La Plaque tournante

Numéro 3 - Septembre 2020

GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

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

professional label ISO 14024

40 une entreprise familiale TOYOTA GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA ANS

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 mécatronicien, deux mécaniciens, un préparateur et trois apprentis. A la réception, un conseiller à la clientèle et deux collaboratrices administratives complètent l'équipe.

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

PRESTATIONS

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

SERVICES

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

Horaire Vente-Atelier

lundi - jeudi	07.30 - 12.00 13.30 - 18.00
vendredi	07.30 - 12.00 13.30 - 17.00
samedi	08.00 - 12.00

Sur rendez-vous pour d'autres horaires

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

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

Sommaire

Dans ce numéro

Éditorial 3
Le billet du Président 5
Vous reprendrez bien un peu de Forêt Noire 6
L'extraordinaire train à vapeur au cœur des Alpes Suisses 8
Souris ! Tu es sur la photo 11
Sortie annuelle à Meiringen 12
Une petite française se refait une beauté 16
Le train des Tattes d'Oie 22
Nouvelles des réseaux 24
Agenda - Petites annonces 25

Photos de couverture : MGB à Hospental et à Brigue

Éditorial

Comme pour tout le monde la crise du Corona virus a des conséquences imprévues sur nos activités de ferrovipathes. La longue interruption due au confinement, suivie de celle des vacances d'été nous a fait quelque peu perdre le fil de nos projets, il faut reprendre là où on s'était arrêté mais encore faut-il se souvenir…
Où sont les outils ? Comment j'avais prévu de faire ceci ? Où devais-je installer ce composant ? Et pourquoi d'ailleurs ? Les questionnements sont légion, le redémarrage est laborieux tandis que pèse sur nous la menace de nouvelles mesures contraignantes pour l'accès des locaux à nos membres.
Haut les cœurs, il ne faut pas se décourager, on a vu pire ! Petit à petit les habitudes reprennent leur place, les réseaux se réveillent, les paysages changent on entend à nouveaux discuter, rire, jurer parfois, le bruit des machines et des outils venant renforcer ce gentil brouhaha.
Et soudain une rumeur de roulement se fait entendre comme pour venir nous rappeler pourquoi nous sommes là, mais bien sûr nous aimons les trains et ça n'a pas été entamé par la pandémie.
Une pensée en filigrane pour notre ami Philippe qui se bat contre une sale maladie au CHUV, nous te souhaitons beaucoup de courage et une guérison prochaine et entière.
Tu nous manques Valaisan, nous te disons à bientôt au club !

Jacky

Autocollants

Impressions numériques

Réalisations publicitaires

LA PIÈCE QU'IL VOUS FAUT!

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

Le billet du Président

Maintenir le cap !

C'est reparti, cette fois après les vacances d'été.

Pas de changement par contre pour les mesures sanitaires à respecter. On doit s'inscrire, donner l'heure d'arrivée et l'heure de départ. La reprise avec les Juniors reste valable, en respectant les consignes. Cette situation peut durer encore un temps certain, car les infections, dues à ce virus, ont repris l'ascenseur. Nous devons impérativement nous plier à ces directives pour éviter la fermeture de nos locaux.

On se réjouit de reprendre nos travaux sur les réseaux, ensemble, avec la même détermination.

La priorité reste sur la continuation de la décoration sur le réseau HO digital.

Il reste beaucoup à faire, village à créer, maisons à construire et à peindre, installer l'éclairage, finir le tracé routier, installation des poteaux de la caténaire, un bel ouvrage à se partager avec les membres toujours motivés.

Il y a tout autant de travail sur le réseau HO/HOm là ou nos jeunes peuvent se dépenser totalement.

Une magnifique équipe qui donne le tournis tellement ça bouge.

Malgré les coupures générées par le Covid 19, on maintient le cap.

J'espère que vous avez pu profiter au mieux de vos vacances si particulières cette année.

Notre sortie annuelle le 5 septembre, préparée par Markus, a remporté un vif succès avec une équipe de participants du nombre de 28. Au programme, la visite d'un réseau O à Meiringen, un excellent repas partagé et un retour par la ligne du Brünig pour Lucerne.

Une parfaite organisation, avec en plus, comme d'habitude, un temps splendide.

Merci à Markus pour le choix de cette belle région.

Votre président : André

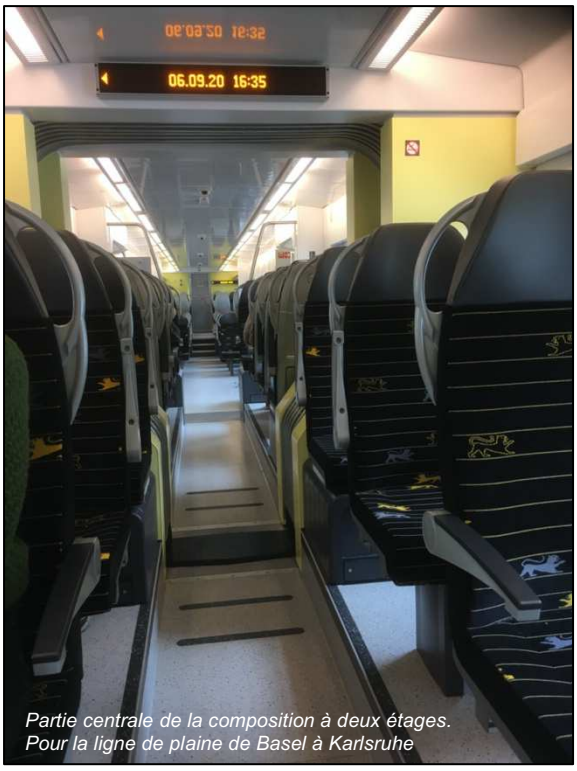
Sept. 2020

Vous reprendrez bien un peu de Forêt Noire

Malgré l'incertitude de la pandémie, nous sommes partis faire une semaine de camping à Kirchzarten, jolie petite ville située à 8 km. de Freiburg im Breisgau sur la ligne Freiburg - Titisee.
Il faut surtout retenir l'offre faite par l'ensemble des commerçants, hôteliers, campings de cette région, qui nous donne une carte " KONUS " de libre parcours sur l'ensemble de la Forêt Noire.

Plus d'info sur www.konus-schwarzwald.info

Notre première sortie, évidemment, c'est de prendre le train, dont la gare est située à 12 min. à pied du camping.
Et, la découverte d'un changement nous saute aux yeux : Plus de trains rouges si familiers mais des nouvelles rames aux belles couleurs.



Partie centrale de la composition à deux étages.
Pour la ligne de plaine de Basel à Karlsruhe

Voitures à deux étages, nouvelle livrée

Voiture un étage sur la ligne de Titisee

Vue intérieure de la voiture à deux étages

Une autre surprise nous attend avec des liaisons sans changement entre Titisee et Breisach via Freiburg.
La ligne entre Freiburg et Breisach a été totalement rénovée, nouveaux quais, stations pour vélos et surtout la mise en caténaire pour remplacer les anciennes compositions Diesel qui circulaient sur ce tronçon. Depuis Breisach la ligne qui mène à Riegel a également été remise à neuf. (Avec des poteaux type Märklin ☺).

Pour le transport des vélos, cela coûte 6 euros par jour et par vélo du lundi au vendredi, libre samedi et dimanche. C'est vraiment une démarche commerciale qui porte ses fruits, car même avec des voyageurs masqués, les trains que nous avons pris durant cette semaine étaient souvent complets.

Je vous invite à visiter cette région, d'aller dans cet endroit très bien desservi en train, à trois heures de voiture depuis Lausanne

Notre envoyé spécial en Forêt Noire : André Jaquerod sept.2020

Voici quelques informations sur la ligne sommitale autrefois :

1914 - Le Chemin de fer de la Furka BFD est mis en service entre Brigue, Oberwald et Gletsch.

1926 - Le FO (Chemin de fer Furka-Oberalp) conduit de Brigue à Disentis où il se raccorde au réseau des Chemins de fer Rhétique (RhB). Exploitation de la ligne sommitale de la Furka (Oberwald - Realp) en été uniquement.

1982 - L'ouverture du tunnel de base de la Furka rend possible l'exploitation toute l'année. La ligne sommitale est fermée.

La ligne sommitale aujourd'hui :

1983 - Fondation de l'ALSF (Association Ligne sommitale de la Furka) et en 1985 du DFB SA (Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG) pour la remise en état et l'exploitation du train historique. Assainissement de la voie, recherche ou construction de matériel roulant. Rapatriement de locomotives à vapeur depuis le Vietnam.

1992 - Réouverture Realp -Tiefenbach, en 1993 jusqu'à la Furka, en 2000 jusqu'à Gletsch et en 2010 jusqu'à Oberwald. L'entier de la ligne sommitale est désormais en service

Les bénévoles

Plusieurs milliers de bénévoles mettent leur savoir-faire et leurs capacités à disposition pour l'entretien et l'exploitation de ce joyau des Alpes. Ainsi ont été créées une vingtaine de sections en Suisse, en Allemagne et au Pays Bas.

Au départ de Realp

Depuis maintenant trois ans je me suis inscrit comme bénévole à la section romande et je contribue une fois par année au nettoyage de tous les wagons voyageurs historiques bleus et rouges. Il faut savoir qu'une très importante attention est portée à la propreté des wagons aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Raison pour laquelle tous les wagons sont nettoyés au printemps, avant l'ouverture de la saison, un deuxième et un troisième nettoyage suivent à fin juillet et fin août. Il va de soi

Comme ça, ça va briller !

qu'à la fin de la saison de roulement, début octobre, l'ensemble du matériel est repris pour une dernière « poutz ».

Ces journées de nettoyages se font en général en groupe de sept bénévoles, dont un responsable, à la gare de Realp, pendant 3 jours. Nous avons à disposition un matériel très professionnel avec des machines haute pression pour shampooiner et rincer l'extérieur. Le lendemain, quand les wagons ont séché, l'extérieur est poli avec de la cire liquide et avec des machines à polir. L'intérieur ainsi que les vitres sont évidemment aussi polis pour faire briller à nouveau. Les locs à vapeurs sont bien entendu responsables pour une grande partie de cette encrassante salissure.

Les grands travaux de nettoyage

Ce travail de nettoyage se déroule dans une atmosphère assez relaxe et détendue. Personne ne vous stresse, parce qu'il y a assez de temps pour faire le travail correctement. Mais c'est quand-même assez physique, surtout le polissage à la fin.

En principe on loge dans un petit hôtel à Realp, dont la DFB rembourse une partie du prix, et pour les repas, matin, midi, soir et les pauses, on se dirige vers la cantine qui se trouve au dépôt à 200 m de la gare. Tous les repas sont offerts par la DFB.

La gare de Realp

Voilà un petit aperçu de ma petite semaine de nettoyage annuelle où j'ai beaucoup de plaisir à le faire et ainsi contribuer par un petit boulot à ce que ce magnifique train d'antan continue d'émerveiller des milliers de passagers chaque saison d'été.

Voici le lien pour la section romande http://www.association-ligne-sommitale-furka.ch/.

Markus Engesser

PARCE QU'UNE ÉQUIPE CRÉATIVE...

BAVU

ARCHITECTURE

bavu.ch - 1260 NYON

...CONDUIT À DES PROJETS RÉUSSIS

Souris tu es sur la photo !

Décidément les activités du club se compliquent ! Après la fermeture de nos locaux durant la pandémie puis tout l'été, une mauvaise surprise nous attendait à la rentrée. Des souris se sont installées dans nos locaux et ont commencé à ronger les éléments du décor. Je dis commencé car de semaine en semaine de nouveaux spots sont découverts. Elles se sont attaquées aux arbres, spécialement ceux en Zeeschuin. Si au début on a pu trouver leurs interventions plutôt intéressantes, elles ont élagué certains arbres de manière assez réaliste, la poursuite de leur activité devient de plus en plus étendue et destructrice, à tel point qu'il va falloir remplacer une bonne partie de nos arbres et dans des endroits pas toujours très accessibles. Il reste d'abord à se débarrasser de ces intrus avant de réparer les dégâts.

On devra mettre quelques Preiser armés de tronçonneuses pour crédibiliser le décor !

Tous les réseaux n'ont pas été épargnés, les surprises n'ont pas encore toutes été découvertes mais voici un aperçu des travaux entrepris par les rongeurs.

Aux dernières nouvelles les dératiseurs on fait leur entrée dans les locaux du club, espérons que c'est la fin du cauchemar.

Félix

Sortie annuelle à Meiringen

Samedi 5 septembre 2020

La sortie annuelle du RCLC nous a emmené cette année à Meiringen où nous avons visité le réseau : « Modellbahn Meiringen », Une installation qui a une histoire mouvementée et a déjà subi plusieurs démontages et déménagements. *(Voir aussi en page 14, le reportage d'André Reymond)*

Départ de NYON avec les Juniors

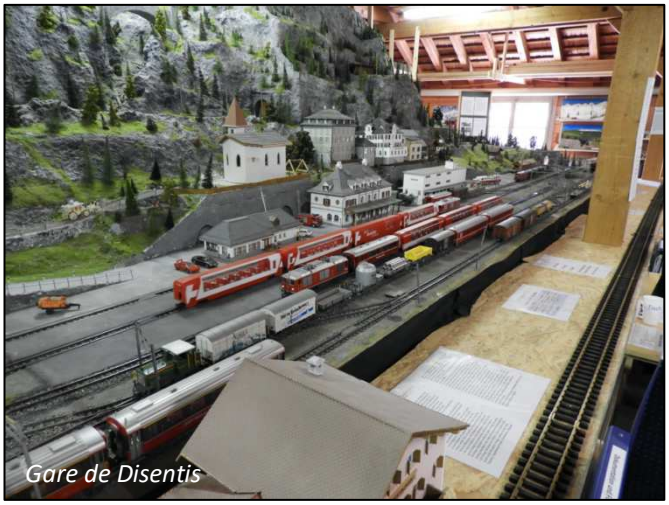
A Meiringen, on cherche son chemin

Débarquement de la rame ZB dans la petite gare de Brienzwiller pour continuer avec le car postal

Le président va s'élancer !

Nous avons doit à des explications sur la maquette

Une gare en courbe


Gare de Disentis

Après un bon repas de midi au restaurant Rössli, nous avons pris le Zentralbahn pour la suite de notre voyage. Le passage du Brünig nous a gratifié de ses magnifiques paysages jusqu'au lac des Quatre-Cantons et Lucerne.
Puis nous sommes rentrés par Berne, Lausanne, Morges, Nyon et même Genève pour certains !
Cette magnifique journée a été organisée de main de maître par Markus que nous remercions ici, tout était parfait depuis les SMS du matin avec les horaires et les voies d'embarquement pour pas qu'on se perde, jusqu'au plus petits détails ainsi que les instructions très utiles tout au long de notre voyage. Sûr que l'on se souviendra de cette excursion d'autant plus que le beau temps était également de la partie.

Jacky Colomb

Descente du col du Brünig

Lac de Sarnen

Train régulier ZB avec HGe 4/4 II qui passe le Brünig pour rejoindre Lucerne au départ de Meiringen ou d'Interlaken.

La maquette 0m à Meiringen, son histoire

Texte, légendes et photos André Reymond

Lors de notre arrivée dans le bâtiment de la maquette 0m, une fois l'escalier franchi, j'ai pu apercevoir une certaine déception sur les visages lors de la découverte des différents modules qui constituent ce grand réseau. Une fois le tour effectué en pensant avoir tout vu, plusieurs d'entre vous se sont installés sur les sièges et autour des tables pour discuter sans plus faire attention à la maquette. Pour mieux comprendre la genèse et l'évolution de ce réseau jusqu'à son arrivée à Meiringen, voici son histoire.

Le local des anciens baraquements de l'armée
Le tracé de cette maquette à l'échelle 1/45, voie métrique 0m, représente certaines parties de la ligne de l'Albula et a été construit et exploité dans les années 80 par la coopérative Modelleisenbahntreff Interlaken, dans les petites baraques de casernes en bois à la Westbahnhof à Interlaken. Les différents modules étaient répartis dans plusieurs pièces et les voies qui les joignaient étaient cachées en arrière-plan.
L'exposition, ouverte au public, disposait d'une cafétéria qui livrait les consommations avec des trains LGB tirant de long wagons plats à bogies. Un peu après l'entrée se trouvait la boutique de souvenirs.
En face du long réseau 0m, des vitrines dans lesquelles étaient présentés des trains HO suisses et les premiers modèles Bemo ainsi que différents dioramas ferroviaires. Pour ma part j'y suis allé 3 fois avec des amis modélistes.

La maquette BLS/MOB à 2 écartements
Au fond d'une pièce se trouvait une magnifique maquette HO/HOm qui imageait le futur projet de raccordement à deux écartements, voie normale – voie métrique, entre Zweissimen et Interlaken qui devait permettre aux voyageurs d'emprunter le MOB depuis Montreux jusqu'à Interlaken sans changer de train.
Le décor de cette maquette représentait une petite partie du bord du lac de Thoune avec la route et une voie HO/HOm sur laquelle on pouvait voir circuler tantôt un convoi du BLS, tantôt un train du MOB qui continuaient pour rejoindre une gare cachée à l'arrière. Cette gare comportait 2 voies de réserve, 4 voies HO/HOm. Deux trains BLS (1 voyageurs et 1 marchandise) dans chaque sens et 2 trains MOB (1 voyageurs et 1 marchandise) dans chaque sens. Le passage de ces trains en alternance était superbe, je suis resté 1 heure à les voir défiler.
Aujourd'hui on sait que projet du double écartement des rails a été abandonné et que les voyageurs pourront bientôt circuler de Montreux à Interlaken puis Lucerne sans devoir changer de train à Zweisimmen grâce à des voitures à boggies à écartement variable. Le Goldenpass Express est entré dans la phase de réalisation, sa mise en service est prévue pour le 13 décembre 2021,

Le Mariazell en HOe
Dans une des baraques un long réseau HOe avec 2 boucles de retournement était dédié au chemin de fer autrichien Mariazell, le matériel Roco fonctionnait automatiquement avec une minuterie, c'est le visiteur qui appuyait sur le bouton Start.

L'Europe avant Wunderland
Toujours dans ces baraquements de bois, la coopérative avait construit 3 maquettes en vitrine à l'écartement HO consacrées à la Suisse, à l'Allemagne et à la Hollande. Celles-ci, elles ont été vendues à des amateurs et ne sont plus visibles

Démolition des baraquements
En 1995, l'armée ayant décidé la démolition des baraquements, le club a intégré le projet de CFF Historic qui venait d'acquérir l'entrepôt Landi situé en face.

CFF Historic demande de payer un loyer !
En automne 2008, CFF Historic qui, jusqu'alors, ne faisait rien payer au club car tout le chiffre d'affaire réalisé par les visiteurs leur était cédé, constatant que les rentrées ne couvraient pas les frais (CFF = business is business, même si c'est Historic) présenta une facture de loyer que le club ne pouvait pas assumer, d'autant que l'exploitation des maquettes, de son entretien, de la buvette, de la billetterie et de la boutique de souvenirs était assuré par des bénévoles du club et de leurs épouses.
De nombreuses discussions eurent lieu, mais aucun compromis ne fut trouvé. Le désespoir commençait à atteindre les membres de la coopérative. Le président démissionna ainsi que plusieurs membres. Il fut proposé aux membres de la coopérative de stocker le réseau jusqu'à ce qu'une solution viable soit trouvée. Un déménagement est toujours associé à beaucoup d'efforts, et les ressources disponibles - financières et humaines - sont rares et de plus en plus rares. La maquette souffre également à chaque changement, démontage et déplacement.

Déménager encore et encore…
En 2010, les membres restant de la coopérative ont dû démanteler le réseau et déménager à nouveau, les locaux de CFF Historic étaient loués à d'autres sociétés, l'ensemble des maquettes fut stocké provisoirement dans l'armurerie de l'Armée de la Wichelstrasse. Ultérieurement, en raison d'un projet de construction de l'Armée, la coopérative a également perdu cet hébergement et finalement fut contrainte de vendre l'ensemble des installations, y compris le matériel roulant, à une personne privée de Seuzach. Celle-ci n'a pas pu trouver un espace approprié pour installer et exploiter le réseau, la salle de préparation a dû être libérée à la fin du mois de mai 2015.
Certains habitants d'Interlaken constatèrent que la fin du chemin de fer miniature dans l'ancien entrepôt Landi était une réelle perte pour eux et pour le tourisme - notamment pour les chemins de fer - dans l'Oberland bernois. Cela permettait de montrer le chemin de fer miniature combiné à la topographie de l'Oberland dans un emplacement central dans la gare d'Interlaken West. On ne peut que regretter qu'une présentation divertissante et informative de l'Oberland et de ses chemins de fer ait disparu du paysage touristique.

La maquette 0m est sauvée
C'est le propriétaire actuel qui explique : *« Grâce à une connaissance commune, j'ai appris que le propriétaire voulait vendre l'ensemble du système, y compris le matériel roulant. Après une longue conversation téléphonique avec un responsable de la coopérative, celui-ci m'a informé que tout le réseau finirait dans un container s'il ne pouvait pas être vendu. J'ai clarifié la situation à Meiringen et j'ai beaucoup réfléchi à la possibilité de restaurer, d'installer et d'exploiter tout le réseau. L'ensemble du réseau a été exploité de manière analogique jusqu'à présent, ce qui entraîne un très grand enchevêtrement de câbles. J'en suis venu à la conclusion qu'il devrait être possible, de ne pas rénover tout le système, mais uniquement les parties de Disentis, le viaduc de Landwasser, le pont de Solis, la vallée de l'Albula et peut-être Grengiols qui est actuellement en cours de reconstruction.*
Malheureusement, la pièce de Nätschen a été si mal stockée, partiellement exposée aux intempéries et a été laissée comme une perte totale, servant au mieux de stock de pièces de rechange. Au milieu du mois de mai 2015, j'ai pris la décision de mener à bien l'ensemble du projet. Une tente de festival, que j'ai achetée spécialement pour cela, a servi d'hébergement jusqu'à fin novembre. Le déménagement à Meiringen a eu lieu fin mai 2015. Depuis la mi-juin, j'ai rénové tout l'établissement. J'ai porté une attention particulière à ce que chaque module soit monté sur un châssis robuste. Chaque cadre a été pourvu de roulettes pour que les modules soient plus faciles à déplacer.
La hauteur maximale de 2,60 mètres a été ajustée à 2,40 mètres, ce qui était facile à réaliser en abaissant les châssis. Ce réseau peut également être transporté, pour cela les modules individuels doivent avoir une largeur maximale de 2,45 mètres pour pouvoir être installés dans un camion. »
En même temps, tout le désordre des câbles a été supprimé grâce au système numérique commandé par ordinateur. Il ne subsiste plus que quelques câbles avec un contrôle plus précis du système. Actuellement le réseau mesure 125 mètres carrés et il reste encore de nombreuses heures de travail pour terminer l'ensemble.
J'espère que les membres du RCLC ont quand même apprécié de voir rouler à cette échelle 0m ces trains typiquement suisses dans ces décors alpestres.

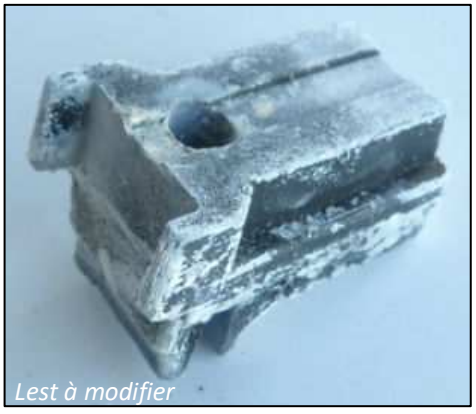
André Reymond

Les rames de nouvelle génération sont là

Une petite française en restauration

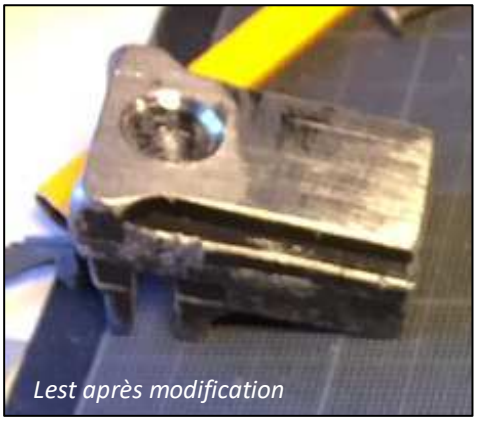
C'est la BB27 de Jouef, surnommée « Biquette », que j'ai achetée à la bourse du RCLC.

Elle roule bien en analogique et il faut la faire rouler sur mon réseau digital, donc l'équiper d'un décodeur. Dans le même temps la modernisation consistera à remplacer par des LED, les ampoules qui chauffent terriblement, surtout quand elles sont allumées en permanence comme c'est le cas en exploitation digitale.



Lest à modifier

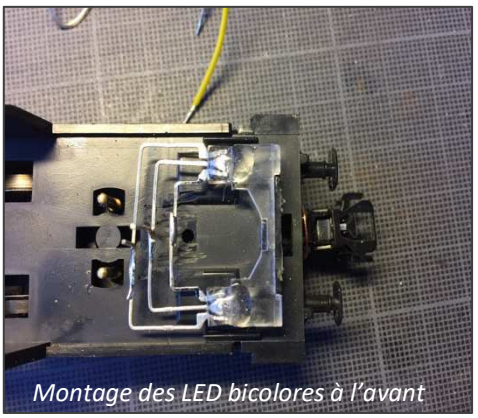
La locomotive, fortement lestée va devoir sacrifier une partie de son poids pour faire place au décodeur. C'est ainsi que le dessus du lest en métal blanc est arasé à la scie. Le trou qui sert de conduit pour l'ampoule d'éclairage des feux est également agrandi pour permettre le passage des câbles d'alimentation des LED.



Lest après modification

Montage des LED bicolores au centre

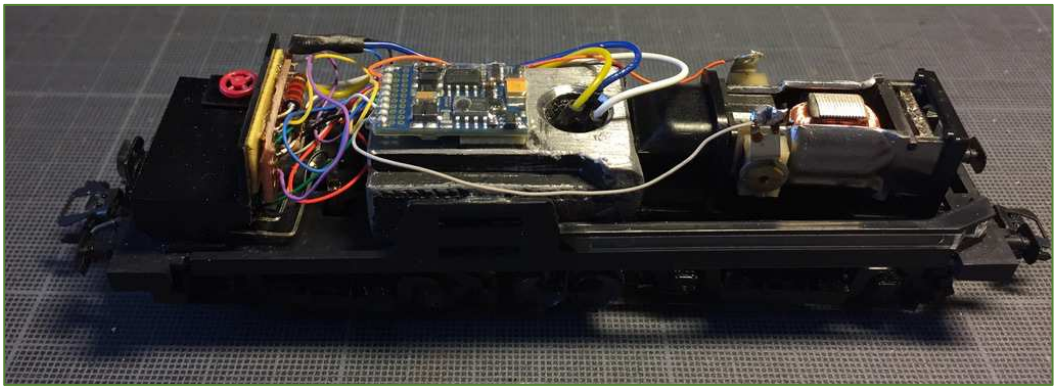
Dans sa version d'origine les feux s'allument à l'avant et changent selon le sens de marche. Je voulais avoir des feux rouges à l'arrière que l'on puisse éteindre quand la machine est attelée. La solution que j'ai appliquée fait appel à des LED bicolores collées aux conduits de lumière à la place de l'ampoule d'origine.



Montage des LED bicolores à l'avant

Les feux blancs s'allumeront, comme d'habitude selon le sens de marche et les feux rouges avec la touche F1 ou F2 pour chaque extrémité de la machine. J'ai simplifié au maximum la gestion des feux car je voulais utiliser un simple décodeur ESU V5 sans interface pour des raisons de place disponible dans l'habitacle.

La Biquette avec les quatre fers en l'air à gauche le boggie capteur de courant à droite le boggie moteur : des bandages mais pas de prise de courant ! J'en ajouterai une pour obtenir un roulement plus régulier.



L'installation terminée, on peut voir le décodeur collé sur le lest raccourci et le trou ou passent les fils allant aux LED centrales qui éclairent les feux arrière au moyen du canal de lumière au bas du châssis.

Pour compenser la perte de poids, j'ai lesté la cabine dans l'espace libre du toit. Le centre de gravité est un peu plus élevé mais vu la vitesse que peut atteindre la machine, ce n'est pas problématique. Ce lest est constitué de plombs pour la pêche agglomérés à la colle blanche.

Historique

La E-BB 36 à la Cité du Train à Mulhouse *Photo Hugh Llewelyn*

Les BB 1 à 80 sont des locomotives électriques de l'ancienne compagnie Paris-Orléans, reprises par la SNCF à sa création.

Ces locomotives ont été mises en service entre 1924 et 1928 pour le service mixte. Plus tard, elles assuraient des services variés en tête de rames voyageurs, parfois réversibles sur la banlieue sud-est de Paris, ou de trains de marchandises, qui convenaient mieux à leurs caractéristiques techniques. Elles avaient tendance à se cabrer au démarrage, ce qui leur a valu leur surnom de « Biquettes ».
Dès la fin des années 1950, la signature du traité de Rome (instituant la CEE Communauté économique européenne) provoque une forte augmentation du trafic franco-italien sur la ligne de la Maurienne. Pour y répondre dans les années 1960 et 1970, une vingtaine de machines sont modifiées pour circuler, sur la ligne de la Maurienne alors alimentée par un troisième rail. Elles sont constituées en unités doubles indéformables équipées de patins aux extrémités. Cette disposition permet à l'ensemble d'être suffisamment long (25,380 m) pour franchir les coupures du troisième rail au niveau des aiguilles sans interrompre son alimentation électrique. De plus la puissance de l'unité double atteint près de 2 000 kW.
La série est amortie entre 1969 et 1980 (sauf sept locomotives, détruites en 1944 dans les bombardements des dépôts où elles étaient garées).
La BB 36, radiée en 1973 au dépôt de Lyon-Mouche, est restaurée au début des années 1980 par les ateliers de Brive. Elle est alors remise à son type PO d'origine sous l'immatriculation E-BB 36 puis exposée à la Cité du train de Mulhouse.

La BB 17 en tête d'un train complet de wagons citernes

La ligne de la Maurienne

La **ligne de Culoz à Modane (frontière)**, aussi surnommée **ligne de la Maurienne** en raison de la région géographique traversée, est une ligne ferroviaire française en région Rhône-Alpes à double voie et à écartement standard. Elle relie Culoz, sur l'axe Lyon-Genève, à Modane et à l'Italie, par la vallée savoyarde de la Maurienne. C'est un axe majeur assurant la liaison entre la France et l'Italie aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Au début du XIXe siècle, le traité de Vienne du 15 novembre 1815 entérine le retour du territoire de la Savoie, français depuis 1792, au sein des États de Savoie (alors gouvernés par Victor-Emmanuel Ier de Sardaigne), en tant que duché de Savoie. À partir des années 1830 qui marquent en France les débuts des premières grandes lignes ferroviaires, les projets ferroviaires visant au désenclavement du duché, ainsi qu'une liaison internationale entre la France et la future Italie se font aussi d'actualité au sein du royaume. Toutefois, de tels projets nécessitent obligatoirement le franchissement de la barrière alpine séparant le Piémont (où sont établis les souverains sardes, à Turin) de la Savoie et de la France.

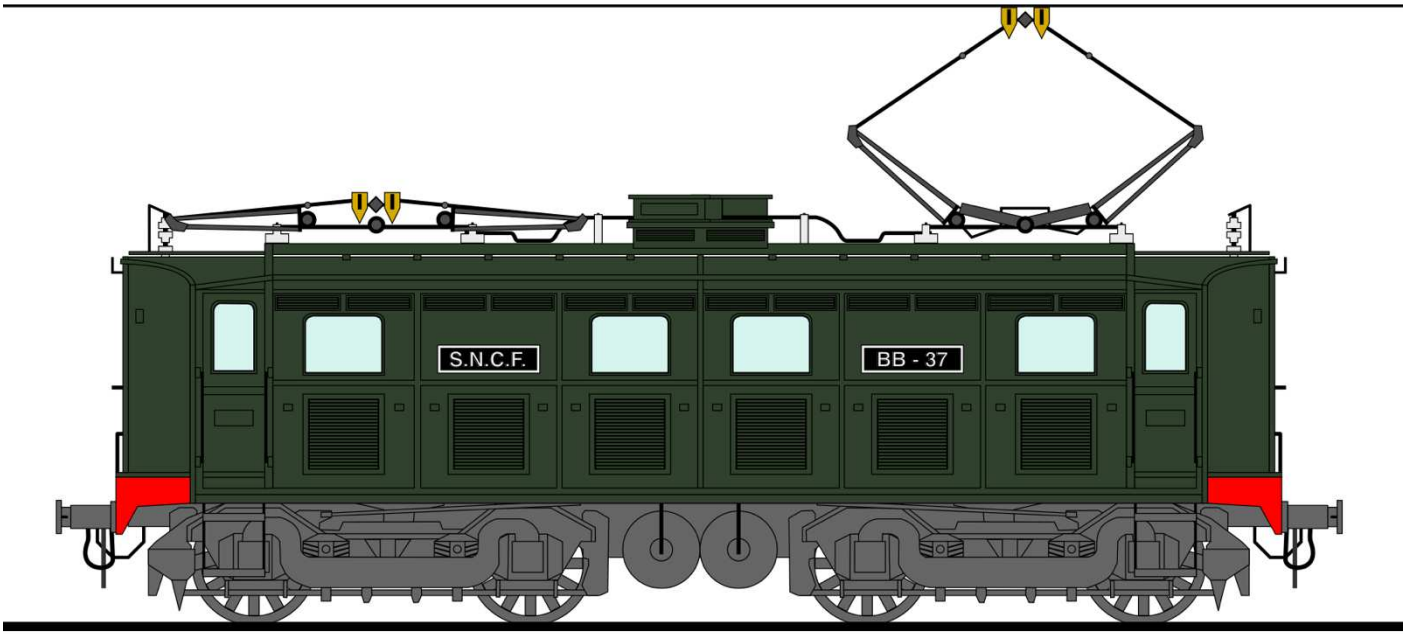
Par décret royal sarde du 25 mai 1853, le roi Victor-Emmanuel II officialise la création de la « Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel ». La compagnie confie la réalisation de la première section à voie unique, entre *Choudy* (Aix-les-Bains) et Saint-Jean-de-Maurienne, au groupe anglais *« Jackson, Brassey et Henfrey»*, qui engage rapidement les travaux le 20 octobre 1856. En 1859, lors de la campagne d'Italie durant laquelle l'armée française de Napoléon III est alliée au royaume sarde, la compagnie *Victor-Emmanuel* est sollicitée et utilisée pour activer le déplacement des troupes françaises sur le front de la bataille de Magenta. Cependant, conformément au traité de Turin du 24 mars 1860 et à la suite du plébiscite du 28 avril 1860 par lequel les savoyards s'expriment majoritairement en faveur de la réunification du duché à la France, l'Annexion de la Savoie à la France est proclamée le 14 juin 1860.

Ces évènements ont des conséquences importantes pour la nouvelle ligne française et future ligne dite de la Maurienne. Un décret impérial du 27 mai 1863 approuve une convention signée le 1er mai 1863 entre le ministre des Travaux publics et la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel qui confirme l'attribution de la concession à cette dernière. Cependant, par une convention signée les 9 juin 1866 et 17 juin 1867, la Compagnie du chemin de fer Victor-Emmanuel cède à l'État français les sections construites ou à construire situées sur le territoire français, l'État les rétrocédant alors à la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (PLM). Cette convention est approuvée par décret impérial le 27 septembre 1867.

La lenteur de percement du tunnel ferroviaire du Fréjus entre Modane et Bardonnèche qui débute en 1861 conduit dès 1865 M. Brassey associé avec l'ingénieur Fell à proposer la construction d'un chemin de fer provisoire entre Saint-Michel-de-Maurienne et Suze passant par le col du Mont-Cenis. Cette ligne a fonctionné 3 ans, mise en service le 15 juin 1868, et elle a été fermée le 19 septembre 1871 au moment de l'ouverture du tunnel ferroviaire du Fréjus.

Le tracé de la ligne a régulièrement évolué depuis 1856.

- 20 octobre 1856 : d'Aix-les-Bains à Saint-Jean-de-Maurienne.
- 31 août 1857 : de Saint-Innocent à Aix les Bains.
- 27 juillet 1858 : du Rhône (y compris le pont sur le fleuve) à Saint-Innocent.
- 2 septembre 1858 : de Culoz au Rhône (raccordement à la ligne de Genève).
- 17 mars 1862 : de Saint-Jean de Maurienne à Saint-Michel-de-Maurienne.
- 20 octobre 1871 : de Saint-Michel de Maurienne à Modane et Bussoleno en Italie.



Et en modélisme ?

Plusieurs fabricants de modèles réduits ont proposé la BB 1-80, toujours à l'échelle HO.
La firme AS propose, dès 1984, une BB 1-80.
La BB 27 est reproduite par Jouef en 1985 au couleur de la SNCF. Un autre modèle est sorti en 1992 dans la version d'origine PO (Paris Orléans).
Il existe une version beaucoup plus rare, la E-B 36 date de sortie inconnue.

En 2014 le type BB 1-80 est reproduit par la firme Mistral Trains Models en de nombreuses immatriculation, en unités simples ou multiples indéformables fixes.

Trains miniatures - modélisme ferroviaire

JCD HOBBIES

Wemoba Genève

Toujours vos trains miniatures aux prix les plus avantageux !

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

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

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

Accès Tram 15 Uni-Mail - 12 Augustins

le TGV *Nicolas Chiriacescu*

Trains * Voitures anciennes

www. tgvshop.com

Achats * Ventes * Echanges * Restaurations

Rue St Martin 28
1005 Lausanne

Tél. 021 311 32 36
Fax 021 311 32 54

Le Petit Train des Tattes d'Oie

Le matériel roulant aujourd'hui

Junior au RCLC Liam est au taquet !

Avant tout, il est important de définir plusieurs choses, comme par exemple, quel type de réseau, quel matériel, quel système d'exploitation et surtout quelle place prendra le circuit dans le jardin, afin de trouver un bon compromis entre les autres utilisations que l'on désire faire du terrain à disposition.

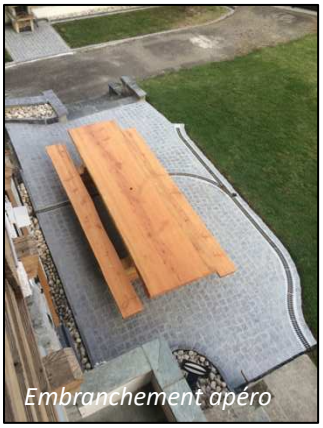
Pour le "Petit train des Tattes d'Oie", c'est comme cela que nous l'avons appelé pour l'instant, nous avons choisi de rester simple et efficace mais surtout de concevoir un réseau facile à entretenir car les mauvaises herbes et les voies ne font pas bon ménage et jouer les contorsionnistes avec la tondeuse à gazon ce n'est pas notre tasse de thé. C'est donc tout naturellement que nous avons opté pour du matériel LGB, car les voies sont faciles à trouver et la résistance en extérieur est excellente.

Afin d'optimiser au maximum l'entretien et l'utilisation toute l'année, l'idée de poser les voies directement sur du ballast en gravier est vite laissée de côté. L'entier du circuit à voie unique repose donc sur une semelle en béton entourée de pavés en granit. La quasi-totalité du réseau longe les cheminements piétonniers du jardin et la terrasse dont les contours, réalisés à partir de gabarits en bois, ont été dictés par les courbes des voies utilisées, soit du R3, un rayon qui permet le passage sans accroche de longs convois, ainsi que de grandes voitures voyageurs.

Coffrage de la première marche

La gare a également été pensée de manière très simple. Ses deux voies permettent de faire croiser des trains mesurant jusqu'à 4M. Le quai principal est en béton, comme pour le futur bâtiment de la gare, il est équipé de réservations électriques pour être munis d'un éclairage. Les deux aiguillages sont pré-motorisés mais sont actuellement exploités manuellement, car pour l'instant le circuit n'est pas digitalisé.

Gabarit pour la pose des pavés


Embranchement apéro

A ce jour, la longueur des voies exploitables est d'environ 26 m mais une fois terminé, la longueur totale de l'exploitation devrait avoisiner les 70 m.
Le stockage du matériel roulant est prévu au sous-sol de la maison. Un aiguillage sur la terrasse permet d'amener les convois face à un mur qui, une fois percé, reliera le reste du réseau directement à la cave, pratique pour charger des bouteilles à l'heure de l'apéro par exemple…
Mettre à niveau le terrain, creuser un étang et une rivière, construire une colline, réaliser deux ponts et aménager le sous-sol, la construction n'est de loin pas terminée et les prochains défis seront de taille.

Nous manquerons donc pas de vous tenir informés de l'avancée des travaux.

Embranchement sous sol

Vue vers la terrasse

La voie vers le sous sol

Convoi apéro

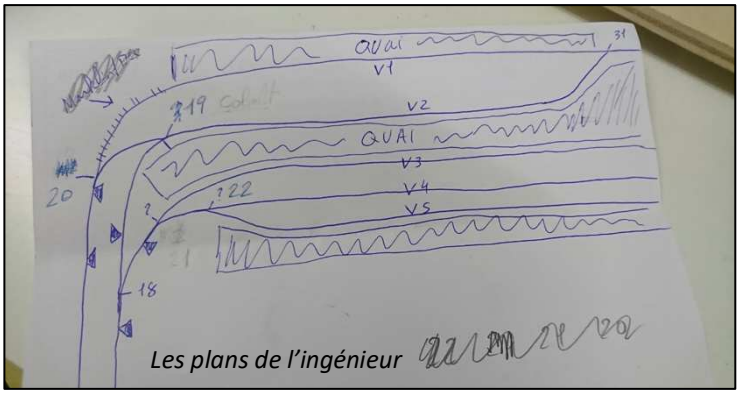
Sacha et Liam

Nouvelles des réseaux

HO Grande

Après avoir passé de somptueuses vacances (malgré la Covid), reprise des travaux. Pendant qu'André, Markus et Mathys tapent dans le décor et la modification de la nouvelle partie (Gare du haut) et des montagnes, je me suis lancé dans la modification de la sortie de la gare principale côté Lausanne. Quand on arrivait en voie 3 ont passait la boucle de retournement on n'avait que la possibilité d'aller sur voie 1. Le but de cette opération consiste à pouvoir passer sur voie 1 ou 2 et quand un train est sur quai 3 de pouvoir le dépasser sur voie 4, idem depuis les voies 1 ou 2. Cela m'a malheureusement obligé à déplacer une partie des quais que Christian avait construits avec amour sur la future gare terminus et de passer à 5 voies au lieu de 6. Le quais 5 sera lui aussi relié à la boucle de retournement ce qui permettra d'arriver ou de partir dans les deux sens et de désengorger la sortie côté Genève. Au passage je vous remercie de participer à ce grand chantier, le comité est toujours à votre disposition pour parler de projets ou de modifications.

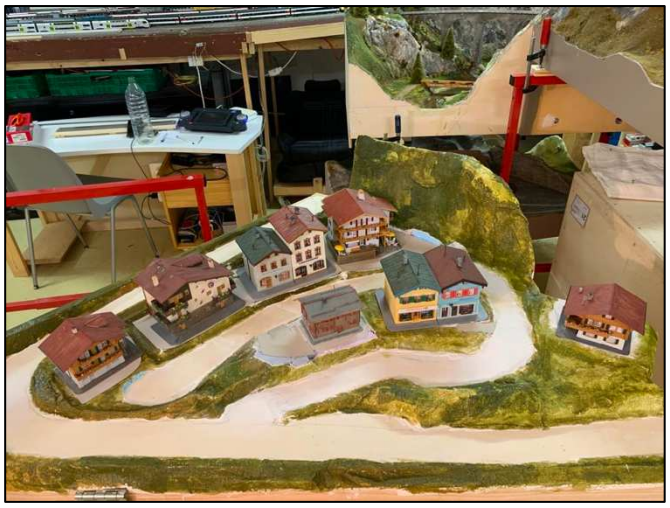
Didier



Les plans de l'ingénieur

Ça va passer tout seul !

Le panorama au-dessus de la gare du milieu



A droite le village en construction, photo du haut : André en pétard avec le plafond.

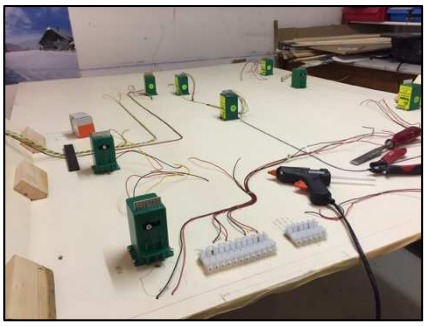
Un grand travail de décoration

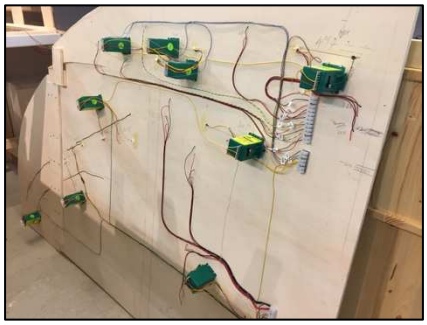
Disposition des maisons du village par Markus

Après la pause de l'été, avec toujours les contraintes du virus, la décoration du réseau a redémarré.
La suite des travaux : Installation de l'éclairage dans chaque maison, débuter la mise en place des poteaux de la caténaire dans les zones difficiles d'accès, continuer les alimentations des voies et des aiguillages.

HO-HOm Juniors

Ici l'avance n'est pas vraiment visible puisque l'on attaque une nouvelle étape, technique celle-là, et que la première opération est d'enlever à nouveau la gare du milieu afin de poser les moteurs d'aiguilles et de câbler définitivement les différents éléments. La suite sera de confectionner les TCO pour chaque écartement et d'ajouter au programme Arduino, les instructions pour gérer les accès à la gare du milieu.
Au niveau décor paysage nous allons attaquer la construction d'un village à proximité de la gare de Mont-Ablard, ce qui n'était initialement pas prévu et qui va nécessiter de casser un peu de plâtre pour faire de la place. La finition de l'éclairage du réseau par spot LED au plafond est aussi au programme.





jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme

JOUTEC

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.

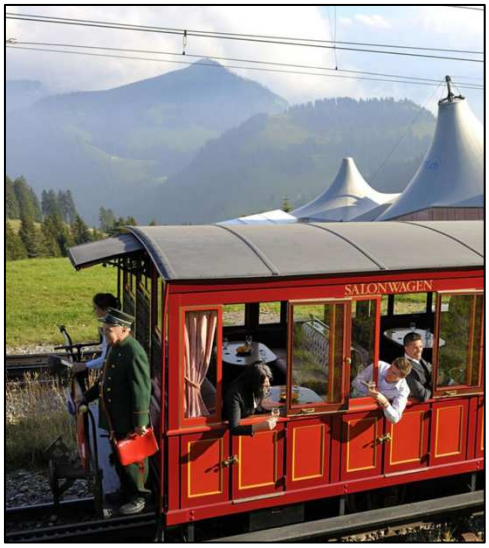
Câbles et composants électroniques, digitalisation de machines

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

Revue de presse

La Côte du 16 09 2020



Une locomotive sur le lac

LUCERNE

Keystone

Une locomotive à vapeur à crémaillère de 1873 a été transportée, hier, sur le lac des Quatre-Cantons, entre le Musée des transports, à Lucerne, et Vitznau (LU), au pied du Rigi. Elle reprendra du service en 2021, pour le 150e anniversaire du premier chemin de fer de montagne d'Europe.

ATS

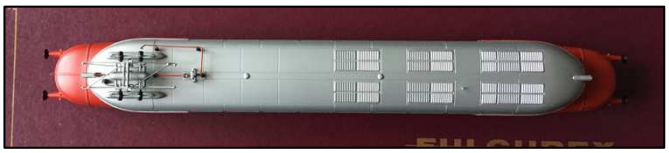
Petites annonces

A VENDRE

650.- frs

Flèche rouge RAe 2/4 1001
Modèle rare roule parfaitement
Jacky Colomb - 079 353 88 22

Fulgurex N° 249/600 1985
Etat d'origine – Boîte d'origine
j.colomb@bluewin.ch



A vendre

Bemo, Ge 2/4 222 brune (ref 156 122)
Bemo, Ge 4/4 I 601 verte dans la version d'origine avec porte à l'avant (ref 1250/1)
Bemo, Ge 4/4 I 605 verte version d'origine (ref 1250/125)
Bemo, Ge 4/4 II 611 verte (ref 1258/11)
Matériel neuf, prix à débattre

Jean-François +33 384 60 70 20

Soirée de travail et roulement sur les réseaux (HO, HOm, N)
Chaque mercredi dès 18:00 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
c/o André Jaquerod
Chemin des Jordils 13
1026 Echandens

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

Rédaction Jacky Colomb
Vos articles, photos ou propositions sont les bienvenus

+41 79 353 88 22
j.colomb@bluewin.ch

Rail Club

La Côte