

Train Miniature

magazine

WWW.TRAINMINIATUREMAGAZINE.COM

MENSUEL INDÉPENDANT

143

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

RÉSEAU:

- PREMIERS FRIMAS SUR TALLEYRAC-VIEYRE

TESTS:

- LES 2200 EN N DE PIKO • UNE BB 27000 SNCF CHEZ ROCKY-RAIL

MINI-RÉSEAU:

- 'PIERRE LE PORT'

PRATIQUE

- LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (5)
- UN PONT À PESER SNCB À L'ÉCHELLE 0
- 'HALTE TOMBROEKSTRAAT'
- UNE MAISON DE MAÎTRE CHEZ MARKENBURG

REPORTAGES

- L'IMA DE COLOGNE • RAIL EXPO PARIS

ELECTION DU 'MODÈLE DE L'ANNÉE 2014'

COMPOSITIONS

- DES TRAINS COURTS AVEC UNE SÉRIE 59

TOUTES LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS



P 208597

Train miniature magazine



Prenez le train

du plus grand
magazine belge
de modélisme
ferroviaire

Abonnez-vous et économisez € 23

COMMENT S'ABONNER?

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

POUR LA FRANCE ET LE RESTE DE L'EU: versez € 90 (pour un an) ou € 174 (pour 2 ans) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba avec la mention: 'Abo TMM' + votre adresse.

www.trainminiaturemagazine.com

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

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

RÉDACTION
Leonarduslaan 10, 2960 Brecht
redactie@modelspoomagazine.be

COMPTE BANCAIRE BELGIQUE
KBC 733-0558399-97

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

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
info@modelspoomagazine.be

RÉDACTEUR EN CHEF
Guy Van Meroye
redactie@modelspoomagazine.be

CLÔTURE DE RÉDACTION
Luc Dooms

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

MISE EN PAGE
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 & ABONNEMENTS
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 75€ (11 n°) ou 140€ (22 n°) sur le compte 733-0558399-97 au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

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

Pour les autres pays dans le monde: versez 105€ (11 n°) ou 202€ (22 n°) sur le compte IBAN BE54 7330 5583 9997 BIC KREDBEBB au nom de Meta Media Groep bvba. avec la mention: 'Abo TMM'.

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

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

DATE DE PARUTION:
TMM 144:30/01

Le 'Modèle de l'année'

Ce numéro de janvier constitue le premier TMM de notre 17^{ème} année de parution. Le discret périodique bimestriel destiné au modéliste ferroviaire belge sorti pour la 1^{ère} fois en 1999 a grandi au fil du temps pour devenir un mensuel incontournable dans son domaine, distribué largement en Flandre, à Bruxelles, en Wallonie et aux Pays-Bas. En ce qui concerne la région néerlandophone, nous sommes de plus le seul magazine exclusivement dédié au modélisme ferroviaire.

Si nous nous retournons sur les seize années écoulées, nous ne pouvons que constater que le modéliste ferroviaire 'qui fait du belge' a vraiment été gâté. Et le flot de nouveaux modèles qui nous est offert par les fabricants ne se tarit pas.

Pour soutenir la production de modèles typiquement belges, Train Miniature Magazine organise également depuis 2006 une élection du 'Modèle de l'année'. Mais contrairement à d'autres élections de ce type, nous laissons le dernier mot à nos lecteurs. La rédaction établit une liste des principales nouveautés de l'année écoulée, au sein de laquelle le lecteur établit son 'tiercé gagnant'. Ce faisant, le lecteur peut aussi laisser parler son cœur. Sur base des diverses discussions et tests publiés dans notre revue, il peut se faire une opinion concernant la justesse des dimensions, des qualités de roulement, etc. Mais il peut aussi choisir le modèle qu'il trouve le plus beau, indépendamment de ce que la rédaction en pense, du résultat des tests ou de tout autre critère rationnel. Il en résultera une opinion subjective, c'est vrai, mais le passé a prouvé que le lecteur avait rarement tort...

Quelque part dans ce magazine, vous trouverez une liste des modèles retenus pour concourir à l'élection du 'Modèle de l'année 2014'. Conformément à notre propre règlement, nous n'y avons retenu que les véritables nouvelles productions: les repeintures ou renumérotations de modèles existants n'entrent pas en ligne de compte. Pour certains fabricants qui prennent la peine de proposer leurs modèles dans différentes versions, livrées et variantes, ceci peut sembler contrariant, car ils ne sont pas récompensés de leurs efforts. Il est à espérer que les appréciations de nos lecteurs leur plairont lorsqu'elles se concrétiseront par l'achat de leurs modèles...

Pour deux fabricants en particulier, nous regrettons vraiment qu'ils ne puissent pas entrer en ligne de compte pour l'élection du 'Modèle de l'année'. Rail-Track et Saroumapoul – pour ne pas les citer – ont pris l'initiative de faire revivre la production de la marque Jocadis disparue. Rail-Track a fait réaliser en 2014 un nouveau tirage de l'automotrice double 'CityRail', tandis que Saroumapoul a ressorti les anciens kits de trams (autorails, tram à vapeur, voitures et wagons) de Jocadis et veille à ce qu'ils soient partout disponibles. Et ce n'est qu'un début, car d'autres réalisations ex-Jocadis sortiront en 2015. Malheureusement, ces modèles ne peuvent pas entrer en ligne de compte pour l'élection du 'Modèle de l'année', car il ne s'agit pas de nouveaux modèles. Mais par ce petit mot, nous voulons vraiment encourager ces deux fabricants et leur faire part de notre grande admiration pour leurs initiatives, au nom de Train Miniature Magazine.

En fait, ceci est un peu valable pour tous les fabricants de modélisme ferroviaire qui sont actifs sur le marché belge, même si nous savons bien qu'il ne s'agit pas de philanthropes et que nous espérons d'ailleurs qu'ils gagnent de l'argent grâce à leur production. Car c'est indispensable, sinon le fabricant ne survivrait pas. Mais quand même: opter pour le marché belge, c'est quelque chose que l'on fait avec cœur!

Au nom de l'éditeur, de la rédaction et des collaborateurs, je souhaite à tous les fabricants, à nos annonceurs, mais aussi à nos lecteurs une année 2015 prospère et réussie, et surtout une bonne santé!

Guy Van Meroye

HET SPOORWEGMUSEUM

PRÉSENTE

ON TRAXS!

INTERNATIONAL MODEL RAILWAY EVENT

6 - 8 MARS 2015



A NE PAS RATER!

CONSULTEZ WWW.SPOORWEGMUSEUM.NL

DEPUIS
1927



Les constructeurs de réseaux d'inspiration néerlandaise en N sont choyés par Piko: après la sortie d'un modèle d'une automotrice 'tête de chien' des NS, l'usine de Sonneberg (en Thuringe) a sorti un modèle au 1/160 de la locomotive NS diesel-électrique série 2200 pour trains de marchandises. Découvrez ce modèle **EN PAGE 20.**



A chaque expo à laquelle Stéphane Dupont participe avec son réseau hivernal 'Talleyrac', il fait sensation auprès des spectateurs: ils y ressentent littéralement le froid d'une journée de décembre, quelque part dans le Massif Central! Gerard Tombroek a toutefois réalisé un reportage plutôt revigorant, à voir **EN PAGE 24.**



Après une courte présentation de tous les participants à notre Concours de mini-réseaux (publiée dans TMM n° 142), nous allons nous pencher sur le 'top trois'. Comme d'habitude lors d'une telle discipline, nous allons commencer par la 3ème place du podium. Laissons donc la parole à Philippe May, **EN PAGE 40.**



Dans ce numéro, Emmanuel Nouaillier nous dévoile à nouveau son art du modélisme et nous montre pas à pas comment reproduire de la façon la plus réaliste possible des bâtiments urbains en décrépitude. A voir **EN PAGE 50.**

TESTS

LES 2200/2300 EN N DE PIKO.....	20
UNE BB 27000 SNCF CHEZ ROCKY RAIL.....	67

RÉSEAUX

PREMIERS FRIMAS SUR TALLEYRAC-VIEYRE.....	24
LE MINI-RÉSEAU 'PIERRE LE PORT'.....	40

PRATIQUE

LA CENTRALE À VAPEUR DE GAND-SUD (5): LA CHAUFFERIE.....	32
UN PONT À PESER SNCB À L'ÉCHELLE 0.....	37
DES ÉTANÇONS EN BOIS POUR CHARBONNAGE -	
UN DIORAMA FAIT POUR ÊTRE EXPOSÉ (7 ET FIN).....	44
UNE LOGE 'VONÈCHE' CHEZ C-TRACCS.....	49
DÉLABREMENTS URBAINS (SUITES.....)	50
'HALTE TOMBROEKSTRAAT': DE L'IDÉE AU PLAN.....	58
UNE MAISON DE MAÎTRE CHEZ MARKENBURG.....	64

COMPOSITIONS

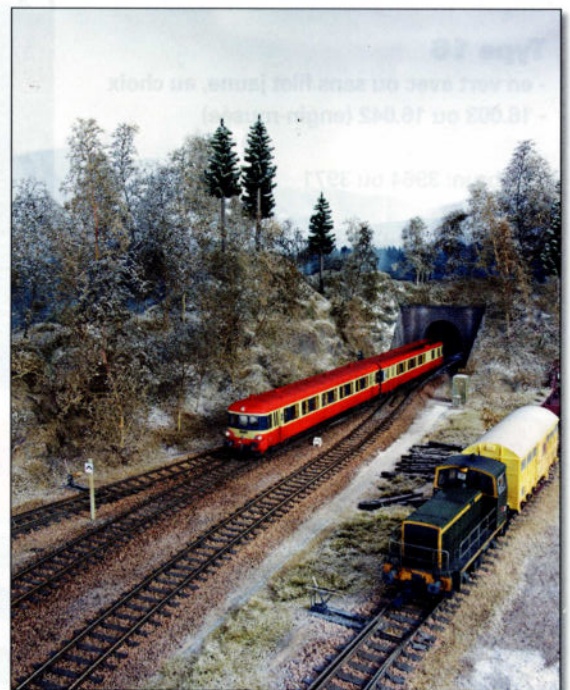
DES TRAINS COURTS AVEC UNE SÉRIE 59.....	70
--	----

REPORTAGES

L'INTERNATIONALE MODELBAHN AUSSTELLUNG (IMA) DE COLOGNE.....	72
RAIL EXPO PARIS.....	74
VAN BIERVLIET SORT LA SÉRIE 59 EN MODÈLE 'BUDGET'.....	78

RUBRIQUES

EDITORIAL.....	3
LES NOUVEAUTÉS CHEZ LES FABRICANTS.....	9
NOUVEAUTÉS AUTOS.....	19
'MODÈLE DE L'ANNÉE 2014'.....	68
RECENSIONS.....	76
TRUC DE BOURSE.....	77



Par une froide journée de décembre, le train matinal au départ de Talleyrac-Vieyre est assuré par un autorail X 4500 de la SNCF. Photo: G.J. Tombroek.

TREINSHOP OLAERTS

Vous présente:

La locomotive à vapeur type 15

Entièrement en laiton
sans préjudice mars 2015

Prix de base: 560 euro
Possibilité d'étalement des paiements

Type 15

- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 15.017 (dernière en service) ou 15.033

- en brun:
2568 ou 2599

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée



Photo Max Delie

La locomotive à vapeur type 16

Entièrement en laiton
sans préjudice mars 2015

Prix de base: 560 euro
Possibilité d'étalement des paiements

Type 16

- en vert avec ou sans filet jaune, au choix
- 16.003 ou 16.042 (engin-musée)

- en brun: 3964 ou 3971

- D'autres matricules au choix: + 45 euro.
- Plusieurs suppléments possibles: DC digital, AC digital, DC digital sonorisé, AC digital sonorisé, générateur de fumée, version patinée, soute à charbon différente



Photo Max Delie

Le break en livré 'new look'

Disponible dès maintenant



TREINSHOP OLAERTS



Portes Ouvertes 2014-2015

Du 18 décembre au 4 janvier.



Lors des Journées Portes ouvertes: Ouvert toutes les jours de 10 à 18h
Fermé uniquement le 25 décembre et 1^{er} janvier
Le 24 et 31 décembre, fermé à 16h

Meilleurs voeux pour la Nouvelle Année

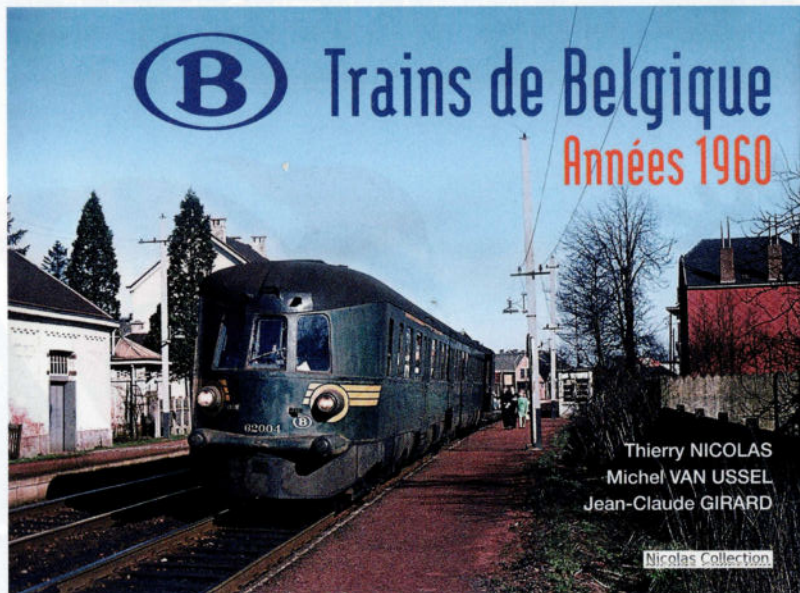
B Trains de Belgique Années 1960

NOUVEAU NICOLAS PRESTIGE

TRAINS DE BELGIQUE – ANNÉES 1960

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

CODE TRAINS ANNÉES 1960: prix € 40,90
(€ 33,30 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



Thierry NICOLAS
Michel VAN USSEL
Jean-Claude GIRARD

Nicolas Collection

NOUVELLES ÉDITIONS DE LA 'NICOLAS COLLECTION'

Type 150/Série 15, Type BN & Acec-Série 20 et Type 205/Série 55 sont 3 nouveaux livres-photos de la 'Nicolas Collection', une série qui passe à chaque fois en revue une série d'engins en particulier. L'auteur en est Thierry Nicolas, l'éditeur de Transnico International Editions. Tous les livres de cette collection ont une couverture souple et un format couché de 29 cm sur 21.



CODE TYPE 150: Type 150/Série 15,
112 pages, prix € 31,90
(€ 24,30 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



CODE SÉRIE 20: Type BN & ACEC –
Série 20, 208 pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



CODE TYPE 205: Type 205/Série 55, 208
pages, prix € 40
(€ 32,40 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)



CODE TYPE 120: Type 120-121/Série
28 (1), 100 pages, prix € 30,10
(€ 22,50 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack Secur)



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



CODE TYPE 554: Type 554/Série 46,
180 pages, prix € 38,20
(€ 30,60 + € 7,60 de frais d'envoi par Bpack-Secur)

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, Hekkergeraast 31, 9260 Schellebelle

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

Pour plus d'infos, consultez la rubrique 'Recensions' dans les numéros précédents ou surfez sur www.trainminiaturemagazine.be.



MÄRKLIN (HO) Un set de voitures M2 d'époque III

Juste avant la clôture de ce numéro, Märklin a livré en magasins le set de quatre voitures M2 annoncé début 2014. Ces modèles Märklin datent déjà de 2002, mais ont bien résisté à l'épreuve du temps et répondent encore aux normes actuelles. Ce set est disponible sous la référence 43544. La boîte contient quatre mo-

dèles emballés séparément: 2 voitures de 2^{ème} classe, une mixte 1^{ère}/2^{ème} classe et une mixte 2^{ème} classe/fourgon. Ces modèles sont peints en vert à toit noir et portent un matricule composé de 5 chiffres (datant d'avant 1970). Un tel set avait déjà été commercialisé par Märklin en 2002 en petite série, mais les modèles étaient

numérotés selon les dispositions de l'UIC. Les amateurs de la traction vapeur seront donc certainement ravis par cette réédition, d'autant que ces modèles portent des matricules différents. Le prix indicatif d'un tel set de 4 modèles est de 229 euro. (GVM)



PIKO (HO) La 7737 SNCB

Piko est pour l'instant le seul producteur qui propose une version acceptable de la locomotive Diesel de la série 77 à l'échelle HO. Pour ce faire, la firme réutilise le modèle de la G1700 de Vossloh, qui présente de fortes ressemblances avec l'engin belge: vous trouverez une description

de ce modèle dans le TMM n° 128. Piko sort un modèle portant le matricule 7737, qui fait partie pour l'instant de l'effectif de la SNCB-Technics. Ce modèle porte de façon très apparente son code-radio 'Colorado' et est affecté à Anvers-Nord. Il est en vente au prix de 99,99 euro. (PE)



PIKO (HO) Wiel's Wielemans

Au milieu du siècle dernier, plusieurs brasseries disposaient de leurs propres wagons pour le transport de leurs tonneaux de bière. La brasserie Wielemans établie à Forest y disposait d'un bon raccordement au réseau ferré de la SNCB. Piko sort à son tour un modèle de wagon portant les couleurs de cette brasserie, avec la mention Wiel's Wielemans (réf. 54009). Pour ce faire, Piko a réutilisé le modèle d'un wagon fermé prussien. A remarquer la guérite de serre-frein, sans fenêtres: cette guérite n'était plus en fonction depuis les années '50. Ce modèle vous attend en magasin pour le prix de 29,49 euro. (PE)

ROCO (HO)

Un tombereau 'Ommu' ex DR

Après la Seconde Guerre mondiale, un grand nombre de wagons allemands a été cédé aux chemins de fer belges. Le modèle que Roco propose actuellement est du type allemand 'Ommu Klagenfurt'. Des 22.800 wagons construits, une partie a été construite dans des usines belges, entre 1942 et 1945. A la SNCB, ils ont formé le type 1221 B. Ce modèle porte un matricule à six chiffres de teinte jaune, comme c'était la règle jusqu'en 1956. Le prix de vente est d'environ 22 euro la pièce. (PE)





Tél : +33 1.48.60.44.84

de 9h à 18h30 du lundi au vendredi
B.P 49 F 93602 Aulnay sous bois
FRANCE

Fax : +33 1.48.60.47.22 24h sur 24h
Email : contact@pierredominique.com

FULGUREX HO - TAR - 2179€ pièce - Disponible

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



MTH échelle O

La réservation continue pour les 150X à 1599€
et les 141P à 1399€ sortie en février

JOUEF NOUVEAUTES DISPONIBLES

- Ref HJ2209 Coffret TGV La Poste (4 éléments) 279€
- Ref HJ4072 Voiture intermédiaire TGV La Poste 49€
- Ref HJ2197 X 73500 nvelle Aquitaine "Pau-Cant'anc" Ep VI SNCF 189€
- Ref HJ2197S Idem dig sound 309€
- Ref HJ2254 Autorail X 73500 Languedoc Roussillon Ep VI SNCF 189€
- Ref HJ2255 Idem dig sound 309€
- Ref HJ2252 CC 14100 Bleue epIII SNCF 229€
- Ref HJ2253 Idem Dig Sound 349€
- Ref HJ2275 CC 14100 verte epIV SNCF Dig Sound 349€
- Ref HJ2248 CC14004 Bleue, fanaux fonctionnels ep III 349€
- Ref HJ2250 CC14005 verte face jaunes, fanaux fonctionnels 229€



EN PROMOTION A PRIX IMBATTABLES !

- Ref HJ4053 Voiture voyageurs DEV AO longue 2°CL SNCF 52€ 33€
- Ref HJ2120 Automoteur Z24500 (Z TER 2 NG) 3 éléments Pays de Loire SNCF 299€ 199€ 179€
- Ref HJ2135 2D2 E 5409 SNCF 219€ 199€ 149€ !!!
- Ref HJ2136 2D2 5423 219€ 199€ 149€ !!!
- Ref HJ2165 2D2 5400 SNCF 219€ 199€ 149€ !!!
- Ref HJ6024 Wag céréalier Ets Michel Blanc & Fils SNCF 32€ 22€
- Ref HJ2077 BB 8630 SNCF 219€ 199€ 139€
- Ref HJ2079 BB 8616 EN VOYAGE SNCF 219€ 199€ 139€
- Ref HJ2249 Z24500 TER SNCF, Rhône Alpes - 2 éléments 249€ 169€
- Ref HJ2212S Rame X-72500 PACA (2 éléments) Dig sound 379€ 339€
- Ref HJ2213 Idem X-72500 Midi-Pyrénées (2 éléments) 269€ 239€
- Ref HJ2213S Idem Dig sound 379€ 339€
- 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 HJ2081BB 69204 INFRA SNCF 169€ 155€
- Ref HJ2120 Automoteur Z24500 3 éléments Pays de Loire 299€ 199€
- Ref HJ2122 Automoteur Z24500 3 éléments lorraine 299€ 199€
- Ref HJ 2138 CC21003 SNCF 229€ 149€
- Ref HJ2139 CC 21004 SNCF 209€ 149€
- Ref HJ2144 Autorail X 73906 SNCF 179€ 133€
- Ref HJ2166 BB 26003 livrée fantôme SNCF 199€ 149€
- Ref HJ2189 141 R 994 charbon digital sound 439€ 399€
- Ref HJ2192 141 R 307 tender charbon SNCF dig sound 419€ 379€
- Ref HJ2198 Autorail X73611 Picardie SNCF 189€ 179€
- Ref HJ2203 Autorail diesel X 2200 rouge/blanc SNCF 129€ 115€
- Ref HJ2201 Z24500 3 éléments nord Pas de Calais 299€ 199€
- Ref HJ4023 Coffret Tgv Pos SNCF Intermédiaire 3 Elements 135€ 89€
- Ref HJ6062 Wag silo Ucs EVS SNCF 26€ 18€
- Ref HJ6063 Idem CET SNCF 26€ 18€



RIVAROSSI Nouveautés

- Ref HR2407 Vapeur Blue Ridge Virginian Railways 419€ 349€
- Ref HR2408 Idem Dig Sound 539€ 449€
- Ref HR2472 Rame ETR 450 Pendolino FS (4 éléments) 455€
- Ref HR2506 Idem Dig Sound 575€
- Ref HR3000 Cof 2 voit complémentaires ETR 450 Pendolino FS 155€
- Ref HR3001 Cof 3 Voit complémentaires ETR 450 Pendolino FS 229€
- Ref HR2472+HR3000+HR3001 Rame complète Pendolino 9 éléments 839€ 799€
- Ref HR2506+HR3000+HR3001 Idem Digital 959€ 899€
- Ref HR2427 Cof 2 E402.138 Trentitalia FS 299€ 279€
- Ref HR2434 Cof 2 loco E402A livrée originale & E402A livrée XMPR FS 269€ 245€
- Ref HR2497 Electrique E 402B 144 "Francia" FS 215€
- Ref HR4163 Voit kaki Wehrmacht sanitaire croix rouge DRG 46€ 42€



REE MODELS - Voit postale OCEM disponibles 57€

- De VB017 à VB038 Ambulants et allégés (sauf VB019 épuisé)
- Ref VB039 Cof 3 voit DEV AO Courtes Ep.IV-V Vert - Gris béton Cartouche Corail 165€
- Ref VB040 Voit DEV AO Courte Ep.IV-V Vert - Gris béton Cartouche Corail 58€
- Ref VB041 Cof 3 DEV AO Courtes Ep.IV Vert Logo jaune encadré 165€
- Ref VB042 Voit DEV AO courte Ep.IV Vert Logo jaune encadré 58€
- Ref VB043 Cof 3 voit DEV AO Courtes Ep.III B 165€
- Ref VB044 Voit DEV AO Courte Ep.III B 58€
- Ref VB045 Postale OCEM 16m Ambulant EpIIIIa brun rouge 58€
- Ref VB046 Idem EpIIIIb 58€
- Ref VB047 Idem EpIV jaune 58€
- Ref VB048 Idem 58€
- Ref VB049 Idem EpIII EST brun rouge 58€
- Ref VB050 Idem EpIII ETAT brun rouge 58€
- Ref VB051 Idem EpIII Midi brun rouge 58€
- Ref VB052 Idem EpIII Nord brun rouge 58€
- Ref VB053 Idem EpIII PLM brun rouge 58€
- Ref VB054 Idem EpIII PO 58€
- Ref CM001 Cof BB 67011 Chamberly Analogique - Plaques Ep III + 5 wag marchandises 299€
- Ref CM002 Cof BB 67039 Rennes Analogique - Plaques Ep III + 5 wag marchandises 299€
- Ref CM003 Cof BB 67002 Avignon Analogique - Logo Nouille SNCF Ep V Feux rouges + 5 wag marchandises 309€
- Ref WB304 Wag trémie ex-T1 Denain Nord Est Longwy EpIV feux fin de convoi 49€
- Ref WB305 Idem Roy EpIV-V Roy 49€
- Ref WB306 Idem Roy Colas Rail EpIV 42€
- Ref WB307 Wag trémie ex-T2 SLEMI EpIV 42€
- Ref WB308 Wag trémie ex-T3 Simotra Malet EpV 42€
- Ref WB309 Wag trémie ex-T2 Sitram SGW EpV 42€
- Ref WB310 3 trémie Ex T2/T3 Arbel fer / Midi Arbel/ CRFF EpIV 125€
- Ref WB311 Idem Simotra EpIV-V 125€
- Ref WB312 3 citernes ANF EpIV Total/Algeco-Total/Simotra-Total 119€
- Ref WB313 à WB320 citernes ANF courtes ou longues 39€ pièce DISPONIBLES
- Ref WB321 Wag céréalier Franco-B Sanders EpIII SNCF 34€
- Ref WB322 Idem Grd Moulin de Valence epIII SNCF 34€
- Ref WB323 Idem CTC SNCF 67€
- Ref WB324 Idem Sanders epIV SNCF 34€
- Ref WB325 Idem Clechet ep IV-V SNCF 34€
- Ref WB326 Idem Monfer ep IV SNCF 34€
- Ref WB327 Cof 2 céréaliers franco-B ep IV-V grdes Minoteries Dijonnaises SNCF 67€
- Ref WB328 céréalier Franco-B epIV-V Michel Blanc SNCF 34€
- Ref XB011 Cof 4 Chariots de Poste en Bois Ep.III Vert foncé 13.5€
- Ref XB012 Idem tubes métal Ep.IV Jaune 13.5€
- Ref XB013 Idem Ep.III-IV Brun PTT 13.5€
- Ref XB014 Idem Ep.IV-V Vert - Jaune 13.5€
- Ref XB015 Idem Ep.IV-V Vert - Jaune 13.5€



MEHANO

- Ref 58689 Diesel Vossloh G2000 SNCF 179€ 144€
- Ref 58595 Class 66 Crossrail 209€ 149€



destockage
exclusif à ce prix
179€ 144€

LS MODELS Nouveautés disponible

- Ref 41102 Coffret 3 Mistral 56 Côte d'Azur Paris-Nice SNCF 239€
- Ref 41103 Idem sans Paris Lyon 219€
- Ref 41107 Idem 219€
- Ref 49128 Voit lits CIWL 1°cl 1968 65€
- Ref 49131 Cof 3 voitures WL S2 CIWL 189€
- Ref 49132 Voit lits CIWL 1°2° CL 1952 69€
- Ref 49133 Cof 3 voit S1 CIWL 205€
- Ref 49137 Voit lit CIWL WL SG 1968 CIWL UIC, gérance SNCF 69€
- Ref 49138 Voit WL STU CIWL SNCB 59€
- Ref 49140 Voiture S2 CIWL Croix Rouge 73€
- Ref 49142 Voit lits CIWL WL STU DSB 69€
- Ref Catalogue LSM spécial CIWL 5€

PORT OFFERT A PARTIR DE 399 EUROS DE COMMANDE

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.

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

ACME

- Ref 70069 Electrique ETR 250 Arlecchino FS 419€ 389€
- Ref 52061 Voit salon Eurocity 1°cl MAV 56€ 50€
- Ref 52071 Voit salon Eurocity 2°cl MAV 56€ 50€
- Ref 30004 Wag citerne gaz Rompetrol CFR 49€ 43€ AF Models by ACME
- Ref 30005 Wag citerne gaz Rompetrol CFR 49€ 43€ AF Models by ACME
- Ref 40122 Wag postal UF FS 35€ 30€
- Ref 40161 Wag couvert FI FS 35€ 30€
- Ref 40162 Wag Couvert FI FS 35€ 30€
- Ref 40206 Wag Sggmss porte-conteneurs PORTE CONTENEURS NO-THEGGER FS 79€ 75€
- Ref 40270 Wag Sggmss porte-cont NOTHE. & UNIT45.COM FS 79€ 75€
- Ref 50570 Voit lits CIWL M1964 FS 64€ 59€
- Ref 50571 Voit lits TEN M1964 FS 59€ 55€
- Ref 50745 Voit 1°2°CL Type X Paris-Belgrade (rouge/grise) FS 52€ 47€
- Ref 50782 Idem 2°cl 49€ 45€
- Ref 50784 Idem 2°cl Lyon-Turin 49€ 45€
- Ref 52941 Voit 1°cl ZSSK 59€ 55€
- Ref 55036 Cof 2 voit 2°cl Type X1979 livréeXMPR TRENITALIA FS 109€ 99€
- Ref 55082 Cof 3 Thello Paris Venise (2x Mu 1x couchette) 185€ 169€
- Ref 55083 Cof 3 Thello Paris Venise (2x cou. 1x restaurant) 185€ 169€
- Ref 55100 Set 2 "HELLO" Paris Venise FS 109€ 99€ - A nouveau dispo !
- Ref 55082+55083+55100 Rame Thello complète 8 éléments 437€ 419€
- Ref 55115 Voit couchettes 1985 FS 115€ 99€
- Ref 60252 Loco D143 TRUMAN FS (chassis vert) 179€ 169€
- Ref 60342 Diesel D 442.401 FS 179€ 159€
- Ref 60383 Electrique E 402.134 FS 229€ 209€
- Ref 60420 Loco 245.003 DB 169€ 159€
- Ref 60421 Cof 2 diesel 245.001 + 245.002 DB 269€
- Ref 60430 Electrique E636.080 FS 199€
- Ref 60431 E636.080 FS 199€
- Ref 60437 E636.082 FS 199€
- Ref 60439 E636.082 FS 199€
- Ref 60503 Vapeur Gr 685.157 FS 339€ 299€
- Ref 45090 cof 2 citerne gaz AGIP 99€ 87€
- Ref 40182 Citerne gaz ARMITA DB 45€ 42€
- Ref 40263 Wag articulé Sggmss porte-conteneurs Ambrogio 71€
- Ref 52740 resto Type Z1WR PKP de Paris Moscou ou Nice Moscou 62€ 58€
- Ref 55110 Cof 2 voit 2°CL FS XMPR 117€ 105€
- Ref 52855 Voit couchette JZ SPALNIK 57€ 52€
- Ref 50590 Voit Type Mu 1 CIWL 57€ 51€
- Ref 50503 Couchettes X griseFS 52€ 47€
- Ref 50513 Couchette X grise FS 52€ 47€
- Ref 50663 Voit mixte 1°2°CL FS 52€ 47€
- Ref 50772 voit compli typ x 1°cl 49€ 45€
- Ref 50813 Voit voyageurs 1°cl livrée expérimentale FS 52€ 48€
- Ref 50915 Voit lits T2s TEN DB 49€ 45€
- Ref 50952 Voit T2S 1982 Treno notte FS 57€ 51€
- Ref 50960 Voit lits type MUn NS 62€ 56€
- Ref 50964 Idem 62€ 56€
- Ref 50965 Voit lits MUn CIWL 62€ 56€
- Ref 55062 Cof 4 voit Eurocity Polonia PKP 219€ 199€

Avec voit resto idéal pour « Paris-Moscou »

- Ref 55068 Cof 4 voit Riviera Express Ep IV-V DB 229€ 199€
- Ref 55070 Cof 4 voit type Z EC Michelangelo 209€ 195€
- Ref 55071 Cof 3 voitures Eurofima 1x 1°cl, 2x2°cl EpIV DB 179€ 165€
- Ref 55072 Idem 179€ 165€
- Ref 55079 Cof 3 2°cl Milan-Nice XMPR Intercity (vert gris) FS 179€ 159€
- Ref 55090 Rame couchettes Hellas Istanbul Express (4 éléments) 209€ 199€

Plus de 100 réf dispo sur notre site

MAQUETTE DE GARE - EXCLUSIVITÉS
Ref 90059 Cof 3 wag BRATISLAVA ZSR Type Z JR MODELAR 165€ 149€
PIRATA PAR ACME
Ref 90050 Rame Tuttoletti Milan-Rome (4 éléments) 239€ 219€

SUD EXPRESS Promotion

- Ref SUVF401813DC Diesel Euro 4018 VFLI 259€ 199€
- Ref SUVF401813DCS Diesel Euro 4018 VFLI 259€ 199€
- Ref SUVF401913DC Diesel Euro 4019 VFLI 259€ 199€
- Ref SUVF401913DCS Idem 369€ 319€



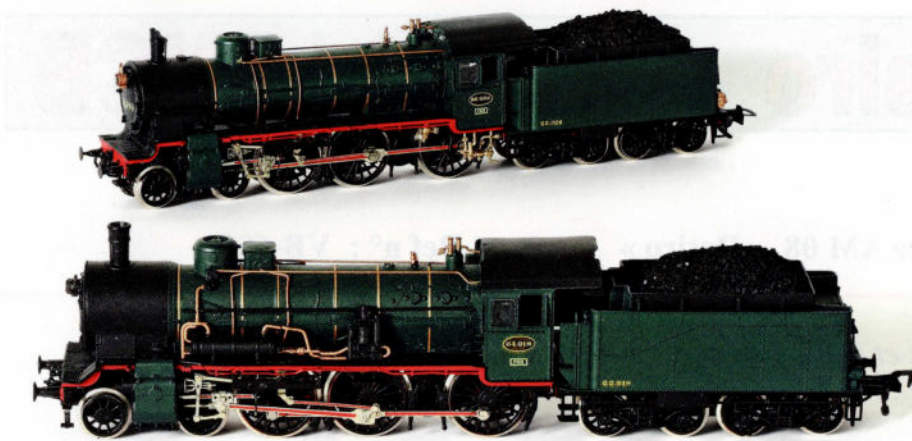
POUR LES AMATEURS DE 3 RAILS PROMOTIONS

- PIKO AC/3 RAILS**
Ref 96811 BB 8634 verte Toulouse epIV AC/3rails 149€ 95€
- Ref 96817 BB25559 verte Dijon epIV SNCF AC/3rails 159€ 95€
- ROCO AC/3 RAILS**
Ref 68302 Vapeur 231 E NORD epIII 399€ 299€
- Ref 68306 Vapeur 231 E 22 verte epIII 549€ 369€
- JOUEF**
Ref HJ2149 141 R 568 SNCF AC/3rails Digital 329€ 239€
- Ref HJ2152 141 R 446 Mulhouse Nord SNCF AC/3 rails Dig 329€ 239€
- Ref HJ2190 141 R 994 charbon SNCF AC/3 rails Dig 319€ 289€
- Ref HJ2193 141 R 307 charbon Ep III AC/3 rails Dig 339€ 299€
- ELECTROTREN**
Ref 2207 Autorail X2440 SNCF (toit rouge) AC/3 rails 209€ 129€
- Ref 2805 CC65505 jaune ETF AC/3 rails Dig 255€ 169€
- Ref 2807 CC65505 bleue EDF Drouard Frères AC/3 rails Dig 255€ 169€
- Ref 2819 CC65526 verte epIV SNCF 219€ 159€
- Ref 2821 CC65515 verte epV SNCF 249€ 159€
- MARKLIN Nouveautés 2015**
Ref Catalogue Marklin 2014/2015 15€
- Ref 4415.593 Wag bière Britt SNCF 25€
- Ref 37167 Vapeur 050 TA SNCF Dig sound 345€
- Ref 37335 BB 12061 SNCF 299€
- Ref 37792 Cof de base TGV Lyria SNCF 4 éléments 479€
- Ref 43422 Cof 2 Voit complémentaires TGV Lyria 159€
- Ref 43432 Cof 2 Voit complémentaires TGV Lyria 159€
- Ref 43442 Cof 2 Voit complémentaires TGV Lyria 159€
- Ref 43422+43422+43432+43442 Rame complète 10 éléments TGV Lyria 956€ 899€

MTE (HO)

Une type 64

Si vous êtes à la recherche d'un modèle correct d'une loco à vapeur belge du type 64, vous pouvez vous adresser à MTE. En prenant comme base le modèle Fleischmann de la BR 38 allemande, MTE a veillé à apporter les modifications nécessaires sous forme de nouvelles pièces et conduites. D'autres pièces ont même été enlevées, pour en faire un modèle belge exact, qui a été repeint en vert avec cercles de chaudière dorés. Le matricule du modèle et sa remise propriétaire ont été modifiés. MTE fournit également les lanternes belges, en lieu et place des allemandes. Cette version spéciale est en vente au prix de 345 euro environ. (PE)



LS MODELS (HO) Des wagons réfrigérants français

A l'intention des modélistes français, LS Models sort bientôt deux nouveaux sets comptant chacun quatre wagons réfrigérants français de la firme STEF. Le 1^{er} set est composé de deux

wagons OCEM HI Standard à grands ventilateurs de toiture, d'un OCEM 19 HI et d'un 29 HI à toit noir et roues à rayons d'époque IIIb (réf. 30398). Le second set contient les mêmes

wagons d'époque IV, mais avec inscriptions d'époque et toiture modifiée (réf. 30396). (PE)

MARKLIN (HO)

Un TGV 'Lyria'

Le Lyria est un TGV né d'un projet commun entre la SNCF et les CFF. Il circule entre Paris et Bâle, Zurich, Lausanne et Genève. Märklin en sort un modèle composé de quatre éléments: deux motrices d'extrémité, une remorque mixte 1^{ère}/2^{ème} classe et une remorque de 2^{ème} classe (réf. 37792). Ce set peut être étendu jusqu'à dix véhicules, au moyen de trois sets d'extension. Les deux motrices sont pourvues d'un moteur. L'éclairage intérieur est installé



de série dans les remorques et est réalisé au moyen de Leds blanches à ton chaud et d'attaches conducteurs de courant. Ce modèle est parfaitement à l'échelle et nécessite pour circu-

ler un rayon de courbure minimal de 360 mm. Un set de base coûte 499,95 euro; chaque set d'extension vous coûtera 159,95 euro. (PE)

MARKLIN (HO)

Une 482 CFF Cargo

La série 482 de CFF Cargo est un des modèles les plus achetés par les amateurs de matériel moderne suisse. Cette loco Märklin est une réédition d'un modèle existant, portant un nouveau matricule (réf. 37446). Il est quasiment identique aux précédents, à l'exception de quelques détails. Il est pourvu d'un décodeur sons à fonctions sonores étendues et peut être utilisé au cours de l'époque VI. Il est en vente au prix de 279,95 euro. (PE)



NOUVEAU : **Van Biervliet .com**

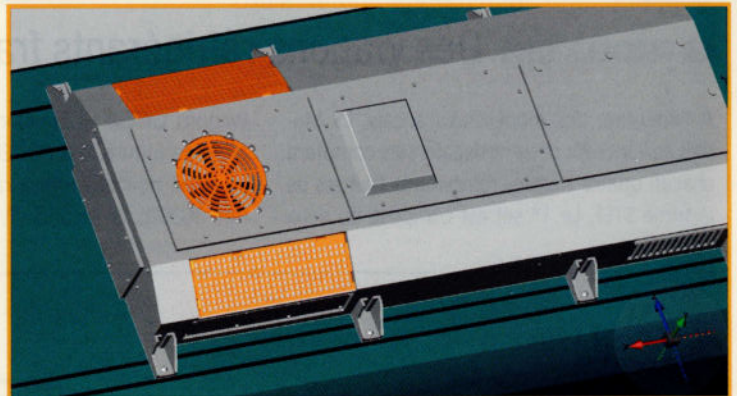
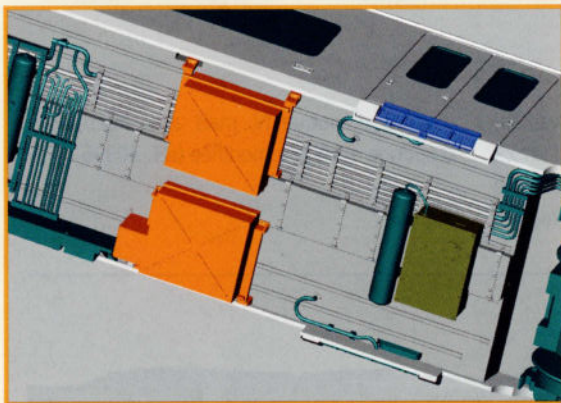
AM 08 - Desiro NMBS / SNCB

VB-6001 :

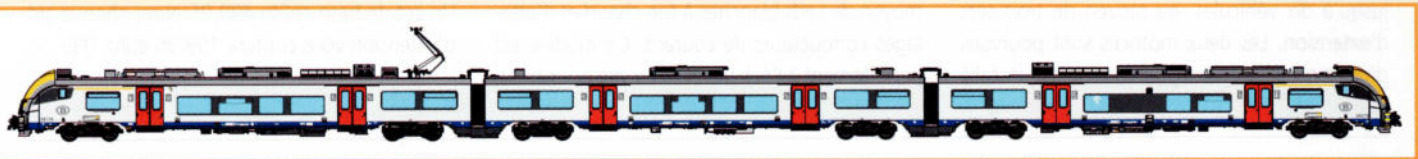
Rame automotrice AM 08 « Desiro »

Ref n° : VB-6001

- le modèle sera reproduit en détails et équipé de série avec éclairage LED blanc/rouge
- toit et châssis finement détaillés
- avec éléments en laiton
- intérieur dans les 3 parties
- avec décodeur 21 pôles, la version sonore digitale équipée du "Traffic Sound" et 24 fonctions !
- le modèle peut-être équipée de l'éclairage intérieur et affichage de destination (voir option 1)
- équipé d'attelages spéciaux entre les éléments comme appliqué sur notre AM 86
- directement produit par le fabricant, livraison prévue pour l'automne 2015



**Livrable pour 2-rails et 3-rails, en versions digital et digital avec son.
Aussi pour le 3-rails Märklin système - étalement du paiement est possible.**



Profitez du tarif réduit jusqu'au 15 janvier !

Extra info sur notre site internet : www.VanBiervliet.com

e-mail : info@vanbiervliet.com



MARKLIN (H0)

Des conteneurs de ciment Max Bögl

Chez les commerçants affiliés à MC Vedes, vous pouvez acquérir un modèle de wagon porte-conteneurs spécial Märklin du type 'Sgns' à deux silos de ciment de la firme Max Bögl. Max Bögl est une entreprise allemande de construction qui dispose de son raccordement ferroviaire et de ses propres locomotives. Vedes est un grossiste allemand en jouets, qui fait réaliser des séries spéciales chez plusieurs fabricants et qui les vend par le biais de ses magasins affiliés. A peine mille pièces de ce modèle ont été confectionnées; deux variantes de matricule sont en vente pour 59,95 euro l'unité (réf. 47087-02). (PE)



FLEISCHMANN (N)

Une ES64 U2 'Taurus' de TX Logistik

Fleischmann continue la déclinaison de son modèle de la 'Taurus' ES64 U2. Le modèle illustré est une reproduction d'une locomotive louée par MRCE Dispolok à l'opérateur ferroviaire TX Logistik. Cette locomotive est autorisée à circuler en Allemagne, Autriche et Suisse et remorque principalement des trains de fret.

Le modèle commercialisé par Fleischmann immatriculé ES64 U2-099 a également remorqué des trains de voyageurs spéciaux, dont des TEE composés en partie de voitures I6A de la SNCB! Ce modèle réduit existe en version analogique (réf. 731115) et en version digitale sonorisée (réf. 731187). (BM)



FLEISCHMANN/MLO TRAINS (N)

La 4019 des CFL

EN LIVRÉE PUBLICITAIRE 'ASBL 5519'

Sur base du modèle de la 'Traxx' série 4000 des CFL reproduite par Fleischmann, Marcel Lorent a reproduit la 4019 en livrée publicitaire pour le compte de l'asbl 5519, propriétaire de la locomotive à vapeur 5519. Ce beau modèle conforme à la locomotive réelle coûte 158 euro. Renseignements et commandes via le site internet www.mlo-trains.lu, adresse e-mail lmrancel@pt.lu, tél: +352 621 50 14 76. (BM)



PIKO/MODELLEISEBUNN CLUB BASSIN MINIER (N)

La 1581 de CFL Cargo

Les locomotives Diesel série 1580 des CFL, autorisées à circuler au Luxembourg, en France et en Allemagne, possèdent des livrées fort différentes. Sur base de la 1584 de CFL Cargo reproduite par Piko, le 'Modelleisebunn Club Bassin Minier'

(MBM) d'Esch-sur-Alzette propose la locomotive 1581 de CFL Cargo en livrée bleue et blanche. Ce beau modèle coûte 135 euro. Renseignements et commandes via le site internet www.mbm.lu et adresse e-mail info@mbm.lu. (BM)



ARNOLD (N)

Un set de 4 voitures 'Bahn Touristik Express'

L'opérateur ferroviaire privé 'Bahn Touristik Express' de Nürnberg a racheté d'anciennes voitures du type 'Halberstadt' et 'Bautzen' de la défunte DR. Ce set de 4 voitures reproduites par Arnold (réf. HN4168) comporte une voiture

de 2^{ème} classe, une voiture-couchettes, une voiture-restaurant et une voiture mixte 2^{ème} classe/fourgon. Ces voitures arborent la livrée rouge et bleue de cet opérateur. Notons que les voitures-couchettes du BTE ont régulièrement roulé en

Belgique ('Bergland-Expres' et TAC de la société EETC). Quant à la voiture de 2^{ème} classe, elle est déjà venue en Belgique, avec des trains spéciaux. (BM)



NOUVEAUX et en quantités très limitées

REE MODELES BAUMANN DUHA Prototypes

Lot «A» - 3 wagons SNCF époque IV de REE :
 - 1 wagon-citerne «Delhalze»
 - 1 wagon plat chargé d'un tuyau avec flasques
 - 1 wagon plat chargé de ferraille

89,00 €/abonnés 87,00 €

REE MODELES BAUMANN DUHA Prototypes

Lot «C» - 2 wagons SNCF époque III de REE :
 - 1 wagon plat chargé d'un rouleau de câble
 - 1 wagon plat chargé de ferraille

58,00 €/abonnés 56,00 €

REE MODELES BAUMANN DUHA Prototypes

Lot «B» - 3 wagons SNCF époque III de REE :
 - 1 wagon-couvert OCEM 29
 - 1 wagon plat chargé de 3 tuyaux empilés
 - 1 wagon plat chargé d'une citerne

89,00 €/abonnés 87,00 €

REE MODELES BAUMANN DUHA Prototypes

Lot «D» - 2 wagons SNCF époque III de REE :
 - 1 wagon plat chargé d'une caisse
 - 1 wagon plat chargé d'une pièce en métal

58,00 €/abonnés 56,00 €

Les photos ci-dessus ne sont pas contractuelles. Les modèles présentés étant des prototypes, de petites modifications peuvent toujours intervenir lors de la fabrication de série.

Cocher les wagons que vous souhaitez acheter et envoyez-nous la page ou sa copie à :
Editions Publitraains eurl
CS 80010 - F 67660 Betschdorf
 Vous pouvez aussi commander par téléphone :
03.88.54.51.03 (00.333.88.54.51.03)
 ou par internet sur notre site sécurisé :
www.letrain.com



Nom	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> Je commande les wagons cochés ci-dessus pour un montant de €
Prénom	<input type="text"/>	+ Participation aux frais d'envoi France métropolitaine, CE et Suisse (Autres pays et DOM/TOM, nous consulter SVP).	7,00 €
Adresse	<input type="text"/>	Je règle le montant de €
Code Postal	<input type="text"/>	par : <input type="checkbox"/> chèque bancaire ou postal ci-joint (France uniquement)	
Ville	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> virement bancaire (Crédit Mutuel) - IBAN: FR 76 1027 8017 7000 0197 4264 567 - BIC: CMCIFR2A	
Date et signature	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> virement postal (CCP Strasbourg) - IBAN: FR 42 20041 01015 0184174Z036 50 - BIC: PSSTFRPPSTR	
Tél. :	<input type="text"/>	<input type="checkbox"/> carte bancaire n° <input type="text"/> expire le <input type="text"/> crypto <input type="checkbox"/>	
E-mail :	<input type="text"/>	Bon de commande à renvoyer à : Editions Publitraains eurl - CS 80010-67660 Betschdorf	



ARNOLD(N)

Une 'Bm235' de la DB

Arnold vient enfin de refaire un tirage (annoncé en 2011) de sa voiture 'Bm235' de la DB, une voiture de 2^{ème} classe non climatisée à 12 compartiments apte à rouler à 200 km/h en

livrée turquoise et beige, qui a été incorporée dans les trains IC et EC de la DB (réf. HN4079). D'après la plaque d'itinéraire, cette voiture était incorporée dans l'IC 680 'Südwind' Mün-

chen - Bremen. Rappelons que les voitures 'Bm235' ont roulé pendant de nombreuses années en Belgique (trains 'Saphir', 'Memling' et 'Molière'). (BM)



FLEISCHMANN (N)

Une Re 4/4 II des CFF

Installer un décodeur 'sons' dans un modèle à l'échelle N n'est plus un problème: Fleischmann le prouve en sortant ce modèle d'une locomotive électrique suisse du type Re 4/4 II en livrée rouge (d'époque V). Ce modèle porte le matricule 11208 (réf. 734072). La motorisation

se réalise au moyen d'un moteur à cinq pôles sur les 4 essieux. Le décodeur s'enfiche sur une interface à six pôles selon la NEM 651. Le même modèle est également disponible sans sonorisation (réf. 734002); il vous en coûtera 189,00 euro, tandis que pour le modèle sono-

risé, vous devrez déboursier 269,00 euro. Ce modèle est également disponible en livrée TEE (époques IV/V) et diffère par quelques détails de la variante rouge. Les pantos sont plus fins que sur les versions antérieures, mais ils ne sont plus fonctionnels. (PE)

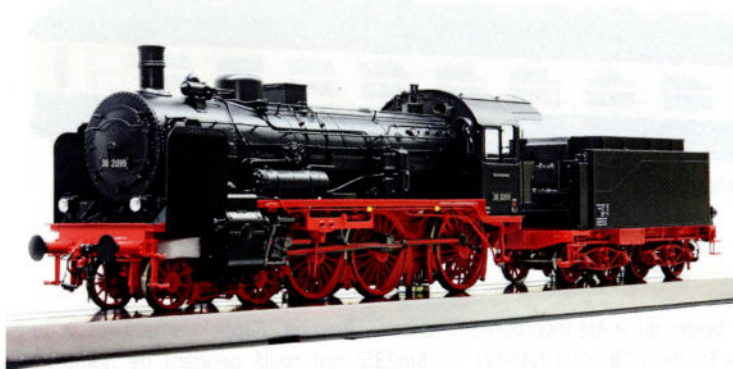


JOUEF (HO) Un autorail X 73570 SNCF 'Languedoc'

Jouef propose une nouvelle variante de livrée de son modèle d'autorail X 73500 en livrée 'Roussillon', comme ces engins circulent actuellement dans le Languedoc (réf. HJ 2254). Cet autorail français a été conçu par Alstom, en collaboration avec De Dietrich. Il fait partie de la deuxième génération des automoteurs

français modernes destinés au service intérieur. Le modèle porte le matricule X 73570. Malgré sa longueur et son empattement court, Jouef a réussi à faire circuler deux modèles accouplés sur des courbes serrées. L'éclairage intérieur est monté de série. L'aménagement intérieur est bien visible à travers les vitres fumées. Un loge-

ment est présent sous la toiture pour le montage d'un décodeur à 21 pôles. L'emballage contient également un set pour la transformation en modèle d'exposition statique. Vous pouvez acquérir un tel modèle pour le prix de 209,90 euro. (PE)



MARKLIN (1) Une P8 de la DB

Des années durant, Märklin a été le leader dans la production de modèles à l'échelle 1 (1/32). Depuis quelques années toutefois, cette firme subit une forte concurrence de fabricants qui font réaliser leurs modèles en métal, équipés de toutes les options possibles. Märklin ne pouvait donc rester impassible et a lancé en 2013 une nouvelle version de son modèle de locomotive à vapeur prussienne P8, réalisé en métal (réf. 55383). Nous vous en illustrons la version DB portant le matricule 38 2039. Il est pourvu d'un

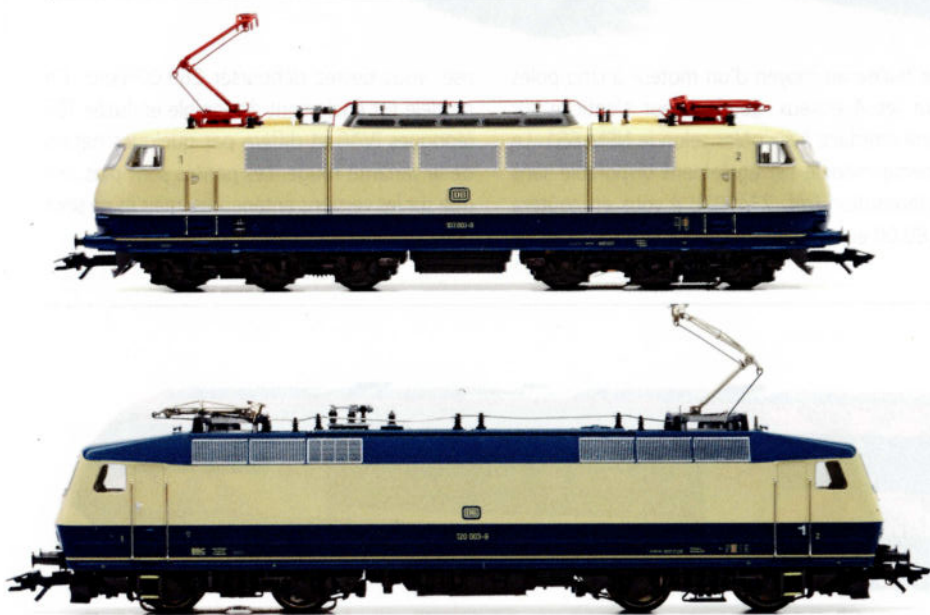
décodeur 'sons' mfx, mais peut circuler aussi bien comme modèle analogique en courant alternatif qu'en continu: vous pouvez aussi choisir entre la version Märklin Digital ACC ou DCC. Ce modèle est pourvu d'un générateur à fumée, dont le fonctionnement est synchronisé avec l'échappement de la fumée et de la vapeur. La longueur de ce modèle est de 58,1 cm et peut circuler sur des courbes d'un rayon minimal de 1.020 mm. Le prix est à l'avenant: 2.999,95 euro. (PE)



MARKLIN (HO)

Une BR 117 de la DB

Sur base d'un modèle existant, Märklin sort une version de la loco E17 allemande en version BR 117 d'époque IV (réf. 37062). Ce modèle de loco de la DB est peint dans la livrée verte et chrome et porte le matricule 117 107-3 (réf. 37062). Il est équipé d'un décodeur mfx+ et d'un décodeur 'sons'. Le toit est modifié selon la disposition d'origine. Les phares sont réglables séparément: lorsque ces phares sont débranchés, ils brûlent alors aux deux extrémités selon la disposition en 'A'. Quelques pièces séparées sont livrées en sus. Ce modèle n'est vendu que chez les 700 commerçants officiels Märklin, pour la somme de 329,95 euro. (PE)

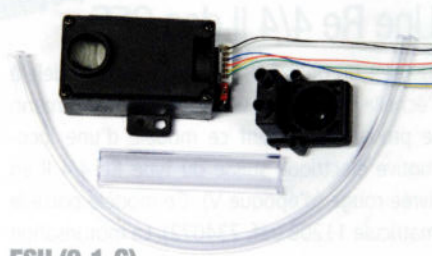


MARKLIN (HO)

Un modèle de Foire

Lors de la Foire aux jouets 2014 de Nuremberg, Märklin avait annoncé un 'modèle de la Foire' qui serait produit selon un très faible tirage et livré uniquement aux détaillants de la marque. Cette année, Märklin a opté pour un pack

double constitué de la BR 103 003-0 et de la BR 120 003-9 en livrée fantaisiste bleu océan/ivoire (réf. 31014). Ces deux modèles digitaux sonorisés sont emballés séparément et proposés en set au prix de 599,95 euro. (PE)

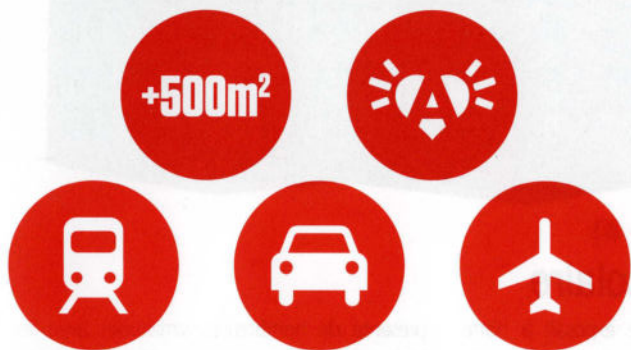


ESU (0-1-G)

Un générateur à fumée

Depuis plusieurs années déjà, ESU commercialise ses propres modèles de locomotives équipés d'un générateur à fumée. Depuis peu, cette technologie est également disponible séparément pour les échelles 0, 1 et G. C'est une bonne nouvelle pour ceux qui se lancent dans la fabrication 'maison' de modèles réduits. Le générateur pour l'échelle 0 est arrondi vers le bas et est plus petit que celui destiné à l'échelle 1 et G. Il est pourvu d'une platine à laquelle il est possible de ne raccorder qu'un décodeur XL 4.0. Si vous voulez faire échapper de la vapeur par les cylindres, vous devrez installer un second module. Ce faisant, vous recevrez une pièce supplémentaire à poser sur l'échappement. Ce générateur peut également être installé sur un modèle de loco Diesel. Le prix d'un tel générateur pour échelle 0 est de 74,99 euro (réf. 54678) et de 79,99 euro pour les échelles 1 et G (réf. 54679) (PE).

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



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

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

VERZAMELBEURS

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



zo 1 feb 2015 - Antwerp Expo

Antwerp Expo - J. Van Rijswijkklaan 191 10-17 u · VIP vanaf 09 u

31 mei 2015 - ICC Gent

ICC Gent - Citadelpark 10-17 u · VIP vanaf 09 u

www.dipro.be

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

Aerographie

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



WWW.ARTOBI-AIRBRUSH.BE

Mechelsesteenweg 119
2860 sint katelijne waver
015/55.61.97.



AEROGRAFES + PIÈCES DÉTACHÉES
PEINTURE pour AEROGRAFIE - POCHOIRS
PEINTURE + PINCEAUX pour MODELISME
POUR LES MOULAGES : SILICONES, RESINES

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



www.obeeliks.com



TECHNO T HOBBY

Basiliekstraat 66, 1500 Hal

Tél: 02/356 04 03

Fax: 02/361 24 10

www.TechnoHobbyHalle.be

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

Votre
annonce
dans

Train Miniature ?
magazine

contactez
guy.vanmeroye@modelspoomagazine.be



RAIL-TRACK (H0) La remise aux marchandises de Vonêche

Par l'intermédiaire de quelques commerçants belges, Rail-Track vend à nouveau des maquettes en plâtre qui étaient en vente à l'époque chez Jocadis (Enghien). Actuellement, c'est la remise aux marchandises de Vonêche qui a été rééditée. Outre les murs en plâtre solide, vous recevez également quelques pièces en plastique et en laiton. La véritable remise de Vonêche n'existe plus en réalité, mais l'on peut encore rencontrer une remise de ce type en de nombreux endroits du réseau belge. Le prix de vente de cet accessoire n'est pas encore connu. (PE)



MARKENBURG (H0 - N)

Un bâtiment scolaire

Ce jeune firme néerlandaise exposait à notre 'Grande Expo' un prototype de maquette de l'école St-Jozef, qui fait partie du projet 'Waalwijk'. Ce bâtiment scolaire était la propriété d'un couvent catholique. Il compte une école fondamentale avec sections séparées pour filles et garçons et une école gardienne. A remarquer le patronage, avec le local de prières pour les sœurs. Ce modèle

présente de nombreuses similitudes avec les bâtiments scolaires belges du siècle dernier. Le matériau utilisé par Markenburg est découpé au laser. Ce set est disponible en H0 ou en N et est en vente via le site web www.markenburg.nl pour respectivement 74,99 et 86,49 euro. Des maquettes réalisées à d'autres échelles de réduction peuvent être faites à la demande.

BACHMANN SCENECRAFT (00)

Des façades en demi-relief

En collaboration avec Scenecraft, Bachmann réalise des maquettes achevées qu'il est possible de placer immédiatement sur un réseau. Exemple: une série de façades d'immeubles reproduites en demi-relief. La série complète compte plus de dix façades. Nous vous avons illustré une boulangerie, un bureau de poste, une librairie et un boucher (réf. 44-208, 209, 248 et 249). Dans la même série, vous trouverez également une autre série de commerces, dont notamment une agence bancaire, une laverie, un bureau de police, etc. On trouve également des immeubles de coin, dont un droguiste et un café. Toutes ces maquettes ont la même profondeur et sont totalement achevées: la seule chose qui vous restera à faire sera de remplacer les indications... en anglais. Leur prix varie entre 19,00 et 38,00 euro. (PE)



ANITA DECOR (H0)

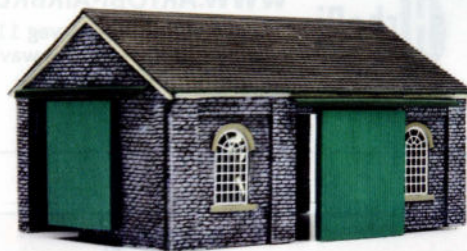
Des arbres du Sud

Chez la firme néerlandaise Anita Decor, on trouve deux sets comportant quelques arbres remarquables reproduits en H0, mais qu'il sera difficile de planter sur n'importe quel réseau. Un de ces sets contient deux solides cactus et l'autre deux arbres... difficiles à reconnaître. Toutes ces reproductions d'arbres sont bien réalisées. Elles sont en vente via internet à l'adresse www.anitadecor.nl ou lors de foires où cette firme est présente. Vous pouvez également commander via l'adresse info@anitadecor.nl. (PE)

BACHMANN SCENECRAFT (00)

Une remise à marchandises

Outre ses maquettes d'habitation en demi-relief, Bachmann propose également des bâtiments complets. Cette remise fait partie d'une collection de bâtiments située autour de Shillingstone Station, dans le Dorset (en Grande-Bretagne). Bachmann soutient la rénovation des bâtiments originaux par donation, lors de l'achat de l'un de



ces modèles. Ces derniers sont réalisés en résine et sont livrés achevés, y compris un aménagement intérieur très sommaire. Les dimensions de cette maquette sont de 170 cm sur 115 sur 100 mm (réf. 44-170). Cette maquette est reproduite à l'échelle 00 et vous en coûtera 50,73 euro. (PE)

Composition: GVM, en collaboration avec Peter Embrechts et Bertrand Montjojaques.

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





MODÈLES REE

Un Panhard 'Movic'

Le fabricant français de trains miniatures Modèles REE élargit son offre par une nouvelle gamme de camions à l'échelle 1/87. Le nouveau label a pour nom 'Ligne Asphalt 87'. Comme première nouveauté, on y trouve le Panhard 'Movic', un camion français typique. C'est en 1891 que Panhard & Levasor démarra son activité de constructeur automobile. La marque présenta un premier camion au Salon de l'Auto 1899 à Paris. Elle dut sa notoriété à la technologie de pointe dont elle avait équipé ses modèles. En 1947, cette firme mit sur le marché un nouveau camion, appelé 'Movic', autorisant une charge de 7 tonnes. Par la suite, plusieurs variantes virent le jour, qui divergeaient par leur longueur et l'empattement des roues. Le Movic était en

outre également disponible comme tracteur pour semi-remorques. Panhard arrêtera son activité de constructeur de véhicules civils en 1962. Les camions miniatures fabriqués par Modèles REE font tous l'objet d'une finition particulièrement soignée. L'usine en Chine assure ainsi le montage des essuie-glaces, des rétros extérieurs et des plaques minéralogiques. L'exemplaire du Panhard 'Movic' présenté ici est une variante caractérisée par un empattement de roues court et un plateau de chargement plat. Il est à l'enseigne du commerce en bois et charbons Dubois. Comme c'est le cas pour tous les produits réalisés par Modèles REE, chacune des variantes fait l'objet d'un tirage limité. Prix de ce modèle: 22 euro (réf. CB-013).



ARTITEC

Un DAF 'Spa Monopole'

Dans notre précédent numéro, vous avez pu découvrir la troisième variante du camion DAF à cabine avancée. Ce camion à benne de chargement ouverte est désormais également disponible dans une livrée 'Spa Monopole', l'une des eaux de table les plus connues. Cette version diverge du DAF à cabine de 1959 (reproduit en exclusivité pour Hünerbein à Aix-la-Chapelle) par sa cabine de 1964 et son grand logo DAF sur la calandre, commune à la gamme standard d'Artitec (réf. 487.042.05). Ce modèle est livré avec chargement (non visible sur la photo). Prix: environ 32 euro, chargement inclus.



MAKETTE

Une 2 CV Citroën des Postes belges

La gamme de Makette comporte aussi un volet dévolu à l'automobile en modèles réduits: Auto-Makette. Si par le passé, l'on a pu y trouver surtout des modèles de Citroën moins connus, Martin Klinger est cette fois en pays de connaissance avec la 2CV, un modèle Citroën hyperconnu, s'il en est. Comme ce fut le cas avec Norev, le choix du modèle s'est porté ici sur une 2 CV de la première génération, tel qu'elle apparut sur le marché de l'automobile en 1951. Ce modèle se caractérisait alors par une grande grille de radiateur et de larges fentes d'air au-dessus des garde-boue. Il est en métal, avec un plancher en matière synthétique. Il reste que ce modèle n'atteint pas le niveau de finesse caractérisant les miniatures de Norev ou Brekina. Cette 2 CV est peinte dans le rouge des postes belges (dont le logo se trouve sur la portière avant). Elle trouvera sa place avec bonheur sur un réseau miniature d'inspiration belge datant des années '50 (réf. 87008). Prix: 13,50 euro.



RIETZE

Un Mercedes Cito 'Mons 2015'

Mons sera la capitale culturelle de l'Europe en 2015. Elle sera le théâtre de nombreuses festivités et l'on pourra y découvrir toute une série d'expositions. La société de transport wallonne TEC a prévu de mettre à disposition des bus spéciaux pour les emmener d'un endroit d'exposition à un autre et pour l'occasion, fera appel notamment à ses bus Mercedes 'Cito' (pour 'City Tomorrow'). Ce type de bus urbain avait une allure résolument

avant-gardiste quand il fit son apparition en 1999. Leur production fut toutefois stoppée dès 2003. Quelques-uns ont été mis en service en Belgique, mais de nos jours, on n'en trouve plus qu'aux TEC, principalement intramuros à... Mons. Le modèle réduit de Rietze fait partie des trois 'Cito' des TEC à 9,60 m de long. La miniature est marquée du logo 'Mons 2015'. Son prix est de 30 euro (réf. 63343).



RIETZE

Un Man 'Lions City G' De Lijn

Autre nouveauté chez Rietze: le bus Man 'Lions City' qui a été mis en service par le passé par De Lijn, la société de transport en commun flamande. Pour le modèle réduit, le choix s'est porté sur le bus 302990 qui assurait la ligne 285 Louvain - Kampenhout - Gare de Malines. Prix de ce modèle de belle facture: 35 euro (réf. 67288).

Texte et photos : GVM.
Remerciements à Modelbouw
Herman verschooten, pour la mise à
disposition de certains modèles.





Les 2200/2300 en N de Piko En plein dans le mille!

LES CONSTRUCTEURS DE RÉSEAUX D'INSPIRATION NÉERLANDAISE EN N SONT CHOYÉS PAR PIKO: APRÈS LA SORTIE D'UN MODÈLE D'UNE AUTOMOTRICE 'TÊTE DE CHIEN' DES NS, L'USINE DE SONNEBERG (EN THURINGE) A SORTI UN MODÈLE DE LA LOCOMOTIVE NS DIESEL-ÉLECTRIQUE À QUATRE ESSIEUX POUR TRAINS DE MARCHANDISES DE LA SÉRIE 2201 À 2350, À L'ÉCHELLE 1/160. MAIS AVANT DE PRENDRE CE MODÈLE SOUS LA LOUPE, EXAMINONS D'ABORD LA CARRIÈRE DES ENGINs RÉELS.

Déjà avant la Seconde Guerre mondiale, les chemins de fer néerlandais avaient mis au point un programme de modernisation visant à éradiquer la traction vapeur. Lors de la période de reconstruction après 1945, des locomotives à vapeur furent quand même commandées par nécessité, mais elles seront rapidement remplacées par des engins Diesel ou électriques. Pour ce faire, 280 locomotives diesels-électriques pour trains de marchandises étaient nécessaires. Pour 150 d'entre-elles, c'est un projet éprouvé de Baldwin Lima Hamilton (USA) qui fut choisi: la série 2201 à 2350. Le constructeur Alsthom reçut la commande de 130 locomotives (série 2401 à 2530). Le concept de Baldwin a été adapté aux exigences néerlandaises et ces locos ont été construites sous licence aux Pays-Bas et en France. Quant aux 2201 à 2300, elles ont été construites par Allan à Rotterdam. Stork a construit les moteurs Diesel sous licence et Heemaf a fourni l'installation électrique. Suite à l'urgence et à l'insuffisance de capacité des usines néerlandaises, l'assemblage des 50 autres loco-

motives a été réalisé par Schneider à Lyon. Heemaf a également fourni l'installation électrique, les génératrices et les moteurs de traction pour ces engins. Les moteurs Diesel ont été assemblés par Schneider, sauf les dix derniers, qui l'ont été par Stork.

En unité multiple

Aux Pays-Bas, il est d'usage d'utiliser les locomotives marchandises aux manœuvres. Ceci implique que le conducteur puisse jouir d'une bonne visibilité de toutes parts depuis sa loco. Au fil des ans, cette préoccupation a fortement influencé l'emplacement des cabines de conduite. Sur les 2200/2300, cette cabine de conduite fut disposée à une extrémité, comme c'était l'usage pour les locomotives à vapeur. Le conducteur n'a alors une bonne vue que vers l'avant de la loco, tandis que de l'autre côté, il ne voit qu'au-delà des tampons, ce qui l'empêche de voir correctement les agents de triage, une situation peu pratique lors de l'accouplement ou le désaccouplement de wagons. La disposition de la cabine de conduite à

une extrémité a également une influence sur la largeur de la loco: pour rester dans le gabarit libre de la voie, le matériel doit être plus étroit aux extrémités et en milieu de la caisse qu'à hauteur des pivots de bogies. Il en résulte une belle loco bien élancée.

La série 2200/2300 devait être apte à remorquer aussi bien des trains de marchandises légers que des trains très lourds. Pour ce faire, ces engins ont été équipés d'un dispositif 'Multiple Control System' de Westinghouse, ce qui permettait de les faire circuler en unités multiples. Au départ d'une même cabine de conduite, un conducteur pouvait commander jusqu'à cinq locomotives, le courant électrique pour la commande étant fourni par la locomotive de tête. Suite à des problèmes de surcharge des câbles de commande, cette possibilité d'unités multiples a toutefois été limitée à quatre locomotives. En fonction de la puissance nécessaire, il était donc possible de voir une loco en solo remorquant un train léger de marchandises jusqu'à quatre locos accouplées en unités multiples en tête d'un train lourd de charbon ou de minerai. En fin de carrière, on a même pu voir deux 2200/2300 en triple traction avec une locomotive électrique. Les deux Diesel aidaient alors une 1600 électrique à démarrer un train lourd de minerai entre IJsselmonde et Venlo, ou bien une



Les 2218 et 2203 en tête du 'train des matelots' 979 vers Den Helder, avant son départ d'Amsterdam CS, le 25 décembre 1955. Photo: L.J.P. Alders.



Bien que les 2200/2300 aient été conçues comme locomotives pour marchandises, elles ont aussi remorqué des trains de voyageurs, surtout au début de leur carrière. Lors des premières années, un véhicule spécial leur était attelé, lorsqu'il faisait froid. Un tel fourgon de chauffage procurait une bonne température dans les voitures. Voici un tel fourgon derrière la 2262 à Heerhugowaard-Broek op Lagendijk, le 25 mai 1958, assurant un train Alkmaar – Den Helder. Photo: L.J.P. Alders.

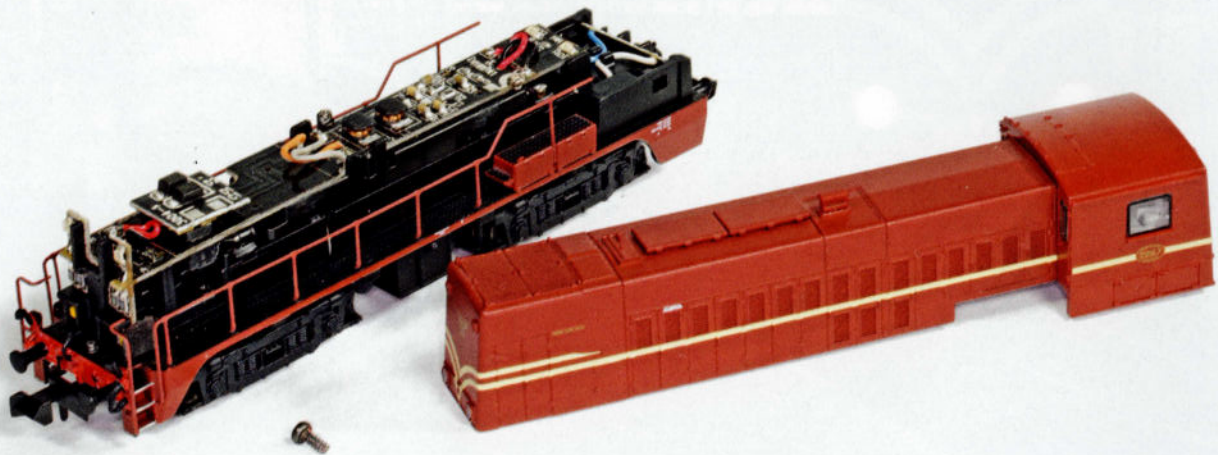
1



1. Les filets en jaune sable forment à l'avant un double 'V' et à l'arrière un simple 'V': ils procurent au modèle une belle allure, tout comme pour les véritables locos.

2. La caisse est facile à déposer, après l'enlèvement de deux petites vis. Sous la caisse, on aperçoit alors l'appareillage que contient ce petit modèle.

2



1300 en tête d'un train Huckepack entre Rotterdam et Emmerich.

En livrée brun/rouge

La 2201 fut la première à faire son apparition sur les rails, en janvier 1955. Suivirent au cours de la même année les 2202 à 2228. La livraison des 2200 se déroula jusqu'en avril 1958. Ces locomotives furent peintes en brun/rouge avec filets jaune sable, la livrée des NS en 1953. Au cours de leur carrière active, ces locos ont subi plusieurs modifications, dont certaines furent visibles extérieurement, les premières d'entre-elles survenant déjà en 1959. A l'époque, la signalisation 'par deux points' était encore d'application aux Pays-Bas: sur les 2200/2300, il s'agissait de deux phares allumés en position basse. Les deux feux rouges de fin de convoi se trouvaient en haut de la caisse. La Deutsche Bundesbahn avait toutefois exigé des phares en forme de 'A', pour pouvoir distinguer à distance un train d'une automobile. Pour la circulation sur les sections frontalières, les 2201 à 2225 avaient donc été équipées d'un troisième phare frontal, disposé entre les deux feux de fin de convoi supérieurs. La modification suivante consista en la pose d'un silencieux d'échappement: au démarrage, ces locomotives produisaient en effet

un vacarme épouvantable. Pour diminuer ce bruit, un silencieux de teinte alu fut alors monté sur l'échappement de chacun de ces engins, entre octobre 1960 et mars 1961.

Le 18 mars 1963 est la date à partir de laquelle la signalisation à trois feux fut introduite aux Pays-Bas. La solution trouvée le fut sous la forme d'une disposition de feux sous forme de 'L', dont le phare du coin gauche était de couleur jaune. A peine un mois plus tard, ce schéma fut inversé, le feu allumé étant cette fois celui de droite. Pour encore améliorer la visibilité des convois circulant en chaussée ou le long de la voie publique, quelques 2200/2300 reçurent en 1967 un feu clignotant bleu à chacune de leurs extrémités: la teinte bleue fut toutefois remplacée par le rouge, en novembre 1984.

Dans le cadre de l'opération 'Spoorslag 70', les 2200/2300 bénéficièrent également de la livrée jaune et grise, du nouveau marquage et du logo NS. Ce logo blanc fut déjà appliqué à partir de 1968 sur le matériel en livrée brun/rouge, de telle façon que toutes les locos en furent pourvues en novembre 1969. Le 1^{er} mars 1971 sortait la 2305 en livrée jaune et grise, première de la série. A partir d'octobre 1981, 31 autres locos bénéficièrent de la signalisation à trois feux en 'A': le troisième phare était plus grand

et disposé plus bas que sur les 25 autres engins.

En 1994, les NS mirent leur trafic marchandises sous la responsabilité d'une division distincte, dénommée 'NS Cargo'. Les locomotives concernées reçurent alors une nouvelle numérotation et leur propre livrée rouge. Parmi l'effectif des 2200/2300, seule la 2384 (l'ex 2342) bénéficiera toutefois de cette nouvelle livrée rouge: elle aura circulée dans cette livrée du 21 mars 1995 à sa mise à la ferraille, survenant en juillet 2004. Mais pour beaucoup d'autres engins, le voile était déjà tombé auparavant: les sept premières 2200/2300 avaient déjà été mises hors service en 1972.

Après leur mise hors service par les NS, de nombreuses 2200/2300 ont été soit louées, soit revendues, notamment à la SNCB et à Strukton, cette dernière les ayant même repeintes dans sa propre livrée. Strukton a ensuite utilisé ces engins jusque dans la Plaine du Pô, en Italie! Ceci procure un cachet beaucoup plus polyvalent qu'à première vue à cet engin authentiquement néerlandais: ce modèle en N de Piko ne pouvait donc pas être autre chose qu'un coup dans le mille...

Piko

Ce modèle est à ce point authentique qu'il a

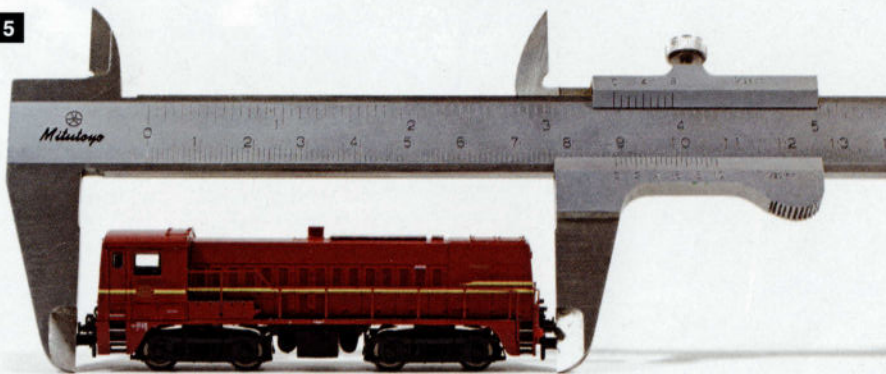
3



4



5



3. La 2200 est longue et élancée et ses proportions se retrouvent bien sur le modèle.

4. Les inscriptions sont lisibles à la loupe. Pour les puristes, il est sans doute intéressant de savoir que les plaques matricules des locos construites en France étaient d'un autre type de caractère que celles assemblées aux Pays-Bas.

5. Avec ses 87,8 mm hors-tout, cette 2200 de Piko est bien à l'échelle.

dû être conçu en partant de zéro. Ceci n'a été possible que grâce à l'action décisive de Scalettrading, le distributeur néerlandais de Piko. Ce modèle est une reproduction de la 2200 lors de sa livraison, ce qui veut dire qu'il est rouge/brun, sans silencieux d'échappement et portant deux phares.

Lors de l'expo Eurospoor, on pouvait déjà voir ce modèle faire ses petits tours de réseau: non peint et sans marquages, mais déjà très convaincant. Ceci fut aussi notre première impression lors de l'ouverture de l'emballage: vous avez l'impression d'avoir une petite merveille en mains... La longueur mesurée entre tampons est de 14.010 mm. Converti au 1/160^e, les 87,56 mm correspondent à 87,8 mm sur le modèle, ce qui est correct. Ce modèle pèse 60 grammes: grâce aux bandages favorisant l'adhérence, sa force de traction est suffisante. Comme de plus, les quatre essieux de ce modèle sont moteurs, on peut se demander si ces bandages sont vraiment nécessaires sur un réseau plat d'inspiration néerlandaise... Mais bon: le modèle en a deux, un sur chaque bogie. Bien vu, car la bonne prise de courant est ainsi préservée. Ce poids est obtenu grâce à la caisse métallique, bien reproduite. Les rambardes sont également en métal: elles ont un diamètre

d'à peine 0,35 mm. Ce sont également les petits détails qui font la différence, comme les essuie-glaces et les marchepieds avec bords en métal poli. Notons également la présence des conduites de frein, des robinets du réservoir principal avec conduites ad hoc, des supports pour lanternes, des boîtiers et des supports de câbles pour marche en unités multiples, tous détails rapportés.

Les filets jaunes sont très fins et apposés à la bonne hauteur. Le marquage est également très fin et lisible à la loupe. Les plaques de matricules sont imprimées et sont donc planes. Nous trouvons qu'il s'agit d'une excellente solution, car des plaques rapportées auraient été trop grosses. Si vous pensez différemment, vous trouverez déjà une solution à ce problème dans le commerce sous la forme de plaques gravées. N'y a-t-il dès lors aucune remarque à formuler au sujet de ce modèle? En fait... non. Sauf si nous allons commencer à chicaner: l'espace entre les bogies et le bas de la caisse est un peu trop grand, mais cela ne se voit qu'à hauteur des yeux. Il s'agit d'une concession faite entre échelle, production et fiabilité...

Car fiable, ce modèle l'est, indiscutablement. Rodez-le quelque peu, mettez-y une très

gouttelette d'huile et elle roulera comme nous avons pu le voir à Eurospoor. Ce modèle est pré-câblé pour être équipé en digital. Pour le placement d'un décodeur, il suffit de déposer la caisse, ce qui se réalise facilement, grâce à deux minuscules vis cachées sous les attelages. Faites quand même attention aux boyaux du réservoir principal: ils passent au-dessus de la lacune entre la caisse et le châssis. Le robinet situé au milieu de la caisse est facile à déposer au moyen d'une petite pince et à replacer ensuite.

Ce modèle à l'échelle N est tout simplement un petit bijou qui à bien d'égards, surpasse le modèle de Roco... en H0. Toutefois, ce dernier est depuis si longtemps sur le marché qu'il devrait être amélioré. Ou s'agira-t-il d'un tout nouveau modèle produit par Piko? Qui sait, mais nous devons d'abord nous attendre à quelques variantes de ce modèle en N et en premier lieu, à la 2384 en rouge. Ensuite, la variante en jaune et gris est déjà prévue et pour 2015, nous pouvons nous attendre à la sortie du modèle d'une série 76 de la SNCB en vert et jaune!

Texte et photos du modèle:
Gerard Tombroek



Une double traction de deux Diesel du type BB 66000 (Jouef) en tête d'un train lourd de wagons bâchés entre sur une des voies du faisceau de Talleyrac. Remarquez le brise-glaces sur la voie de garage.



Premiers frimas sur Talleyrac-Vieyre



Le train régional Clermont - Aurillac assuré en rame tractée de voitures vertes UIC et USI pour l'acheminement des skieurs au Lioran. La locomotive est du type BB67400. Sur la voie de garage, on voit le matériel prêt à intervenir pour libérer les voies, lors de fortes chutes de neige.



A Talleyrac, on trouve une ancienne halle aux marchandises du style 'PO'. L'Unimog moderne est prêt à libérer les routes en cas de neige. Pour l'instant, les chutes sont toutefois légères...



MEMBRE ÉMINENT DE L'AFSA (ASSOCIATION FERROVIAIRE SAMBRE AVE-NOIS) DE MAUBEUGE, STÉPHANE DUPONT N'EN EST PAS À SON COUP D'ESSAI. IL S'ÉTAIT DISTINGUÉ AVEC SES DEUX PREMIÈRES RÉALISATIONS: UN PREMIER RÉSEAU D'INSPIRATION MAURIENNE EN H0, PRÉSENTÉ AU MONDIAL DU MODÉLISME DE PARIS EN 2001, PUIS UN SECOND D'INSPIRATION US BAPTISÉ 'OREGON' EN N, PRÉSENTÉ AU MONDIAL DU MODÉLISME DE PARIS DE 2011. IL VIENT DE TAPER UN GRAND COUP DANS L'EXCELLENCE DU MODÉLISME AVEC 'TALLEYRAC-VIEYRE', PRÉSENTÉ POUR LA PREMIÈRE FOIS AU RAMMA 2013 DE SEDAN.

Retour à l'échelle H0 et dans l'Hexagone pour cette nouvelle production imaginaire et plus précisément sur la partie auvergnate du légendaire réseau du 'PO' (Paris-Orléans). Stéphane préfère s'affranchir des contraintes de la reproduction de sites réels pour mieux exprimer son talent au travers d'évocations libres. 'Talleyrac-Vieyre' peut

Un autorail X 4500 'Caravelle' (LS Models) attend ses voyageurs, tandis qu'un locotracteur Y 7100 (LS Models) refoule un wagon à bestiaux du type G11 vers le quai de chargement.

'Talleyrac' est situé dans le Massif Central, où des conditions climatiques rudes ne sont pas rares. Une Diesel BB 66000 (Jouef) est pourvue d'une lame chasse-neige. Remarquez derrière la loco un chasse-neige du type Flanger.



Le train de nuit Paris-Gare de Lyon – Béziers, via Clermont-Ferrand, Neussargues et Millau.





donc se situer dans la vallée de l'Alagnon, sur la ligne Arvant – Neussargues, aux alentours de Ferrières Saint Mary (dont le BV correspond, du reste) ou entre Corrèze et Puy de Dôme sur la section de ligne Ussel – Laqueuille, dont une section a été malheureusement fermée, en juillet dernier.

Constitué de 3 caissons 'show case' de 1 m 20 par 60, le réseau décrit une large courbe. Le plan des voies est positionné à 1 m 30 du sol. Chaque module est muni d'un éclairage Led en bande. Par rapport aux néons, cette technique d'éclairage présente l'avantage de la légèreté et de

Ce brise-glaces surnommé 'Sioux' (REE Modèles) est utilisé pour éliminer les stalactites présentes dans les tunnels.

Belle ambiance créée avec quelques maisons à peine (Artitec) et une prairie d'hiver, à l'arrière-plan: la magie de la simplicité...



L'ambiance hivernale est remarquablement rendue. A l'avant-plan, on remarque la BB 67038, un des modèles les plus récents de Jouef, sorti sous la bannière Hornby France: les modèles produits par cette marque n'ont plus grand-chose à voir avec les 'vieux' Jouef...



Le TER Mont-Dore – Clermont-Ferrand marque l'arrêt à Talleyrac. Il s'agit d'une association entre un autorail X 2800 et d'une remorque XR 600 en livrée bleue et grise (Roco).



la continuité (absence de zones d'ombre), mais requiert une alimentation dédiée pouvant supporter un ampérage élevé pour approcher les performances des néons. Stéphane a contourné cet inconvénient par le choix de la saison hivernale pour ce réseau! Vous imaginerez donc Talleyrac un jour de décembre, sous une épaisse couche de nuages bas. La végétation est ainsi composée d'écume de mer non floquée pour les arbres feuillus et de conifères Noch. L'aspect du sol est obtenu par un premier passage de mousse fine teinte 'herbe jaunie' de Woodland Scenics, avec ajout par endroits d'un mélange de fibre 'chaume' de GPP, passé au Grasmaster Noch. L'ambiance glaciale est excellemment restituée par un saupoudrage de neige Noch fixée à la laque à cheveux, un fond de décor brumeux et l'éclairage Led blanc faible. De plus à Sedan, la température du hall d'exposition était en harmonie avec le thème développé!...

Entièrement digitalisée avec le système Lenz, l'exploitation se fait de coulisse à coulisse. Un pont routier (de construction

intégrale) et une entrée de tunnel cachent les accès aux coulisses gauche et droite. La gare dispose d'une voie directe, d'une voie d'évitement, de 2 voies de garage et d'une voie de débord desservant la halle aux marchandises, par refoulement. Fidèle à l'entretien hélas minimal de ce genre d'installation secondaire, seule la voie directe et les aiguilles ont fait l'objet d'une rénovation en rail Vignole (Peco code 75), le reste de la gare est resté équipé en rails à double champignon d'origine (C&L Finescale Modelling code 75). Pour l'aiguille d'accès à la halle, Stéphane s'est essayé avec brio au montage d'un kit C&L. Des moteurs Tortoise à mouvement lent équipent toutes les aiguilles. La signalisation de block manuel se résume à deux signaux sémaphoriques lumineux de sortie (Zébulon). Les bâtiments et accessoires sont issus des gammes Artitec et Architecture Passion.

La période d'exploitation couvre les époques IV à VI. Même si les automobiles garées à proximité du BV viennent dater le diorama dans les années 2000, l'activité

de la gare renvoie davantage à un temps que les moins de vingt ans ne peuvent pas connaître: 'Talleyrac-Vieyre' occupe une position stratégique pour la Direction de l'Équipement, qui y pré-positionne en prévision des alertes neige et grands froids un wagon brise-glaces 'Sioux' (REE modèles), ainsi que le couplage chasse-neige Flanger (SMD) + BB 66000 d'Aurillac équipée d'une étrave (AMF87). Côté SNCF Marchandises, Talleyrac assure encore du trafic de bois et de bestiaux lors des grandes transhumances ou des jours de foire. Tout ceci ne serait plus possible sous les dénominations 'Infra' et 'Fret SNCF'...

Le matériel roulant est patiné et majoritairement super-détaillé. La libre évocation y permet une grande variété de circulations thermiques parmi lesquelles les légendaires X2800, l'Aubrac, le 'Ventadour' ou les coils de Saint-Chély.

**Texte: Christophe Hauteceur/
AFSA Maubeuge**

Photos: Gerard Tombroek



Le train de coils de l'usine Arcelor de St. Chély entre sur la voie de garage, avec en tête une CC 72000 (Jouef). Tout le matériel roulant utilisé sur ce réseau est patiné de façon réaliste.

CE RÉSEAU SERA EXPOSÉ AU 'SALON DU TRAIN' DE MAUBEUGE, LES 25 ET 26 AVRIL 2015.





La centrale à vapeur de Gand-Sud (5^{ème} partie)

A PRÈS LA CONSTRUCTION DE LA SALLE DES MACHINES – QUE NOUS AVONS ENTAMÉE AU COURS DE L'ARTICLE PRÉCÉDENT – VOICI LE TOUR DE LA CHAUFFERIE. CET ESPACE EST LE CŒUR MÊME DE CETTE CENTRALE À VAPEUR. MAIS CONTRAIREMENT À LA SALLE DES MACHINES, NOUS ALLONS EN REPRODUIRE MOINS DE DÉTAILS DE L'AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR. CETTE PARTIE DU BÂTIMENT DISPOSE EN EFFET DE BAIES VITRÉES PLUS PETITES, CE QUI REND L'INTÉRIEUR MOINS VISIBLE (PHOTO 1). CETTE FOIS, IL SUFFIRA DE RESTITUER L'IMPRESSION D'UNE CERTAINE ACTIVITÉ RÉGNANT DANS CETTE CHAUFFERIE (PHOTO 2).

La chaufferie

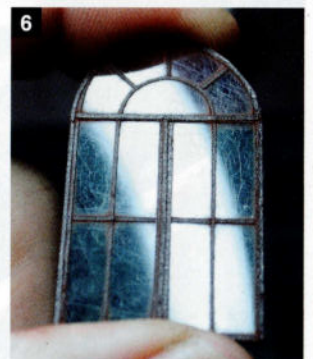
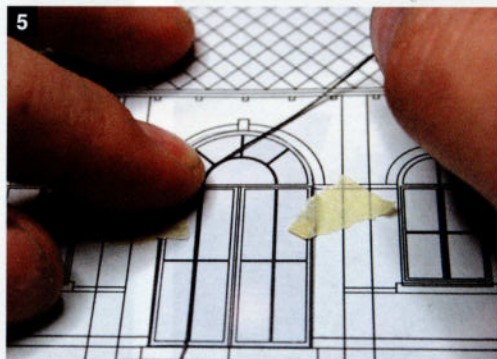
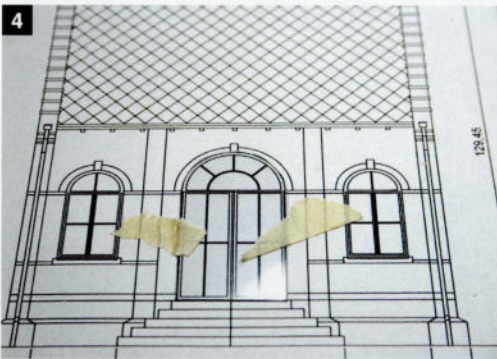
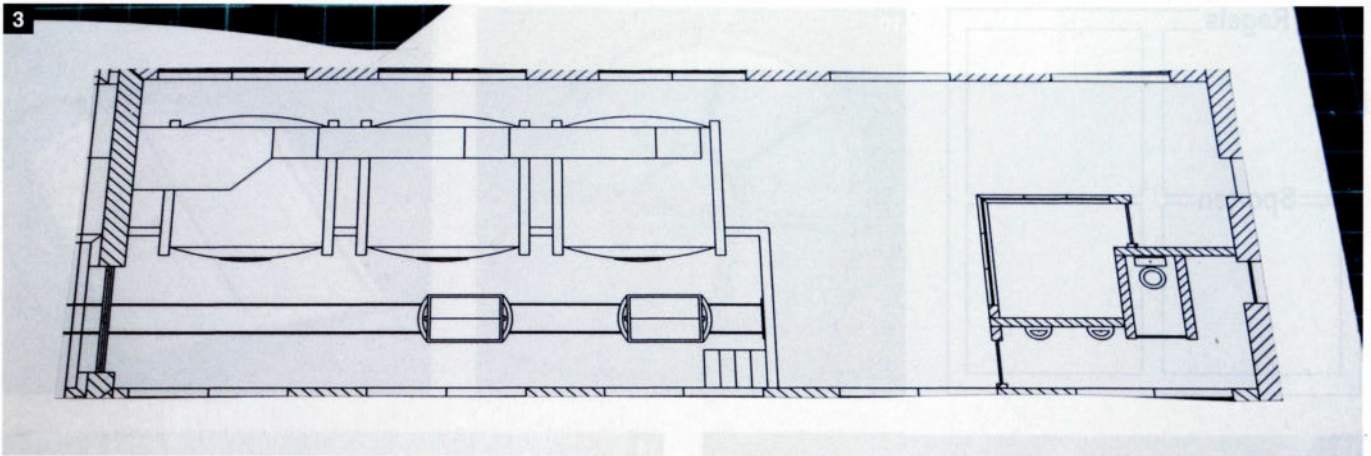
Pour la construction de la chaufferie, nous commençons par découper sa plaque de base dans du carton-plume. Pour ce faire, nous allons à nouveau nous baser sur l'impression du plan à l'échelle 1/87. Contrairement à la salle des machines qui doit rester accessible à tout instant pour l'entretien, nous travaillons dans ce cas avec une plaque de base fixe (PHOTO 3). Nous ajustons proprement cette plaque à la salle des machines et la fixons par collage. Les murs et le toit de la chaufferie sont confectionnés de la même façon que celle décrite dans notre article précédent. Le présent article traitera principalement de la manière selon laquelle nous allons réaliser

la finition de l'intérieur, des formes à donner aux portes et aux fenêtres et comment nous allons réaliser certains détails en toiture.

Des portes et fenêtres en acier

Tant la salle des machines que la chaufferie sont pourvues de portes et de fenêtres en acier: c'était souvent le cas des bâtiments industriels de cette époque. Nous allons reproduire ce fait avec de simples moyens. Ce dont nous avons besoin est du plastique transparent, de la bande adhésive, un feutre à alcool et de la poudre à pigments rouille. Nous commençons par découper la vitre dans une feuille de plastique transparent. La

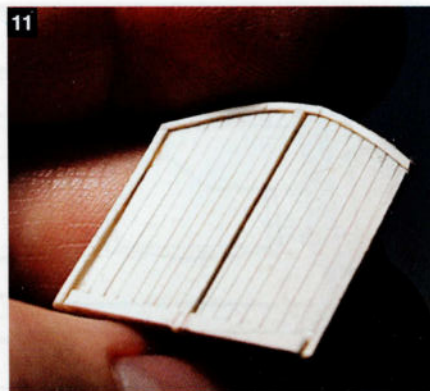
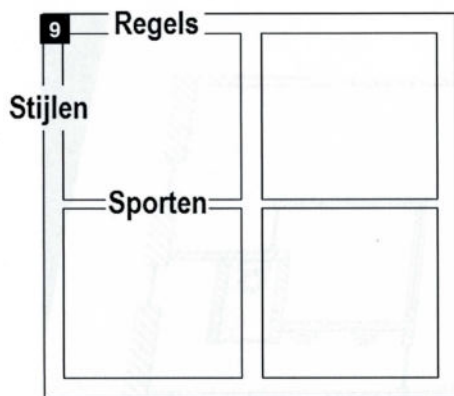




fenêtre doit avoir la même forme que celle de la baie vitrée: en effet, nous n'allons pas coller à l'arrière, mais bien au milieu de la baie. La fenêtre découpée est alors placée sur le plan et collée provisoirement au moyen de quelques bouts d'adhésif (PHOTO 4). De cette façon, il est possible de déterminer exactement où il faudra coller les futures structures de la fenêtre. Pour la confection de cette structure, nous utilisons de la bande adhésive dont nous découpons des petites bandelettes. Nous les colorons ensuite au feutre noir. Les bords arrondis peuvent être facilement mis en forme grâce à la flexibilité de l'adhésif. En outre, il est possible de travailler très proprement, car aucune colle ne doit être appliquée. Toute correction éventuelle est donc un jeu d'enfant (PHOTO 5). Pour accentuer l'aspect métallique des fenêtres, nous avons appliqué ensuite une poudre à pigments 'rouille' de la marque Mig, réf. P230 (PHOTO 6). Le surplus de poudre est éliminé ensuite au moyen d'un chiffon. A l'arrière

de la fenêtre, nous soulignons la structure au moyen du feutre à l'alcool: l'aspect pâle du côté 'colle' est ainsi éliminé. Vous pouvez bien entendu faire l'impasse sur cette opération s'il n'existe pas de fenêtres en vis-à-vis, ou si la fenêtre à traiter n'est pas directement visible. Pour le montage, nous plaçons la fenêtre sans colle au milieu de la baie vitrée. Ensuite, nous déposons quelques gouttes de colle pour bois à séchage rapide du côté intérieur. Si nécessaire, nous éliminons d'éventuelles petites fissures sur la face avant au moyen de la même colle, appliquée de la même

façon qu'à l'arrière. L'avantage de traiter les fissures de cette façon est qu'après séchage de la colle, celle-ci devient quasi invisible et garde bien sa forme (PHOTO 7). Cette façon d'opérer est également suivie pour la porte-fenêtre métallique. Pour figurer la clenche, nous utilisons un fin fil en métal, plié à bonne forme: vous pouvez sans problème utiliser une chute de fil électrique (PHOTO 8). Pour la structure des portes et des fenêtres, nous faisons une distinction entre les croisillons, les montants et le cadre. Les croisillons sont généralement plus fins que les montants et le cadre (VOIR PHOTO 9). Pour des portes et des



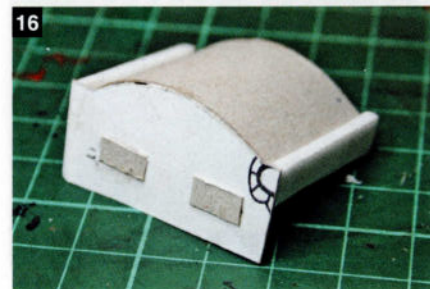
fenêtres métalliques, nous suivons les mêmes principes, mais les montants et le cadre sont généralement plus fins, l'ensemble étant plus élégant que des fenêtres en bois. Lorsqu'un volet ou une fenêtre peut s'ouvrir, nous prévoyons un bord supplémentaire autour de la partie concernée. On distingue bien ce bord sur la partie supérieure de la **PHOTO N° 10** (voir les flèches rouges).

Des portes en bois

Les trois grandes portes en bois du bâtiment sont confectionnées au moyen de carton, découpé au couteau affûté. Nous traçons une série de sillons verticaux à égale distance, afin de représenter les planches de bois. Sur le bord de ces portes, nous plaçons une fine bande censée reproduire le bord d'une baie de porte, avec ses montants et son cadre. Au milieu de la porte, nous plaçons une latte horizontale (**PHOTO 11**). Nous peignons ensuite la porte en vert foncé (Vallejo réf. 70823) et la traitons avec précaution avec de la poudre à pigment noir, pour lui procurer plus de relief et représenter des traces d'utilisation. Enfin, nous plaçons ces portes de la même façon que pour les fenêtres.

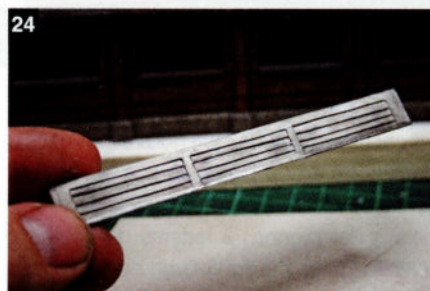
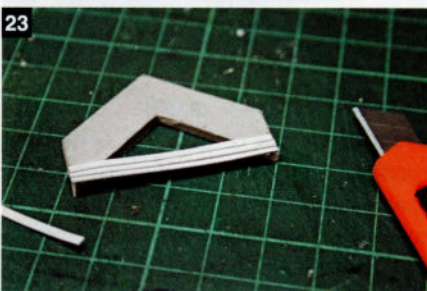
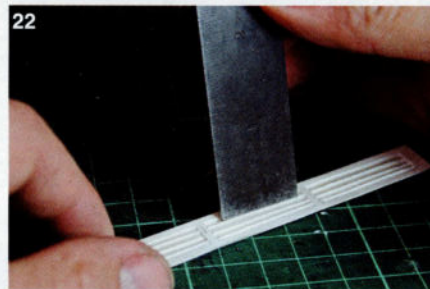
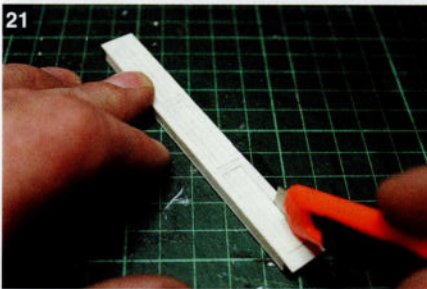
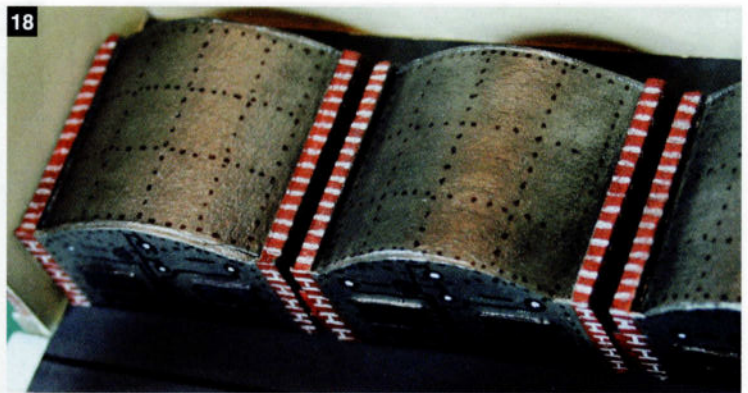
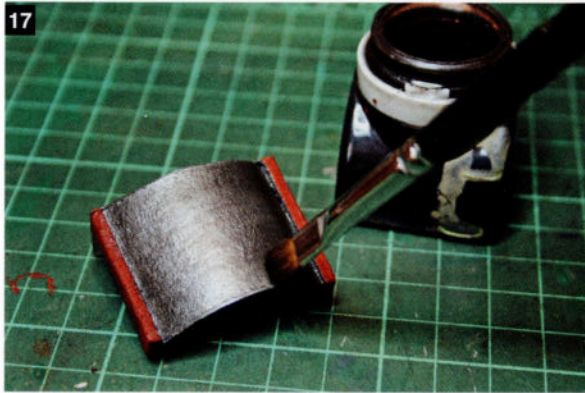
L'intérieur

Comme nous l'avons déjà écrit, nous consacrons moins d'importance aux détails dans cette partie du bâtiment. Nous nous



limiterons à trois chaudières, trois cheminées d'évacuation et un aménagement intérieur sommaire de cette chaufferie. Pour tout de même donner l'impression que la centrale est en activité, nous plaçons dans l'une des chaudières une petite ampoule Led de teinte orange, qui clignotera: cela imitera le foyer de la chaudière. Nous commençons par la mise en forme d'un niveau de sol plus élevé en découpant une plaque de carton-plume que nous allons fixer contre les quatre murs. Des ouvertures sont prévues à hauteur des trois chaudières. L'emplacement de ces dernières est mentionné sur le plan (**CROQUIS N° 3**). Nous disposons la partie supérieure de cette 'plateforme' à la même hauteur que la partie inférieure des portes de la face latérale du bâtiment. Le niveau du sol inférieur se raccorde à la partie inférieure de la porte arrière, comme on peut le voir sur la **PHOTO 13**. Les côtés de la plateforme supérieure sont fixés au moyen d'un bout de carton-plume. Un escalier classique est réalisé au moyen de trois bouts de

carton-plume que nous collons dans l'angle du mur extérieur (**PHOTO 14**). La division des murs intérieurs est faite au moyen d'un bout de carton: nous avons essayé de restituer l'ambiance d'un bureau en y prévoyant une fenêtre intérieure (**PHOTO 15**). Le sol et les murs sont peints de la même teinte que celle utilisée pour la salle des machines. Les côtés de la plateforme sont peints en rouge brique. Dans la partie isolée, nous collons sur la face intérieure de la fenêtre un bout de papier noir, afin de recouvrir la fenêtre: cet espace (indiqué sur le plan comme étant l'espace des toilettes) n'est en effet pas éclairé en permanence. Les chaudières sont confectionnées au moyen d'une combinaison de petits bouts de carton-plume et de carton (**PHOTO 16**). Ces éléments sont peints en 'oil steel' (Vallejo réf. 70865) et brossés ensuite avec de la poudre à pigments de teinte noire (**PHOTO 17**). Les flancs de la chaudière – qui doivent pouvoir représenter des murets – sont peints en rouge brique. Pour accentuer l'aspect



d'une chaudière à vapeur, nous la figurons au fin feutre à alcool, au moyen duquel nous appliquons différents attributs sur le modèle (PHOTO 18). Nous plaçons une cheminée d'évacuation des fumées sur chaque chaudière: ces cheminées sont constituées d'un bout de carton-plume, que nous figurons de la même manière que pour les chaudières. Au-dessus de chaque chaudière, nous disposons une petite ampoule 'grain de riz' sur un bout de carton-plume peint en brun foncé, que nous allons placer sous le faite, sur toute la longueur du bâtiment (PHOTO 19).

Pour restituer l'impression d'un foyer, nous plaçons dans l'une des chaudières une petite ampoule Led de teinte orange. Cette ampoule clignotera comme une véritable flamme. Avant de la raccorder à une alimentation (de 12 à 14 Volt), placez sur l'un des deux fils d'alimentation une résistance de 1 kilo Ohm.

Au niveau du sol, juste devant les chaudières, se trouve une voie étroite destinée à l'acheminement du charbon. Comme elle n'est presque pas visible de l'extérieur, nous nous limitons à deux traits noirs tracés sur le sol. A

l'extérieur (de l'autre côté de la porte), cette voie mène au parc à charbon. Nous n'avons toutefois pas reproduit cette voie maintenant: pour des raisons techniques, ceci n'aura lieu qu'au moment où cette maquette sera placée à son emplacement définitif. Pour terminer le tout, nous plaçons encore une figurine de chauffeur devant le foyer (PHOTO 20).

Le lanterneau

Au-dessus du toit de cette chaufferie se trouve une coupole d'aération destinée à ventiler le local. Pour la reproduction de ce lanterneau, nous appliquons des découpes horizontales à distance égale, interrompues par des découpes verticales (PHOTO 21). Au moyen d'un objet plat, nous enfonçons légèrement les lamelles obliquement dans le carton-plume (PHOTO 22). Les côtés sont décorés par des petits bouts de carton qui se chevauchent, afin d'imiter une paroi faite de planches (PHOTO 23). L'ensemble est peint d'une teinte blanche mate et recouvert de poudre à pigments noire. En appliquant cette dernière, nous soulignons surtout le relief, tout en imitant des traces de salissure, de façon marquée. Mais n'exagérez pas, car comme toujours, tout excès nuit (PHOTO 24). Avant de placer le lanterneau, nous donnons un aspect zingué à la bande latérale d'ardoises. Le toit du lanterneau est achevé de la même manière que pour les autres toits.



L'encadrement du toit sur le côté du lanterneau est décoré d'un petit bout de carton. Pour raccorder le tout au toit de façon esthétique, nous utilisons à nouveau de la poudre à pigments noire. La **PHOTO 25** illustre ce lanterneau, quasi terminé.

Les descentes d'eau et la ferronnerie

Nous plaçons à plusieurs endroits de notre bâtiment des descentes d'eau, afin de bien évacuer les eaux pluviales. Pour ce faire, nous utilisons une petite tige métallique d'un seul tenant, que nous plions à bonne forme. Nous ponçons et dégraissons d'abord cette tige, et plaçons ensuite les étriers de fixation. Ces derniers sont constitués d'une fine bande d'adhésif, collée autour de la tige. Au pied de la descente d'eau, la bande est un peu plus grosse, afin de figurer le raccord entre la descente d'eau en zinc et la buse d'évacuation en acier. La descente d'eau est peinte en gris clair (Vallejo réf. 70990) et achevée à la poudre à pigments noire, pour obtenir l'aspect réaliste du zinc. Les endroits des étriers de fixation surtout sont accen-

tués de cette façon (**PHOTOS 26 ET 27**). Outre les ancrages muraux (que nous avons décrits dans notre article précédent), la ferronnerie se limite à des décorations ponctuelles au-dessus des pignons à redents du bâtiment (**PHOTO 28**). Pour la confection de ces formes pointues, c'est le hasard qui m'a aidé. Lors de l'achat d'un nouveau vêtement, j'ai brusquement trouvé la forme idéale: l'extrémité de la petite plaquette en plastique supportant la marque de l'habit avait exactement la forme requise! (**PHOTO 29**). La pointe a été soulignée d'une petite touche de peinture noire.

Le quai de chargement en briques

Sur le côté latéral du bâtiment, on trouve un quai de chargement pour l'acheminement des fournitures nécessaires au bon

fonctionnement de la centrale. Deux portes donnent accès à ce quai. Ce dernier est constitué d'un seul bout de carton-plume épais. Après retrait des deux couches de carton, nous découpons à bonne mesure (**PHOTO 30**). Pour la finition du bord en ciment et de briques, nous suivons les mêmes techniques que celles déjà décrites dans un article précédent. L'escalier et la partie supérieure du quai sont peints dans du gris clair (Vallejo réf. 70990) et figolé au moyen de 'Natural Umber' (Vallejo réf. 73109) (**PHOTO 31**).

Dans le prochain et dernier article, nous nous pencherons sur la construction d'une cheminée en briques, que nous allons décorer de tous les attributs nécessaires.

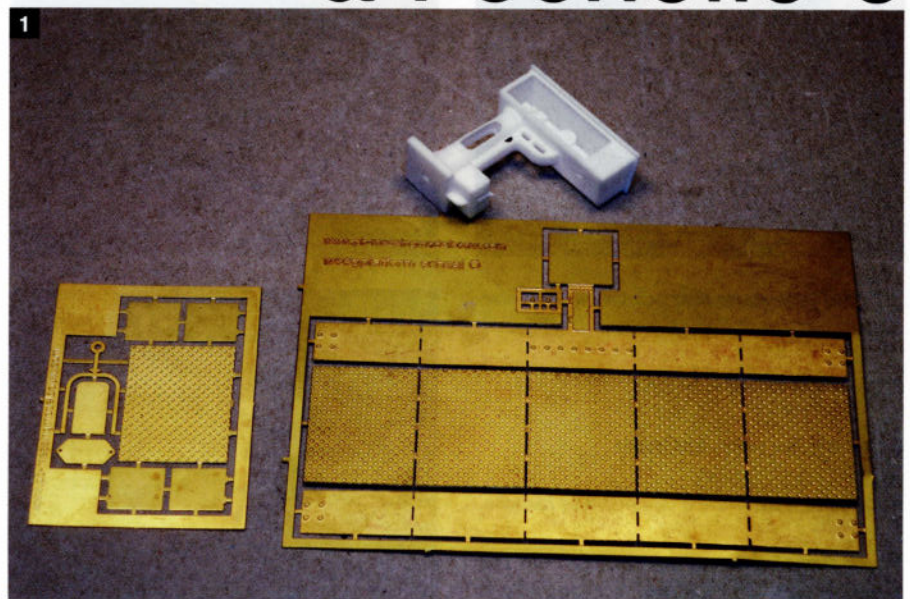
Texte & photos: Rik Martens.





Un pont à peser SNCB à l'échelle 0

LA VOIE 0 (ZÉRO) EST EN PLEIN ESSOR ET PLUSIEURS FABRICANTS JOUENT SUR CE REGISTRE. **Pb** MESSING MODELBOUW SORT AINSI UN PETIT SET D'UN PONT À PESER SNCB DU TYPE 'FLAMACHE 35 T', TANT À L'ÉCHELLE 0 QUE H0. CE TYPE DE PONT À PESER FUT D'UN USAGE QUASI GÉNÉRAL ET ON POUVAIT EN VOIR SUR DE NOMBREUSES COURS À MARCHANDISES, OU SUR DES RACCORDEMENTS DE MARCHANDS DE CHARBON OU DE COMMERÇANTS, RELIÉS AU RAIL. ILS ÉTAIENT DESTINÉS À PESER LES WAGONS – GÉNÉRALEMENT, DES WAGONS TOMBE-REAUX – AFIN D'ÉTABLIR CORRECTEMENT LES FACTURES: LE POIDS TOTAL (POIDS 'BRUT') MOINS LE POIDS DU WAGON (LA TARE) = LE POIDS DU CHARGEMENT (POIDS 'NET'). DE NOS JOURS, ON RENCONTRE ENCORE DES PONTS À PESER DANS LES PORTS OU CHEZ LES NÉGOCIANTS EN MARCHANDISES VENDUES EN VRAC. C'EST UNE INFO INTÉRESSANTE POUR NOUS, MODÉLISTES, CAR CE TYPE DE DISPOSITIF POURTANT TRÈS PETIT PROCURE UNE PLUS-VALUE INTÉRESSANTE À NOS PETITS RÉSEAUX.

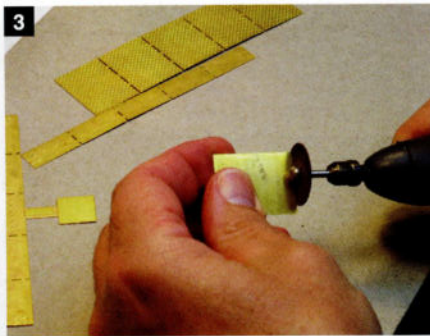
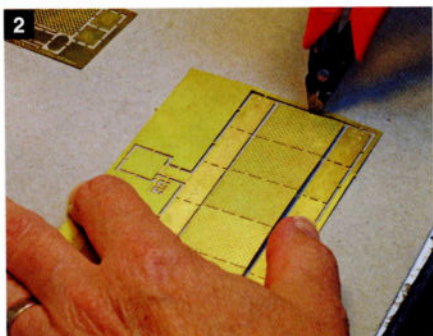


1. Des pièces en laiton et une impression en 3D.

Ce set est destiné à être disposé rapidement le long d'une voie existante, sans devoir la démonter au préalable. Elle est constituée de pièces en laiton et d'une armature réalisée par impression en 3D. Comme vous pouvez le voir sur les photos, l'impression en 3D de l'armature est la réplique exacte de l'original. Nous commençons par détacher les plaques au motif antidérapant avec une petite pince

Xuron. D'éventuelles ébarbures sont éliminées au moyen d'une mini-ponceuse. Ces plaques sont en réalité placées dans la voie et protègent le mécanisme de la balance, qui doit rester accessible pour entretien. Nous ajustons ces plaques entre les rails et les fixons au moyen d'une goutte de colle instantanée. Nous devons ensuite rehausser la base de l'armature jusqu'au niveau des traverses + boulon, soit 3,5 mm. Dans

le cas présent, nous l'avons fait au moyen de liège, mais cela pourrait tout aussi bien se faire avec un autre matériau. Les tôles extérieures avec d'un côté l'armoire de transmission vers l'armature de côté des rails, après que nous ayons placé un petit profilé de 0,5 mm afin de la disposer de façon bien plane. En réalité, une de ces tôles est fixe, l'autre est mobile. Domage que cela ne soit pas reproduit

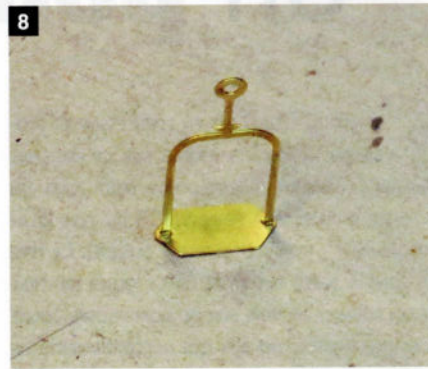
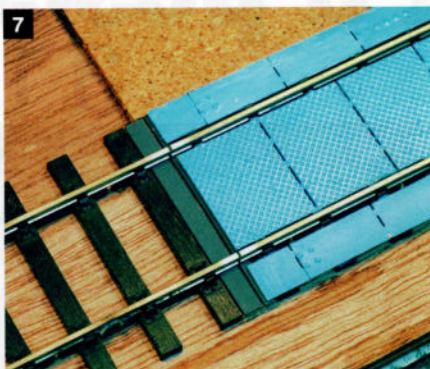
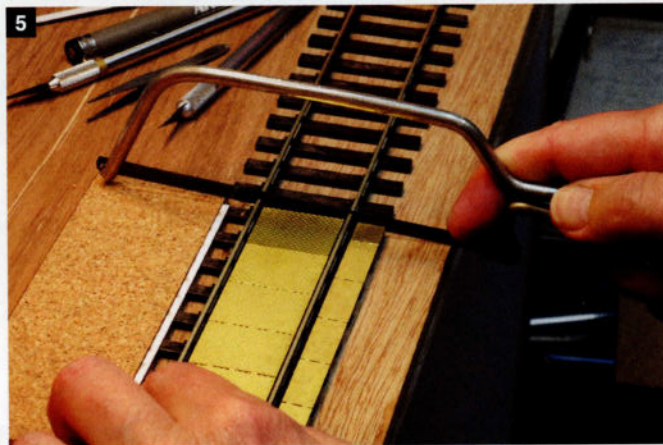
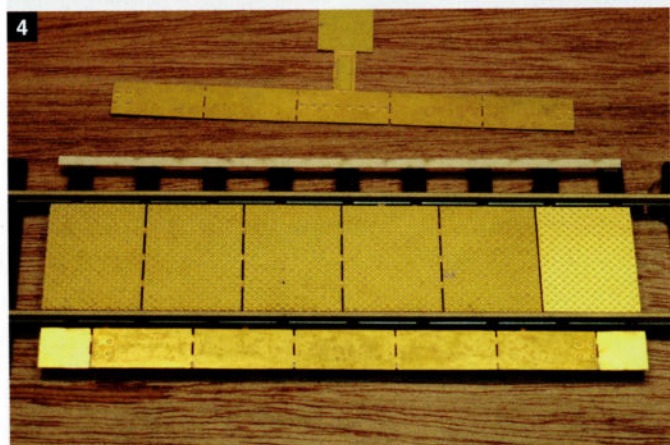


2. Le découpage des plaques en relief.

3. L'élimination des ébarbures au moyen d'un minidisque de meulage.

4. Le placement des tôles extérieures.

5. La découpe des rails.



6. Toutes les plaques sont peintes en 'bleu électrique'.

7. Détail de l'imitation béton.

8. L'échelle des poids, assemblée.

9. L'armature bénéficie d'une peinture blanche.

10. La partie surélevée est enduite d'un mélange de 50 % de colle pour bois et de 50 % d'eau, avec une goutte de détergent.



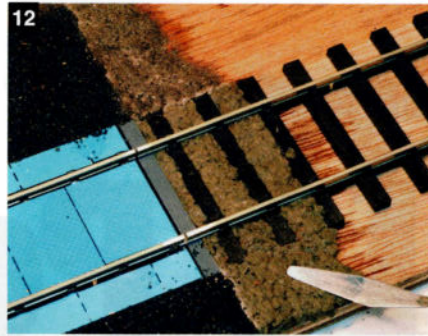
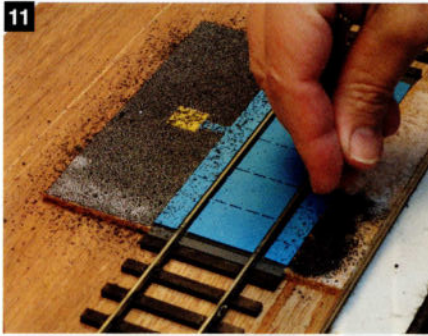
sur la pièce du kit, car cela aurait pu parfaitement l'être...

Nous découpons ensuite les traverses à leurs deux extrémités. En réalité, la balance devait pouvoir bouger librement. N'oubliez pas de réalimenter les rails de la voie desservie par la bascule, sinon votre locomotive s'y plantera... Après que les charnières de l'armoire de transmission aient été placées, nous peignons toutes les plaques en 'bleu électrique'

avec de la peinture Vallejo réf. 72023. Pour imiter le bord en béton, nous plaçons deux profilés gris de 5 mm sur 1 sur toute la largeur, des deux côtés.

Il est temps maintenant de s'attaquer à l'armature. Nous découpons les petites pièces destinées à l'échelle des poids, enlevons les éventuelles ébarbures et les assemblons à la colle instantanée. Soudez également. Les pieds du portique doivent toutefois être

raccourcis de 6 mm. L'armature est peinte en blanc (H 34) et le sommet en noir. Nous prenons un bout de fil en laiton de 0,4 mm et le plions pour en faire un crochet. La tringle de transmission visible est faite d'un fil de 0,8 mm. La partie surélevée sera décorée d'asphalte: pour ce faire, nous enduisons la surface de colle pour bois diluée à l'eau (50/50), un mélange agrémenté d'une goutte de détergent. Souvenir d'un

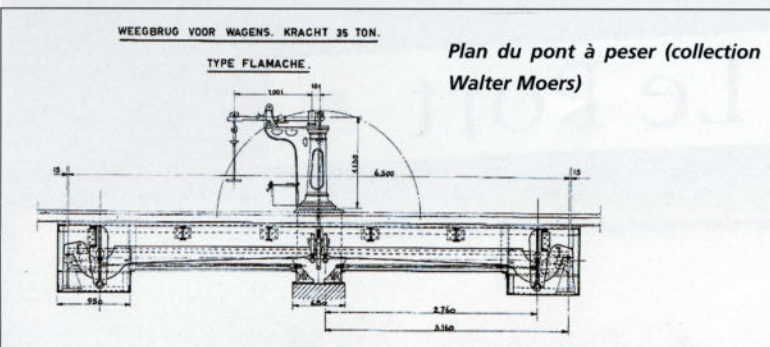
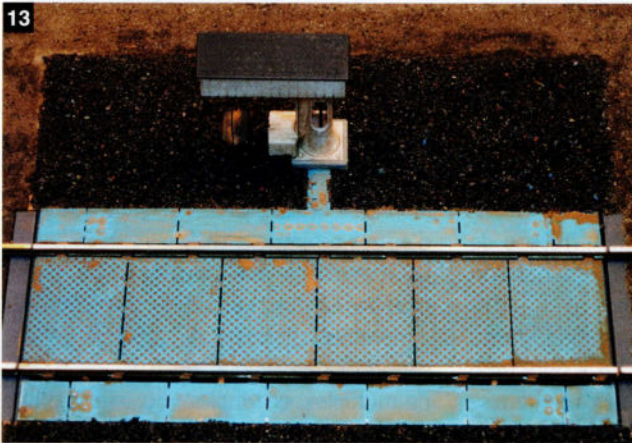


11. La lave est saupoudrée sur le support, pour imiter un asphalte rude et grossier.

12. Les voies et le talus sont figolés au papier mâché.

13. Le pont à peser est prêt.

14. Vue avant et intérieure de l'armature en 3D.



15. Vue arrière.

16. Une vue de détail de l'intérieur de l'armature.

17. Le pont à peser achevé, intégré sur le réseau.

18. Le pont à peser de Saint-Ghislain (Photos: collection Walter Moers).

voyage dans le Sud, nous avons réutilisé un peu de lave (de la fine grenaille noire) qui a très bien convenu. La voie et le talus autour du plateau sont comblés de papier mâché, après quoi une couche de sable venant du jardin et mélangée à un peu de gravillon est simplement saupoudrée et fixée. Après quoi le tout est patiné sous la forme d'un lavis brun rouillé (du white spirit auquel on aura ajouté quelques gouttes de rouille).

Ce petit projet est bon pour combler une soirée de modélisme et apportera une touche supplémentaire de réalisme sur votre réseau d'inspiration belge. Ce set est exclusivement disponible chez pb Messing Modelbouw via son magasin en ligne ou lors de bourses et coûte 27,95 euro à l'échelle 0. Pour un set à l'échelle H0, vous payerez 16,95 euro.

Texte & photos: Walter Moers.



Pierre Le Port

A PRÈS UNE BRÈVE PRÉSENTATION DANS NOTRE N° 142 DE TOUS LES PARTICIPANTS À NOTRE CONCOURS DE MINI-RÉSEAUX, VOICI VENU LE TEMPS DE NOUS PENCHER PLUS AVANT SUR LE 'TOP TROIS'. COMME C'EST D'USAGE POUR CE CONCOURS, NOUS COMMENCERONS D'ABORD PAR LE LAURÉAT DE LA 3^{ÈME} PLACE SUR LE PODIUM. PHILIPPE MAY. LAISSONS-LUI DONC LA PAROLE.

Février 2013: il est temps d'échafauder des plans pour participer au Concours de mini-réseaux 2014. Comme la majorité d'entre-nous le sait, la confection de tels plans prend beaucoup de temps. Mon mini-réseau devait pouvoir rester debout et être autonome, mais aussi constituer une partie intégrante plus tard de mon réseau à domicile. Un trafic de transit devait être possible, ainsi que quelques manœuvres, le tout sur une petite superficie. Après avoir pris connaissance du règlement, il s'avéra que mon premier plan n'était plus satisfaisant. Le cœur du réseau pouvait être construit sur 120 cm de largeur et j'avais 19 cm de plus que prévu. Bonne nouvelle, donc: je pouvais

construire dans la foulée mon 'réseau de parade' qui sinon, aurait dû l'être dans un stade ultérieur.

Avant l'entame de la construction, j'avais déjà une bonne image de ce à quoi mon mini-réseau devait ressembler: une remise devant capter l'attention du spectateur, une coupe d'un bateau, un mur de quai et des rues pavées. Ceci est mon premier véritable projet, et il y avait de quoi faire: en tant que fidèle lecteur de TMM, j'avais engrangé énormément de documentation concernant différentes techniques, mais il était temps maintenant de les mettre en pratique: un beau challenge...

Maintenant que le plan était définitif, la construction de la menuiserie pouvait

commencer. J'ai très vite décidé que cette base devrait être distincte du réseau proprement dit. Ceci présente deux avantages: le réseau peut être exposé seul, alors que la base peut être réutilisée pour d'autres projets.

La menuiserie est constituée de multiplex de 12 mm. Le bac du segment, aux dimensions d'origine de 165 cm sur 41, supporte une plaque de base de 4 mm de multiplex, elle-même recouverte d'une couche de liège de 2 mm, qui servira de base pour mon réseau. Ensuite, une bande supplémentaire de 19 cm de largeur a été accolée: cette partie est surélevée, la 'voie de parade' étant ainsi placée directement sur un talus.

La menuiserie étant achevée, les voies pouvaient être posées. C'est de la voie 'K' de Märklin qui a été utilisée. Tous les rails sont munis de prises de courant supplémentaires, histoire d'éviter tout problème





d'alimentation. Sous le réseau, un feeder de 2,5 mm² sert à raccorder toutes ces prises de courant supplémentaires.

Les aiguillages sont mus par des moteurs Conrad disposés sous la planche et commandés analogiquement par un transfo, qui leur est propre. Le panneau de commande supporte un schéma du tracé des voies et est pourvu d'un ancien port 'parallèle' à 25 pines, ce qui le rend facile à démonter lors d'éventuels déménagements. Le réseau proprement dit est digital et géré par une 'ancienne' centrale digitale Märklin (réf. 6021).

Au tour du mur de quai. Le matériau de base est le carton d'architecte. Après le retrait d'une des couches de carton au moyen d'un fer à repasser, la structure des pavés peut y être gravée. Cette opération réussit parfaitement à l'aide d'un couteau. Ensuite, des rayures sont appliquées de façon irrégulière, afin de rendre le tout réaliste.

Le travail suivant est la construction de la remise: elle est basée sur une remise délabrée qui existe à Willebroek, le long de l'autoroute A12. Cette remise est le résultat d'une fabrication 'maison' intégrale en plasticard, la structure de la toiture étant réalisée avec du bois de balsa, recouvert de plasticard pour obtenir de beaux arrondis. Après la pose des gouttières en papier

d'alu, une imitation de roofing a été placée: ce dernier est constitué de fin papier noir anthracite, découpé à l'échelle. Les portes de cette remise sont commandées par deux servos. Pendant l'expo, cette opération était réalisée au moyen de deux servo-testers; à l'avenir, ceci se réalisera au moyen d'un micro-interrupteur Arduino: une simple pression sur un bouton et les portes s'ouvrent ou se ferment.

Les pavés sont gravés dans du Darwi Teracotta: l'avantage de ce plâtre à modeler est qu'il ne se rétracte presque pas lors du séchage. Après déroulement de la pâte, les pavés sont gravés au moyen d'un petit outil 'fait maison' en plasticard, dont l'empreinte fait 3 mm sur 3. Le bout de voie devant la remise est entièrement entouré de pavés. Comme j'utilise du 3-rails, j'ai utilisé un profilé en laiton comme conducteur central; il a été cannelé, pour imiter les pavés. Ce profilé a été placé à la même hauteur que les deux rails et raccordé comme il le faut à l'alimentation électrique. Après la pose préalable d'un petit bout de profilé en plastique de 1 mm contre les rails, la gravure des pavés peut commencer. Lorsque le tout a bien séché, ce bout de plastique est enlevé et les pavés sont nettoyés pour laisser le passage libre aux roues. Là où cela s'avère nécessaire, les joints sont gravés à nouveau, au moyen d'une pointe métallique.

Après la confection de ces pavés, la coupe du bateau est entamée: elle fait également appel à du plasticard. Après quelques recherches sur internet, j'ai trouvé les plans permettant de construire un bateau d'aspect réaliste. Le fond et la coque sont basés sur ce plan, tandis que la cabine et la cale sont le fruit de mon imagination. La cale est remplie d'environ 200 sachets Faller, qui ont été peints un par un en différentes teintes de brun, pour imiter des sacs de jute. L'intérieur de la cabine est entièrement fait de plasticard. Lors d'une bourse à Chatham, j'ai trouvé plusieurs objets en métal blanc, afin de décorer ce bateau. Si vous cherchez des petites pièces bon marché, vous y trouverez certainement ce que vous désirez.

Après la mise en place de ce bateau, d'une chaloupe et d'un canot de pêche, l'eau pouvait être coulée. Cette opération s'est déroulée au moyen d'un vernis pour bateaux. J'ai fait l'erreur de couler 5 mm d'un coup de ce produit: il a fallu plus d'un mois avant qu'il ne soit sec! Il faut donc appliquer couche par couche, et colorer quelque peu entre deux applications, histoire d'obtenir une impression de relief.

Ne restait plus alors à faire que quelques menus travaux, comme le ballastage entre les rails, les plantations, quelques scènes ci et là et la finition, pour obtenir un en-





semble plaisant. Pour le ballast, j'ai mélangé différentes teintes et tailles de pierrailles jusqu'à obtenir le résultat souhaité. La voie de parade a une autre composition de mélange: cette voie sera d'ailleurs posée plus tard. Un mélange de colle pour bois, d'eau et une goutte de détergent assure une bonne fixation à ce ballast. Les rails ont ensuite été colorés en rouille.

A gauche sur le réseau se trouve une petite remise: plusieurs palettes y ont été disposées avec environ 250 petites pierres, posées les unes sur les autres... Un véritable travail de bénédictin, mais que faire d'autre le soir, pendant les vacances..?

Des petites scénettes ont été disposées à différents endroits du réseau, comme un ouvrier disposant de l'outillage nécessaire pour remplacer un rail, ainsi que des dockers qui entreposent un chargement. Derrière la remise, un autre travailleur se désaltère au moyen d'une bonne pinte...

Le dernier travail fut de confectionner les parois latérales et arrière. Il s'agit d'un collage de huit photos, qui a fait couler littéralement sang et eau pour obtenir un résultat valable. Après bien des manipulations, des agrandissements, des réductions et des jeux d'éclairage et de perspective, je fus enfin satisfait du résultat. La photo a été imprimée sur papier autocollant au moyen d'une imprimante professionnelle d'un collègue modéliste du club 'Het Spoor'. Ce n'est hélas qu'après l'impression que les erreurs sont apparues: elles sont difficiles à apercevoir au préalable sur un écran. Le vendredi précédant l'ouverture de l'Expo, ces erreurs ont toutefois été camouflées au moyen de quelques arbres et des buissons... Pour créer un peu plus de profondeur, une clôture en béton a été posée à quelques centimètres de la paroi arrière. Ce mini-réseau était alors fin prêt pour la 'Grande Expo' de modélisme...

Le plus difficile fut de trouver un nom pour ce mini-réseau: finalement, ce sera 'Pierre Le Port', en souvenir de mon père décédé il y a 16 ans et dont j'ai hérité le virus du modélisme. Lors de l'exposition, mon fils Thomas n'a pas quitté ce réseau des yeux: nous avons vécu à deux un weekend magnifique. Manifestement, le virus s'est à nouveau transmis...

Cette expo fut une expérience enrichissante et vaut la peine d'être revécue. Entretemps, les plans d'un second segment ont déjà été réalisés: il sera placé à gauche de l'existant, à nouveau aux dimensions de 165 cm sur 60. Il représentera la fin de la zone industrielle et l'amorce de la zone urbaine. Peut-être un mini-réseau pour 2016...?

Texte: Philippe May
Photos: Gerard Tombroek



A 130 cm du sol, le diorama est bien à hauteur des yeux. (GJT)



Des étançons en bois pour charbonnage

Un diorama fait pour être exposé (7 et fin)

CETTE SÉRIE D'ARTICLES 'DES ÉTANÇONS EN BOIS POUR CHARBONNAGE' ARRIVE À SON TERME: CE QUI NOUS RESTE ENCORE À EXPLICITER EST LA PRÉSENTATION. ET IL Y A DE QUOI FAIRE, DANS CE DOMAINE... PAR CONTRE, IL Y EN A D'AUTRES SUR LESQUELS VOUS N'AUREZ QUE PEU OU PAS D'INFLUENCE: LE HASARD JOUE AUSSI UN RÔLE. PARFOIS, VOUS AUREZ DE LA CHANCE; PARFOIS PAS. VOUS ÊTES SEPTIQUE? LAISSEZ-MOI DONC VOUS EXPLIQUER CERTAINES CHOSES...

Ce diorama est en fait un spectacle que vous devez pouvoir regarder d'une certaine hauteur. Non pas d'une vue d'hélicoptère, mais plutôt à hauteur des yeux d'un adulte. La charpente de ce diorama est établie de telle façon que les voies se trouvent à environ 130 cm de hauteur par rapport au sol. Cette hauteur n'est pas arbitraire: d'autres clubs de modélisme la pratiquent également. Elle facilite

la vision des choses en ne nécessitant pas de se courber fortement pour examiner les petits détails sur le diorama. Dans le domaine de la hauteur, il y a celle du regard, mais aussi celle de l'ouverture. Celle-ci est généralement de 35 à 40 cm, surmontée et bordée de chaque côté d'un large bord de teinte noire. Grâce à ce dispositif, le spectateur se forme immédiatement une image du diorama, le bord noir

contribuant à l'apaisement, tout en ne dérangeant pas le regard. Il est toutefois conseillé d'y mentionner le nom du diorama et de son auteur, tant que cela ne soit pas dérangeant.

Il vous faudra être polyvalent: çà, vous le saviez déjà. Notre hobby embrasse de nombreuses facettes: la construction du paysage, la connaissance du matériel et de l'électrotechnique n'en sont que quelques exemples. Mais lors de la préparation d'un réseau pour une exposition, il devient extrêmement clair que tout ceci touche le public. Outre la superstructure du réseau, sa base doit également bien être soignée. En effet: qui voit avec



cette façon, le rideau peut être fixé et enlevé sans que ni le diorama, ni la jupe ne soient endommagés. Pour ne pas devoir ramper sous la jupe afin de desservir le dispositif Ossynths, une petite ouverture a été pratiquée dans le tissu.

Le son

Des dioramas reproduisant une voie étroite industrielle ont quelque chose de spécial qui manque sur les dioramas à voie normale: il s'agit souvent d'un matériel minuscule, grinçant sur des courbes serrées et dodelinant sur des voies approximatives, remorqué par une espèce de cabine sur roues, faisant office de locomoteur. Dans ce cadre, l'émission de sons est certainement un 'plus', à condition qu'ils soient correctement diffusés et réalistes. Un tel dispositif sonore s'appelle l'Ossynths. Otto Schouwstra, son concepteur, en dit ceci: «A l'origine, j'ai conçu ce dispositif pour mes propres besoins. A Paris, j'ai gagné le Grand Prix avec mon réseau 'Van Gelder', grâce à ses effets sonores: certaines personnes ont alors voulu sonoriser leur propre réseau. Je suis ainsi devenu 'professionnel' et Ossynths a vu le jour. Des sons par les rails – le système 'carrier' – existait déjà depuis longtemps en Amérique: je n'ai fait qu'utiliser ma propre technique.

Après un an et demi de labeur intensif, le diorama est prêt à être exposé. (GJT)

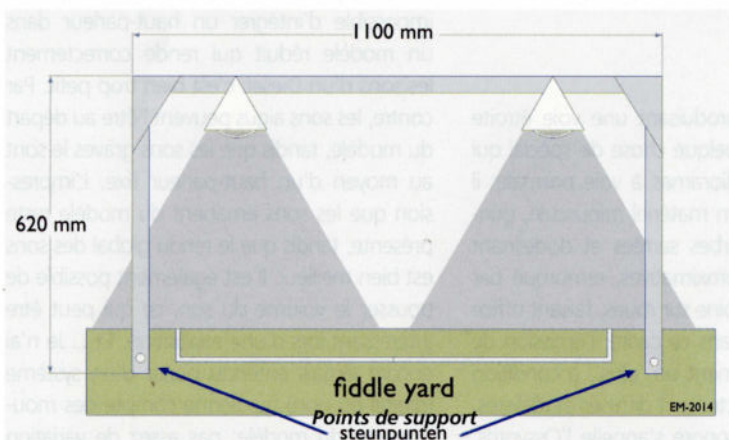
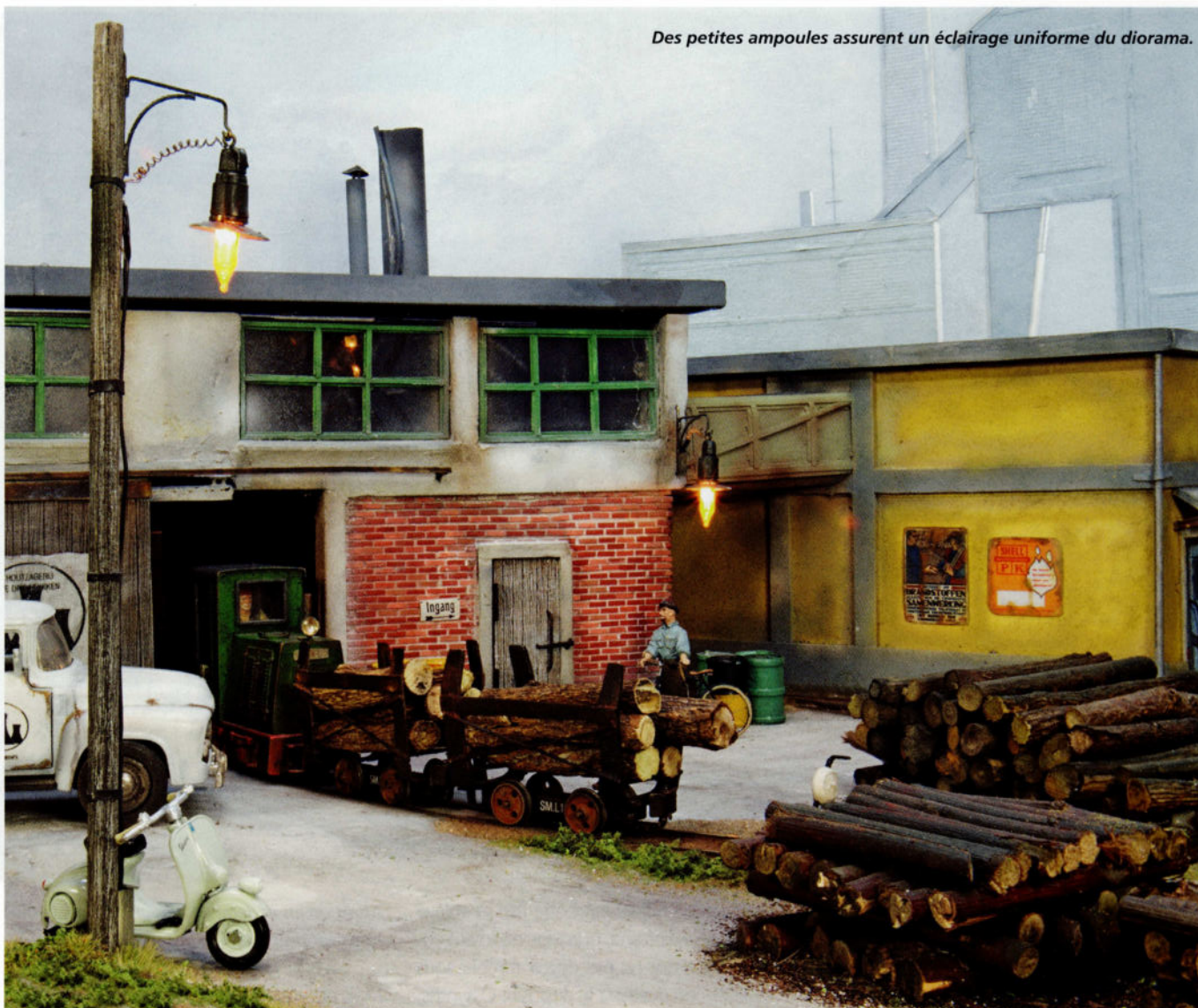
Mais pourquoi ce système est-il comme il est? Dans les petites échelles de réduction, il est impossible d'intégrer un haut-parleur dans un modèle réduit qui rende correctement les sons d'un Diesel: c'est bien trop petit. Par contre, les sons aigus peuvent l'être au départ du modèle, tandis que les sons graves le sont au moyen d'un haut-parleur fixe. L'impression que les sons émanent du modèle reste présente, tandis que le rendu global des sons est bien meilleur. Il est également possible de pousser le volume du son, ce qui peut être intéressant lors d'une exposition. Et... Je n'ai encore jamais entendu parler d'un système (digital ou non) qui tienne compte des mouvements du modèle: pas assez de variation dans les tours, pas assez de rapport avec la vitesse et la charge de la loco. Quand j'ai conçu Ossynths, il n'existait d'ailleurs pas encore de dispositif (digital ou non) qui reproduise les sons de roues ferroviaires. Les systèmes digitaux sont fantastiques et surtout lorsque plusieurs convois circulent simultanément sur un même réseau, mais sur un diorama, cela compte moins et j'ai donc opté pour les qualités que je viens d'énumérer...» dixit Otto.



La commande des locomotives et le module de sonorisation, en une pièce. Grâce à un haut-parleur disposé dans la loco, les sons aigus et moyens du Diesel sont bien rendus. (EM)

plaisir un beau diorama dont les fils pendent ou qui présente un laid assemblage destiné à le surhausser? Non: cachez cela au moyen d'une 'jupe'... Allez chercher les fournitures qu'il convient: du tissu pour rideaux, une bande velcro, du fil à coudre et de la ficelle. La ficelle est cousue dans l'ourlet, tandis qu'une partie de la bande velcro est fixée à l'ourlet supérieur au moyen d'une aiguille et de fil à coudre. L'autre partie est fixée au diorama. De

Des petites ampoules assurent un éclairage uniforme du diorama.



Le fiddle yard est pourvu d'un éclairage de travail. Les spots sont fixés à un châssis surplombant le tout et éclairent les voies.

Tout est emballé pour partir en exposition! (EM)

Otto Schouwstra a malheureusement cessé la production de ce système de sonorisation en février 2013.

L'éclairage

L'éclairage, c'est aussi un de ces challenges... Quelle lampe utiliser? Les ampoules tradition-

nelles ou les Leds modernes? Et où disposer l'éclairage? L'objet est-il suffisamment éclairé lorsqu'il se situe à l'avant-plan du diorama? Si la pénombre fait partie du thème, l'éclairage des rues et des intérieurs de bâtiments donnera un bel effet. Ou bien la lumière naturelle est-elle suffisante? Pour ce diorama, nous

avons opté pour des ampoules classiques, afin d'obtenir un éclairage uniforme.

En tant qu'exposant, il y a certaines choses sur lesquelles vous n'avez pas de prise, comme l'éclairage indirect. Il est essentiellement déterminé par la salle et l'endroit où vous êtes prié de vous installer. Les ombres provoquées par



Le diorama lors de notre 7^{ème} 'Grande Expo' de modélisme, les 18 et 19 octobre à Louvain. (GJT)



Un arrière-plan – même subtil – suscite l'impression de profondeur et place le diorama dans un plus grand ensemble. (GJT)

cet éclairage indirect peuvent être gênantes sur le diorama. Veillez dès lors à ce qu'il soit également obturé en hauteur, afin d'empêcher toute entrée gênante de lumière. C'est en outre préférable pour les poussières: une salle d'exposition est souvent poussiéreuse et surchauffée en journée, tandis qu'elle refroidit

rapidement le soir. Ce ne sont pas vraiment des circonstances idéales pour un réseau miniature et ceci influence négativement les qualités de roulement des locomotives.

Là où les manœuvres sont fréquentes et où l'on joue de la pincette ou du crochet

Liste de ce qui doit être transporté:

- Le diorama au complet;
- 4 pieds pour le châssis;
- Une jupe avec bande supplémentaire;
- Le panneau de commande;
- Le châssis pour le synthétiseur Ossynths avec 5 liaisons transversales;
- L'appareil Ossynths;
- Le sub-woofer;
- 2 ampoules et 1 réserve, pour le cas où...
- 2 adaptateurs pour le panneau de commande et l'éclairage;
- Une prise multiple à 4 prises;
- Un secteur de transition vers le fiddle yard;
- Le fiddle yard;
- 2 pieds pour le fiddle yard;
- Un châssis pour l'éclairage du fiddle yard;
- 2 spots à pince pour l'éclairage du fiddle yard;
- Un bac contenant les boulons et les écrous;
- Une caissette contenant les locomotives et les wagons;
- 4 panneaux d'informations;
- Des cartes de visite faisant référence à mon blog;
- Un stylo à bille pour d'éventuelles dédicaces;
- Une caissette avec toute sorte d'outillage, de produits et d'outils d'entretien et de nettoyage;
- Des gants blancs;
- Mon pull 'hobby' (avec logo);
- Le scénario-destiné aux opérateurs;
- Un tabouret de bar pour les opérateurs;
- Une clôture faite de chaînes.

de désaccouplement, la lumière (de préférence sans ombre) est inévitable. Le fiddle yard qui est proche du réseau est un de ces endroits: désaccoupler les engins, faire évoluer les locos, tout ceci doit y être réalisé. Il a été opté pour un dispositif selon lequel la lumière sur les voies jaillit depuis la position du manœuvre: il n'y a donc pas de contrejour. Un châssis supportant deux spots à pince et l'affaire est dans le sac. Un tel montage est facile à transporter et à installer. En outre, le fiddle yard doit aussi servir d'espace de rangement pour divers outils, comme des tiges à nettoyer, des chaînettes supplémentaires pour attelages, une grosse loupe et du matériel didactique comme des cartes de visite, par exemple...

*Il restait un Petit espace libre, à gauche: un bel endroit pour y installer un établi en plain air!
(Photo: GJT).*



Le transport

Lors de la conception de ce diorama, il a déjà été tenu compte de son transport ultérieur. La liste des éléments se compte rapidement jusqu'à 30 pièces, y compris les grosses pièces comme le diorama proprement dit, son châssis et sa commande, sans oublier une chaise confortable. Le diorama est assemblé sous la forme d'une grande boîte et est fermé par l'avant au moyen d'un couvercle. Il peut être placé dans l'auto, à l'arrière. Les boulons et les écrous sont rangés par groupes et marqués d'une couleur distincte: du vernis à ongles convient parfaitement! Une petite légende reprenant la signification des différentes teintes est reprise sur le côté intérieur de la boîte de chargement. Tout le plus petit matériel – le matériel de fixation, les allonges électriques, l'outillage, etc. – est placé dans des bacs standardisés de 60 cm sur 40. Ils sont très solides et peuvent être gérés l'un sur l'autre, et fermés par un couvercle. Les autres objets vont dans les espaces libres: on peut parler d'une répartition équilibrée et d'une disposition solide, de façon à éviter tout mouvement ou bruit anormal lors du transport.

Et nous en avons terminé avec cette série d'articles intitulée 'Des étançons en bois pour charbonnage – Un diorama fait pour être exposé'. Avant d'y commencer, je n'aurais jamais pensé que cela aurait pris autant de temps pour rédiger cette série d'articles: le



Pour alléger quelque peu le travail lourd, les ouvriers ont assemblé une petite grue à main sur un châssis: on ne rencontre de tels engins que sur un petit réseau industriel... (Photo: GJT).

style d'écriture à respecter, la réalisation des photos au cours du bricolage proprement dit, la disposition correcte des doigts et des ongles pour les photos prises lors de l'assemblage, etc. Ce fut un beau challenge et j'espère que cette série vous convaincra de réaliser un diorama destiné à être exposé: ce n'est qu'à ce moment que Train Miniature Magazine

et moi-même pourrions considérer le projet comme réussi... Il me reste à remercier TMM de m'avoir permis de présenter mon diorama à ses lecteurs. Et en espérant vous voir lors d'une prochaine expo de modélisme!

Texte: Erik Mosterd
Photos: Erik Mosterd & Gerard Tombroek.



Une loge 'Vonèche' chez C-tracccs

DE NOS JOURS, LE MARCHÉ EST LITTÉRALEMENT INONDÉ DE MAQUETTES DÉCOUPÉES AU LASER. DE NOMBREUX FABRICANTS UTILISENT DES PIÈCES CONSTITUÉES DE PAPIER OU DE CARTON; D'AUTRES UTILISENT LE STYRÈNE. LE FABRICANT BELGE EN PETITES SÉRIES C-TRACCCS SE SITUE À PART DE CETTE TENDANCE, CAR POUR CONFECTIONNER LES PIÈCES DE CES KITS, IL UTILISE DU FIN MDF.

Un joli petit kit permettant de faire connaissance avec les produits C-tracccs est cette petite loge de signalisation belge, encore appelée 'poste à terre'. La loge ayant servi de modèle se trouvait à Vonèche, mais ce type d'édicule existait en de nombreux endroits du réseau ferré et était utilisé comme abri pour un signaleur ou pour des agents de triage. Il était constitué de plaques en béton et disposé sur un soubassement en briques, le toit étant recouvert de roofing. Ce kit est constitué d'une plaquette de MDF à laquelle tiennent toutes les pièces découpées au laser, le socle séparé, deux bandes de carton colorées pour le toit et une vitre pour la porte. Une notice explicative très claire explique pas à pas comment assembler ce petit bâtiment (PHOTO 1). Le bois doit toutefois encore être peint.

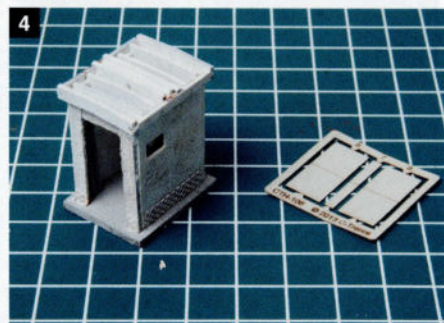
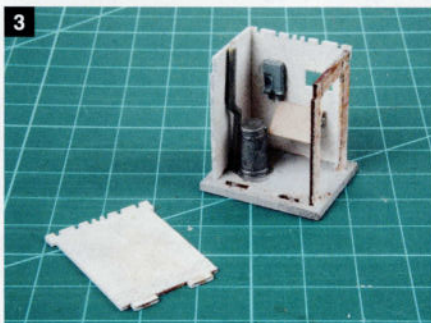
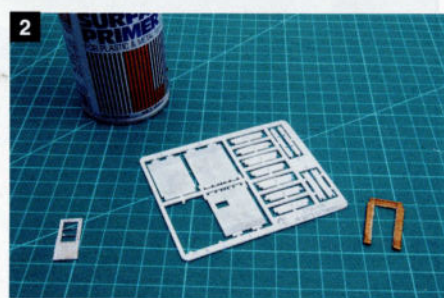
Nous avons assemblé deux exemplaires, l'un selon la notice, l'autre avec la porte restée ouverte et un aménagement intérieur. Pour ce faire, la porte a été découpée de la façade avant, afin qu'elle puisse être placée en position ouverte. Toutes les pièces ont ensuite été recouvertes d'une fine couche d'apprêt Tamiya (PHOTO 2).

Après que trois pans de ce petit édifice aient été assemblés à la colle blanche pour bois, un aménagement intérieur sommaire y a été placé: un poêle à charbon, une tablette amovible pour prise de notes et un téléphone dans une armoire. Plus tard, une figurine a encore été placée dans cette petite loge (PHOTO 3).

Après que la loge ait été entièrement assemblée, la toiture est posée. Ensuite vient les panneaux de recouvrement du toit (PHOTO 4). La petite cheminée provient de notre 'boîte à broil'. Pour terminer, le toit peut encore être recouvert d'une petite couche de peinture et cette loge peut déjà être disposée sur votre réseau.



Photo: Forum TMM.

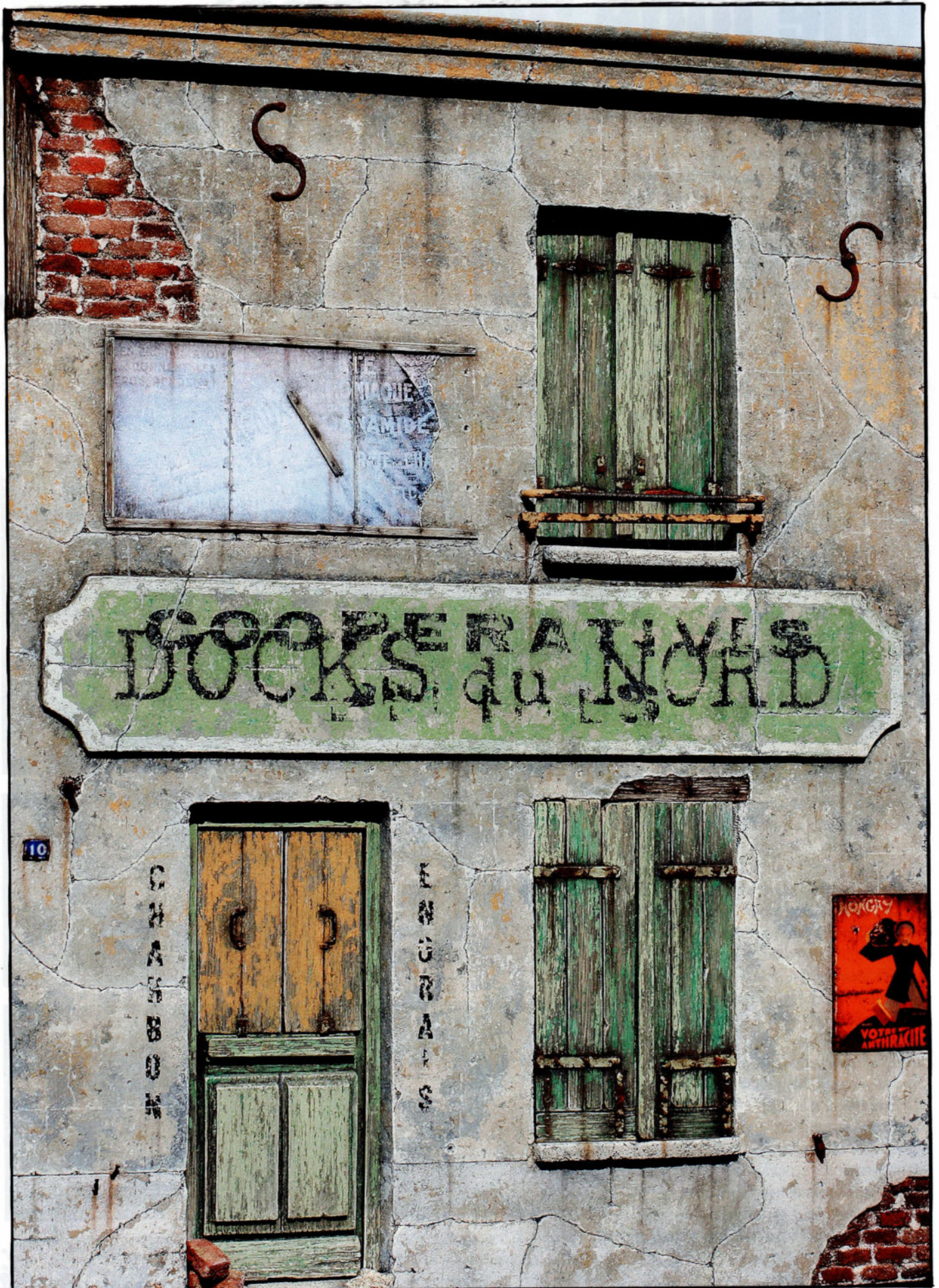


Le MDF semble donc être un matériau convenant pour la confection de bâtiments à caractère ferroviaire: les formes de cette loge sont

parfaites. Cette maquette est en vente au prix de 12 euro.

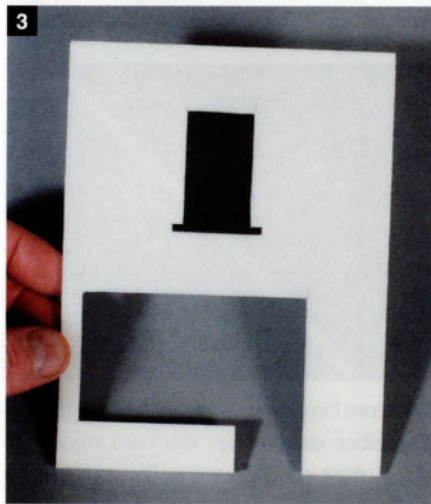
Texte et photos: GVM.





Délabrements urbains (suites...)

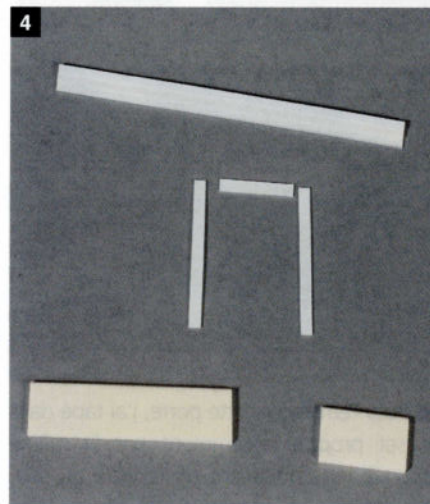
LORS DE NOTRE DERNIÈRE 'GRANDE EXPO' DE LOUVAIN, BEAUCOUP DE VISITEURS SE SONT ATTARDÉS SUR LES SIMPLES 'VIGNETTES' DE FAÇADES DÉCRÉPIES QUE JE PRÉSENTAIS EN AVANT-PRÉMIÈRE. CELLES-CI S'INSCRIVENT DANS LA DÉMARCHÉ QUE NOUS AVONS ABORDÉE DANS TMM N° 126 ET OÙ JE VOUS DÉCRIVAIS LA PHILOSOPHIE DÉVELOPPÉE AUTOUR DES FAÇADES DÉCRÉPIES ET SA TRANSCRIPTION EN MINIATURE. ICI, PAS QUESTION DE DILUER LES EFFETS: L'ASPECT DE DÉLIQUESCENCE DOIT IMMÉDIATEMENT SAUTER AUX YEUX ET ATTIRER L'ATTENTION. IL S'AGIT D'UN JUSTE ÉQUILIBRE DANS LE TRAVAIL DE PATINE POUR QUE L'ENSEMBLE APPARAISSE COMME NATUREL. SUR DES SURFACES AUSSI RÉDUITES ET DANS DES ÉCHELLES PLUS IMPORTANTES, OÙ LE TRAVAIL SE REGARDE PRESQUE COMME UNE PEINTURE, L'ATTENTION PORTÉE AU DOSAGE DE CHAQUE EFFET SERA DÉCOUPLÉE.



Cela fait un bon moment que je travaille en parallèle dans des échelles comme le 1/43 et le 1/35, uniquement pour tester de nouveaux produits et techniques, et aller encore plus loin dans les effets, mais sur de toutes petites surfaces à chaque fois, pour éviter la lassitude et varier les plaisirs. Dans le même temps, ceci m'aide à repousser les limites pour aborder parfois des travaux au 1/87. Concernant cette série de façades en fin de vie – dont nous allons voir un exemple par le séquençage ici – les exercices de patine sont poussés quasiment à l'extrême limite... et demanderont un 'certain temps'... Voyons comment j'ai procédé de A à Z.

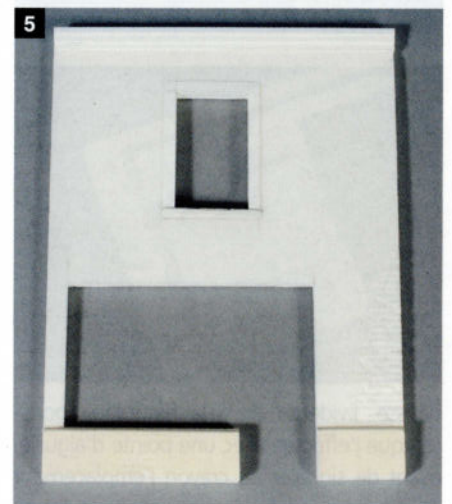
02 Des murs qui racontent des histoires, qui évoquent une époque qui s'efface progressivement: voilà ce que j'essaie de transcrire au travers de ces simples assemblages de mousse et de plastique, qui au final, prennent vie.

03 Evidemment en amont, il y a le travail à l'aide de notre fameux carton-plume, dont



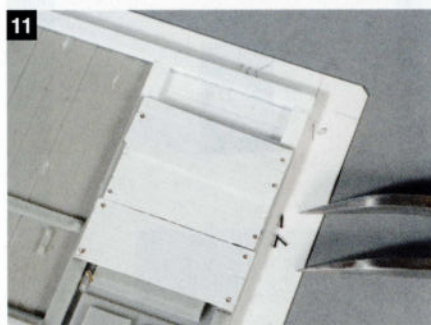
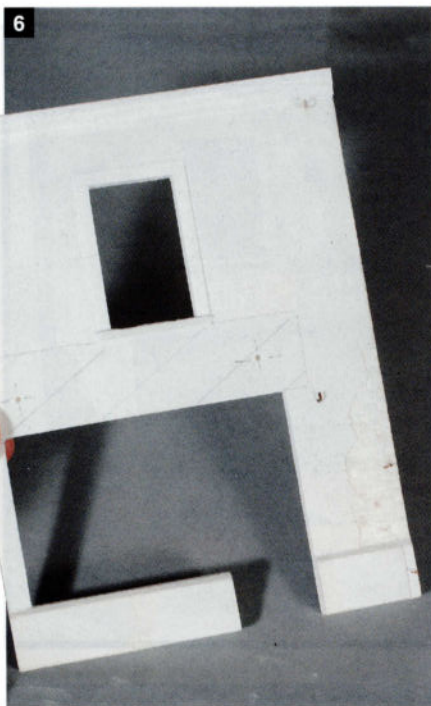
Rik Martens fait également l'éloge dans ces colonnes. Encore une fois, répétons le, il s'agit d'un produit composé de mousse de polyuréthane: Canson en est le seul et unique fabricant. Je rappelle que l'on peut se le procurer en Belgique chez Minitair. Cette parenthèse refermée, une fois avoir déterminé le modèle de façade à reproduire, celle-ci est coupée dans du carton-plume de 5 mm d'épaisseur, puis les ouvertures sont incisées, mais ceci après avoir retiré la couche de bristol (on évite ainsi de casser malencontreusement la plaque lors du pelage).

04 Afin d'ajouter du détail, mais aussi donner du relief pour permettre d'accentuer certains effets de patine et d'ombrages, je conçois rapidement une corniche à l'aide de Forex, de carte plastique et de strips Evergreen, ainsi qu'un soubassement en mousse de polyuréthane. Une mouleure plate très simple viendra border l'ouverture de fenêtre au premier étage, pour donner un peu plus de variation.



05 Après avoir reproduit quelques rangs de briques là où le stuc a disparu (notamment à l'emplacement de la descente d'eau) – j'utilise une matrice fabriquée pour cette échelle, comme pour le H0 – les éléments préalablement préparés sont mis en place à la colle cyanoacrylate à prise lente. Remarquez l'appui de fenêtre, fabriqué en carton-plume également, et que j'ai piqueté avec une brosse à bougies. Celui-ci est recouvert d'un feuillard en zinc, coupé dans une feuille d'aluminium et déformé avec des brucelles fines, pour lui donner un aspect pourri.

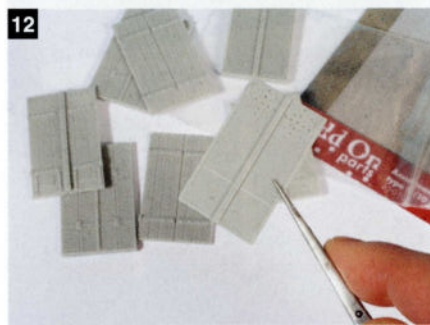
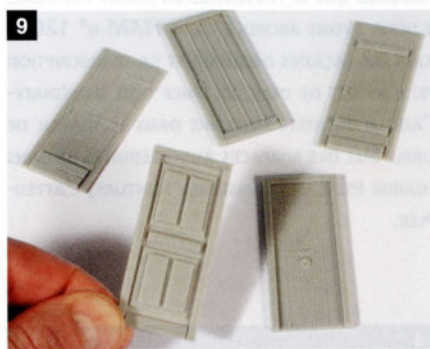
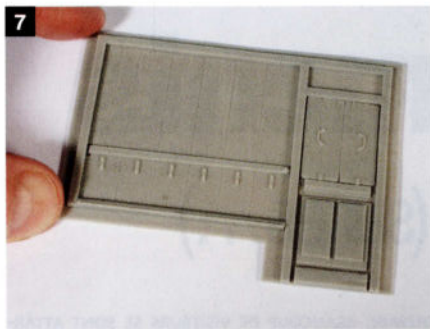
06 L'enduit de lissage ou de rebouchage est appliqué puis poncé pour reproduire le stuc; d'autres détails métalliques viennent parfaire la façade (crochets d'échafaudage, de descente d'eau pluviale, etc.) Au 1/87, ils pourraient paraître insignifiants, mais ils vont aussi permettre d'effectuer des contrastes dans la coloration, notamment avec les teintes de rouille et coulures... évidentes sur cette



bâtisse. Evidente aussi la fissuration poussée que j'effectue avec une pointe d'aiguille, avant de signaler au crayon l'emplacement d'un futur bandeau de vieux magasin. Il sera en effet inutile de colorer cette partie, masquée au final.

07 Travaillant ici au 1/35, j'ai profité de mes contacts avec Nico Monnoye pour lui demander un tirage en résine de la devanture de son 'Café' produit à cette échelle chez Addonparts. Ce type d'élément tout à fait typique et remarquablement gravé m'a tout de suite interpellé pour me servir de base de kitbashing et pour l'incorporer à mon projet.

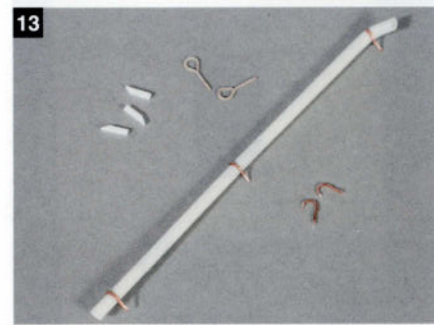
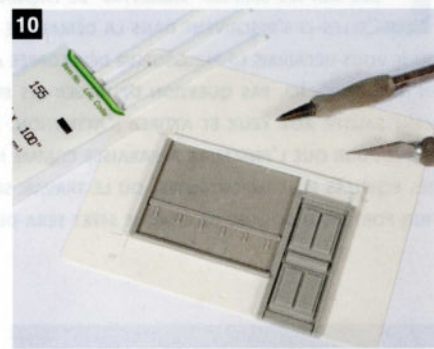
08 Souhaitant reproduire la porte d'accès obstruée par des panneaux de fortune, j'ai préféré d'emblée scinder l'élément par une simple incision, puis cassure. La porte avec ses volets fermés, très caractéristique des commerces français d'autrefois, viendra alimenter avec bonheur un autre projet (celui que vous avez pu voir en introduction à ce sujet). Ayant légèrement rogné sur l'ouverture en hauteur dans mes plans, les volets sont recoupés dans leur partie supérieure (ici, j'ai ôté le bâti).



09 Pour remplacer cette porte, j'ai tapé dans le set proposé récemment par la même marque, en choisissant un modèle au souassement quasi identique et qui fera parfaitement l'affaire...

10 La porte et le reste de la devanture close sont ressoudés ensemble sur une plaque... en carton de récupération, ici en utilisant encore de la glue à prise lente. La partie manquante du bâti est ensuite reconstruite à l'aide de baguettes Evergreen # 155 préalablement nervurées à la pointe à graver, puis à la brosse à bougies, pour reproduire la boiserie. Notez également l'ouverture de l'ancienne imposte, déposée pour être close définitivement.

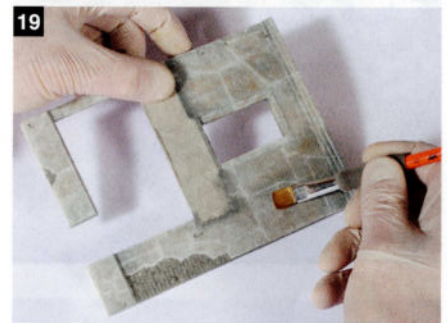
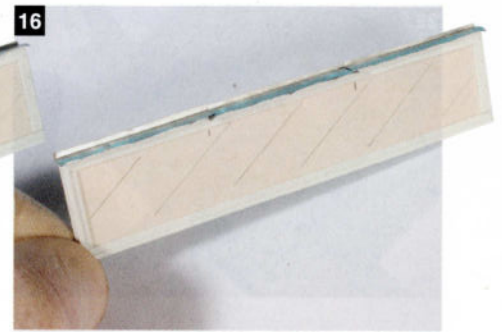
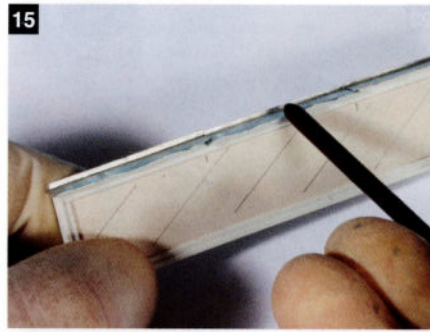
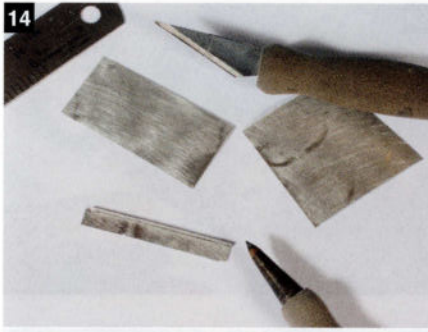
11 Afin de reproduire des plaques en bois de fortune condamnant l'accès, j'ai utilisé de la carte plastique de 0,25 mm d'épaisseur, gravée finement pour simuler au maximum les nervures. A cette échelle, les gros clous fixant ces panneaux sont imités ici à l'aide de tirefonds pour le 1/87 (!) dont j'ai arasé la tête à l'aide d'une lime plate diamantée (merci Jean Yves, pour ces 'clous' au final)! Notez



là encore l'importance du petit détail dans la disposition des plaques, leur taille irrégulière, etc. Autant de choses que l'on observe en réalité ou que l'on imagine aisément pour simuler un tel état de fait.

12 Je poursuis dans l'apport de détails en choisissant un modèle de persiennes métalliques disponibles dans le set 'Assortiment shutters' # 1 chez Addon. La devanture présentant des effets sur du bois, j'ai volontairement choisi ce type de volet plein présentant une belle surface à 'rouiller' ultérieurement et apporter ainsi pas mal de contrastes au mur.

13 Oups! Petit retour en arrière pour un focus sur les détails tels que les fixations de descente d'eau pluviale et autres crochets d'échafaudage formés à l'aide de fil de cuivre de récupération provenant de vieux bobineaux électriques. Les colliers de tuyau sont mis en forme préalablement sur une section de plastirond ou de fil de laiton équivalente, puis retailés en pointe avec le scalpel. Ici, je me suis servi d'une section d'Evergreen de 2,5 mm de diamètre (# 213), ce qui correspond à un tuyau standard ramené au 1/35...



14 Après avoir conçu un bandeau plat à l'aide de carte plastique et de bandelettes Evergreen pour imiter le moulurage, je prépare un feuillard en zinc destiné à le protéger des intempéries. J'utilise là encore de la feuille d'aluminium récupérée à partir d'une barquette alimentaire. N'oubliez pas d'équiper votre scalpel d'une lame neuve pour la découpe. Ici, je rogne d'emblée les bords de la plaque irrégulièrement pour figurer du métal 'cuit' par les années...

15/16 ...puis comme pour l'appui de fenêtre, je déforme et gondole le feuillard de manière prononcée sur les bords pour lui donner cet aspect antique. Ici, je me sers d'un manche de pinceau fin, se prêtant temporairement à cet usage, et parfaitement adapté – de par sa forme – pour imiter cet effet.

17 La façade est quasi-prête pour passer aux opérations de coloration, puis de patinage. Ici, les éléments sont disposés à blanc pour vérifier leur bon encastrement, ceci après application de deux couches très diluées de primer, en fait une peinture Humbrol gris 64, qui permet de 'finaliser' cette première

séquence de travaux. En même temps, ces deux couches permettent de vérifier l'intensité à apporter ou non à la gravure des craquelures, qui peuvent s'avérer être trop légères par endroits. De même, certains joints de briques sont retravaillés plus en détails pour imiter du ciment ressortant plus fortement (j'emploie alors de l'enduit appliqué au pinceau fin). Notez la descente d'eau dont une partie est manquante, ce qui explique la déliquescence complète du stuc et la présence de l'appareillage en brique à cet endroit.

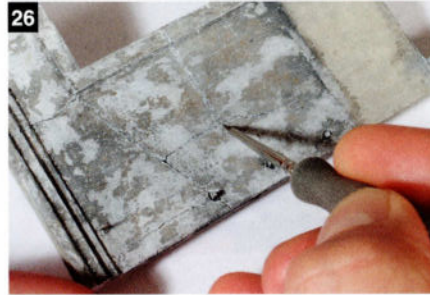
18 Nous pouvons désormais nous concentrer sur les travaux les plus intéressants, mais aussi ceux... de longue haleine! En l'occurrence ici, essayer de donner l'illusion d'un stuc vieillissant. Pour ce faire, je vais faire appel à des teintes émail en premier lieu, que je rassemble avec des sections d'éponge et un pinceau-brosse plat et large. Les couleurs vont varier du blanc mat au gris, en passant par le beige...

19 ... et celles-ci sont travaillées à l'éponge, mixées entre-elles directement sur la façade en faisant progresser le travail par petites zones, à chaque fois. Le travail à l'éponge est

un véritable coup de main à apprendre, et je ne peux que vous conseiller de faire des essais préalables sur une simple feuille de papier, par exemple... Le séquençage par l'image ne permet malheureusement pas de décrire réellement cette opération, qui est un constant va et vient sur la zone de travail jusqu'à obtention du résultat souhaité. Ici, je termine par un broyage presque à sec des tonalités déjà utilisées et réappliquées au jugé de haut en bas, pour 'lier' l'ensemble. Un lavis noir mat acrylique viendra parfaire cette première impression.

20 Souhaitant reproduire une façade à la peinture blanche écaillée de façon très agressive, j'ai au tout dernier moment (et à la vue de documents récents) décidé de rapporter une ancienne typographie ressortant à la faveur de la disparition du blanc, comme un 'fantôme' du passé. A l'image de ce que j'ai déjà effectué auparavant sur des façades au 1/87, je me sers d'une matrice en carton pour délimiter un cadre sur le fond 'décrépi'. Ici, une marque au crayon noir HB suffit...

21 ... puis le fond est mis en couleurs en choisissant une tonalité tranchant franchement



avec le blanc que nous viendrons appliquer ultérieurement: j'ai choisi deux teintes Humbrol mélangées entre-elles pour obtenir cette teinte rouge/orangée sur laquelle, une fois sèche, je viens appliquer des transferts à sec rappelant la vocation des lieux... Je ne m'embarrasse pas de détails d'une extrême précision à ce niveau, car ceux-ci seront quasi illisibles au final. Bon: c'est bien le but aussi... ne laisser que quelques traces de lettrages.

22 Cette zone est ensuite affadie, usée par une action mécanique à l'aide de petites sections d'abrasif grain 600, passées progressivement de haut en bas. Attention: il ne s'agit nullement d'un ponçage, mais d'une opération de patine à mener comme telle, avec délicatesse et patience, jusqu'à obtention du résultat souhaité. A terme, si certaines parties de lettrages vous semblent trop effacées, vous pouvez réitérer les transferts de manière partielle, puis recommencer. Pour clore à ce niveau, les résidus sont éliminés à la brosse-pochoir et faire place nette aux opérations suivantes.

23 Celles-ci ne tardent pas, avec tout d'abord l'application d'un fluide de chipping (ou de spray coiffant) sur la façade. J'utilise le 'Heavy chipping' de la marque AK Interactive, appli-

qué au pinceau-brosse plat sur une première partie de la façade. A cette échelle, il vaut en effet mieux scinder les parties à travailler. En l'occurrence, je démarre par la partie supérieure, celle-ci représentant la plus grosse partie à traiter. Une fois le fluide sec, au bout de 10 min, une couche de blanc mat acrylique Vallejo/Prince August est appliquée avec notre pinceau-brosse plat, mais attention: de haut en bas!

24 Après séchage complet puis humidification de la surface, les grosses écailles sont reproduites en utilisant un vieux pinceau-brosse n° 4 aux poils coupés à mi-longueur (doucement de haut en bas, et inversement), puis les chips plus fins sont imités patiemment avec un pic en bois, toujours en veillant à ce que la surface reste humide. Une fois fait, j'effectue un 'pin-wash' (c'est-à-dire une application de jus au pinceau fin) dans les fissures. Je me sers de gris acrylique très foncé, dilué avec 50% d'eau, pour faire ressortir la fissuration.

25 J'en profite à ce moment pour retravailler le fond rouge et lui apporter un peu plus de 'micro contrastes', en employant une autre déclinaison de rouge, à savoir une teinte acrylique Prince August appliquée en de subtiles touches au pinceau fin... et au jugé.

26 Puis, je poursuis dans la même veine en rehaussant le pourtour des fissures par le même procédé de micro-peinture que j'ai l'habitude d'appliquer déjà au 1/87. Aucune difficulté particulière, si ce n'est que le volume du travail est beaucoup plus conséquent, évidemment. Un mélange de blanc mat et d'ivoire dilué constamment avec un peu d'eau est appliqué de façon vraiment irrégulière au pinceau fin à repique. J'insiste là encore sur le type de matériel: pinceau à poils courts, de préférence en martre Kolinsky, dont on peut aisément reformer la pointe.

27 Je passe ensuite au soubassement, rapporté en relief lors de notre construction. J'utilise un mélange de marron/jaune et de rouge acrylique tamponné sur cette partie, après avoir appliqué une couche 'tampon' de Heavy chipping ou de laque. Remarquez là encore les déclinaisons apportées pour casser une couleur qui se serait révélée trop uniforme et pas du tout en accord avec le délavage qu'on s'imagine observer sur ce type d'agonie urbaine.

28 Les écailles sont ensuite travaillées en 'férocité', car le soubassement est soumis à une usure encore plus prononcée, du fait des passages. En plus des outils utilisés précédemment, j'ai fait aussi appel à une pointe d'aiguille



31 La peinture acrylique séchant très vite, j'enclenche très rapidement sur la simulation des joints de briques très creusés par le flot d'eau pluviale provenant du tuyau cassé. Je me sers de pigments Wilder Products GP 02 de la gamme 'Gun Powder', dispensés à sec dans les creux avec un vieux pinceau fin. Ces pigments étant d'une extrême finesse, ils iront se loger confortablement dans les creux.

moins dans ses phases initiales: l'application de peintures émail Humbrol. Pour imiter le bois ancien, j'utilise comme d'habitude du Humbrol 28 /64/98/110 et pas moins! Certains me diront: "Tu arrives à travailler avec les peintures Humbrol...?" a quoi je réponds que je n'ai jamais eu aucun souci avec celles-ci, mais à condition de savoir s'en servir. Je ne mixe jamais le 'fond' avec le reste, c'est-à-dire le diluant. J'extraie systématiquement l'agglomérat du pot avec un bâtonnet, puis je dilue d'emblée ou progressivement avec un peu d'essence minérale: parenthèse refermée!

Pour ce travail, j'utilise un pinceau-brosse plat fin imbibé alternativement avec ces teintes diluées très fortement à l'essence minérale. Il s'agit d'appliquer presque un 'lavis', de travailler les tonalités progressivement pour les mixer entre-elles et obtenir ces déclinaisons d'emblée. Notez les panneaux obstruant la porte, volontairement mis en couleurs dans une teinte beaucoup plus claire, le bois étant plus récent...

36 Une fois fait, un lavis noir mat acrylique usuel est appliqué sur l'ensemble de la plaque, pour faire ressortir le grain et les veines caractéristiques à ce type de surface. Là encore, petite précision: je dis 'lavis', mais il s'agit plus en fait de peinture fortement diluée que de l'eau dans laquelle on apporte quelques gouttes de peinture. Le liquide est composé de 40% de peinture et de 60% d'eau... environ. Le 'lavis' en cours de séchage est repoussé dans les creux vers les parties en relief, pour donner une impression d'ombrage.

37 C'est à ce moment que tout ou presque se joue... la façon dont on va colorer les

pour imiter des éclats encore plus fins, à certaines places. Là encore, on prend son temps, en sachant que l'on peut toujours revenir sur une zone ultérieurement: le fluide ou la laque ne 'sèche' complètement qu'au bout de 48 heures.

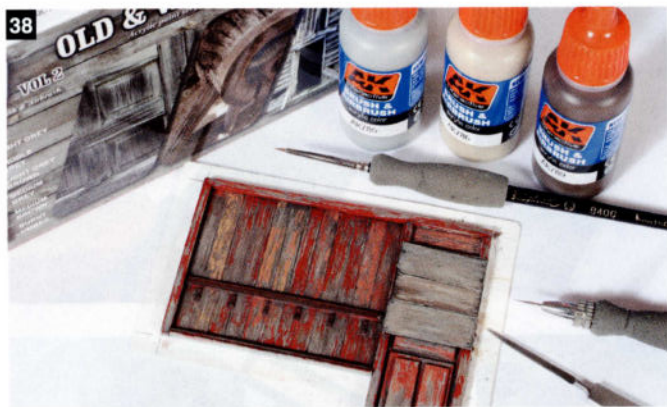
29 C'est le moment de traiter les zones de briques apparentes, avec les effets d'humidité en sus. Pour ce faire, j'utilise depuis quelques mois des nouvelles peintures Liquitex (les Talens m'ont donné entière satisfaction depuis des années, mais séchent trop rapidement dans les tubes, malheureusement). Je vais donc utiliser des couleurs acryliques quasi identiques, à savoir rouge de cadmium moyen + Terre de Sienne brûlée + noir d'ivoire, auxquelles j'ajoute un gris moyen Vallejo dans le lot, pour créer de nouvelles nuances adaptées à ce traitement particulier.

30 Je commence par effectuer de multiples mélanges sur le bord d'une palette pour créer de multiples déclinaisons avec ces quatre tonalités, pour les appliquer ensuite au pinceau-brosse fin #2 sur chaque brique, en veillant à ce qu'aucune ne se ressemble vraiment. Remarquez l'essuie-tout juste à côté, qui m'aide à éponger le surplus de peinture avant le brosse sur le relief de chaque brique.

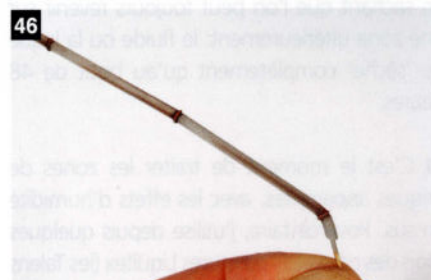
32 Les dégoulinades verdâtres caractéristiques sont ensuite imitées en utilisant les liquides Enamel 'Slimy grime dark' et 'Slimy grime light' de la marque AK Interactive, brossés presque à sec au pinceau-brosse en partant de l'endroit où débouche le tuyau. Sans attendre le séchage complet, la surface humide est retravaillée par tamponnements/brossages de poudre de pastel vert moyen et ombre naturelle, pour apporter un effet de mousse, mélangé à un aspect de joints partant en décrépitude. Ceci s'effectue de manière très précise avec un vieux pinceau fin # 1 pour contrôler les effets.

33/34 A l'emplacement où le flot d'eau est le plus violent, je rehausse l'assombrissement général à l'aide d'un mélange de pigments gris foncé et noir, simplement brossé à sec pour apporter un contraste réaliste que l'on observe souvent en réalité sur ces murs. En tout dernier lieu, l'ensemble de la surface reçoit une couche de pigments 'fixer' et quelques joints de ciment en relief sont soulignés de ci de là à l'aide d'acrylique gris pâle...

35 J'attaque ensuite la coloration de la devanture et du bandeau en bois. Là encore, je vais déployer une méthode qui a fait ses preuves tout au long de ces dernières années, ou du



panneaux et apporter d'emblée les bonnes variations; choisir les couleurs adéquates. L'uniformité tue un modèle, ou plutôt ne lui donne aucune vie. Ici, il va s'agir de faire tout le contraire, en imaginant que des couches de peinture de teintes légèrement différentes se sont succédées pendant de longues années, s'écaillant progressivement pour ressortir plus ici, moins là, plus délavées car exposées plus longtemps avant d'être repeintes, etc. Bref: bien appréhender le sujet en amont avant de se lancer. Après une habituelle couche de fluide AK, j'applique alternativement ou mixées entre-elles deux teintes acryliques rouge et marron/jaune, ceci avec un pinceau-brosse fin, puis je retravaille grossièrement certaines zones au pinceau fin en rapportant des plaques rouges de dimensions irrégulières ici, et là des plaque marron-jaune... Une fois la peinture sèche, j'écaille progressivement avec différentes pointes en bois et métalliques pour donner l'effet que vous pouvez voir ici...



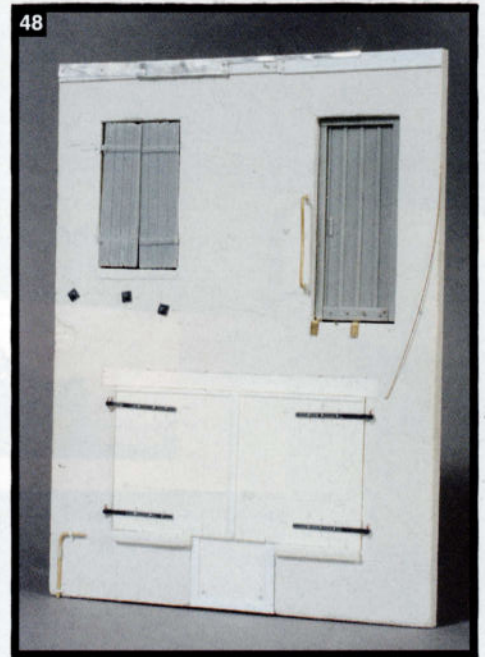
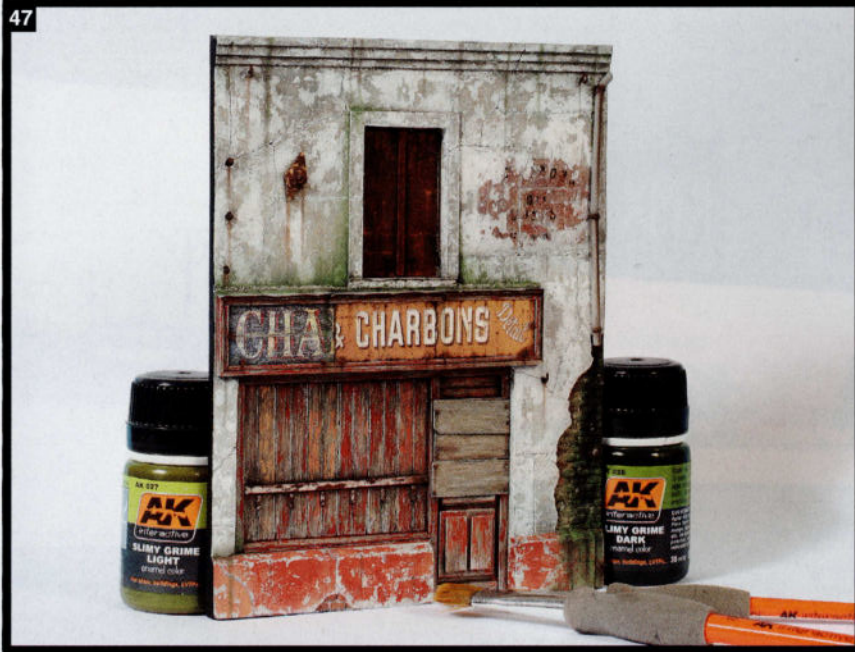
38 Le bois 'brut' des panneaux est traité de manière identique, mais avec trois teintes acryliques tirées du set AK 'Old weathered wood 2'. Il s'agit des références 785 /786/789 appliquées au pinceau fin, et non pas au pinceau-brosse... Le but est d'obtenir des écaillures beaucoup plus subtiles, car la teinte de base est très ressemblante à ces couleurs apposées comme (presque) un filtre! Remarquez entre-deux la barre métallique mise en couleurs à l'aide de peinture acrylique 'Old rust' AK 709.

39 Je continue alors par la simulation de la peinture écaillée sur la barre métallique. J'ai volontairement choisi un blanc mat pour 'casser' un peu plus l'aspect général et apporter encore plus de variation. J'agis comme précédemment avec le 'Worn effect', puis je reproduis plus précisément les effets de corrosion par endroits à l'aide d'un filtre Wilder 'Dark rust effect' NL 07 de la gamme Nitroline, complété par le brossage de pigments 'Aged rust' GP 12 de la même marque.

40 J'entame ensuite les travaux de reproduction des lettrages sur le bandeau, en employant une méthode peu usuelle. Je me sers en effet de tirages photos d'inscriptions réelles, retravaillées et filtrées sur mon

ordinateur par le biais de différentes applications et dimensionnées pour être 'encastées' dans le modèle. Je travaille en fait un peu comme je l'ai déjà fait pour les plaques émaillées et les tôles... Souhaitant créer un effet de palimpseste, avec une ancienne dénomination peinte recouverte partiellement par les panneaux d'une plus récente, j'ai effectué deux tirages distincts...

41 La plus récente, peinte sur des plaques en tôle fixées sur le bois (dont un a disparu pour laisser apparaître l'ancienne typographie) est affublée de crochets de fixation et rognée par places pour simuler le métal rongé par la corrosion. J'avais déjà effectué cette approche pour les plaques du bâtiment 'Bois et charbons' du 'Passage



industriel', il y a quelques temps, et je fais de même ici.

42 Pendant ce temps, les inscriptions plus anciennes sont mises en place à l'aide de vernis-colle Addo parts, une légère patine avec des teintes acryliques ivoire et gris moyen venant simplement en complément, pour le moment...

43 Je complète l'ensemble par un travail de patine plus poussé sur les plaques métalliques, en utilisant des petites sections de mousse synthétique imbibées de peinture acrylique 'Rusty tracks' et 'Chipping color' de AK Interactive, pour simuler de minuscules éclats de rouille disséminés sur les plaques. Avec les mêmes peintures, je reproduis des écailles plus importantes, mais cette fois-ci au pinceau fin, pour ajouter plus de variations. Une fois fait, ces 'chips' sont retravaillés avec plusieurs tonalités de pigments rouille Wilder, brossés à sec: 'Aged rust', 'Red rust' et 'Light rust'.

44 Les panneaux mis en place, le feuillard en zinc est finalement peint à l'aide de gris pâle Prince August. Sans attendre que la peinture soit sèche, des pigments blanc, ardoise, gris foncé et ombre naturelle sont tamponnés dessus, puis j'accroche les ombres et la présence d'humidité avec un mélange de pigments noir + gris et vert pour obtenir ce subtil aspect. Je n'applique pas de 'fixer' et laisse tel que...

45/46 Je parachève (enfin) par la coloration des volets métalliques complètement corrodés et de la descente d'eau pluviale. Je ne reviendrai pas ici sur les techniques déjà maintes fois développées pour obtenir de tels effets. Disons simplement que j'ai employé pour l'occasion les produits récemment sortis chez Wilder pour traiter les volets. Remarquez là encore les déclinaisons de rouille obtenues grâce aux différentes tonalités proposées...

47 La façade une fois complètement ache-

vée et telle que vous avez pu la voir à Louvain, récemment. D'autres projets vont suivre en déployant d'autres techniques ou en améliorant encore certains effets.

48 Une autre façade en cours, faisant partie d'un ensemble. Les idées sont nombreuses et les projets ne manquent pas, bien au contraire du temps!

49/50 D'autres thèmes et sujets vont venir progressivement se greffer à cette dynamique enclenchée dans les échelles plus importantes. Les vieux ateliers qui ont du caractère en font partie: nous en reparlerons!

Pour ceux qui souhaitent en savoir plus sur cette démarche ou cette philosophie: un clic sur emmanuelnouaillierartworks.blogspot.fr !

Texte et photos:
Emmanuel Nouaillier





Halte Tombroekstraat

De l'idée au plan...

LORS DE NOTRE 7^{ÈME} 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME ORGANISÉE PAR TMM À LOUVAIN, ON POUVAIT Y VOIR EXPOSÉ LE DIORAMA... DU SOUSSIGNÉ. ÉTAIT-CE PAR VANITÉ, DÉRIVÉ DU MOT LATIN 'SUPERBIA'? OU ÉTAIT-CE PAR VANITÉ PAR PEUR DE L'ÉPHÉMÈRE DES CHOSES? OU ÉTAIT-CE ENCORE POUR UNE TOUTE AUTRE RAISON QUE CE DIORAMA AIT ÉTÉ BAPTISÉ 'HALTE TOMBROEKSTRAAT'?...

Au cours de l'an 2000, mon neveu Arnold Tombroek me signala incidemment qu'un radar automatique avait été installé le long de l'A17 à hauteur de Tombroek, en Belgique. Tombroek? Un nom de lieu qui porte notre nom de famille? Il fallait tirer ça au clair... Google n'était pas encore une habitude à l'époque et après des recherches menées sur cartes et atlas, un point dénommé Tombroek fut effectivement trouvé en Belgique, à proximité de la frontière française...

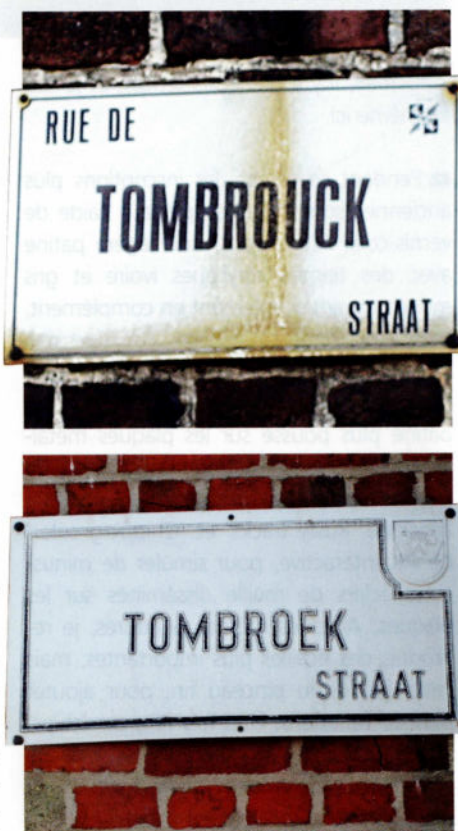
La frontière... linguistique

Nanti de cette information, la recherche de photos et d'infos au sujet de Tombroek fut poursuivie via internet. Il apparut que Tombroek était un hameau s'étirant entre la Lys et l'Escaut, à la frontière des communes de Rollegem (entité de Courtrai) et de Luigne (entité de Mouscron). Ce hameau est traversé son milieu par la frontière linguistique, par

une frontière communale, par une frontière provinciale et par la frontière entre les Régions de Flandre et de Wallonie! Tombroek s'écrit d'ailleurs Tombrouck, en Wallonie.

La situation de Tombroek sur la frontière linguistique explique d'ailleurs la dénomination de 'Tombroekstraat'. De Rollegem à la Tombroekmolenstraat, la dénomination est flamande, mais après un endroit en double 'T', le hameau se poursuit en Province de Hainaut par la rue de Tombrouck, en direction de Mouscron.

Le nom de Tombroek serait dérivé du mot latin 'tumba' (tombe, en français) et 'broek' (pour marais). La Tombroekstraat est déjà mentionnée en 1627/1628. Sur les cartes Ferraris (les cartes topographiques des Pays-Bas autrichiens datant des années 1771 et 1778), le hameau de Tombrouck est aussi indiqué. Deux moulins à vent existaient dans la région: le Tombroekmolen et le Hoge Molen. De nos jours, il sub-





siste du moulin à voile de Tombroek datant de 1905 sa base quasi cylindrique de pierres encore en bon état, qui sert désormais de remise. Les ailes du moulin ont été déposées dès 1946, après quoi le grain a été moulu à l'électricité.

Ce hameau comptait quelques cafés, des bouchers, un légumier, un boulanger, un peintre, un réparateur de meubles, un tailleur et quelques fermes. Les magasins sont devenus des habitations ou ont été démolis pour laisser place à de nouvelles constructions.

Grâce aux sœurs du couvent de Rollegem, un internat et une école primaire s'ouvrirent à Tombroek en 1903, au Tombroekschoolpad. Cette école comptait aussi une garderie pour les enfants de 3 à 6 ans. Les enfants pouvaient suivre l'enseignement jusqu'à la 4^{ème} année primaire comprise. Deux instituteurs étaient chargés chacun d'une classe. Le vaste grenier était aménagé en espace pour bricolage. Deux dames préparaient les repas chauds pour les enfants qui restaient à l'école à midi. Vers le milieu des années '70, l'école fut vendue, les locaux de classe étant alors transformés en habitations.

'De Tramstatie'

Lors de notre recherche sur internet, j'ai trouvé une photo illustrant le café 'De Tramstatie'. Cela signifiait bien qu'un tram avait circulé dans Tombroek ou qu'à tout le moins, un tram vicinal y avait été présent. C'est peu de dire que l'intérêt de la chose s'en vit soudainement décuplé...

Les relations entre le rail et mon nom de famille pourraient peut-être déboucher sur un réseau miniature, qui sait? Je décidai donc d'aller voir sur place. Mais ce déplacement resta longtemps au stade de projet. Tombroek est éloigné de mon domicile de 400 km: Vries, au bout de la Drenthe.

Le dimanche 25 avril 2011, après avoir réalisé un reportage-photos d'une expo de modélisme à Blankenberge, je me rendis enfin (avec mon épouse) à Tombroek. Un panneau indicateur bleu portant la mention 'Tombroek 1 km' nous indiqua le chemin final. Nous avons toutefois été accueillis par un panneau 'Tombrouck': nous pénétrions donc à Tombroek par le côté wallon. Après la rue de Tombrouck, suivie de la Tombroekmolenstraat, ce fut la Tombroekstraat où juste avant la sortie du village, nous sommes tombés sur le fameux café 'De Tramstatie'.

Le café 'De Tramstatie'. Auparavant, il portait le nom de 'Café Tramstatie Tombroek', comme on a pu le voir sur une ancienne photo. Mais ceci est déjà de la matière pour un prochain article...

Nous ne pouvions évidemment rien faire d'autre que d'y entrer, pour aller y boire un... café. Nous y fûmes accueillis par des regards du style: «C'est qui, ces gens?» Rien d'étonnant, évidemment: Tombroek n'est pas vraiment une destination touristique, donc: «Qu'est-ce que ces étrangers viennent faire ici?» «Et en plus, ils parlent curieusement...» Après que nous leur ayons raconté que notre nom de famille était... Tombroek, la glace s'est toutefois rapidement rompue. Dans ce café 'De Tramstatie' pendaient quelques photos du fameux tram. Je les pris à mon tour en photos, sans en avoir demandé l'autorisation – honte à moi...

La dame derrière le comptoir se rappelait encore fort bien de ce tram. Elle raconta qu'il circulait entre Courtrai et Mouscron. Les jours d'affluence, la motrice tractait parfois jusqu'à deux remorques. Elle raconta aussi qu'un tram bondé éprouvait de la



Une vue du diorama 'Halte Tombroekstraat' avec le café 'De Tramstatie', lors de son exposition à la 7^{ème} Grande Expo de Louvain. Ce diorama était alors achevé à 70 % environ. Mais beaucoup devait encore être fait du point de vue détaillage, assemblage des véhicules et installation électrique. Tout ceci prendra encore du temps: il est communément admis que 70 % du temps pris par la construction d'un réseau sont justifiés par les 30 derniers % nécessaires à son achèvement...

Lors de notre première visite du café 'De Tramstatie', nous avons photographié cette photo disposée dans un cadre vitré: on pouvait y voir les ultimes trams lors de leur parcours d'adieu. La tache claire n'est ni le soleil ni la lune (!), mais la réflexion du flash sur la vitre. Le nom du photographe de ce cliché est inconnu, mais nous voudrions vraiment entrer en contact avec lui!



peine à gravir la rampe allant de Rollegem à Tombroek, et que les voyageurs étaient parfois invités à descendre pour alléger le convoi, voire même pour le pousser! En sortant du 'Tramstatie', c'était décidé: Tombroek serait bel et bien reproduit en modèle réduit...

La ligne KMx

Afin de dépasser le stade de l'intention, je me mis d'abord à rechercher plus d'infos au sujet de cette ligne de tram. Je ne disposais jusqu'alors que de l'ouvrage 'Instappen Alstublieft', un livre intéressant datant de 1985, édité à l'occasion du centenaire des chemins

de fer vicinaux en Belgique. Mais de la ligne entre Courtrai et Mouscron, on n'en trouve rien dans cet ouvrage. Sur une des photos exposées dans le café à Tombroek, on pouvait lire qu'il s'agissait de la ligne KMx: ceci m'a aidé pour mes recherches sur internet. Sur Google Maps, je pus même voir des vues aériennes



Selon les dires de ses habitants, il était clair que Tombroek avait disposé d'une voie marchandises. En se basant sur leurs explications concernant un marchand de charbon, la petite voie a été retrouvée sur la photo ci-dessus, prise le 6 juillet 1958. On voit clairement à l'arrière-plan quelques mâts caténaires supportant un simple fil; en dessous, la voie en question est encore visible. Nous n'avons hélas pas pu retrouver le nom de l'auteur de ce cliché, mais s'il pouvait se manifester...

de la région sur lesquelles l'ancien tracé de la ligne était encore visible.

C'est vers 1893 qu'un réseau de lignes vicinales fut établi à et autour de Courtrai. La ligne vicinale Courtrai – Bellegem – Rollegem – Tombroek – Mouscron fut ouverte le 15 juin 1902 et prolongée en 1906 jusqu'au Mont-à-Leux, tout près de la frontière française. Ces lignes étaient répertoriées chacune au moyen de lettres: pour la ligne Courtrai (Kortrijk) – Mouscron, c'était le KMx.

Jusqu'en 1938, un tram à vapeur circulait toutes les heures de Courtrai à Mouscron, en faisant arrêt notamment à Tombroek. Ce tram à vapeur fut remplacé par des autorails à deux essieux jusqu'en 1939, lorsque la ligne fut électrifiée: ce fut la dernière du réseau de Courtrai à bénéficier de ce mode de traction, l'électrification du nœud courtraisien ayant débuté dès 1932. Entre 1954 et 1957, toutes les lignes de tram furent systématiquement converties à l'autobus, à l'exception de la ligne... KMx. Les routes empruntées y étaient

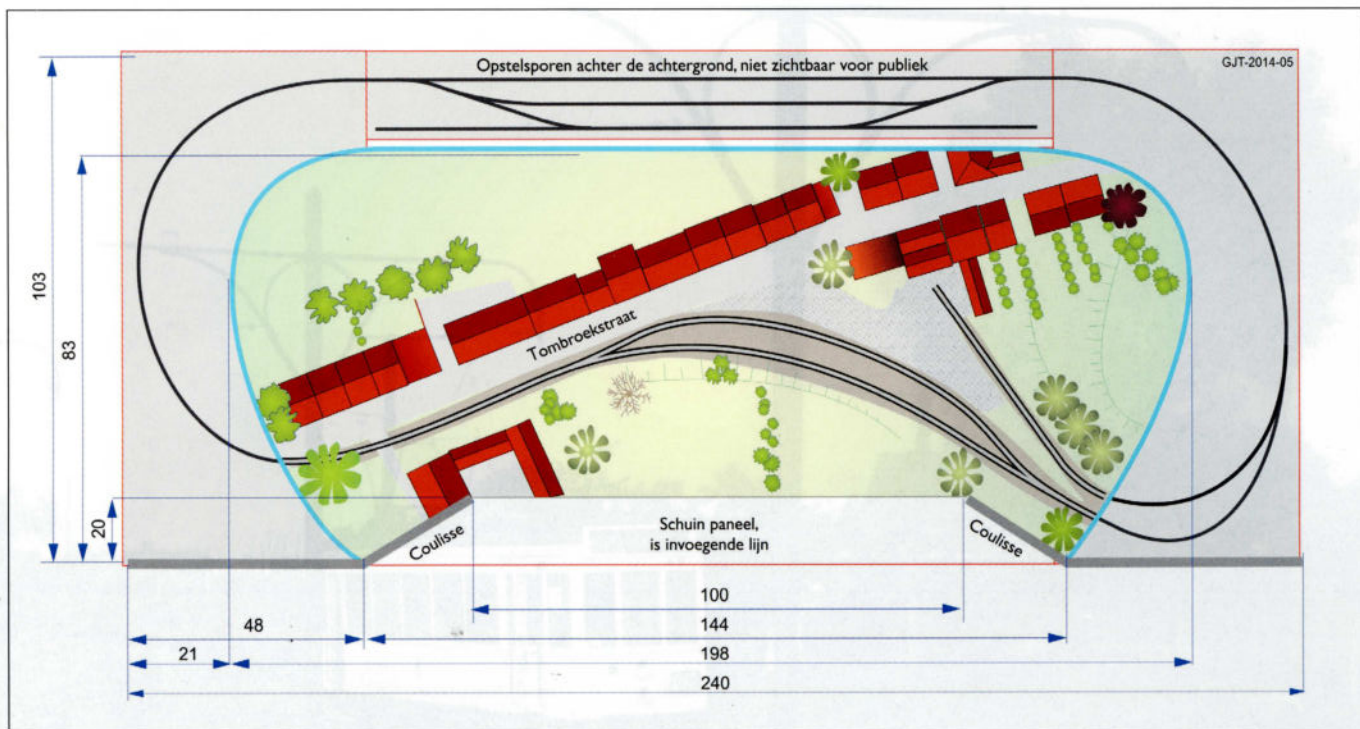
dans un tel état que le passage des bus y était impossible! L'exploitation de la section Mouscron – Mont-à-Leux fut toutefois arrêtée dès le 30 septembre 1954. Le trafic marchandises entre Courtrai et Mouscron fut arrêté en mars 1958, mais le service voyageurs ne le sera finalement qu'au 25 mai 1963, pour la raison évoquée ci-dessus.

Des poussettes dans le dos...

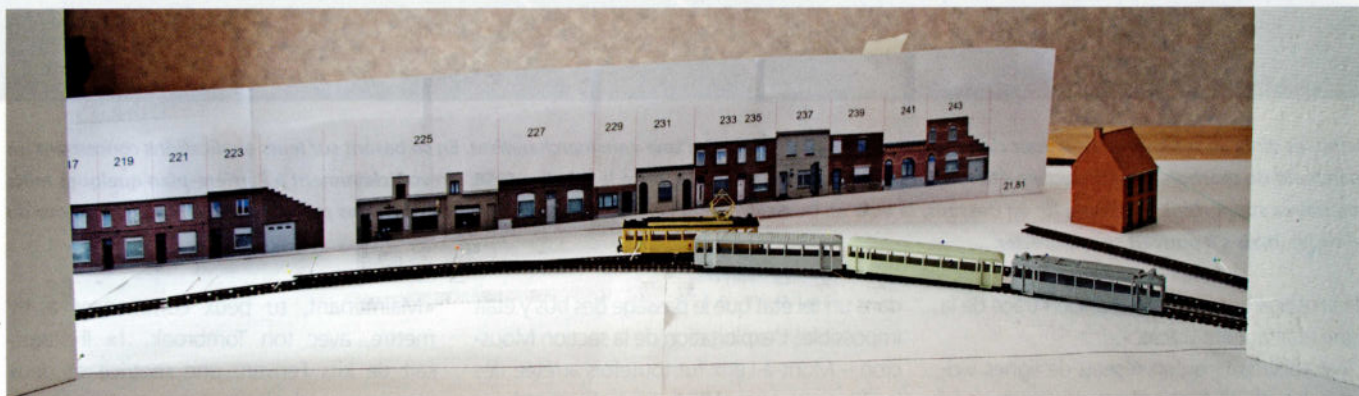
Après avoir rassemblé toutes ces informations, l'idée initiale prenait de plus en plus une forme concrète. Des idées furent prises ici et là, mais quant à la mise sur plan, nous en étions encore loin. Lorsque notre rédacteur en chef essaya de ranimer le feu en posant la question de savoir quand nous pourrions enfin voir quelque chose de concret concernant la Tombroekstraat, il reçut comme réponse que... les véhicules du tram devaient d'abord être reproduits en modèle réduit. Peu de temps après On traXS! 2013, Guy me refila alors trois boîtes, en souriant:

«Maintenant, tu peux commencer à t'y mettre, avec ton Tombroek...!» Il s'agissait de kits Ferivan: une motrice et deux remorques vicinales...

Lorsque je racontai à Hugo Valcke (également présent à On traXS! avec son stand) ce que je voulais faire de ces kits, après lui avoir montré une photo de l'arrêt de tram à Tombroek, il me proposa spontanément son aide pour la réalisation des maisonnettes. Il voulait les faire graver et découper par laser. Hugo me promit également de se rendre à Tombroek; il habite dans la région. Courant 2013, les premiers croquis furent réalisés sur base de la photo aérienne vue sur Google Maps. Ce qui manquait encore était des photos des façades entre 1945 et 1965, ainsi que des infos concernant les mâts caténaires. Celles-ci nous parvinrent de manière inattendue. Lors du reportage-photos du réseau 'Balegem' du club N160, j'entrai en contact avec Henri Janssens. Il me refila sa carte, sur laquelle se trouvait l'effigie d'un tram. Il s'avéra alors



Le plan de 'Halte Tombroekstraat'. En traçant la rue de manière oblique par rapport au bord avant et en faisant dépasser la plaque de base vers l'avant tant à gauche qu'à droite, il a été possible de disposer les voies de l'arrêt du tram dans une belle courbe. Il est ainsi possible de placer à l'avant-plan une coupe de la ferme de la Tombroektramstatie. Pour la composition de l'ensemble, elle a toutefois été ripée un peu vers la gauche, ce qui a libéré de l'espace à droite pour le champ. Les bâtiments ont été dessinés (à peu près) à l'échelle à l'aide de Google Maps.



Le papier, c'est bien, mais pour voir à quoi ressemblera le diorama et voir si tout ce qui a été pensé est correct en réalité, il faudrait au moins réaliser une maquette et y disposer les bâtiments à l'essai. C'est cette solution qui a été suivie. Auparavant, les façades des maisonnettes avaient déjà été imprimées à l'échelle et collées sur des blocs de mousse de polystyrène. Le tracé des voies a pu être concrétisé au moyen de quelques mètres de rails flexibles. Les caisses nues des modèles des kits Ferivan ont permis de se rendre compte si la voie d'évitement était suffisamment longue pour y garer une motrice et deux remorques. Enfin, quelques blocs de mousse dure ont fait office de coulisse.

qu'il était conducteur de tram et qu'en outre, il connaissait la ligne KMx! A ma question de savoir s'il disposait d'un peu de documentation sur ce tram, il me répondit qu'il allait se mettre à chercher. Quelques jours plus tard, ma boîte mail se remplissait de mails, pleins d'infos. Henri me refila également le nom de la personne de contact au Vlatam, où je pus demander des croquis des caténaires vicinales. C'était déjà la deuxième poussette dans le dos...

La troisième poussette fut l'œuvre d'Hugo Valcke. Après avoir discuté avec lui lors de l'expo 'On traXS! 2014 (oui: un an s'était déjà écoulé depuis...), il m'envoya un mail dans lequel il m'annonça qu'il irait voir sur place à Tombroek. Nous avons alors convenu que nous irions ensemble: ce fut le début d'une collaboration transfrontière assez unique. A partir de ce moment, 'Halte Tombroekstraat' devint un projet commun pour lequel Hugo prit la construction des bâtiments à sa

charge. Avec cette troisième poussette dans le dos, il n'était désormais plus possible de faire marche arrière...

Les gens regardaient drôlement lorsqu'Hugo et moi avons commencé à photographier les façades les unes après les autres, en comptant les carrelages des trottoirs (pour déterminer par approximation la largeur des façades), en ce dimanche matin du 23 mars 2014... Un par un, les habitants (surtout des femmes...) apparaissaient soit à leur fenêtre, soit sur leur pas de porte, étonnés par nos agissements. Et depuis le café 'De Tramstatie', les regards étaient carrément méfiants. Mais cette méfiance se muait rapidement en intérêt, lorsque nous expliquions que nous voulions reproduire en modèle réduit la rue et l'ancien arrêt du tram, car le soussigné portait le nom du



village... Le café 'De Tramstatie' avait entre-temps changé d'exploitant: du tram, ce dernier n'en savait que peu de chose, et toutes les photos de tram avaient disparu.

Une vieille dame, apparue sur son pas de porte deux maisons plus loin, nous raconta que son habitation comptait auparavant un porche et qu'elle servait alors de remise à un maraîcher. Plus loin, un magasin vendait des peintures, ainsi que des fournitures d'écriture. La rue commençait à se livrer à nous. Et il s'avéra que beaucoup d'édifices avaient été transformés ou reconstruits, mais que par ailleurs, assez de vestiges de l'époque du tram étaient encore présents pour nous permettre de nous imaginer à quoi avaient ressemblé ces maisons entre 1950 et 1960.

Une des choses que nous y avons apprises fut l'existence d'une voie pour le déchargement de charbon. Sur un blog de Rollegem, j'avais déjà pu lire qu'une cour à marchandises avait existé à l'arrêt Tombroek. Il était ainsi devenu clair que cette voie avait vraiment existé et elle se devait donc d'être reproduite sur notre plan.

Le plan

La visite réalisée en commun avec Hugo à Tombroek fit jaillir de nombreuses idées. Après cette journée à la fois agréable et fructueuse, les premiers plans furent échafaudés: la place des différentes maisons fut détermi-

née sur le futur diorama. Le trajet de retour (pour rappel: 400 km) fut par ailleurs suffisamment long pour imaginer à quoi devrait ressembler ce diorama. Ce devrait en tous cas être une grande 'boîte à image'. La différence de niveau de la rue devrait aussi être reproduite: la rue est en forte rampe de Rollegem vers Mouscron. Deux centimètres de différence de niveau procureraient déjà un relief au paysage.

En plaçant la rue diagonalement par rapport au bord avant du diorama, un espace suffisant serait créé afin d'y disposer à l'avant-plan l'arrêt du tram en courbe avec sa voie d'évitement, et à sa droite, une voie de garage en impasse. Quelques voies de garage derrière l'arrière-plan, trois motrices avec remorques et quelques wagons assureraient à la variété des convois. Les voies de garage ont toutefois été l'objet d'un vrai casse-tête, car l'idée était de faire circuler les convois 'de point à point'. Lors d'expositions, le placement d'un fiddle yard à gauche et à droite du diorama aurait toutefois été d'une complexité sans nom et d'autre part, placer une boucle de retournement ou un triangle de virage à chaque extrémité aurait coûté beaucoup d'espace. Finalement, nous avons opté pour un simple ovale, une disposition par ailleurs très pratique lors d'expositions.

Après de nombreux croquis, d'ajustements et de mesurages, le plan au complet s'étaie

*Savourez cette vue pleine d'atmosphère... La motrice 9771 est au terminus du Mont-à-Leux, le 1^{er} juillet 1957. (Photo: Collection GJT). Cette photo a été acquise auprès de l'association *Tramania*, qui dispose d'une grande collection de photos de trams belges, qui peut constituer une formidable source d'informations pour tout amateur de trams!*

sur une longueur de 240 cm pour une profondeur de 105 cm. Les coulisses et une frise assureront l'effet de 'boîte à image'. La partie bâtie de ce diorama sera visible à travers une ouverture de 100 cm de large sur 30 cm de haut, dont une superficie d'environ 200 cm sur 85 sera constituée de coins arrondis de façon parabolique.

Après avoir révisé et cogité des années durant, il était devenu temps d'acheter du bois et de commander les rails et aiguillages, la 'Grande Expo' de Louvain se profilant moins de sept mois plus tard. Tandis que votre serviteur en était encore se demander comment confectionner les bacs des modules, Hugo avait déjà entamé la confection des premières maisonnettes, mais ceci fera l'objet d'un article futur, tout comme l'assemblage des véhicules, de la caténaire et enfin, de la réalisation de la présentation de ce diorama...

Texte et photos (sauf mention contraire): Gerard Tombroek.





Une maison de maître chez Markenburg

LORS DE NOTRE 'GRANDE EXPO' DE MODÉLISME À LOUVAIN, NOUS AVONS PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC UNE JEUNE FIRME DE MARKENBURG (NL). DEPUIS BIENTÔT TROIS ANS, CETTE FIRME CONÇOIT ET DÉVELOPPE DES PIÈCES EN CARTON DÉCOUPÉ AU LASER, DESTINÉES À DES MAQUETTES OU À DES RÉSEAUX MINIATURES. CETTE FIRME SE CONSACRE PAS MAL À L'ÉCHELLE N (CE QUI N'EST PAS ÉVIDENT), MAIS VOUS POUVEZ AUSSI OPTER POUR DU H0, TANDIS QUE D'AUTRES ÉCHELLES PEUVENT ÊTRE RÉALISÉES À LA DEMANDE, CE QUI EST ÉVIDEMMENT LE GRAND AVANTAGE DE CETTE TECHNIQUE. QUANT À NOUS, NOUS AVONS CHOISI UNE MAQUETTE AU 1/87, AFIN DE VOUS PRÉSENTER SES PRODUITS.

En surfant sur son site web (www.markenburg.nl), vous remarquerez que la gamme de cette marque recèle de nombreux bâtiments à chaque fois classés par rue ou par place. Toutes mises ensemble, ces maquettes forment alors une bourgade complète! Le bâtiment choisi pour notre test était occupé par un notable: il s'agit d'une majestueuse demeure, une maison de maître. L'immeuble 'Grotestraat 150' se situe à Waalwijk (NL) et a été bâti vers 1860. Il est actuellement utilisé comme bureau d'avocats et est classé. Ses façades richement décorées ont dû dégager une impression de prospérité, par le passé. La maquette en impose par ses grandes dimensions: la façade avant

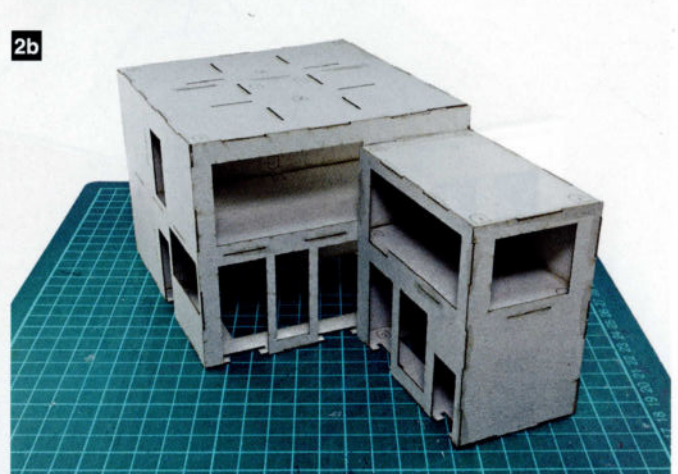
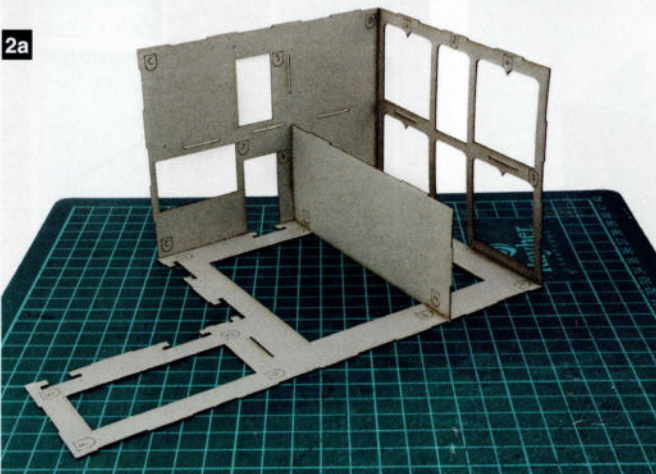
par exemple a une hauteur de 103 mm (soit presque 9 m en réalité), pour deux étages à peine. A l'échelle H0, cette maquette s'étend sur 140 mm de largeur et 228 mm de profondeur: c'est bien autre chose que ce à quoi Faller nous a habitués... Cette maquette est aussi parfaitement à l'échelle. Grâce à Google Maps, il vous est même possible de voir le bâtiment en réalité et de vous rendre compte de sa posture, avec son majestueux terre-plein à l'avant, avec ou sans Jaguar ou Porsche... Quelques caractéristiques de ce bâtiment en font un véritable immeuble hollandais, ce qui hélas le rend moins apte à figurer sur un réseau d'inspiration belge. C'est ainsi que les fenêtres

sont disposées à ras des façades, alors que nous sommes plutôt habitués chez nous à un retrait de ces fenêtres vis-à-vis des façades. En outre, le toit tronqué à quatre cheminées ne fait pas très belge. Mais pour nos lecteurs néerlandais, force est de constater que cette maquette constituera une indiscutable plus-value sur le réseau, ce qui est également valable pour les autres maquettes de la marque, d'ailleurs. Ce kit à assembler est proprement emballé dans un sachet en plastique, accompagné d'une notice d'assemblage trilingue (NL, EN et DE, mais pas en français). Si vous suivez les indications de cette notice, vous ne devriez pas rencontrer de surprises désagréables lors de l'assemblage de ce kit. Toutes les pièces sont parfaitement découpées dans du carton de haute qualité de 0,4 mm d'épaisseur. Aucune pièce ne doit encore être peinte, vu que les feuilles de carton utilisées le sont déjà: du rouge/brun pour les façades de briques, du blanc cassé pour la façade plâtrée et pour les fenêtres, du gris pour les pierres bleues et



1. Ce kit contient un nombre impressionnant de pièces en carton coloré, découpées avec grande précision au laser.

2a en 2b. L'ossature est très vite assemblée et forme une base solide.



les tuiles, et du gris anthracite pour certaines pierres et pièces de la façade, ainsi que pour les portes.

Comme toujours pour de tels kits, une ossature faite de carton dur doit d'abord être assemblée. Ce carton d'une épaisseur de 0,75 mm nous a paru à première vue assez faiblard, mais lorsqu'il est assemblé pour constituer planchers, murs et plafonds, vous obtenez une ossature vraiment très solide. Chaque pièce doit être découpée avec soin de sa feuille: pour ce faire, il suffit de découper quelques petites 'pattes' de liaison. Chaque pièce est indexée par une lettre et grâce aux pattes et aux encoches, il est impossible de se tromper en assemblant l'ossature.

La phase numéro deux consiste à placer les portes et les fenêtres dans les parties de mur. Aidé par les numéros portés sur l'ossature, il suffit de coller de la manière la plus précise possible la bonne porte ou la bonne fenêtre derrière la façade. La notice conseille d'appliquer la colle de façon très parcimonieuse, au moyen d'un cure-dents. Quant à nous, nous avons obtenu de bons résultats en appliquant de la colle pour bois diluée, au moyen d'un petit pinceau. Vu la fine épaisseur du carton, il est toutefois très important d'être économe en colle, pour ne pas déformer le carton. Après les fenêtres viennent les appuis de fenêtre, qui

doivent être assemblés par l'intérieur. Les vitres – constituées d'une mince feuille transparente de 0,2 mm – peuvent ensuite être placées. Cette opération doit être réalisée avec soin, pour éviter tout problème ultérieur d'assemblage.

La façade avant présente plus de relief grâce à une partie saillante avec porte d'accès et deux colonnades verticales aux angles. Les appuis de fenêtre se poursuivent jusque dans les angles de la bâtisse. Quelques fins bords et les fenêtres aux coins arrondis ne sont reproduits en façade avant qu'au moyen de lignes légèrement brûlées, sans aucun relief. Le résultat est toutefois convaincant. Quelques fines subdivisions dans certaines fenêtres ont été réalisées au laser sur une feuille transparente, ce qui donne un excellent résultat.

Si vous avez travaillé avec soin, vous pouvez alors disposer les parties de façade sur l'ossature, et tout s'ajustera parfaitement dans les ouvertures prévues à cet effet. Un travail de précision qui ne peut être obtenu que grâce à la découpe par laser: chapeau bas pour Markenburg!

Le toit est en tuiles, ce qui est également reproduit au moyen d'un bout de carton gris, découpé au laser. Les puristes parmi nous le remplaceront peut-être par un toit en plastique. Le carton découpé au laser présente l'incon-

véniement de ne présenter que deux dimensions; pour des pièces de détail comme des tuiles par exemple, il vaut mieux alors passer à la dimension suivante et adopter une autre technique. Il eut peut-être mieux valu s'écarter d'une stricte reproduction de la réalité et de reproduire le toit au moyen d'ardoises plates, ce qui est par contre parfaitement reproductible en carton... Pour achever l'assemblage de notre maison de maître, il suffit maintenant de placer les seuils sous les portes et d'assembler la véranda située derrière l'immeuble.

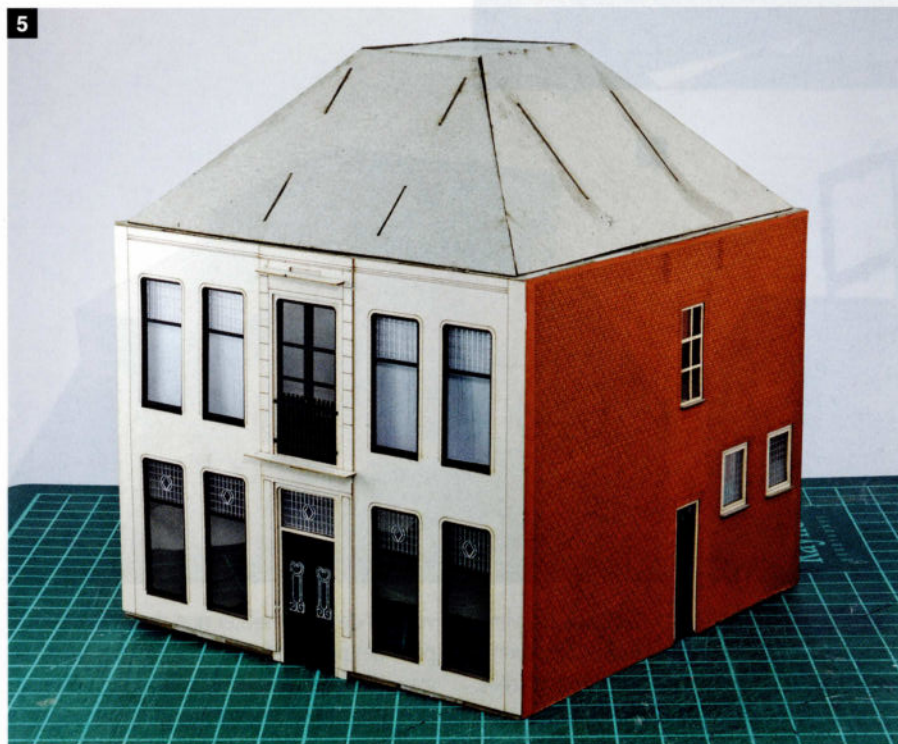
Cette maquette peut être pourvue d'un éclairage intérieur: des trous pour les fils ont été prévus. Vous devrez toutefois placer un aménagement intérieur au préalable, ainsi que les petites Leds: seul le rez-de-chaussée reste accessible après montage via de grandes ouvertures dans le plancher, les étages n'étant plus accessibles. Nous avons placé des rideaux derrière quelques fenêtres à l'étage de la chambre à coucher. Ces rideaux ne sont pas livrés avec ce kit, mais ont été confectionnés en consultant Google et en les imprimant.

Comme déjà dit dans l'introduction, cette maquette paraît un peu 'plate': les fenêtres se situent à 0,4 mm à peine en retrait des murs (soit 3,5 cm en réalité) et les appuis de fenêtre n'ont que cette profondeur réduite. En Belgique, nous sommes habitués à des normes



3. Les encadrements des portes et des fenêtres, les appuis de fenêtre et les vitres sont collés dans les façades, après quoi ces dernières s'ajustent avec précision sur l'ossature.

4. La façade avant bénéficie d'un peu plus de relief. Les parties vitrées découpées au laser rendent très bien la fine constitution des fenêtres.



5. Si vous travaillez avec soin, vous verrez que les façades se mettent en place sans aucun joint disgracieux.

6. Remarquez les fines briques et les minuscules joints, rendus possibles grâce au laser. Les rideaux ont été confectionnés sur base de photos trouvées sur internet.

7. La véranda décore la façade arrière.

plus généreuses, mais à l'occasion d'une visite de ville aux Pays-Bas, nous avons été frappés de constater qu'il s'agissait d'une caractéristique typique des maisons hollandaises. En outre, c'est le même type de carton qui est utilisé en N et le relief en est d'autant plus marqué. Les briques des façades latérales sont découpées avec soin et mesurent 2,5 sur 0,75 mm (pour 21,75 sur 6,5 cm en réalité), ce qui est parfaitement à l'échelle et constitue un vrai soulagement par rapport aux briques géantes que certaines maquettes en H0 osent parfois présenter...

Comme déjà dit (aussi), nous n'avons rencontré aucun problème lors de l'assemblage de



cette maquette. Il est bluffant de constater avec quelle précision les pièces découpées s'ajustent entre elles. L'assemblage n'est pas compliqué, mais ce n'est quand même pas une maquette qui est 'expédiée' en une petite heure... Le résultat final vaut alors la peine d'être vu. Moyennant quelques

adaptations, cette maquette pourra quand même figurer sur un réseau d'inspiration belge. Un tel kit coûte 55,49 euro, ce qui est conforme aux prix sur le marché.

Texte et photos:
Luc Doods.





Une BB 27000 SNCF chez Rocky-Rail

BONNE NOUVELLE POUR LES ADEPTES DE L'ÉCHELLE N: ROCKY-RAIL SORT UN MODÈLE DE LA BB 27000 'PRIMA' DE LA SNCF. TOUT COMME EN RÉALITÉ, LA CAISSE ET LES BOGIES DE LA BB 27000 ÉLECTRIQUE ET DE LA BB 75000 DIESEL SONT IDENTIQUES, CETTE DERNIÈRE AYANT DÉJÀ ÉTÉ REPRODUITE PRÉCÉDEMMENT. ENTRE 2001 ET 2005, 180 LOCOMOTIVES DU TYPE BB 27000 DE LA GAMME 'PRIMA' ONT ÉTÉ LIVRÉES PAR ALSTOM À LA SNCF. CES LOCOMOTIVES SONT DESTINÉES EXCLUSIVEMENT À LA TRACTION DE TRAINS DE MARCHANDISES. SUITE À LA NOUVELLE NUMÉROTATION PROPRE À LA SNCF, LE MATRICULE DE CES LOCOS A ÉTÉ PRÉCÉDÉ D'UN '4' ET ELLES ONT TOUTES ONT ÉTÉ PEINTES EN LIVRÉE VERTE 'FRET SNCF'.



En 2009, une partie de ces engins a été cédée à Akiem (une nouvelle filiale du Groupe SNCF), qui allait agir aussi bien comme opérateur marchandises que comme entreprise de leasing. Quelques-unes de ces locos – dont la BB 27116 – ont été louées à partir d'avril 2010 au nouvel opérateur marchandises français VFLI. Ce dernier est en fait également une filiale de la SNCF, mais en tant qu'opérateur marchandises distinct, il résiste mieux à la concurrence des opérateurs privés étrangers. Les locos louées à VFLI sont caractérisées par une livrée grise et rouge fort seyante, avec un logo et cinq dessins de fleurs sur leurs flancs. Lors de la cession de ces engins à Akiem, ces engins ont récupéré leur matricule d'origine, BB 27116 en l'occurrence.



Le modèle de la BB 27000 de Rocky-Rail (la marque créée par Paul Vandersteen et distribuée par PVM Distribution bvba) a tout pour séduire les adeptes de l'échelle N. Les formes et la gravure de caisse de ce modèle sont remarquables, le détaillage n'ayant pas à rougir vis-à-vis de celui de ses plus grandes sœurs. Ce n'est qu'à ses attelages que l'on remarque qu'il s'agit d'un modèle à l'échelle N. Les marchepieds et les rétroviseurs sont en plastique et doivent encore être posés par l'acheteur. La

livrée est également remarquable, avec une stricte délimitation entre les différentes teintes. Sur le toit, on trouve deux fins pantographes en métal: l'un pour 1.500 V, l'autre pour le 25 kV. Les conduites en toiture sont complètes et très bien restituées.

En écartant quelque peu la caisse en plastique sur ses flancs (à faire de préférence au moyen de deux cure-dents), le châssis peut facilement être déposé. Ce modèle dispose d'un châssis métallique avec moteur central à cinq pôles et volant d'inertie. Les deux essieux de chaque bogie sont moteurs. Une roue sur chaque bogie est pourvue d'un bandage anti-patinage, afin d'augmenter l'adhérence. Ce modèle est pourvu d'une interface NEM 651 pour décodeur. Les phares avant et arrière réalisés au moyen de petites Leds alternent en fonction

du sens de marche. Ce modèle est en outre pourvu d'un mécanisme pour attelages serrés, fonctionnant doucement.

Avec la sortie de ce modèle, Rocky Rail prouve une fois de plus qu'il maîtrise totalement la tâche d'un fabricant de modèles ferroviaires. Ce modèle de BB 27000 de la SNCF est disponible en livrée 'Fret SNCF' sous deux matricules différents (BB 427164 ou BB 427026) ou encore en livrée VFLI, sous le matricule BB 27116. Chacun de ces matricules est reproduit selon un tirage d'à peine 250 modèles. Tous ces modèles sont contemporains des époques V et VI. Leur prix de vente conseillé est de 159,90 euro.

Texte & photos: GVM.



Elisez le 'Modèle de l'année 2014' en tant que lecteur de Train Miniature Magazine



LE NUMÉRO DE JANVIER DE TRAIN MINIATURE MAGAZINE QUE VOUS TENEZ EN MAINS EST LE PREMIER DE NOTRE 17^{ÈME} ANNÉE DE PARUTION. IL EST DONC TEMPS DE FAIRE LE BILAN CONCERNANT LES MODÈLES RÉDUITS D'INSPIRATION BELGE QUI ONT ÉTÉ PRODUITS AU COURS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE. AU FIL DES ONZE NUMÉROS PRÉCÉDENTS, VOUS AVEZ PU FAIRE CONNAISSANCE AVEC UN GRAND NOMBRE DE NOUVEAUTÉS, ÉNUMÉRÉES DANS NOS RUBRIQUES 'TEST SUR RAILS' ET 'NOUVEAUTÉS – MATÉRIEL ROULANT'.

Peut-être avez-vous déjà trouvé le modèle de vos rêves parmi toutes ces nouveautés, ou que vous avez été à nouveau découragé, parce que le modèle qui vous avait été annoncé a été reporté à l'année suivante... Quoi qu'il en soit, 2014 fut une année plus qu'acceptable sur le plan du modélisme ferroviaire.

Selon notre bonne habitude, toutes ces nouveautés ont été scrupuleusement indexées par notre rédaction: la liste 'longue' de tout ce qui a été produit au cours de 2014 en témoigne. Mais tous les modèles repris dans cette liste n'entrent toutefois pas en ligne de compte pour l'élection du 'Modèle de l'année 2014'. Nous partons en effet du principe que seules les véritables nouveautés peuvent être prises en considération. Notre liste 'longue' a donc été réduite en une liste 'courte' et ceci, après concertation entre nos différents rédacteurs. Repeintures, renumérotations, retirages, bref: tout ce qui commence par 're' a irrémédiablement été rayé de la liste, de telle manière que ne subsistent que les véritables nouvelles productions. C'est ainsi que d'une liste 'longue' de 28 modèles d'engins de traction, il n'en subsiste plus que 9, au final.

Pour les voitures à voyageurs, l'année écoulée fut une bonne année. Après la débâcle de 2013 – où nous n'avons pas pu retenir le moindre nouveau modèle – une véritable renaissance a vu le jour, même si nous devons constater que le 'nouveau' matériel reproduit est souvent d'origine allemande et a été modifié ultérieurement, suite aux conséquences des deux Guerres mondiales... L'élément positif est toutefois la présence de matériel nouveau à d'autres échelles que le H0, comme le N ou le TT, à telle enseigne qu'à ces échelles aussi, il devient de plus en plus possible de réaliser un réseau d'inspiration belge, même si nous savons bien qu'il s'agit alors d'une œuvre de longue haleine.

En 2014, les wagons ont à nouveau bien été représentés: de nombreuses nouveautés ont vu le jour. La grande majorité l'est à l'échelle H0, mais quelques autres échelles ont aussi fait leur apparition: c'est ainsi qu'on en trouve aux échelles 0, TT et N.

En 2014, les membres de la rédaction ont pu se réjouir de la réapparition de modèles de trams. Après leur disparition pendant plusieurs années, nous avons pu constater une légère reprise dans ce domaine. Espérons que nos producteurs tiendront la distance pour qu'à l'avenir, il reste possible de reproduire une exploitation en mode 'tram' d'inspiration belge sur un réseau miniature.

Dans le domaine des éléments de décor, l'année 2014 a vu la sortie de nombreux produits utilisables sur un réseau d'inspiration belge. A remarquer l'augmentation du nombre de fabricants locaux en petites séries dans ce secteur de notre hobby: manifestement, quelques modélistes habiles de leurs mains ont trouvé la voie pour devenir indépendants... Nous avons déjà constaté ce mouvement en 2013 et la rédaction ne peut que s'en féliciter. Ceci pourra servir d'exemple à ceux qui nourrissent des projets semblables et qui étudient encore la possibilité de se lancer en tant que producteurs à part entière d'accessoires de modélisme ferroviaire.

Reste encore le 'Réseau de l'année 2014'. Pas moins de 32 réseaux miniatures vous auront été présentés au cours de l'année écoulée. De nombreux constructeurs s'y sont investis corps et âme et ont éprouvé une certaine fierté à décrire leur œuvre dans cette revue et à la voir explicitée en détails. Ces réseaux ont peut-être aussi constitué pour certains une source d'inspiration et d'encouragement. Le fait que chaque modéliste ne soit pas capable d'atteindre le niveau de finition observé sur les réseaux exposés est tout à fait normal. Mais

vous ne devez pas vous laisser décourager pour autant. La réalisation d'un réseau est souvent l'œuvre de plusieurs années, voire pour certains l'œuvre d'une vie. L'exécution de tels projets s'accompagne souvent de chutes, suivies de rechutes... N'oublions pas que nous avons tous été un jour débutant et que notre premier train sur un simple ovale avait aussi réussi à nous enchanter!

La façon de procéder pour l'élection du 'Modèle de l'année 2014' reste inchangée par rapport aux années précédentes. Vous ne devez plus déchirer votre magazine favori. Sur le formulaire de participation, vous devez indiquer votre 'top trois' dans chacune des catégories. Le modèle qui vient en première place se voit attribuer le chiffre 1; le deuxième reçoit le chiffre 2 et le troisième le chiffre 3. Vous ne pouvez pas indiquer plus de trois lauréats par catégorie. La participation est possible par internet: pour ce faire, surfez sur notre site www.trainminiaturemagazine.be, dénichiez-y le formulaire de participation et faites votre choix en ligne. Si cela ne vous est pas possible ou que vous ne voulez pas participer par internet, il vous est toujours possible de faire une copie du bulletin de participation et de l'envoyer à l'adresse de la rédaction: 'Rédaction de Train Miniature Magazine', Leonarduslaan 10 à 2960 Brecht. N'oubliez toutefois pas de mentionner vos coordonnées. Parmi les participations, un envoi sera tiré au sort et sera gratifié d'un bon d'achat de 100 euros. La participation à cette élection est gratuite, mais les collaborateurs de TMM en sont exclus. Chacun ne peut bien entendu participer qu'une seule fois, la limite de participation étant fixée au 15 janvier 2015. Le résultat de ces élections sera ensuite publié et les diplômes de 'Modèle de l'année 2014' remis aux lauréats lors de la Foire annuelle des jouets de Nuremberg, qui se tiendra fin janvier 2015.

C'est peu dire qu'à la rédaction de TMM, vos choix sont attendus avec intérêt... En tant que lecteur de notre revue, c'est en effet vous qui avez le dernier mot, raison pour laquelle votre vote est si important! (GH)

MATÉRIEL DE TRACTION

marque	type/série	réf.	description	tmm
<input type="checkbox"/> Roco	type 210	62878	Loco Diesel type 210 à simples phares	132
<input type="checkbox"/> Roco	Type 26	62188	Loco vapeur 26.050 SNCB	132
<input type="checkbox"/> Van Biervliet	série 23		Série 23 en livrée bleue	132
<input type="checkbox"/> Märklin	type 98	37163	Loco vapeur 98.016 SNCB	135
<input type="checkbox"/> ESU	série 80		Diesel de manœuvres 8040 SNCB	137
<input type="checkbox"/> MTE	série 18		Loco électrique série 18 en N	139
<input type="checkbox"/> Heljan	Class 66		Différentes versions de 'Class' 66 Diesel	141
<input type="checkbox"/> NMJ	série 54	NMJT90403	Diesel 5404 SNCB	141
<input type="checkbox"/> Van Biervliet	AM86		Automotrice Sprinter AM86 SNCB	142

VOITURES

marque	type/série	réf.	description	tmm
<input type="checkbox"/> Brawa	C3Pr11	48467	Voiture ex prussienne 2 ^e /3 ^e classe	132
<input type="checkbox"/> Brawa	C3Pr11	48455	Voiture ex prussienne de 3 ^e classe	132
<input type="checkbox"/> Tillig	I6		Voiture I6 de 2 ^e classe SNCB en TT (1/120 ^e)	132
<input type="checkbox"/> Tillig	I6		Voiture I6 de 1 ^{ère} classe SNCB en TT (1/120 ^e)	133
<input type="checkbox"/> Fleischmann	I6	814402	Set de voitures I6 SNCB en N	135
<input type="checkbox"/> Fleischmann			Voitures ex allemandes	138
<input type="checkbox"/> MTE	T2		Voiture-lits SNCB 'Railtour'	139
<input type="checkbox"/> Liliput	Cd21b	L334050	Voiture 27.311 SNCB (ex DRG)	142
<input type="checkbox"/> Liliput	Cd21a	L334052	Voiture 27.316 SNCB (ex DRG)	142
<input type="checkbox"/> Liliput	CidBad01	L334004	Voiture 27.324 SNCB (ex DR)	142
<input type="checkbox"/> Liliput	CidBad11	L334009	Voiture 27.385 SNCB (ex DR)	142
<input type="checkbox"/> Liliput	Pw3Pr11a	L334405	Fourgon 37.407 SNCB (ex DR)	142

WAGONS

marque	type/série	réf.	description	tmm
<input type="checkbox"/> LS Models	Gklm	32052	Set de wagons fermés verts	133
<input type="checkbox"/> LS Models	Gklm	32053	Set de wagons fermés bruns	133
<input type="checkbox"/> REE Models	Ludwigshafen	WB 278 et 279	Tombereau vert SNCB d'époque III	133
<input type="checkbox"/> REE Models	Ludwigshafen	WB -280 et 281	Tombereau brun SNCB d'époque III	133
<input type="checkbox"/> REE Models	Ludwigshafen	WB-282	Tombereau rouge/brun SNCB d'époque IV	133
<input type="checkbox"/> LS Models	Gklm	32063	Fermé SNCB pour transport de poissons	134
<input type="checkbox"/> Roco	Bremen	67361	Wagon fermé du type 'Bremen'	134
<input type="checkbox"/> Piko	Zas	58340	Set de wagons à citernes coudées KVG-Esso	135
<input type="checkbox"/> Kuehn	Shis	51230B	Set de wagons pour transport de tôles d'acier (échelle TT)	135
<input type="checkbox"/> LS Models	Ldls	32064	Set de wagons fermés pour transport de poissons	135
<input type="checkbox"/> LS Models	Zagkks		Wagon-citerne de gaz Gandagas	137
<input type="checkbox"/> Lenz	Om12	42110-10	Tombereau SNCB (Voie 0)	137
<input type="checkbox"/> Tillig	Breslau	17248	Tombereau SNCB (échelle TT)	137
<input type="checkbox"/> Fleischmann	Ldls	32063	Wagon fermé pour transport de poissons	139
<input type="checkbox"/> MF-Train	Shimmns	N32041	Wagon 'Shimmns' de B-cargo (échelle N)	139
<input type="checkbox"/> Van Biervliet	Tads		Set de wagons-trémies SNCB	139
<input type="checkbox"/> Piko	G10	58339	Set de wagons fermés Spa Monopole	140
<input type="checkbox"/> Tillig	Europ	1652	Set de wagons fermés (dont 1 SNCB ex G10 140)	140
<input type="checkbox"/> LS Models	Sgs		Set de porte-conteneurs TTS (Voie N)	140
<input type="checkbox"/> LS Models	Laaers		Wagon transport d'autos	140

TRAMS ET ACCESSOIRES

marque	type/série	réf.	description	tmm
<input type="checkbox"/> Saroulimapoul	type 7	SA81050	Kit d'un tram à vapeur type 7 SNCV	138
<input type="checkbox"/> MTE	Braine-le-Comte		Motrice électrique Braine-le-Comte	141
<input type="checkbox"/> MTE	AR		Autorail SNCV (ex Jocadis)	141
<input type="checkbox"/> MTE	ART 297-300		Autorail SNCV	141

MATÉRIEL DE DÉCOR

marque	type/série	réf.	description	tmm
<input type="checkbox"/> ADD-ON Parts		87-0005	Magasin avec quai de chargement	132
<input type="checkbox"/> Rail-Track		RT001	Loge de PN d'époque IV	132
<input type="checkbox"/> Artitec	DAF		Camion DAF SNCB 'De porte à porte'	133
<input type="checkbox"/> Kit Nord			Garage	136
<input type="checkbox"/> Brekina	MB L 325	44311	Camion Krüger Pils Eeklo	138
<input type="checkbox"/> Aumo.be			Maisons de village (environs d'Avelgem)	141
<input type="checkbox"/> pb Messing Modelbouw			Pont à peser SNCB du type Flamache	141
<input type="checkbox"/> Goover Models			Gare de Lierre	141
<input type="checkbox"/> Artitec	DAF	487.0123.08	Camion DAF SNCB 'Petits Colis'	142
<input type="checkbox"/> Artitec	DAF	487.042.01	Camion DAF Dooms	142
<input type="checkbox"/> Aumo.be	facteur		Facteur belge	142
<input type="checkbox"/> C-tracks	Loge de PN	CTN150	Loge de PN belge en N, H0 ou 0	142

RÉSEAUX

Dénomination	tmm	Dénomination	tmm
<input type="checkbox"/> St. Marnock Engine Shed	132	<input type="checkbox"/> Le réseau du club ALAF	138
<input type="checkbox"/> Bw-Polchingen/Maifeld-Hbf	132	<input type="checkbox"/> De helft van lijn 11'	138
<input type="checkbox"/> Margival, un diorama du Nord de la France	132	<input type="checkbox"/> Landovice Nové Městro	138
<input type="checkbox"/> Utrecht Lunetten	133	<input type="checkbox"/> Stefanowo	138
<input type="checkbox"/> Polbrook Curney Colliery	133	<input type="checkbox"/> The Gresley beat	138
<input type="checkbox"/> Le dépôt Diesel	133	<input type="checkbox"/> Pontempeyrat	138
<input type="checkbox"/> Wolzerdange	134	<input type="checkbox"/> De Gotthardbaan	138
<input type="checkbox"/> Clos Les Mines	134	<input type="checkbox"/> Sonder Ommé	138
<input type="checkbox"/> Breininge en H0	135	<input type="checkbox"/> Neu Birkenfeld	138
<input type="checkbox"/> La Bosse	135	<input type="checkbox"/> San Rocco Torinese	138
<input type="checkbox"/> Balmount River Railway	135	<input type="checkbox"/> Oosterbeek Hoog	139
<input type="checkbox"/> Brewhouse quay	136	<input type="checkbox"/> Rhydwyn Fawr Steel	139
<input type="checkbox"/> Le Monoraïl Lartigues	136	<input type="checkbox"/> Pocahontas Minig Company	140
<input type="checkbox"/> Tongeren station; l'invasion allemande (extension d'un diorama existant)	136	<input type="checkbox"/> Van Lingen naar Gefrees	141
<input type="checkbox"/> Modelbundesbahn	137	<input type="checkbox"/> Landesweit	141
<input type="checkbox"/> Gaeverberg	137	<input type="checkbox"/> Poperinge-Terminus	142

ELISEZ LE MODÈLE DE L'ANNÉE 2014' EN TANT QUE LECTEUR DE 'TMM'

Nom: Rue N°

Localité: Code Postal:

Abonné: oui/non

1. Le 19 avril 1984, la 5954 est en tête de deux voitures M2 lors de son passage à Anvers-Luchtbal.



Des trains courts avec une **Série 59**

DANS NOTRE ÉDITION PRÉCÉDENTE, NOUS AVONS PUBLIÉ QUELQUES PHOTOS DE COMPOSITIONS RIDICULEMENT PETITES DE TRAINS DE MARCHANDISES, PRISES AU COURS DE L'ÉTÉ. CES COMPOSITIONS RÉDUITES SUITE À LA PÉRIODE DES CONGÉS SONT TOUTEFOIS MONNAIE COURANTE, COMME LE PROUVENT QUELQUES PHOTOS QUE NOUS AVONS EXTRAITES DES ARCHIVES DE **MAX DELIE**. À L'INTENTION DES MODÉLISTES QUI NE DISPOSENT QUE D'UN PETIT RÉSEAU, NOUS ILLUSTRONS DONC À NOUVEAU LE FAIT QUE LA RÉALITÉ DÉPASSE PARFOIS LA FICTION...

La série 59, disparue depuis longtemps déjà de la scène, joue un rôle central dans ce numéro: nous retournons en 1984 et en 1988, les dernières locos de cette série ayant été radiées des écritures le 1^{er} jan-

vier 1990. Une dizaine d'entre-elles furent toutefois réactivées plus tard pour remorquer des trains de travaux: grâce à leur utilisation pour la pose des voies des lignes à grande vitesse, quelques-unes de ces

59 passeront même le cap de l'an 2000, mais c'en sera définitivement fini le 1^{er} juin 2002.

Roco et Märklin/Trix ont sorti plusieurs modèles de cette série d'engins et dans l'avenir, le choix sera encore plus vaste. Même à l'échelle N, ce modèle a été reproduit par Roco.

Texte & photos des modèles réduits:

Luc Dooms.

Photos des véritables engins:

Max Delie.



2



2. Un train local plausible, composé d'une loco et de deux voitures.

3. Le 3 août 1988, la 5946 (encore en livrée verte) passée à Mortsel, en tête de deux wagons porte-conteneurs.



4. La 5950 de Roco en tête d'un court train de wagons de conteneurs de B-Models.



5. Le 18 avril 1984, la 5926 assure un train de service pour le personnel d'Anvers-Nord vers Anvers-Central, composé d'une seule voiture M2.



6. La 5939 de Roco remorque deux voitures M2 de Märklin.



1. Le réseau 'officiel' de la marque norvégienne NMJ a été construit par une association de modélistes de Fredensborg. Le paysage aride et désertique de la Norvège est ici bien rendu.



L'Exposition internationale de modélisme ferroviaire de Cologne

L'EXPO IMA QUI S'EST DÉROULÉE DANS LES BÂTIMENTS DE LA FOIRE DE COLOGNE, DU 20 AU 23 NOVEMBRE DERNIER, PEUT ÊTRE QUALIFIÉE DE SUCCÈS. CE SALON INTERNATIONAL A ATTIRÉ 60.000 VISITEURS VENUS PRINCIPALEMENT D'ALLEMAGNE, DU BENELUX, DE FRANCE ET DE SUISSE. QUATRE JOURS DURANT, LES COMMERCANTS, LES PROFESSIONNELS DU SECTEUR, AINSI QUE LES CLUBS DE MODÉLISME ONT SU INTÉRESSER LEUR PUBLIC, TRÈS VARIÉ. ET QUANT AUX RÉSEAUX EXPOSÉS, LA QUALITÉ ÉTAIT DE HAUT NIVEAU.

Au cours de ce salon, une vingtaine de réseaux miniatures furent exposés, notamment d'inspiration DB, DSB, JR (Japan Railways), NSB, SNCB, SNCF et CFF. De nombreux thèmes étaient abordés, allant de la mine dans la ville et des paysages ouverts jusqu'aux paysages montagneux. C'étaient tous des réseaux de qualité, à toutes échelles. Mais ce sont surtout les réseaux en Voie 1 qui ont attiré le public.

Pour la première fois invité en Allemagne, on a pu voir le réseau en H0 d'inspiration SNCF baptisé 'Le lac du Bourget', du Club

de Modélisme Ferroviaire Albanais (CMFA) de Savoie. Ce réseau a attiré tous les regards grâce à son degré de finition très élevé et aux rames réalistes qui le parcouraient. Ce réseau représente en réalité une section de la ligne Paris – Rome située sur une des rives du Lac du Bourget. Ce réseau a été construit par cinq membres du club, qui y ont consacré trois ans. L'époque représentée s'étend de 1980 à nos jours. Venant de Suisse, le réseau à l'échelle H0e du Garm (le 'Groupe des Amis du Réseau Modulaire', voir www.rclc.ch) a fait sensation par ses mensurations, ses différences de niveau et le nombre énorme de convois qui y circulaient. Pour ceux qui aimaient les ouvrages plus grands, ils furent conquis par le réseau Märklin à l'échelle 1 du 'Spur 1 Gruppe Hannover' (<http://www.spur1-hannover.de>). Ici aussi, on pouvait y voir défiler un trafic intense, sur un réseau qui avait tout de même 12 m sur 16 comme dimensions. Une gare, quelques belles parties de décor et de nombreuses figurines, et vous comprenez subitement pourquoi cette échelle est si attirante...

Revenons toutefois à l'échelle H0, où nous avons rencontré un réseau danois du club 'Fredensborg Modeljernbaneklub' (<http://www.fdmjk.dk>), à savoir le réseau officiel de la marque norvégienne NMJ. A l'échelle 00, nous avons pu voir le réseau baptisé 'Liverpool Station Line Street' datant du Liverpool anno 1945, tandis que le temps présent était illustré à l'échelle N par un réseau d'inspiration japonaise. Ces deux destinations exotiques – pour nous, à tout le moins – ont su nous séduire par leur originalité.

Un club belge a également participé à cet happening de modélisme ferroviaire, à savoir 'Het Locje' de Dilbeek (<http://www.hetlocje.be>). Ce club illustre la gare de Grand-Bigard, en traction Diesel, ce réseau n'étant pas (encore) électrifié... Ce club compte manifestement des membres très actifs, qui n'ont pas hésité à faire circuler du beau matériel et de jolies rames sur ce réseau de club datant des époques IV à VI.

En fait, toutes les grandes marques étaient présentes à cette IMA de la Foire de Cologne, comme Märklin/Trix, Piko, etc. Leur



2

2. *Activité intense en gare de Disenberg...*



3

3. *La loco française CC 6546 en tête d'une longue rame de wagons de bois longe le lac du Bourget.*

4. *Le club 'Het Locje' de Dilbeek était également présent à Cologne, avec son réseau de club d'inspiration belge.*

présence ne se limitait pas uniquement à leur réseau de démonstration, mais aussi à des vitrines et bien évidemment à des espaces de jeu pour les amateurs de train en herbe...

Cette expo devient de plus en plus intéressante d'année en année, non seulement parce qu'elle est facilement accessible pour nous, mais aussi parce que la qualité des réseaux exposés a fortement augmenté au fil du temps. Enfin, tant les grands que les petits fabricants y sont présents. Cela reflète en outre la tendance actuelle dans le secteur du modélisme ferroviaire, vous permettant d'être dans le coup en une fois, même si vous aviez quelque peu décroché. Les offres spéciales faites lors de ce salon étaient aussi intéressantes, tant de la part des fabricants que des commerçants. L'édition de novembre 2016 ne se déroulera que dans deux ans, mais rien ne vous empêchera cette fois d'y aller jeter un coup d'œil...



4

Texte & photos: Vincent Lempereur



Rail Expo Paris

FIN NOVEMBRE 2014, LA RÉDACTION DE TMM S'EST RENDUE À 'RAIL EXPO' À CERGY-PONTOISE (PRÈS DE PARIS), HISTOIRE D'APPRÉHENDER LE MODÉLISME FERROVIAIRE D'UN POINT DE VUE PLUS SPÉCIFIQUEMENT FRANÇAIS. CE FAISANT, NOUS AVONS RECONNU DANS LES ENVIRONS DE PARIS CERTAINES SOURCES D'INSPIRATION D'EMMANUEL NOUAILLIER: LES FAÇADES PLÂTRÉES SONT CLAIREMENT DIFFÉRENTES DE NOS CONSTRUCTIONS EN BELGIQUE, PLUTÔT FAITES DE BRIQUES...

Les deux halls de l'espace d'exposition 'Hall Saint Martin' à Pontoise étaient remplis de la panoplie de ce que peut offrir le hobby du modélisme ferroviaire. Dans le hall central, quasi tous les fabricants et les revues du secteur étaient représentés. On pouvait y voir les grands stands Hornby France (Jouef), REE (la marque française qui monte...), T2M (l'importateur Roco et Fleischmann pour la France et la Belgique), ainsi que LS Models, dont la production française semble beaucoup plus importante que la belge: c'est logique, puisque le marché français est combien de fois plus grand que le nôtre... Nous y avons également vu la firme belge TSD de Patrick



Impression de profondeur pour ce petit réseau espagnol 'Fuso de la Reina', qui reproduit une situation existante dans les Asturies. Il s'agit d'un réseau en Z dont le constructeur a modifié toutes les voies et construit son matériel roulant sur base principalement de modèles Märklin et Kato existants (Photo: Guy Holbrecht).

Dankaert, qui distribue les produits ESU, tant en Belgique qu'en France. Une absence de marque à relever: Märklin, où l'on ne s'intéresse manifestement pas au marché français du modélisme ferroviaire.

Outre ces marques connues, on pouvait également y trouver quantité d'artisans. Ce vocable englobe les fabricants de petites séries, tant de matériel roulant que d'éléments de

décor. En France aussi, il semble que de nombreux modélistes talentueux se soient lancés dans la production d'éléments de décors sous leur propre marque: on peut trouver ainsi tout un assortiment de bâtiments, d'accessoires et d'éléments pour verdunisation.

Le hall n° 2 de ce complexe hébergeait quant à lui un certain nombre de réseaux miniatures de qualité inégale, outre des stands de vente

'Gare de Primery', un réseau français en H0, dont les constructeurs ont consacré beaucoup d'attention au décor. C'était le seul réseau français doté d'un arrière-plan et d'une frise d'éclairage (Photo: Vincent Lempereur).





Un petit réseau italien en H0 de la gare de Vallescura. Tout le site exhale le calme d'une chaude après-midi d'antan... Le jeu subtil des couleurs des façades rend bien l'atmosphère italienne, ainsi que les façades, typiques de ce pays. (Photo: Guy Holbrecht).

nombre d'échelles, de la voie Z à la voie 1, même si nous devons de signaler que la finition des réseaux à plus grandes échelles laissait parfois à désirer. Les belles locomotives Aster à l'échelle 1 en vapeur vive circulaient ainsi sur un très grand ovale, sans aucune décoration: manifestement, c'était l'aspect 'vapeur vive' qui primait ici...

Mais cette exposition vaut-elle vraiment la peine de se 'taper' 400 km? En ce qui nous concerne, oui, surtout pour y faire connaissance avec de beaux petits réseaux du Sud. Ces réseaux sont en effet rarement présents dans nos expositions en Belgique et aux Pays-Bas. Par ailleurs, les gammes complètes des marques Jouef et REE étaient exposées. Et concernant cette dernière, elle fait tout pour devenir une des marques 'top' dans le domaine du modélisme ferroviaire. Nous avons encore pu le constater dernièrement, avec la sortie de quelques magnifiques tombereaux belges, reproduits à l'échelle H0.

La remise à locomotives de la gare d'Aurillac (voie H0): un superbe édifice et un exemple de réseau magnifiquement réalisé. On y sentait l'ambiance rétro des chemins de fer français! (Photo: Guy Holbrecht).

de commerçants français en modélisme ferroviaire. La présence de quelques réseaux venant du sud du Continent européen était à relever. On pouvait en effet y voir quelques réseaux espagnols qui valaient la peine d'être vus, à côté d'autres d'inspiration italienne, joliment soignés. Ce qui frappait surtout – principalement pour les réseaux français

exposés – était l'absence de tout arrière-plan. Ceci rendait la photographie de ces réseaux malaisée, car il y avait toujours l'un ou l'autre visiteur dans le champ de l'objectif... De plus, certains réseaux étaient protégés par une paroi basse en plexiglas, qui gênait supplémentamment les prises de vue, par sa réflexion. Autre constatation: la présence d'un grand

Texte: Guy Holbrecht



LIVRE

Trains de France - Années 1950

Collection Nicolas 'Prestige', éditions Transnico International Editions, ISBN 978-2-930748-17-7, format couché 21,5 cm x 30, en langue française, dos cousu au fil et couverture cartonnée, 160 pages, prix: 37 euro.



Après le succès du livre 'Trains de Belgique – Années 1950', il tombait sous le sens que son éditeur, Thierry Nicolas, allait vouloir appliquer cette recette au marché français. Il n'a cette fois pas puisé dans sa collection de photos, mais dans l'œuvre du photographe français Gilbert Moreau. Ce nom est peut-être peu connu parmi les photographes français, ce qui rend d'autant plus inédites les photos publiées dans cet ouvrage. La qualité de ces photos noir et blanc est également d'un très haut niveau: ce photographe utilisait le format de négatifs 6 x 9 avec un appareil photos de qualité, ce qui a donné de superbes

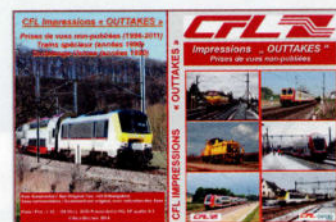
clichés. Comptant 160 pages, ce livre nous fait voyager dans toute la France, à commencer par le réseau du Nord, pour poursuivre sur l'Est, ensuite l'Ouest, le Centre de la France et le Sud-Est, pour aboutir dans les Alpes. Ce périple se termine par un bref chapitre consacré à la Provence et à la Côte d'Azur. Toutes les photos sont publiées en pleine page et agrémentées d'une légende. Au cours des années '50, la traction vapeur était encore omniprésente en France, raison pour laquelle les locos à vapeur sont largement illustrées dans cet ouvrage. Les nombreux et typiques autorails y sont également bien représentés, ainsi que les premiers Diesel

de ligne et les locomotives électriques. 'Trains de France – Années 1950' est un magnifique livre-photos qui parlera sans aucun doute à tous ceux qui éprouvent un certain intérêt vis-à-vis de ces fascinants chemins de fer français. Ce livre est édité uniquement en langue française. Les lecteurs de TMM peuvent l'acquérir en bénéficiant de la remise habituelle de 10 %, son expédition étant effectuée par Bpack Secur (uniquement en Belgique). Versez le montant de 40,90 euro (33,90 + 7,60 euro) sur le compte en banque de Meta Media Groep bvba avec la mention: 'Code: Trains de France' et ce livre vous sera expédié. (GVM)

DVD

DVD 'CFL Outtakes'

DVD: CFL Impressions 'outtakes' (prises de vues non publiées) par Nico Birchen. Durée: 58 min, sans commentaires, avec sons d'origine complétés par la mention des lieux. Prix: 15 euro + frais de port.



Nico Birchen nous présente ici des prises de vues qui jusqu'à présent, n'avaient pas encore figuré sur un de ses précédents DVD. Un chapitre est consacré aux circulations de trains de voyageurs et de fret (CFL, CFL Cargo, SNCB et SNCF) sur les lignes Luxembourg – Pétange, Luxembourg – Bettembourg et sur une partie de la ligne du Nord. On découvre aussi des séquences tournées en Belgique à Halanzy (matériel SNCB et CFL

et à Trois-Ponts lors du festival vapeur du 14 juillet 1996. Des séquences sont également consacrées aux éphémères autorails Z 2100 des CFL et à un parcours d'essai de la 4019 avec une rame réversible à la composition inédite: voiture-pilote Dosto, voitures Corail et voitures Wegmann...vertes! Toutes ces vues datent de la période 1996-2011. Un 2ème chapitre est dédié à des circulations spéciales sur le réseau des CFL: autorail Talent prototype,

Touristikzug de la DB, trains avec locomotives ex-DB V200.1 et BR 41, train de la Vennbahn avec loco diesel ex-CFL 1603 et trains spéciaux du PFT. Enfin, un chapitre est consacré à des scènes de manœuvres en gare de Dudelange-Usines au début des années '90, réalisées avec des locomotives de manœuvres de l'Arbed. Renseignements et commandes directement chez l'auteur: birchenl@pt.lu. (Janghely)

DVD 175 Jaar Spoor – 175 Jaar spoorwegen in Nederland

Box de 4 DVD, NostalgieNetBV/Van den Burg Beeldproducties. Durée: 210 min, en langue néerlandaise. Prix: 24,95 euro.



Le 175^{ème} anniversaire de l'apparition des chemins de fer aux Pays-Bas est l'occasion de la sortie de ce box de 4 DVD, qui emmène le spectateur à travers l'histoire de ces chemins de fer. Les premier et deuxième DVD illustrent surtout le développement du réseau ferré aux Pays-Bas, l'attention étant focalisée sur de nombreux sites historiques encore visibles de nos jours le long des voies. Les tronçons frontaliers avec la Belgique et

l'Allemagne sont aussi passés en revue. Le troisième DVD traite principalement de toute une série de parcours vapeur ayant eu lieu au cours des années '80 et '90, en ce compris la venue des types 12 et 29 de la SNCB aux Pays-Bas. La venue d'autres locos à vapeur étrangères aux Pays-Bas est également évoquée. Le quatrième DVD est intitulé 'Stoom 91' et constitue une rétrospective sur les festivités des 60 ans de la NVBS, en 1991.

Ce box de DVD intéressera surtout les amateurs de la vapeur, car c'est ce mode de traction qui est essentiellement illustré. Les 1^{er} et 2^e DVD sont les plus intéressants, car ils correspondent le plus à ce que l'on attend d'une rétrospective sur 175 ans de chemins de fer. Nous sommes toutefois quelque peu restés sur notre faim, car les événements les plus récents et la privatisation n'y sont que très peu abordés. (GVM)



Les Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire à Rijswijk

Un but d'excursion pour jeunes et moins jeunes!

AU COURS DU WEEK-END DES 17 ET 18 JANVIER 2015 AURA LIEU LA 20^{ÈME} ÉDITION DES 'JOURNÉES NÉERLANDAISES DE MODÉLISME FERROVIAIRE' À RIJSWIJK. COMME EN 2014, CET ÉVÈNEMENT SE DÉROULERA DANS LA GRANDE ET VASTE HALLE DU CENTRE D'EXPOSITION 'DE BROODFABRIEK', DANS LA LOCALITÉ NÉERLANDAISE DE RIJSWIJK (ENTRE ROTTERDAM ET LA HAYE). CETTE FOIRE HIVERNALE DE MODÉLISME FERROVIAIRE EST ÉGALEMENT LA PREMIÈRE D'IMPORTANCE À SE DÉROULER AU DÉBUT D'ANNÉE.

Des réseaux

Ces Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire sont réputées pour leur belle sélection de réseaux miniatures, choisis pour la plupart par Gerbrand Haans. Une vingtaine de réseaux ont été conviés à participer. Le comité organisateur a manifestement opté pour la diversité et outre quelques réseaux qui raviront le modéliste chevronné, il en a aussi fait venir d'autres, plus orientés vers le grand public. Un peu de tout donc, pour les jeunes et les moins jeunes, pour les grands et les petits. Les fidèles lecteurs de notre magazine pourront faire connaissance 'en live' avec quelques réseaux qui ont déjà été décrits dans nos colonnes: 'Rolde', 'Sdr Omme', 'Herberts Crossing' ou encore 'The Corn Mill'. Le nouveau réseau d'Hugo Baart, 'De Niggende Saligheid', un petit réseau à voie étroite plein de fantaisie, y sera également exposé, tout comme 'Sutton Wharf' du modéliste britannique réputé Christopher Payne. Des réseaux modulaires ne peuvent certainement pas manquer à l'appel dans une expo de modélisme ferroviaire aux Pays-Bas. 'Modulegroep BCN' présentera à l'échelle H0 la gare de La Haye SS ('Staatspoor'), un grand réseau modulaire d'inspiration néerlandaise, sur lequel

les convois sont pilotés en digital. Le réseau modulaire du forum de Benelux.Net y sera également exposé. Pour toutes vos questions concernant le hobby du modélisme ferroviaire, vous pourrez vous adresser aux stands de démonstration de 'Team Mitropa', 'BeneluxSpoor' ou encore 'Modelspoorwijzer.net'.

Puisqu'il s'agit d'une foire qui s'adresse à tous les membres de la famille, les enfants n'ont pas été oubliés : ils pourront participer activement sur certains stands en conduisant les trains, et même obtenir un diplôme de manœuvre!

Les stands

Les Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire sont également l'occasion de faire plein d'achat d'articles de modélisme ferroviaire. Un total de 200 exposants proposeront des articles soit neufs, soit d'occasion. L'assortiment sera composé de modèles de différentes marques, de matériel pour arrière-plans, de décors, d'électronique, d'outillage et de littérature. Un nombre réduit d'exposants venus de notre propre pays sera également présent à Rijswijk. Vous trouverez les noms et

Informations générales

DATES: 17 & 18 janvier 2015
HEURES D'OUVERTURE: de 10.00 à 17.00
SITE WEB: www.modelspoordagen.nl
ADRESSE MAIL: modelspoor@de-broodfabriek.nl

ENTRÉE

Adultes: 10 euro
 Enfants de 3 à 12 ans accomplis: 3 euro
 Enfants jusqu'à 2 ans accomplis: gratuit

LIEU:

De Broodfabriek
 Volmerlaan 12, 2288 GD Rijswijk
 Pays-Bas

Gagnez des cartes d'entrée!

Les lecteurs de Train Miniature Magazine peuvent gagner des cartes d'accès gratuit à ces Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire des 17 et 18 janvier prochains. Au total, cinq fois deux cartes seront distribuées gratuitement. Envoyez un simple email à l'adresse modelspoor@de-broodfabriek.nl pour tenter de gagner une de ces cartes, en expliquant pourquoi vous voulez la gagner. Si vous n'êtes pas retenu, utilisez alors le bon de réduction qui se trouve dans l'annonce imprimée dans le présent numéro.

le programme de tous les exposants à cet événement sur le site web www.modelspoordagen.nl.



Le
1^{er} modèle
exclusif pour
les lecteurs de
Train Miniature
Magazine

La 201.010 fraîchement repeinte, en tête du prestigieux 'Orient Express'. Malines, anno 1989. Photo: Max Delie.

Van Biervliet sort la série 59 en modèle 'Budget'

EN 2013, TRAIN MINIATURE MAGAZINE LANÇAIT POUR LA PREMIÈRE FOIS UNE 'ACTION' VISANT À PERMETTRE À SES LECTEURS D'ACQUÉRIR UNE VERSION EXCLUSIVE D'UN MODÈLE RÉDUIT À SUCCÈS, POUR UN PRIX INTÉRESSANT. APRÈS LE SUCCÈS RENCONTRÉ PAR LA 5523, CE FUT LE TOUR EN 2014 DE LA 6322, QUI SERA ACQUISE PAR DE NOMBREUX MODÉLISTES. VU LE SUCCÈS DE CES DEUX ACTIONS, NOUS AVONS DÉCIDÉ DE RÉITÉRER CE TYPE D'OPÉRATION AVEC UN NOUVEAU MODÈLE. MAIS CONTRAIREMENT AUX ACTIONS PRÉCÉDENTES, NOUS SOMMES PARTICULIÈREMENT CONTENTS DU FAIT QU'IL S'AGIRA CETTE FOIS D'UNE TOUTE NOUVELLE PRODUCTION QUI VOUS SERA PROPOSÉE EN EXCLUSIVITÉ!

Comme troisième modèle de la gamme 'Budget line' de Van Biervliet, c'est la série 59 (le type 201) qui a été retenue et qui est actuellement en phase de réalisation. Et la première variante de ce modèle sera réservée à nos lecteurs! La rédaction de TMM a opté pour la version d'origine de cette loco – comme type 201 – avec la livrée dite 'de l'étoile'. Toutes les locomotives de ce type ont porté cette magnifique livrée dès leur livraison (au milieu des années 1950) jusque dans les années '60. De cette manière, nous espérons répondre aux souhaits des adeptes de l'époque III. Mais comme nous avons opté pour la 201.010, ce modèle pourra aussi circuler sans fausse honte sur un réseau allant de l'époque IV jusqu'à nos jours, car la 5910 a été remise dans sa livrée d'ori-

gine et renumérotée 201.010 en mai 1989, lorsqu'elle a été incorporée dans l'effectif du patrimoine historique de la SNCB!

Des modèles réduits de ce type de loco ont déjà été reproduits en H0 par le passé, tant par Roco que par Märklin/Trix. Le modèle Roco date de 1976, mais n'était pas tout à fait à l'échelle et ne correspond certainement plus aux attentes actuelles du modéliste exigeant. Le modèle Märklin sorti en 2005 était quant à lui bien à l'échelle, mais le modèle Trix en courant continu souffrait d'une motorisation ancienne et n'a d'ailleurs recueilli qu'un succès mitigé chez les adeptes du 2-rails. En outre, il n'existait pas encore à ce jour de modèle portant le matricule 201.010. Malgré le label 'Budget' de ce



La première locomotive du type 201 en début de carrière. Photo: SNCB (Collection: MxD).

modèle, il s'agira pourtant à nouveau d'une série pour laquelle chaque détail de caisse ou de livrée sera conforme à l'original. Cette fois encore, ce modèle sera accompagné de quelques wagons, proposés sous forme d'un set. Nous sommes toutefois encore en train de déterminer quel sera le type des wagons qui feront partie de ce set. Il entre également dans nos intentions de suivre le processus de développement de ce modèle et de vous en faire régulièrement rapport. Ce modèle devrait normalement sortir vers la fin 2015. L'inscription à cette nouvelle action sera possible dans quelques mois: nous vous tiendrons au courant.

Aperçu des SOMMAIRES TMM 132 - 142

ARTICLE	N°	P.
Réseaux, dioramas, plans et mini-réseaux		
Réseaux		
'St. Marnock Engine Shed', un dépôt écossais en voie 0	132	38
Bw-Polchingen/Maifeld-Hbf, l'impressionnant réseau du Mbf Maifeld	132	50
'Utrecht Lunetten' au 1/87 ^e : le 2 ^e projet du Modelspoorgroep Driebergen	133	26
'Le dépôt Diesel'	133	58
'Wolzerdange', une ligne secondaire luxembourgeoise en 1950-'60	134	28
'Breininge' en H0	135	28
'La Bosse', un réseau d'exposition français en H0	135	42
'Balmount River Railway', un petit réseau fictif en 0n30	135	70
Le monorail Lartigue, une originalité... bringuebalante!	136	44
'Modellbundesbahn'	137	26
Réseau à demeure: 'Gaeverberg'	137	50
Le réseau de club de l'ALAF	138	18
De helft van lijn 11'	138	30
Landovice Nové M sto': un réseau en TT d'inspiration tchécoslovaque	138	40
Stefanowo': une aventure polonaise transposée en H0	138	46
The Gresley Beat': King's Cross sans gare	138	54
Pontempeyrat': un bout de France en miniature	138	64
la ligne du Gothard	138	70
Sønder Omme': des manœuvres à la danoise	138	80
Neu Birkenfeld - Derde leven voor een stationnetje van Spijkspoor	138	86
San Rocco Torinese - Un hommage aux chemins de fer à voie étroite d'Italie	138	91
'Oosterbeek Hoog', une ligne de parade pour modèles 'faits main'	139	30
'Rhydwyn Fawr Steel'	139	67
'Pocahontas Mining Company'	140	34
'Van Lingen naar Gefrees', le réseau modulaire du 'Leuvense Spoor 1 Vrienden'	141	26
'Landesweit', un projet en Voie 1 sur commande	141	54
'Poperinge-Terminus' au cours de la Grande Guerre	142	34
Plans de réseaux		
Quevaucamps, une gare-terminus oubliée	132	58
Dioramas		
'Margival', un diorama du nord de la France	132	76
Tongeren station, 11 mei 1940'	136	60
Onder vuur', un dramatique diorama d'Artitec	136	72
Mini-réseaux		
'Polbrook Gurney Colliery'	133	40
'Clos Les Mines', un réseau imaginaire	134	60

ARTICLE	N°	P.
Brewhouse Quay'	136	30
Concours de mini-réseaux 2014: la dernière ligne droite!	137	76
Matériel roulant		
Locomotives - Tests		
La 'Cityrail' de Jocardis	132	18
La 26.050 SNCB de Roco	132	20
Van Biervliet présente sa série 23 en H0	132	30
La 5523 de B-Models	133	22
La 1500 des NS chez Elotrains Productions	134	24
La loco à vapeur 98.016 SNCB chez Märklin	135	22
La 5706 chez B-Models	135	26
Le type 1800 des CFL chez B-Models, en réel et en modèle	135	36
Le type 140 SNCB de Märklin	136	18
La 'nouvelle' Break de Treinshop Olaerts	136	21
La 8040 ESU en H0	137	16
La Traxx 2835 chez ACME	137	24
La 'Class' 66 Ascendos en H0 chez Heljan	139	20
La 5404 SNCB reproduite par NMJ	141	18
Rail-Kees MAK G 1206 en Voie 1	141	22
Le 'masque de plongée' de Van Biervliet - l'automotrice AM86 testée à fond	142	22
La série 4700 des NS chez Philotrains	142	32
Locomotives - Superdétaillage		
Une touche digitale de plus à la série 62 Budget Line de Van Biervliet	137	73
Voitures - Tests		
Les voitures prussiennes du type 'C3' de la SNCB chez Brawa	133	16
Les voitures I2 d'époque IIIb chez LS Models	136	24
La mise en service des voitures I2 de LS Models	139	38
Une voiture-pilote Benelux chez Elo Trains	140	27
Les anciennes voitures allemandes de Liliput	142	27
Voitures - Superdétaillage		
L'installation d'un éclairage dans les M6 de Classix	134	64
Wagons de marchandises - Tests		
Les wagons tombereaux 'Ludwigshafen' de la SNCB	133	21
Des wagons Belges 'Gklm' chez LS Models	134	20
Les wagons du type 2212 A0 SNCB	136	26
Le wagon 'Otm 52' Exact-Train	139	19
Le wagon-trémie 'Tads' en H0 de Van Biervliet	139	24
Le wagon transport d'autos 'Laaers' chez LS Models	140	24
Wagons de marchandises - Superdétaillage		
La patine des wagons 'Gklm' de LS Models	134	72
Une voiture-atelier ex GCI avec décalques Rail-Kees	140	30
La patine des wagons à marchandises belges	141	73
Un train de chaux en trois étapes	142	68

ARTICLE	N°	P.
---------	----	----

Trams

La motorisation d'une PCC Atlas	136	76
---------------------------------	-----	----

Bâtiments et ouvrages d'art

Bâtiments - Construction

Expériences pratiques avec les maisonnettes Aumo. be	136	38
Une façade d'usine chez Rail-Kees	139	29
La centrale à vapeur de Gand-Sud (1)	139	43
L'assemblage de la villa Zonheuvel de Tilly Models	139	48
'Garages Story' (1)	139	52
La centrale à vapeur de Gand-Sud (2)	140	74
La centrale à vapeur de Gand-Sud (3)	141	36
Une grange en pierre de taille au moyen de feuilles Redutex	141	41
Une station-service Purfina	141	44
La gare de Lierre chez Goover Models	141	64
Emmanuel Nouaillier: Petits détails pour grandes échelles (1)	141	70
La centrale à vapeur de Gand-Sud (4)	142	51

Décor

Décor - Construction

Des étauçons en bois pour charbonnage (3)	132	35
Ainsi fut la région de la Ruhr (7): La construction des routes et des PN	132	62
Assemblez un ancien réverbère de rue en H0 avec... des paillettes!	132	70
Pratique: Une 'trottinette' de la SNCB en H0	133	34
Des étauçons en bois pour charbonnage (4): un diorama fait pour être exposé	133	46
Passage de l'industrie (6) - Le dépôt 'Couleurs & Vernis' avec des pièces Vector Cut	133	51
Emmanuel Nouaillier, l'initiateur du magasin d'Add On Parts	133	66
Des étauçons en bois pour charbonnage (5)	134	66
La confection d'une réclame lumineuse désaltérante	134	70
Une boîte aux lettres en fonte des postes en H0	135	50
Des détails 'maison' par Emmanuel Nouaillier	135	60
Un beau massif rocheux en miniature	136	48
Des ponts et des portails de tunnel en Red Cedar	136	66
Des étauçons en bois pour charbonnage (6)	136	68
Un pigeonnier en modèle réduit	137	38
Une maison à mansarde en H0	137	46
La commande d'aiguillages par tringles	137	60
Un bus sur rails Saurer de la SNCV à l'échelle 0	137	66
Passage de l'industrie (7)	137	68
Les maisons flottantes néerlandaises de Busch	137	78
Des arbres 'faits main' chez Artitec	140	33
'Impasse Atmosphère' d'Emmanuel Nouaillier	140	42

Décor - Superdétaillage

Des aiguillages Peco belgicisés	135	55
---------------------------------	-----	----

ARTICLE	N°	P.
---------	----	----

Décor - Matériaux

Les liquides pour patine Modelmates	132	26
-------------------------------------	-----	----

Véhicules - Tests

Artitec sort les camions DAF à cabine à volant frontal	133	18
Artitec sort les camions DAF à cabine à volant frontal	142	16

Matériaux et techniques

Patine et peinture

La peinture des figurines - une technique parmi d'autres	133	76
--	-----	----

Outils

Le ballastage à l'aspirateur!	132	66
-------------------------------	-----	----

Electricité et électronique

La détection des trains par barrière infrarouge	136	80
Le montage d'un décodeur Goover Models	140	68

La construction d'un réseau

Dessines-moi une gare! (5)	132	44
Les boucles de retournement	133	72

Aiguillages

Le 'Smart Switch' de Peco	137	20
Le câblage facile d'aiguillages en DCC	139	62
La fabrication 'maison' des voies et aiguillages: 1/ Les voies	140	72
La fabrication 'maison' des voies et aiguillages: 2/ Les aiguillages	141	49
Un amortisseur phonique pour moteurs d'aiguillages	141	62
La fabrication 'maison' des voies et aiguillages (3)	142	44

Chemins de fer réels

Wagons de marchandises

Purfina et Fina, des marques belges emblématiques	140	52
---	-----	----

Compositions

Compositions avec la 5523	133	24
Les voitures UIC-X de la DB Au G-Duché de Luxembourg	134	75
Des trains IC et P en voitures I6	136	56
Les fourgons à bagages 'Dms' en 2014	139	60
Des véritables trains courts de marchandises	142	76

Reportages

Exposition et bourse

Le week-end du 0-Forum	132	74
Les Journées néerlandaises de modélisme ferroviaire 2014	133	74
'Rail' 2014: la belle marche en avant de l'échelle zéro	135	66
'On Traxs!' 2014: du modélisme ferroviaire en bonne forme	135	76
Le salon 'Mondial du Modélisme' à Paris	139	72
Les Journées du modélisme ferroviaire à voie étroite 2014	141	78
Première rencontre des amateurs de la Voie 1 à Alost	141	80
L'expo de Walferdange	142	67
Eurospoor 2014: un concept très large...	142	71

ARTICLE	N°	P.
Fabricants		
L'herbe statique, un séminaire instructif chez Lang-messer Modellwelt	133	69
La 6322 SNCB en collaboration avec Van Biervliet	134	18
La 1252 noire de Märklin	138	17
Shapeways, un nouveau fabricant d'accessoires pour modélisme	139	57
Journal du Chemin de Fer numéro 200	139	79
Damofer cesse ses activités en 2015!	142	80
Associations		
Modeltrein-Support	139	78
Trucs de bourses		
Rail 2014	133	81
De modelbouwshow 2014	133	81
On TraXS! 2014	133	81
MOB-EXPO	133	81
La revue des agendas	139	76
Eurospoor 2014	140	79
Journée découverte entreprises: un regard dans les coulisses d'Infrabel	140	79
La foire aux livres ferroviaires de Lierre	142	81
Houten Digitaal	142	81
Foire de Nuremberg - nouveautés		
Foire de Nuremberg 2014	134	42
Expo Train Miniature		
La 6322 sera disponible à l'Expo!	140	22
Tout ce que vous voulez savoir concernant notre 7 ^{ème} 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire	140	58
Premier compte-rendu de notre 'Grande Expo' de modélisme ferroviaire 2014	141	76
Vu lors de notre 'Grande Expo' 2014	142	17
L'apothéose du Concours de mini-réseaux à Louvain	142	58
Divers		
Modèle de l'année		
Elisez le modèle de l'année 2013	132	72
Le 'Modèle de l'année' 2013	134	78
Le 'Modèle de l'année 2013' par Febelrail	137	15
Recensions		
Das Dampflok-BW	132	81
Miba-Spezial 98 lanung mit Perspektiven	132	81
La SNCB au Luxembourg - Le matériel roulant au cours des années 1990	132	81
Railfoto 2012 - 7 ^{ème} volume de la série 'Treinen in beeld'	133	13
La Belgique au fil du rail - SNCB-SNCV Années 1950-1960	133	15
Dictionnaire du patrimoine ferroviaire	133	15
Praktisch handboek Schilderen voor Modelspoor	134	80
Museumbewaarpplaats NMBS Kessel-Lo	134	80
Le Train Spécial 76: Les C 550/5800 '150 ch'	134	80

ARTICLE	N°	P.
Brekina Autoheft 2014	134	80
Recensions	135	21
Recensions	135	21
Recensions	135	21
Recensions	135	21
Destination Front: Les chemins de fer en Belgique pendant la Grande Guerre	136	17
Joseph, Adolph & Co, les Lilliputs	136	17
La ligne 154 - Namur - Dinant - Givet	137	79
Eisenbahn Journal - Super Anlagen: Industrie und Bundesbahn	137	79
Modell Eisenbahner Sonderheft Nr 1 Glanzstücke	137	79
Modelling Trees (Part I & II) - Modelling Grassland & Landscape Detailing	137	80
Elektrische locomotieven made in Europe	137	80
Ottbergen - Klassiker der Dampflokzeit	137	81
La ligne de la Bosse - La saga d'un réseau exceptionnel	138	96
Rhätische Bahn - Auf Meterspur durch Graubunden	138	96
De spoorweg Lage Zwaluwe-'s-Hertogenbosch 1886-2014	138	96
Atlas ferroviaire France 2014/2015	138	97
Eisenbahn Romantik Unterwegs mit Lust und Leidenschaft	138	97
Bahn Klassik 1 - Zeitreisen 1951-1981 11 Sehnsuchts-Orte	138	97
Consolidation 29.013	139	80
Types AM 39-46-50-51-53 Reeksen/Séries 001-050	139	80
Chemin de fer des 3 Vallées/De 3 Valleien Spoorweg	139	80
Le rôle des cheminots dans la Bataille de Liège	139	81
Modellbahn Praxis 1/2014	139	81
Josef Brandls Traumanlagen 1/2014	139	81
Het grote spoorboek - De spoorwegen in Nederland	140	80
Er kan nog een trein komen - Het spoor in Nederland verbeeld	140	80
Trains de Belgique - Années 1960	140	81
Type 211 - Reeks/Série 64	140	81
Type 120/121 - Reeks/Série 28	140	81
Type 554 - Reeks/Série 46	141	81
Ontwerpen aan het spoor	141	81
Un siècle de vapeur - 6	142	78
Type 150 - Reeks/Série 15	142	78
Type 205 - Reeks/Série 55	142	78
Type BN & ACEC - Reeks/Série 20	142	78
Cinq générations de Rails, de Trains, de Vies d'hommes	142	79
Eisenbahn Journal Super Anlagen - Modellbahnwelt Odenwald	142	79
MiniMax-Anlagen	142	79

L'index de tous les numéros (1 à 142) est à consulter sur notre site web: www.trainminiaturemagazine.be

Nederlandse Modelspoor Dagen

i.s.m. **RAIL**
MAGAZINE

MET O.A. DE BANEN/VERENIGINGEN:

- Rolde
- Diespe
- Irgendwo
- Java 1946
- Team Mitropa
- Herberts Crossing
- Modulegroep BCN
- Ferien in Blumenfeld
- HCC Modelbaanautomatisering

17 & 18 januari 2015

10:00 - 17:00 uur

**€ 2,-
korting***

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

E-mail:



DE BROODFABRIEK RIJSWIJK | 070 307 59 00

MODELSPOORDAGEN.NL

ECR 66243

Art.Nr. 31059

NEUHEIT
2014



Messwagen
EHG 388

NEUHEIT
2014



DB Schenker 66001

Art.Nr. 31074

NEUHEIT
2014



↑ Messwagen EHG 388

- 36030 Wagon de mesure, jaune, Ep. IV
 - 36031 Wagon de mesure, rouge, Ep. V/VI
 - 36032 Wagon de mesure, vert, Ep. IIIb
- 3 versions (couleur / epoke)

Disponible chez votre détaillant.

↩ Ceux-ci, ainsi que les modèles précédents, sont disponible chez votre détaillant!

Freightliner Poland 66002

Art.Nr. 31075

NEUHEIT
2014



www.loksound.be

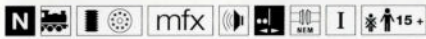


T	S	D
train	service	dankkaart

Locomotive record – pionnière – Diva



disponible en décembre/ janvier !



37015 Locomotive à vapeur avec tender séparé pour trains rapides.

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

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

Série unique.

€ 499,95 *



Construction globale aérodynamique



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



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

Vous pouvez aussi simplement scanner le QR-code.



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