



La Plaque tournante

Numéro 2 – Juin 2026

Dans ce numéro

Faites votre plaque tournante vous-même

Aspiration montréalaise

Nouvelles des réseaux

Piero in gita



Sommaire

Sommaire

Le billet du Président	3
Construction d'une plaque tournante à l'échelle N Armin Reicharz nous guide au fil des travaux	4
Le train dépoussiéreur de Montréal Jacky Colomb	8
Furka-Oberalp Maquette en HOm André Reymond	10
Week-en exceptionnel à Acqui Terme Une autre époque Piero Sismondo	12 16
Locomotives de la série D des SJ Petit Curieux	18
Fourgon postal GFM en HOm André Reymond à la recherche de nouveautés	20
Nouvelles des réseaux Jacky Colomb	21
Agenda Vie des clubs, manifestations, expositions, etc.	23



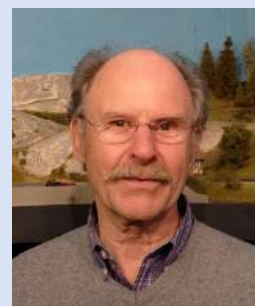
Couverture : Locomotive SJ Dm3 978 des Chemin de fer suédois

le TGV *Nicolas Chiriacescu*
Trains * Voitures anciennes
www.tgvshop.com



Achats * Ventes * Echanges * Restaurations
Rue St Martin 28
1005 Lausanne
Tél. 021 311 32 36
Fax 021 311 32 54

Le billet du Président



Chers membres,
Chers amis,

Cette année a commencé avec des perspectives plutôt incertaines, la situation du chantier du réseau HO Grande n'était pas bien définie et les démarches pour préciser son futur ont pris du temps, beaucoup de temps.

Nous avons maintenant arrêté les décisions concernant la réalisation du réseau telle qu'elle nous apparaît le plus rationnel en regard des nombreux besoins, souhaits, rêves mais aussi contraintes techniques, spatiales et financières.

Les prochains mois seront entièrement dédiés au nouveau départ du chantier, plusieurs équipes sont à pied d'œuvre pour la construction et la mise à jour des nombreux problèmes restés en suspens jusqu'à aujourd'hui. Cela nécessitera une grande réorganisation du club, des heures de travail à mettre au compte du réseau et par conséquent d'autres tâches seront mises en veilleuse.

Pour délester les équipes actives, nous avons dû reporter les Journées Portes Ouvertes à l'année prochaine. Nous pourrons à ce moment montrer une meilleure image de notre club avec de nouvelles réalisations. La sortie annuelle quant à elle sera bien organisée, de même que les passeports vacances et la fondue de fin d'année.

Rassemblons nos forces pour mieux servir les intérêts du Rail Club La Côte !

Jacky Colomb
Président

Construction d'une plaque tournante « maison » à l'échelle N

Armin Reicharz

1) Pourquoi ... ?

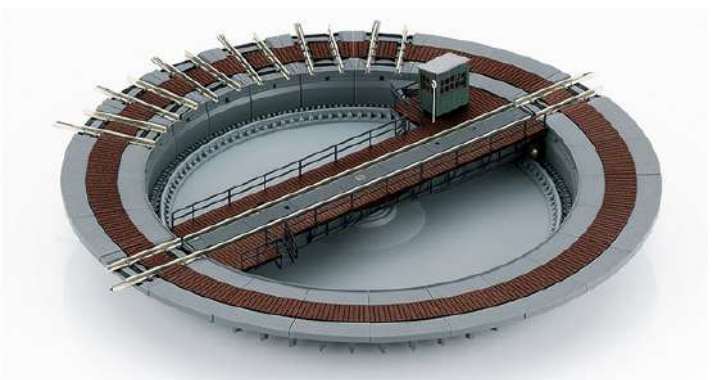
Le sujet de cet article amène forcément d'abord une question : pour quelle raison obscure quelqu'un voudrait construire sa propre plaque tournante lui-même ? La réponse est assez simple : j'avais envie de le faire ! Eh oui, certains construisent eux-mêmes leurs maisons, leurs véhicules voire leurs rails (bon, en N je n'en connais pas beaucoup...) donc c'est simplement l'expression même de notre hobby que de réaliser soi-même. Mais en réalité il y a encore d'autres aspects qui m'ont poussé dans ce projet.

Je planifie actuellement une extension à mon réseau N. J'ai un peu de place que j'aimerais utiliser pour ajouter une partie complémentaire et assez différente de mon réseau actuel. Je pensais depuis quelque temps à une plaque tournante. Nous savons qu'un tel dispositif occupe un espace colossal sur un réseau, raison pour laquelle elle doit être au centre de la planification dès le départ. Avec un budget espace de 2.40 x 0.75 m. environ, ça tient du défi...



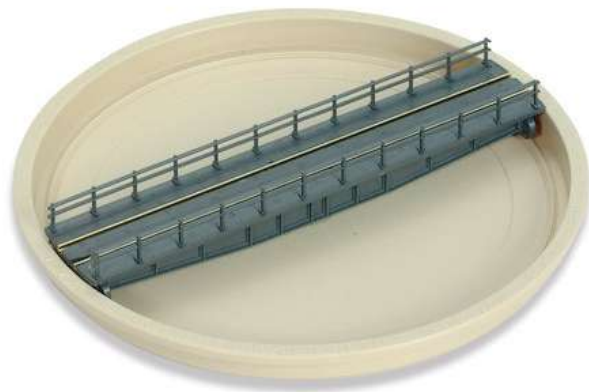
Avec un diamètre total de 220 mm et un prix presque réductoire ça n'entre pas sur ma maquette ni dans le budget !

En N on trouve quelques modèles de plaques tournantes fort jolies, telle que par exemple la Fleischmann.



Minitrix offre une solution assez élégante

Avec un diamètre de 170mm, ça serait idéal d'un point de vue espace (mais pas le prix...), mais il y a un hic : le pont ne fait que 132mm. En fait, il semblerait que Märklin ait eu l'idée de réutiliser la PT de l'échelle Z pour la déployer en N. Trop bête, pas possible d'y faire tourner ma BR41 ou BR 50... 😞



J'ai encore trouvé ceci de chez Peco

Il existe d'autres produits plus confidentiels, mais déjà à ce stade de la recherche je me suis aperçu qu'il y avait nombre de réalisations « maison ».

Très simple, mais intéressante comme base de travail pour la pimper selon ses désirs. A un prix plus que modeste et une voie de 150 mm, très bien ! Mais hélas elle n'est pas motorisée. J'ai vu que c'est quelque chose que d'autres ont aussi ajoutés eux-mêmes, alors pourquoi pas ? Dimension idéale, simple et pas chère...

Et c'est là que l'étincelle s'est produite.

Faire une motorisation est la partie la plus ardue (on y reviendra) et comme je suis l'heureux propriétaire d'une imprimante 3D, je peux carrément tout faire et partir de zéro – c'est décidé je me lance !!

Cet article a pour but de vous partager mon projet que je viens de débiter, ainsi nous découvrirons ensemble les diverses étapes avec les succès, je l'espère et obstacles qui accompagnent ce genre d'entreprise.

Le monde du modélisme est plein de gens talentueux qui savent réaliser des choses extraordinaires avec toute sortes de matériaux. Sans aucun doute on peut construire sa PT à partir de plaques de plastique, de carton d'architecture, de balsa, de métal... Vu que je pratique l'impression 3D, pour moi c'est la solution qui coulait de source.

En revanche il faut préalablement modéliser chaque pièce, et ça se fait avec des logiciels dédiés. Il en existe un tas. Il y a « FreeCAD », gratuit, ou encore OnShape, Shapr3D... Personnellement j'ai opté pour Fusion, logiciel semi-pro qui est gratuit (en version limitée) pour étudiants et « makers » comme moi, sans usage commercial.

Si on fait soi-même une PT, il faut se poser déjà au départ la question de la motorisation. C'est une partie pointue, et je ne trouverais pas du tout un mauvais choix d'avoir une PT manuelle qu'on a construite soi-même. Selon moi, tant qu'on a du plaisir à la réaliser, ce sera réussi. Dans mon cas toutefois, je tiens à la motorisation et même à une intégration dans ma commande digitale (oups...). Cela implique l'usage d'un moteur pas à pas et toute la commande et le binz qui va avec.

3) Développement en 3D

Partant de là, je peux adapter ma conception à l'espace disponible et aux fonctions souhaitées. Si l'on regarde les nombreuses photos disponibles sur internet, on se rend compte qu'il ne semble pas y avoir réellement de standard. Visiblement beaucoup de PT étaient construites selon les besoins spécifiques avec un design particulier. Les Allemands ont fini par normaliser les tailles à 23 et 26 mètres de longueur de pont semblerait-il, certainement dans le but de simplifier la gestion opérationnelle.

Il en existe des plus simples, des plus complexes en construction, avec diverses formes de fosse, avec cabine de manœuvre ou pas... Par conséquent j'ai préféré la concevoir librement inspirée sans rechercher une reproduction exacte.



Source : <https://www.globetrotter-fotos.de>

J'ai préféré rester plutôt simple, car comme on le verra, imprimer des pièces en 3D apporte son lot de contraintes et limitations, notamment les détails très fins.

La première étape consiste à déterminer les

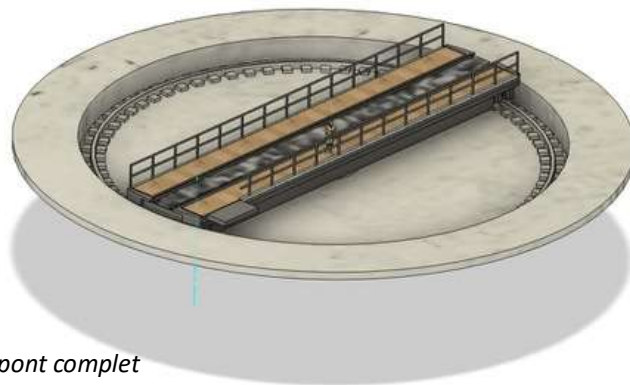
dimensions : aussi grand que nécessaire, aussi petit que possible... Un pont de 150 mm suffira tout juste à accueillir BR50 et autre BR41, à condition que le mécanicien n'ait pas abusé de l'apéro ce jour-là. En y ajoutant la bordure de la fosse, j'arrive à un diamètre total de 190mm ; je peux imprimer 200, alors bingo. En consultant diverses photos, on se rend compte que les fosses ne sont en général pas très profondes, disons à peu près à hauteur de la taille. J'arrive à 8mm, soit l'équivalent de 1.3 m, ça paraît bon.

Les ponts de PT sont supportés par des galets qui roulent sur un rail circulaire qui fait le périmètre de la fosse. Ce sont des choses assez faciles à incorporer et ça me semblait essentiel pour le coup d'œil.



La fosse, telle que modélisée avec Fusion

Le pont représentera l'élément le plus complexe et sera constitué de diverses pièces assemblées. Les pièces imprimées peuvent être collées ou vissées au besoin (avec quelques précautions car les volumes ne sont pas pleins en général). Je prévois de faire les courbes latérales en balsa pour un aspect plus réaliste.



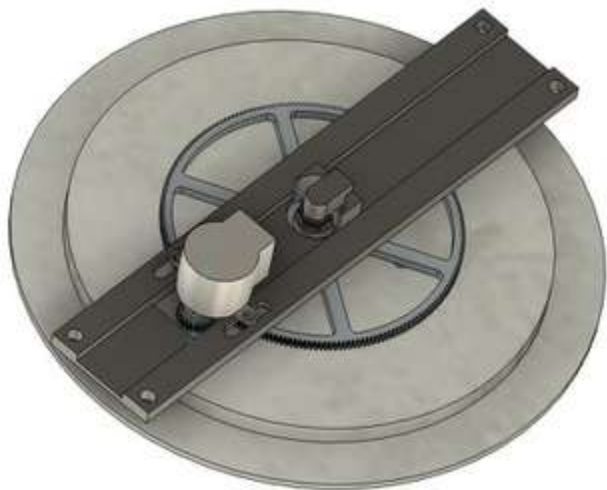
Le pont complet

4) Système d'entraînement

Entrer ici dans tous les détails de chaque pièce de l'entraînement dépasserait le cadre de cet article, sachez qu'il existe diverses solutions pour l'intégration

du moteur. Les essais montreront si celle que j'ai retenue fonctionne de façon satisfaisante ou s'y je dois m'y prendre autrement.

Ce qui est utile dans tel projet, qui restera un prototype unique, est de concevoir des composants plutôt simples et privilégier la possibilité de changer la conception en agissant uniquement sur le composant concerné sans devoir tout reprendre (quelques décennies d'expérience comme ingénieur résonnent encore...)



Vue de dessous avec l'entraînement et le moteur pas à pas.

Enfin il y a le passage du courant me direz-vous, et vous avez bien raison ! Pour alimenter le rail du pont, je vois deux solutions. La première consisterait à placer des contacts sur le pourtour de la fosse, et des contacts sur le pont. Dès que ce dernier est en position, il serait alimenté.

La deuxième est d'amener des fils qui alimenteront le rail par le centre de la fosse.

Première solution :

- + la polarité du pont est toujours juste, même si j'opère un demi-tour.

- + pas de problème de fil qui s'enroule sur lui-même

- difficulté de trouver des contacts fiables et discrets

- positionnement des contacts lié aux sorties de voies

C'est surtout les deux derniers points négatifs qui sont déterminants pour moi. J'opte donc pour la deuxième solution du fil entrant par l'axe du pont tournant.

Avantages :

- + pas besoin de contacts, potentiellement problématiques et inesthétiques

- + conception facile, mais il faut une solution pour éviter la torsion des fils au centre

- inversion de polarité dès que j'opère un demi-tour

Je laisse de côté la question de la polarité, nous aborderons ce sujet dans le dernier volet, car cela

dépendra de l'électronique de commande de la plaque. Concernant le passage du fil, il faut une solution de contact tournant, faute de quoi les fils vont évidemment se tordre sur eux-mêmes si la plaque tourne plusieurs fois dans le même sens, ce qui peut bien sûr arriver.

Pour cela je compte utiliser les petites fiches jack audio qu'on trouve dans le commerce et qui répondent à priori exactement au besoin :



Fiche Jack faisant office d'axe central et de contact tournant

Enfin, quant au moteur, je pense utiliser un moteur pas à pas standard pour bricolage, que l'on trouve facilement sur les plateformes chinoises, mais nous y reviendront plus tard.

A ce stade du projet, je peux commencer à imprimer les pièces et je vous montrerai leur réalisation dans le deuxième volet. En espérant avoir attisé votre curiosité pour continuer à suivre ce projet je vous dis à bientôt.



Membre fondateur du RCLC Armin est toujours resté fidèle à son club. Maintenant qu'il a un peu plus de temps, il nous revient et s'investit dans la recherche de solutions pour le réseau HO. Bienvenue au RCLC !



ELECTRISEZ VOTRE VIE !



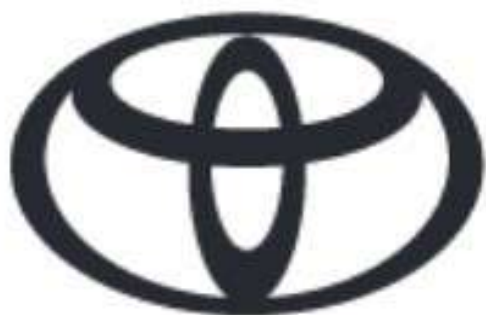
HYBRID ELECTRIC

PLUG-IN HYBRID ELECTRIC

BATTERY ELECTRIC

FUEL CELL ELECTRIC

Plus de 25 ans d'expérience en électrification.
**Lancez-vous dans l'aventure électrique avec
10 ans de garantie et d'assistance.**



GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

021 631 99 31 | toyotacrissier.ch

info@toyotacrissier.ch

Curiosité à Montréal, le train dépoussiéreur

Jacky Colomb

Dès le début du XXe siècle, Montréal souffre de l'absence d'un système de transport en commun rapide. Les rues sont engorgées et le réseau de tramway révèle vite ses lacunes. La réalisation d'un projet de transport souterrain est un moment grandement attendu par la population montréalaise.

Outre l'architecture des stations et les céramiques murales au style parfois psychédélique, aujourd'hui l'un des éléments restants les plus mythiques est probablement le train aspirateur que l'on fait passer certaines nuits pour nettoyer les voies.



Le 14 octobre 1966 marque un grand jour pour les Montréalais : l'inauguration de leur métro, le huitième en Amérique du Nord.



Acheté à l'époque 250 000 \$, le train dépoussiéreur est encore en service 55 ans plus tard.

Photo : Gracieuseté de la STM



Une fois la nuit tombée et le dernier métro passé, tout ne se met pas sur pause pour autant. Dans les tunnels de la STM des employés d'entretien effectuent des travaux partout sur le réseau, mais également le train dépoussiéreur circule sur les rails. Le train dépoussiéreur de la STM est un véhicule d'entretien unique qui circule la nuit dans le réseau du métro de Montréal. Presque chaque soir, il quitte le garage de la Société de transport de Montréal (STM) pour nettoyer les tunnels du métro.

Comme son nom l'indique, son objectif est bien simple, l'appareil souffle de l'air pour soulever la poussière du sol, puis l'aspire depuis l'une ou l'autre des extrémités du train. Il peut même ramasser des petits déchets qui se trouvent sur les rails, comme des sacs de chips ou des bouteilles vides mais il n'est pas fait pour les gros déchets. Son rôle est d'éliminer la poussière noire de carbone provenant de l'usure des freins et des pneus des véhicules.

Mis en service dans les années 1960 (juste avant l'ouverture officielle du réseau en 1966), ce train continue de fonctionner jours après jours. Il passe une ou deux fois par semaine, à la fin du service régulier. Le



nombre de sorties et la durée de celles-ci varient selon le travail requis et la disponibilité des voies. Une chose est certaine, dans une bonne nuit de travail, le train dépoussiéreur peut nettoyer une dizaine de kilomètres de tunnel, et ce, dans les deux directions.

Dans un futur pas trop lointain, la STM aimerait trouver un nouveau train équipé de batteries et qui serait donc autonome. Car pour faire circuler le train dépoussiéreur actuellement, il faut remettre le courant la nuit sur la ligne où il circule, ce qui retarde les travaux nocturnes des équipes.

Pour des raisons de sécurité celles-ci ne peuvent travailler que lorsque le courant est coupé.

Une question de santé

Le train dépoussiéreur ne sert pas seulement à rendre le métro plus propre, mais aussi plus sécuritaire.

Les rames du métro produisent du carbone que le train dépoussiéreur aspire pour améliorer la qualité de l'air, un aspect « assez critique » de l'entretien du métro, surtout dans des tunnels.

Maintenir le train opérationnel

Le train dépoussiéreur a fait son arrivée au milieu des années 1960, c'est le plus vieux train à toujours circuler sur les rails de la STM. *« Ça prend beaucoup d'efforts pour le maintenir en vie, car certaines pièces deviennent difficiles à trouver et sont longues à obtenir »*, mentionne Marie-Claude Léonard, directrice exécutive métro à la STM (Société de Transport de Montréal).

Plusieurs modifications ont été apportées pour maintenir son état et optimiser l'appareil, comme le changement de la conduite manuelle à automatique.

Dans un monde idéal, il faudrait le remplacer. La technologie a tellement évolué. Aujourd'hui, on a des systèmes qui sont vraiment meilleurs, plus compacts et qui peuvent nettoyer la voie en même temps, pas juste retirer la poussière, explique Jonathan Laplante Lavoie le contremaître.

« Remplacer le train dépoussiéreur coûterait plusieurs dizaines de millions de dollars », selon lui *« mais on ne se cachera pas qu'on a des enjeux de financement à la STM, alors ce n'est pas une priorité présentement »*.

La STM en mode rétro

Si la STM a complètement remplacé ses vieilles MR-63, il reste encore plusieurs éléments qui datent de l'inauguration du métro le 14 octobre 1966.

Bien que les vieilles voitures MR-63 ne sont plus là pour souligner les 55 ans de l'inauguration du métro, plusieurs éléments d'époque sont encore présents sur le réseau.

« Autres artéfacts d'époque : le logo des panneaux à l'extérieur des édicules, les pneus des voitures de métro, les poubelles, les bancs et les noms des stations sur les quais. L'amour des Montréalais pour leur métro et la fierté des employés qui y travaillent n'ont pas changé », se félicite Mme Léonard.

Même la fameuse huile d'arachide dans laquelle sont trempés les sabots des freins en bois n'a pas changé.

Au point où on la retrouve sur les nouveaux trains Azur. Commandée à raison de 4000 à 5000 litres par an, elle permet de traiter les 20 000 sabots qui sont fabriqués annuellement, améliorant leur résistance à la chaleur.

Ah ben comme on dit :

« Je vais me coucher moins niais à soir ».



Caractéristiques principales

- Puissance : Équivalent à 1 500 aspirateurs domestiques.
- Capacité : Il est muni d'immenses bacs capables de stocker une grande quantité de carbone. Le système de convoyeur en dessous ramasse les plus gros déchets.
- Origine : Conçu au milieu des années 1960, juste avant l'ouverture du métro, son design est inspiré d'appareils utilisés en Suède et par la RATP à Paris.
- Nuisance : Il génère un niveau sonore très élevé lors de son passage.

Horaires et fonctionnement

- Il opte pour des sorties la nuit, une fois le dernier métro passé, sur différentes sections du réseau.
- Il roule très lentement, soit entre 8 et 10 km/h, pour maximiser l'aspiration des débris.
- Contrainte opérationnelle : Pour qu'il puisse circuler, la STM doit rétablir le courant sur la ligne concernée. Cela oblige l'interruption des travaux nocturnes réguliers des équipes d'entretien, car ceux-ci exigent une coupure de courant par mesure de sécurité.

Maquette du Furka-Oberalp en 0m

Texte et photos André Reymond

Si nous sommes nombreux à nous passionner pour le HOm, le 0m n'est pas en reste auprès des amateurs qui disposent de suffisamment d'espace. La voie n'est pas tellement prévue pour un usage extérieur contrairement au LGB c'est pourquoi les réseaux sont principalement à l'intérieur. Il existe en Suisse quelques réseaux à visiter chez des privés ou publics comme celui de Meiringen qui a repris la grande maquette établie dans un baraquement en bois à Interlaken Ost que j'ai eu la chance de visiter il y a quelques décennies, sans oublier le Musée Albula dans la gare de Bergün avec la belle maquette 0m construite par Bernhard Tarnutzer qui évoque le RhB dans les années 1950 à 1960..



Arrivée en gare de croisement.



Conduite des trains

Spécificité du 0m

La particularité du 0m est l'échelle utilisée au 1/45, notamment par Bemo qui a investi le créneau il y a quelques années, pour le matériel roulant suisse, alors que toute le matériel roulant en 0 utilise le 1/43,5 qui est exactement le double du HO 1/87. Au 1/43, pour animer le décor et les parkings, nous trouvons l'immense choix de véhicules routiers, camions, engins de chantiers, cars et voitures de toutes les marques et tous les modèles anciens et actuels, ainsi que les personnages que Preiser propose à toutes les échelles.

Réseau modulaire en 0m à voie métrique, échelle 1/43,5.

Ce réseau, que j'ai remarqué lors de ma visite à l'exposition de Sinsheim en mars 2015, représente des scènes du chemin de fer suisse Furka-Oberalp, époque IV – chemin de fer privé suisse, années 1990 – une ligne électrifiée à voie métrique reliant Brigue, dans la vallée du Rhône, à Disentis, dans la vallée du Rhin antérieur, en passant par Andermatt. Les caractéristiques typiques d'un chemin de fer de montagne sont reproduites, notamment les sections de voie à crémaillère, les tunnels et les viaducs. Tous les bâtiments sont des constructions originales, réalisées à partir de prototypes. La voie de service de la scierie, à l'échelle 0f, pos-

sède un écartement de 12 mm. La circulation manuelle, avec un maximum de onze trains, est assurée par un système de voies étendues.



Tronçon à crémaillère.

Dimensions du réseau: 10 x 1,40 mètres
Écartement des rails : 22,5 mm
Échelle : 0m, 1:43,5 (annoncée par le club allemand)

Sur ce magnifique réseau modulaire en 0m intitulé «Goms» circulent du matériel roulant FO des fabricants Utz/Fama et Alpin Line.

Les décors démontrent la passion des membres du club allemand **MEK Jena 49** pour cette région à cheval entre les Grisons et le Valais.

A cette échelle, tout est impressionnant: la gare, le ballast, les bâtiments, la cascade et une partie du réseau qui grimpe fort sur les tronçons à crémaillère. Il y a même un petit Decauville en 0f, écartement 12 mm, avec un tracteur diesel qui tracte de petits wagonnets pour le transport du bois.



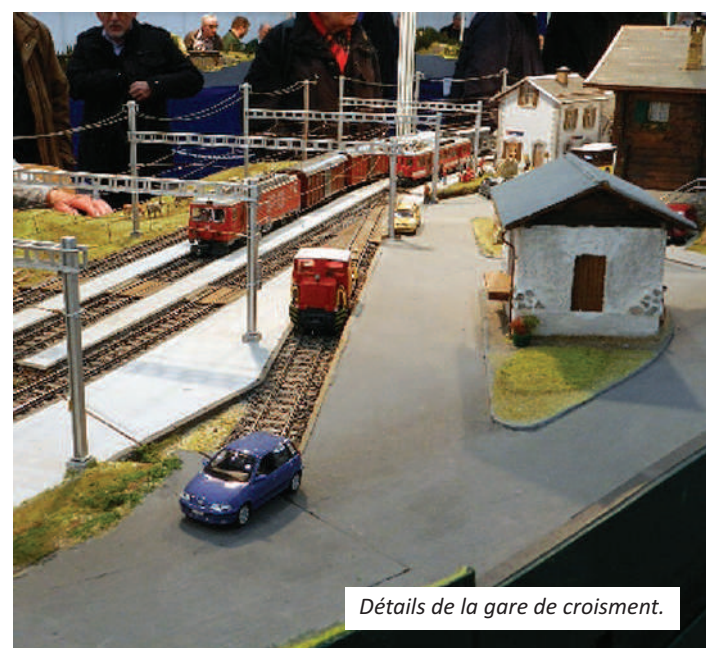
Train marchandises en gare.



Train marchandises en gare.



Viaduc et petit pont.



Détails de la gare de croisement.



Chargement en gare.



Le dépôt dans la partie gauche de la gare.



Partie droite de la maquette.

L'époque IV dans les années '90 représente le FO encore indépendant, qui assure la liaison de Brigue à Disentis en passant par Andermatt, avec une liaison courte avec Göschenen, et l'exploitation du tunnel de la Furka. Brigue-Zermatt est du ressort du BVZ. Depuis Disentis la ligne est assurée par le RhB. Puis viendra la fusion de ces deux compagnies FO et BVZ sous l'appellation MGB et une nouvelle livrée recouvrira tout le matériel roulant. Une nouvelle compagnie avec de l'ancien matériel, en 0m comme en HOm, c'est du pain béni pour Bemo et les artisans comme Lematec, Ferro-Suisse, Alpine Line ainsi qu'un fabricant du Lichtenstein (dont j'ai oublié le nom) qui propose l'ensemble du parc motorisé du RhB en 0m. ■

Un week-end exceptionnel à Acqui Terme le retour de la traction triphasé au Piémont

Piero Sismondo



Le week-end des 23 et 24 mai a été marqué par un événement ferroviaire unique dans son genre, organisé par la Fondation FS¹. Il a offert aux participants (qui avaient eu la chance de trouver des billets) l'occasion d'un voyage en train historique entre Milano Centrale, Alessandria et Acqui Terme.

Pourquoi ces trains spéciaux ont-ils circulé ce week-end-là ? Pour célébrer l'ère de la traction ferroviaire électrique triphasée en Italie, qui s'est étendue du début du XXe siècle jusqu'en 1976. Il faut savoir que le 25 mai de cette année-là, un train spécial arriva à Acqui Terme, tracté par deux locomotives triphasées : les E431 et E432.

À leur arrivée en gare, leurs pantographes furent abaissés hélas pour la dernière fois car une équipe de

techniciens avait immédiatement déconnecté l'alimentation en courant alternatif triphasé en 3000 volts, modifié la caténaire et basculé le système à une alimentation en courant continu. Pendant ce temps, une locomotive de manœuvre avait éloigné les deux machines triphasées et positionné en tête du convoi une moderne E656 "Caimano" décorée pour l'occasion. Ce jour marqua la fin du courant alternatif triphasé alimentant les locomotives électriques du réseau ferroviaire italien, qui durant la période 1960-1976 resta concentré sur les lignes entre la Ligurie, le Piémont et la Lombardie. L'adoption au début du XXe siècle de cette technologie avait marqué un bond en avant spectaculaire pour l'ingénierie ferroviaire, plaçant l'Italie parmi les leaders mondiaux en termes



25 mai 1976 - Arrivée du train avec la loc E432 en tête
(photo Fondazione FS)



25 mai 1976 - La E656 026 prend la tête de la rame au retour
(photo fsnews.it)



La rame composée de voitures Centoporte et des deux triphasés E431 et E432 tractée par la E626

(Elvino Ciccarese Youtube)

d'étendue du réseau, de transport de passagers et de fret, des aspects que nous aborderons plus tard.

Les événements du week-end ont débuté à la gare centrale de Milan. Le voyage du samedi prévoyait une rame composée de 2 voitures UIC X, 1 type Corbellini, 2 type 59 et un fourgon postal Dz tracté par une locomotive E646 arborant sa livrée d'époque. Le dimanche une E626 aux couleurs d'antan « châtain et isabelle » était à la tête de voitures modèle *Centoporte* et d'un fourgon DIm.

À l'arrivée à Alessandria, deux locomotives à courant triphasé — les E431 et E432 prêtées par le musée ferroviaire de Savigliano² ont été attelées au train ; cependant, puisque ces locomotives n'ont plus la possibilité d'être alimentées, elles ont parcouru l'itinéraire en remorque. Le train a ensuite poursuivi sa route jusqu'à la gare d'Acqui Terme, où il a été accueilli par les autorités locales, la direction des Chemins de Fer Italiens (FS), la direction de la Fondation FS et une foule énorme de curieux et passionnés. Le programme comprenait des discours commémoratifs, le dévoilement d'une plaque célébrant la date (25 mai 1976) ainsi qu'une conférence tenue par des ingénieurs, des techniciens, des mécaniciens de train à la retraite et des invités internationaux. Ces intervenants ont partagé leurs expériences, livrant des détails pratiques instructifs et aussi des anecdotes.

Les mécaniciens du triphasé

L'un des récits qui m'a particulièrement marqué provenait de l'un des derniers conducteurs de locomotives triphasés aujourd'hui à la retraite ; il a évoqué la manière dont, à l'époque et en particulier avec les locomotives à courant triphasé, les machines étaient attribuées spécifiquement à quelques paires de mécaniciens qui en avaient la responsabilité constante. Cela favorisait un lien unique entre l'homme et la machine — une sorte de symbiose — permettant au

conducteur de connaître les plus petits détails mécaniques, les petits bruits typiques, les imperfections de construction et déceler, au moindre changement visuel ou sonore, que quelque chose d'anormal était sur le point de survenir sur sa locomotive. Ces binômes étaient si fraternels et solides que si l'un des conducteurs était absent pour des raisons personnelles, l'autre ne prenait également pas son service. Il va sans dire que ce système d'attribution garantissait un soin apporté par chaque conducteur à sa machine frisant la maniaquerie.

(1) La Fondazione FS Italiana est l'organisation du groupe Ferrovie dello Stato créée en 2013 pour préserver et promouvoir le patrimoine historique et culturel des chemins de fer italiens. Elle gère des trains d'époque, des archives historiques ainsi que des musées, et s'engage à revitaliser le tourisme ferroviaire.

<https://www.fondazionefs.it/>

(2) C'est un musée ferroviaire né en 1978 et basé dans la ville où sont les usines aujourd'hui Alstom (en origine Fiat Ferroviaria). Il abrite une importante collection de locomotives : 14 vapeurs, 4 électriques, 8 diesel ; le musée possède aussi 4 automoteurs, 2 rames Pendolino diesel et 16 voitures voyageurs.

<http://www.museoferroviariopiemontese.it/>



Locomotive FS E656 026 décorée avec drapeaux ACME a mis en vente le modèle H0 avec les drapeaux ajoutés pour l'occasion. Malin !

Art. 60751



Passage de la rame historique. E656, E342 et E341 tractent les voitures Type 59, Corbellini et UIC X

(image : Treni ITA YouTube)

Un large intérêt de la part du public

J'ai été très impressionné par l'affluence massive de ferrovipathes, de passionnés, de curieux, de spotters. Comme je l'ai mentionné, quelques minutes après l'ouverture du guichet virtuel pour la vente des billets, il ne restait plus une seule place à bord des deux trains historiques. Au départ de Milano Centrale des centaines de mains saluaient les voyageurs d'autres trains, des centaines de têtes penchées hors des fenêtres profitaient de ces belles journées et de la vue de la nature du Piémont.



Samedi 23 mai 2026. A son arrivée à Alessandria, la locomotive E656 est décorée avec les drapeaux comme en 1976

Une foule de curieux et de passionnés attendait dans les gares d'Alessandria et d'Acqui Terme, rien que pour admirer de près ces véhicules historiques. Dans la gare d'Alessandria j'ai été frappé par l'intérêt manifesté par les adultes et les enfants pour ces machines imposantes — arborant une livrée inhabituelle de nos

jours — ainsi que par leur curiosité à observer les manœuvres d'attelage pratiquées pour placer en tête de train les deux locomotives triphasées. J'ai aussi été particulièrement marqué par le grand nombre de personnes présentes le long de la ligne Alessandria-Acqui Terme, qui attendaient avec impatience de voir passer ces deux trains spéciaux chargés de voyageurs. Il faut préciser que ces deux journées ont été coordonnées, organisées et gérées par la Fondazione FS Italiane en collaboration avec RFI (division qui gère le réseau ferroviaire). Toutefois, l'idée de cet événement est née au sein du Trenoclub Savona — composé de passionnés de longue date de la traction triphasée — qui a réussi à obtenir que le musée ferroviaire de Savigliano prête ses deux locomotives pour ces trains commémoratifs. Le Club et le musée conjointement avec Ferrovie dello Stato/Trenitalia ont organisé deux circulations nocturnes spéciales pour transférer les trains du musée à la gare d'Alessandria. Autres participants à l'organisation CIFI (Association Italienne des Ingénieurs Ferroviaires) et DLF (Association Récréative des Cheminots) et, indispensable à l'accueil des centaines de personnes, le soutien apporté par les villes d'Alessandria et d'Acqui Terme, déterminant pour permettre à tous les invités de profiter pleinement de ces journées.

J'imagine qu'un événement similaire pourrait être organisé à nouveau à l'avenir ; le cas échéant, je vous invite à aller admirer ces machines et profiter d'une région d'Italie méconnue du plus grand nombre.

Les ateliers ferroviaires de Vado Ligure

La fin de la traction triphasée ne signifie en rien l'arrêt de la construction ferroviaire en Italie. L'histoire des ateliers mécaniques des Officine di Vado Ligure depuis leur création en 1907 (date à la quelle la société Westinghouse a acheté le terrain pour construire les usines) jusqu'à nos jours, affiche désormais 120 années d'activités ininterrompues dans le domaine de la fabrication de locomotives et de véhicules ferroviaires.

Les activités ferroviaires ont débuté avec la construction de la locomotive E.550 (un prochain article en donnera détails et curiosités) puis, au gré des progrès techniques et de l'évolution de l'expertise en ingénierie, l'usine s'est lancée dans la construction d'autres types de locomotives alimentées en courant alternatif triphasé, telles que les E.330, E.431 et E.432.



E431 livrée noire d'origine

Mod Rivarossi art. HN2244

A partir de 1926 commencèrent les études, les projets et la construction de machines fonctionnant en courant continu. Ces locomotives que l'on définirait aujourd'hui *iconiques*, sont le résultat de cet engagement. Citons les E.626, E.428, E.646, E.444 et E.652 destinées aux FS, mais en certains cas vendues à des entreprises d'autres pays. Parallèlement commença aussi la construction de rames pour le métro de Rome et de Milan et des engins spécialisés pour le service le long des lignes ferroviaires.



Locomotive E626 2ème série livrée castano isabella
Modèle HO Roco art. 04187C – foto ebay

Entre les années 1999 et 2015 les ateliers ont produit pour les FS la locomotive asymétrique monocabine E.464 (projet clairement influencé par la Re 450 de S-Bahn Zürich). La E464 est en passe de devenir la série de locomotives avec le plus d'éléments en circulation d'Europe et celle qu'a été produite en plus grande

quantité à Vado Ligure, avec 718 unités livrées à la fin du 2015 dont au moins 650 en service chaque jour.

En 1998 commença la construction de locomotives de conception plus moderne pour clients européens. Le modèle de pointe devint la TRAXX pour la quelle le carnet de commandes dépasse les 2'000 machines et qui en 2025 avait déjà atteint les 200 unités livrées.



Locomotive E464 livrée TiLo (Ticino+Lombardia) entreprise de coopération Trenord - SBB CFF pour trains frontaliers



Locomotive TRAXX F140 – Modèle HO Fleischmann, Art. 4320



Locomotive E464 livrée pour trains régionaux italiens
Mod HO par Vittrains art. 2281

Construction de locomotives durant 120 ans

Les *Officine di Vado Ligure* ne sont pas toujours restées entre les mains de ses propriétaires d'origine. En 1919, pendant la production des locomotives électriques E550, les ateliers passèrent sous Tecnomasio Italiano Brown Boveri (TIBB) une société italo-suisse. Ensuite à commencer de 2018, les ateliers ont changé de propriétaire et raison sociale plusieurs fois et assez rapidement : ASEA Brown Boveri (ABB) suédo-suisse, AD Tranz (ABB Daimler Benz Transportation) suédo-suisse-allemande, Daimler Chrysler Rail Systems, le groupe canadien Bombardier et enfin Alstom.

Malgré tous ces changements la vocation ferroviaire du site de Vado Ligure est restée intacte : plus de 2000 locomotives sont sorties de ses ateliers le long de ses 120 ans d'activité.

Une autre époque

A la suite à la naissance du Royaume d'Italie en 1861, parmi les nombreux projets nécessaires pour organiser et faire fonctionner ce nouveau pays, il y avait l'unification du réseau ferroviaire qui était jusque-là composé d'une pléthore de différentes entreprises et différents systèmes.

Parmi les divers projets de réorganisation, la direction de la nouvelle entreprise Ferrovie dello Stato (FS) (Chemins de fer d'État Italiens) en lança un ambitieux : moderniser le système de traction en étudiant et en développant des locomotives à traction électrique.

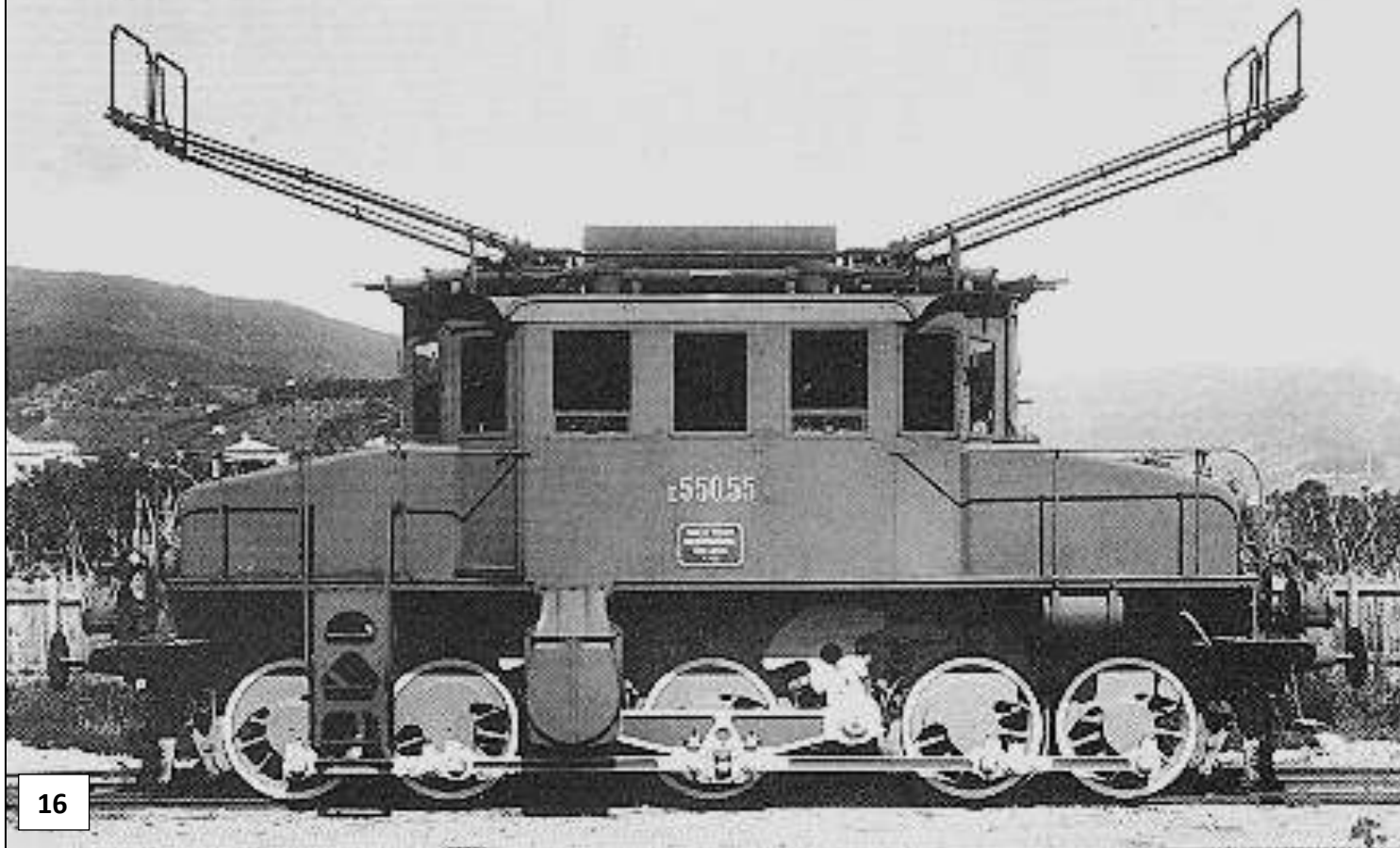
Ce projet bénéficiait d'un soutien important car l'électrification des lignes Milano-Varèse et Lecco-Colico-Chiavenna/Sondrio avait donné des résultats très satisfaisants. On avait constaté que la puissance fournie par les moteurs électriques était supérieure et plus fiable que celle des locomotives à vapeur, la vitesse commerciale était meilleure et l'exploitation beaucoup plus propre et moins bruyante que celle des trains tractés par des locomotives à charbon.

Cependant, l'application de la traction électrique aux locomotives suscitait également des inquiétudes. Certains aspects techniques constituaient des préoccupations majeures. Par exemple : la fiabilité de la captation du courant électrique à haute tension depuis la caténaire pendant la course des trains ; la résistance des composants mécaniques, surtout les engrenages, transmettant le mouvement aux roues, en raison de l'augmentation des forces qui en résultaient ; le passage des câbles transportant 3,000 volts à proximité du personnel.

Malgré cela, la direction de FS tenait à démontrer qu'il était possible d'améliorer le service sur les lignes à forte pente, tant en termes de capacité de chargement (tonnes transportées) que de vitesse.

C'est pourquoi, en 1905, un projet de construction d'une ligne électrifiée et de locomotives électriques fut lancé. L'objectif était la ligne Genova-Tortona, dite "Ferrovia dei Giovi" reliant le port de Gênes aux zones industrielles de la plaine du Pô, d'où il serait possible à terme (comme cela s'avéra ultérieurement) d'étendre le service jusqu'en Europe centrale.

La locomotive E550 : seulement cinq ans du concept à la mise en service – Photo Wikipédia



En juillet 1906, un appel d'offres international fut lancé pour la conception et la construction d'une locomotive électrique destinée à tracter les trains sur la Ferrovia dei Giovi. La date limite de dépôt des candidatures était fixée au 31 juillet de la même année, soit seulement deux mois pour soumettre les projets !

S'appuyant sur les études et les projets de l'ingénieur hongrois Kando, la locomotive devait de préférence être alimentée en courant alternatif triphasé, peser au moins 50 tonnes, posséder cinq essieux moteurs et être suffisamment puissante pour tracter, sur des lignes de montagne, des trains d'au moins 360 tonnes à une vitesse moyenne de 45 km/h.

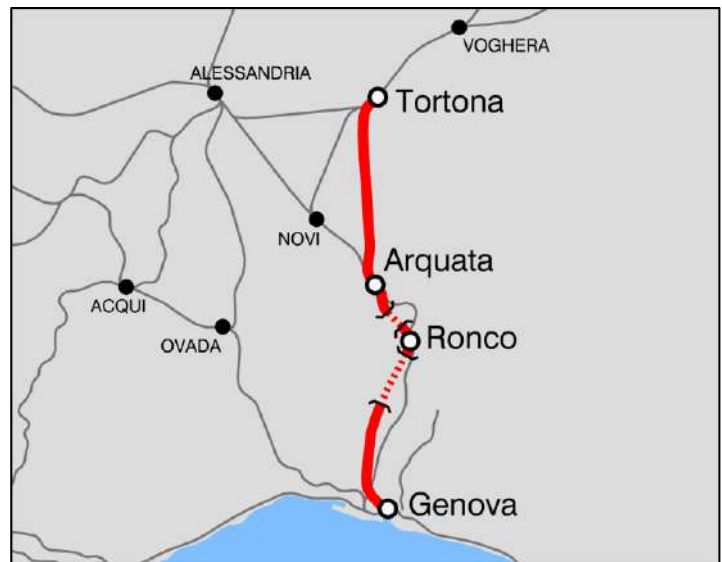
Fait intéressant : l'appel d'offres prévoyait également la construction de la centrale électrique qui alimenterait la ligne, laquelle devait être située près du port de Gênes, où arrivait le charbon importé par bateau.

Trois entreprises furent invitées à cet appel d'offres : Westinghouse (États-Unis) par le biais de sa filiale française, Brown Boveri (Suisse) et les usines Ganz (Hongrie).

Les 3 projets et les plans furent soumis à la fin août, comme demandé. Après mûres réflexions, en octobre 1906, la direction des Chemins de fer italiens choisit Westinghouse et, en février 1907, commanda un premier lot de 15 locomotives.

Suite à cette importante commande, Westinghouse acheta immédiatement un terrain à Vado Ligure pour y construire l'usine de production. Les travaux progressèrent rapidement sur tous les fronts, à tel point qu'en juillet 1908, la première locomotive sortit des entrepôts, qui étaient, eux, encore en construction ; quelques mois plus tard, cette machine effectua des essais dynamiques sur la ligne Lecco-Chiavenna. Parallèlement, la construction de la centrale électrique et l'électrification d'une partie de la ligne du Valico dei Giovi se poursuivaient. En août 1909, les premiers exemplaires de cette locomotive furent soumis à des essais intensifs sur cette ligne présentant des pentes allant jusqu'à 35‰, les performances furent si remarquables que la mise en service régulier débuta en août 1910. Les trains marchandises empruntant cet itinéraire, prévoyaient des paires de locomotives, la seconde en poussée, un choix technique qui, entre autres, visait à alléger la charge sur les attelages.

Enthousiasmées par ces résultats, qui dépassèrent toutes les attentes, les FS procédèrent à de nouveaux achats, pour un total de 186 locomotives, un nombre énorme pour l'époque.



Itinéraire de la Ferrovia dei Giovi

(Wikipedia)

Locomotive électrique E550

Alimentation courant alternatif triphasé 3Kv

Poids 57 tonnes.

Puissance 2,000 CV (2 moteurs).

En phase de projet la locomotive était codée 050.

La machine entrée en service devint E550 parce-que

- la lettre E indique l'alimentation électrique
- le premier chiffre désigne le nombre des essieux motorisés
- le chiffre 5 en deuxième position identifie les locomotives pour traction de trains lourds
- le dernier chiffre indique les essieux non motorisés.

Grâce à sa performance puissante et infatigable sur les lignes en forte pente entre la Mer Méditerranée et la Plaine du Po cette locomotive fut surnommée le *Mulet des Giovi* ou encore plus pittoresquement le *Mastodonte des Giovi*.

Cette locomotive fut construite en 4 séries à partir d'août 1908 jusqu'au 1921 pour un total de 186 unités.

Intéressant à savoir :

la locomotive était déjà équipée d'un système de télécommande développé par l'ingénieur Kando pour donner la possibilité de piloter deux (ou même trois) locomotives à partir de la cabine de tête. Cet équipement ne fut pas utilisé pour les locomotives E550 à cause du choix d'avoir une ou deux locomotives à la fin du convoi et non pas immédiatement derrière à la machine en tête. Fini dans le tiroir des "choses à faire demain" cette invention fut trop précocement pour ce début du siècle et ne vit son application que plusieurs dizaines d'années plus tard.

Les locomotives de la série D des SJ

Petit Curieux



Dans les vitrines du RCLC trône une composition insolite qui intrigue plus d'un visiteur. Cette belle machine et ses voitures en bois respire l'air des grandes forêts du nord de l'Europe. Je l'aime beaucoup et à force de me voir questionner sur sa présence, je me suis mis en quête de son histoire. Le modèle exposé a été produit par Märklin et est entré au RCLC par la classe d'un généreux donateur.

La locomotive de classe **SJ D** est la première véritable locomotive électrique standard des chemins de fer suédois (Statens Järnvägar). Construites à partir de 1925 pour accompagner l'électrification des lignes principales. Ces machines étaient facilement reconnaissables à leur silhouette distinctive et sont devenues un symbole de l'âge d'or ferroviaire en Suède. La première série comprenait deux modèles : les Ds, destinées aux trains express, et les Dg, destinées aux trains de marchandises. Les premières avaient une



vitesse maximale de 90 km/h, tandis que les Dg n'atteignaient que 70 km/h. Les premières unités furent livrées en 1925 et testées sur la Malmaban¹ jusqu'à l'achèvement, en 1926, de la Västra Stambanan² entre Stockholm et Göteborg. D'autres livraisons eurent lieu jusqu'à ce que 333 unités aient été livrées en 1943. Au cours de l'histoire de la production, la caisse d'origine en bois fut remplacée par une structure en acier.



En ce moment, pour commémorer les 100 ans de la première circulation électrique sur la ligne Malmaban, le Musée Ferroviaire de Suède a mis en circulation, un train historique entre Stockholm et Göteborg. Sur la photo, le train arrive en gare de Flen. La locomotive de tête est la D 101 construite en 1925, la seconde est plus moderne puisque construite en 1936 ! Le train est parti de Stockholm ce matin à 08h49 et arrivera à Göteborg cette nuit à 22h49.



Kiruna (Laponie) photo prise entre 1940 et 1959

Historique et développement

Mise en service : Introduites en 1925, elles ont permis de remplacer la traction à vapeur sur les grandes lignes du pays.

Retrait : Bien qu'anciennes, elles ont connu une longue carrière puisque la dernière locomotive de série D a été retirée du service actif en 1988.

Variante : La série a donné naissance à de multiples variantes au fil des décennies, comme les Ds, Dg, Dk, Du et Du2, afin d'être adaptées au transport de passagers ou de marchandises.

Malmbanan Västra Stambanan.

Tiens ! on dirait le bruit du train sur les rails.



1' La **Malmbanan** (« ligne du minerai de fer ») est la ligne ferroviaire la plus septentrionale d'Europe, située au-delà du cercle polaire arctique. Longue de 398 km entre Riksgränsen et Boden, elle est exploitée par Trafikverket. Elle est indissociable de son prolongement vers Narvik (Norvège) et Luleå (Suède), totalisant 473 km.

2' La **Västra Stambanan** (Ligne principale de l'Ouest) est l'artère ferroviaire majeure reliant Stockholm à Göteborg en Suède. Longue de 455 kilomètres, électrifiée et à double voie, elle est exploitée par SJ et constitue un axe stratégique pour le fret et les trains à grande vitesse (notamment les rames X2000).

Memento



Adresse du local

Au sous-sol de l'école des Tattes d'Oie
Route des Tattes d'Oie 97 – 1260 Nyon

Activités

Les mercredis après-midi travail sur les réseaux 14h à 18h

Activités Juniors un mercredi sur deux de 16 h à 18 h

Dès 18 heures roulement sur les réseaux (HO, HOm, N)

Adresse postale

Rail Club La Côte
c/o Jacky Colomb
Président
Chemin des Pâquerettes 15A
1260 Nyon
www.rclc.ch
info@rclc.ch

Comité

Président, Responsable Section Juniors
Secrétaire
Trésorier
Médiateur

Staff technique

Responsable réseau HO
Responsable réseau N
Webmaster, informatique

Jacky Colomb
Piero Sismondo
Markus Engesser
Mathieu Mas

Didier Perolini
Samuel Vazquez
Damien De Pascale

Fourgon postal GFM Historic en HOm

Texte André Reymond – Photo Dominique Schwarz

Voilà la photo d'un nouveau véhicule sorti de l'atelier Limaco que son directeur m'a fait parvenir. J'ai donc le plaisir de vous le présenter avec quelques explications. Il y a quelques années, j'avais passé commande à Limaco d'un wagon ballast HOm muni d'une guérite pour abriter un employé muni d'une télécommande.



La compagnie GFM Historic recherchait un fourgon afin de charger le matériel publicitaire ou alimentaire pour accompagner le train historique ou le train fondue.

L'atelier Limaco, sous la direction de son directeur Dominique Schwarz, a proposé de réaliser ce fourgon d'époque pour la voie métrique qui a été fabriqué sur la base d'un châssis RhB qui partait à la démolition et qui été récupéré par Limaco. Ce fourgon a nécessité un grand nombre d'heures de recherche, de travail de carrosserie, de menuiserie et d'aménagement avec sa plateforme extérieure, ainsi que du travail minutieux pour réaliser les inscriptions conformes à l'époque.

Bien entendu, tout ceci est à l'échelle 1/87 en écartement métrique HOm pour le plus grand plaisir des amateurs de ce type de trains.

Dominique nous explique son projet

J'ai trouvé le plan dans le bouquin de Rochaix «*Voies étroites de Veveyse et de Gruyère*» et comme j'aime bien reproduire des modèles qui ne sont pas fabriqués par les marques, j'ai relevé le challenge.

Par contre, très peu de photos du fourgon en service, il est au GFM Historic.

Sur la photo ci-dessus, on peut également voir un wagon marchandises blanc immatriculé 674 à la même époque aux GFM, également sorti de l'atelier Limaco.

Le fourgon postal F 401, 401-402 date de 1912, puis dès 1942 en FZ (DZ 2). Il avait une galerie extérieure pour que les passagers puissent traverser le train sans passer dans le fourgon (secret postal). *(Cela suppose que ce fourgon était au milieu du train alors qu'en général le fourgon est soit en tête soit en queue du convoi. Red.)*

Pour la construction, le châssis est une base Bemo, la caisse en plasticarte, le plancher en bois, le toit en carton, des fils en laiton pour agrémenter le dessous du fourgon. Les inscriptions sont récupérées dans ma boîte à malice, par exemple le numéro est une plaque Ge 6/6 ' RhB !

Pour le toit, je découpe deux rectangles dans un carton fin, l'un ayant un ou deux mm de moins, je les colle et les fait sécher autour d'un tube de gros diamètre. Tout simple, un coup de peinture et le tour est joué ! ■

Nouvelles des réseaux

Jacky Colomb

HO Grande

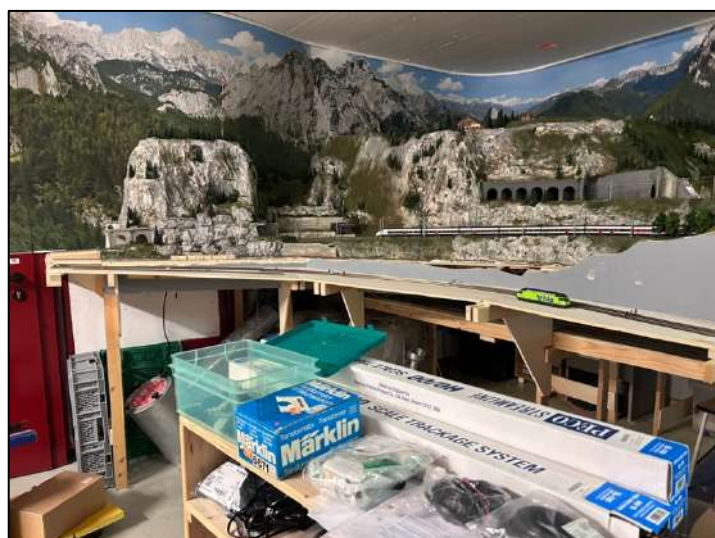
Les travaux ont repris depuis peu sur le réseau HO Grande et l'enthousiasme est bien revenu au plus haut niveau. La boucle de retournement du Märklin est en bonne voie, si j'ose le jeu de mots. Pour l'instant elle est encore en équilibre instable au milieu de la salle mais elle devrait prochainement trouver sa place sous la partie droite du réseau, ce seront ensuite la rampe et le pont-levis devant la porte du local du GARM qui seront mis en chantier.



La boucle de retournement Märklin attend des jours meilleurs

Du côté gauche de la salle l'effort se porte désormais sur l'hélicoïdal, il va être définitivement établi, ce qui va permettre d'installer les circulations sous réseau au fur et à mesure des besoins. Nous allons en effet bâtir toutes les infrastructures de circulations et gares cachées avant d'entreprendre la réalisation du plateau supérieur qui accueillera la partie visible des réseaux 2 rails et Märklin.

Armin s'est attaqué à un gros morceau : La commande du réseau. Depuis de long mois cela ne fonctionne pas.



La rampe d'accès au pont-levis devant la porte du GARM

Comme il est dit dans les Écritures, « beaucoup seront appelés mais peu seront élus », jusqu'à aujourd'hui, de nombreuses personnes avaient un avis sur la méthode à mettre en œuvre pour gérer la conduite de ce réseau mais aucun n'a réussi à comprendre le système de la commande dans toute sa complexité. Il y a les problèmes de connectique entre centrale, ordinateur et autres gadgets, le câblage qui n'est pas fiable et montre des faiblesses aux points de connexions,



L'hélicoïdal en train de prendre son envol, question de réglage

aucun code couleur n'est appliqué ni respecté, les alimentations électriques sont trop faibles et saturées. Le logiciel Windigipet commence à livrer ses secrets mais comme rien n'a été documenté, il n'est pas facile de s'y retrouver. Enfin pas de panique un plan d'attaque est en cours et chaque semaine apporte son lot de petites avancées subtiles mais encourageantes. Pour la rentrée nous avons un axe de vision, nous aurons besoin de quelques collaborations pour faire enfin décoller la réalisation de ce réseau.



Vue sur le champ de bataille et la table d'opération

Idéal pour le rangement !

Boîtes vides et mousses de protection pour trains

1 boîte vide STP «type LEB» comprenant:

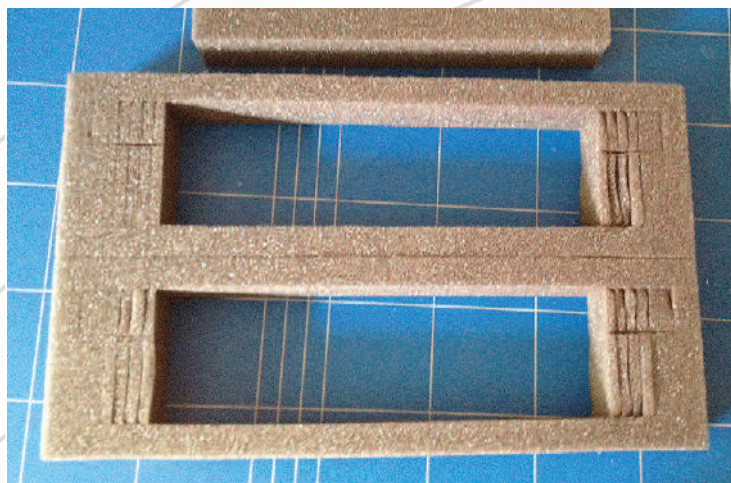
Le fond: long. 285 mm x larg. 175 mm x haut. 67 mm, carton blanc 1000 gr/m² recouvert de papier satiné 120 gr/m² jaune postal.

Couvercle: long. 290 mm x larg. 180 mm x haut. 52 mm, carton gris 1000 gr/m² recouvert de papier satiné 120 gr/m² blanc, imprimé en quadrichromie fond rouge, image LEB quadri 146x98 mm; étiquette frontale 130x34 mm avec fond blanc, croix suisse rouge/blanc, texte noir.

Boîte vide STP avec 3 mousses: CHF 10.–



CHF 6.– la boîte seule
Livraison selon entente



1 set de 3 mousses de protection pour boîte STP

comprenant: 2 mousses (1 dessous et 1 dessus):
dimensions 285 mm x 175 mm x 15 mm;

1 mousse intermédiaire 285 x 175 x 35 mm avec
pré-découpage à 5 mm (découpoir fabriqué spéciale-
ment) pour 2 modèles H0 ou H0m. 2 découpes inté-
rieures: long. 200 à 230 mm (augmentation par tranches
de 5 mm) x larg. 55 mm x haut. 35 mm.

Ces mousses peuvent remplacer vos mousses détériorées
car elles sont de qualité inusable et ne
s'affaiblissent pas
avec le temps.

CHF 4.– set de 3 mousses
Livraison selon entente

Personnalisez votre boîte !

1 photo pour remplacer l'image du LEB + 1 étiquette texte frontal:

Envoyez par mail une bonne photo en JPG de votre modèle. STP prépare l'image 150x100 mm pour recouvrir la photo du LEB, impression couleurs en CMJN par impression numérique professionnelle sur papier ColorCopy 100 gr, collage sur le couvercle. Texte du modèle à fournir.

Impression laser en noir sur papier spécial autocollant blanc format 92x30 mm, collage sur le front du couvercle.

Boîte complète personnalisée avec 3 mousses et l'image de votre modèle

Prix spécial CHF 15.–



SWISS TRAINS PROMOTION

MODÉLISME FERROVIAIRE, LE SPÉCIALISTE DE LA VOIE MÉTRIQUE H0m

A commander chez : **André Reymond • 16, place d'Armes • CH 1227 Carouge / Genève**
Tél. 076 616 83 53 • www.swisstrains-stp.ch • Mail: andre.stp@bluewin.ch.

Agenda 2026 par Jean-Michel Mayor et André Reymond - Etat au 15.06.26

Samedi 20 juin	Portes ouvertes chez Piko , 9 à 17 heures à Sonneberg (D)
Dimanche 5 juillet	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT sur le réseau des TPG.
Dimanche 2 août	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT sur le réseau des TPG.
15 au 16 août	Wunderland fête ses 25 ans toute la nuit ! Limitation des entrées (150 €) à 600 personnes alors qu'ils ont eu plus de 10'000 demandes pour cette nuit de fête !
Dimanche 6 septembre	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT sur le réseau des TPG.
4 au 6 septembre	Fête de la remise à Hochdorf (LU) avec en point d'orgue les 100 ans de la crocodile du Seetal (De 6/6 15301)
Dimanche 4 octobre	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT sur le réseau des TPG.
10 et 11 octobre	Bourse bernoise de jouets de collection à Thoune , qui remplace la bourse de Berne. Samedi 10 à 17 heures, dimanche 10 à 16 heures. À Thun Expo. Organisation Dakota Events. 079 328 32 00.
24 et 25 octobre	Le CAMM marque ses 20 ans par une expo à la salle polyvalente d'Yvonand, route des Cerisiers 3. Samedi 10 à 18 heures, dimanche 10 à 15 heures. www.c-a-m-m.ch
Samedi 24 octobre	Bourse de modèles réduits à F-74100 Ville-la-Grand , salle du Savoy, 26, rue Leary. Parking du Porte-Bonheur. De 8h30 à 17 heures. Trains, voitures, jouets anciens, revues ferroviaires, buvette. Entrée : 3 € – Gratuit pour les enfants accompagnés d'un adulte. Org. AMFCF.
24 et 25 octobre	Portes ouvertes de Train Passion avec son réseau modulaire H0m. Ecole des Crêts-de-Champel, 1204 Genève. Samedi de 10h à 18 heures, dimanche 09h à 16h30. Entrée libre avec buvette. www.train-passion.ch
30 oct. au 1er nov.	Faszination Modellbau à Friedrichshafen (D).
19 au 22 novembre	Convention N à la foire d'automne de Stuttgart. Un événement incontournable pour les N-istes.
28 et 29 novembre	23ème bourse aux modèles réduits au CIP à Tramelan, 10 à 17 heures. Entrée libre.

Informations AGMT

Circulations publiques d'été entre la gare de Cornavin, Plainpalais et Lancy, via le centre-ville.
Départ dès 13h30 depuis le Bachet-Gare.

Billets en vente à bord des véhicules

Un circuit (une promenade de 60 minutes)	Adultes CHF 6.–	Enfants 6-16 ans CHF 3.–
Libre parcours (sur le tram historique, toute la journée)	Adultes CHF 10.–	Enfants 6-16 ans CHF 5.–
Les membres AGMT, sur présentation de leur carte de membre 2026 (case A), bénéficient d'un billet gratuit pour une promenade de 60 minutes valable, à choix, sur l'une des circulations de la saison 2026.		

Annoncez vos manifestations à insérer dans le prochain agenda :
Délai 12 septembre 2026 par mail à jm.mayor@bluemail.ch

Info de GFM Historique du 13 juin 2026

Inédit! Depuis plus de 10 ans, la 111 se cachait dans la remise de Montbovon !

Grâce aux bénévoles et aux amis du Musée Gruérien, nous avons pu ressortir cet ancêtre pour un trajet Bulle-Gstaad et retour avec 6 conférenciers prestigieux apportant leur savoir, le Trans-Gruyère express sur les terres de l'ancien Comté de Gruyère!

Photo GFM H - texte Hans Kivoitout



MODÈLES SUISSES À L'ÉCHELLE H0



PROTOTYPE

Nouveauté H0 | 1:87

PZ 87 LEOPARD II WE
SANS SILENCIEUX, NR. 221

ART. N° 85.005144



PROTOTYPE

Nouveauté H0 | 1:87

PZ 87 LEOPARD II WE
AVEC SILENCIEUX, NR. 222

ART. N° 85.005145



Nouveauté H0 | 1:87

SAURER S4C PRITSCHÉ
RAMSEIER APFELSAFT

ART. N° 85.002372



PROTOTYPE

Nouveauté H0 | 1:87

SPZ 2000 CV9030 MKII
HÄGGLUNDS, NR. 322

ART. N° 85.005174



PROTOTYPE

Nouveauté H0 | 1:87

SPZ 2000 CV9030 MKII
HÄGGLUNDS, NR. 221

ART. N° 85.005173



Nouveauté H0 | 1:87

SAURER S4C PRITSCHÉ-PLANE
HERO LENZBURG

ART. N° 85.002367



Nouveauté H0 | 1:87

SAURER 3DUK POSTAUTO PTT «BELLINZONA»

ART. N° 85.002606

DÉCOUVREZ D'AUTRES MODÈLES
EN LIGNE OU DANS NOTRE CATALOGUE !

WWW.ACE-COLLECTION.CH 🔍



SCANNEZ
LE CODE VIA
SMARTPHONE.

