische Locomotieven made in Europe' ('Les locomotives électriques made in Europe') offre un aperçu quasi complet des locomotives électriques qui ont été construites en 2011 et 2012 par Siemens, Bombardier, Alstom, Pesa, Newag, etc. en Europe.

Ce livre aborde trois thèmes principaux: dans la première partie, Simon Wijnakker analyse les évolutions du marché et ses tendances pendant les 15 années écoulées dans le domaine

de l'industrie européenne de la locomotive. Il passe au crible les chiffres de vente au cours de la période allant de 1997 à 2012 et en explique la stratégie sous-jacente. La deuxième partie de ce livre constitue un véritable ouvrage de référence par son aperçu coloré de toutes les livrées et des variantes de teinte apparues en Europe au cours de la période citée ci-dessus. Chaque type, chaque client et chaque variante est traitée en mots et en photos. Enfin, les 20 dernières pages forment un livre-photos coloré reproduisant les nouvelles livrées et les livrées publicitaires de 2011 et 2012. (GJT)



Ottbergen Klassiker der Dampflokezeit

Par Bernard Huguenin et Karl Fischer, édition Modellbundesbahn, ISBN: 978-3-00-033745-1, format double de 23,5 x 30 cm, relié avec couverture cartonnée, 576 pages (2 x 288), 489 photos en couleurs et noir et blanc, 149 dessins, en langue allemande, prix: 158 euro.

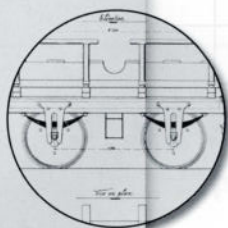
L'histoire du dépôt des locomotives d'Ottbergen a débuté en 1861 lorsqu'en un curieux endroit de la région montagneuse de la Weserbergland, une petite remise pour locomotives fut construite sur la ligne Altenbeken – Holzminden. Grâce à la réalisation et à l'ouverture de la 'Sollingbahn' Ottbergen – Nordheim/Nordhausen en 1878, Ottbergen devint un important nœud ferroviaire. Le trafic toujours grandissant au cours des années 1930 entre la région de la Ruhr et Leipzig (à l'Est) obligea la Deutsche Reichsbahn à agrandir régulièrement ce dépôt. Son rôle dans l'entretien des locomotives fut encore souligné par la mise en service de locomotives unifiées de la série 44, qui remorquaient les lourds trains de minerais sur les fortes rampes de la Weserbergland. Pour le virage des locomotives, un pont tournant de 20,5 m à peine était disponible: vous pouvez vous imaginer les manœuvres de précision nécessaires pour y virer une machine dont l'empattement était de 19,2 m et d'une longueur hors-tout de 22,6 m, sur un tel pont... Et impossible d'allonger le pont, car il était situé trop près des voies en gare.

La manière dont on était arrivé à une telle situation fut déjà décrite en détails dans le livre 'Bw Ottbergen' paru en 1984, 'Ein typischen Bahnbetriebswerk der Dampflokezeit' ('un atelier ferroviaire typique de l'époque de la vapeur'), des frères suisses Bernard et François Huguenin. Ces frères ont travaillé huit ans durant à la rédaction de ce livre, en s'y rendant des dizaines de fois entre 1973 et 1976. En fait, il est difficile de parler d'un livre: c'est plutôt un véritable document historique de 394 pages, qui n'est plus disponible à la vente depuis longtemps... En 2011, Bernard Huguenin et Karl Fischer ont entièrement revu l'ouvrage, l'ont augmenté et agrémenté de dessins techniques jamais publiés auparavant et de photos; ils y ont également ajouté un chapitre concernant le réseau 'Modellbundesbahn', où Ottbergen a minutieusement été reproduit au 1/87e. Ce livre double 'Ottbergen, Klassiker der Dampflokezeit' s'est

arraché parmi les amateurs, au point qu'un nouveau tirage est paru à la fin de l'année passée. C'est surtout le sous-titre du travail de l'ouvrage actuel qui rend bien l'esprit de ce livre. Le duo des auteurs décrit les aspects techniques, la vie et le travail d'un dépôt de locomotives jusque dans les moindres détails. Ils traitent également de façon détaillée du développement des chemins de fer et de leur influence sur le milieu ambiant, tant du point de vue environnement (par la construction de nombreux ouvrages d'art) que du point de vue social.

Tous les bâtiments et les installations (y compris les ponts tournants de 16,5 à 20,5 m) y sont décrits dans les moindres détails au moyen de dessins de grande qualité. Six pages repliables de 94 cm de large et deux feuilles libres imprimées recto-verso au format A0 complètent ce livre. Sur une des feuilles, le recto reproduit le tracé des voies d'Ottbergen en 1958 et d'Altenbeken' en 1969, tandis que le verso reprend le tracé des voies du réseau 'Modellbundesbahn'. Sur l'autre feuille, la BR 44 est vue sous toutes ses coutures, ainsi que par le biais de nombreuses coupes à l'échelle 1/20e. Grâce à ces dessins et à un chapitre qui compte 50 pages, vous saurez tout sur cette imposante locomotive à marchandises. Si de plus, vous lisez les chapitres concernant le travail et la vie des cheminots de ce site, vous ne pourrez qu'éprouver du respect pour la locomotive à vapeur et pour le travail de son personnel de conduite et d'entretien.

Un prix de 185 euro pour deux livres n'est pas donné, mais nous pensons qu'ils le valent, surtout pour un amateur à la recherche d'exemples pour son réseau, ou qui veut en savoir plus sur les vrais chemins de fer. Au verso de leur livre 'Bw Ottbergen', les frères Huguenin avaient écrit: «Dans cet ouvrage, vous trouverez tout ce que vous avez toujours voulu savoir sur la vie de tous les jours d'un dépôt vapeur»: nous n'aurions pas pu mieux décrire ce double livre 'Ottbergen Klassiker der dampflokezeit'... (GJT)



7^{ème} Grande EXPO Train Miniature 2014

SAMEDI 18 OCTOBRE 2014
DIMANCHE 19 OCTOBRE 2014

NOUVEL EMPLACEMENT

BRABANTHAL - LOUVAIN - BELGIQUE



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

Locomotive polyvalente série 140 des chemins de fer belges (SNCB/NMBS) en livrée verte



Maintenant chez votre détaillant !

37245 Locomotive électrique.

Modèle réel : Locomotive polyvalente série 140 des chemins de fer belges (SNCB/NMBS) en livrée verte. État de service de l'époque III vers 1960.

Modèle réduit : Avec décodeur numérique mfx et nombreuses fonctions sonores. Motorisation régulée haute performance. 2 essieux moteurs. Bandages d'adhérence. Fonction permanente du fanal 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 et rouges dans entretien (LED). Postes de conduite avec aménagement intérieur. Mains montoires en métal et nombreux détails rapportés. Attelages interchangeables contre tabliers frontaux. Longueur h.t. 21,0 cm.

Série unique.

€ 329,95 *

Pour la première fois avec nombreuses fonctions sonores.

Fonctions numériques	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Fanal	x	x	x	x
Feux de fin de convoi	x	x	x	x
Bruit.loco.électr.	x	x	x	x
Trompe	x	x	x	x
Commdre directe	x	x	x	x
Grincement de frein désactivé		x	x	x
Bruitage des pantographes		x	x	x
Trompe d'avertissement aigu		x	x	x
Sifflet du contrôleur		x	x	x
Joint de rail			x	x
Aérateurs			x	x

