



La Plaque tournante

Numéro 1 – Mars 2023



Sommaire

Le billet du Président	3
Éditorial	4
Le Dépôt des trams à Genève André Reymond nous emmène en visite du dépôt des TPG Un reportage riche en découvertes	6
Nouvelles des réseaux – Jacky Colomb Un condensé des activités de votre Club	11
La vie du Club Quelques changements en perspective	12
Résurrection du Magic Train by Roco Dédé ressort un coffret des années 90, on va pouvoir jouer	15
Un projet pour les Juniors Développement d'un projet éducatif et participatif	16
Un tombereau chargé de ferraille L'art de transformer un pauvre Lima et wagon vintage	18
Léman 2030 la suite	21
Michel Arni, un artisan aux petits soins	22
<i>Couverture : Rae 4/8 « Churchill » en gare de Zürich direction Schaffhouse (Photo Loris Dridi)</i>	
<i>4^{ème} de couverture : Re420 196 Ae 3/6 III entre St-Maurice et Yverdon Ce 6/8 « Crocodile » Ertsfeld – Airolo (Photos Loris Dridi)</i>	





Le billet du Président

Mars 2023

L'hiver semble derrière nous et cela n'est pas déplaisant.

Vous avez, lors de notre dernière assemblée générale, maintenu notre comité aux commandes de notre Club.

On vous en remercie, malgré notre désir que d'autres membres puissent s'y intéresser.

Devant votre confiance maintenue et réassurée, nous mettrons tout en œuvre pour maintenir le cap pour un développement harmonieux et convivial de notre Club.

Lors de cette dernière réunion, nous avons pris, avec l'accord des membres, plusieurs décisions.

Dès fin mars, nous allons démonter l'ancienne partie du réseau HO Digital côté lac.

Un groupe de travail a été constitué avec une étude du futur circuit à élaborer.

Le choix, est d'inclure une partie équipée en trois rail, type Märklin pour donner l'occasion aux membres de pouvoir utiliser leur matériel roulant.

Le groupe de travail vous présentera prochainement la nouvelle structure ainsi qu'un budget et des plans. Dans le local de La Cueilie, les murs ont été rafraîchi de manière à donner un aspect agréable dans cette zone, pour le travail à effectuer avec nos Juniors.

L'atelier, vers l'entrée est maintenant terminé. Il a fier allure et doit le rester.

Nous allons mettre en place quelques règles pour le maintien de l'ordre et de la propreté.

Des nouveaux membres et 8 Juniors sont venus compléter notre équipe dès le début de cette année.

Nous sommes nombreux à participer à nos journées de hobby, ce qui montre que notre Club a le vent en poupe.

Des nouveaux challenges nous attendent pour 2024, année où notre Club fêtera ses 40 ans d'existence.

Merci à tous pour votre confiance et je vous souhaite de beaux moments à profiter des beaux jours printaniers.

Votre Président

André



Éditorial

Coup de sac !

Soudainement la vie du Club s'accélère, de nouveaux visages apparaissent, des idées germent dans les têtes. Un besoin de nouveautés, une soif de changements, Il y a comme une envie de se surpasser, d'atteindre le sommet. Enfin. Arrivés en haut on découvre qu'il y en a encore d'autres, plus attrayants.

Entreprendre toujours, adapter encore, réaliser de toutes façons, enfin... rêver !

C'est ce qui motive et fait bouger les lignes. La marmite bout tant qu'elle peut, parfois, c'est une cocotte sous pression. A n'en pas douter le menu sera copieux. Les bons repas se soldent parfois par quelques lourdeurs d'estomac et lorsque l'on est au restaurant c'est déjà en regardant la carte que l'on pense à l'addition. A n'en pas douter cette année sera riche en découvertes, un pari sur l'avenir.

Rien que dans cette édition vous trouverez, je l'espère, de quoi vous inspirer. Comme ce pont situé dans un pays que l'on n'imagine pas forcément riche mais dont les habitants ont de la ressource et de l'inventivité !

Jacky Colomb



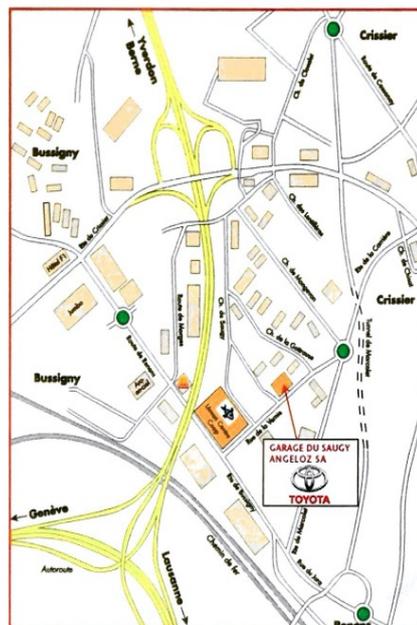
GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

...une entreprise familiale à votre service...



Installé depuis 1967 dans l'ouest lausannois, le nom du Garage du Saugy est synonyme de qualité et de service aussi bien à l'atelier qu'à la vente.

En 1973, Bernard Angéloz, fondateur de l'entreprise, devient agent officiel TOYOTA. Depuis de nombreuses années, François, son fils, détenteur d'un brevet fédéral, est répondant pour la partie technique et sa fille Christine pour la vente et l'administration. Une dizaine de collaborateurs épaulent ce trio, un chef d'atelier avec un mécanicien, deux mécaniciens, un préparateur et trois apprentis. A la réception, un conseiller à la clientèle et deux collaboratrices administratives complètent l'équipe.



Si vous visitez le show-room, vous vous trouverez dans un cadre accueillant et chaleureux en découvrant les derniers modèles de la marque TOYOTA. Au Garage du Saugy, une équipe de professionnels expérimentés et bien rôdés travaille avec les techniques d'atelier les plus modernes. La formation continue des collaborateurs et la mise à jour périodique des équipements techniques est un gage de compétence et de qualité, la famille Angéloz et son team mettent tout en œuvre pour la totale satisfaction de leurs clients.

PRESTATIONS

- la vente de véhicules neufs
- la vente de véhicules d'occasion
- la reprise de véhicules
- les actions promotionnelles
- les séries spéciales
- le financement (leasing, crédit)
- l'assurance
- le conseil personnalisé

SERVICES

- toute réparation et entretien
- la vente et le montage de pneus
- le remplacement de pare-brise
- le service climatisation
- le polissage
- le nettoyage
- tous travaux de carrosserie
- une solution de mobilité



Horaire	Vente-Atelier
lundi - jeudi	07.30 - 12.00
	13.30 - 18.00
vendredi	07.30 - 12.00
	13.30 - 17.00
samedi	08.00 - 12.00

Sur rendez-vous pour d'autres horaires



« Cette structure nous permet d'offrir tous les services d'un grand garage tout en restant proche du client ».
Nous serons ravis de vous accueillir chez nous.

GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA Rue de la Vernie 9 • Case postale 157 • 1023 Crissier
Tél. 021 631 99 31 • Fax 021 631 99 33 • www.toyotacrissier.ch • info@toyotacrissier.ch

Visite du dépôt TPG «d'En Chardon»

Texte et photos André Reymond



Notre convoi AGMT au départ du Bachet.



Notre tram AGMT est arrivé au dépôt.

Départ en tram historique

Après deux tentatives reportées en raison de la pandémie, l'AGMT (*Association Genevoise du Musée des Trams*) a enfin réussi à organiser une visite du dépôt TPG «d'En Chardon» le samedi 3 décembre 2022. J'ai déjà eu la chance de visiter le chantier de ce dépôt à deux reprises mais j'étais impatient de le découvrir terminé et en fonction.

Le rendez-vous pour les membres inscrits a été donné à 14h au Bachet. Une composition historique de l'AGMT constituée de la motrice 729 et de la remorque 308 sauvegardées en 1989 avec l'accord des TPG. Rafraîchis et repeints dans la livrée d'origine vert et ivoire, c'est au début des années 2000 que le convoi revêtit la livrée coq de roche actuelle, celle qu'il a porté le plus longtemps durant son activité. Cette composition a embarqué les nombreux participants (50 !) circulant sur le parcours de la ligne 18 par Carouge, Bel-Air, Cornavin, Servette, le Bouchet, Balaxert, pour rentrer par la voie de service dans le nouveau dépôt TPG sur la commune de Vernier.

La visite

Nous sommes accueillis par deux responsables TPG, M. Blanchard responsable de la maintenance des trams et M. Guernichault chef du dépôt. Vu le nombre, les visiteurs se sont scindés en deux groupes pour partir à la découverte de cet immense dépôt. Avec mon groupe, j'ai parcouru 4,5 km en marchant, montant et descendant de nombreux escaliers pour découvrir des installations ultra-modernes où tout est conçu pour faciliter le travail



Notre groupe écoute attentivement les explications données pour le déroulement de la visite par les deux responsables TPG de ce dépôt. A gauche M. Blanchard, responsable de la maintenance des trams et M. Guernichault chef du dépôt (avec la barbe).

de contrôle et de maintenance des véhicules par les techniciens et employés spécialisés. Le nombre de tuyaux, de câbles ainsi que le marquage au sol est impressionnant. La sécurité des véhicules est le point fort des TPG.

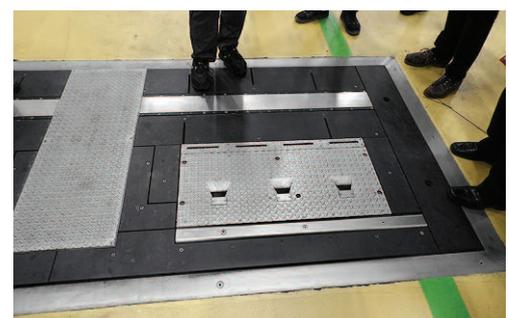
Le dépôt, le plus grand de Suisse hors CFF, est conçu comme une sorte de cage de Faraday à cause de l'oléoduc qui passe en-dessous et alimente l'aéroport.

Entretien des bus

Tous les bus qui quittent le dépôt le matin roulent sur deux capteurs, à droite et à gauche, permettant de mesurer par laser l'état du pneu, de la roue et des freins, le tout en passant à 5 km/h. Ils sont mesurés 2 x par jour. Les bus sont posés sur des vérins qui montent le véhicule à la bonne hauteur de manière à faciliter le travail du technicien. La réserve d'huile dit «bar à huile» est stockée dans un local dont les fûts sont reliés à une pompe et des tuyaux



Les vérins sont réglables selon la hauteur désirée.



Capteur laser pour mesurer les roues des bus.

qui arrivent jusqu'à l'atelier de maintenance. Le réseau de ces tuyaux est telle-



Bar à huile.

ment long qu'il engloutit à lui seul 1'000 litres d'huile avant d'arriver l'atelier !

La réserve de diesel est de 599'000 litres. Différents ateliers pour les bus s'occupent de l'entretien des moteurs, boîte de vitesses automatiques, châssis, carrosserie et même de la réparation des sièges abîmés.

Le dépôt contient un petit remisage pour 30 bus et un grand remisage pour 100 bus répartis sur 10 voies de 10 bus articulés par voie.

Entretien des trams

Les trams de la ligne 12, les anciens Düwag comme les nouveaux et les trams de la ligne 15 Stadler et Bombardier sont entretenus dans le dépôt du Bachet en plus du parcage la nuit de quelques trams 18.

39 nouveaux trams commandés chez Stadler vont arriver en 2023 et 2024 pour étoffer les lignes qui s'agrandissent et pour remplacer les 45 Be 4/6 (DAV) commandées en 1984 au consortium Ateliers mécaniques de Vevey, Düwag et Brown-Boveri livrés entre 1987 et 1989, qui vont gentiment quitter les TPG. Ils seront soit ferrailés soit vendus dans un autre pays. Les trams des lignes 14 et 18 et la moitié de la 15, Stadler et Bombardier, sont entretenus au nouveau dépôt d'En Chardon dont la capacité de stockage est prévue pour 70 trams, actuellement 50.

Cela permet à ces deux lignes de com-



Une partie du dépôt pour le remisage des bus.

mencer en partie aux terminus du CERN pour la 18 et de Meyrin-Gravière pour la 14. Le dépôt a 4 voies en fosse d'une longueur de 100 mètres permettant de travailler dessous, dedans et sur la toiture des trams. Les gros travaux de réfection des bogies sont effectués au dépôt du Bachet qui est mieux équipé. Les bogies révisés sont ensuite envoyés par camions au dépôt d'En Chardon.

Le dépôt est équipé de tour en fosse pour le contrôle du profil de roues. A l'instar des bus, les trams passent aussi sur des capteurs qui mesurent par laser l'état des roues et des freins.

Ce qui m'a impressionné c'est la grandeur du dépôt et la longueur des voies et le nombre de pistes pour les bus. Deux petits bus navette autonome sont aussi parqués après avoir servi à des courses de test.

Lors de la visite, nous avons vu dans un coin le stockage de deux avants de cabine de tram Tango de Stadler au cas où.

En heures de pointe, 90% des trams circulent soit le 90% du parc

Historique

Mis en exploitation complète, le 26 octobre 2020, le troisième centre de maintenance et dépôt des TPG d'En Chardon intervient en effet près de 30 ans après celle du Bachet-de-Pesay (1992) et près de 120 ans après la Jonction (1901), les deux autres centres de l'opérateur.

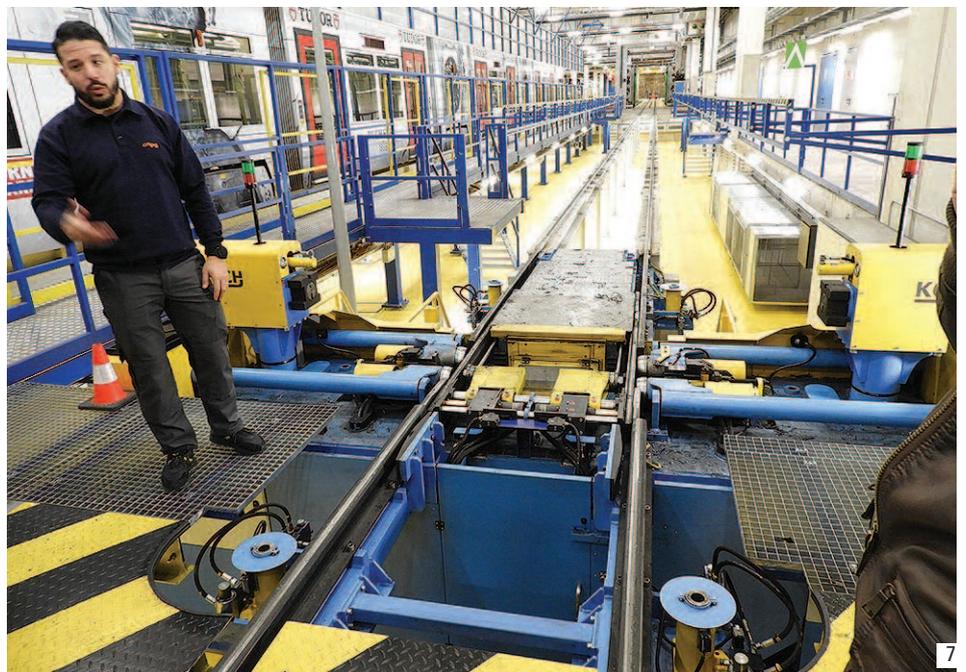
Fort de 72'000 m² de surface brute de plancher, le dépôt d'En Chardon abrite actuellement 45 tramways (40% de la flotte des TPG pour une capacité totale de 70 tramways) et 130 autobus (soit la moitié des bus de la régie), le quota d'auto-



← Capteur laser pour le contrôle des roues.
Tour en fosse pour le profil de roues. ↓



Voies sur fosse. Malgré la pub Tudor, le dépôt n'est pas vraiment le lieu où «tu dors» !





Vue sur une petite partie du plan de voies avec de nombreux aiguillages.



Vannes pour le système d'incendie assuré par des Sprinklers répartis dans tout le dépôt.

bus étant pour sa part atteint. La plus grande partie du personnel de l'Exploitation des TPG y est désormais rattachée, ce qui correspond à près de 600 collaborateurs. Le reste du personnel demeure lié au Bachet-de-Pesay et à la Jonction qui s'occupe des trolleybus.

Ces chiffres illustrent d'ores et déjà l'importance prise par le site d'En Chardon qui vise notamment à accompagner l'extension du réseau de tramways des TPG envisagée à terme à Bernex, à Plan-les-Ouates, à Saint-Julien-en-Genevois, au Grand-Saconnex puis Ferney-Voltaire et Annemasse.

La naissance du CMS (Centre de Maintenance Secondaire)

C'est au début des années 2000 que commencèrent les premières réflexions sur l'opportunité de réaliser un nouveau dépôt au bout de la piste de l'Aéroport International de Genève.

Le choix du site a permis de valoriser une parcelle dont on n'aurait guère su quoi faire au vu de sa situation, mais il a imposé des contraintes. Vu l'impossibilité

de s'élever, c'est en creusant qu'on a pu caser ici un étage de stationnement et de maintenance pour les trams, à peu près au niveau de la route, et glisser en dessous un niveau de remisage pour les bus: de quoi libérer la pointe de la Jonction. Le tout est surmonté par un niveau supérieur comportant un stationnement pour les employés, un centre de formation à la conduite, une centrale photovoltaïque capable de fournir 20% des besoins en courant du site ainsi qu'une toiture en partie végétalisée. Pour donner une meilleure idée de l'importance du centre, les capacités de remisage du site d'En Chardon équivalent au double de celles du Bachet-de-Pesay.

Il s'agissait, à l'origine, d'une plate-forme de stockage pour les tramways de la ligne Cornavin-Meyrin-Cern. Par la suite, l'abandon du dépôt de bus existant au centre-ville imposa d'étendre le projet d'origine, en ajoutant un niveau de sous-sol pour le stockage des bus. Nous sommes en 2010, le projet de CMS «En Chardon» était né.

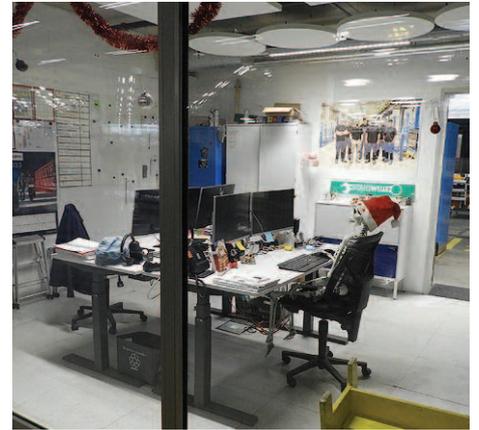
Les TPG aujourd'hui

Pour ceux qui ne connaissent pas trop les transports publics genevois, je propose un descriptif du matériel roulant. La flotte TPG compte aujourd'hui 458 véhicules qui transportent 600'000 voyageurs au quotidien.

Les TPG exploitent actuellement cinq lignes du tramway (12-14-15-17-18), six lignes de trolleybus, 65 lignes d'autobus, le réseau nocturne Noctambus et co-ex-



Impressionnant faisceaux de voies à l'entrée du dépôt. PHOTO TPG



Salle de contrôle.



Avant d'une cabine de tram en réserve.



Navette autonome en réserve.

ploient le réseau Transports annemassiens collectifs via sa filiale TPG France, pour une longueur totale de 363,480 km. Année après année, le parc des tramways, des autobus et des trolleybus s'étoffe et s'améliore, avec une proportion toujours plus grande de véhicules respectant l'en-

vironnement. La flotte est aujourd'hui composée à 51% de véhicules électriques alimentés par une énergie 100% renouvelable. Les TPG affichent l'ambition de disposer d'un parc de véhicules 100% électriques d'ici 2030. PHOTOS TPG

Le parc des autobus 100% électriques se compose de 12 véhicules:



Bus TOSA Hess, série 505 - 1271 à 1282.

Véhicules autonomes 100% électriques. Le parc des minibus autonomes se compose de 4 véhicules:



Navettes Navya. Nombre de véhicules : 1 (+3 en cours d'homologation).

Le parc des tramways se compose de 103 véhicules:



23 rames Düweg (Be 4/6+Be4/8), série 03 - 801 à 822 et 825, 826.



39 rames Bombardier Cityrunner Be 6/8, série 05 - 861 à 899.



41 rames Stadler Tango Be 6/10, série 06 - 1801 à 1841.

Le parc des trolleybus se compose de 113 véhicules:



33 VanHool ExquiCity 18, génération 2013, série 301 - 1601 à 1633.
23 VanHool ExquiCity 18, génération 2021, série 302 - 1634-1656.



10 Hess/Kiepe Lightram 3 caisses, série 38 - 781 à 790.



38 Hess/Kiepe, série 37 - 731 à 768

Le parc des autobus et minibus se compose de 226 véhicules :



35 Evobus O530, série 50 - 511 à 545.



189 Evobus O530G articulés, série 59/501 - 106 à 198/1101 à 1197.



2 Mercedes Sprinter, 447 et 448.

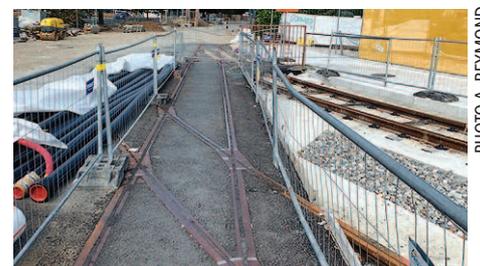
Evolution du réseau des TPG

Conformément à la stratégie Mobilités 2030 du canton, les TPG prévoient de renforcer leur offre en poursuivant l'extension de leur réseau de lignes de tramways et en instaurant un système de lignes de bus à haut niveau de service. Ces prolongements et nouvelles offres des transports publics seront interconnectés au réseau ferroviaire du Léman Express.

Extension du réseau tram

Après la mise en service de la ligne 17 en direction d'Annemasse le 15 décembre 2019, d'autres projets d'extension du réseau tram devraient se concrétiser par-delà les frontières franco-genevoises dans les années à venir avec le prolongement des parcours des lignes 14 à Bernex-Vailly, 15 de St-Julien à Ferney-Voltaire, 18 à St-Genis et 17 Annemasse-Glières. ■

Sources: TPG



Palettes: chantier du tram 15 pour Plan-les-Ouates.



Palettes: terminus provisoire de la ligne 15.

PHOTO A. REYMOND

PHOTO A. REYMOND

Trains miniatures - modélisme ferroviaire

JCD
HOBBIES

Wemoba Genève

*Toujours vos trains miniatures
aux prix les plus avantageux !*

*Toutes les grandes marques et
leurs accessoires, du N au LGB*

Lundi fermé - Mardi-Mercredi-Vendredi 10h30-12h45 13h30-18h30
Jeudi 14h00-18h30 - Samedi 10h00-16h30 (sauf samedis de bourse)

16 rue Dancet - 1205 Genève
tél 022 346 46 59 - 079 467 22 00 - fax 022 321 87 10
email jcd-hobbies@bluewin.ch

Accès Tram 15 Uni-Mail - 12 Augustins

le TGV *Nicolas Chiriacescu*

Trains * Voitures anciennes
www.tgvshop.com



Achats * Ventes * Echanges * Restaurations

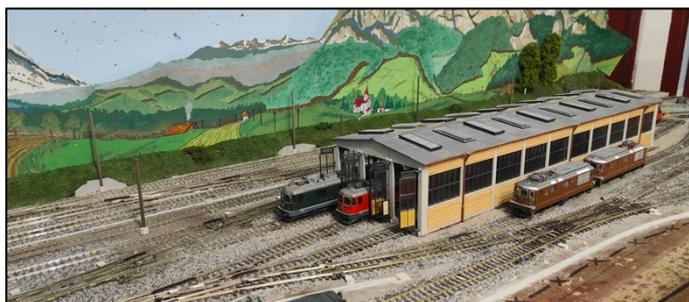
**Rue St Martin 28
1005 Lausanne**

**Tél. 021 311 32 36
Fax 021 311 32 54**

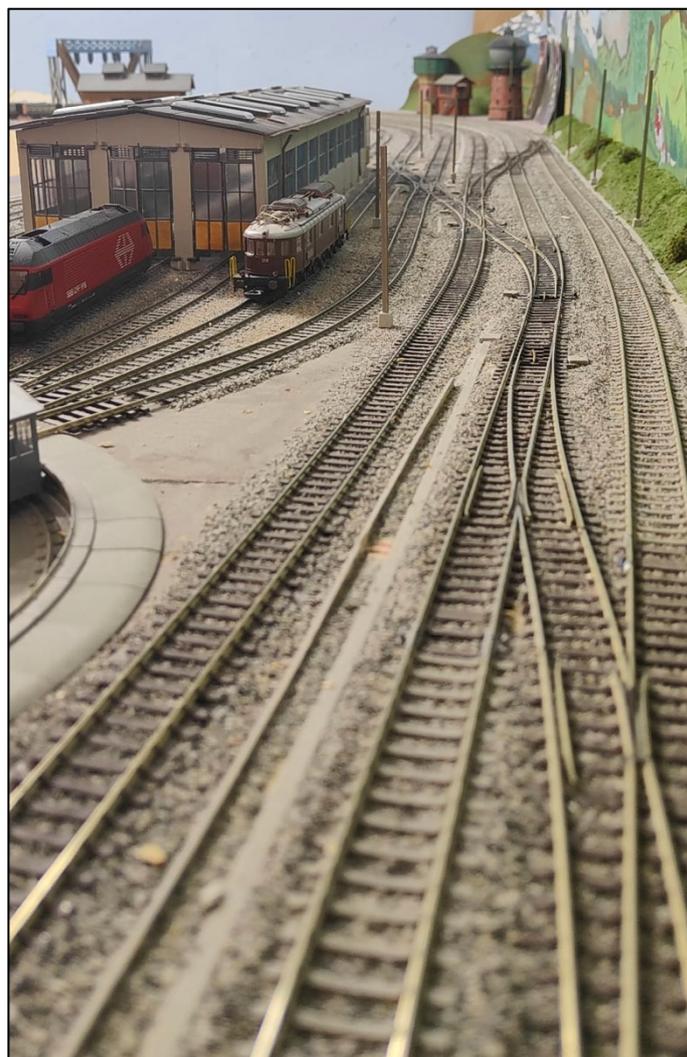
Nouvelles des réseaux

Réseau HO

En ce début d'année le team HO est en ébullition à propos de l'évolution future du réseau. Certains membres travaillent d'arrache-pied et les idées fusent pour la construction de la nouvelle gare principale. Nous sommes en plein débat pour l'installation d'un circuit en 3 rails pour les membres qui ont du Märklin. On pourrait faire toute la gare en rails Märklin et alimenter en deux courants commutables, on aurait une exploitation bi courant, soit en DCC ou en Märklin. Les discussions en comité ont aussi évoqué la possibilité de ne faire qu'une partie en 3 rails et le reste en 2 rails pour que cela coûte moins cher. Dans ce cas il y aurait par exemple deux voies en Märklin et le reste en 2 rails. Une option à plus long terme pourrait être de relier la petite gare dite « Jaquerod Gare » en remplaçant la voie 2 rail par de la voie « K » qui conduirait à une boucle de retournement près du grand hélicoïdal ainsi qu'une gare cachée de 3 voies. Affaire à suivre.



Le dépôt des locs - en sursis



Le Transit avant le pont-levis



La gare principale

La vie du Club

Jacky Colomb

Réflexions sur le développement du RCLC

Notre club sera appelé à évoluer ces prochaines années en fonction de son rajeunissement nécessaire à sa survie. Ces derniers mois, à la suite des portes ouvertes, de nouveaux membres se sont inscrits, de nouveaux juniors, de nouvelles attentes. Les locaux que nous utilisons ne sont pas extensibles mais nous avons besoin de plus de place si nous voulons accueillir décemment nos nouveaux amis, former des jeunes pour assurer la relève, développer nos réseaux ou nos installations, conserver une ambiance chaleureuse et diversifiée. De fait, ces locaux n'étaient pas très bien organisés du point de vue de l'utilisation de l'espace disponible. Au fil des années et de l'extension des réseaux, la répartition des postes de travail était devenue inadéquate, un potentiel de rationalisation existait, il pouvait être réalisé à peu de frais. C'est ce que nous avons récemment entrepris et le résultat semble convenir au plus grand nombre.

Atelier

Cet endroit comportait des espaces mal exploités et beaucoup de place perdue, de plus il est situé directement à la vue des visiteurs. La première vision quand on pénètre dans les locaux méritait un meilleur traitement.

La zone des cabines et plonges a été reconvertie en atelier avec une rationalisation des rangements. Le transfert des établis et des machines a permis de mieux les centrer et de faciliter le maintien en ordre. Une cloison sépare maintenant l'atelier de l'entrée, elle dissimule ainsi une zone pas toujours attractive de notre club. Des établis et des rangements pour l'outillage et les matériaux sont désormais installés. Un nouvel éclairage est venu compléter ces aménagements.

Entrée du Club

Le sas d'entrée sert actuellement de dépôt et ne présente pas une image idéale, une solution est à l'étude pour sa reconversion. Il manque un vestiaire, il pourrait peut-être y avoir un lieu d'exposition. Les suggestions sont les bienvenues.

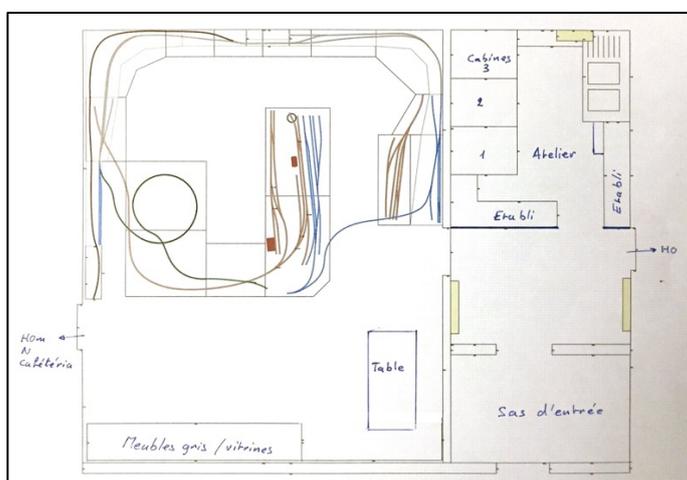


Salle Juniors, réseau de La Cueilie

La table de travail imposante, restreignait l'accès aux meubles de rangement, mal placée au milieu du passage vers le réseau HOm et le N. Il devenait évident qu'il fallait redéfinir la disposition de la salle. Le nombre de Juniors a augmenté avec un besoin de plus d'espaces pour les nouvelles activités et le stockage des travaux en cours.

L'espace libéré par le déménagement de l'atelier va nous permettre de mieux organiser les activités et de pouvoir tenir des expositions temporaires en cas de manifestations et notamment des Portes Ouvertes. Nous avons donc transféré les meubles et l'outillage vers le nouvel atelier, déplacé la grande table de manière à laisser le passage libre, réservé une zone pour réaliser, tester des modules ou des montages provisoires.

Plan de la salle de La Cueilie et de l'atelier actuels



Assemblée générale du RCLC

Vendredi 24 février avait lieu l'assemblée générale. C'est l'instant où l'on fait le bilan des activités, on présente les comptes, on rapporte sur les réseaux, l'avancement, les nouveautés, les projets, on accueille les nouveaux membres, on définit de nouveaux objectifs. Pour certains il est temps de retrouver des amis, de se replonger dans une ambiance familière, relever les changements dans les locaux ou sur les visages. Le temps est passé par là !

Lors de cette séance, l'assemblée a réélu André Jaquerod à la présidence pour une neuvième année, le comité a également été reconduit dans ses fonctions avec comme nouveau membre Damien De Pascale.

Le programme de reconstruction de la moitié du réseau HO digital nous a été présenté par Mathis, tandis Jacky exposait le projet de module pour les activités juniors.

Les discours, les présentations, les rapports tout ça est bien intéressant quoique parfois soporifique mais le point d'orgue de la soirée que tout le monde attend c'est le moment de l'agape.

Un buffet à l'italienne concocté par Piero, il faut dire qu'il était parti faire les courses vendredi matin à... Domodossola !

Salami, mortadelle, prosciutto San Daniele, Gorgonzola, Provolone, vins de la Haute Adige, Panettone à la crème Mascarpone, e tutti quanti. Les amis ont fait honneur à toutes ces bonnes choses et se sont bien régalez.



La préparation un instant convivial



L'exposition de locomotives italiennes

Piero nous a présenté sa collection de locomotives Italiennes avec des machines triphasées très intéressantes et très belles.

La soirée s'est déroulée dans la bonne humeur et chacun a pu faire connaissance avec les nouveaux membres.

Merci à tous ceux qui se sont déplacés pour cette assemblée faisant ainsi honneur aux organisateurs et au comité qui se dévoue pour que vive ce club.

Vive le RCLC !



Une Assemblée attentive, Un Président écouté



Le buffet à l'Italienne selon Piero

Composition du Comité 2023

Président	André Jaquerod
Vice-président	Mathis Châtillon
Secrétaire	Piero Sismondo
Trésorier	Markus Engesser
Responsable Juniors	Jacky Colomb
Responsable HO	Didier Perolini
Responsable technique	Damien De Pascale



Autocollants

Impressions numériques

Réalisations publicitaires

LA PIÈCE QU'IL VOUS FAUT !

ch. du Vuasset 4 • 1028 Préverenges • 021 802 65 35

Résurrection du Magic Train par Roco

Texte et photos André Reymond

C'est dans le catalogue Roco de décembre 2023 que j'ai aperçu ce joli train de Noël proposé dans un coffret de départ qui est, en fait, la résurrection du Magic Train de Fleischmann. Ce train est à l'échelle 1/43, roulant sur de la voie HO, c'est du Oe et il fonctionne en mode analogique.

Historique

Fleischmann a créé son Magic Train à l'échelle 1/43 en 1992, ce gros train roulant sur la voie HO était un jouet destiné aux enfants pour les familiariser au train électrique tout en étant beaucoup moins fragile. Il était extrêmement robuste et pouvait se démonter et remonter par simple encliquage. Au programme, l'offre était simplement formée d'une loco vapeur Stainz en différentes livrées accompagnée d'un tracteur diesel industriel. Quelques wagons marchandises et des voitures voyageurs complétaient l'offre. Par la suite des accessoires ont été ajoutés, comme le camion MAN, une citerne et une cabine de vigie.

Le produit a été rapidement détourné par les modélistes amateurs de la voie étroite qui peuvent réaliser (à peu de frais) de beaux diaporamas et modifier les machines à volonté (nouvelles carrosseries, patine etc.

Opportunité loupée

A mon humble avis, Fleischmann a sous-estimé la cote qu'avait le Magic Train auprès des modélistes. Et en l'absence de choix de véhicules plus variés, ceux-ci créèrent des modèles basés sur le Magic Train. Ils en firent des trains champêtres circulant sur des lignes secondaires à voie étroite. Lors d'expos j'ai pu voir différents réseaux modulaires tous plus charmants les uns que les autres, fourmillant de détails et de scènes pittoresques.

A la grande époque de la Messe de Nuremberg, Fleischmann occupait un grand stand et l'animait avec sa fameuse maquette, tantôt en N tantôt en HO, avec la manœuvre automatique des wagons lancés depuis une butte de triage. Une fois que le train était constitué, une locomotive l'accrochait et repartait pour un nouveau tour revenant sur la butte, le tout entièrement commandé en analogique par des relais et l'électronique Fleischmann. C'est là que j'ai vu la maquette d'usine du Magic Train qui était présentée régulièrement à la Messe de Nuremberg, ainsi que quelques boîtes de départ proposées et le programme relativement complet de ce Magic Train qui est, aujourd'hui, encore très recherché

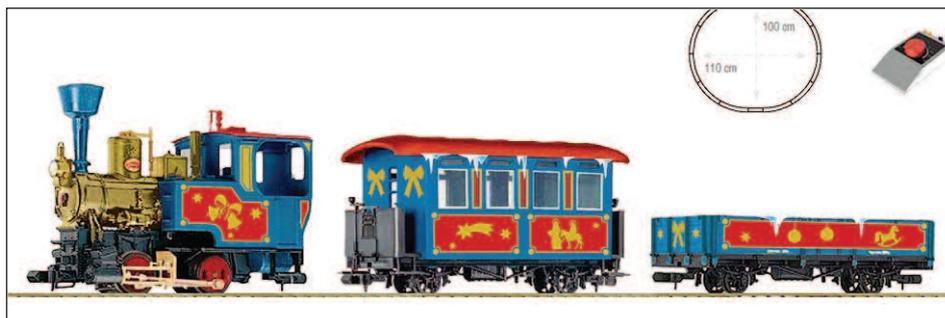


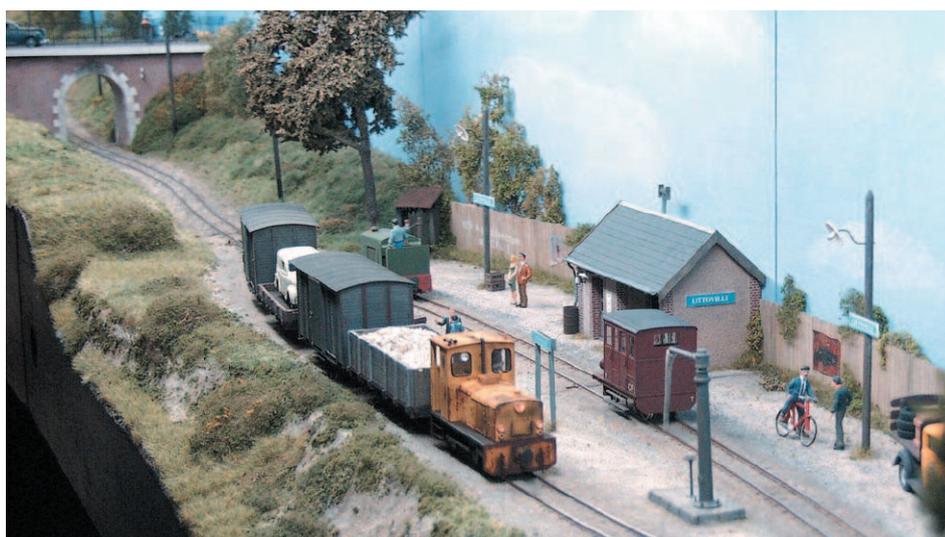
PHOTO ROCO

Contenu de la boîte de départ:

- 1 locomotive à vapeur type Stainz avec feux avant LED, attelage Profi
- 1 voiture voyageur 2 essieux avec toit amovible, attelage Profi
- 1 wagon 2 essieux avec 4 ridelles amovibles séparément, attelage Profi
- 1 commande manuelle électronique
- 1 alimentation réseau enfichable
- 1 ovale de voie à l'aspect neigeux en voie Roco Line (avec rails ballastés)
- 12 rails courbes R3, 1 rail droit G1/2,
- 1 rail droit de jonction (G1/2)

Encombrement: environ 110 x 100 cm

Une large feuille avec des autocollants est fournie qui permet de personnaliser le train en famille. L'ovale de voie en aspect neigeux est parfait pour faire circuler le train autour du sapin de Noël de la maison !



Vue partielle d'un réseau modulaire Oe avec le Magic Train Fleischmann modifié par un modéliste français.

notamment sur E-Bay. Ceci bien avant sa reprise par le nouveau groupe Roco-Fleischmann.

N'ayant rien compris que ce Magic Train ne demandait qu'à être développé avec juste une nouvelle petite locomotive électrique type E69, un wagon et une voiture à bogies qui auraient trouvé preneur auprès des modélistes, cela aurait pu finalement donner un nouvel essor à ce produit original de qualité. Fleischmann a abandonné la fabrication de son Magic Train en 2009.

Avec cette boîte de départ d'un train de Noël par Roco, je constate que les outils de fabrication pour ce train existent toujours. Peut être est-ce un ballon d'essai pour sonder le public et relancer une nouvelle production de ce magnifique train. ■



Wagon citerne démonté. Attelage typique Magic Train.



Couvert démontable avec porte coulissante.

Un projet pour les Juniors

Jacky Colomb

Un projet pour les Juniors

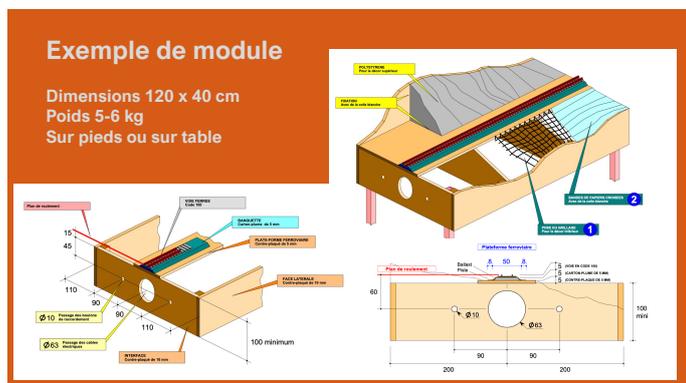
La construction du réseau HO/HOm a commencé dans les années 2012, à ce moment, les Juniors ont pu s'exercer et participer largement aux divers travaux de réalisation. Entretemps le réseau, renommé La Cueille, a approché un niveau de finition qui ne laisse pas d'opportunités à des juniors débutants de pouvoir y travailler.

Il fallait donc un nouveau projet pour les nombreux nouveaux Juniors qui ont récemment rejoint nos rangs. Après quelques réflexions et discussions avec certains membres, un projet de réalisation de modules est sorti et commence à prendre forme.

Il s'agirait de construire des modules individuels qui permettent aux juniors de se confronter aux diverses techniques qui donnent à notre passion tout son intérêt et ses possibles.

Le module

Le but est de concevoir un module avec lequel on puisse jouer seul à l'aide d'une coulisse latérale qui permet de changer les véhicules ou wagons. On joue ainsi sur un tout petit espace, dédié plutôt à la manœuvre de petit convoi dans une usine, une zone artisanale, une petite installation portuaire, une coopérative agricole, etc. Comme vous l'avez compris il y aura des aiguilles, des voies de débord, des butoirs, des bâtiments, des ponts, des remblais ou des tranchées, bref tout ce qui fait le charme de notre passetemps favori.



Conception du module

La longueur du module n'est pas définie mais une longueur de 1,20 mètre paraît toutefois pratique en particulier lorsqu'il s'agit de les transporter dans une voiture. Les modules ont une largeur de 40 cm, parfois 60. Dans d'autres configurations ces modules

pourraient être reliés entre eux pour former un réseau exploitable à plusieurs, voire être montrés en exposition. Les interfaces entre modules doivent être standardisées. Les dispositifs d'assemblage et d'interconnexion sont donc prescrits. La position de la voie à l'interface est fixe. Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une installation s'étendant sur plusieurs modules l'interface entre chaque module sera laissée à l'initiative de chacun.

Principes de construction

La construction est faite d'un cadre en contreplaqué de 10 mm recouvert soit d'un plateau de 40 X 120 cm, soit d'une plateforme de voie de 80 mm de large. Le décor peut être en relief, la voie en remblai ou en tranchée, sur pont ou en tunnel.

L'assemblage entre modules est réalisé au moyen de boulons et écrous de 8 mm ainsi que de chevilles de positionnement. Des pieds sont prévus, ils sont assemblés, boulonnés avec l'interface des modules.

Un dispositif d'interconnexion électrique permet le branchement et l'alimentation des modules entre eux. L'écartement choisi est le HO, ce matériel est moins cher, il y a plus de choix, il est en général plus robuste. L'alimentation doit pouvoir se faire en analogique ou en digital par commutation.

Le module peut prendre la forme d'une vitrine avec côtés, fond et capot éclairé (show-case).

Mise en pratique

Pour les juniors la construction pourra s'étaler en plusieurs étapes ayant chacune leurs propriétés didactiques :

- Construction du cadre, menuiserie, montage.
- Les pièces principales seront fournies aux dimensions.
- Pose de la voie, alimentation, ballastage.
- Établissement du relief, menuiserie, plâtrage, etc.
- Électricité, éclairage, signalisation, branchement entre modules.
- Décors, routes, bâtiments, arbres, etc.

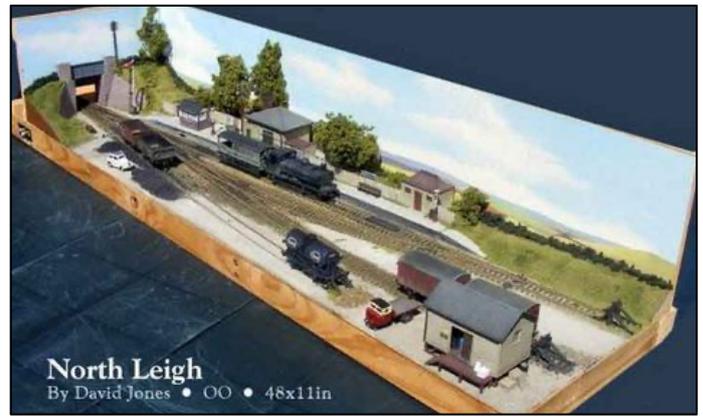
Un module « pas que » Junior

L'exploitation du réseau reprend le principe d'une ligne à voie unique, le module Juniors permet de concrétiser un projet personnel dans une démarche collective d'un club.



Mais comme son nom ne l'indique pas forcément, il n'est pas réservé aux seuls juniors du club, les adultes désireux de réaliser un projet simple et peu onéreux peuvent se joindre à l'expérience. Il constituera en ce sens un projet intergénérationnel, ce qui est souhaitable si l'on désire que les juniors s'intègrent et restent des membres actifs plus tard. Bien sûr le désir d'extension amènera tout naturellement à vouloir compléter les possibilités de circulation. Mais ceci est une autre histoire.

Jacky Colomb



Quelques exemples de ce qu'on pourrait faire

jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme



Rue de la Colomnière 14 - 1260 Nyon
 T 022 362 53 66 - F 022 362 53 67
 info@joutec.ch - www.joutec.ch

Articles en promotion uniquement au magasin ● = 30% ● = 50%

Grand choix chez:

Bemo, Märklin, Roco, Fleischmann, Liliput, LS-Models, Piko, LGB

Voies HO, HOm, N, personnages, bâtiments, matériel de décors:

Tillig, Peco, Preiser, Noch, Busch, Heki, Woodland, Brawa, Faller, Kibri, Viessmann, Vollmer, ponts Hack Brücken, ESU

Véhicules 1/43, HO et N:

Brekina, Busch, Herpa, Schuco, Rietze, Wiking, etc.

Câbles et composants électroniques, digitalisation de machines

Une vitrine de matériel d'occasion, diverses échelles

Horaire d'ouverture : **LUNDI fermé**

Mardi au jeudi l'après-midi: 14h à 18h - Vendredi: 10h30-12h30 et 14h-18h

Samedi: 10h à 17h – Dimanche: 13h30 à 17h

Un tombereau chargé de ferraille

Jacky Colomb

J'en possédait déjà un de ces petit tombereau Lima, ceux-là qui n'intéressent personne parce qu'ils ne sont que des Lima. Le mien est un tombereau de la SNCF, il a été patiné et chargé par un modéliste amoureux des choses réalistes.



Le premier tombereau acheté il y a longtemps

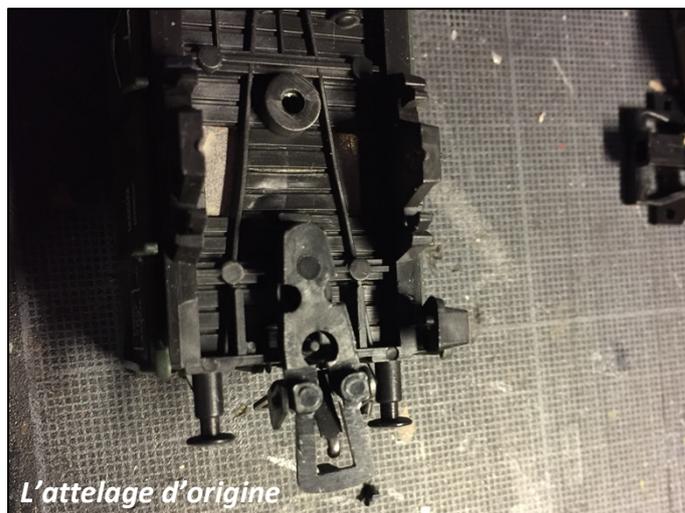
Alors quand j'ai eu en main un autre petit tombereau de la marque, tout beau comme au premier jour, j'ai tout de suite décidé de le convertir pour en faire un autre transport de ferraille. Plan d'action : chauffer la caisse de l'intérieur pour imiter le cabossage des tôles lors des chargements de ferraille.



Le nouveau après avoir subi les outrages du fer

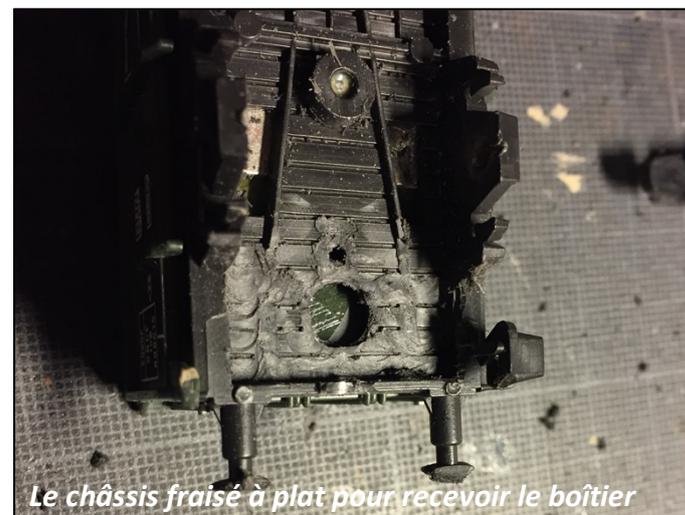
Remplir le fond du tombereau avec du papier d'aluminium chiffonné pour faire du volume puis des pièces diverses, rails, roues de locos, etc. patiner le chargement, la caisse et le châssis et voilà un wagon déjà beaucoup plus réaliste.

Il reste cependant un détail important à régler. Ces vieux modèles ont des attelages surdimensionnés, les wagons sont attelés trop éloignés, ce n'est pas beau. Je vais donc remplacer ces anciens attelages par des



L'attelage d'origine

boîtiers cinétiques adaptés au roulement à tampons rapprochés. Pour cela j'utilise des boîtiers Roco aux normes NEM que je vais fixer sous le châssis. Il faut d'abord démonter les anciens attelages puis raboter le châssis à plat au moyen du Dremel, opération délicate s'il en est.



Le châssis fraisé à plat pour recevoir le boîtier

Le montage et la fixation du boîtier demande beaucoup de soins et surtout d'être à la hauteur convenable au-dessus du rail afin d'assurer un bon accrochage avec les autres wagons.

Le boîtier ROCO, on peut le fixer avec des vis ou le coller sous le châssis. J'ai choisi d'utiliser des vis M2.



Je perce le plastique du châssis à 1,5 mm et la vis auto taraude le filet sans problème. Avec un châssis métallique il faut naturellement percer et tarauder ce qui est un peu plus long mais pas difficile. Il existe deux modèles différents chez Roco,

La référence 40343 est destinée aux wagons à essieux jusqu'à 140 mm de long, la 40344 va pour les wagons à essieux de plus de 140 mm ou les wagons et voitures à boogies.



Roco 40343



Roco 40344



Le boîtier cinétique avec un attelage Märklin court



Ils ont même jeté un vélo !



En cours de chargement



A quai avec son jumeau



A vous de jouer !

On en trouve encore à vendre des neufs
Ils coûtent moins de 20 €
Les boîtiers coûtent 35 € les 12 – 5,80 pour deux
Les attelages courts 6,90 € les 4 - 3,50 pour deux
Un peu de peinture et du chenit à mettre dedans
vous allez vous en sortir à moins 40 frs !

Léman 2030

André Jaqueroed revient périodiquement sur l'avancement des travaux en gare de Renens, dans le cadre du projet Léman 2030. Après le Saut de Mouton, les bâtiments et les quais !



Photo ci-dessus

Voici l'achèvement des travaux côté sud de la gare de Renens. L'entier du bâtiment refait à belle allure. La place située à l'avant de la bâtisse est une belle réalisation.

Cela ouvre une grande surface pour les piétons nombreux à circuler dans cette zone.

Ci-contre

La nouvelle verrière reconstruite sur le quai 1 apporte une agréable luminosité, conçue sur le même modèle que les toitures installées sur les autres quais.

Au niveau des voies, on arrive à la fin des travaux également. Il reste la dernière voie située au nord qui est encore en réalisation, proche de la création de la ligne future du tram.





Vue du côté ouest avec la ligne du M2



Texte et photos André Jaquerod

Michel Arni à son établi, assemble des bâtiments avec le plus grand soin et beaucoup de patience. Cette occupation l'aide à passer le temps depuis qu'il ne sort plus beaucoup de chez lui. Il a du plaisir à réaliser ces constructions, alors si vous avez un bâtiment à construire et que vous n'avez pas le temps, pensez à lui, simplement choisissez un sujet de qualité car son travail sera à la hauteur, vous ne serez pas déçu. Pour ceux qui ne le connaissent pas, Michel a participé à la réalisation de nombreuses tâches sur les réseaux du RCLC, c'est un as de la menuiserie fine, un homme astucieux et inventif. On le voit ici en pleine construction d'une remise à la charpente impressionnante, le genre de travaux qu'il adore par-dessus tout.



A VENDRE en 2 rails analogique HO et HOm

Modèle HO Electrotren 3201 K, rame Talgo neuve

Rame Talgo pendulaire 200 Renfe, coffret de 6 voitures. Valeur CHF 318, prix spécial **CHF 150.-**



Modèle HO Liliput EBT

Be 4/4-103 brune, prix spécial **CHF 55.-**



Modèle HO Brawa

Tracteur CFF Te-138, prix spécial **CHF 100.-**



Modèle en laiton HOm Ferro-Suisse, rame Pendelzug RhB

Automotrice Be 4/4 511, voiture B513 et voiture-pilote Bt514. Valeur CHF 2'600.-, prix spécial **CHF 2'100.-**



Modèle HO 43580 Roco CFF

Am 4/4 18463, prix spécial **CHF 90.-**



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

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 André Jaquerod
Président
Chemin des Jordils 13
1026 Echandens

Comité

Président, responsable réseau HOm	André Jaquerod
Vice-président, informatique	Mathis Châtillon
Secrétaire	Piero Sismondo
Trésorier, responsable réseau N	Markus Engesser
Resp. section Juniors, réseau de La Cueille	Jacky Colomb
Responsable réseau HO	Didier Perolini
Webmaster, informatique	Damien De Pascale

Comment ça se passe

Le Rail Club La Côte (RCLC) a pour vocation de réunir tous les « fans » de train, quels que soient les aspects particuliers de leur passion. Ses membres proviennent de tous horizons sociaux et professionnels.

Bien que le modélisme ferroviaire y prenne une place importante du fait de l'activité de nombreux membres, tous les autres aspects de la vie du rail sont les bienvenus au RCLC. Les amateurs de photos et vidéos, les globetrotters ferroviaires, les férus d'histoire, chacun trouve sa place dans notre club.

Le club possède une bibliothèque et une vidéothèque riches de nombreux ouvrages collectés depuis près de 40 ans de son existence. Le RCLC organise également des sorties sympathiques pour parcourir des lignes de chemin de fer, rendre visite à d'autres passionnés de trains ou simplement pour manger la traditionnelle fondue de fin d'année dans une auberge de notre région. Un comité dynamique veille en permanence à concrétiser de nouvelles idées.

Vous aimez la Plaque tournante ?

Vous pouvez contribuer à son intérêt en proposant des articles de votre cru, vos photos, vos bricolages, vos astuces, vos idées...

Pour faire un intéressant article il faut :

- Un texte relatant vos observations en format Word ou équivalent ou même manuscrit.
- Des données techniques, historiques, touristiques ou économiques.
- Quelques jolies photos format JPEG ou TIFF si possible séparément du texte
- Prospectus du lieu visité



Envoyez par courriel plaquetournante@rclc.ch

