



# La Plaque tournante

Numéro 3 – Septembre 2023



# Sommaire

Le billet du Président	3
<b>Important – Appel aux bénévoles</b>	<b>4</b>
<b>Nouvelles des réseaux – Jacky Colomb</b> Un condensé des activités de votre Club	6
<b>Ça bouge à Morges – André Jaquerod</b> Travaux des CFF	8
<b>Des boîtes pour transporter vos trains – Jacky Colomb</b> Cette fois y en a marre, chaque fois que je transporte mes trains c'est la galère, j'ai décidé de me réorganiser	10
<b>Un répertoire pour vos trains - Christian Béguelin</b> Vous êtes un peu perdu, vous ne savez plus où sont vos trains, ni comment ils s'appellent, c'est le moment de vous faire un répertoire	14
<b>Je roule à nouveau en analogique</b> André Reymond nous invite à Sierre, visite de son réseau	16
<b>Fait à la main</b> Variation sur un thème ancien – Jacky Colomb	20
<b>Au pays du Soleil- Levant</b> Avec Nicolas Catanese	22
<b>Senigallia petite gare sur la côte adriatique</b> Christian Béguelin et Piero Sismondo nous emmène en balade en Italie	26
<i>Couverture : Tramway à Iekaterinbourg, Oural, Russie</i>	
<i>4<sup>ème</sup> de Couverture : BCFe 4/4 N°1 de l'ASD photographiée à Les Planches sur la ligne Aigle Sepey, Diablerets (photo Loris</i>	

## jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme



Rue de la Colombière 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**



# Le billet du Président

Bonjour à tous,

Septembre 2023

On espère que vous avez passé de belles vacances, et que vous avez profité au maximum en partageant des bons moments en famille. Votre Président, selon le dernier billet, a profité de se reposer sur une chaise !!!

Mais, nous voici en reprise, avec toujours cette assiduité à améliorer en permanence nos réseaux et nos locaux. Je vous informe, que nous allons devoir fournir un effort supplémentaire pour nos prochains challenges.

Tout d'abord, 2024 sera l'année anniversaire des 40 ans de notre club, le Comité travaille énergiquement à mettre sur pied des événements à la hauteur de cette célébration.

Un autre gros morceau est agendé pour les 27 et 28 avril 2024, car notre club est chargé d'organiser l'assemblée générale des délégués de L'Eisenbahn Amateur, AESA. Le Comité lance un appel à tous les membres pour remplir toutes les tâches liées à cette grande organisation.

## Les actions

Samedi 27 : accueillir les délégués en gare de Nyon, transmettre les documents, organiser et présenter notre club, nos réseaux, préparer la salle de la Colombière pour l'assemblée du samedi après-midi et pour le dîner de gala qui aura lieu le soir, remise en ordre de la salle.

Dimanche 28 : Organiser le voyage des délégués et de leurs épouses pour un voyage en train jusqu'à La Cure avec le repas de midi.

Un comité d'organisation est planifié comprenant des membres du comité et des externes. Nous devons transmettre à L'EA nos documents d'organisation pour la fin de l'année.

Bref, on a sérieusement besoin de votre participation avec l'aide de tous les membres et Juniors pour la réussite de cette grande manifestation. Il en va de notre crédibilité et nous allons faire aussi bien que les Suisses allemands. Prochainement, on lancera une inscription pour les bénévoles via le web. Plus que jamais on compte sur vous !

Une sortie spéciale sera organisée pour tous les membres dans le cadre des 40 ans !

En octobre, les 20 et 21 sont prévus pour le Passeport-Vacances 2023 quelques bénévoles bienvenus.

En novembre auront lieu les Portes ouvertes du RCLC, comme toujours nous souhaiterions nous retrouver plus nombreux à gérer cette sympathique manifestation, la seule occasion pour le Club de faire rentrer un peu d'argent dans nos caisses !

L'année 2024 sera riche en événements que vous pouvez vivre avec nous en direct en vous impliquant dans les nombreuses tâches d'organisation et en venant resserrer les liens d'amitiés qui nous unissent.

Votre Président  
André

# Avis important

## Appel aux bénévoles

Dans son billet, le Président vous le dit, l'année 2024 sera riche en événements festifs divers autour des 40 ans de notre club.

Mais s'il y en a un que nous devons absolument réussir, c'est l'assemblée générale des délégués des clubs de toute la Suisse que nous invitons à Nyon pour la partie officielle, la visite de nos réseaux et les réjouissances qui l'accompagneront tout au long de ce weekend.

Cet événement est d'une importance capitale pour notre club, il va nous rendre visible sur la carte de Suisse et nous aurons à cœur de montrer que les Romands sont capables du meilleur. Nous allons avoir besoin que tous les membres s'engagent dans la mesure de leurs disponibilités pour venir aider à la réussite de ce grand weekend. Prochainement vous recevrez une invitation à vous inscrire pour tenir un poste dans l'organisation de ces journées, il va sans dire que ce ne sera pas forcément conduire des trains mais aussi accueillir les visiteurs, à la gare, au club, à l'assemblée. Tenir les différentes buvettes, manutentionner les tables et les chaises pour les différentes phases de la journée et encore être disponible quand tout le monde sera fatigué pour ranger et nettoyer la salle à la fin de la journée...

A coup sûr ce sera intense, fatigant, exigeant mais au soir de cet événement, quand tout sera terminé et que nous pourrons dire que tout a bien fonctionné, je suis sûr que chacun d'entre nous sera heureux d'y avoir mis sa touche, d'avoir participé à une histoire qui nous appartiendra et que nous n'oublierons jamais.

Nous vous demandons donc de vous inscrire et de vous engager pour le club qui vous anime depuis de si nombreuses années. Vous avez tous un ami, une compagne ou un membre de votre famille que vous pourriez solliciter pour cette occasion. Nous vous demandons un effort hors de ce que nous avons l'habitude de fournir, l'occasion est unique de nous distinguer aux yeux de toute la Suisse.

**D'avance merci de vous impliquer ensemble pour ce magnifique challenge !  
Le Comité d'organisation ASEA**



Un comité d'organisation pour l'assemblée générale des délégués des clubs de Suisse affiliés à Eisenbahn Amateur a été constitué. Ses membres sont les suivants :

Jacky Colomb, Damien De Pascale, Markus Engesser, André Jaquero, Piero Sismondo, Philippe Thuner

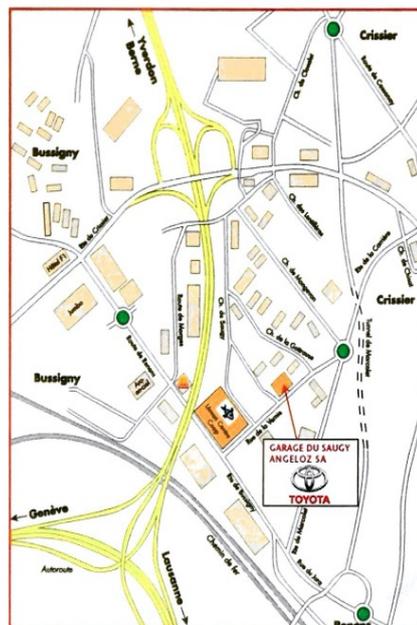
# GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

...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](http://www.toyotacrissier.ch) • [info@toyotacrissier.ch](mailto:info@toyotacrissier.ch)

# Nouvelles des réseaux

## La Cueilie

■ C'est les vacances mais pas pour tout le monde, nous profitons de ces deux mois pour lancer un gros chantier qui va paralyser l'exploitation du réseau et encombrer la salle de tous les éléments de décor démontés et entreposés là.



*D'abord il faut démonter une partie du décor !*

Les travaux de la gare de croisement sur la rampe du Türpass avance à grands pas, une aiguille et une TJD ont été posées pour permettre le doublement de la voie, la TJD en plus de diriger les trains vers Alp Grüm donnera accès à la gare de stockage qui prendra prochainement place sur les vitrines. Les voies sont posées, la caténaire et les signaux également. Le câblage est en bonne voie, des câbles ont été tirés pour relier les borniers dédiés à chaque partie du réseau.

Dans le même temps nous avons pu prolonger les



*L'aiguille et la double voie de la rampe du Türpass*

voies de stockage dans le tunnel du Mont-Ablard. Nous avons porté leur longueur de 80 cm à près de deux mètres ce qui nous offre une possibilité de stationnement pour des trains de 1,60 m ce qui sera la norme pour ce réseau.

Pour accéder aux éléments à modifier, il faut



*Les nouvelles voies de stockage sous le Mont-Ablard*

d'abord démonter une partie des décors, le caisson qui abrite la porte blindée, le Mont-Ablard, etc. Puis on commence à enlever une section de voie sans rien casser si possible. Tu parles, il y a toujours un truc qui se brise ou qui dérape !

Pour l'instant on suit le planning, le réseau sera à nouveau « roulant » à la rentrée. Pour ce qui est de l'enclenchement il faudra avoir encore un peu de patience, il y a des circuits à fabriquer et les TCO ne sont pas encore complètement définis.



*Premiers travaux sur la rampe du Türpass, on voit la double voie et la TJD qui conduit à Alp Grüm à droite ou à la gare de stockage à gauche*

## HO digital



**Le pont-levis et le début du plan de roulement du nouveau réseau. La porte est dissimulée derrière le décor qui s'intègre parfaitement à celui existant on voit au fond la structure de l'arrondi du fond de décor.**

■ Dans un premier temps il y avait une idée de faire une liaison provisoire entre le réseau actuel fini que nous appellerons « réseau de droite » et une boucle de retournement qui permettrait de continuer de rouler durant la phase de construction du « réseau de gauche ». Puis, tenant compte du temps à disposition durant les mois d'été, la décision de partir directement sur des aménagements définitifs est tombée. Plusieurs facteurs faisaient pencher la prise de décision dans ce sens. Tout d'abord nous avons retourné le cadre et la porte d'entrée du local du fond de 180°, elle s'ouvre maintenant à gauche. Cette modification permettait d'envisager la construction du pont levis devant la porte sans autres artifices. Ensuite la pose du fond de décor pouvait commencer sous la houlette de Markus.



**Le nouveau pont-levis. A l'arrière-plan le réseau actuel modifié pour recevoir le pont et le positionnement des trois voies au même niveau.**

En effet ce travail est prioritaire et doit absolument être terminé avant toute autre construction de structure destinée à supporter le nouveau réseau. Nous avons donc entrepris la construction du premier module du réseau au niveau du roulement principal. Ceci constitue la base d'accroche du pont-levis, lequel pivote sur des charnières et se relève à gauche de la porte en laissant l'espace nécessaire à l'ouverture de cette dernière. Du côté droit, le réseau a été adapté pour recevoir le pont-levis et se caler de manière que les rails « tombent bien en face ». La plateforme du pont est aménagée de telle sorte que la différence de niveau soit absorbée avant l'accès au plan de roulement du réseau de gauche. Cette modification constitue une nette amélioration par rapport à la situation précédente où nous avions deux niveaux différents et toute la complication qui va avec. Dire enfin que cette solution est définitive, que nous n'aurons pas besoin d'y revenir ultérieurement et qu'elle permet quand même de « brancher » la boucle de retournement prévue initialement.



**La charpente du fond de décor sous laquelle sera suspendue la piste qui descend vers la gare cachée.**

■ Une fois le pont et la porte bien installés Markus a pu attaquer la structure du support du fond de décor, un travail très minutieux, qui nécessite bon nombre d'ajustages successifs pour habiller porte et paroi de manière impeccable. Et puis on s'aperçoit au fur et à mesure de l'avancement qu'il y a des subtilités qui apparaissent : le niveau de la descente des voies vers la gare cachée nécessite une modification de la charpente adossée au mur, le niveau du mur est un peu approximatif, le mur n'est pas droit, etc.

# Travaux des CFF

André Jaquero

## De grands travaux ont débuté en gare de Morges



*La voie côté Genève*

La voie 1 a été totalement enlevée et le quai est également en train de se faire grignoter.

Actuellement, un projet de destruction du bâtiment est à l'étude selon les CFF.

Un comité lance une pétition contre ce projet qui vise à démolir en 2025 et reconstruire d'une manière « moderne », une nouvelle station dans le même style que la nouvelle zone de la place de la Gare. Un bâtiment d'une douzaine d'étages est proposé. Cette gare créée en 1855 était, la première construite en Suisse romande.



*Vue en direction de Lausanne*

Ce lifting, est un projet qui a été établi en mars 2023 pour un montant de 240 millions de francs. Le bâtiment a pourtant un cachet historique et il pourrait très bien être restauré dans le même style que celui de la gare de Renens.

Mais, la volonté de miser sur un rendement immobilier massif, prend le dessus sur les préoccupations des citoyens .

Le comité intitulé : « Non à une nouvelle muraille défigurant la ville de Morges », espère que les CFF revoie le dimensionnement de ce projet.



*Le côté « moderne » de la place de la Gare*



*Image de synthèse*

*Source [www.morges.ch](http://www.morges.ch)*

## 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](mailto:jcd-hobbies@bluewin.ch)

Accès Tram 15 Uni-Mail - 12 Augustins

**le TGV** *Nicolas Chiriacescu*

**Trains \* Voitures anciennes**  
[www.tgvshop.com](http://www.tgvshop.com)



**Achats \* Ventes \* Echanges \* Restaurations**

**Rue St Martin 28  
1005 Lausanne**

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

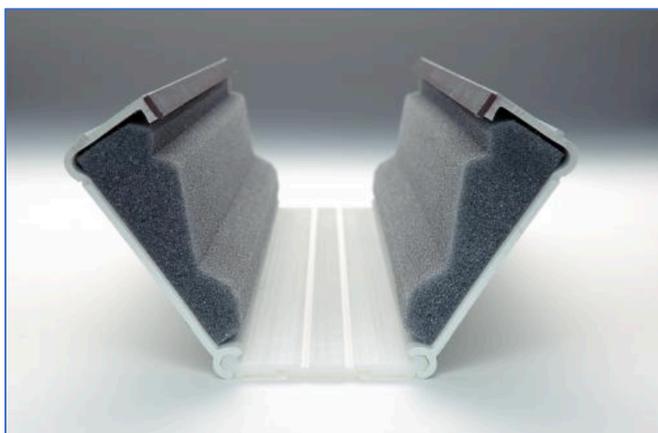
# Des boîtes pour transporter vos trains

## Une boîte de transport pour une rame complète

■ Transporter une rame complète sans devoir en dételé les différentes voitures c'est un peu le défi qui se présente couramment et qui va revenir de plus en plus fréquemment avec les nouvelles compositions d'aujourd'hui. En effet on est en général tiraillé entre deux choix, désatteler tous les éléments d'une rame et les mettre dans leurs boîtes, individuellement, ou disposer d'un système qui permette d'emballer la rame entière presque sans manipulation.

La première option, on connaît, généralement ça fini par un attelage plié ou cassé, par un contact électrique défaillant, quand ça n'est pas une chute au sol, sans oublier les marques de doigts sur les vitres ni les lignes de toits arrachées.

Je noirci un peu le tableau ? Si peu !



*Train Safe modèle Travelite*

*Source Train-Safe.de*

L'alternative est donc une boîte capable d'accueillir votre rame en entier et de la transporter en toute sécurité. Ça existe sur le marché mais il y a un prix important à envisager. La firme Train Safe en confectionne de magnifiques. Par exemple pour une simple Domino à 3 caisses il faut compter 75 frs pour le modèle basic et 88 frs pour un modèle avec rails alimentés. Si vous envisagez le transport d'un ICN (7 caisses) vous devrez investir 180 frs respectivement 200 frs selon le modèle envisagé.

Bon, à ce prix-là, je vais opter pour le dételage répétitif !

## L'alternative

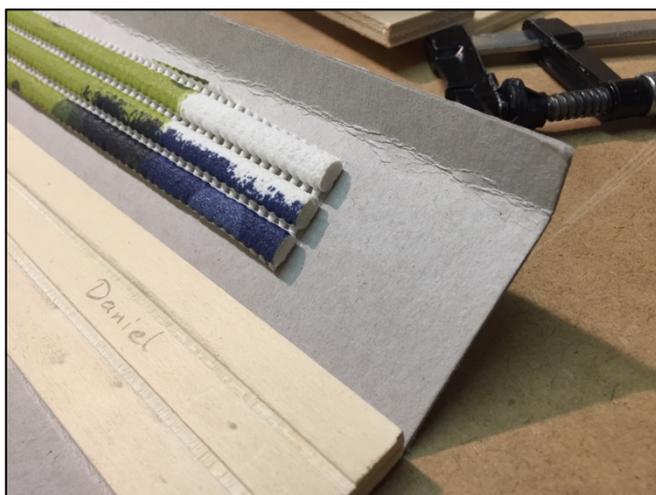
■ Il existe une autre solution : votre boîte vous la fabriquez vous-même, elle vous coûtera bien moins chère.

On se lance avec quelques explications il n'y en a pas pour longtemps. Il vous faut du contreplaqué peuplier 10 mm, c'est tendre et ça se travaille bien, du carton fort environ 1 mm d'épaisseur, de la mousse pour garnir les fonds de tiroirs de cuisine, en vente en rouleaux chez IKEA.

Commençons par fabriquer le fond de la boîte, il est constitué d'une planchette en contreplaqué de 10 mm dans laquelle vous fraisez à l'aide d'une scie circulaire, deux rainures espacées de 16 mm pour du HO, 12 pour du HOm.



*Épaisseur 10 mm, largeur 44 mm, 2 rainures de 2x2 mm*



*Ensuite on confectionne deux bandes de carton fort pliées en haut et en bas, elles seront collées ultérieurement sous la planchette. On peut aussi faire les côtés en une pièce.*

Une fois que vous avez plié les deux bandes de carton aux bonnes dimensions, vous les collez sous la planchette de contreplaqué et ensuite vous collez les deux bandes de mousse que vous aurez découpées dans le rouleau acheté chez IKEA.



*Les deux bandes de carton collées sous la planchette*

La boîte est quasiment terminée, il faut encore un moyen pour la tenir fermée et que le train soit serré de manière à être immobilisé soigneusement. Dans un premier temps j'ai utilisé des élastiques mais lorsqu'on a une très longue boîte ce n'est pas pratique d'enfiler plusieurs élastiques sur la longueur. Je suggère de prendre de la sangle de coton, une sorte de ruban et d'en coller plusieurs sous la boîte, dépassant de chaque côté et que vous pourrez nouer en serrant à la demande.

La boîte se referme sur le train comme pour le modèle Train Safe, on peut essayer de trouver une mousse plus épaisse pour les flans, il est important que le train soit bien serré et ne puisse pas avancer ou reculer quand vous pencherez la boîte !



*C'est presque fini on peut refermer la boîte.*



*Une fois fermée et attachée la boîte est un élément suffisamment solide pour pouvoir être empilé ou serré avec d'autres articles transportés dans le coffre de votre voiture.*

### **Utilisation de la boîte de rangement**

■ Train Safe propose deux systèmes différents pour ses boîtes : avec des rainures pour recevoir les roues du train ou avec une voie alimentée qui permet de passer de la boîte au réseau en roulant avec le courant fourni par ce dernier.

Le choix d'un système ou de l'autre dépend de la configuration de votre réseau.

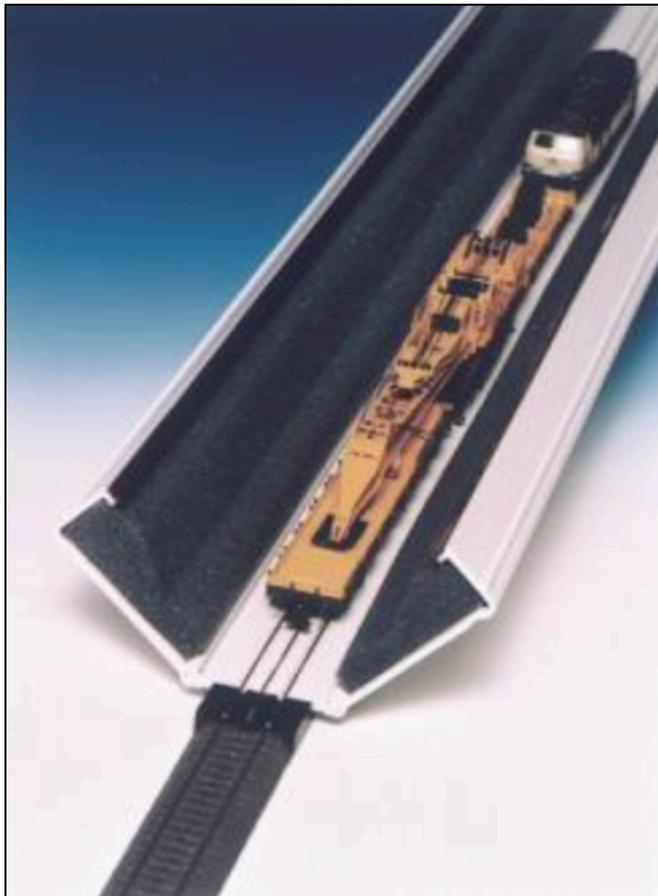
#### **Avec des rainures**

Les rainures conviennent parfaitement pour n'importe quel réseau pourvu qu'il y ait une section de voie droite suffisamment longue. Vous posez la boîte sur la voie, vous mettez une rampe d'enraillement à l'extrémité de celle-ci et vous poussez gentiment votre loco jusqu'à ce qu'elle soit entièrement sur les rails. Avancez ensuite doucement avec la commande du réseau et le reste du train s'enraille tout seul. C'est le système que j'ai adopté pour la fabrication de ma boîte, simple, il donne entière satisfaction.

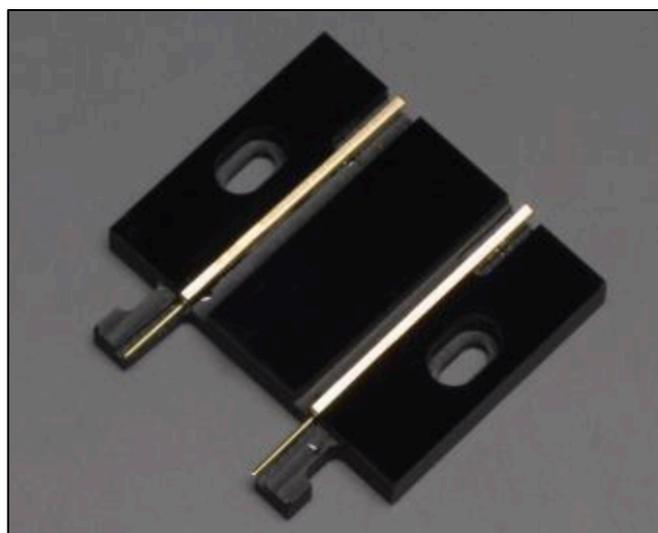
#### **Avec une voie alimentée**

Le système avec la voie alimentée est plus sophistiqué et s'adresse plus aux amateurs de démonstration qu'à l'aspect pratique et simple. Pour l'exploiter, votre réseau doit comporter une voie spécialement dédiée à l'enraillement. Cette

dernière se termine par un terminal sur lequel viendra se clipser la boîte. Cela sous-entend que vous avez une place suffisamment longue pour accueillir votre boîte dans l'alignement de votre voie d'enraillement ! Dans le cas de l'ICN précédemment cité vous aurez besoin de plus de 2 mètres d'espace libre. Pas toujours facile à trouver



La voie d'enraillement du réseau avec le terminal et la boîte clipsée dans l'axe.

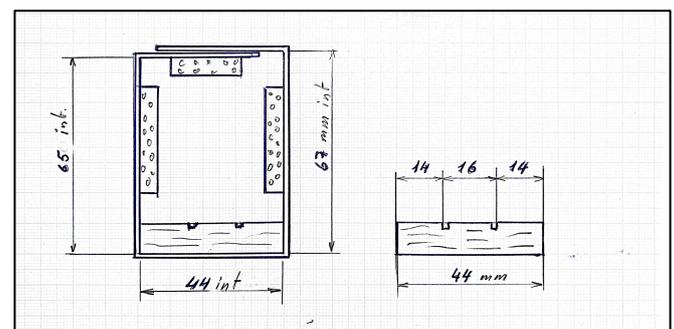
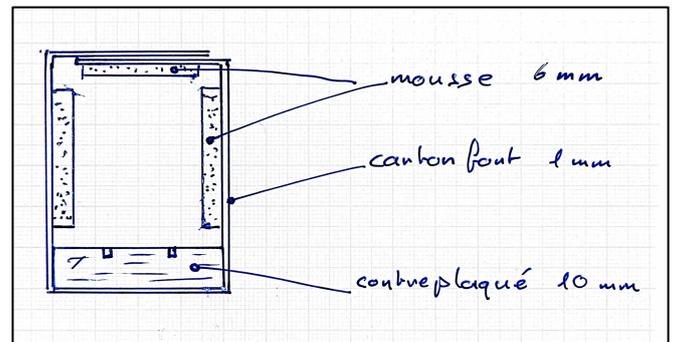


Le terminal qui prend place à l'extrémité de la voie d'enraillement sur le réseau Source Train Safe

■ Naturellement vous pourriez fabriquer vous-même une telle boîte, ce serait plus compliqué et comme vous pouvez le voir, pas forcément adéquat. Je pense notamment au cas où vous décidez de sortir de votre réseau pour aller en exposition ou bien sur un réseau ami. Il n'est pas sûr que vous rencontriez les conditions prévues pour ce système. En revanche le système à rainures s'adapte à presque toutes les situations.

### Plans

■ Les plans et les cotes ci-dessous sont données à titre indicatif, à vous d'en adapter les dimensions selon vos besoins. Je n'ai pas encore fait de boîte pour du HOM, dans ce cas il est clair qu'il faudra adapter les dimensions en fonction de ce matériel. Je reviendrai dans un prochain numéro sur une réalisation pour HOM.



■ Il y a quelques années j'ai fait, pour un Juniors, une boîte de 1,80 m. Il avait une rame du Régio zurichois et galérait chaque mercredi pour l'installer sur le réseau, quand il avait fini c'était l'heure de partir, sa maman attendait... Je crois qu'après ça elle était presque aussi contente que son fils de la nouvelle boîte !

**Jacky Colomb**



**Autocollants**

**Impressions numériques**

**Réalisations publicitaires**

**LA PIÈCE QU'IL VOUS FAUT !**

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

# Un répertoire pour vos trains

Créer un répertoire, un catalogue, un inventaire de sa collection de trains, illustrer une rame, annoter les fonctions et les adresse du matériel roulant, voilà ce que je vous propose de faire dans cette rubrique.

■ Je me suis fait récemment un répertoire pour combler mes manquements de mémoire concernant les adresses et les fonctions au format A5 ainsi cela ne prend pas trop de place.

Que vous faut-il :

- Un ordinateur avec connexion Internet, un logiciel de mise en page et un de retouches d'image.
- Une certaine maîtrise de ces logiciels
- En option une imprimante papier et, ou une imprimante virtuelle \*.pdf, selon vos besoins finaux.

Tout d'abord il faut créer un répertoire où les images seront stockées au format \*.png, ensuite définir la grandeur de votre document A4, A5, paysage, portrait et la grandeur générale des véhicules. Les icônes des véhicules sont destinées à rester petites, définir tout de même la grandeur finale, personnellement je les agrandis légèrement.



Sur le site, les icônes n'ont pas toutes la même grandeur, la loco, les voitures, le fourgon sont tous trois différents. Il faut créer un premier véhicule étalon et ensuite ajuster tous les suivants à la bonne taille, donc ajuster proportionnellement afin que la longueur et la hauteur restent juste. L'ajustement est facile, les tampons sont le point d'alignement. Je vous conseille de prendre comme étalon un véhicule courant comme une voiture UIC, ne pas utiliser un véhicule spécial comme étalon.



Voici le lien pour la majorité des icônes.

<http://pc2.pxtr.de/D/index.htm?page=/D/intro.htm>

Et pour d'autres

[http://www.mlgtraffic.net/index\\_fr.html](http://www.mlgtraffic.net/index_fr.html)

Les icônes sont rangées par pays, par types de véhicules, etc. Certaines sont difficiles à trouver car classées... je ne sais pas comment..., j'ai trouvé presque tout, mais certains véhicules je les ai dessinés moi-même depuis une icône ressemblante ou pris une photo du Net que j'ai adaptée.

Certaines icônes du site changent d'état, par exemple une loco mono cabine est tournée vers la droite, ensuite vers la gauche, ensuite un panto levé, ensuite les deux, etc, quand l'image vous convient cliquez et « enregistrez sous », donnez un nom, faites pareil si vous voulez plusieurs versions du véhicule. Le fond bleu ou noir devient transparent une fois importé sur votre ordi.

Vous pouvez reprendre ces images de véhicules dans ITrain, Z21, autres Apps et logiciels.



Exemple d'images adaptées :

Maintenant que l'étalon est prêt vous pouvez adapter tous les véhicules à la bonne grandeur et composer vos rames.

Pour les fonctions j'ai repris une copie d'écran de ITrain où l'on voit les pictogrammes en face du numéro de fonction, vous pouvez aussi écrire un texte pour décrire chaque fonction.

Composez et amusez-vous bien !

*Christian Béguélin*

0523	<table border="1"> <tr><td>F0</td><td>F1</td><td>F2</td><td>F3</td></tr> <tr><td>●●●</td><td>●</td><td>●</td><td>✗</td></tr> </table>	F0	F1	F2	F3	●●●	●	●	✗	LILIPUT 133991 RABe 523 004-0	
F0	F1	F2	F3								
●●●	●	●	✗								
0021	<table border="1"> <tr><td>F0</td><td>F3</td><td>F4</td></tr> <tr><td>●●●</td><td>●</td><td>✗</td></tr> </table>	F0	F3	F4	●●●	●	✗	LILIPUT 14451 RBDe 2101 sans boîte ROCO 443			
F0	F3	F4									
●●●	●	✗									
1452	<table border="1"> <tr><td>F0</td></tr> <tr><td>●●●</td></tr> </table>	F0	●●●	LIMA 208510 RBe 1452 (1 bogie tracté) ROCO AE							
F0											
●●●											
<table border="1"> <tr><td>F0</td><td>F3</td><td>F4</td></tr> <tr><td>●●●</td><td>●</td><td>✗</td></tr> </table> 0441	F0	F3	F4	●●●	●	✗	LIMA 208449 Re 4/4 10034	LIMA 309272K #1 B 50 85 20-33 743-LIMA 309272K #2			
F0	F3	F4									
●●●	●	✗									
	LIMA 208031 RBe 1435	ROCO 44065 #1 50 85 20-34 557-2									

## Le clin d'œil du jour



2 little boys inspect the Big Boy 4041 at Cheyenne Wyoming  
Photo Daily Mail

# Je roule à nouveau en analogique

Texte et photos André Reymond

## Circulation en analogique sur mon réseau HO/HOm

Depuis que j'ai installé la centrale Z21 et construit un branchement digital et un branchement analogique (merci à Christian Béguelin qui m'avait fait le schéma), j'ai roulé avec mes locos et rames digitalisées. La commande des aiguillages et des feux est restée analogique. Sur mon réseau HO qui compte 2 descentes et 2 montées, j'ai apprécié que les locomotives conservent la vitesse quelle que soit la pente, jusqu'à 3%.

### Rouler à l'ancienne

Cet été, j'avais envie de faire rouler mes nombreuses locos analogiques, histoire de ne pas les laisser «rouiller» dans les vitrines.

Je me suis fait plaisir en faisant circuler mes anciennes Fleischmann dont la plus anciennes en ma possession est la petite bleue à crémaillère (réf. 4306) qui tourne aujourd'hui comme au premier jour. J'ai revendu depuis mes deux premières Fleischmann reçues de mon père avec une maquette de table à l'occasion de mes 8 ans. C'était la verte E44 DB avec uniquement deux ampoules sur 1 face et la petite vapeur noire et son châssis rouge type 89 à 3 essieux que tous les fabricants avaient (et ont encore) dans leurs boîtes de départ. Mais il me reste toutes les autres reçues pour mes anniversaires et celles achetées avec mon maigre pécule économisé sur mon salaire d'apprenti typographe et mes premiers salaires d'ouvrier.

### Rebranché l'analogique

J'ai donc débranché le digital et rebranché l'analogique avec ses 4 transformateurs pour les trains et 1 transfo pour les aiguillages HO/HOm et l'éclairage.

Après avoir réfléchi longuement sur le choix de la voie en continu, j'avais un faible pour la voie Roco et son ballast en caoutchouc mais le fait de poser le moteur d'aiguille dessous, posait problème en cas de panne lorsque le réseau est monté. Mon choix s'est porté sur la voie HO Profi ballastée de Fleischmann qui supporte très bien le roulement et ne se salit pas vite. Les moteurs d'aiguilles sont posés à côté et cela permet de les débloquer de temps à autres.

Commencé en 2001, mon réseau a été construit petit à petit sur 5 ans dans ma cave aménagée à Sierre. Je suis avant tout un grand rouleur et j'aime regarder passer mes trains dans mon décor.

Il me semble que j'ai autant de trains marchandise que de convois voyageurs, aussi dans ma gare cachée à 5 voies je panache les trains pour avoir toujours en roulement un train de voyageurs et des trains de marchandises.

Certains wagons Liliput roulent mal sur mon réseau, c'est direction en bourse. En revanche, les wagons Trix, Roco, Piko,



Vue partielle de la gare HOm St-André avec, derrière, les 2 voies HO et le passage d'un train Fleischmann tiré par la Re 4/4 II et les voitures lourdes CFF. En queue un wagon marchandise équipé d'un aimant.



Vue partielle de la gare HO avec la gare HOm à l'arrière qui est surélevée.

Lima et surtout Fleischmann roulent parfaitement.

Je dois être attentif à la conduite de chaque machine car elles ne réagissent pas de la même façon. Les Fleischmann qui sont en Zamac, donc assez lourdes, le moteur 3 pôles est assez élastique en ralentissant à la montée et accélérant à la descente, d'où l'utilisation de 4 transfos, 2 pour la montée et 2 pour la descente, les 4 tronçons sont isolés et alimentés tous les mètres.

### Circulation

Comme je peux circuler avec 3 trains en même temps, je dois jongler avec les transfos pour gérer au mieux la vitesse de mes trains. La gare principale HO est équipée



Fleischmann, loco à crémaillère toujours vaillante.

de signaux principaux rouge/vert pour la sortie des 2 voies montantes et d'un signal identique pour la sortie de la voie descendante. J'actionne le bouton qui met le

signal au vert et le train démarre. L'aimant collé sur le dernier wagon remet le signal au rouge en passant sur le contact Reed situé juste après le signal. Ainsi le prochain train s'arrête automatiquement en gare. Je peux rouler avec 4 trains mais cela demande une concentration de tous les instants.

Ce système analogique de commande d'aiguillages et des signaux fonctionnent aussi lorsque je roule en digital, car seule la commande des trains est gérée par la Z21.

J'ai redécouvert mes vapeurs Fleischmann au roulement impeccable, mes machines diesel de manœuvres, ma loco suédoise brune à bielle, qu'à l'époque je fantasmais en la prenant pour du BLS ! J'avais trouvé en occasion chez un magasin en Allemagne la diesel BR 218 DB bleu/crème équipée du dispositif de nettoyage des rails très efficace ainsi que la puissante DB 151 verte. Ce marchand avait des voies pour plusieurs systèmes et écartements pour tester les machines et contrôler le bon fonctionnement des feux. Mes locos et certains wagons Fleischmann ont entre 65 et 6 ans, les plus récentes ont les feux à LED mais les anciennes ont toutes leurs ampoules d'origine.

### Loco digitale en analogique

J'ai constaté que mes 3 dernières locos Fleischmann achetées en digital avec le son fonctionnent aussi en analogique et conservent la vitesse en montée comme en descente ainsi que la courbe d'accélération. En revanche, j'ai quelques locos Fleischmann dont la CFF Ae 3/6, la DB 120 et la Roco DB E94 qui ont été équipées d'un décodeur Esu refusent d'avancer en analogique mais allument les feux.

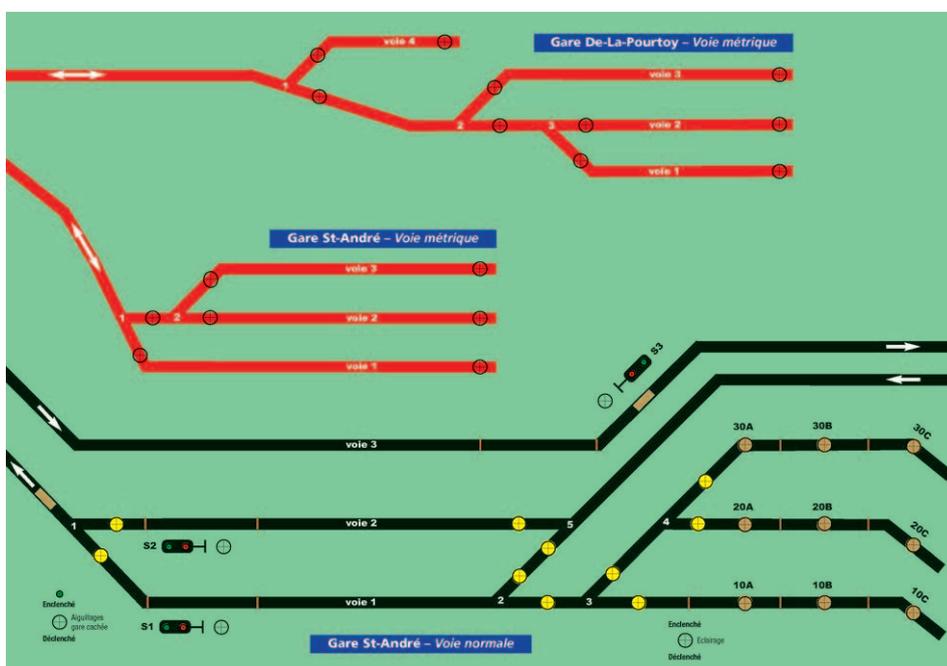
La Re450 Hag de mon S-Bahn, qui a été digitalisée avec Esu, conserve les caractéristiques du digital avec d'abord les feux qui s'allument et ensuite la machine démarre avec sa courbe d'accélération.



Roulement impeccable de la Re 450 Hag.

### Ah le WD-40 !

Il y avait quelques anciennes Fleischmann qui «couinaient» en roulant. J'ai tenté de gicler du WD-40 sur les bogies et, comme par enchantement, le bruit a disparu. J'ai adopté le WD-40 sur mes locomotives et automotrices Bemo qui roulaient mal et le remède a également été efficace.



Mon dessin du pupitre des gares HOm en rouge et de la gare HO en noir.

### Le problème des attelages

Mon matériel roulant est équipé de 5 modèles d'attelages : celui à boucle de Roco, Lima, Rivarossi, Liliput, celui à boucle de Trix/Märklin, l'attelage court Roco, l'attelage Profi et l'ancien de Fleischmann.

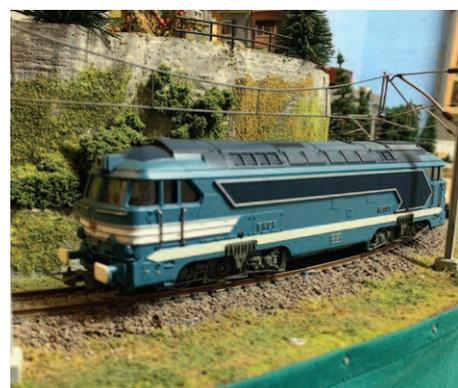
A l'usage l'attelage court Roco a tendance à s'affaïsser et pose problème sur le passage des aiguillages. Si le véhicule est équipé de la norme NEM, j'installe l'attelage Profi de Fleischmann qui permet de rouler en pousse en toute sécurité. J'ai tou-

jours quelques wagons avec attelages mixtes : ancien type Fleischmann avec le moderne Profi, boucle Roco avec court Roco.

Ceci me permet de tirer mes trains avec des locomotives dont on ne peut pas changer facilement l'attelage, ce dernier étant à œillet ou à vis. J'ai des trains blocs munis du même système d'attelage dont le premier est prévu soit à boucle, soit à Profi pour pouvoir être tracté par un grand nombre de locomotives de divers fabricants.



Fleischmann, loco suédoise sortie en 1965.



Fleischmann, 68001 SNCF.



La crocodile de Roco en tête d'un train marchandises.



Fleischmann loco vapeur série 84 DB.



Fleischmann loco diesel série 361 DB.



Fleischmann loco diesel série 212 DB.



Fleischmann loco vapeur «Anna» DB.



Fleischmann loco vapeur avec tender série 41 DB.



Lima loco Re 4/4 183 BLS.



Fleischmann loco diesel 218 DB avec dispositif de nettoyage.



Fleischmann loco E69 DB. Liliput rame Flirt et Colibri.

## Roulement analogique HOm

Sur la partie du réseau dévolu au HOm, les trains roulent de la gare De-La-Poutoy (A) à la gare St-André (B) en mode navette commandés par le relais Viessmann 5214 qui gère la vitesse de pleine voie, l'accélération et la décélération ainsi que le temps d'arrêt en gare, tous les paramètres sont réglables séparément.

J'ai étudié un bon moment le principe de fonctionnement pour rajouter des voies à chaque gare car le système se contente de 4 fils: 2 pour l'alimentation de la pleine voie qui doit être isolée de chaque côté de la gare et 1 fil à souder sur le **rail droit** de toutes les voies de la gare A via un interrupteur et 1 fil à souder sur le **rail gauche** de toutes les voies de la gare B via un interrupteur. Le relais ne connaît qu'une voie à A et une voie à B.

Pour faire fonctionner le système, je tourne l'aiguille pour la voie 2 en gare A, enclenche l'interrupteur qui alimente la voie 2 puis tourne l'aiguille de la voie 1 en gare B en enclenchant l'interrupteur de la

voie 1 et le train démarre lentement de la gare A pour aller en gare B. J'ai réglé à 5 secondes l'arrêt en gare puis le train démarre de la gare B pour rejoindre la gare A, et ainsi de suite tant que j'interviens pas. Le relais considère la gare A comme principale.

Pour mettre un nouveau train sur les voies, je le place sur la pleine voie isolée avant la gare en mettant le transformateur sur zéro. Une fois le train en place, je tourne la commande du transfo toujours à gauche et le convoi se dirige sur la voie libre de la gare A, par exemple la voie 3. Le relais fonctionne sans problème si je fais partir un train sur une autre voie de la même gare A où le train précédent est rentré.

Par contre si je fais démarrer un train en B, je dois arrêter le transfo, remettre le curseur à gauche et le relais comprend que c'est un train de l'autre côté qui doit démarrer.

A cause de la place à disposition, la gare A possède 4 voies et la gare B 3 voies mais

j'aurais pu en mettre plus. C'est ainsi que j'ai «trompé» le relais en alimentant chaque voie par un interrupteur avec l'aiguillage Peco qui isole la voie selon le sens de la lame.

Je peux varier le trafic en faisant rouler mes différents trains dont un roule avec le wagon de nettoyage pour avoir une voie la plus propre possible.

La technique pour que le relais Viessmann fonctionne à la perfection c'est de bien définir la zone de décélération en gare, sachant que c'est soit le contact électrique des roues de la locomotives ou de la voiture pilote qui donnent une arrivée et un démarrage réaliste. Depuis 10 ans que j'utilise ce système de navettes, jamais une panne. J'arrive même à effectuer des manœuvres en rusant avec les principes de ce relais.

Le relais Viessmann fonctionne uniquement en analogique et est relié à mon transformateur Fleischmann dont je règle facilement la vitesse de la pleine voie selon le convoi. ■



Un dernier roulement avec ma dernière rame LEB de Malutram avant la vente.



Un dernier roulement avec ma dernière automotrice BOB de Malutram avant la vente.



Ge 4/4 II en livrée publicitaire en tête d'un train navette.



Ambiance de gare avec une blonde qui téléphone car elle n'a pas de natel !

# Fait à la main

## Vous avez vu la bleue ?

■ Dans la présentation d'André Reymond il y a la vieille petite Fleischmann à crémaillère qui, il est vrai est construite comme pour durer cent ans !

J'en possède trois acquises aux cours de mes différentes visite en bourses en achetant des lots. J'admire le respect de Dédé envers ses vieilles compagnes et comme il en parle avec une certaine affection, on sent le souvenir d'enfance.



En ce qui me concerne le lien n'est pas le même, je détiens ces machines un peu comme une source de bricolages pour les jours venteux et pluvieux d'automne. Il y a chez moi un penchant profanateur qui consiste à détourner l'identité et la fonction des choses, j'aime donner un nouveau visage au temps qui passe et comme j'avais plusieurs locos je me suis autorisé plusieurs versions.

D'abord je n'ai acquis comme par hasard que des modèles, en boîte qui avaient probablement peu roulé et n'avaient pas passé entre des mains expertes, aucun d'entre eux n'avait de pantos par exemple. Bref peu de scrupules à commencer les travaux. Les petites étaient en très bon état de roulement ce qui facilite quand même les opérations.



## Et la Verte

La première que j'ai entreprise il y a déjà quelques années est la verte ci-dessus. Là j'avais mis le paquet ! Digitalisation, phares à LED, modification du système de charbons du moteur, qui doit être complètement isolé des roues, fraisage du lest pour laisser la place au décodeur, peinture, etc. D'un point de vue esthétique le résultat était bon mais le fonctionnement et la prise de courant ont souffert de l'allègement dû à la diminution du poids du lest...



## Une privée

Dernièrement le projet de construction de modules autonomes, qui est en place pour les Juniors, a fait naître un besoin pour de petites locomotives de manœuvre que nous souhaitons exploiter en analogique. J'ai donc été ruclonner dans ma boîte à tristesse et j'en ai extrait une petite bleue. Aux couleurs d'une compagnie fictive équipée de vitrages. Elle a pris du service et roule parfaitement.





### Enfin le Jaune

Ça m'a plu, il en restait une alors elle y a passé aussi. Pascal m'avait filé des accessoires et notamment divers pantos, le Jaune sera un tracteur privé, avec un panto de tramway un réservoir d'air comprimé en toiture il est un peu sale mais il travaille dur dans l'entreprise et on ne peut pas vraiment dire que le personnel le cajole.

Du coup je me réjouis déjà de la prochaine pépite que je vais découvrir et de ce que je vais pouvoir en faire.

*Jacky Colomb*





# Les trains au Japon

Nicolas Catanese

Au cours de l'hiver dernier, je suis allé au Japon exercer pour un mois ma fonction grand-parentale auprès de mes tout jeunes petits-enfants. Étant curieux par nature, je me suis réservé des temps de découverte et de promenades culturelles, celles réputées pour être immanquables. Je précise que ces flâneries touristiques avaient toujours pour point de départ un quai de gare.

Et si par nécessité ou même par bon goût vous devez un jour aller à Tokyo, les trains qui sillonnent de toutes parts l'immense métropole japonaise ne manqueront pas de vous surprendre par leur nombre, leur diversité et leur fréquence.

Le premier d'entre eux à découvrir est celui qui se trouve en gare de Narita Airport, le **Narita Express** (serie E259) appelé N'EX. Il relie l'aéroport et le centre de Tokyo en 50 minutes environ. Cette rame automotrice composée de six voitures qui circule à la vitesse maximale de 130km/heure est confortable, silencieuse et très pratique.

La gare de Tokyo se trouve à proximité du Palais Impérial, dans le quartier de Ginza, au cœur de la capitale. C'est un axe interurbain



E 259

très important dont le transit annuel avoisine les 245 millions de passagers. Sa fréquentation reste néanmoins inférieure à celle de la gare de Shinjuku qui enregistre plus de 3,5 millions de passagers par jour et qui en fait la gare ferroviaire la plus fréquentée au monde. Il faut noter que le Grand Tokyo compte près de 41 millions d'habitants.



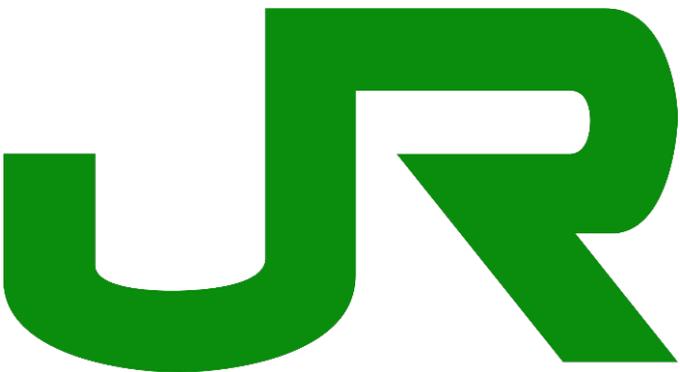
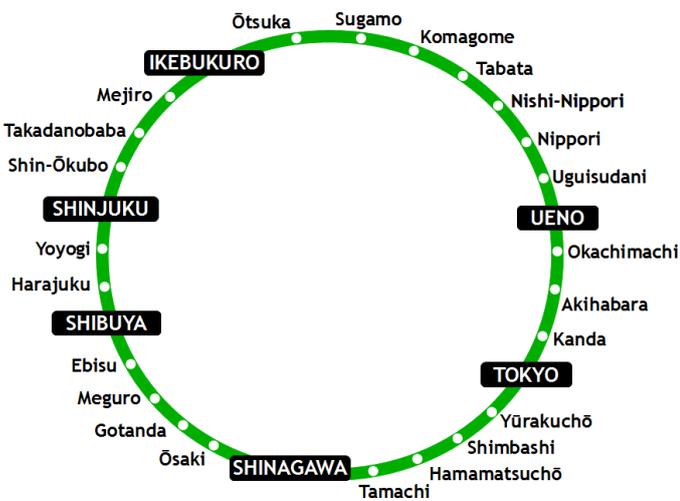
Jōban Line (E235)

Toride, d'où je prends le train, est une ville d'environ 110.000 habitants distante de 49 km de la gare de Tokyo et située au Nord-Est de la métropole. Elle est desservie par la **JR Jōban Line** (Tsuchiura-Shinagawa) repérable à sa couleur bleue. La partie que je parcours comprend les stations de Toride - Abiko - Tennōdai - Kashiwa - Matsudo - Kita-Senju - Minami-Senju - Mikawashima - Nippori et Ueno, l'une des principales stations de Tokyo.



Yomenote Line

Les stations de Ueno, Tokyo, Shinjuku et vingt-six autres dont celles de Shibuya et Shinagawa, forment la ligne circulaire qui dessert les quartiers les plus importants du centre de la ville. C'est la **JR Yomenote Line** reconnaissable à la couleur verte et acier de ses rames. Toutes les connexions avec les réseaux urbains (métro, JR Lines), péri-urbains (réseau JR Lines) ou extra urbains (réseau à grande vitesse Shinkansen) se font à partir des stations de cette ligne.



Mais que signifie JR ? C'est la société de gestion des trains japonais qui porte le nom de **Japan Railways**, un groupe constitué, entre autres, de sept sociétés privées et indépendantes :

- Six se répartissent, par région, le réseau et l'essentiel du transport des voyageurs, (JR Hokkaido, JR East, JR Central, JR West, JR Shikoku, JR Kyushu)
- La septième concerne le fret et s'appelle JR Freight.

La plupart des trains utilisés dans le Grand Tokyo ont une forme identique, très angulaire,

un peu comme le métro parisien. Un système de couleur permet d'identifier les lignes ; Bandes bleues, vertes, oranges, rouges ou jaunes sur fond acier pour les uns, bandes multicolores pour d'autres, toujours sur fond acier. Quant aux différentes séries de matériel qui circulent actuellement, elles sont trop nombreuses pour que je tente ici d'en dresser la liste. Les plus répandues sont les séries E233, E217, E209 et surtout la nouvelle série E235 mise en service en 2015.



E209



E217

A la gare de Ueno, des trains de tous types ne cessent d'arriver ou de partir, dans un sens comme dans l'autre, souvent bondés, toujours à l'heure et systématiquement annoncés en langue japonaise et anglaise. C'est une sorte de ballet incessant qui témoigne de la densité du réseau, sans doute l'un des plus développés au monde.

Que l'on soit debout (aux heures de pointe) ou assis, le train reste le moyen le plus rapide et le plus sûr pour se déplacer. Les gens sont discrets, respectueux et polis, cédant leur place sans hésiter aux personnes âgées ou en difficulté. L'agencement intérieur des voitures montre que le confort collectif prévaut sur le confort individuel qui est visiblement minimisé et réduit au strict nécessaire (aucun siège double, alignement des sièges de part et d'autre de la voiture, qualité des poignées pour se maintenir, accès dégagés des portes, etc.). Avant chaque arrêt, une annonce vocale (même en anglais) indique le nom de la gare et le côté de la descente du train ; « The next station is Matsudo ! The door on the right side will be open ! ».



Faut-il rappeler que les règles de bonne conduite et de politesse participent de l'identité sociale japonaise ? En effet, **manger** en public ou en marchant n'est pas une pratique courante, y compris dans les trains. Font exception ceux dont les sièges sont équipés d'une tablette et d'un porte-gobelet. A bord des trains le japonais ne parle presque jamais au **téléphone**, à moins d'utiliser une zone téléphonique spécifique. Nombreux sont ceux qui utilisent leur smartphone en mode silencieux ou avec des écouteurs. Si parler à voix haute dans le train est une pratique commune en Europe, elle ne l'est pas au Japon et est considérée comme impolie.

Avant de **monter à bord**, l'usage veut que l'on attende là où l'on se trouve dans la file, les voyageurs ayant la priorité à la descente.



De tous les trains, le **Shinkansen** est le plus performant. C'est le train à grande vitesse nippon, mondialement reconnu pour sa ponctualité et son confort.

Dans la gare de Shinagawa la **série N700**, dont l'avant est profilé comme le « capuchon du cobra » ou collerette, est à quai. Comme l'usage au Japon est de faire « la queue », ou d'attendre son tour sans bousculer personne, je me place au bout de la file pour monter à bord. A peine assis, au signal du départ le train s'élançait vers Kyoto. Sa course le long du Pacifique donne lieu à des coups d'œil sensationnels : l'horizon marin et les innombrables petits îlots au sud de Tokyo, le Mont-Fuji dans la rectitude parfaite de son cône pointé vers le ciel, le dessin lointain de la ligne de crêtes des Alpes japonaises, le long étirement sans fin des habitations collées à la voie ferrée. Mon regard s'efforce de fixer quelques détails du paysage, mais le train file à la vitesse de 250 km/h, déjà dans la plaine de Nôbi avant d'atteindre Nagoya, la troisième plus grande ville du Japon. 40 minutes après, je pose le pied sur le quai de la gare de Kyoto.

Sitôt descendu, j'aperçois la version la plus récente du Shinkansen, la **série E7**, qui ne porte plus le nez « bec de canard » de la **série 700**. Son museau est plus arrondi, plus conventionnel et sa livrée extérieure est ivoire et bleue. A l'inverse des rames européennes

comme le ICE I allemand, le TGV français ou la Frecciarossa 500 italienne, dont les deux motrices aux extrémités encadrent une série de voitures non motorisées, le **Shinkansen E7** est composé de douze voitures, toutes motorisées sauf celles qui se trouvent aux extrémités. Notons que les rames ICE 3 et Frecciarossa 1000 mis en service ces dernières années ont elles aussi adopté la répartition des moteurs sur l'ensemble des voitures.

Les places assises du Shinkansen sont toutes orientées uniquement dans le sens de la marche. Un système permet, par pivotement automatique, de les orienter dans le bon sens, au terminus. L'espace, bien plus spacieux que celui de nos trains européens, dispense de se lever pour laisser passer son voisin installé côté fenêtre. Et comme les Japonais voyagent en silence, il est possible de lire sans avoir à porter un casque ou des bouchons anti-bruit. Si jamais le contrôleur vient à passer, vous le verrez, en arrivant à l'une des extrémités de la voiture incliner la tête en guise de saluer et en repartant de l'autre côté, se retourner pour effectuer le même geste. Tels sont les Japonais dans l'exercice de leur service à la clientèle.



Série 700

Pour profiter des avantages du train et circuler librement et avec facilité, il convient, à mon avis, de disposer du Japan Rail Pass. C'est une carte qui ouvre toutes les portes ferroviaires des six réseaux principaux du pays. Cependant, comme en Suisse, beaucoup de petites lignes privées (non incluses dans le



N700



Série 800



N7

forfait) sillonnent les massifs montagneux, à l'exemple de celle qui au départ de Odawara permet de rejoindre Hanoko et par extension le mont Fuji.

A quand le prochain voyage ?



# Senigallia petite gare sur la côte adriatique

Christian Béguelin et Piero Sismondo



*La gare de Senigallia est très colorée et sort de l'ordinaire*

Comme l'année précédente les deux compères, Piero et Christian, ont visité l'expo de modélisme de Vérone. Malheureusement les appareils photos ont été oubliés dans les poches. Comme toujours des grands réseaux aux normes FREMO ce qui permet de relier plusieurs clubs dans un grand ensemble.

Beaucoup de marchands aussi.

Le jour suivant les trains les ont amenés jusqu'à Senigallia, ville romaine en son temps, sise sur la rive adriatique. Peu avant la ville, les voies longent la mer parfois directement sur la plage.

Senigallia est une très jolie ville et la gare aussi, très colorée avec de beaux jardins. Les trains régionaux, accélérés et certains Intercity de jour s'y arrêtent.

La gare est sur la grande ligne Bologne - Brindisi, les ETR, trains à grande vitesse y passent aussi.



*Une ETR 470 Freccia Bianco passe au pied de la ville moderne sans arrêt*

## Photos de ce coin d'Italie où il fait bon passer des vacances !



## Les trains italiens rencontrés à Senigallia...



*L'Intercity de jour, en pousse, voiture pilote de la dernière génération, à l'arrière e401 021*



*e401 021 en pousse, le disque orange et noir indique que la rame n'est pas sécable*



*ETR 521 ROCK  
C'est dans une rame similaire que nous sommes rentrés*



*Exposition de Verona  
Camilla e636 284, exemplaire unique dans cette livrée suite à une réfection après un accident, elle était auparavant brune et cabines biseautées classiques.*

# Excursion à Bauma

Texte et photos Jacky Colomb

## ■ Dimanche 10 septembre 2023

Pour sa sortie récréative annuelle, le Rail Club de La Côte a choisi de se rendre à Bauma avec le chemin de fer à vapeur de la DVZO (Dampfbahn-Verein Zürcher Oberland). Ce matin départ de Nyon sur la voie 2 à 7h 10. A Morges nous changeons pour l'IC 5 et nous retrouvons le gros des troupes, le Genevois est déjà dans le train. Nous sommes 28 pour cette excursion, cette belle participation est en partie due à nos jeunes membres qui ont répondu présents avec beaucoup d'enthousiasme. De Zurich nous embarquons sur le S15 en direction de Bäretswil. Où nous arrivons à 11h 20 une petite attente et voilà notre train rétro qui arrive tiré par une Tigerli rutilante. Une manœuvre de remise en tête plus tard le convoi est prêt au départ et personne ne se fait prier pour monter à bord des voitures. A l'intérieur bancs en bois, portes bagages en fer forgé, fenêtres à guilottes, un vrai plongeon dans le passé de la belle époque.



Ça sent bon le charbon, le chauffeur et le mécanicien portent la chemise blanche. Sur le quai on peut voir et croiser ces Dames en crinolines avec leurs ombrelles et ces Messieurs en haut de forme ou chapeaux melon, leurs vestons élégants et leurs cannes à pommeau. Les paniers pour le pique-nique sont posés à l'écart, les porteurs vont se charger de les monter à bord des voitures.



Ainsi va le voyage à travers l'Oberland zurichois en gravissant la voie sinueuse jusqu'à Bauma, terme de notre trajet. L'arrivée et le débarquement sous la grande halle est spectaculaire et prolonge cette impression de retour dans le passé. Il y a quelques petits stands où l'on peut acheter des gourmandises, du thé ou de vieux modèles de trains. Mais les estomacs commencent à dicter le tempo et nous traversons rapidement la place jusqu'au restaurant Bahnhof où nous attend notre repas de midi.



Les vieux, les jeunes tout le monde est embarqué dans la même aventure.



Après cet excellent repas Markus nous a improvisé au pied levé une visite de la halle, sous la houlette de Monsieur Oskar Brodmann qui nous a fait un exposé sur l'histoire de la halle qui a été construite tout d'abord à Bâle 1844 puis fut démontée et reconstruite à Olten vers 1860 plus tard les CFF voulurent la démolir, entretemps elle était devenue historique d'importance nationale. C'est là que le DVZO s'est mis sur les rangs pour prétendre à accueillir la halle à Bauma. Elle a été reconstruite sur de nouvelles fondations mais en réutilisant les piliers en pierres de l'époque.

Nous avons aussi eu droit à une visite du terrain où va s'agrandir le site de l'association qui comprendra une plaque tournante, une remise, un bâtiment consacré à l'entreposage des wagons. L'heure avançant il fallait songer à se diriger vers la gare et le train qui n'allait pas nous attendre, lui. Le retour se fera par les rives du lac de Zurich, Rapperswil, la Goldküste puis Zurich. A la fin de ce périple, avant d'arriver à destination et de nous séparer, nous tenons à remercier chaleureusement Markus pour ses talents d'organisateur, comme de juste tout était parfait et réglé comme sur du papier à musique !



Ci-dessus la maquette du site en devenir, on voit au premier plan la halle actuelle et alignée derrière, la gare de Bauma au second plan figure les bâtiments historiques et la plaque tournante qui seront transférés et sauvés depuis d'autres sites.



# A VENDRE en 2 rails analogique HO et HOm

## Modèle HOm Bemo, MOB Crystal Panoramic Express en livrée 1983 bleu/crème

1 coffret de base 7480 300 avec locomotive GDe 4/4 603, voiture AS 153, voiture-pilote Arst 151

1 coffret complémentaire 7388 300 avec 1 voiture AS 154 et 1 voiture pilote Arst 152.

Les 2 coffrets valeur CHF 1'168, prix spécial **CHF 600.-**



## Modèle HO HAG

Re 6/6 verte articulée CFF, prix spécial **CHF 120.-**



## Modèle Fleischmann HO 4160, prix spécial **CHF 70.-**

Vapeur avec tender Type 38, DRG



## Modèle Jouef HO, prix spécial **75.-**

Draisine SNCF avec sa remorque



## Modèle Fleischmann HO 4164, prix spécial **CHF 60.-**

Vapeur Type 64, DB époque III

A commander chez : André Reymond • 16, place d'Armes • CH 1227 Carouge / Genève

Livraison au club selon entente • Tél. 076 616 83 53 • Mail: andre.stp@bluewin.ch.



**Rail Club La Côte**