



La Plaque tournante

Numéro 1 – Mars 2024



40 ANS



Sommaire

Le billet du Président	4
Éditorial	5
Le Rail Club La Côte a 40 ans – Jacky Colomb Une revue des années du club depuis sa création	6
Histoire de la Plaque Tournante Sa genèse, son évolution	8
Model Expo Italy Piero Sismondo en visite à Vérone	10
Nouvelles des réseaux	16
Locomotives en panne André Reymond	18
Nouvelles ferroviaires de Suisse Les potins du marché par Jules Grucy	22
Activités Juniors	24
Assemblée générale du RCLC	26
Memento	27

Couverture : Une petite bouillotte au Blonay-Chamby

4^{ème} de Couverture : L'équipe fondatrice du RCLC en 1984 confrontée à la relève d'aujourd'hui

jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme



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

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

Grand choix chez:

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

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

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

Véhicules 1/43, HO et N:

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

Câbles et composants électroniques, digitalisation de machines

Une vitrine de matériel d'occasion, diverses échelles

Horaire d'ouverture : **LUNDI fermé**

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

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

Le billet du Président



Balai neuf balaye bien

Vous avez de la chance, vous avez un nouveau président. Là où vous n'avez pas de bol, c'est qu'il est aussi vieux que l'autre. Et le doute s'installe, n'auriez-vous pas échangé un cheval borgne contre un aveugle ? Soyez vigilant, comme on dit : Un train peut en cacher un autre. Bon, je vous promets, je ne vais pas faire exprès d'être mauvais, je me donnerai de la peine mais j'en aurai.

A commencer par le raout qui nous attend dans 3 semaines, nous avons tous la tête dans le guidon, le rendez-vous se rapproche à grande vitesse, tout n'est pas encore réglé, loin s'en faut, le comité d'organisation travaille sans relâche pour que, si possible, tout soit au top. Et vous-même êtes-vous prêts ? Êtes-vous inscrit sur une liste de bénévoles pour le déroulement de ce grand événement ? Si ce n'est pas le cas il n'est pas encore trop tard. Si vous vous êtes déjà annoncé, nous nous réjouissons de pouvoir compter sur votre collaboration. La Suisse nous regarde, spécialement de l'autre côté de la Sarine, nous allons devoir montrer ce que le Romands sont capables de faire. Nos locaux doivent être impeccables, nos réseaux ont d'ores et déjà impressionnés la rédaction de l'Eisenbahn Amateur, un bel article va sortir pour présenter le RCLC. Il faut donc que la visite et l'accueil de notre club soit en accord avec la publicité qui nous est faite alentour.

Dans un autre domaine, vous verrez que nos locaux ont bien changé, plusieurs améliorations sont en cours d'aménagement, comme des meubles de rangement, de nouvelles installations techniques, un lifting des peintures, la reconstruction du réseau HO qui se cherche toujours un nom. Une révision en profondeur du fonctionnement technique des réseaux anciens, N, HOm est aussi en marche grâce à de nouvelles forces, de nouveaux membres très impliqués et appliqués.

Ajouter à cela une activité « Juniors » qui poursuit ses efforts de formation et parfois de conversion auprès de nos jeunes passionnés. Je suis heureux de constater que là aussi de nouveaux membres s'investissent pour soutenir nos efforts en faveur de la relève.

Le RCLC vit une période de rajeunissement qui ne s'est pas présentée depuis longtemps, ça fait plaisir à voir, je suis plutôt rassuré pour l'avenir du club, notre passe-temps favori rencontre encore un intérêt certain auprès du public en général et des jeunes en particulier.

Investissons-nous tous ensemble à peaufiner ce renouveau, merci de votre engagement et vive le Rail Club La Côte.

Jacky Colomb
Président

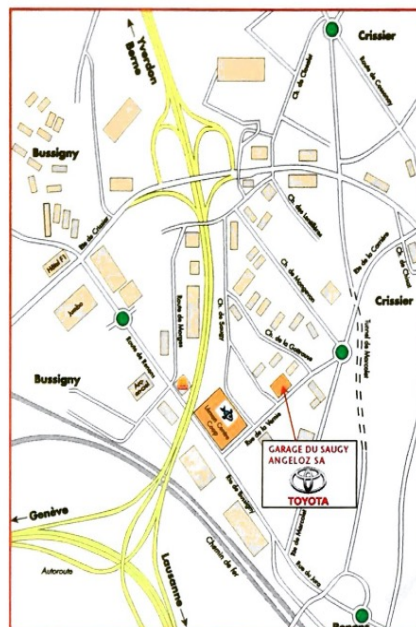
GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

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



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

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



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

PRESTATIONS

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

SERVICES

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



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

Sur rendez-vous pour d'autres horaires



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

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

Éditorial

L'inflation ce vilain mot

Notre passion est en passe de devenir chaque jour plus difficile à maintenir. Il y a des contraintes d'espace, de temps à lui dédier et surtout, en général, des limitations économiques.

Nous cherchons à posséder la locomotive de nos rêves, celle qui nous rappelle nos souvenirs d'enfant quand nous allions guetter les trains de passage par la gare de notre ville ou village ou, pour les plus chanceux le train qui les conduirait en vacances au bord de la mer. Nous nous mettons en chasse de la voiture avec cette livrée spéciale, difficile à trouver dans le commerce parce que produite en peu d'exemplaires et pour obtenir ces objets nous sommes disposés à dépenser du temps et de l'argent, mais ces disponibilités ne sont pas illimitées et sont mises à rude épreuve.

Les prix des modèles neufs sont en train d'augmenter chaque année et parfois encore plus souvent. Une belle locomotive peut aujourd'hui coûter 20% de plus que l'année précédente, une voiture, d'une grande marque industrielle, super détaillée et pourvue d'illumination atteint le même prix qu'avait en 2020 un locotracteur de manœuvre. Les producteurs disent que les coûts ont augmenté, que les transports internationaux sont devenus très chers (eh oui, beaucoup de modèles sont assemblés et décorés par les petites mains asiatiques), alors pour compenser le risque d'entreprise et les faibles quantités vendues, ces producteurs industriels vendent plus cher. Mais si les prix sont élevés, si l'âge des modélistes augmente en même temps que leur vue baisse, si le nombre des passionnés se réduit et la disponibilité d'argent diminue, le marché se restreint en conséquence, les ventes baissent, les invendus pèsent sur le bilan donc... les prix augmentent encore. C'est le serpent qui se mord la queue.

Ces considérations sont le reflet de ce que j'ai pu voir à l'Expo de Vérone. Toute la production industrielle neuve est bien plus chère et l'on ne peut pas dire que le producteur ait fait des investissements importants pour étudier, dessiner et fabriquer des nouveaux moules puisqu'il s'agit souvent de la même caisse qu'il y a dix ou vingt ans, légèrement retouchée, avec une nouvelle livrée, le pressage et toute la partie projet sont largement amortis. Ce qui peut être innovant dans le cas des locos est "l'intérieur", c'est-à-dire, la motorisation, la platine, les LEDs à la place des ampoules, mais cela ne justifie pas la hausse des prix.

Ce qui m'a désagréablement surpris est que les occasions suivent aussi cette tendance à la hausse, principalement dans les bourses, quand certains vendeurs prétendent être des bienfaiteurs, qu'ils ont déniché la rareté et qui sont ainsi en mesure de satisfaire les envies interdites des passionnés.

L'évolution culturelle et sociale, la diffusion d'images et d'information, la technologie ont augmenté les critères de choix et les préférences des accros du petit train. Le ferroviathe passe ainsi de contrôleur du trafic sur un petit réseau à collectionneur exigeant. Il faudrait pouvoir choisir parce qu'à côté de ceux qui comptent le nombre de rivets ou regardent sous la loupe si le marquage des voitures est cohérent, il y a autant d'adultes (et pourquoi pas de jeunes) qui souhaiteraient jouer au train. Pour cela ils aimeraient ne pas avoir à payer trop cher pour une précision de détails qui ne font que peu de différence à leurs yeux.

Piero Sismondo



LE RAIL CLUB DE LA CÔTE A 40 ANS !

■ Une pérégrination à travers les anciens numéros de la Plaque Tournante et une plongée dans les archives nous rappelle l'histoire d'un club, fondé le 22 février 1984 : le Rail Club de la Côte !

C'est en effet à cette date qu'une dizaine de passionnés décident de créer un club qui réunisse aussi bien les amateurs de modèles réduits que les amoureux du train réel, en passant par les photographes, les voyageurs et les collectionneurs. Le comité fondateur se met en place formé de Marc Dunant Président, d'Olaf Lenke Vice-président, Joël Margot Trésorier, Armin Reicharz Responsable technique et Philippe Vautravers Secrétaire. La moyenne d'âge de ce comité dépasse à peine les vingt ans !

A en croire les nombreux articles qui paraissent dans la presse, le Rail club de La Côte est promis à un bel avenir (voir encadré). Dans ses premières activités le club se concentre sur la création d'une bibliothèque, des soirées thématiques mensuelles

et des sorties de groupes. La préoccupation majeure est alors de trouver un local pour accueillir les réunions et commencer la construction d'une maquette.

Tribune de Genève
Samedi 5 et dimanche 6 mai 1984

Pour les fous du rail

Naissance du « Rail Club de La Côte »

Nyon: de notre bureau

Qui disait que les Nyonnais ne s'intéressaient pas au train? Un troisième club vient de naître qui entend séduire les fous du train. Il s'appelle le « Rail Club La Côte » et prétend réunir à la fois ceux qui se passionnent pour le modélisme ferroviaire et les amateurs du grand, du vrai chemin de fer. « Etre un pont » entre le train miniature et le train réel.

C'est ainsi qu'après de fructueuses démarches auprès de la ville de Nyon, le 3 mai 1985 a lieu l'inauguration des locaux sous l'école des Tattes d'Oie. Et comme le Comité n'a pas l'intention de s'endormir, les premières portes ouvertes se tiennent le lendemain, samedi 4 mai.

Les premiers soucis du club sont bien évidemment d'ordre pécuniaire, la cotisation de 60 francs des membres n'est pas suffisante pour démarrer un projet de maquette. Le Comité lance alors l'idée d'un financement par un fonds d'investissement

Le Rail-Club La Côte est né Nyon ou l'amour du train

Troisième association ferroviaire à voir le jour à Nyon, le Rail-Club La Côte s'est présenté publiquement mercredi. Elle diffère des deux précédentes par le fait qu'elle accueillera en son sein les amateurs de tous les aspects se rattachant au rail et qu'elle s'est constituée en société. Ses sœurs aînées sont une amicale et une société qui consacrent leurs efforts à une seule activité : respectivement, le train modulaire et l'exploitation d'une rame à vapeur à échelle réduite.

Le Rail-Club La Côte groupe déjà des collectionneurs, des maquettes, des photographes et des amateurs de chemins de fer réels. Toutes les spécialités seront admises, dans la mesure où elles ont un rapport avec le rail.

L'un des buts essentiels est de construire une maquette en commun. Pour le moment, un problème se pose, celui du local. La ville et les CFF ont été approchés. En attendant leur réponse, le RCLC utilise provisoirement pour ses réunions la salle du Rotary.

Des rencontres mensuelles sont déjà agendées. La prochaine aura lieu le 4 mai et consistera en une projection de diapositives. Le 15 juin, une visite sera faite au chemin de fer Bière-Apples-Morges. Suivront des soirées « modélisme », « électrotechnique des modèles réduits », « film », « minibus », « chemins de fer de Nouvelle-Zélande », et une visite au GFM à Bulle. Une bibliothèque a également été mise à disposition des membres.

Les statuts ont été rédigés de

manière à permettre au RCLC d'adhérer, dans le futur, aux fédérations suisses et européennes.

Le comité est formé de MM. Marc Dunant, président; Olaf Lenke, vice-président; Armin Reicharz, chef technique; Joël Margot, caissier, tous de Nyon; Charles Vautravers, membre, Prangins. — *dir. G. Thevoz*
24 Heures 3 mai 84

**Les fous
du train**
◆ page 11

NRL

Nyon: la passion des trains Un club est né

Parmi les passionnés de toutes sortes, il en est qui le sont un petit peu plus que les autres: ce sont les amateurs de trains. Une nouvelle société Club de la Côte (RCLC). Elle a pour but de réunir, dans une ouverture d'esprit la plus large qui soit, tous ceux que les trains intéressent, modélisme (ils sont nombreux ceux qui s'adonnent aux joies de confectionner des maquettes) comme nostalgiques des locomotives à vapeur ou électriciens des premiers âges, mais en grande nature celles-là.

que ce peuvent être des cheminots comme l'amateur exclusif de photographies de locomotives à vapeur. Dans un proche avenir, le Rail Club de la Côte sera affilié à l'organisation française suisse, puis européenne.

Le but d'un tel club? D'abord, permettre aux passionnés de se rencontrer. Pour cela, il faut un local, ce qui est loin d'être facile à trouver à Nyon. Des négociations sont en cours avec les CFF. Dans ce local, les modélistes pourront s'adonner à leur «dada» favori et l'on pourra installer la bibliothèque du club, en voie de constitution. Pour le moment, les livres, les revues et autres documents sont répertoriés dans un fichier qui grossit rapidement. Des activités mensuelles sont en outre prévues, qui commenceront dès demain vendredi par une soirée diapositives. Divers thèmes ont été choisis pour les mois suivants afin de couvrir la plus grande variété des intérêts. Le public est bien entendu le bienvenu à ces soirées, qui ont lieu pour le moment à la salle du Rotary du Pertems. Le comité se compose de M. Marc Dunant, président, Olaf Lenke, vice-président, Armin Reicharz, chef technique, Joël Margot, caissier et Charles Vautravers.

G. Egger

alimenté par un système de parts nominatives. Chaque membre est invité à acheter au moins 5 parts à 10 francs. Chaque année à l'assemblée générale ordinaire, 5 parts seront tirées au sort et remboursées aux membres concernés. Il est intéressant de voir que dès le départ, les fondateurs ont eu le souci de préserver la mémoire du club et ont pris l'initiative de faire conserver les bulletins dans les collections de la bibliothèque nationale suisse et de la bibliothèque cantonale vaudoise ainsi que celle des clubs romands. Aujourd'hui encore chaque numéro de la Plaque tournante est envoyé à ces instances pour y être archivé.

Désormais le RCLC attaque une nouvelle tranche de vie, de grands projets sont sur la table, des nouveaux membres s'inscrivent, la section Juniors est active et prometteuse, un rajeunissement prometteur, la vitalité de notre club est réjouissante.

Longue vie au Rail Club de La Côte !

Départ en fanfare

« Un club est né », « Naissance du Rail Club de La Côte », « Nyon ou l'amour du train », « Nouveau club à Nyon », que de titres parus pour relater l'avènement du RCLC !

La presse fait largement écho de la création du Rail Club de La Côte, c'est ainsi que des articles paraissent dans la Tribune de Genève, le Journal de Nyon (aujourd'hui Quotidien de La Côte), 24 heures, la Nouvelle Revue de Lausanne. Il faut dire que le comité a fait les choses en grand en donnant une conférence de presse pour annoncer la création du club.

Le Rail Club de La Côte vient ainsi compléter le paysage nyonnais aux côtés de l'ATM (Amicale du Train Modulaire) et de l'Association des trains à vapeur romands. Le RCLC propose à ses adhérents, tout un éventail d'activités récréatives ayant trait à tout ce qui gravite autour du monde fascinant du train. D'entrée de jeu le programme est très fourni : Soirées diapositives, modélisme, films mais aussi visite du Bière-Apples-Morges, réunion sur l'électrotechnique des modèles réduits, mini bourse interne.

Ces trains qui font rêver

Nouveau club à Nyon

Une nouvelle société a vu le jour à Nyon, et comme les trains semblent vraiment fasciner les gens de la région, elle réunit une fois de plus les passionnés du chemin de fer, mais de manière moins spécialisée que les deux autres associations existantes qui regroupent les amateurs de modélisme d'un côté et des trains à vapeur de l'autre.



Le comité affiche ses préférences (de g. à dr.), MM. Margot, A. Reicharz, M. Dunant (le président), O. Lenke et H. Reicharz. — (photo ol/a. rouèche)



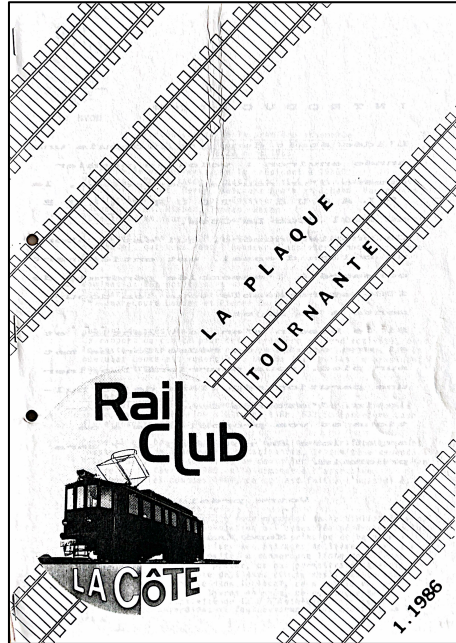
La Plaque tournante

Sa genèse, son histoire

■ La première plaque tournante sort en mars 1986. Jusqu'alors, elle consistait plutôt en une newsletter publiée plus ou moins régulièrement au gré des besoins de la communication.

Au sommaire, de ce premier numéro presque entièrement consacré à l'assemblée générale du 17 décembre 1985 : le billet du président, le PV de l'assemblée générale, le rapport du président, les comptes, la présentation de la bibliothèque du RCLC ainsi qu'un projet de réseau HO/N avec au programme de faire rouler des trains en 2 rails et 3 rails...

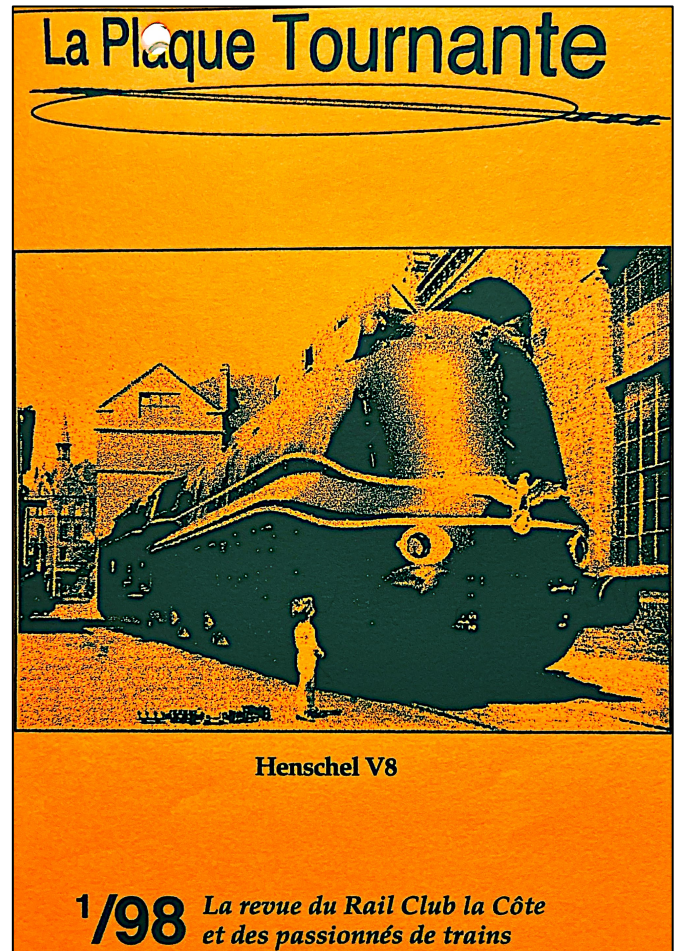
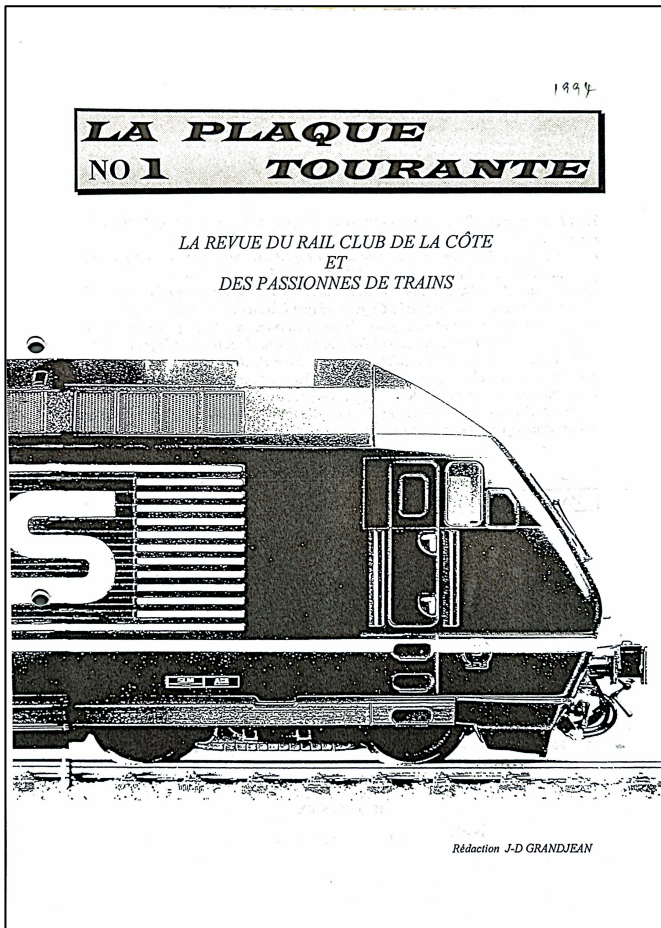
Le Président suggère alors que si le besoin s'en fait sentir et qu'une équipe de rédaction se mette



en place, la publication pourrait devenir régulière.

Ensuite, les numéros suivants montreront assez rapidement l'évolution de la Plaque tournante vers une revue de club avec les reflets des activités, de l'actualité ferroviaire, des articles techniques, des potins. On y apprend par exemple, dans le numéro de septembre 1991 que le Président à un numéro de téléphone à six chiffres et dans celui de juin 1997 qu'un nouveau frigo vient d'être installé et qu'il contient déjà quelques topettes ! Début 1994 N° 1 - Cette fois la

revue est née. On parle d'un journal, on fait appel aux idées remarques et contenus pour animer la



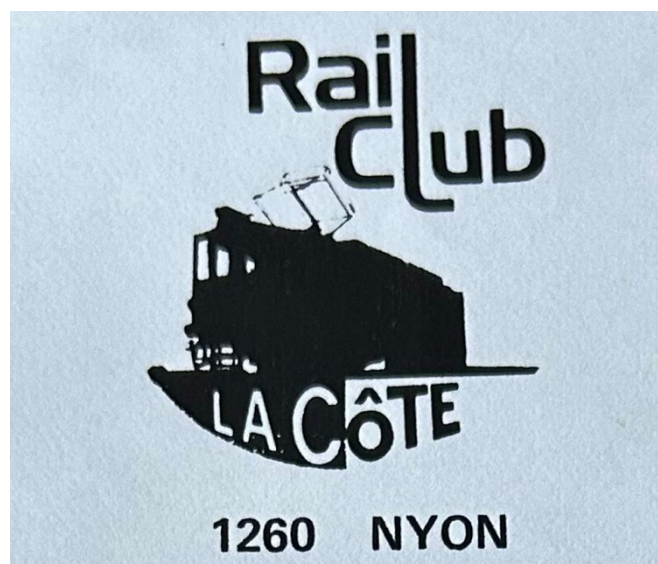
publication régulière de la Plaque tournante.
Rédacteur Jean-Daniel Grandjean.

Dès janvier 1998 la Plaque tournante adopte le format A5 qu'on lui connaît aujourd'hui, elle va dès lors, conserver cette taille et son rythme de publication comme jusqu'à récemment. Le contenu augmente et se diversifie : N° 3/96 Article sur le désencrassement électronique des voies.

N° 4/96 Décès de Johan Reicharz père d'Armin membre fondateur. N° 1/97 150 ans des CFF.

N° 2/97 Lausanne Rail Show. N° 2/98 16 mai Roulement vapeur vive dans le préau des Tattes d'Oie. N° 3/98 Passeport vacances. N° 4/98 Boucle de retournement – Sortie au Swiss Vapeur Parc. N° 1/99 Les moteurs électriques.

N° 2/99 Introduction à l'électronique, N° 3/99 Chemins de fer du Colorado. N° 1/00 Les locomotives Garratt – Visite au club LE RAIL à Lausanne. N° 2/00 Début de la conception du HOM – Voyage au bout du monde Nouvelle Zélande – Journée vapeur vive aux Tattes d'Oie. N° 1/01 Canada pays du Diesel. N° 4/01 HOM la place est faite pour la maquette, il n'y a plus qu'à commencer – compte rendu PO. 2015/2 Rubrique trucs et astuces : Assembler sans faire de vagues 2019/1 Les bâtis sont assemblés au HO/HOM. 2020/1 Le câblage des aiguilles Peco.



Premier logo du RCLC en 1984

Aujourd'hui ni le besoin ni la régularité de la publication ne saurait être remis en cause, la Plaque Tournante est attendue chaque trimestre avec impatience. Elle est non seulement le reflet de l'activité débordante de notre club, mais elle rapporte régulièrement sur des sujets variés de la vie ferroviaire, des reportages de voyage de nos membres, des astuces de bricolage ou des articles techniques plus fouillés à propos d'installations, d'électronique, de conseils en matière digitale ou autres tours de mains artisanaux.

LA REVUE DU RAIL CLUB LA CÔTE – NYON

La Plaque Tournante

<http://mypage.bluewin.ch/rclcnyon> RCLC@bluewin.ch

Plaque tournante de l'Appenzeller Bahn (AB)

DANS CE NUMÉRO :

Billet du président	3
Coup de plume de la rédaction	5
Nouvelles du RCLC	7
Bref compte-rendu de notre dernière assemblée générale	13
Histoire des chemins de fer (1ère partie)	15
Calendrier général des activités ferroviaires en 2002	19
Calendrier des activités du RCLC en 2002	21

2002 - NUMÉRO 1

La Plaque

Tournante

DANS CE NUMÉRO

Le billet du Président	3
Les réseaux du Club	5
Assemblée Générale 2012	8
Billet d'humour	15
Les réseaux des membres	16
4m50, sinon rien !... des trains H0 de longueur exacte	19
Petites annonces	22
Nos activités	23

2012 - NUMÉRO 1

Model Expo Italy à Vérone

Piero Sismondo

Model Expo Italy

Comme chaque année le mois de mars nous apporte le printemps et le salon Model Expo Italy à Vérone.

J'ai eu la possibilité et le plaisir de pouvoir visiter le salon Model Expo Italy 2024 et je souhaite vous raconter mon expérience et quelques observations personnelles en la matière.

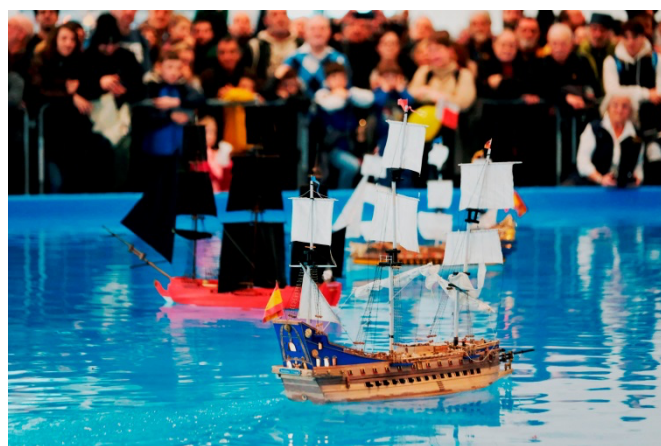
Cette expo a lieu dans les immenses halles où se déroulent d'autres grands salons comme celui de l'agriculture, Vinitaly le salon international du vin, SaMoTer pour les machines de chantiers et Fieracavalli dédiée aux concours d'élevage de chevaux et sports équestres. Etant une expo pour le modélisme en général, les trains, notre passion, n'occupaient qu'une seule halle mais il faut prendre en compte que la surface totale de cet espace est de 9.000 mètres carrés, près d'un hectare couvert et dégagé, ce qui donnait pleine liberté à la disposition des modules et de tracés et permettait aux visiteurs une grande liberté de circulation entre les réseaux et d'arrêts prolongés devant les maquettes, très agréable pour permettre d'admirer sans être bousculés.



De la place, de la lumière, du confort et gelato

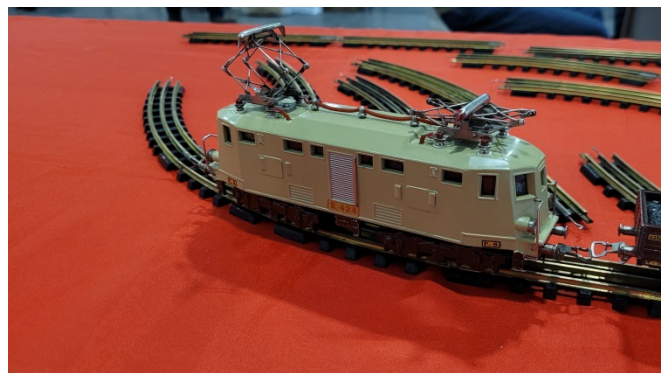
Les six autres halles étaient occupées par des réalisations LEGO en toutes leurs déclinaisons, modèles de voitures radiocommandées, de

camions et engins pour les travaux dans les carrières, les chantiers et sur les routes. Ils opéraient sur des monticules de terre et cailloux devant les yeux émerveillés des visiteurs. Il y avait aussi un pavillon dédié au modélisme militaire, principalement des avions et des chars (y compris des chars radiocommandés et avec son, très bruyants, qui simulaient des combats). Enfin, dans une énorme piscine naviguaient des bateaux de tout genre : gros remorqueurs, petits bateaux de plaisance, yachts, vaisseaux, navires de guerre.



Défi entre vaisseaux dans la piscine

Sans oublier de citer aussi un pavillon dédié à une bourse de matériel ferroviaire d'occasion avec, parmi beaucoup de modèles modernes, des anciens, très anciens, encore en excellent état et dans leurs boîtes d'origine.



Modèle de la E424 - marque Conti (année 1953)

La halle dédiée au modélisme ferroviaire voyait déployé sur tout son périmètre des stands occupés par les producteurs, les artisans constructeurs de petites séries, les commerçants et les fabricants d'accessoires tels que outils, peintures, décors et bâtiments, les éditeurs de livres, manuels et presse spécialisée, et pour finir les concepteurs de composants électroniques tels que décodeurs, fiches sonores, platines pour moderniser d'anciens modèles, etc. Au centre de cet énorme bazar étaient présents 18 clubs ou associations, chacun avec son réseau modulaire ou des dioramas.

Parmi les constructeurs industriels italiens étaient présents ACME et ViTrains. Les « artisans » à qui j'ai pu rendre visite étaient : Blackstar, Pirata, LK et Fratix, Danifer, Minerva.



Pirata – Tm IV (échelle N)

Ceux-ci sont très actifs dans la production en petite série (à l'échelle H0 et N), des locomotives, voitures et wagons qui ne sont pas offerts par les industriels mais très prisés des amateurs et collectionneurs italiens.

Ce que j'ai le plus aimé

A l'évidence, dans mon classement personnel l'Associazione Ferrovie Siciliane (AFS) basée à Messina, en Sicile, a remporté le prix d'honneur. Malgré l'énorme distance qu'ils ont dû parcourir quatre membres de cette association sont arrivés avec quelques modules de leur réseau social. Mais quels modules !



Le ferry Messina

Vous pourrez juger vous-même par les images, mais à mon avis les ferrys pour le transfert des trains d'une côte à l'autre du détroit de Messine et le dock de chargement correspondant sont des choses que l'on ne voit pas souvent dans les salons



Réseau social Club Trentino Alto Adige Südtirol

Toutes les échelles étaient représentées : G, H0, TT, N et même du Z, mais, mauvaise nouvelle pour les collègues du Club, pas de H0m ! J'ajoute que je n'ai pas vu de clubs étrangers, et c'est dommage parce qu'ils auraient pu montrer quelques modèles de trains et des décors non italiens ainsi que dévoiler une philosophie de construction et de présentation du réseau différente ; plus de développement dans un prochain article.

Producteurs industriels et artisans

Des grands producteurs internationaux il n'y avait que Hornby. Probablement puisque Rivarossi et Lima sont deux marques du groupe et l'Italie représente encore un marché important pour elles. Cette considération peut aussi être perçue par le dynamisme que le groupe Hornby a envers ce marché. Ces deux dernières années ont vu une bonne quantité de matériel roulant proposé aux ferroviathes italiens, spécialement à l'échelle N.

et expos. Imaginez ! Tout cela est opérationnel lorsque toute la maquette est mise



Le dock de chargement des trains dans le ferry



La proue du ferry : les aiguilles et les voies

en scène dans les locaux du club : l'embarcadère du quai s'adapte à la hauteur du bateau, les trains montent dans les ferrys, les aiguilles sélectionnent une des trois voies où ranger les wagons.

Modèles en kit

Avec intérêt, j'ai vu que chaque année il y a de plus en plus de véhicules ferroviaires qui peuvent être auto-construits. On trouve des châssis et des carrosseries fournies en petites plaques de laiton ou maillechort, marquées par photogravure qu'il faut découper, plier et braser ; plus récemment, l'impression 3D a permis d'obtenir des carrosseries et des châssis déjà formés qui sont à peindre et décorer. Pour transformer ces éléments structurels de base en un modèle qui puisse rouler sur des voies, il faut ajouter des essieux, des roues, des attelages.

Au salon Model Expo Italy de Vérone, j'ai retrouvé un ami, un fabricant de modèles à l'échelle N en petite série, qui met maintenant en vente des kits pour des locomotives électriques italiennes. C'est une proposition intéressante qui est en train de connaître un bon succès car elle permet aux



Les deux kits et les variantes proposés par LoCo

passionnés d'avoir des modèles parfaitement fonctionnels et très bien décorés à près de la moitié du prix. Le projet a débuté avec des locomotives articulées à 3 bogies et 2 essieux (B0'B0'B0'), comme les célèbres E636 et E646, et s'est ensuite étendu à d'autres à 2 bogies avec 2 essieux (B0'B0'), en commençant par la E424 et

comprenant ensuite des séries beaucoup plus modernes et récentes.

Techniquement, cela me semble être une proposition très intelligente car elle permet au même artisan de produire le châssis et les pièces mécaniques en quantité et de proposer une riche gamme de variantes de carrosserie en métal blanc concernant les types de locomotives et les livrées.



LoCo – Le kit de la E645 II série

Il est ainsi possible de se constituer un parc traction vaste et varié à un coût résolument correct. De plus, il ne faut pas oublier le plaisir de mettre la main à la pâte pour assembler le modèle ainsi que la satisfaction de pouvoir dire à qui on la montre : « c'est moi qui ai fait ça ! ».

Ces kits contiennent tout le nécessaire pour assembler une locomotive : la carrosserie en métal qui constitue la masse, les bogies, le moteur, les platines, les pantographes, les vis pour tenir ensemble les éléments et deux micro-tubes : un pour la colle et l'autre pour le lubrifiant des engrenages. Pour s'amuser à construire son propre modèle il faut se munir d'un fer à souder, d'un micro-tournevis, de pincettes, et surtout de temps et de patience ! Après plus ou moins une heure selon la dextérité individuelle, on se trouve propriétaire d'un joli modèle que l'on peut tout de suite mettre sur les rails. La platine est prête pour recevoir un décodeur next18.

J'ai acheté certains de ces kits et dès que possible j'essaierai de relater dans notre revue un reportage de mon expérience, les étapes de construction, les outils que j'aurai utilisés, évidemment accompagné de photographies pour mieux illustrer l'aventure.

Je me suis aussi offert un très beau modèle de wagon fermé (FS type F, 1937) à l'échelle H0 toujours en kit et tout en laiton ; je dis très beau mais je base mon jugement sur le modèle assemblé et peint qui était en vitrine, il a certainement été fait par quelqu'un qui connaît et



Minerva – kit en photo-découpe pour wagon F

maitrise très bien l'art du modélisme : je ne suis pas sûr de pouvoir obtenir un résultat pareil. Pour comprendre jusqu'où a été poussée la sophistication de ce projet, il faut savoir que les axes des roues sont logés dans des micro-paliers en bronze tourné !

Hornby et la production de modèles italiens

Comme je le disais plus haut depuis quelques années ce groupe anglais est en train de produire beaucoup de modèles pour le marché italien. Et cela est surtout vrai pour les locomotives à l'échelle N. Tous les modélistes transalpins accros du 1:160 saluent avec grand plaisir cette disponibilité surtout parce que, après ceux par Atlas/Rivarossi aux années 1970-1990, il n'y a pas eu d'engins de traction italiens mais seulement quelques adaptations de modèles d'autres pays. Arnold, marque du groupe, a commencé avec le ETR 610 mis en commerce avec plusieurs livrées

au cours des années : on a eu l'*Eurostar*, ensuite le *Frecciargento*, puis le *Cisalpino*, trois variantes à disposition, de quoi s'endetter à vie ! Ce lien avec les trains suisses a été développé encore et on a vu les livrées SBB-CFF-FFS spéciales comme la "Goethe" du Zurich-Luzerne-Milano et celle du Munchen-Milan. Surprise presque inattendue en 2020 voilà pour la première fois un modèle intégralement italien : la E656 "Caimano", cette locomotive aussi déclinée en plusieurs variantes



La E656 "Caimano" de Arnold - Livrée d'origine

selon le type, la livrée et l'époque, pour un total d'au moins 4 possibilités de choix (qui doublent si on identifie version analogique et digitale).

Trois ans après voilà l'automotrice ALn668, jamais produite industriellement à l'échelle N ; également dans ce cas, petits accessoires et une différence des vitres de la cabine de conduite ont donné 3 types plus 3 livrées. Encore une fois, pour



ALn668 de Arnold - Livrée XMPR

les modélistes qui attendaient ce véhicule depuis toujours, de quoi s'enivrer dangereusement.

Et pour la fin de l'année 2023 une autre belle surprise annoncée : la locomotive diesel D554, qui, elle aussi, sera proposée en deux séries et deux ou trois livrées, mais je pense que rapidement il y aura d'autres versions.

Que dire ? Apparemment de la part de ce producteur il y a un changement de cap, une

nouvelle stratégie commerciale ou une décision courageuse quand, à l'opposé, on voit que le marché du modélisme ferroviaire paraît être en souffrance.

Une journée entière n'a pas comblé mon désir de voir tout et apprécier les moindres détails. Je n'ai pas pu discuter avec tous les exposants, poser des questions au sujet de leur spécialité, demander un avis technique. Tant pis, j'ai déjà marqué dans mon calendrier : **Hobby Model Expo** à Novegro (Milan) les prochains **27-29 septembre** !

Une anecdote

Dans un module d'un réseau de club j'ai remarqué cette scène de vie quotidienne. Puisque j'étais en train de regarder et apprécier comment ces fleurs jaunes rendaient assez bien une culture de colza fleuri, le jeune homme auteur de cette partie s'est approché et il m'a expliqué l'origine de ce petit coin.

Il m'a raconté être une parcelle tout près d'un passage à niveau, où son grand-père le conduisait quand il était enfant pour « regarder les trains qui passent ». Là est née sa passion pour le monde ferroviaire.



Le grand père aimait peindre des tableaux de tout genre, mais surtout des paysages ou des scènes rurales. D'ici l'idée de lui rendre hommage en le montrant devant son chevalet en train de mettre sur la toile un train qui passe devant ce champ. Cette petite figurine (échelle H0) reproduit aussi les vêtements et quasiment le visage du grand père.

L'histoire m'a séduit et il me plaît la citer comme une des mille facettes de notre hobby.

A VENDRE HOm et HO en 2 rails analogique

Modèle HOm, 6 voitures STL en métal avec soufflets réels et suspensions sur les bogies

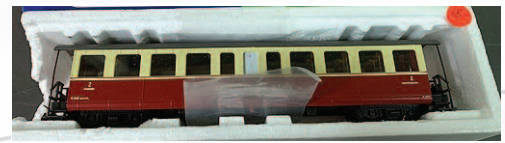
Toutes les voitures neuves CHF 115.- **prix spécial CHF 50.-/pièce**



HOm voiture Panoramic FO **50.-**



HOm voiture Appenzeller Bahn B241 **50.-**



HOm voiture Appenzeller Bahn B242 **50.-**



HOm voiture RhB B2324 verte **50.-**



HOm voiture RhB B2327 rouge **50.-**



HOm voiture lourde RhB B2229 rouge **50.-**



HO Lima Collection tram CGTE Duesag

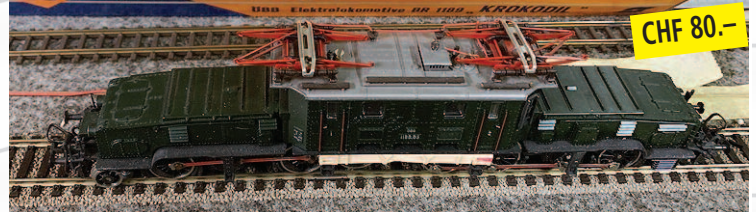


HO Roxy BLS Ae 4/8 No 206 tout métal, feux Led, neuve CHF 680.-



CHF 160.- la vitrine au lieu de CHF 240.-

2 dernières vitrines Kibri en bois 110 cm de long,
2 demi vitres coulissantes, 7 rayons pour HO et HOm



HO Roco ÖBB Crocodile autrichienne BR 1189-5



HO Roco CFF Re 4/4 No 1020



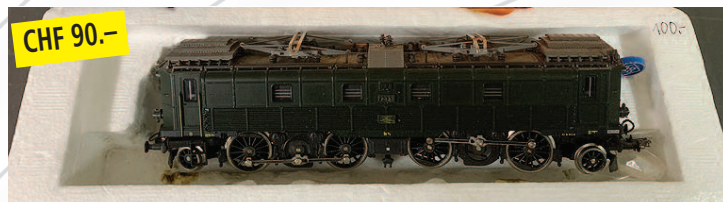
HO Roco coffret spécial 41062 voiture du pape CFF + Re 4/4 No 1010



HO Roco CFF Ae 6/6 Bern No 11427



HO Roco CFF 4 doubles-wagons KombiRail avec semi-remorque



HO Roco CFF Be 6/8 No 12323

Nouvelles des réseaux

La Cueille

■ Peu de choses visibles sont apparues sur le réseau depuis le début de l'année. Le travail a plutôt consisté à tirer des câbles sous le réseau HOM pour continuer la mise en service de la gare de croisement entre Alp Grüm et Les Tageaires, installer un rack pour les cartes relais qui piloteront l'enclenchement du croisement, remettre en service la gare cachée 3 du HO qui avait été squattée pour permettre le chantier et nombre de petites surprises coutumières à ce type de transformation.



■ Dans un autre domaine, avec la mise en service du meuble à casier, une partie des membres a pu ranger son matériel roulant en sécurité et libérer de la place sous la maquette, ce qui nous amène à faire quelques réaménagements, d'autres rangements, d'autres accès pour l'entretien au-dessous du réseau, ce qui va nous faciliter la tâche ces prochains temps.



■ De l'autre côté de la salle, les vitrines ont été mises en ordre : le petit musée, les différents trains et locos un tant soit peu vintage devraient donner une meilleure image de notre local à l'occasion de la visite des délégués de l'ASEA et aussi pour les Portes Ouvertes de novembre. Dans le même état d'esprit, nous confectionnons actuellement des panneaux d'information sur les réseaux et les activités du club, ces panneaux seront rédigés en français et en allemand pour la bonne compréhension de chacun.



Réseau HOM

■ En ce début d'année, nous avons entrepris, avec un peu d'avance, des nettoyages de printemps. Le travail s'est concentré sous les modules centraux. Une fois le rangement terminé, nous avons profité de la place faite pour déplacer la moquette de l'autre côté du pupitre de Souche. Depuis, le trajet à genou jusqu'au Triage a gagné en confort.

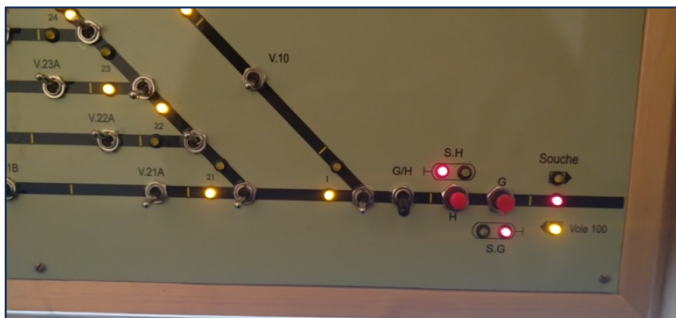


■ Une mousse de protection a été installée au bout de la voie T2 du Triage. Cela permettra de protéger les trains qui se rapprochaient un peu trop du mur.



■ Jusqu'à maintenant, les circulations entre Souche et le Triage n'étaient pas protégées par l'enclenchement. Pour chaque train il fallait se coordonner entre les deux gares et s'assurer de ne pas oublier de train sur la voie 100. Cette voie étant en tunnel, cela augmentait encore le risque d'accident. Nous nous sommes donc attelés à la mise en service de ce block. Les schémas avaient déjà été dessinés, il ne restait plus qu'à câbler.

La première étape a été d'ajouter le contrôle du



sens de marche à la sortie du triage. Ensuite, il a fallu mettre en service l'occupation. Ce block fonctionne comme les autres de la gare de Souche. Le block est occupé à l'enclenchement de l'itinéraire de sortie. Il se libère quand le train passe sur le Reed de quitance qui se trouve avant la première aiguille prise en pointe à l'entrée de la gare. En terme technique, cette aiguille s'appelle l'aiguille d'entrée.

La dernière étape de ce projet a été de contrôler l'état du block dans l'itinéraire de sortie.

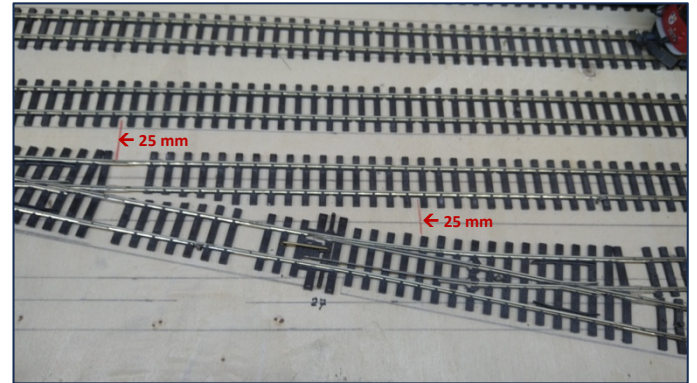
Ce joli travail de câblage a été terminé en janvier de cette année. Depuis les trains circulent sur le block 100 sans risques de collisions et sans discussions entre les gares.

■ Dans la gare de triage, les limites de garage ont été indiquées. Mais qu'est-ce qu'une limite de garage, me direz-vous.

La limite de garage est le point entre 2 voies convergentes à ne pas dépasser sous peine d'une collision avec le train sur l'autre voie.

Ces limites peuvent être indiquées de différentes manières :

- Dans les gares sans signaux nains, elles sont généralement matérialisées par des petits piquets rouges sur le côté de la voie.
- Dans les gares avec signaux nains, ce sont ces derniers qui indiquent la limite.
- Dans les zones de tram, ces limites ne sont pas forcément indiquées.



Ensuite la question s'est posée de savoir où précisément définir ces limites de garage. Pour répondre à cette question nous avons étudié les dimensions utilisées pour les chemins de fer métriques réels. En convertissant au 1:87, les limites de garages devraient se trouver là où l'entraxe des voies mesure 36,8mm. Pour simplifier, nous fixons la place du signal à l'endroit où la distance entre les rails mesure 25mm. (voir figure).

Après des tests avec quelques trains, cette valeur semble convenir et nous avons placé les limites de garages dans tout le Triage. Au fur et à mesure, les autres gares seront équipées de signaux limite de garage.

■ Les signaux du réseau sont pourvus de zones d'arrêt, cependant la majorité de celles-ci ne permettent pas de stopper les rames automotrices au bon endroit : par exemple Allegra, 4000 du MOB ou unités multiples. Cette situation implique un risque de franchissement de signal fermé. Prochainement, nous prévoyons de modifier toutes ces zones d'arrêt, elles devront être prolongées à la longueur des rames automotrices.

Rédaction et photos
Jacky et Damien

Locomotives HO en panne

Texte et photos André Reymond

Réparation de ma Voith Maxima 40 CC CFF Cargo

Le modèle réduit Maxima 40 CC

Rappel de cette locomotive au design original que j'ai présentée dans la *Plaque Tournante* de décembre 2021. Le fabricant ferroviaire Voith a signé un contrat d'exclusivité avec l'entreprise de modélisme saxonne *Sächsische Waggonfabrik Stollberg* pour la construction d'un modèle HO des deux variantes Maxima. Toutes les pièces de la locomotive sont conçues et fabriquées en Allemagne.

Lors de ma visite à la Messe de Nuremberg il y a quelques 15 ans, sur le stand de Kombi-Modell, j'avais flashé sur le prototype Voith Maxima 40CC en livrée CFF Cargo sous le matricule Am 863 «Domat/Ems».

Plusieurs locomotives Maxima en diverses livrées roulaient sur une maquette HO représentant un terminal ferroviaire. On y voyait circuler des Maxima tirant de longues compositions de wagons de fret à bogies surbaissés de Kombi-Modell aux chargements variés. Peut être que CFF Cargo International a été à un certain moment intéressé par cette machine mais en définitive l'achat ne s'est pas concrétisé. Par contre, le fabricant a bien mis à son catalogue la Voigt Maxima 40CC en 2 livrées suisses: CFF Cargo et BLS Cargo.

En Suisse c'est l'importateur KML qui distribue les modèles réduits de la société *Sächsische Waggonfabrik Stollberg* (drôle de nom pour une société commerciale ?) qui est surtout connue pour ses wagons de fret porte-containers «KombiModell» aux noms des entreprises de transport européennes. Le fabricant propose son programme de wagons et locomotives en HO, TT et N.

J'ai donc commandé en 2012 chez JDC Hobby à Genève (magasin qui a fermé à fin 2023) ma Voith Maxima en CFF Cargo type Am 863, échelle HO, digitalisée et sonorisée en DCC en sachant que cette livrée est fantaisiste mais réaliste et moi ça me plaît. Déjà la boîte fait sérieux avec une qualité de carton et une impression impeccable. Le modèle est emballé d'un tissu gris qui est posé dans la forme en mousse dure. Un sachet comprenant les accessoires à coller est joint. Un très complet mode d'emploi et explications techniques de la locomotives et du modèle réduits est fourni en allemand et anglais. On peut régler les modes d'éclairage des feux Led utilisés en Allemagne, Autriche, France, Luxem-



La Voith Maxima 40 CC en livrée neutre en tête d'un convoi lourd.



Démonstration des locomotives Maxima CC en HO sur le stand de Sächsische Waggonfabrik Stollberg à Nuremberg

bourg, Hollande, Danemark, Suède, Belgique, Slovaquie, Pologne. Pour la Suisse il y a les possibilités suivantes en plus de l'éclairage de la cabine : 3 feux blancs avant et 1 feu blanc arrière droit, 3 feux blancs avant et 2 feux rouges arrière, mode manœuvre avec 3 feux blancs de chaque côté, 1 feu blanc en parking CFF. Le signal 2 tons est européen. Une fonction permet d'entendre le chef de manœuvre donner ses instructions en allemand. La sonorisation du moteur est caractéristique de la Maxima, le démarrage et le roulement sont réalistes quoique un peu fort, toutefois on entend bien la montée en puissance lors de

l'accélération et le crissement des freins au freinage. Elle peut être extrêmement rapide.

La machine est lourde car tout métal et offre une très grande capacité de traction vu que le moteur 5 pôles Buhler central avec 1 gros volant d'inertie transmet la puissance par cardans aux 6 essieux dotés d'engrenages en métal. La carrosserie est fidèlement reproduite dans ses moindres détails.

On a pu la voir rouler sur le réseau HO digital Junior à la tête d'un train de marchandises. En utilisant la centrale Z21 elle porte le No 63 à mettre sur l'application Z21 de votre smartphone. Je suis

très satisfait de cette locomotive au design atypique surtout dans la livrée impossible de CFF Cargo Am 863 et qui a un air de famille avec la puissante locomotive jaune diesel Gmf 4-4 D4 23404 du RhB que j'ai aussi acquise chez Bemo.

Soudain la panne

Un mercredi de printemps 2023 au local, je l'ai faite rouler sans problème sur le réseau Junior pendant trois quart d'heures avant d'aller manger avec les autres membres du RCLC. A mon retour elle refuse de démarrer malgré le bruit des moteurs indiquant que la machine roulait. L'ensemble de la sonorisation fonctionnait ainsi que tous les feux sauf la transmission. Pourtant on entendait le moteur tourner mais aucune transmission de puissance aux roues via des cardans en ordre.

Par chance, Christian Béguelin était présent ce mercredi et m'a proposé de la démonter pour voir. Le démontage s'est avéré assez fastidieux car il fallait vraiment tout démonter pour avoir accès au moteur: la carrosserie, les bogies, les très petits ressorts de suspensions des roues tout en faisant attention à la platine et au haut-parleur. Christian a constaté que les cardans tournaient normalement, mais que le cardan à la sortie du moteur caréné bougeait mais sans résistance. Le diagnostic était de changer le moteur avec sa transmission

J'ai proposé à Christian que j'allais demander à KLM de me commander un moteur complet et de laisser la machine démontée dans sa boîte.

Demande d'un nouveau ensemble-moteur

J'ai préparé ma demande par mail en français et allemand auprès de KML en joignant la photo de la locomotive démontée, du croquis des pièces détachées en indiquant précisément l'ensemble du moteur caréné à m'envoyer, ne connaissant pas quel pièce était cassée dans ce carénage. Après 10 jours, j'ai reçu la réponse: que c'était compliqué d'envoyer cette pièce car le fabricant doutait de la capacité du client à remonter exactement ce modèle. J'ai presque eu envie d'envoyer la boîte avec la machine démontée à KML mais j'ai eu la crainte qu'un envoi postal «secoué» perdrait des pièces.

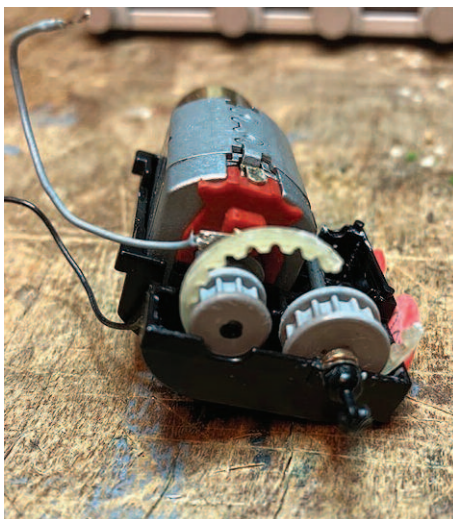
Réparation réussie

Finalement, c'est lors nouveau passage de Christian au local que je lui ai confié la boîte pour qu'il regarde ce qu'il pouvait faire.

Christian a réussi à ouvrir le carénage pour constater que c'est une courroie



La locomotive entièrement démontée par Christian



Le capot renfermant le moteur est ouvert et l'on constate que la courroie de transmission est cassée. On peut faire plus simple dans la conception !



La Maxima CC 40 quand elle roulait, en photo sur l'ancien réseau HO digital.



La locomotive Pliko BR 132 avec une bielle en panne.

crantée assurant la transmission qui a cassé. Par chance il avait une courroie Märklin qu'il a pu mettre à la place et a réussi à tout remonter sans oublier aucune petite vis ni petits ressorts. Et très content, il m'a envoyé une vidéo montrant ma locomotive qui roulait en tête d'un train de marchandises sur son réseau privé.

Elle est de nouveau au local mais je n'ai pas encore fait de nouvelles photos depuis sa résurrection.

BR 152 Piko HO en panne

Vous ne le savez peut être pas, mais Joutec confie ses réparations pour les modèles Piko, Märklin, Trix, Bemo et les autres marques traditionnelles à Trains Service, M. Morisod à Genève qui est autorisé et reconnu par les fabricants. Ma jolie locomotive allemande électrique verte à bielle BR 132 de Piko, sonorisée, est soudain tombée en panne sur le réseau Junior. Une panne purement mécanique car je l'entendais mais elle ne roulait plus. J'ai réussi à la sortir de l'entrée de la gare cachée et j'ai constaté qu'elle avait perdu une petite vis qui tient une bielle. La bielle n'est plus retenue et pend, empêchant la locomotive de rouler. Je l'ai donnée en répa-

ration chez Joutec qui l'a envoyée chez Trains Service. Depuis octobre 2023, pas de nouvelle car Piko n'arrive pas à livrer cette petite vis. Le programme propose de nombreuses locomotives à vapeur et électrique équipée de bielles avec le même type de fixation, il ne devrait pas avoir de problème pour livrer cette pièce !

Je vais la rapatrier et voir à qui la confier. Peut être à un horloger ou à Richard Voirol.

Un peu déçu de Piko pour ce problème de pièces détachées, car un client déçu c'est souvent un client perdu pour la marque, ce qui est mon cas. Chez Märklin/Trix, pas de soucis et il semble que pour Roco/Fleischmann on livre les pièces. Affaire à suivre. ■

Je signale un autre réparateur de trains électriques analogique et digital à qui j'ai confié quelques réparations réussies:

Richard Voirol
chemin de Jonc 18
1218 Gd-Saconnex à Genève
tél. 022 788 16 37
natel 079 418 76 83
mail : richard1@bluewin.ch

Trains miniatures - modélisme ferroviaire

JCD
HOBBIES

Wemoba Genève

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

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

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

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

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**



Autocollants

Impressions numériques

Réalisations publicitaires

LA PIÈCE QU'IL VOUS FAUT !

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

Nouvelles ferroviaires suisses

Jules Grucy

■ Un nouveau Tm entre en service

Après leurs commandes auprès de Stadler, TransN, Travys et NStCM ont reçu leurs nouveaux Tm. Ces nouveaux véhicules n'ont pas pour unique mission d'effectuer des manœuvres, ils seront destinés à la maintenance et seront capables de tirer des charges lourdes. Il y a au centre de ces locotracteurs, une



Tm NStCM en cours de livraison

Photo : NStCM©



Tm 98 85 5235 077-5 de TransN (voie normale)

Photo : Tim Chanez

plateforme qui permet de transporter de l'équipement. On retrouve une construction similaire sur les modèles DART (Diesel-Arbeits-und-Rangier-Traktor) construit par l'entreprise Windhoff (Tm 234 III) exploité par les CFF principalement mais les TMR et l'entreprise de chantier Scheuchzer en possèdent également des exemplaires. Néanmoins c'est Stadler qui a remporté la commande groupée des 3 compagnies. Le Tm 4/4 n°21 pour le NStCM, le n°22 en voie métrique pour la ligne La Chaux-de-Fonds – Les Ponts-de-Martel de TransN, ainsi que

le n°23 pour TransN également mais en voie normale cette fois-ci, enfin Travys avec le numéro le n°24 pour la ligne Yverdon Sainte-Croix. Christian Gex, directeur technique chez Travys a également évoqué le fait que les véhicules sont modulaires et que des batteries et/ou pantographes, pourront être éventuellement installés dans le cadre d'une rénovation de mi-vie.

■ RailCare parie sur L'Euro 9000

L'entreprise Suisse Railcare, transporteur connu principalement pour appartenir et être le pilier logistique de l'entreprise Coop, compte au cœur de sa flotte sept Vectron Bi-mode (Rem 176 451-456). Par manque de matériel, cette dernière est complétée de deux 420 louées à CFF Cargo ainsi que, lorsqu'aucune locomotive CFF Cargo n'est disponible



Vectron RailCare Rem 476 de 451 à 456 Photo : Jules Grucy

des 421 TransRail ou depuis quelques temps une Vectron SBB Cint. Pour mettre fin à cette situation de stress de la flotte, RailCare a loué à ELP 3 locomotives de type Euro 9000. Ces dernières sont construites par Stadler Valencia, c'est en effet à l'usine de Valence que sont produites les locomotives du constructeur suisse. Anciennement elles appartenaient à l'entreprise Vossloh qui produisait les Euro 4000. L'usine de fabrication a été cédée à l'entreprise Stadler en 2016 pour la somme de 52,1 millions de francs. Elle assure la production des Euro 4001 et Euro 9000 entre-autres.



Stadler Euro 9000 9080 2019 307-8 appartenant à l'entreprise HSL

Photo : Trisant Austinat

■ **Commande groupée pour le MBC et le MOB**

Commande groupée entre le MOB et les MBC pour de nouvelles locomotives de type BoBo à voie métrique. Les deux entreprises ont reçu une réponse favorable à leur appel d'offre de la part de Stadler, la commande groupée permet une baisse de prix significative par rapport au montant d'origine. Ces nouvelles locomotives permettront de tracter des charges plus conséquentes que les précédentes, les Ge 4/4 II du MBC et les 8000 du MOB. Elles suivront également la ligne artistique des locomotives de fret du constructeur Stadler, on peut remarquer de nombreuses ressemblances avec les Euro 6000 ou 9000.



Image de synthèse des prochaines locomotives des MBC et MOB

Photo : MBC©

■ **Les transformateurs des RABe 511 zurichoises « En examens »**

Jusqu'à mi-2024 les 93 Kiss zurichoises devront être inspectées, les équipes de maintenance ont remarqué que l'huile de refroidissement des transformateurs contenait parfois trop d'eau. Cette campagne implique l'immobilisation quotidienne

d'une rame sur 80. Elles ne seront pas disponibles durant toute la campagne de révision. Les CFF n'ont pas annoncé de suppression de train, il y aura tout de même une réduction du nombre de places assises, certaines UM3 seront remplacées par des UM2 ou encore assurées par les DTZ pour les trains sur la S14 et sur la S20 aux heures de pointes.

■ **Une histoire de famille !**

Les ABe sortent à un rythme soutenu de chez notre cher constructeur national, les ABe 4/8 pour TransN qui viendront remplacer les BDe 4/4 sur la ligne La Chaux-de-fond – Les ponts-de-Martelles. Aux TPC la première rame est arrivée au début de l'année afin de renforcer les effectifs sur l'ASD. La commande des CJ est en cours de production, tout cela pour un total de 11 rames, les versions TransN et TPC sont composées des deux éléments et celle des CJ de 3 éléments. On remarque une tendance générale des compagnies à faire des commandes groupées afin de réduire le prix unitaire de chaque véhicule.



Commande groupée TransN/CJ/TPC

Image : Stadler

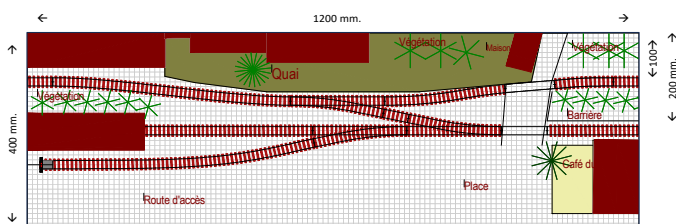
Mes remerciements à
Julien Crémieux, Tim Chanez, Tristan Austinat, Harry Steet

Activités des Juniors

Texte et photos Jacky Colomb

■ Le module Juniors est en train de prendre de la bouteille, les premières spécifications se modifient au gré de l'avancement. Le but est de trouver le bon moyen de standardiser la construction, d'offrir la meilleure exploitation possible en solo ou en réseau, de pouvoir montrer en exposition de belles réalisations avec de nombreuses configurations possibles. On fait le point de la situation.

■ D'abord la technique. Nous allons aborder ci-après, les caractéristiques techniques du module et son alimentation en énergies. Les dimensions tout d'abord. Le module mesure 1200 mm de long pour 400 mm de profondeur, il peut y avoir une ou deux voies d'entrée à chaque extrémité, leurs axes sont déterminés depuis l'arrière du module à 100 mm et à 200 mm, c'est-à-dire à l'axe de symétrie du module. Naturellement si le thème doit s'étendre sur plusieurs modules, seuls les deux modules d'extrémité doivent respecter les standards d'interface.



Exemple de module 2 voies d'entrée de chaque côté

La partie électrique maintenant. Les modules peuvent fonctionner en analogique ou en numérique.

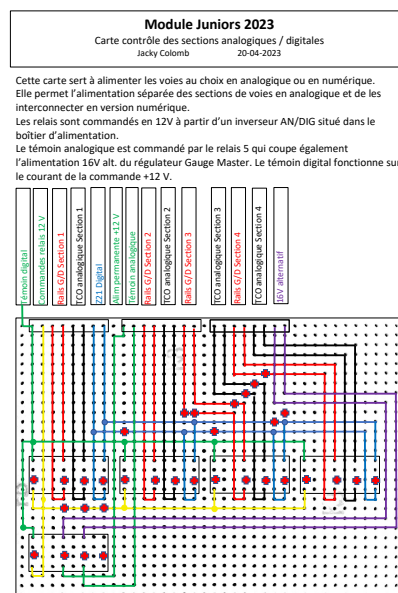
Ils sont alimentés par une source commune qui distribue du courant de traction numérique à partir d'une centrale Z21, du courant alternatif 16V destiné à l'alimentation de régulateurs analogiques Gaugemaster, d'une tension courant continu -12V / 0V / +12V destinée à la commande des moteurs d'aiguillages et de l'éclairage, d'un signal de commande pour commutation analogique / numérique. Les éléments d'alimentation sont contenus dans une caisse, qui dispose d'une fiche 240 V pour l'alimenter et d'un câble de sortie multibrins avec une prise compatible avec les modules. Une connexion RJ 45 est disponible pour brancher des MultiMaus. Le coffret contient donc en plus de la Z21 un routeur Wi-Fi pour l'accès par smartphone. Un dispositif à l'intérieur du coffret permet d'envoyer un signal qui va commuter la commande des modules en analogique ou numérique.

De cette manière un réseau constitué de plusieurs modules fonctionnera de manière homogène sans risque de conflit entre les deux systèmes. On pourrait imaginer à l'avenir de placer la commutation au niveau de chaque module. Cela permettrait de gérer chaque module individuellement, par exemple dans une salle où joueraient plusieurs personnes sur des modules indépendants tout en étant collectivement alimenté par un seul coffret.



■ Le câblage du module est étudié pour prendre en charge la gestion numérique ou analogique, il y a une carte relais qui permet de mettre en service ou non les fonctions du TCO telle que sens de marche sur les secteurs de voie en mode analogique ou alimentation générale du module en mode numérique. Le régulateur d'alimentation analogique est désactivé en mode numérique.

Le bus d'alimentation relie tous les modules entre eux, il délivre le courant pour toutes les fonctions.



- Chaque module a son propre TCO qui lui est relié par un câble. Le câble et les prises sont standard.

Câbles de connexion Modules Juniors 2023
Câble et prises DB25

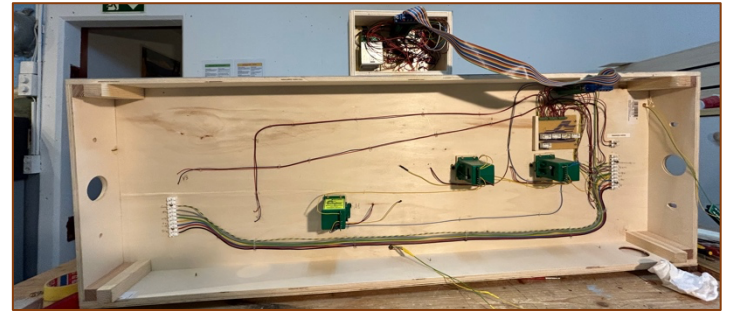
Module Juniors 2023		TCO
Module	Câble et fonctions (Module - TCO)	
1	16V Alt - Gris/rouge	13
2	16V Alt - Gris/rouge	12
3	+12V - Vert	11
4	0V - Jaune	10
5	-12V - Bleu	9
6	Aiguille A1/A2 - Bleu	8
7	Aiguille A3 - Brun	7
8		6
9		5
10	Témoin Analogique	4
11	Témoin Digital	3
12	Eclairage 1	2
13	Eclairage 2	1
14	Voie 1 - Rouge	25
15	Voie 1 - Noir	24
16	Voie 2 - Rouge	23
17	Voie 2 - Noir	22
18	Voie 3 - Rouge	21
19	Voie 3 - Noir	20
20	Voie 4 - Rouge	19
21	Voie 4 - Noir	18
22		17
23		16
24		15
25		14

Câble et connecteurs enfichables:

Module Juniors 2023		
Module	Câble - Bus d'alimentation	Aliment.
1	Traction digit	10
2	Traction digit	9
3	-12V	8
4	0V	7
5	+12V	6
6	16V AC	5
7	16V AC	4
8	AN/NUM	3
9		2
10		1

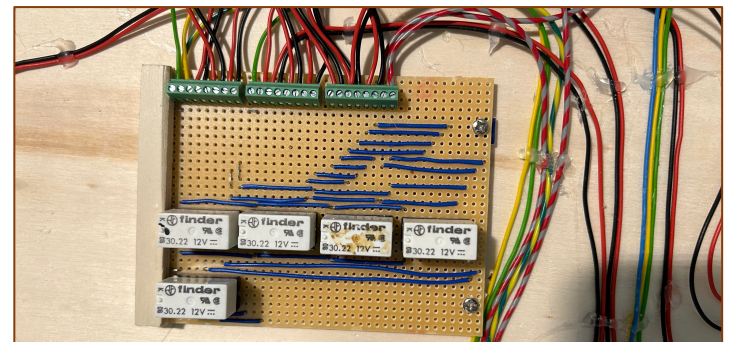
Nyon, 22 08 2023

A gauche code couleur du câble TCO – module
A droite Câble de connexion inter-modules, bus d'alimentation

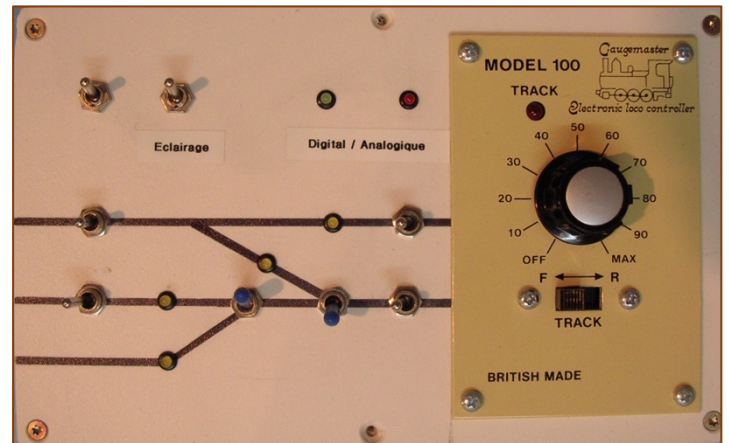


Ci-dessus, le module câblé avec son bus d'alimentation

En dessous. La carte relais qui commande la commutation des voies en analogique ou numérique et la mise en ou hors service du régulateur analogique Gaugemaster.



Le coffret d'alimentation : Z21, Wi-Fi, alimentation 16V alt., +12v / 0V / -12 V, MultiMaus, tout compris !



TCO avec son régulateur Gaugemaster, les commandes de sens de marche en analogique, les commandes d'aiguilles, le tout commutable en numérique si besoin était.



Assemblée Générale 2024 du RCLC

Le 2 février 2024

L'Assemblée Générale du Rail Club La Côte s'est tenue le 2 février 2024 avec la participation de 27 membres.

A l'ordre du jour étaient des sujets importants pour le Club : l'approbation d'une modification des Statuts et l'élection du Président puisque André Jaquerod a présenté sa démission après 12 ans de bons et loyaux services.

Le Président sortant a relaté les activités qui ont eu lieu au cours de l'année ; ensuite, les quatre responsables des réseaux ont présenté leurs rapports pour informer les participants de tous les travaux faits au cours de l'année et sur les plans de développement futur ; enfin, les comptes et le rapport des réviseurs ont été approuvés par les membres présents.

À l'unanimité l'Assemblée a élu le nouveau Président, Jacky Colomb, qui a accepté ce rôle très important mais à condition qu'il soit seulement pour une période d'un ou deux ans, il a accepté conscient des défis et importantes missions que le Club aura à relever au cours de 2024. L'Assemblée a ensuite élu les membres du Comité de Direction et les réviseurs des comptes ; elle a aussi approuvé la modification de l'Article 6 des Statuts qui introduit le Règlement Interne...



Avant de terminer la séance, l'Assemblée a remercié André pour sa longue présidence et s'est félicitée avec lui pour son engagement qui a permis au Club d'atteindre ses objectifs et être toujours présent dans le milieu des amateurs ferroviaires suisses.

En conclusion de l'assemblée les membres présents ont été invités à déguster un léger buffet et ils ont profité de ces moments conviviaux pour interagir constructivement et aimablement.



Le Règlement Interne

Le RCLC s'est doté d'un Règlement Interne, approuvé par le Comité de Direction.

Ce règlement fournit les lignes directrices pour l'utilisation des installations et des espaces communs du Club. Il fournit également des éléments utiles pour profiter de l'environnement de l'organisation tout en entretenant de bonnes relations interpersonnelles.

Le Comité de Rédaction

A la fin de l'illustration des programmes pour l'année 2024, Jacky a souhaité la constitution d'un Comité de rédaction qui puisse s'occuper collégalement du bulletin La Plaque Tournante. Cela dans le but de le soulager des plusieurs tâches qu'il assume au sein du Rail Club.

Constitué de trois ou quatre personnes, pas nécessairement membres du Club, ce groupe devrait organiser la structure du bulletin, proposer les sujets d'intérêt pour les lecteurs, préparer des articles, solliciter les membres à fournir du matériel tel que rapports de voyages, participation à des événements et manifestations à thèmes ferroviaires ou modélistes, souvenirs, anecdotes et tout ce qui peut rendre attrayante cette publication trimestrielle. Le Comité attend que les bénévoles se manifestent pour procéder rapidement à la création de ce groupe.

Piero Sismondo

Memento



Adresse du local

Au sous-sol de l'école des Tattes d'Oie
Route des Tattes d'Oie 97 – 1260 Nyon

Activités

Les mercredis après-midi travail sur les réseaux 14h à 18h
Activités Juniors un mercredi sur deux de 16 h à 18 h

Dès 18 heures roulement sur les réseaux (HO, HOm, N)

Adresse postale

Rail Club La Côte
c/o Jacky Colomb
Président
Chemin des Pâquerettes 15A
1260 Nyon
www.rclc.ch
info@rclc.ch

Comité

Président, Responsable Section Juniors
Vice-président, informatique réseau HO
Secrétaire
Trésorier
Responsable réseau HO
Responsable réseau N
Webmaster, informatique

Jacky Colomb
Mathis Châtillon
Piero Sismondo
Markus Engesser
Didier Perolini
Samuel Vazquez
Damien De Pascale

Prochain événements :

Assemblée générale des délégués de l'ASEA 27 et 28 avril 2024

Sortie excursion du 40^{ème} 31 août 2024

Portes ouvertes 15 au 17 novembre 2024

*Les mercredis de 14 à 18h, on travaille sur les réseaux de 18 à 22h on peut rouler
Le samedi est ouvert sur demande pour travailler ou organiser des réunions à thème*

Vous avez quelque chose à raconter ?

Pour faire un intéressant article il faut :

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

Envoyez par courriel plaquetournante@rclc.ch
<mailto:plaquetournante@rclc.ch>

Jacky Colomb Rédacteur

+41 79 353 88 22



40 ans d'écart entre ces deux photos et pourtant l'esprit n'a pas beaucoup changé, les mêmes passions animent ces personnes, la même envie de se réunir pour partager des moments privilégiés et l'amour des trains sous toutes ses formes.



Rail Club La Côte