La Plaque Tournante

Rail Club La Côte

Dans ce Numéro

Le billet du Président	3
Les réseaux du club	5
Voyage au Pays des Fées	13
Visite chez Stadler Rail	17
Petites annonces	26
Nos activités	27

2012 - Numéro 2 - Juin

Sécurité des personnes
Appareil de mesure 4-Gaz pour le practicien
G450
Surveillance
CO dans les garages
Gaz explosive
O2
CO
CH4
H2S
GMA 100
GfG SA (Siège Romandie) CH - 1418 Vuarrens Tel. +41 (0) 21 887 66 62 Fax. +41 (0) 21 887 66 63
www.gfg.ch

Le Billet du Président

Nous sommes au début de l'été et notre club, installé dans le sous-sol au frais, ne reste pas inactif. C'est bien le frais qui maintient notre ardeur ? En effet, après quelques déménagements de meubles, d'outillage, même de réseaux, le groupe Juniors mené par Jacky Colomb et Frédéric Marti ne chôme pas. L'ancien réseau Märklin va être raccordé aux modules construits l'année passée. D'autre part, de nouveaux éléments modulables sont en cours de construction. Ce nouveau réseau est prévu d'être présenté par nos Juniors à Rail Expo de Nyon les 19, 20 et 21 octobre. Le défi est grand, le travail aussi, c'est pourquoi il est prévu que les Jeunes viennent chaque mercredi pour atteindre cet objectif. Les autres réseaux sont en permanence en cours de transformation, améliorations, modifications. Le réseau HO est en pleine ébullition et son équipe régulièrement présente empêche les toiles d'araignées de s'installer...

Notre comité met tout en œuvre pour maintenir un esprit agréable entre tous les membres de notre club au sein duquel règne un super esprit de motivation, gage de réussite et de dynamisme. Je rappelle à tous nos membres qu'ils ont la possibilité de nous soumettre des infos, des idées ou des articles dans notre journal « La Plaque Tournante ». Notre secrétaire Jean-François Boujol se fera un plaisir de les diffuser.

Les inscriptions à notre sortie annuelle ont rencontré un succès certain. C'est un groupe de 25 personnes (plus 5 enfants) qui s'est retrouvé le samedi 9 juin en gare de Neuchâtel pour la visite au "Pays des Fées". La pluie a eu la bonne idée de décider une trêve, ce qui a contribué à la réussite de cette journée. Vous pouvez lire un reportage de cette sortie dans ce numéro.

Pour actualité, je vous informe que le journal « Le Train » a sorti un reportage très dense et réaliste avec : « Super-Réseaux Tome 11 : les Chemins de Fer du Kaeserberg ». Comme d'habitude c'est complet avec des informations de qualité et des photos superbes de cette installation vraiment unique. Le seul défaut c'est le prix du journal : en Suisse 29.- Fr contre 16.50 Euros en France.

Je souhaite à chacun un bel été et surtout une bonne santé.

André Jaquerod

Photo de couverture : *En gare de Noyelles © Claude Villetaneuse (voir infos page 12)*

Pajateam 1110 MORGES

AU COMPTOIR DU JOUET
Famille Pajalunga

Trains électriques, toutes les grandes marques, toutes échelles
Modèles réduits et boîtes de construction
Radios-commandes et accessoires

RUE LOUIS-DE-SAVOIE 58
1110 MORGES
Tél. 021 801 61 51
Fax 021 803 19 10

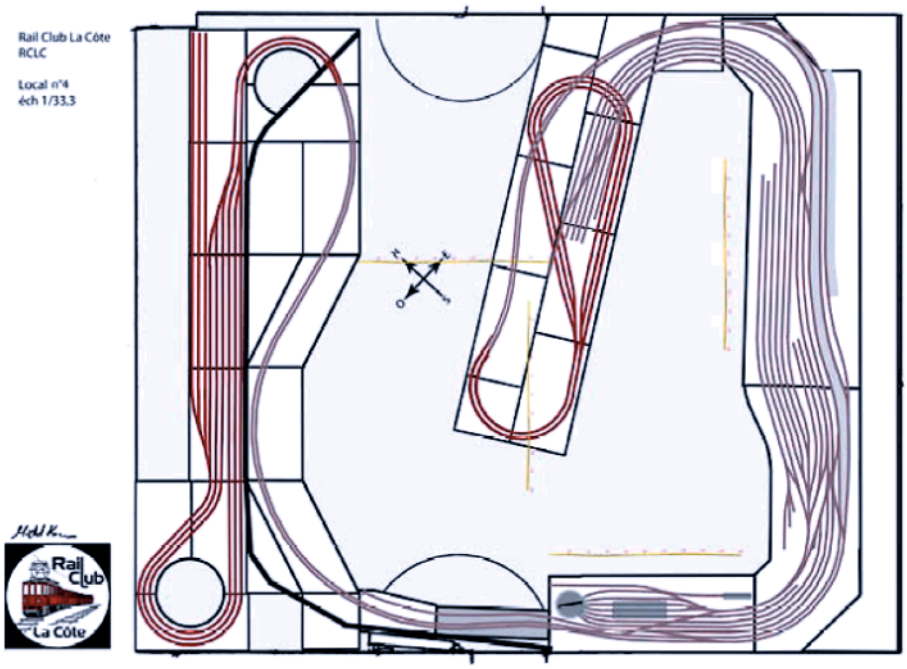
Réseau HO

Le HO à la baisse, mais pas au rabais...

Que cache ce titre ? Pour comprendre, il convient peut-être de rappeler un petit historique : lorsqu'il a été décidé de redistribuer les locaux pour étendre le réseau HO, plusieurs projets ont vu le jour, utilisant au maximum les proportions du nouveau local. Un projet assez sympa a été retenu, avec une ligne de plaine et une ligne de montagne, mais peu de temps après il a été augmenté de manière substantielle en y ajoutant un parcours en 3 rails et une troisième gare cachée. Et c'est à ce moment-là que le projet a commencé à prendre une ampleur démesurée. Du coup, après discussion avec le comité, nous avons revu le projet à la baisse, mais comme dit dans le titre, pas au rabais. En effet, en simplifiant le projet, c'est à dire en y enlevant le parcours Märklin «3 rails», et en renonçant aux hélicoïdaux d'1m80 de diamètre, nous obtenons un réseau de parade beaucoup plus simple à construire, mais de nature assez semblable puisque nous avons en fait diminué essentiellement les parcours en... tunnel. D'autre part les rampes vont pouvoir être abaissées de 27 o/oo à 18 o/oo environ, éloignant ainsi des derniers problèmes de traction. Et vraiment pas au rabais, puisqu'une fois simplifié, ce réseau - hormis la gare principale - pourrait être utilisé comme... réseau d'exposition modulaire ! C'est du moins dans cette idée que tout va être construit, en respectant des modules de 60x120 cm, transportables facilement, et en évitant les voies sur 2 niveaux ou plus.

Avril 2012 : premiers tours de roues

Lorsqu'on me demandait quand est-ce que ça roulera de nouveau, je répondais toujours «le 1er avril», me donnant ainsi une échappatoire de poisson d'avril au cas où. Eh bien, le premier train a fait ses premiers tours de roues le mercredi 4 avril pour tester la sortie de gare avec des aiguilles à grand rayon. Bon, rouler sur 4 mètres, et en va-et-vient, c'est un bien grand mot, je vous l'accorde...



Plan du projet actuel : la gare cachée, tout à gauche, se trouvera derrière le fond de décor

Trains miniatures
JCD HOBBIES
Modélisme ferroviaire

Toujours vos trains miniatures aux prix les plus avantageux !

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

Lundi fermé - Mardi-Vendredi 11 h - 19 h non stop - Samedi sur rendez-vous
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 et 17 Uni-Mail - 12,13 et 14 Augustins

Furger Anton GmbH
Modelleisenbahnen
Elektrohandel
Kleegärtenstrasse 24A
3930 Visp
Tel. 027 946 50 00
Fax 027 946 50 72
Natel 079 447 22 22
www.furgerantongmbh.ch
info@furgerantongmbh.ch

Horaire d'ouverture
mardi à vendredi 09h00 à 12h00 + 14h00 à 18h00
samedi 09h00 à 12h00 + 14h00 à 16h00

LE PLUS GRAND CHOIX DE TOUTES LES GRANDES MARQUES... ET LES MEILLEURS PRIX !

Bon pour un café offert lors de votre prochaine visite

Mai 2012 : Noël avant l'heure

Début mai, notre «mécène du club habituel» est arrivé les bras chargés comme si c'était Noël ! Il liquide son HO (ainsi que son HOm Furka-Oberalp) et nous a spécialement gâtés en nous offrant 3 trains HO complets (dont le TEE Trix sonorisé), des signaux Kyosho, et des boosters pour équiper le nouveau réseau. Les boosters Fleischmann vont nous être particulièrement utiles, puisqu'ils permettent en même temps de gérer les deux boucles de retournement de notre circuit en «os de chien».

Et maintenant ?

Nous avons commencé, Frédéric O. et moi-même, le montage du pont amovible qui va prendre sa place devant la porte du local PC. La tâche est largement simplifiée depuis la réduction du projet à une seule ligne, mais actuellement je sèche un peu sur la manière optimale de tracer les voies. En effet, sur le plan, les courbes de 2m15 de rayon ont belle allure, mais pour reproduire cela sur le réseau ce n'est pas si évident.

Les deux Didier se sont occupé de deux autres choses qu'il convient de mentionner dans ces lignes. Didier P. est en train de monter une ligne 230V tout le long du réseau, avec une prise triple tous les 2 ou 3m, ce qui va nous rendre grand service pour brancher fer à souder, «Dremel» et autre scie sauteuse. Quant à Didier M., il a choisi de nous confectionner une «caisse à savon» hors-pair. Il l'a même baptisée la «RCLC-GTI» : un vieux siège de voiture vissé sur un cadre, avec des roulettes pivotantes, pour pouvoir

La GTI de Didier

câbler le dessous du réseau confortablement. Je serais presque tenté de la rebaptiser la «Did'GTI» !... La vie de club est ainsi faite : un jour j'envoie un petit mail à Jean-Pierre, sachant qu'il a un beau-frère démolisseur de voiture, un autre jour il se ramène avec l'«engin», et aujourd'hui nous avons une GTI dans les locaux ! C'est tellement sympa ce genre de collaboration. Merci à chacun !

(Papa-) Michel

∞∞∞∞∞

Réseau HOm

Comme cité dans l'article précédent, je me suis attaqué à la pose des pylônes de la ligne de contact dans la grande contre-courbe de la voie d'accès à Alp-Grüm. Ce n'était pas très facile d'accès, surtout pour la fixation des fils de caténaire et des soudures à faire aux jonctions de ces fils. Au préalable, il faut peindre les mats avec une peinture en bombe de « galvanisation à froid » 95% Zinc que l'on trouve au magasin de Rochat quincaillier près de notre club. Cette peinture donne la vraie couleur des mats de caténaire telle que vus sur les réseaux CFF. En effet, le matériel Sommerfeldt est d'une couleur trop brillante et ne correspondant pas du

RIVE CHANGE NYON

ouverture

lundi	14 h 00	18 h 00
mardi – vendredi	10 h 00	18 h 00
samedi	8 h 30	12 h 00

2, rue de la Colombière - 1260 NYON

Tél. 022 / 990 15 90 Fax 022 / 990 15 91

NOUVEAU A NYON

JOUTEC

jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme

Rue de la Colombière 14 - CH 1260 Nyon

Tél +41 22 362 53 66 - Fax +41 22 362 53 67

www.joutec.ch - info@joutec.ch

Heures d'ouverture

Lundi fermé

Mardi au vendredi : 10 h 30 à 12 h 30 - 14 h 00 à 19 h 00

Samedi : 10 h 00 à 18 h 00

Dimanche : 10 h 30 à 17 h 00

A titre d'exemple : la caténaire peinte sur le réseau du Garm

tout à la réalité. Le montage des tiges et isolateurs peut se faire après le travail de peinture. Après la pose et le réglage des fils, il faut peindre le fil de contact d'une couleur vert/gris. J'ai utilisé la peinture Humbrol No 155 mat. Cela va donner un effet à la fois de rouille et de saleté assez réaliste. Voir l'exemple photo de la gare de Disenberg où j'ai procédé de la même manière. Pour la pose des pylônes, l'espacement entre eux est de 14 cm, distance maximum au vu des courbes et j'ai utilisé les fils de 0.4 mm No 182 que j'ai adaptés. Pour éviter que la tige avec l'isolateur se soulève au passage des pantographes, il faut coller après réglage le point de fixation de l'isolateur sur le mat à la cyano. J'ai eu le soutien de Sébastien pour la partie difficile d'accès. Un pont-levis suspendu au plafond serait le top pour atteindre la zone de travail. Notre Junior Robin a commencé à poser le ballast dans la zone de la boucle, un travail précis et bien fait. Merci Robin. Alors, je fais appel à d'autres motivés pour donner la main à continuer la décoration de tout le haut du réseau.

André J.

∞∞∞∞∞∞

Réseau Juniors

La section Juniors se porte bien mais ses rangs se sont éclaircis avec le départ de juniors plus âgés qui entrent en apprentissage ou aux études et ne disposent plus de leur mercredi. Le passage à un rythme hebdomadaire a apporté plus de souplesse pour la fréquentation et permet d'avancer plus efficacement dans les travaux.
Le déménagement nous a occupé durant trois séances dans la poussière et le bruit. Quelques déplacements et tronçonnages de meubles plus tard nous sommes bien installés, un peu plus à l'étroit mais mieux organisés.
Le projet de réseau modulaire avance bien, il faudra cependant s'accrocher pour être prêts fin septembre pour Rail Expo. Trois juniors participent au projet ce qui veut dire que les adultes du groupe sont également sollicités pour la réalisation. Les modules ont été construits, la voie est posée pour la plupart et nous venons de commencer le ballastage des voies. La suite viendra avec le début du décor. A ce sujet ce n'est pas l'imagination débordante des juniors qui fait défaut, il faudrait plutôt les retenir car leur module aurait tendance à se modifier au gré de leurs idées chaque fois renouvelées.
Les deux autres juniors sont occupés à raccorder l'ancien réseau Märklin avec la maquette nostalgique. Le but est de permettre la circulation des trains entre les deux réseaux. Là aussi, le travail avance bien.

FULGUREX

Precision Models

NOUVEAU !

NORD/SNCF

Set de 4 voitures de banlieue

FULGUREX est heureux de vous annoncer la fabrication de voitures de banlieue en HO dans les versions NORD et SNCF. Ces véhicules complètent nos séries de locomotives TD et TC et permettent ainsi de former des rames complètes de trains de banlieue. Fabriquées en laiton, ces voitures possèdent un intérieur détaillé, y compris la cabine de conduite. Elles seront disponibles uniquement en sets de quatre pièces. Série limitée à 150 sets !

Echelle HO - 1:87e

Réf. 2242 - NORD - Set de 4 voitures de banlieue :
1x CDsyl (voiture-pilote), 1 x ACyl (1e/3e classe), 1 x Cyl (3e classe), 1 x BDyl (2e classe/bagages)

Réf. 2243 - SNCF - Set de 4 voitures de banlieue :
1x CDsmyp (voiture-pilote), 1 x BCmyp (2e/3e classe), 1 x Cmyp (3e classe), 1 x BDmyp (2e classe/bagages)

FULGUREX (N.G.) Sarl - ch. du Reposoir 16 - CH 10007 Lausanne / Suisse
Tél : 00/41/21 601 45 92/93 - Fax : 00/41/21 601 45 94 - E-mail : fulgurex.sa@bluewin.ch - www.fulgurex.ch

Le prochain défi sera de trouver de nouveaux membres juniors (à partir de 12 ans) pour la rentrée...

Jacky

Des juniors en plein travail

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

Photo de couverture : © Claude Villetaneuse
Source : http://fr.wikipedia.org/wiki/Plaque_tournante

Locomotive CFBS Cail No 2 de 1899 en gare de Noyelles sur le réseau métrique des Chemins de Fer de la baie de Somme.

Cette installation typique des chemins de fer secondaires n'est pas motorisée. Plusieurs cheminots, dont un est visible, unissent leurs forces pour faire tourner la locomotive.

Pour ce numéro comme pour le précédent, j'ai dû rechercher sur internet et notamment sur Wikipédia pour trouver des photos de plaques tournantes.

Si vous avez des documents personnels sur des plaques tournantes (réelles ou modèles), ils pourront avoir l'honneur de figurer sur la couverture d'un prochain numéro si vous pensez à me les envoyer. Merci d'avance.

Jean-François

Voyage au Pays des Fées

C'est ce samedi 9 Juin que votre comité a organisé notre sortie annuelle. Une équipe de 25 personnes et 5 enfants se retrouve sur la quai 2 de la gare de Neuchâtel. A 10 h. pile notre convoi spécial Nostalgie démarre avec en tête la Be 4/4 No 1 des TRN de 1951. En suivant, la voiture Bar/ Restaurant SR 5937 et en queue la locomotive ABDe 2/4 No 102 dite « L'Etincelante », machine de 40T construite par SWS/BBC en 1945 d'une puissance de 560 cv.

L'Etincelante dans tout son éclat

Arrivés à la Presta, nous allons « droit » visiter les mines d'asphalte ouvertes en 1712 et abandonnées en 1986.
Impressionnant labyrinthe réhabilité en partie pour les visites. Après des explications très précises, notre guide féminin conduit notre équipe au complet équipée de casques, lampes dans les dédales de couloirs obscures avec une humidité permanente de 95%. Ces galeries sont quand même d'une longueur totale de 100Km. Pendant deux siècles, c'est deux millions de tonnes de produit bitumeux qui vont être extraits des profondeurs. Travail harassant dans le bruit, l'eau et avec, au début, un outillage rudimentaire. Grâce à ces hommes courageux, le Val de Travers sera connu dans le monde entier. Cette matière extraite servira pour le développement des réseaux routiers dans des villes importantes de part le monde. Les routes recevront cette couche brune en forme de tapis, améliorant le confort de roulement tellement évident aujourd'hui. Après cette escapade nocturne, notre groupe peut passer à table dans une tente installée à l'extérieur, réchauffée par un timide rayon de soleil, très rare en ce mois de juin pourri !
On va nous servir la spécialité de la région : la salade mêlée, le jambon à l'os cuit emballé dans l'asphalte à 180 degrés, le gratin dauphinois avec les haricots. Repas apprécié de tous. Maintenant le clou du spectacle, l'arrivée du train à vapeur avec la locomotive autrichienne BR 52 No 52 221, construite à Berlin en 1942, entièrement révisée et impressionnante par ses dimensions. On fait un crochet aller retour jusqu'à Noiraigue pour le bonheur de nos mordus. Après la manœuvre, on

La BR52 221, une masse imposante !

repart pour St Sulpice. A cet endroit, visite du dépôt du VVT à l'intérieur duquel attendent d'être refaites de superbes locomotives à vapeur. Un boulot titanesque sans parler du coût pour redonner vie à ces engins extraordinaires. Bravo aux membres de cette association.

Cela fait trois générations depuis 1829 que cette famille crée avec passion et respect de la tradition ce breuvage reconnu. C'est dans le Prieuré qu'au 6ème siècle, des moines bénédictins venus de Bourgogne ont fondé cette bâtisse. Puis vient le moment attendu de la

Regards d'experts. Admiratifs !

Après un petit retour vers Môtier avec l'Etincelante, visite guidée chez "Mauler" le spécialiste du vin mousseux.
Un film nous retrace tout le processus de fabrication, de stockage, de distribution de cette entreprise vinicole.

dégustation de divers types de ce breuvage.
Après ce rafraîchissement, on retourne à la gare pour reprendre la composition tractée par la machine à vapeur qui va nous descendre jusqu'en gare de Neuchâtel.

En attendant... le train, en gare de La Presta

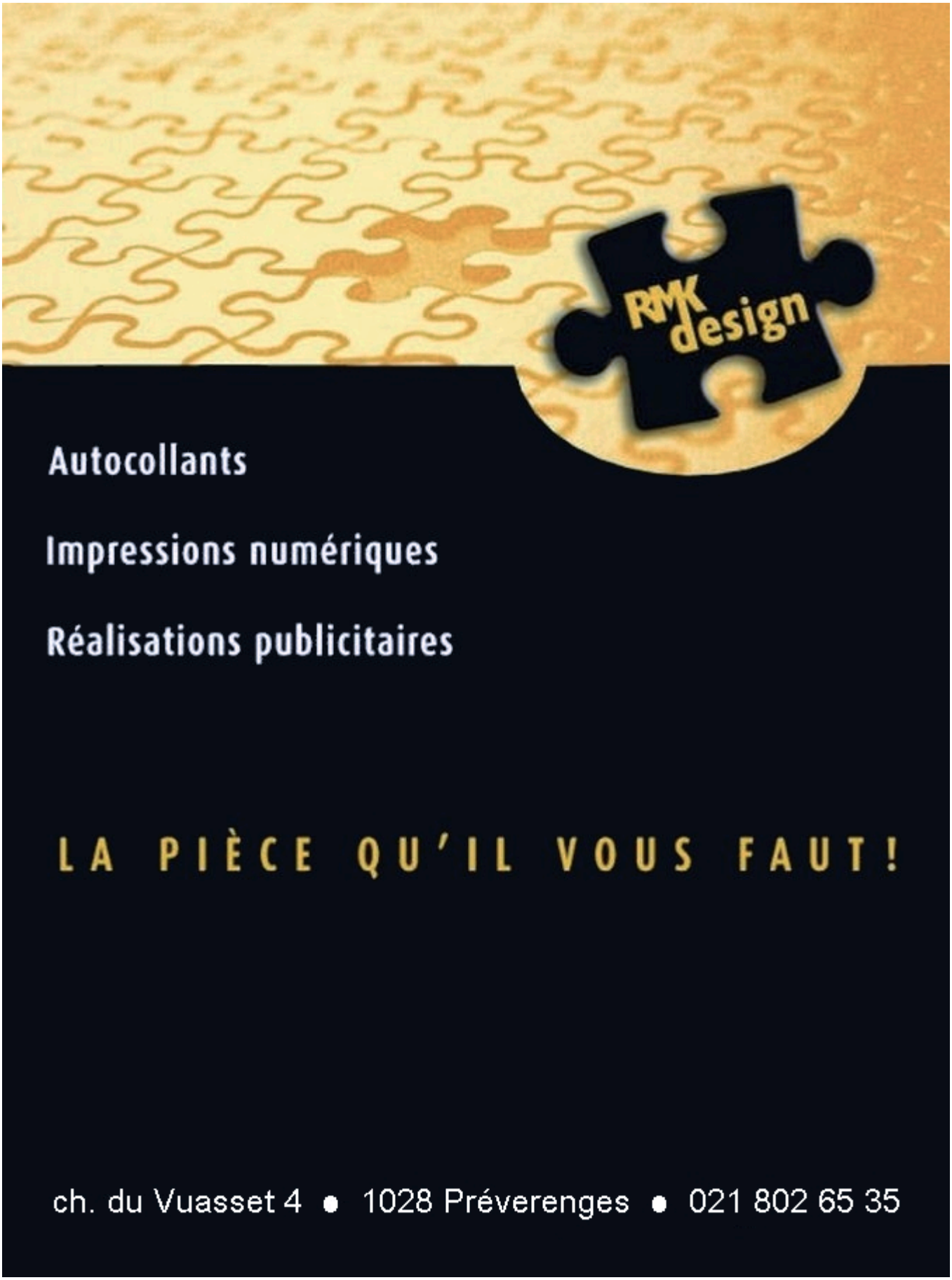
Une dernière verrée sur une terrasse dominant le lac, avec le bruit vivant de la vapeur du train qui remonte à son dépôt. Un moment de silence pour apprécier est demandé...
Un grand bravo aux membres du VVT pour l'excellente organisation qui nous a permis de passer ensemble un moment convivial et intéressant.

Merci également à Monsieur Jean-Paul Beuret pour la qualité de son accueil et sa bienveillance à notre égard.

Les sites à consulter :
- http:/www.rvt-historique.ch
- http:/www.mauler.ch

André J.

Portrait de la BR52 221


RMK design
Autocollants
Impressions numériques
Réalisations publicitaires
LA PIÈCE QU'IL VOUS FAUT!
ch. du Vuasset 4 • 1028 Préverenges • 021 802 65 35

Texte et photos André Reymond

Jeudi 8 septembre 2011, l'AGMT avait organisé une visite chez Stadler Rail Group sur les sites de Bussnang et d'Altenrhein en Thurgovie. Stadler Rail Group est un constructeur international indépendant de véhicules ferroviaires qui se concentre sur le marché européen et qui poursuit une stratégie ciblée de segments et de marché en offrant des produits spécifiques de première qualité et adaptés aux exigences spécifiques des clients. Reportage.

Il est 10 h 20, notre détachement débarque de la rame FLIRT (ça commence bien) dans la toute petite gare de Bussnang. On a tous remarqué que la livrée de la compagnie Thurgo a été légèrement retouchée et le logo est maintenant bien lisible. Nous sommes accueillis par M. Sébastien Journe et son collègue, tous deux ingénieurs romands, qui vont se charger de nous faire visiter les installations. Nous prenons place dans la salle de conférence et M. Journe nous présente Stadler Rail Group.

La société

Stadler Rail Group concentre son activité sur le trafic urbain, de banlieue et régional, le trafic express régional, interrégional et interurbain, sur les chemins de fer à crémaillère, tramways, de même que sur les locotracteurs.

La gamme des produits s'étend sur les véhicules individuels et spéciaux de petites et moyennes séries jusqu'à la modernisation et la réparation des véhicules ferroviaires.

Les modèles les plus connus de la gamme Stadler sont le FLIRT (pour Flinker Leichter Innovativer Regional-Triebzug, qui veut dire en français : Automotrice Rapide, Légère, Innovatrice, Régionale), la rame à plancher surbaissé GTW ainsi que l'autorail RSI. Avec Variobahn et Tango, Stadler propose des tramways et des véhicules de chemin de fer urbain attrayants. Le dernier-né de la famille de produits est la rame à deux niveaux «KISS» développée récemment.

Stadler Rail Group est en mesure de proposer des concepts de véhicules complets sur le marché. De la fabrication des caisses et des bogies jusqu'à l'assemblage final, le tout se passe sous le même toit ! Une technologie fonctionnelle, une structure légère ainsi qu'une construction facile à entretenir permettent le maintien à un niveau bas des coûts de l'exploitation, de la consommation d'énergie et de la maintenance. Les concepts modulaires, qui ont

Stadler Altenrhein: voitures d'une rame KISS en cours de finition

contribué au succès de Stadler Rail Group, permettent de satisfaire les besoins spécifiques des sociétés ferroviaires.

Les dates clés

1942 Fondation à Zurich du bureau d'ingénieurs Stadler par Ernst Stadler.
1945 Début de la production de locomotives à accumulateurs et diesel.
1962 Construction de la 1ère halle de montage à Bussnang/TG.
1976 La société prend le nom de Stadler-Fahrzeuge AG.
1984 Production des premières voitures ferroviaires pour le transport de passagers.
1989 Reprise de Stadler-Fahrzeuge AG par Peter Spuhler.
1995 Présentation de la 1ère rame articulée GTW 2/6.
1997 Reprise des ateliers Schindler d'Altenrhein et fondation de Stadler Altenrhein AG.
1998 Reprise de la production de chemins de fer à crémaillère de l'ancienne SLM.
2000 Fondation de Stadler Pankow GmbH à Berlin, sous la forme de joint-venture avec ADtranz.
2001 Reprise à 100% de Stadler Pankow GmbH.
2001 Construction de la nouvelle halle de montage et de bureaux à Bussnang.
2002 Soixantième anniversaire de Stadler Bussnang AG.
2002 Nouveau site pour Stadler Pankow GmbH, centre de service à Velten.
2004 Inauguration de la halle de montage à Bussnang.
2005 Reprise de Winpro AG et SLM à Winterthur et fondation de Stadler Winterthur AG.
2005 Fondation de Stadler Ungarne (gros projets en Hongrie).
2006 Fondation de Stadler Polska (Pologne).
2008 Fondation de Stadler Algérie. (filiale pour l'entretien et finition)
2009 Fondation de Stadler Praha (Prague).
2010 Inauguration du centre de mise en service de Erlen, Suisse.
2011 Un bureau est ouvert aux USA pour les futurs projets du Texas.

Qui fait quoi ?
Tant par ses familles de véhicules que par ses onze sites dans six pays, Stadler Rail Group affiche maintenant une forte présence internationale.

Stadler Rail : Le siège de la société holding Stadler Rail Group est situé à Bussnang (Thurgovie). Dans la holding, les collaborateurs assument des tâches transversales dans les domaines finances, marketing, distribution, ingénierie et communication, pour l'ensemble du groupe.

Stadler Bussnang : Stadler est installée à Bussnang depuis 1962. En tant qu'unité opérationnelle, cet emplacement est en charge de la distribution en Suisse, tout en assumant la responsabilité mondiale pour les véhicules spéciaux et les chemins de fer à crémaillère. L'usine de production de Bussnang fait office de centre de compétence pour l'ingénierie et la fabrication des FLIRT, des rames automotrices articulées et des trains à crémaillère. A Bussnang sont également développés les concepts de véhicules électriques. Un nouveau centre de mise en service est en cours d'édification à Erlen/TG, où pourront être traités des trains d'une longueur atteignant 200 m.

Stadler Altenrhein : L'usine d'Artenrhein a été rachetée en 1997 à Schindler Waggon. Etendue depuis, elle est devenue le centre de compétence pour les automotrices à deux niveaux. On y fabrique en outre des tramways, de même que des véhicules ferroviaires pour voie métrique des voitures voyageurs le site d'Altenrhein abrite aussi le développement des concepts de véhicules mécaniques, comme par exemple les structures de caisses de véhicules.

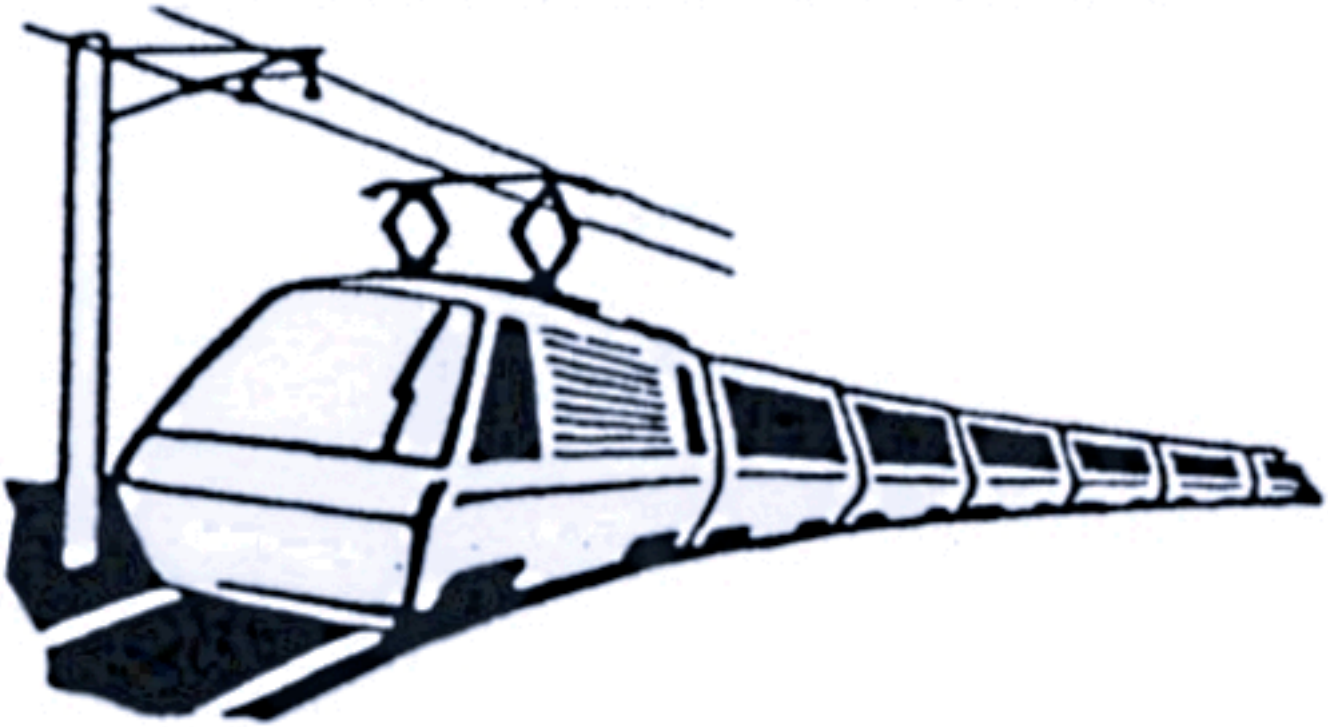
Stadler Winterthur : la société Stadler Winterthur AG, qui a succédé à l'ancienne WINPRO AG et à SLM (fabrique suisse de locomotive et de machines), possède plus de 130 années d'expérience en matière de construction de véhicules ferroviaires. L'emplacement tient aujourd'hui lieu centre de compétence pour les bogies. Par ailleurs, on y effectue des travaux de service sur les sous-systèmes, ainsi que des travaux de maintenance et de révision sur les bogies et les véhicules spéciaux.

Stadler : maintenance de bogies

TRAINS MODÈLES

Réparations – Vente

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

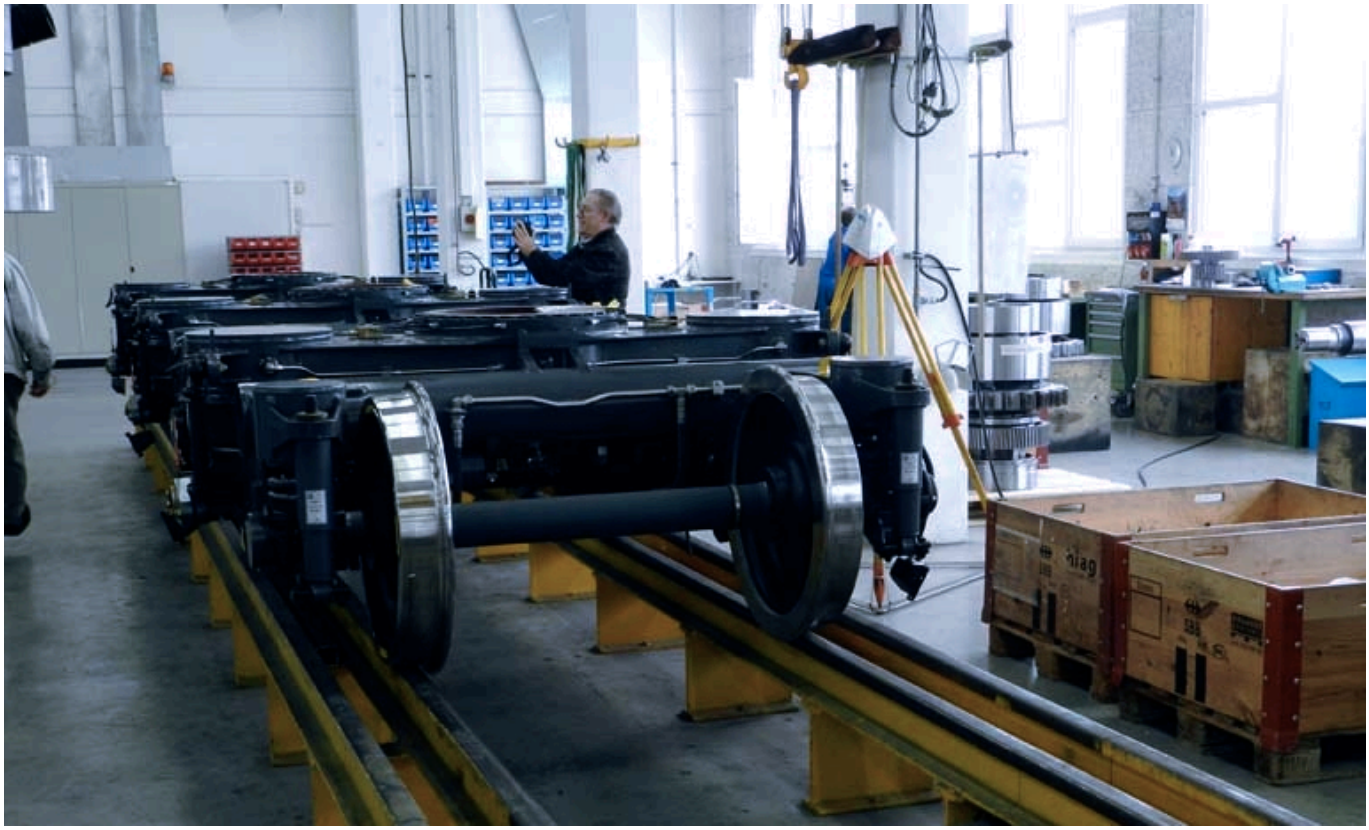


ACTION PRIX SUR CERTAINS ARTICLES DU STOCK

Réparations toutes marques

PIERRE TISSOT

Route de Bogis-Bossey 12 - **1279 Chavannes-de-Bogis**



Stadler : fabrication des bogies

Stadler Pankow : cette unité a été fondée comme joint venture avec Adtranz, puis reprise entièrement par Stadler Rail en juin 2001. L'emplacement de Pankow est en charge de la gestion du marché allemand et de l'exportation de tramways au niveau mondial. Au sein du Stadler Rail Group, Stadler Pankow œuvre comme centre de compétence pour le développement des tramways, assumant ainsi la responsabilité de l'activité mondiale pour ce secteur. La société Stadler Pankow GmbH est en outre le centre de compétence pur le Regio-Shuttle RSI. A Berlin-Pankow sont fabriqués tous les produits pour le marché allemand, de même que les tramways destinés à l'exportation. Autre site appartenant à Stadler Pankow GmbH : le centre de service de Velten dans le Brandebourg. En sus de la production de composants individuels, on y procède aussi à la mise en service des véhicules ferroviaires.

Stadler Hongrie, avec le centre de maintenance de Pusztaszabolcs : la société Stadler Ungarn Kft., dont les locaux sont à Budapest, assure la distribution et le marketing sur place. Cette unité est également en charge du centre de maintenance de Pusztaszabolcs, qui assume autant l'entretien du parc FLIRT des MAV (chemins de fer de l'Etat hongrois), que l'exécution de mandats de tiers.

Stadler Szolnok : pour pouvoir couvrir les besoins croissants en voiture en aluminium, Stadler a mis en service Szolnok (Hongrie), en 2009, une usine de soudure pour aluminium (fabrication CNC incluse). Sur une surface de 12'000 m2, toutes les activités y sont effectuées, allant du traitement des profils alu à la peinture de caisse de voiture achevée. Pour cette extension de capacité, il s'agit donc d'un «insourcing».

Stadler Siedlce : en 2007, Stadler a transformé une ancienne halle des PKP (chemins de fer d'Etat polonais) en un site de production moderne. Et depuis 2007 à Siedlce (Pologne), sur une surface de production de 7'000 m2 dans une halle réaménagée des PKP, Stadler assemble des FLIRT et des rames

automotrices articulées diesel-électrique pour les clients locaux principalement. Cette usine moderne de montage final est prévue pour une cadence de livraison de deux véhicules par mois, un accroissement de capacité y étant possible à tout moment.

Stadler Algérie : les chemins de fer d'Etat algérien (SNTF) ont commandé en 2006, pour le réseau express régional d'Alger, 64 rames FLIRT à quatre caisses. Le contrat prévoit en outre que pendant dix ans au moins, c'est à dire jusqu'en 2018, Stadler assurera la maintenance de l'ensem,ble du parc. Afin de garantir cette prestation, Stadler a établi un site en Algérie, l'infrastructure de maintenance y étant mise à disposition par le client SNTF.

Stadler Meran : à Méran (Italie), Stadler entretient les rames FLIRT électriques du client STA/SAD. Les locaux et l'infrastructure des ateliers y sont mis à disposition par le client. Cette solution permet d'obtenir une situation classique «win-win» pour le client (qui assure sur le même site l'entretien de son parc de rames automotrices articulées diesel-électriques) comme pour Stadler.

Stadler Bussnang : la rame FLIRT finlandaise en cours de montage final est posée sur des vérins. Elle est impressionnante car elle est conçue pour l'écartement à voie large.

La visite des ateliers de Bussnang

Les explications terminées, nos deux groupes s'en vont déambuler dans toute l'usine en grimpant des escaliers, traverser des passerelles et rejoindre d'autres halles à différents niveaux. Certaines sont immenses car on monte simultanément plusieurs véhicules. Les techniques de soudure sont impressionnantes, on y traite des pièces de carrosserie de plus de 30 mètres. L'aluminium y règne en maître. Les profilés sont spécifiques et ont été développés par les ingénieurs de Stadler et sont brevetés. Ils sont produits par Alcan à Chippis en Valais. La soudure est omniprésente et le manque de spécialistes a attiré chez Stadler la venue d'ouvriers des pays de l'Est et d'ex-Allemagne de l'Est, car toutes les caisses sont

en aluminium.
Le montage des pièces se fait sur gabarit par soudure manuelle et semi-manuelle. Il s'agit de faire des soudures de qualité car les véhicules construits sont prévus pour une durée de vie de 50 ans !
Nous passons dans une plus petite halle de ferronnerie où l'on procède à la construction en acier de châssis pour les parties motrices. Il s'agit de fabrication stricte, sans déformation une fois reçue la mécanique finale.
Ce qui est le plus surprenant, c'est de ne voir qu'un ou deux ouvriers travailler sur un véhicule, ceci à n'importe quel stade de la construction. On en voit deux à s'affairer de brancher un poste de conduite à l'aide de torches de câblage préalablement préparés par des femmes (?) dans un atelier au sein même de l'entreprise. Mais ce sont des hommes (!) qui vérifient la justesse du câblage en testant les prises. On a l'impression d'être dans une gigantesque ruche où chaque abeille, pardon technicien, sait exactement ce qu'il doit faire. C'est impressionnant.
La rationalisation excelle, grâce aux idées des collaborateurs. On a rationalisé l'acheminement des différentes pièces dans l'usine en passant de 400 à 40 mètres !
On a pu voir le premier exemplaire du tram Tango aux couleurs des TPG presque prêt pour partir à Genève. Le montage en cours des rames KISS est très intéressant. Si la livrée CFF est magnifique avec les tons de gris, blanc et rouge, j'ai trouvé plus loufoque celle des rames décorées pour la compagnie privée autrichienne West Bahn.

Les ateliers d'Altenrhein

Après la visite de Bussnang, on est allé rejoindre en car les ateliers d'Altenrhein qui occupe 700 personnes. C'est M. Eckert qui nous guide à travers les ateliers. C'est sur ce site que Stadler procède à l'homologation des véhicules, à la production les rames de banlieue RhB Allegra et abrite aussi un centre de calculs.
Les activités sont tout autant spectaculaires. Par exemple, les portes et fenêtres sur une paroi de voiture brute sont exécutées par découpe laser commandées par CNC. Cette souplesse permet à Stadler de concevoir des véhicules spécifiques selon les vœux des clients. Une fois la paroi terminée, elle est soulevée, déplacée et posée sur un chariot qui sera aussitôt poussé par deux ouvriers et ira rejoindre le stade suivant.
Nous avons assisté à la venue d'une immense remorque motorisée à 16 roues directrices. Cet étrange véhicule, où toutes ses fonctions sont télécommandées par l'homme qui le suit, peut contenir un véhicule complet qui sera amené, par l'extérieur, d'une halle à une autre. L'intérieur s'abaisse au niveau des rails et la voiture glisse à son emplacement. Une fois l'opération terminée, l'homme repart de son pas tranquille, la remorque le suit comme un chien fidèle.
On a pu s'asseoir quelques instants dans une rame KISS parquée sur une voie à l'extérieur et qui rejoindra les CFF dans quelques jours. Très beau matériel que j'ai hâte de tester.

La force de Stadler Rail

Les modèles les plus connus de la gamme Stadler sont bein évidemment le FLIRT, la rame articulée à plancher surbaissé GTW ainsi qu l'autorail RSI. Avec Variobahn et Tango, Stadler propose des tramways et des véhicules de chemin de fer urbain attrayants. Le dernier-né de la famille de produits est la rame à deux niveaux «KISS» développée récemment.

Stadler Rail Group est en mesure de proposer des concepts de véhicules complets sur le marché. De la fabrication des caisses et des bogies jusqu'à l'assemblage final, le tout se passe sous un même toit. Une technologie fonctionnelle, une structure légère ainsi qu'une construction facile à entretenir permettent le maintien à un niveau bas des coûts de l'exploitation, de la consommation d'énergie et de la maintenance. Les concepts modulaires, qui ont contribué au succès de Stadler Rail Group, permettent de satisfaire les besoins des société ferroviaires.

Stadler Rail a pesé 1 milliard en 2010

En 2010, Stadler a enregistré une nouvelle hausse du nombre de commandes et a réussi à s'imposer sur de nouveaux marchés. A ce résultat positif ont contribué toutes les familles de produits de la maison Stadler. Grâce à des commandes pour l'Estonie, la Biélorussie, l'Italie, la République Tchèque et la Suisse, le FLIRT a franchi le seuil de 600 véhicules vendus. Le Regio-Shuttle RSI a connu une relance. 91 véhicules ont été commandés, dont 33 trains par la compagnie des chemins de fer tchèque CD. Ainsi, le Regio-Shuttle RSI s'et imposé, pour la première fois, avec succès au niveau international.
Stadler Rail Group, avec tous ses sites de production, occupe au total quelque 3500 personnes et a réalisé en 2010 un chiffre d'affaires de 1,08 milliard de francs.

Contrat pour la Russie

Stadler Rail a décroché son premier contrat en Russie. D'un montant de quelque 240 millions de francs, il a été annoncé courant juin par le conseiller fédéral Johann Schneider-Ammann en mission économique à Moscou. Le ministre suisse de l'Economie a dévoilé ce contrat en ouverture du forum Swissrail tenu à Moscou, auquel assistait aussi le conseiller national UDC et patron de Stadler Rail, Peter Spuhler.
L'accord passé avec le groupe russe Transmasholding TMH porte sur 100 modules de traction à quatre essieux et à propulsion diesel. Les deux premiers prototypes seront livrés fin 2012, et la mise en service de la première composition complète, utilisant deux de ces modules, est agendée au début 2014.
En Russie, les modules de traction seront livrés à la société Metrovagonmash MVM, une filiale de TMH, principal constructeur de véhicules ferroviaires russe qui emploie au total près de 55'000 personnes. Les trains incluant les modules Stadler Rail sont destinés à la compagnie russe des chemins de fer RZD.

Spécificités russes

Stadler a débuté ses activités dans la région avec un premier contrat portant sur 32 trains de banlieue pour la ville de Helsinki, a raconté Peter Spuhler à l'ATS en marge du forum. "Nous avons élaboré des trains qui fonctionnent jusqu'à moins 40 degrés. Cela peut sembler secondaire, mais il n'est pas évident de faire démarrer un train par ces températures", a souligné le patron de Stadler Rail.
"L'écartement des voies y est aussi différent du reste de l'Europe, une caractéristique que la Finlande partage avec les pays de la CEI et les pays baltes", a-t-il ajouté. Après la Finlande, Stadler Rail a décroché des contrats en Estonie et en Biélorussie, avant de s'attaquer à la Russie.

Contrat pour la Grande-Bretagne

Tout récemment, Stadler Rail a décroché le 13 septembre 2011 sa première

Stadler Bussnang : le 1er tram Tango pour les TPG est prêt à être livré

commande en Grande-Bretagne. Le fabricant thurgovien de matériel ferroviaire va livrer à Transport for London, l'organisation des transports publics de Londres, six tramways du type Variobahn. L'ordre se chiffre à 18,5 millions d'euros (22,25 millions de francs).
Les six compositions, destinées à la société Tramtrack Croydon, une filiale de Transport for London, seront fabriquées dans les ateliers berlinois de Stadler Pankow. Dans le domaine des tramways, Stadler Rail a jusqu'à présent vendu 290 unités du modèle Variobahn et 101 pour le nouveau type Tango.

Sources : Info Stadler/ATS - Photo du titre © Stadler Rail Group : rame FLIRT du SOB

En complément de son article, André Reymond nous présentera une soirée diapositives au local le mercredi 27 juin à 20 heures

Petites Annonces

ACHAT				
Echelle	**Marque**	**Description**	**Prix**	**Contact**
	Bemo et Schweers + Wall	Technische Bauten schmalspurigen Gebirgsbahnen, (C) 1987, ISBN 3-921679-53-2	Faire offre	Christian 079 671 18 06
	Schweers + Wall	Die Fahrzeuge der Rhätischen Bahn Band 1	Faire offre	Jean-François +33 384 60 70 20
VENTE				
Echelle	**Marque**	**Description**	**Prix**	**Contact**
DCC	Lenz	Ensemble DCC Lenz interface USB neuf (cause changement d'échelle)	A discuter	Jean-François +33 384 60 70 20
HOm	Bemo	Divers matériel neuf (cause changement d'échelle)	Demander la liste	Jean-François +33 384 60 70 20

Pour passer une petite annonce gratuite sur cette page
(service réservé aux membres du club)
écrivez-nous à **rclcnyon@gmail.com** en mentionnant
l'échelle, la marque, la description, le prix du matériel à acheter/vendre
avec votre nom et votre numéro de téléphone.

Nos Activités

Ne sont indiquées que les activités programmées à la date de publication.
Pour la mise à jour entre deux numéros, voir sur ***www.rclc.ch.***

Date	Heure	Description	Lieu	Responsable	Remarque
Le mercredi, chaque semaine	20:00	Travail sur les maquettes	Local RCLC Nyon	Tous	
Le mercredi en période scolaire	16:00	Section « Juniors »	Local RCLC Nyon	Jacky	voir calendrier spécifique
Vendredi 10/02/2012	20:00	Assemblée générale	Local RCLC Nyon	Comité	
Mercredi 22/02/2012	17:30	Soirée Raclette	Local RCLC Nyon	André J.	présentation nouveautés Nuremberg
Samedi 09/06/2012	10:00	Sortie au "Pays des Fées"	Val de Travers	André J.	RdV en gare de Neuchâtel 09:30
Mercredi 27/06/2012	20:00	Soirée diapositives	Local RCLC Nyon	André R.	
Vendredi 13/07/2012	14:30 16:30	Passeport vacances	Local RCLC Nyon	Comité	Ecoles Nyon
A définir	09:00 17:00	Journée Vapeur Vive	Préau Ecole des Tattes-d'Oie	Comité	
Vendredi 19/10/2012	14:30 16:30	Passeport vacances	Local RCLC Nyon	Comité	Ecoles Morges
Week-end 19-20-21/10/2012	voir Rail-Expo	Participation à Rail-Expo Nyon	Collège de Marens	Jacky	expo réseau Juniors
Vendredi 30/11/2012	19:00	Soirée Fondue	A fixer	Jean-François	

Internet
www.rclc.ch
Courriel
rclcnyon@gmail.com

Soirée de travail sur les maquettes (HO, HOm, N)
Chaque mercredi dès 20:00 au local du club
Sous-sol de l'école des Tattes-d'Oie
Route des Tattes-d'Oie 97 - 1260 Nyon

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

Renseignements
André Jaquerod
Président
021 701 21 33