

La Plaque Tournante



Plaquette tournante dans le parc "Ardèche Miniatures"

DANS CE NUMÉRO :

| | |
|---|-----------|
| Billet du président | 3 |
| Nouvelles du RCLC | 5 |
| Sortie annuelle | 7 |
| Journée vapeur vive | 11 |
| Soirée grillades et LGB | 13 |
| Histoire des chemins de fer (3ème partie) | 19 |
| Petites annonces | 27 |

Le billet du président

Nous voici déjà à la troisième édition de notre Plaque Tournante, mais aussi au quatrième trimestre de cette année 2002. C'est aussi l'automne qui commence à changer les couleurs de nos paysages.

Pour parler de couleurs, j'ai eu le plaisir de visiter il y a quelques semaines la manifestation Suisse Toy à Berne et j'ai pu voir les nouvelles couleurs de nos petits trains.

Dès mon arrivée, je me trouve face au magnifique réseau H0m du fabricant Bemo, représentant la ligne RhB de la Bernina. Puis je peux voir les magnifiques modèles Im de Hubner et les prestigieux modèles de Fulgurex. Chez Roco je regarde le nouveau réseau de démonstration et plus précisément la fameuse De 4/4, un vrai bijou. Chez Märklin,

un grand réseau ressemblant à un plat de spaghetti, tellement il y a de rails, et quelques jolies machines.

Bref, suite à cette exposition, j'imagine le RCLC avec son nouveau réseau modulaire H0m, dont les structures des trois premiers modules sont construites par Christian et Armin. Je vous attends nombreux à la collaboration de ce projet et également à tous les types d'activités de notre club; que ce soit de la construction, de la conduite et surtout de la promotion de notre club et hobby.

Amicalement

Léopold



Réalisation de Bemo présentée à la Suisse Toy 2002



De quoi faire rêver, n'est-ce pas ?

Les nouvelles du RCLC

HO

Pendant l'été le travail ne s'est pas fait tout seul (hélas dirons certains), mais le courage revient petit à petit; et l'on nous a promis une ardeur toute nouvelle, afin que cette maquette se termine cet hiver. Laissons à nos amis «HOistes» le soin de nous étonner.

Le local HO a quant à lui beaucoup changé, vu que nous avons reçu de Jean-Pierre L. toute une série d'armoires et d'étagères-vitrines que nous avons mises en place le long du mur. Ceci nous a permis de débarrasser toutes les vieilleries (je ne sais pas si l'on pouvait appeler cela des armoires) et nous a donné la possibilité de faire un sérieux rangement de notre b... De plus, Markus a tout bien étiqueté. Ceci devrait permettre à l'avenir de trouver plus facilement notre matériel. Merci à Jean-Pierre L. et à tous ceux qui étaient là le jour du grand chambardement.

HOm

Cela commence à bouger sérieusement. Christian et Armin ont attaqué le montage des trois premiers modules dans un atelier de menuiserie. On devrait voir débarquer ces modules tout soudain dans nos locaux. La place est prête pour les accueillir et, qui sait, le rêve de voir circuler un train sur le premier tronçon d'ici Noël n'est peut-être plus utopique. Au vu de l'intérêt manifesté par plusieurs membres, cela est tout à fait possible. Laissons-nous surprendre.

N

L'entrée en gare est à nouveau possible, étant donné que le nouveau tronçon est en place. Il reste à faire les finitions. Les deux signaux qui se trouvaient dans le secteur ont souffert du chantier. Ils fonctionnent encore, mais ressemblent plus à de vieux ceps de vigne qu'à de la signalisation. Gageons qu'ils vont être remplacés dès que les «machines» de chantier auront déguerpi.

Je ne vous parlerai pas cette fois-ci de la maintenant fameuse TJD, car j'ai bon espoir que nous pourrons fêter sa mise en service lors de la prochaine parution de la Plaque Tournante...

Les décors avancent petit à petit, Didier ne se lassant pas de rouiller les rails. Des paysans s'occupent de semer de la prairie...

Divers

Le local de réunion a hérité d'anciens porte-bagages de wagons que nous avons installés au-dessus des sièges se trouvant le long du mur. L'ambiance ferroviaire a donc été sensiblement améliorée. Merci au généreux donateur.

Quelques dates à retenir :

- 23 octobre - art de décoration ferroviaire chez Bernard T. à Trélex
- 13 novembre - cours de digitalisation d'un réseau
- 6 décembre - soirée fondue
- reporté - visite du réseau des Amis du O à Genève

Amicalement vôtre



Enfin un peu d'ordre dans notre local



On ne sait pas si ça tient, mais ça a bonne façon

La sortie annuelle (21 septembre 2002)

Cette année, après un changement de dernier moment, notre destination est la France, plus précisément l'Isère et l'Ardèche. Nous nous retrouvons aux Tattes-d'Oie à 7h00. Malheureusement pour des amateurs de trains, nous faisons le voyage en car ! Après avoir embarqué la majorité de l'équipe, nous prenons la route pour la France. Quelques kilomètres après la frontière, nous prenons au passage les quatre derniers voyageurs, i.e. Margrit, Annick, Frédéric et Didier.

Après plus de deux heures de route, nous arrivons au terme de notre premier trajet, Chatte, pour la visite du Jardin Ferroviaire. Un petit film retrace la naissance de cette réalisation et rappelle que certains d'entre nous ont subi des frustrations d'enfance. Ce parc est plein de charme malgré son côté naïf dans la forme de son réseau et la pose de ses voies. La végétation y est bien implantée et nous avons beaucoup de plaisir à nous y promener.

Après ce petit brin de promenade et de rêve, nous repartons pour Valence où nous sommes attendus pour le repas de midi à l'Auberge du Pin. Après deux heures d'un ex-

cellent repas, toute l'équipe du RCLC est rassasiée.

Puis, nous nous installons dans le car pour notre seconde destination, Ardèche Miniatures. Nous passons le pont sur le Rhône et, 15 minutes plus tard, nous voilà déjà sur place. Là, nos yeux ne sont pas assez grands pour regarder ce splendide réseau miniature à l'échelle 1/22.5. Cette réalisation est totalement différente de celle du matin. En effet, nous sommes maintenant devant un réseau reproduisant un paysage réaliste plutôt qu'imaginaire. Il est disposé sur un flanc de montagne et on admire les voies avec des courbes tout en douceur et des pentes régulières. Les trains circulent dans les deux sens sur une voie unique, se croisent dans les gares, et cela sans une cadence excessive.

17h00 approchant, nous reprenons le chemin du retour. Le chauffeur, distrait par un passager très bavard, nous prolonge le voyage en se trompant de route. Bref, il est bien 21h00 lorsque notre excursion se termine aux Tattes-d'Oie.

Léopold



Les trains se croisent sans une cadence excessive



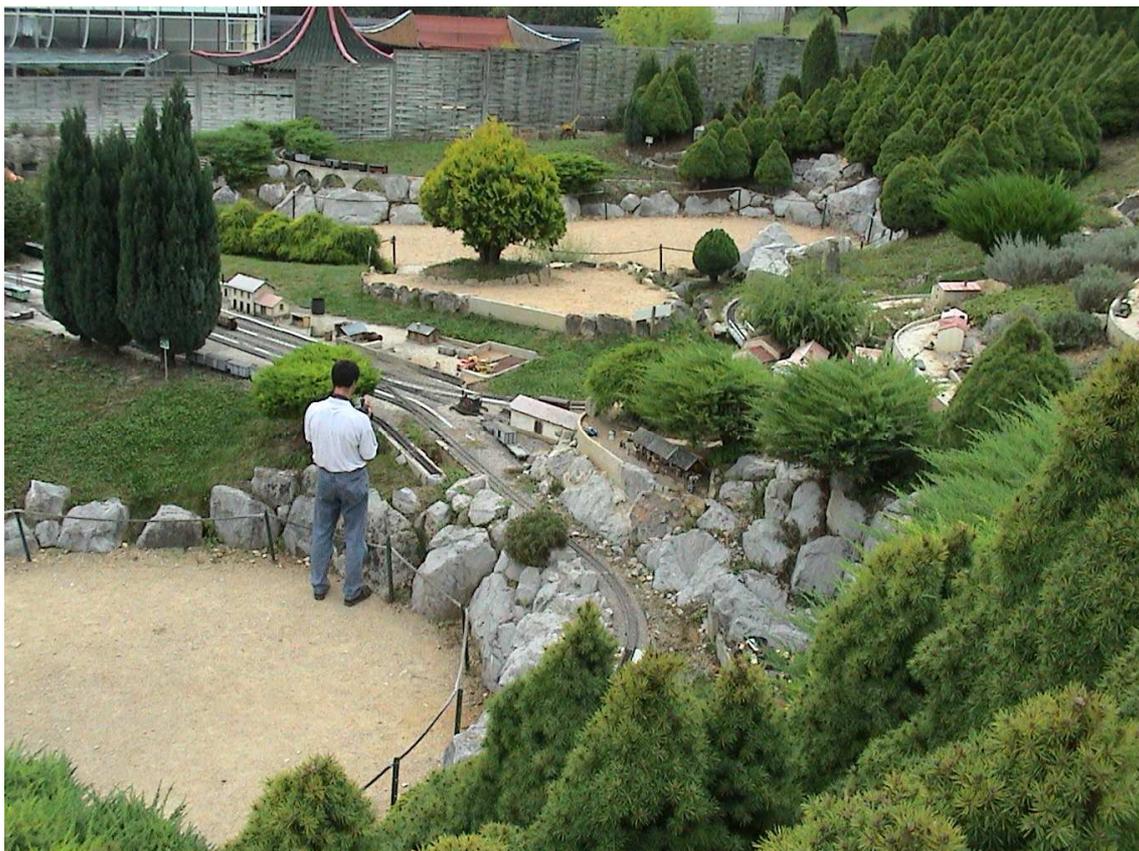
Admirez les détails de cette réalisation



Il n'y a pas de trains, mais c'est beau quand même



Un village d'Ardèche entièrement reconstitué en miniature



Yves dans son élément naturel



Un vrai plaisir pour les yeux

La journée vapeur vive (25 mai 2002)

Nous avons pris l'habitude d'alterner nos activités publiques sur deux années, une année «portes ouvertes», une année «vapeur vive». Cette année, c'est de vapeur vive qu'il s'agit.

Dès 7h30 le noyau dur du RCLC est à pied d'œuvre pour l'installation du bar, élément essentiel à toute activité digne de ce nom. Trêve de plaisanteries, les uns s'occupent d'apporter le matériel dans la cour de l'école des Tattes-d'Oie, les autres installent les panneaux signalant le chemin de la manifestation.

Vers 8h00 c'est l'arrivée de notre ami Mario, membre du Swiss Vapeur Parc. Il nous met une locomotive à vapeur vive à disposition. Frédéric en devient le responsable pour la journée. Ni une ni deux, il se met à l'ouvrage en déchargeant la machine sur un établi. Et le manège de la mise en chauffe commence : graissage, pompage, contrôle du niveau d'eau, petits bouts de bois dans le foyer, installation du ventilateur, puis, allumage avant de surveiller la montée de la pression. C'est la magie de la vapeur vive ! L'équipe composée d'Armin et Christian en fait de même avec la magnifique locomotive d'Armin. On assiste à une grande messe tant l'on sent la ferveur de ces disciples de la vapeur vive.

Mais nous attendons notre ami Jean-Pierre L. avec ses voies, car à

quoi bon des trains sans rails. Finalement il arrive. Le déchargement rapide des voies, de sa locomotive et des wagons se fait dans une frénésie proportionnelle à notre passion pour les trains. Après plus d'une heure de montage et réglage, le réseau est enfin en place et les premiers tours de roues s'opèrent. Nombreux sont ceux qui attendent de pouvoir prendre ces petites mécaniques d'assaut dès que possible.

Malheureusement le temps n'est pas vraiment de la partie, mais cela ne décourage pas les petits voyageurs ainsi que nos vaillants mécaniciens qui se relaient sans arrêt pour rouler sur leurs machines.

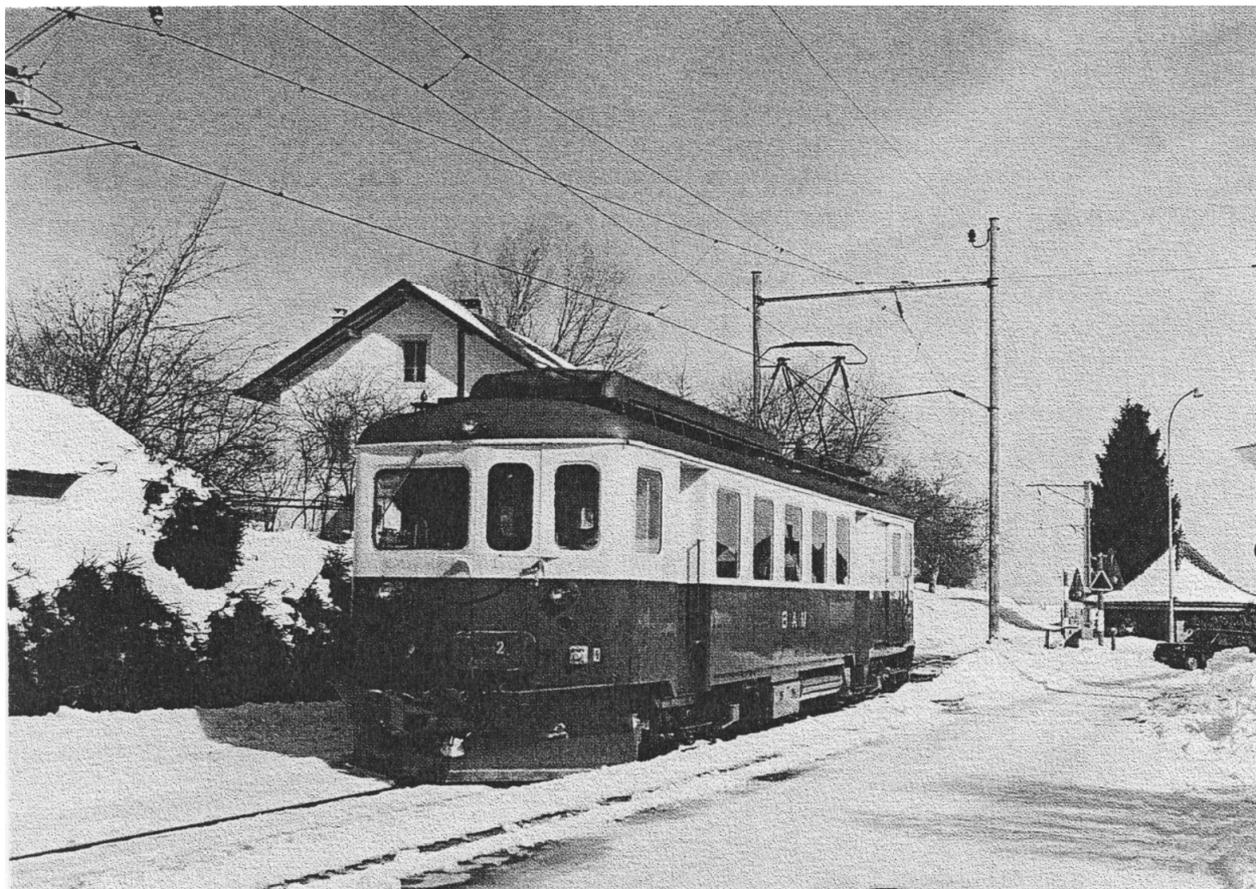
En parallèle au réseau 5 pouces, un réseau LGB est monté où de jolies locomotives au son imposant circulent pour les yeux (et les oreilles) de nos visiteurs.

Vers 17H00 la journée prend fin et j'ai le plaisir de conduire pour son dernier tour de la journée la locomotive de Jean-Pierre L. avant le démontage du circuit. Comme pour nous souhaiter une pleine réussite pour notre prochaine édition en 2004, le soleil réapparaît et nous réchauffe le cœur. Nous remercions tous nos visiteurs, nos mécaniciens et nos amis pour cette belle manifestation.

Léopold

AU COMPTOIR DU JOUET

Famille Pajalunga



MORGES

Rue Louis-de-Savoie 58

Téléphone 021 / 801 61 51

La soirée grillades et LGB (30 août 2002)

Connaissez-vous la signification de COOL? Sachez que c'est le nom du chemin de fer de notre ami Frédéric. COOL est l'abréviation de Chemin de fer Onirique de l'Ouest Lémanique. Comme par le passé, Frédéric nous invite à la fin de ses vacances du mois d'août à partager un barbecue dans sa résidence d'Essert, de l'autre côté du lac, en France. C'est aussi l'occasion de nous faire admirer ses nouveaux investissements.

En effet, des routes ont été créées, des baigneurs sont apparus au bord de l'étang. De nouvelles locomotives ont reçu la parole ou plutôt le son. Que tous ces souffles de vapeur, coups de sifflet ou timbres de cloche sont enchanteurs entre l'apéro, la salade, la viande et le

dessert, sans oublier le petit coup de blanc ou de rouge...

Les photographes sont tous postés aux points stratégiques pour le cliché choc d'un journal ferroviaire : passage de pont, montée vers la gare au sommet de la montagne, traversée de la prairie sauvage...

Après le dernier train du soir, l'heure de rentrer a sonné. Certains prennent place dans leur voiture. D'autres profitent encore de l'été et utilisent le bateau pour la traversée du Léman.

Encore mille mercis à Margrit et Frédéric pour leur chaleureux accueil !

Léopold



Technique des matières synthétiques

- Conseil technique et développement
- Prototypes
- CNC-pièces fraisées, tournées, soudées, formées et collées
- CNC-découpes, petites et grandes quantités
- Appareillage
- Grand stock de matières
- Service express



Plastiques - Ebauches - Pièces usinées

Dynatec SA • Chemin du Vuasset 4 • CH-1028 Préverenges
Tél. 021 804 56 26 • Fax 021 804 56 29
Internet: www.dynatec.ch • E-mail: dynatec@worldcom.ch



Vue de l'entrée en gare principale (N)



Nouvelle disposition des voies après le pont (N)



Pour votre publicité sur cette page,
contacter la rédaction à
RCLC@bluewin.ch





Roger, fidèle au poste, dans son activité favorite (N)



TRAINS MODÈLES

Réparations – Vente

Spécialiste Roco - Lima - Liliput -
Rivarossi - Märklin - Hag - etc.
Télécommande digitale Zimo - Accessoires divers.

ACTION PRIX SUR CERTAINS ARTICLES EN STOCK
Réparations toutes marques

PIERRE TISSOT
Route de Bogis-Bossey 12 - 1279 Chavannes-de-Bogis
Prendre rendez-vous au N° Tél. + fax (022) 776 58 84

LE NAIN JAUNE

Trains électriques et jouets



Jean-Luc Kammermann
Place Bel-Air 4
1260 Nyon
Téléphone 022 / 361 34 40

Histoire des chemins de fer (3^{ème} partie)

La traction électrique

Si la première expérimentation d'un véhicule électrique sur rails, celui de R. Davidson, remonte à 1840, la première exploitation commerciale date de 1879, avec le petit tracteur construit par Siemens pour l'Exposition industrielle de Berlin. Le tramway électrique se répand alors dans les villes, puis la recherche d'un site propre au nouveau service public conduit, à partir de 1890, aux premiers métros (Londres, Chicago, Budapest). Parallèlement apparaissent les premiers chemins de fer électriques de montagne.

Concurrence des systèmes et dispersion technique

Héritiers directs des tramways, les premiers chemins de fer électriques avaient adopté les mêmes formules techniques : moteur série à courant continu; alimentation sous une tension de 400 à 600 volts. Certes, le moteur série est le plus apte aux efforts de démarrage et aux régimes variables nécessités par la traction, mais il imposait un choix difficile entre la tension modérée qu'il pouvait supporter et celle qui eût été souhaitable pour réduire les pertes en ligne et faire transiter une puissance importante; d'où, dès le début du siècle, la conception de deux systèmes d'électrification :

- le courant continu à 600 ou 750 volts nécessitant une ligne de contact largement dimensionnée

(le plus souvent un troisième rail) et alimentée par des sous-stations de conversion nombreuses, elles-mêmes reliées à une ligne à haute tension;

- le courant alternatif à tension relativement élevée, de 6'000 à 13'000 volts (n.b. tension de 15'000 volts monophasé avec fréquence de 16 2/3 Hz pour les CFF), amené par fil de contact aérien et alimentant les moteurs par l'intermédiaire d'un transformateur porté par le véhicule. L'utilisation de ces fréquences spéciales inférieures à celles du courant industriel (50 Hz ou 60 Hz) permet d'améliorer la commutation des moteurs de traction alimentés en courant alternatif, mais impose un système de production d'électricité propre au chemin de fer. Cette technique d'électrification débouche vers la grande traction, sur la ligne New York-New Haven en 1907, et sur quelques autres lignes américaines, puis dans toute l'Europe centrale et septentrionale (Loetschberg, 1913; Kiruna, 1914).

Le courant continu progresse entre-temps, et la tension des lignes de contact atteint 1'500, voire 3'000 volts. Après une première application à grande échelle sur le Chicago-Milwaukee en 1915, le courant continu s'étend à partir de 1920 en France ainsi qu'en Europe occidentale, en Pologne, en ex-URSS et au Japon.

(Suite page 20)

(Suite de la page 19)

La convergence technique et le courant industriel 50 hertz

L'augmentation de la puissance massique des moteurs rend superflu, vers 1930, le recours à des essieux porteurs pour le service mixte ou marchandises; quinze ans plus tard, la locomotive «Ae 4/4» du Loetschberg prouve qu'on peut s'en passer aussi pour des machines à grande vitesse; on ne construit guère, dès lors, que des locomotives «BB», «BBB» ou «CC», d'où une certaine homogénéité dans l'aspect des engins. Le développement de l'alimentation en courant industriel est venu compléter le rapprochement des techniques.

Le développement des redresseurs au silicium à partir de 1960, l'apparition ensuite des thyristors, le rôle de plus en plus grand joué par l'électronique, puis l'introduction des moteurs triphasés à la place des moteurs à collecteurs ont donné à la locomotive électrique sa physionomie actuelle.

Il faut toutefois souligner l'accroissement des puissances (plus de 5'000 kW pour une locomotive «BB») et celle des vitesses; de nombreuses séries de locomotives sont en effet aptes à rouler à 200 kilomètres par heure.



Rudolf Diesel

La traction thermique

Le moteur à injection de Rudolf Diesel (1893) est le seul moteur thermique à avoir fait véritablement carrière dans la traction. Sa robustesse l'y prédisposait; son poids n'était pas rédhibitoire; sa puissance s'est assez vite élevée au niveau souhaitable, son rendement énergétique a été d'emblée satisfaisant. Néanmoins, le développement de la locomotive Diesel a été lent : il a buté sur le problème de la transmission, intermédiaire obligé entre le couple peu modulable du moteur et l'effort variable requis sur l'essieu.

Dans divers pays, les réalisations se suivent alors à une cadence expérimentale : aux États-Unis, avec la locomotive de manœuvre Alco de 1923; en France, avec les locomotives PLM de 1932-1936, parmi lesquelles deux unités doubles de 3'000 kilowatts, et aussi au Canada, en Roumanie, en ex-URSS. A la veille de la Seconde Guerre mondiale, l'effectif des locomotives Diesel dans le monde n'est que de quelques dizaines. C'est alors que les besoins en moteurs marins ou fixes, pour des applications militaires ou civiles, conduisent plusieurs industriels américains à s'équiper pour les produire. Des machines de manœuvre de quelques centaines de kilowatts sont mises sur

(Suite page 21)

(Suite de la page 20)

le marché et sont très appréciées par les exploitants pour leur productivité et leur économie. Immédiatement après les hostilités, des locomotives de ligne ou mixtes se répandent largement sur les réseaux des États-Unis, d'une puissance de 1'000 à 1'500 kilowatts, associables par deux, trois ou quatre, jusqu'à éliminer totalement la vapeur (1958). La construction américaine utilise des moteurs Diesel relativement lents (de 625 à 1'100 tr/min) et lourds (de 15 à 20 kg/kW); elle peut se prévaloir d'une grande robustesse.

Cependant en Europe occidentale, pour se rapprocher des performances de la traction électrique, on cherche à améliorer la puissance massique. On y parvient, par l'adoption systématique de moteurs Diesel rapides (de 1'250 à 1'500 tr/min) et légers (de 6 à 8 kg/kW). Les techniques développées permettent d'obtenir de 2'500 à 3'000 kilowatts en un seul engin, c'est-à-dire plus que les dernières locomotives à vapeur en service.

La SNCF, du fait de la mise en œuvre d'un important programme d'électrification, n'a plus pris



Une composition du "Fliegender Hamburger"

livraison de locomotives Diesel depuis 1975.

L'autorail, après des débuts modestes vers 1890, a connu à partir de 1930 une grande variété de types dont les plus remarquables ont été, en France, les michelines sur pneumatiques, de construction très légère (1932), et les Bugatti à forte puissance massique (1933), en Allemagne les rames doubles ou triples à moteur Maybach du Fliegender Hamburger (1933) et aux États-Unis les trains Zephyr du Burlington (1934).

Les autorails modernes font passer robustesse avant allègement : systématiquement équipés d'un moteur Diesel de quelques centaines de kilowatts, ils sont utilisés sur les lignes non électrifiées pour assurer les dessertes régionales.

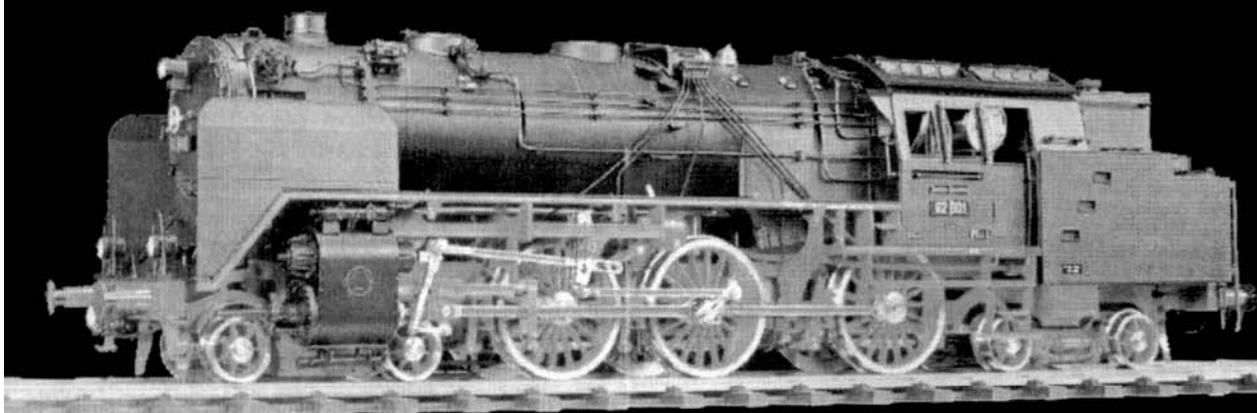
(Suite dans le prochain numéro de la Plaque)

Sources : texte - Encyclopædia Universalis; images - divers sites Internet

Fulgurex - Aster

«*Live Steam*»

BR 62



Locomotive à deux cylindres.

En kit ou modèle monté.

Longueur: 535 mm, poids 5,5 kg.

Chauffe à l'alcool à brûler.

Ecartement I - Echelle 1:32 - Art. 1222

FULGUREX →

Precision Models

Fulgurex SA, Chemin du Reposoir 16, 1007 Lausanne

Téléphone 021 / 601 45 92, Fax 021 / 601 45 94

Messagerie : fulgurex.sa@bluewin.ch

Calendrier général des activités ferroviaires en 2002

| Jour | Date | Heure | Description | Lieu | Remarque |
|----------|-------------------|-------------|--|-------------------------------------|--|
| Samedi | 23.03.2002 | 09:30-16:00 | Bourse de Confignon | Salle communale Confignon | Entrée CHF 5.00 (enfants - gratuit => 16 ans) |
| Semaine | 13- 21.04.2002 | | Mondial de la maquette | Porte de Versailles Paris (F) | |
| Samedi | 04.05.2002 | | Reprise des circulations touristiques au Blonay- Chamby | Blonay et Chamby | |
| Week-end | 10- 12.05.2002 | | Première rencontre «voie de 45» à Ardèche Miniature | | Plus d'infos dans la Traverse 88 du CR IIm |
| Samedi | 11.05.2002 | | Reprise des circulations touristiques au Vapeur Val de Travers | St-Sulpice NE | |
| Week-end | 20- 22.09.2002 | | Seconde rencontre «voie de 45» à Ardèche Miniature | | Plus d'infos dans la Traverse 88 du CR IIm |
| Semaine | 25- 29.09.2002 | 10:00-18:00 | Suisse Toy | BEA Berne | www.suissetoy.ch |
| Samedi | 05.10.2002 | 10:00-16:00 | Bourse des jouets | Polyexpo La Chaux-de- Fonds | |
| Samedi | 09.11.2002 | 09:00-17:00 | Bourse des jouets anciens et des collectionneur s | Salle polyvalente Auvernier | |



©2001 SEMAPHORE AG Gestaltung, Fotos und Zeich

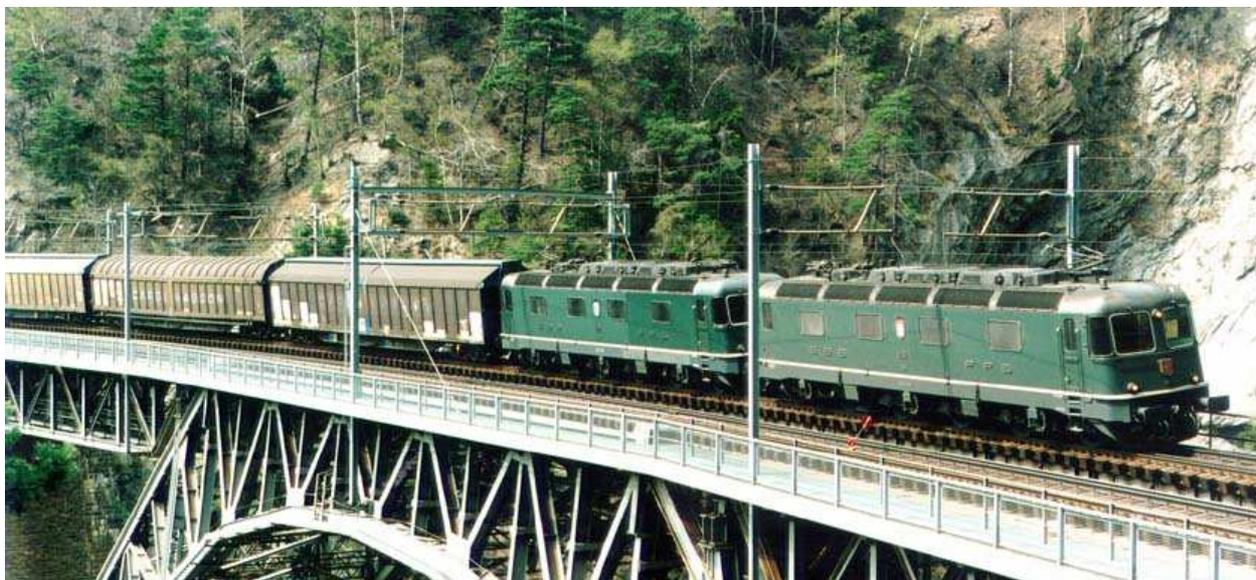
SEMAPHORE AG
GROSSBAHN-CENTER

Semaphore AG
Gerbegässlein 1, CH-4450 Sissach BL
Tel. ++41 61 971 41 21, Mobil ++41 79 309 28 79
Fax ++41 61 971 41 68
www.lgb-gartenbahn.ch info@semaphore.ch

Calendrier des activités du RCLC en 2002

| Jour | Date | Heure | Activité | Description | Lieu | Responsable | Remarque |
|----------|-------------------|--------------------------------|-----------|-------------------------------------|--|-------------|-----------------------|
| Mercredi | Chaque | 20:00 | Travail | Maquettes | Local RCLC | Tous | |
| Vendredi | 15.02.2002 | 20:00 | Assemblée | Assemblée | Local RCLC | Comité | |
| Vendredi | 01.03.2002 | 17:30 | Visite | Machines de | Matisa Crisser | Léopold S. | |
| Mercredi | 24.04.2002 | 20:00 | Cours | Projection de | Local RCLC | Robert C. | Nyon-St- |
| Mercredi | 22.05.2002 | 20:20 (gare | Visite | Nettoyage des | Genève | Noël D. | |
| Samedi | 25.05.2002 | 09:00-16:00 | Accueil | Vapeur vive | Tattes-d'Oies | Comité | Rés. 5 et 7¼ |
| Semaine | 14- 23.06.2002 | Libre | Visite | Festival de la vapeur vive | Swiss Vapeur Parc Le Bouveret | Libre | |
| Mercredi | 26.06.2002 | 20:00 | Visite | Réseau O des | Camille-Martin | Frédéric M. | |
| Vendredi | 19.07.2002 | 14:00-16:00 | Accueil | Passeport | Local RCLC | Comité | |
| Vendredi | 30.08.2002 | 18:00 | Sortie | Soirée grillades et LGB | Essert (F) | Frédéric M. | |
| Samedi | 21.09.2002 | 07:00 (Tattes- d'Oies Nyon) | Sortie | Sortie annuelle | Jardin ferro. et Ardèche miniature | Léopold S. | |
| Mercredi | 23.10.2002 | 20:00 (gare de Trélex) | Cours | Art de décoration ferroviaire | Trélex | Bernhard T. | Réalisations en Om |
| Mercredi | 13.11.2002 | 20:00 | Cours | Réseau ferroviaire digital | Local RCLC Nyon | Léopold S. | Système Zimo |
| Vendredi | 06.12.2002 | 19:00 | Sortie | Soirée fondue | Pas fixé | Léopold S. | |

**Un magasin moderne. Internet <http://www.modelco.ch>
Vente par correspondance. Demandez notre catalogue gratuit.
IMMENSE CHOIX DISPONIBLE DU STOCK**



**Le grand discount romand du modélisme
Modelco SA, Fbg du Lac 9, 2000 Neuchâtel, 032 / 721 12 12**

FÔR SALE

Que vous cherchiez un véhicule plus ou moins neuf...

...ou plutôt ancien...

...un peu spécial...

... ou en pièces détachées...

Une seule adresse :
Daniel Lude démolition autos
Champ-Colin 8, ZI-ouest 1260 Nyon
Tél. 022/361 21 52 Fax 022/361 21 54

Petites annonces

ACHAT

| Echelle | Marque | Description | Prix | Contact |
|---------|--------------|----------------------------|--------------|------------------------------|
| H0m | Ferro-Suisse | RhB Ge 2/4 no 221 ou 222 | CHF 1'300.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Ferro-Suisse | RhB Ge 4/6 no 353 ou 355 | CHF 1'400.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Ferro-Suisse | RhB Te 2/2 no 71, 72 ou 73 | CHF 1'000.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Ferro-Suisse | RhB Tm 2/2 no 91 ou 92 | CHF 800.-- | christian.briacca@bluewin.ch |

VENTE

| Echelle | Marque | Description | Prix | Contact |
|---------|---|---|-------------------|---------------------------------|
| | Livres et journaux | Nombreuses publications sur le thème du rail | Liste sur demande | Mme Schumacher 022 361 92 30 |
| HO | Réseau, tour de pièce, en 15 modules, 6.80m x 2.75m | Voie K Märklin, plaque tournante Roco, moteurs d'aiguillage Fulgurex; matériel roulant "3 rails" et système Digital Zimo format DCC en option | A discuter | leopoldspruyt@sefanet.ch |
| HO | Matériel américain | 12 locomotives (Amtrak, Union Pacific, etc...) | Raisonnable | gp_sop@hotmail.com |
| H0m | Ferro-Suisse | FO HGe 4/4 no 35 | CHF 1'700.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | FO B 4264 voiture courte | CHF 50.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | FO D 4343 vieillissement artificiel | CHF 90.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | RhB Ge 4/4 II no 618 | CHF 120.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | RhB Tm 2/2 no 91 | CHF 95.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | RhB AB 1542 voiture courte | CHF 50.-- | christian.briacca@bluewin.ch |
| H0m | Bemo | RhB As 1141, As1142 et As 1144 rouge-crème | CHF 210.-- | christian.briacca@bluewin.ch |

Pour passer une petite annonce gratuite sur cette page, écrivez-nous à RCLC@bluewin.ch en mentionnant l'échelle, la marque, le prix du modèle à acheter/vendre et votre numéro de téléphone ou adresse électronique.



Soirée de travail sur les maquettes (HO, HOm, N)
Chaque mercredi dès 20:00 au local du club
Sous-sol du collège des Tattes-d'Oie
Route des Tattes-d'Oie 97

Adresse postale
Rail Club La Côte
Case postale 2506
1260 Nyon 2

Renseignements
Léopold Spruyt
Président
079 / 210 22 65
