



La Plaque tournante

Numéro 3 – Septembre 2025



Spécial Wunderland

Sommaire

Le billet du Président	3
Reproduction du convoi test du GPX – MOB-BLS Didier Perolini	4
Funiculaire Sassi-Superga à Turin Michael McAndrew	6
Visite à Wunderland Pleins les yeux - André Reymond	10
Revue de presse Ces derniers temps dans la presse - Jacky Colomb	24
Agenda Vie des clubs, manifestations, expositions, etc.	27

Couverture : *Vue partielle de la maquette consacrée à l'Italie avec 2 convois dont l'un passe sur un viaduc qui surplombe des ruines romaines. Photo A. Reymond*

jeux ■ jouets ■ jouets techniques ■ modélisme



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

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

Grand choix chez:

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

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

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

Véhicules 1/43, HO et N:

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

Câbles et composants électroniques, digitalisation de machines

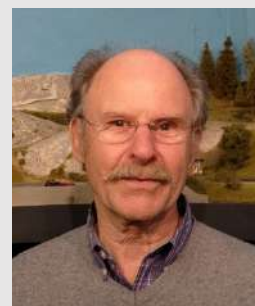
Une vitrine de matériel d'occasion, diverses échelles

Horaire d'ouverture : **LUNDI fermé**

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

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

Le billet du Président



Chers membres,
Chers amis,

J'espère que chacun et chacune a profité pleinement des vacances, agrémentées de voyages, de découvertes, d'anecdotes et de souvenirs à partager. Vos retours témoignent de cette richesse d'expériences, et la Plaque Tournante s'annonce plus vivante que jamais, portée par des reportages hauts en couleurs.

La rentrée marque également la reprise des activités pour les Juniors. Le projet Micro-réseaux arrive à son terme, avec quatre modules désormais terminés ou en voie d'achèvement. Un membre adulte s'est aussi engagé dans cette dynamique, en s'investissant dans la construction d'un Micro-réseau. Cette aventure collective a été belle et enrichissante.

Malgré l'envie de poursuivre ce projet, une difficulté majeure se présente : le manque d'espace. Aucune solution de stockage n'a encore été trouvée pour les modules réalisés, et il reste nécessaire de les déplacer afin de permettre le déroulement des autres activités Juniors.

Le RCLC continue de s'agrandir, mais les murs de nos locaux, eux, demeurent inchangés. L'arrivée de nouveaux membres rend la question de l'espace de plus en plus critique. Face à cet enjeu, plusieurs aménagements de rangement ont été mis en place : installation d'armoires pour le matériel, de coffres pour les membres, ainsi que divers ajustements dans les installations et à l'atelier, dans le but de préserver et d'optimiser l'espace vital disponible.

Depuis le début de l'année, le RCLC semble plongé dans une forme d'inertie : peu d'activités constructives prennent vie, que ce soit sur les réseaux ou dans les locaux. Le projet majeur de reconstruction du réseau HO avance difficilement, principalement en raison de l'absence de consensus sur la finalité des installations. Les idées, nombreuses et variées, peinent à s'articuler en un ensemble cohérent, car elles se révèlent souvent contradictoires. Les différentes options de développement se heurtent à la fois à des considérations de rationalité et à la contrainte de l'espace disponible. Peut-on sérieusement envisager une gare voyageurs à six voies pouvant accueillir des trains de dix voitures, une zone de manœuvre dédiée à chaque système 2 rails et 3 rails, une visibilité répartie équitablement entre les deux ?

C'est là que réside toute la difficulté d'un projet qui ne devrait privilégier aucun système, mais dont les acteurs n'arrivent pas à établir un partage du territoire satisfaisant pour tous.

À l'origine, il s'agissait de reconstruire l'ancienne partie du réseau en intégrant le système 3 rails, afin de permettre aux membres ne pouvant actuellement pas utiliser leur matériel au club de participer pleinement aux activités. Il était jugé équitable d'offrir au 3 rails des conditions attractives dans cette partie de la salle, le 2 rails disposant déjà d'un espace conséquent de l'autre côté. Cela impliquait notamment que le 3 rails bénéficie d'une bonne visibilité sur la majeure partie de son tracé, d'une zone de manœuvre équivalente à celle du 2 rails, d'une gare cachée de taille adéquate et d'une gestion technique propre à chaque système.

Voilà les quelques défis à relever ces prochains temps, je compte sur chacun pour s'investir pleinement dans la mise en place des meilleures solutions possibles.

Jacky Colomb
Président

Reproduction en HO du convoi test du GPX - MOB BLS

Texte et photos Didier Perolini

Incontournable amoureux du BLS, en lisant la revue Eisenbahn Amateur je suis tombé sur un article très intéressant avec la photo du convoi test de la première voiture du MOB qui roule avec des boggies à écartement variable sur le réseau HO.

La situation en réalité

Je me suis mis en tête que je pourrais reproduire ce convoi qui comprend : Une locomotive Re 4/4 170 du BLS, une voiture Dmz 90 modifiée et exploitée par Rail Adventure, la fameuse voiture modifiée Bs 221 MOB et une voiture UIC D-RADVE 75 ex Dmz.

Le tout en HO

Est-ce possible ?

Pour la locomotive pas de soucis on la trouve largement sur le marché.



Le convoi en attente de l'inauguration.

Pas de difficulté non plus pour les voitures Rail Adventure je les avais déjà en vitrine, c'est de là que m'est venue l'idée de réaliser ce convoi. Car je ne vous ai pas tout dit mais je suis aussi fan de tout ce qui concerne les trains de travaux « jaunes » et convois exceptionnels, simplement je ne savais pas quoi faire de ces voitures car en Suisse, il est rare de les voir en action. La firme Tillig les a produites avec des boggies Rolmops.

Seul souci : la voiture MOB. Sacré dilemme.

Tout d'abord, je me suis trompé, j'ai acheté une voiture Bs 232 avec portes centrales dont personne au club n'a éprouvé la bonté de me la reprendre, j'ai quand même pu la revendre sur Ricardo. Ensuite j'ai trouvé chez Bemo un modèle en HO des RHB dont j'ai récupéré le châssis.



La carrosserie de la voiture Bemo avant peinture.



La voiture Bs 232 Bemo repeinte en blanc

J'ai acquis une autre voiture Bs 252, transformé la carrosserie, enlevé les fenêtres, protégé les portes et repeint en blanc. J'ai ensuite remonté les fenêtres, les soufflets qui ont été réduits pour simuler leur fermeture et réinstallé les boggies. Ils ont été peints comme les originaux en blanc et rouge.



Convois entre Zweisimmen et Spiez le 12 janvier 2020

Photo Stefan Wohlfahrt bahnbilder.de

Il ne me reste plus qu'à trouver une solution pour le marquage MOB et inscrire la 2^{ème} classe.

Pour la dernière voiture Dmz, j'ai acheté un kit de fin de convoi avec condensateur chez Conrad. J'ai confectionné une prise de courant en enroulant sur les essieux un fil électrique de 0,25 dénudé et en soudant ce fil afin qu'il ne bouge pas. Il est directement relié au kit de fin de convoi, ce qui assure ainsi une connexion électrique directe.



Une voiture Rail Adventure avec les feux de fin de convoi

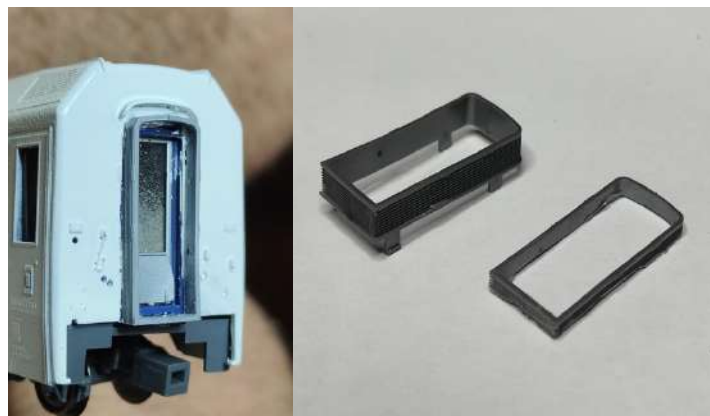
Les attelages

Les attelages ne sont pas vraiment compatibles entre les voitures. Pour atteler, il y a une barre que j'ai percée d'un côté pour la fixer aux voitures Rail Adventure et de l'autre un attelage Nem pour la voiture MOB.



La barre d'attelage maison fixée sur la voiture Rail Adventure avec l'embout Nem à l'autre extrémité.

Si vous voulez plus d'informations sur le GPX je vous suggère de consulter le site du spécialiste MOB alias l'agent « M » que je remercie pour son aide ainsi que Jérôme Constantin.



A gauche la voiture Bemo et son boîtier Nem.

A droite le soufflet entier et réduit pour la version fermée.

Voilà il ne reste plus qu'à tester sur le réseau !



Pharmacie Nyonnaise

43, rue de la Gare
1260 Nyon

Tél. 022 361 33 70
Fax 022 362 43 50

Funiculaire Sassi-Superga à Turin

Reportage et photos Michael McAndrew



Vue de la ville de Turin avec les Alpes dans le fond. Vue depuis la colline de Superga

En juin, nous avons pris des vacances dans le Piémont et séjourné dans la capitale. Turin occupe une grande place dans le patrimoine culturel et industriel de l'Italie. En tant que tel, elle possède de nombreux lieux d'intérêt historique et technique, la plupart d'entre eux étant situés près du centre-ville.



La basilique de Superga

Un endroit remarquable est la colline de Superga. Le sommet culmine à 672 mètres au-dessus du niveau de la mer, il est couronné d'une basilique construite en 1706, dédiée à la Madone et conçue par Filippo Juvarra. L'édifice surplombe les tombeaux royaux de la Maison de Savoie ; l'ancienne dynastie qui a donné naissance aux souverains du royaume d'Italie unie lors de sa fondation en 1865.



Le mémorial Grande Torino - 1949

Cet endroit est devenu un site de pèlerinage. Une autre raison de s'y rendre évoque un événement plus récent. En mai 1949, un avion transportant la légendaire équipe de football du Grande Torino rentrant de Lisbonne s'est écrasé dans un épais brouillard contre la digue derrière le bâtiment. Il n'y a eu aucun survivant. Cela est devenu une tragédie de proportions internationales puisque pas moins de dix des victimes jouaient pour l'équipe nationale.

Chemin de fer à forte pente en ville de Turin

La ligne de funiculaire qui dessert la colline de Superga a été commandée en 1884 en tant que chemin de fer funiculaire du système Agudia. Tractée par une machine à vapeur installée à l'extrémité supérieure, des wagons étaient tirés par un câble en acier à travers une série de poulies. Le parcours s'étendait de la station de base de Sassi jusqu'au pied du sanctuaire, sur une distance de 3100 mètres avec un dénivelé de 425 mètres. Une pente moyenne de 13,5%, mais atteignant jusqu'à 21% dans la section supérieure.

Il reste quelques vestiges du tracé original. Une salle d'exposition à la station Sassi contient de nombreux souvenirs du passé et l'une des voitures du funiculaire d'origine est présente. La section de passage intermédiaire est toujours utilisée à l'arrêt Raddoppio, l'un des deux arrêts à la demande,



Des marchepieds activés mécaniquement comblent l'espace entre le plancher de la desserte et le quai

Un service de tramway fonctionnait à proximité du palais royal dans le centre-ville et desservait la station Sassi, traversant le Po par le pont Vittorio Emanuele I. Les touristes pouvaient relier leurs visites aux deux sites par un trajet pittoresque sur le chemin de fer patrimonial. À cette époque, les transports en commun



dans les rues de Turin étaient tirés à la force animale ! Aujourd'hui, le tram n° 15 fournit toujours le même service quotidiennement. Le véhicule peut sembler vintage mais la source d'énergie est maintenant assurée par un conducteur aérien. La ligne a été fermée pendant la première guerre mondiale et réouverte en 1919. Trois ans plus tard, la machine à vapeur au sommet a été remplacée par un moteur électrique. En 1934 la rupture du câble provoqua un accident au cours duquel aucune personne ne fut blessée. La ligne a été alors convertie en chemin de fer électrique à crémaillère conventionnelle au système Strub. Les travaux ont commencé le 24 octobre 1934 et la ligne a réouvert le 16 avril 1935. L'écartement des rails de traction de 1,445 mm a été maintenu. Un troisième rail pour transporter 6 000 volts en courant continu a été installé sur le côté de la voie. Des voitures à moteur ont été introduites. Chacune capable de remorquer deux autres voitures à une vitesse maximale de 10 km/h.



Commande de la machine de conception suisse



Arrêt intermédiaire à l'approche de Pian Gambino



La pente s'adoucit après la sortie du tunnel



Notre train était composé de la voiture motrice, d'une voiture ouverte et d'un wagon avec supports à vélo



Terminus de la ligne à Superga



Intérieur du poste de commande de la voiture motorisée

Quatre moteurs TIBB-GTDM permettent au tram de pousser jusqu'à deux remorques.



Michael McAndrew est membre du RCLC



ELECTRISEZ VOTRE VIE !



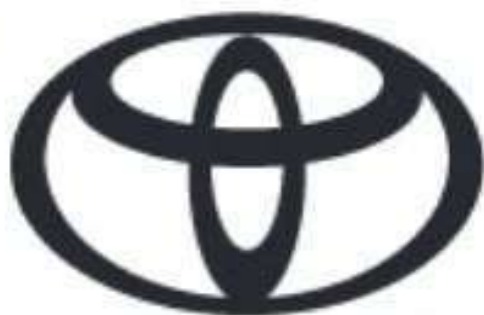
HYBRID ELECTRIC

PLUG-IN HYBRID ELECTRIC

BATTERY ELECTRIC

FUEL CELL ELECTRIC

Plus de 25 ans d'expérience en électrification.
**Lancez-vous dans l'aventure électrique avec
10 ans de garantie et d'assistance.**



GARAGE DU SAUGY ANGELOZ SA

021 631 99 31 | toyotacrissier.ch

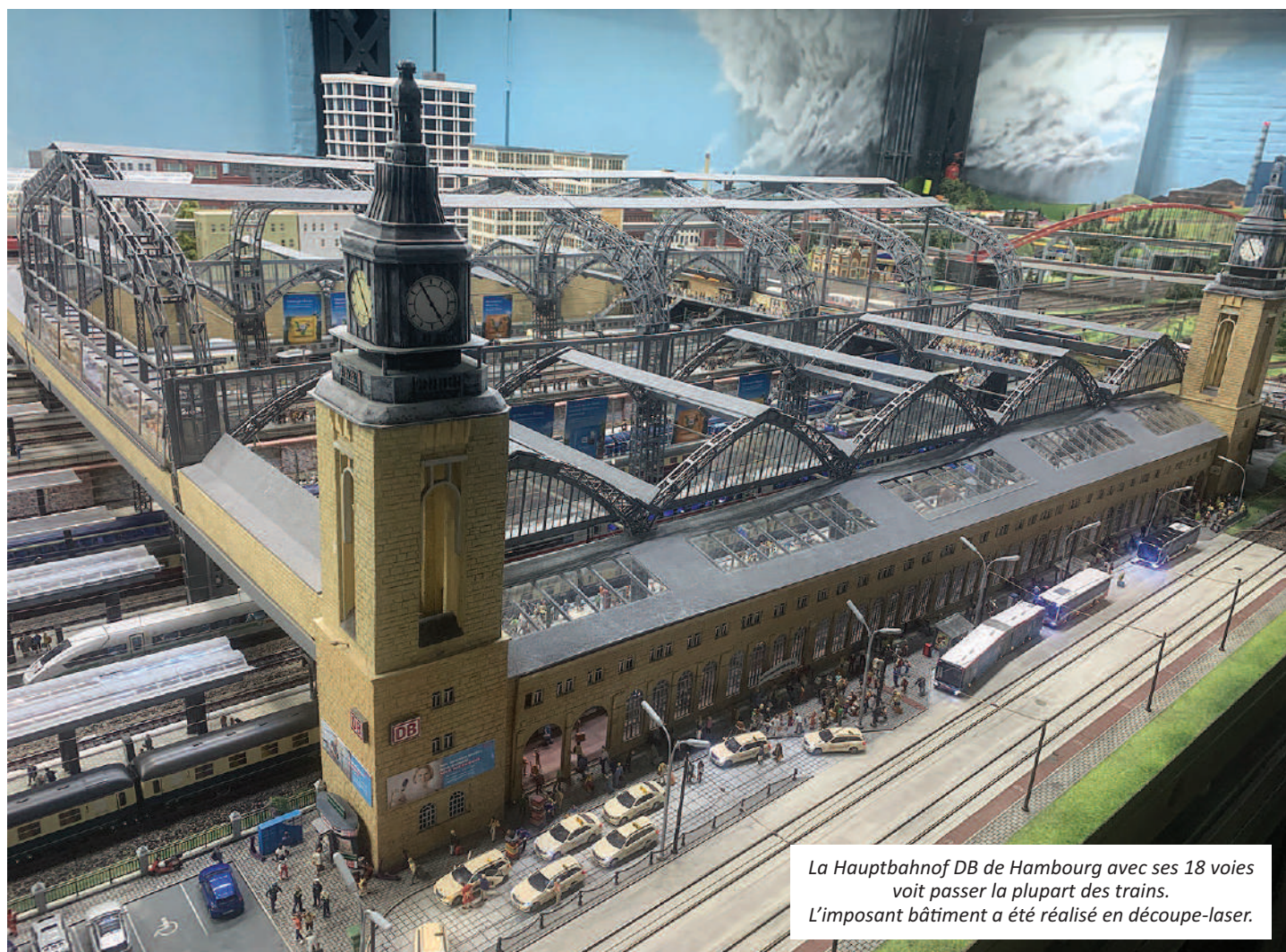
info@toyotacrissier.ch

Ma visite 2025 à Wunderland, Hambourg

Texte et photos André Reymond

C'est ma 4ème visite et la dernière fois date de quelques années où j'ai vu le chantier de l'Italie en construction. Pour cette fois, j'ai été rejoint par 3 amis qui arrivaient en train le dimanche, mais j'ai décidé d'y aller seul en avion avec Swiss qui propose des vols directs Genève-Hambourg en Airbus A-320 avec quelques restrictions : 1 seul vol aller le vendredi soir et un seul pour le retour le mercredi suivant aussi en soirée. Le vol dure 1h45. Il y a des vols journaliers mais en passant par Zurich et l'attente du transfert dépasse le temps de vol Genève-Hambourg ! J'avais un hôtel à 400 mètres du S-Bahn et du U-Bahn, ce dernier offre aux passagers le plaisir de rouler une bonne partie en surface et la ligne U4 longe le port pour arriver tout près de Wunderland qui est à 10 minutes à pied.

Lors de ma visite du lundi 7 juillet rejoignant mes 3 amis, j'ai découvert l'Italie, Monaco, Venise, la passerelle qui relie au nouveau bâtiment du 3ème étage qui amène au Brésil, la Patagonie et au chantier en construction pour une autre partie de l'Amérique du sud.



Deux frères, une idée

Les débuts de l'imposant projet du Miniatur Wunderland remontent à l'été 2000. C'est Frederik Braun qui, lors d'une promenade dans la ville de Zurich, a eu cette idée de génie. Il flânait dans les ruelles reculées du centre ville de Zurich lorsqu'il est tombé sur un magasin de modélisme ferroviaire qui a ravivé ses souvenirs d'enfance et lui a inspiré une

vision. Le jour même, il a appelé Gerrit, son frère jumeau, et lui a proposé de construire le plus grand chemin de fer miniature au monde. Le projet était né. La construction du Miniatur Wunderland a commencé peu de temps après, en 2001, dans un des immeubles en brique rouge de la Speicherstadt et se poursuit encore aujourd'hui. Avec ses douze sections, l'installation s'étend actuellement sur plus de

1'694 m², 400 employés se chargent de sa construction et de son entretien et veillent au bien-être des visiteurs.

Frederik Braun explique : *«depuis 2001, nous construisons l'œuvre de notre vie ; le plus grand réseau de chemin de fer miniature du monde. Depuis, plus d'un million d'heures de travail a été consacré à des centaines de milliers de détails. A y regarder de plus près cela en vaut la peine car on ne découvre bien souvent de nombreux détails qu'au second coup d'œil. Le voyage (ou la visite) à Wunderland vous fait traverser les univers les plus différents, allant des villes fictives telles que Knuffingen, en passant par des paysages variés, jusqu'aux magnifiques chefs-d'œuvre de modélisme.»*

Notre monde en miniature

Découvrir les régions et cultures du monde les plus différentes en une journée, explorer Las Vegas, les Alpes, l'Europe et les fjords norvégiens, l'Amérique du sud avec le Brésil et la Patagonie en seulement quelques heures : à Miniatur Wunderland, c'est possible. Le plus grand chemin de fer miniature du monde se trouve dans un bâtiment de la Speicherstadt de Hambourg, un quartier de bâtiments en briques rouges au bord de l'Elbe, et constitue l'une des attractions touristiques les plus passionnantes d'Allemagne. À ce jour, plus de 22 millions de personnes ont visité avec émerveillement près de 1'694 m² de superficie du Wunderland qui reproduisent notre monde en miniature à l'échelle 1/87, de la Scandinavie aux États-Unis, du littoral au sommet des montagnes.

Des chiffres impressionnants

Miniatur Wunderland offre bien plus qu'un «simple» chemin de fer miniature géant. Outre les 1'166 trains qui parcourent chaque jour plusieurs centaines de kilomètres, petits et grands peuvent également contempler 10'330 voitures et bateaux, et même plus de 280'000 habitants miniatures. Certaines figurines vont à des fêtes, d'autres à des obsèques, les policiers disposent des radars et pourchassent des criminels, les pompiers sont en action... Wunderland présente la vie sous toutes ses facettes. L'imagination ne connaît pas de limite.

Allemagne

C'est avec plaisir que j'ai retrouvé les maquettes de mes premières visites. L'imposant réseau ferroviaire de l'Alle-



Vue partielle de l'avant gare de Hambourg avec ses quais. Les deux voies au premier plan sont pour le trafic de S-Bahn.

magne a été le premier construit avec le système Märklin et la voie K. Les aiguillages et autres doubles jonctions sont posés dessus, mais ce n'est pas gênant. La caténaire est typiquement allemande mais les locomotives électriques roulent pantos baissés. La circulation des trains DB est intense avec quelques convois historiques, voyageurs et marchandise, tractés par des locomotives à vapeur. On y voit de tout : des rames diesel, des locos de manœuvre effectuant des navettes. Au fond de la maquette, circulant sur une voie surélevée, un ICE passe à toute vitesse. Le matériel roulant puise dans l'immense programme Märklin. Un petit réseau ovale en voie métrique est parcouru par un autorail du Harz tractant un wagon dans la campagne et rejoint une petite gare mixte desservie par des autorails en voie normale.

En tout bien tout honneur, la ville de Hambourg est partiellement représentée avec de nombreuses zones d'intérêt comme la grande gare d'Altona, le port où l'immeuble abritant Wunderland en briques rouges est même reproduit, les canaux, le stade de foot, l'opéra, les lignes de métros et de trams avec une «street parade» et sa foule de petits Preiser.

La circulation des camions, cars et voitures en système Car Faller amélioré représente une activité vivante au côté des trains. Soudain, de la fumée sort du toit d'un immeuble.

Une alarme résonne dans la caserne, les portes s'ouvrent et les camions s'élancent feux bleus et phares allumés, sirènes enclenchées, pour éteindre l'incendie. Afin de faciliter le passage de ces camions en urgence, les feux de circulation passent tous au rouge bloquant l'ensemble du trafic des véhicules. Une fois l'intervention terminée, les camions de pompier regagnent leur caserne, phares allumés mais feux bleus éteints ainsi que les sirènes. Les feux de circulation reprennent leurs fonctions en passant au vert et le trafic reprend petit à petit. Cette intervention bien réglée est une des attractions de Wunderland sur le secteur allemand.



Autre vue plus avant de la gare de Hambourg.



L'immeuble Wunderland est même présent sur la maquette !



Vue d'une partie de Hambourg avec une station de S-Bahn et de nombreux détails. Le tracteur bleu tire un wagon aspirateur-nettoyeur noir créé et construit par l'équipe Wunderland. Il y en a de nombreux qui circulent sur toutes les maquettes.

Autriche

La maquette représente un paysage alpin avec une circulation ferroviaire typiquement autrichienne importante qui serpente dans les vallées. La voie est en système continu et les moteurs d'aiguillages sont posés sous la voie. Le matériel ferroviaire provient principalement de Roco. La caténaire est typiquement autrichienne mais les locomotives électriques roulent pantos baissés. Depuis la gare principale, un petit train à crémaillère (système Fleischmann) part rejoindre une petite halte dans la montagne. Il y a beaucoup de détails dans les paysages et le public peut découvrir des scènes cocasses.



Station de vacances autrichienne autour d'un petit lac. De nombreux détails sont à découvrir avec les personnages en villégiature.

Suisse

Le réseau suisse, en deux rails continu, est imposant car il présente la circulation des trains CFF variés, marchandises et voyageurs, dans un décor alpin tout en hauteur et qui se croisent dans une magnifique grande gare à deux écartements, voie normale et voie métrique, d'où passent des convois des RhB. Ce réseau est dédié à la circulation dans les Alpes et le décor très suisse s'étale sur deux étages. La caténaire est typiquement suisse, CFF et RhB, mais les locomotives électriques roulent pantos baissés. Les nombreux convois CFF franchissent ponts, tunnels et rampes hélicoï-

dales. La partie supérieure, que l'on accède par un escalier, est plus particulièrement dédiée à la voie métrique avec une intense circulation RhB sur la voie unique mais avec croisements dans des gares. Il y a un convoi du FO qui effectue des va et viens sur une ligne à crémaillères de la gare jusqu'à une station de montagne. Le MOB n'est pas oublié sur un tronçon spécifique. Il y a quelques endroits où le public peut appuyer sur un bouton et déclencher une scène, comme la fabrique de ciment Holcim. Pour le HO le matériel ferroviaire provient de Roco et Trix mais c'est Bemo qui fournit l'ensemble des convois HOM.



Vue d'ensemble du réseau Suisse avec la gare principale HO/HOM.



Partie gauche de la maquette suisse avec l'arrivée, au loin, d'une rame RhB.



Entrée en gare d'un convoi CFF Cargo tracté par une Re 10/10.

Scandinavie

L'ensemble du réseau est en deux rails continu et les convois proviennent principalement de Roco. Je remarque que le catalogue HO de Roco présente des véhicules ferroviaires de toute l'Europe. La caténaire ressemble aux poteaux allemands et toutes les locomotives électriques roulent pantos baissés. Cette région d'Europe est présentée en deux parties. L'une est consacrée aux activités portuaires avec un important trafic de poids lourds, des navettes de trains marchandises entre le port et la gare. Le port abrite le cargo Cap San Diego (1), magnifique modèle réduit de Graupner (que j'ai failli acheter), un navire en cale sèche (3) et le paquebot de croisière Aïda (2) qui, lui, est télécommandé par un employé qui est dissimulé derrière le décor des fjords. Ainsi l'Aïda effectue des navettes dans ce bassin rempli de vraie eau. Il y a un ballet de semi-remorques en Car Faller qui effectuent des trajets entre le port avec une gare routière et une destination plus lointaine derrière les décors. L'autre partie de la Scandinavie présente des convois typiques voyageurs et marchandises dans un décor blanc car tout est recouvert de neige. Là aussi le public attentif découvre des petites scènes pleines d'humour. Le paysage est rempli de petits détails et de gags. On sursaute lorsqu'on entend le coup de grisou dans une mine.

Sur la maquette qui suit l'on peut voir un paysage côtier, qui ferait penser au Danemark, avec des dunes (4), un camping hipies (5), un village (6) où le train n'est pas loin. On y voit même une véritable marée de 12 mm mais qui nécessite quand même 2500 litres d'eau et des pompes, fonctionnant à intervalles réguliers.



Ah l'aéroport !

On peut y passer des heures à regarder le ballet des avions qui atterrissent et le trafic de ceux qui attendent pour décoller. C'est une attraction particulière avec ce plus petit aéroport du monde : sur une superficie de 125 m², du hangar aux formalités de vol, l'aéroport de Knuffingen comprend une multitude de petits détails surprenants. 52 avions y décollent et atterrissent chaque jour. Le personnel au sol et le mouvement des avions, la circulation des véhicules en fait probablement la simulation de vol la plus sophistiquée qui soit.

La partie où sont garés les avions affiche une activité fébrile : camionnettes de ravitaillement du catering, camions citernes pour refaire le plein des avions et divers petits véhicules de service y compris les bus qui emmènent les passagers. Au moment du départ, un engin pousseur recule l'avion jusqu'à sa ligne de roulage et reprend sa place. L'avion tous feux et clignotants enclenchés roule sur le tarmac pour rejoindre la piste d'envol en prenant sa place dans la queue. Les abords de l'aéroport comporte un immense parking avec des scènes cocasses. Le nombre de taxis beiges en attente est bien plus important que ce que l'on peut voir à Cointrin ou à Kloten !

Puis soudain, le rideau grisâtre à gauche s'ouvre brièvement pour laisser passer un avion qui s'apprête à atterrir. Au bout de la piste il roule en suivant les lignes au sol pour rejoindre son emplacement de parking devant les bâtiments.

Puis le premier avion de la file d'attente s'avance pour se placer en bout de piste. A ce moment deux tiges sortent de la piste pour venir se planter dans le dessous de la carlingue. On entend les réacteurs poussés à fond et l'avion s'élance en prenant de la vitesse et, soudain, le voilà qui décolle (grâce aux deux tiges qui font grimper l'avion selon un angle plus ou moins pentu selon le type d'appareil), pour s'engouffrer dans le nuage de tissus gris qui s'ouvre pour l'avalier. Pour la technique de fonctionnement, une fois l'avion passé derrière la trappe, il est retourné à 180 degrés, redescend pour repasser sous la piste et venir se préparer à l'autre bout de la piste pour atterrir toujours accroché à ses deux tiges.

Le roulage de l'avion au sol est guidé par la roulette avant qui est pourvue du système de guidage du Car Système de Faller par le petit aimant sur le ski de guidage.

Pour info, la recherche, le développement technique, le programme informatique, les essais et la construction finale de cet aéroport plus vrai que nature, y compris les avions, a

coûté 3 millions d'euros. Mais le résultat est fantastique, bien plus réaliste que l'aéroport de la maquette de Berlin (qui n'existe plus mais que j'ai pu visiter) dont les mouvements des avions étaient effectués à l'aide de câbles fins.



Embarquement des passagers dans les gros porteurs avec tous les détails. Au premier plan un Airbus Lufthansa roule pour rejoindre la piste d'envol.

Le Grand Prix F1 de Monaco

En avril 2024, la Principauté de Monaco, avec son spectaculaire circuit de Formule 1 a été ouverte au public. Pendant plus de 10 ans, une version de la piste a été étudiée et travaillée pour représenter le plus fidèlement le Grand Prix le plus célèbre du Championnat du Monde avec un système complètement différent du Car Faller. La séquence débute avec les bolides devant leur stand. La voiture de sécurité fait un tour complet et les voitures de course partent dans un



Vue partielle du port de Monaco.



Les stands des écuries de F1, les tribunes, le public, la grue, tout y est ! Derrière se dressent les buidings de Monaco,



Les avions sont en attente de décoller et font la queue.



Fantastique de réalisme cette reproduction de Monaco et son célèbre Grand Prix de F1 avec, ici, le virage de la Piscine à la sortie du tunnel. Les petits Preiser se sont rendus en nombre dans les tribunes et sur les bateaux pour assister à la course.

tour de chauffe qui va les amener à se positionner sur la ligne de départ. Lorsque toutes les voitures sont prêtes, les lumières rouges s'allument, puis d'éteignent et le départ est lancé. Les bolides s'élancent dans la montée de Massenet, passe le virage du Casino, redescendent sur Mirabeau Haut, passe l'épingle à cheveux de Mirabeau Bas, puis arrivent devant le virage précédant le tunnel et foncent avec un gros freinage à la Nouvelle Chicane, accélère au Bureau de Tabac. Au virage Louis Chiron, il y a un bolide qui loupe son freinage, se déporte et 3 autres voitures le dépassent à la Piscine. Puis c'est l'angle droit de la Rascasse, le virage Anthony Nogues et les voilà qui déboulent le long de la ligne de départ. Après quelques tours que je n'ai pas comptés, les bolides rentrent au stand pour le changement de pneus, mais pas tous en même temps, ce serait trop simple ! Comme la course est programmée par ordinateur, chaque course est identique et ce sont toujours les deux Ferrari qui gagnent. Mais c'est magnifique de réalisme.

Moi qui regarde tous les Grands Prix chez moi devant ma TV, j'ai trouvé remarquable cette présentation d'un Grand Prix en miniature. Les 10 écuries avec leurs 2 voitures sont bien dans leurs couleurs.

J'ai filmé la course et c'est encore plus parlant que les photos. Mis à part la course, les bâtiments de Monaco sont bien représentés tout comme l'ambiance du port avec ses nombreux yachts et bateaux en tous genres.



L'entrée des stands et le virage qui mène à la ligne de départ/arrivée.

L'Italie

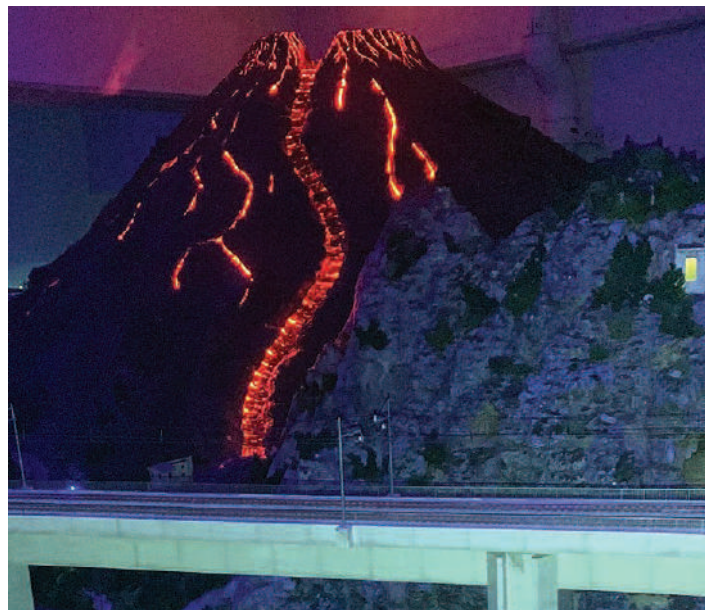
Voilà un pays qui regorge de trésors. Wunderland s'est attaché à reproduire quelques sites incontournables avec des vestiges romains. Le trafic ferroviaire italien est présent avec de nombreuses combinaisons de trains, marchandises et voyageurs. A Rome, la grande gare Termini en cul-de-sac reçoit les trains navettes mais la maquette possède deux autres gares de croisement. Un réseau de tramway circule sur

des rues bondées mais le trafic des voitures n'est que statique. Les bâtiments qui bordent la gare sont imposants. Sur cette surface somme toute mesurée, on peut quand même admirer la fontaine de Trévis, le Colisée et l'imposante réalisation du Vatican avec la place St-Pierre, les nombreuses statues bordant les toits. Le Pape apparaît au balcon acclamé par les petits Preiser catholiques. A l'angle d'un bâtiment on peut voir parkée la papamobile.

L'Italie c'est aussi la mer, ses hôtels et ses plages. Cinque Terre est bien présente avec ses maisons à raz de la falaise et la gare La Spezia Centrale. Sur une autre partie de la maquette on peut voir l'exploitation et le stockage du marbre de Carare.

L'attraction de cette maquette est le Vésuve. A intervalle régulier, le volcan s'éveille et commence à cracher sa lave rougeoyante qui serpente le long de ses pentes. Il a fallu 1 année de recherche et de mise point pour obtenir une ma-

tière gélatineuse, pas trop liquide, pour ressembler à de la lave en fusion. Mission accomplie car l'effet est saisissant de réalisme.



Le Vésuve en activité, c'est encore plus impressionnant pendant la nuit. En dessous passe une ligne de chemin de fer à double voies.



Très belle réalisation de ce paysage que je n'ai pas identifié où foisonnent des détails incroyables. Cinque Terre ?



Train de nettoyage passant devant le Vésuve éteint. Admirez les détails.



Gare de croisement avec un parc d'attraction.





Rome avec la fontaine de Trévie.



L'imposante fabrique de marbre de Carare.



Gare Termini de Rome



Gare de croisement Rocca d'Evandro.
Le ferroviaire italien n'est pas oublié, le trafic est intense.



Vue partielle de Rome



Admirez les statues sur le toit, les colonnes et Rome derrière. Il y a même la voiture des carabinieri. Le groupe qui se fait photographier !



Le Vatican avec le pape au balcon.



La place
St-Pierre

La Provence, Alpes, Côte d'Azur

La Provence est évoquée avec son paysage typique, ses champs de lavande, ses maisons. Les Alpes de Provence sont représentées avec des routes étroites taillées dans la montagne.



Les champs de lavande, les voies du chemin de fer sillonnent pour s'engouffrer dans les tunnels.



Les routes des Alpes de Provence ne sont pas faites pour les trouillards !

Venise

La ville de Venise a été réalisée sur une maquette à part. Le réalisme de ces maisons, les canaux sont fidèlement reproduits. Les gondoles et les vaporetti sont bien présents mais statiques. Les visiteurs Preiser de cette Venise au 1/87 sont nombreux, que ce soit sur la place St-Marc, les nombreux ponts avec le pont du Rialto et les rues adjacentes. Quelques boutons permettent au public d'enclencher des scènes animées.

Je laisse au lecteur le soin de découvrir ces magnifiques scènes consacrées à Venise.



Les Etats-Unis

L'ensemble du réseau est en deux rails continu et les convois HO proviennent principalement de Roco et des fabricants US et Japonais. Ce sont plusieurs parties typiques des USA qui sont représentés sur cette maquette. On peut y voir des évocations partielles avec Miami, Las Vegas, les Montagnes Rocheuses. La circulation des longs trains de marchandises tractés par des locomotives à vapeur et des locomotives diesel et de quelques trains voyageurs est dense. Là aussi la circulation routière des énormes semi-remorques US est complètement dingue. Il y a une portion de route à 3 pistes où les véhicules rapides dépassent les plus lents. Pour corser le tout, avant de rentrer dans un tunnel, les 3 voies se rétrécissent à 2 voies et des feux de circulation font passer les camions à tour de rôle d'une voie à l'autre !



Accident sur la route et cela crée des bouchons.



Ci-dessous, évocation de Miami



Jusque là, tout roule mais ça ne suffit pas aux concepteurs de cette maquette : un incident se produit à un important embranchement avec un véhicule en panne, des véhicules de pompiers et de police viennent bloquer le trafic et un long camion de pompiers articulé arrive, effectue un demi-tour sur l'autoroute pour s'arrêter auprès du véhicule accidenté. Bien entendu les poids lourds sont arrêtés les uns derrière les autres et provoquent un bouchon dans les deux sens.

Au bout de quelques minutes, le camion de pompier en intervention repart, les voitures de polices reprennent, les camions démarrent et il faut quelques minutes aussi pour que le trafic redevienne normal. Cette intervention est aussi intéressante que les pompiers qui éteignent l'incendie sur la maquette allemande.



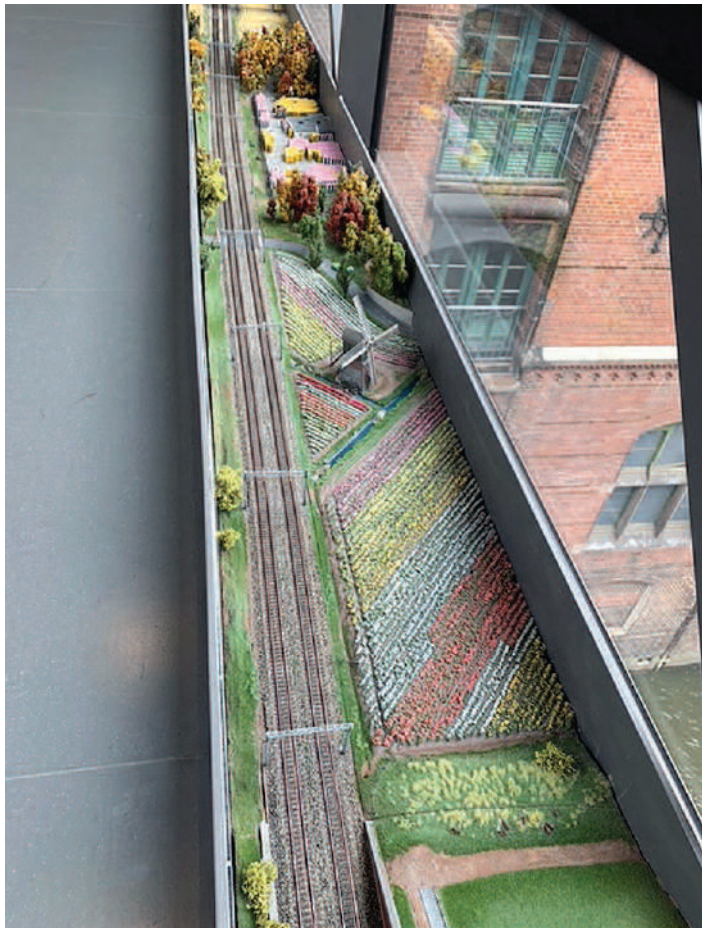
Vue très partielle de Las Vegas



Décollage de la fusée et atterrissage au même endroit !

La nouvelle salle

En quittant la salle du 3ème étage, il faut monter au 4ème étage en passant la passerelle vitrée qui surplombe un canal, reliant l'«ancien» Wunderland au nouveau bâtiment et au nouveau monde qui présente l'exposition sur l'Amérique du Sud. Wunderland a décoré la passerelle d'un côté du sol d'une suite de petits dioramas dédiés à des scènes typiques. Il y a notamment une ligne à deux voies d'un train qui relie les deux bâtiments. Inutile de dire que ce train fait de nombreux kilomètres en une journée !



Le Brésil

Rio de Janeiro est représentée avec la fameuse plage de Copabana, des parties de la ville, les favellas en escalier. Il y a une rue qui fête son Carnaval avec son corso fleuri et de nombreuses danseuses et danseurs, l'animation s'effectue



en appuyant sur un bouton. Sur la montagne du Corcovado en arrière plan, le Christ contemple la ville avec ses bras écartés. Cette maquette a été construite au Brésil par des modélistes brésiliens et a été amenée en avion à Hambourg.



La Patagonie et l'Antarctique

La Patagonie est désertique mais parcourue par des trains. Un réseau en voie normale avec des trains en traction diesel (dont je ne connais pas le fabricant) se croisent dans une gare avec d'autres trains à voie étroite et tractés par de grosses locomotives à vapeur. Ici pas de caténaire. Et en HOe j'ai bien reconnu les convois issus des programmes Roco, Bemo et Liliput. Le décor présente d'un côté les grandes plaines montagneuses avec de grands troupeaux de moutons et de l'autre l'Antarctique avec un village de pêcheurs aux maisons colorées. Il y a même une tempête avec le nouveau système de simulation assez extraordinaire, sans eau, mais l'effet des vagues est saisissant, avec deux bateaux balotés par les flots en furie. On peut voir la représentation de la banquise avec une portion du glacier qui se détache, l'effet est remarquable.



En arrière plan, le convoi à voie étroite arrive.



Le glacier est remarquable.



Navire de recherche et des icebergs. La banquise est remplie de manchots



Station de recherche dans l'Antarctique.



Autre vue de la station avec les manchots qui se prélassent sur des parties de banquises



Simulation bien réalisée d'une tempête avec des bateaux secoués.



Les moutons sont rassemblés pour être chargés dans les deux wagons.

Projets futurs

Les prochaines étapes de l'Amérique du Sud et des Caraïbes, y compris le désert d'Atacama, les Andes et la forêt tropicale, sont déjà en train de se former.

Des parties de l'Asie devraient être créées dans les années à venir. Et les idées ne manquent pas dans le Wunderland.



Présentation de la future maquette pour les Andes, le visiteur peut voir le chantier en travail.



Pose du treillis pour l'ossature des montagnes andines.



La construction, on peut déjà apercevoir la pose de voies dont une partie arpente la montagne avec, à droite, un début de ville aux maisons colorées



L'équipe en discussion sur la suite des travaux.



L'envers du décor montre la hauteur de la maquette.



Sur cette partie de treillis, en haut on commence la pose du plâtre.



La partie droite du paysage avec une ville andine est bien avancée.

Une technologie hors du commun

Derrière ces paysages imposants se cachent des systèmes sophistiqués de haute technologie : « Nous avons toujours cherché à relever tous les défis techniques, même ceux qui nous semblaient perdus d'avance. Cette attitude nous a permis de créer des technologies qui émerveillent les visiteurs », explique Gerrit Braun, cofondateur, avec son frère Frederik, du Miniatur Wunderland. Près de 500 000 LED qui s'allument et s'éteignent de façon dynamique, combinées à une commande d'éclairage développée spécialement, simulent quasi-parfaitement le jour et la nuit, une journée dure 15 minutes. De nombreux véhicules et avions sont commandés par ordinateur ou peuvent être mis en mouvement par les visiteurs en actionnant l'un des 200 boutons mis à leur disposition.

En plus des diverses maquettes présentées, Wunderland possède deux vitrines remplies d'une immense collection de véhicules de pompiers et de protection civile allemands, principalement à l'échelle 1/87 mais aussi quelques camions au 1/18.



L'une des deux vitrines avec son imposante collection de véhicules de pompier au 1/87 HO.



Gros plan sur le détail de ces véhicules au 1/87 !



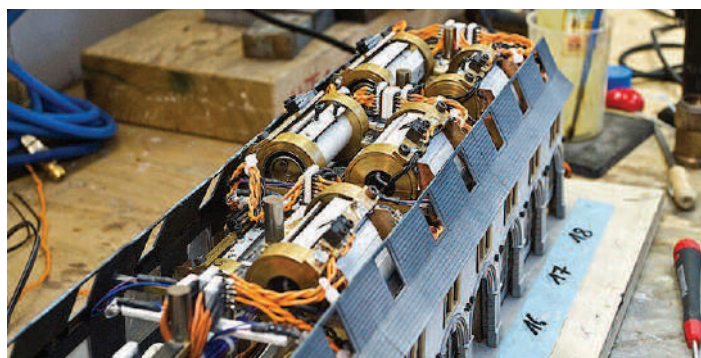
Deux camions de pompier au 1/18.

Les moteurs électriques

Des micromoteurs C.C. de la société FAULHABER se chargent de créer le mouvement associé à un grand nombre de ces boutons. «*Nous utilisons différentes séries de produits FAULHABER, selon l'effet visé*», explique Mathias Stamm, technicien système. Les modèles d'avion de l'aéroport de Knuffingen sont équipés de moteurs de la série 1717. Les petits véhicules des pompiers et beaucoup de trains sont également entraînés par des moteurs FAULHABER. Les micromoteurs de la série 1524, par exemple, génèrent le mouvement d'une porte à enroulement comme sur la caserne des pompiers. «*Le moteur est intégré à l'intérieur et remonte la porte en la faisant tourner sur elle-même*».

Conclusion

Je n'ai pas peur d'affirmer que Wunderland est la Mecque de l'amateur de maquettes ferroviaires au 1/87 avec tout ce



Moteur Faulhaber 1524 utilisé ici pour le mouvement des portes de la caserne des pompiers dans la maquette allemande.

Wunderland en chiffres au 08.2024

Superficie des maquettes	1'694 m ²
Univers thématiques	12
Longueur des voies	16'491 m.
Nombre de trains	1231
Nombre de wagons	plus de 12'000
Train le plus long	14,51 m.
Nombre de signaux	1'403
Nombre d'aiguillages	3'627
Nombre d'ordinateurs	59
Lumières	environ 521'500 LED
Nombre de personnages	292'110
Nombre d'arbres	157'000
Nombre de visiteurs	plus de 22 millions
Nombre de visiteurs suisses	654'868
Durée de construction	1 million 200'000 heures
Coût de construction	45 millions d'Euros

A ces chiffres vont s'ajouter les nouvelles constructions actuellement en chantier.

que cela comporte comme décor et accessoires indispensables. Une fois dans sa vie, une visite à Hambourg et surtout Wunderland s'impose. On y accède par le 2ème étage. A la fin de votre visite, la boucle est bouclée car la sortie se trouve directement à côté de l'entrée. Pour ceux ou celles que les escaliers rebutent, il y a un grand ascenseur à disposition. Wunderland dispose de plusieurs WC et d'un restaurant self-service avec de nombreuses places assises.

Le démarrage parfait pour votre voyage de découverte à Wunderland est la zone de l'Amérique qui se situe au milieu du 3ème étage. Cet étage regroupe les maquettes de l'Autriche, la Suisse, la Bavière, l'aéroport de Knuffingen, l'Allemagne centrale, Hambourg et la Scandinavie. Une autre partie de ce 3ème étage présente une autre vue de la Suisse, diverses représentations de l'Italie comprenant une belle reproduction du Vatican et des quartiers de Rome, Venise fait l'objet une maquette à part. Puis on arrive à Monaco, la Provence. Peu après se trouve le pont vitré qui accède à la nouvelle salle avec, pour l'instant, Rio de Janeiro, la Patagonie et l'Antarctique. Une grande partie de la salle est occupée par le chantier de la prochaine étape de l'Amérique du Sud et des Caraïbes, du désert et des Andes. Grâce aux outils modernes que sont le dessin assisté par ordinateur, les imprimantes 3D et la découpe-laser, Wunderland arrive à reproduire très fidèlement les bâtiments typiques des endroits désirés. Il en va de même pour les nombreux bateaux, les avions. J'ai même remarqué un nouveau type de wagon aspiro-nettoyeur HO conçu et réalisé par les techniciens de Wunderland. ■

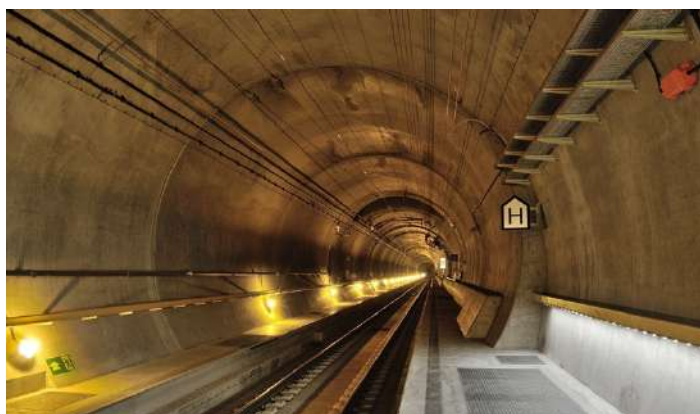
Revue de presse

Révélés récemment dans la presse - Jacky Colomb

RTS 14 septembre 2025

Remplacement des rails du tunnel de base du Gothard.

Une information de la RTS, publiée le 14 septembre 2025, annonce que les CFF devront remplacer l'ensemble des 152 kilomètres de rails du tunnel de base du Gothard plus tôt que prévu, en raison d'une usure plus importante que celle anticipée. Initialement, la durée de vie des rails était estimée à environ vingt ans, mais elle est désormais réévaluée à seize. Ce raccourcissement s'explique par l'intensité du trafic de marchandises, le passage fréquent de trains lourds et la circulation de trains voyageurs à 200 km/h, qui accélèrent l'usure des infrastructures. Les CFF attribuent aussi cette situation à une augmentation du nombre de trains, notamment depuis la mise en place d'une cadence semi-horaire lors du dernier changement d'horaire.



Le tunnel au niveau de la station multifonction de Sedrun Photo Zacharie Grossen

Le renouvellement des rails s'effectuera pendant les fenêtres de maintenance prévues, selon la communication des CFF. La compagnie ferroviaire recherche actuellement des entreprises disposant de concepts adaptés pour mener à bien ce projet. Remplacer tous les rails du tunnel de base du Saint-Gothard, représente un investissement considérable. Peter Füglistaler, directeur de l'Office fédéral des transports jusqu'en 2024, évalue les coûts entre deux et trois cents millions de francs. Cette semaine, les CFF ont lancé un appel d'offres sur la plateforme Simap pour une étude de marché. Objectif, trouver des concepts de mise en œuvre auprès d'entreprises capables de relever un tel défi. Plus que la pose elle-même, c'est l'acier qui pèsera sur la facture. Le remplacement de rails est en soi une routine pour les CFF mais la logistique complique considérablement l'exécution. « Le tunnel n'a que deux grandes ouvertures, les voies sont étroites, l'espace limité, les distances immenses », souligne Peter Füglistaler. Les CFF prévoient deux ans de travaux. Et ce ne sera pas la dernière fois ! Plus le trafic s'intensifie, plus les rails s'usent

rapidement. Chaque remplacement impliquera donc à nouveau des années de planification, des coûts élevés et des travaux d'entretien répartis sur deux ans dans ce que l'on appelle déjà l'ouvrage du siècle des Alpes.

L'accident de l'été 2023 a révélé la vulnérabilité de cette infrastructure. Le déraillement d'un train avait alors détruit sept kilomètres de voie, provoquant plusieurs mois de perturbations et un retour temporaire à l'ancienne ligne de montagne. Cependant, les CFF précisent que le futur remplacement des rails n'est pas lié à cet incident.

Avec une longueur de 57,1 km et 152 km de galeries au total, le tunnel du Saint-Gothard est en 2016 le plus long tunnel ferroviaire du monde, et la première ligne de plaine à haute vitesse à travers les Alpes. Il est aussi le plus profond du monde avec une couche de granit atteignant 2'450 mètres, à la hauteur du Piz Vatgira.

La circulation dans le tunnel est limitée à la vitesse maximale de 250 km/h (200 km/h dans un premier temps), correspondant à celle d'une ligne à grande vitesse. Les trains relient Zürich à Milan en 2 h 40 min, soit une heure de moins qu'avant sa mise en service. Les trains de marchandises quant à eux, circulent à une vitesse de 160 km/h.



Erstfeld portail nord du Tunnel de base du Gothard

Photo Zacharie Grossen



Bodio portail sud du Tunnel de base du Gothard

Photo Zacharie Grossen

TER. Menaces sur la ligne des Hirondelles

L'alerte a été donnée par les élus, les voyageurs et les habitants en mai dernier. La ligne TER, dite ligne des Hirondelles (73 km), qui relie Andelot-en-Montagne à Saint-Claude dans le Jura, est menacée de fermeture en raison de la dégradation de la voie ferrée, insuffisamment entretenue ces dernières décennies. Or s'il s'agit d'une des plus belles lignes de France, c'est surtout une ligne mythique, ponctuée de 36 tunnels et de 18 viaducs construits au XIXe siècle.



Elle fait la fierté de la Franche-Comté depuis de nombreuses années et constitue un bel atout au profit du tourisme et de l'économie du territoire. Les Jurassiens, les touristes et les étudiants ont accès, grâce au train, aux plus grandes villes de la région : Dole, Dijon, Besançon, Pontarlier. Selon SNCF Réseau, rénover la voie ferrée sur ces 73 km coûterait 90 Millions d'euros.

Des fonds absents du budget annoncé en mars pour les lignes régionales. « Tandis que la région a trouvé 200 millions d'euros pour la ligne des Horlogers », déplorait auprès de France 3 Guy Saillard, maire de Champagnole, commune desservie par la ligne des Hirondelles. En espérant que l'Etat, SNCF Réseau et la région Bourgogne-Franche-Comté prennent une nouvelle décision favorable.

24 Heures du 16 septembre 2025

Les CFF adoptent la conduite économique des trains

Les conducteurs doivent faire preuve de minutie pour réduire la consommation d'énergie des trains de voyageurs. Ces mesures font partie d'un plan national.

Au démarrage une locomotive consomme énormément d'énergie. Lorsqu'un train est en retard et impacte le trafic, il faut essayer de minimiser les arrêts des autres trains, en adaptant leur vitesse. Les CFF ont développé plusieurs systèmes pour réduire les grosses pertes d'énergie liées aux démarrages à répétition. Pour comprendre le fonctionnement de ces systèmes, il faut revenir aux bases d'un train de voyageurs : l'horaire. L'horaire public, en gare ou sur l'application, n'est pas le même que pour les employés, qui ont leur horaire dit « de service ». Il s'agit d'un horaire interne, prévoyant du temps de réserve sur

l'intégralité du parcours. Il comprend une certaine marge, tenant compte des imprévus du quotidien d'un mécanicien de locomotive, comme un petit dérangement technique ou une forte affluence. Depuis 2015, le système de régulation adaptative (ADL) informe les conducteurs des trains en retard. En ralentissant, ils peuvent éviter les arrêts complets et économiser beaucoup d'énergie.

Pour un Genève-Lausanne en InterRégio 90, l'horaire public annonce une durée de 39 minutes. En réalité, si le train roulait à la vitesse maximale autorisée sur ce tronçon, il arriverait plus vite, mais il dépenserait aussi plus d'énergie. Le temps de réserve, lorsque tout se passe « comme sur des bogies », permet donc aux conducteurs de réduire leur vitesse de croisière tout en arrivant à l'heure, en gare.

Le système vPRO (vitesse proposée)

Depuis 2020, les mécaniciens de locomotive disposent également d'un régulateur de vitesse optimisée leur permettant de rouler moins vite tout en respectant l'horaire. Sur l'un des écrans du tableau de bord, la vPRO s'affiche en violet et laisse libre recours au conducteur de l'adopter ou non. Si le train est en retard, le mécanicien de locomotive privilégiera plutôt la vitesse maximale. C'est comme ça que certains trains réussissent à rattraper leur retard. Un profil de conduite optimal est calculé par le système pour conseiller les mécaniciens. Ces recommandations sont ensuite adaptées en temps réel, aux données récoltées sur le trajet, notamment en fonction des travaux. Le temps de passage est calculé et s'actualise sur l'écran du tableau de bord. Si le train est en avance sur l'horaire de service, le conducteur peut encore ralentir, en respectant l'horaire public. Cette stratégie de conduite permet à l'entreprise d'économiser 50 gigawattheures par année. Les CFF veulent ainsi économiser 850 GWh par année, soit 30% de leur énergie d'ici 2030. Cela représente la consommation énergétique de 200'000 logements, une économie de 85 millions de francs.



D'autre part la mise en veille de la climatisation dans les trains à l'arrêt ou l'utilisation du frein électrique participent également à cette économie. Tous les conducteurs sont encouragés à privilégier le frein électrique au pneumatique. Premièrement, cela génère moins de particules fines polluantes les moteurs fonctionnent comme des générateurs et réinjecte le courant dans la ligne de contact. On a calculé que les freins électriques de trois trains qui descendent de Palézieux à Lausanne génèrent de l'énergie capable d'en faire remonter un.

A vendre H0m Spécial BEMO, analogique - Septembre 2025

Modèle H0m Bemo: RhB, FO, CFF Brünig et BOB (2 voitures rares), train complet



H0m CFF Brünig, HGe 4/4 101962-9 **190.-**
Loco à crémaillère, valeur 460.-



H0m BOB, voiture AB 215 **60.-**
Série limitée, rare



H0m BOB, voiture B 252 **60.-**
Série limitée, rare



H0m CFF Brünig, voiture AB 406 **50.-**



H0m CFF Brünig, voiture A 203 **50.-**



H0m CFF Brünig, voiture Jass B 736 **55.-**



H0m TPF, voiture sur base MOB **30.-**



H0m FO, HGe 4/4 No 31 **200.-**
A crémaillère avec rambarde, valeur 503.-



H0m FO, wagon ballast Fad 4855 **60.-**

Modèle H0m, 5 voitures STL en métal avec soufflets réels et suspensions sur les bogies
Toutes les voitures neuves CHF 115.- **prix spécial CHF 50.-/pièce**



H0m STL voiture RhB B2324 verte **50.-**



H0m STL voiture RhB B2327 rouge **50.-**



H0m STL voiture lourde RhB B2229 rouge **50.-**



H0m voiture BEMO Panoramic FO **50.-**



H0m STL voiture Appenzeller Bahn B241 **50.-**



H0m STL voiture Appenzeller Bahn B242 **50.-**



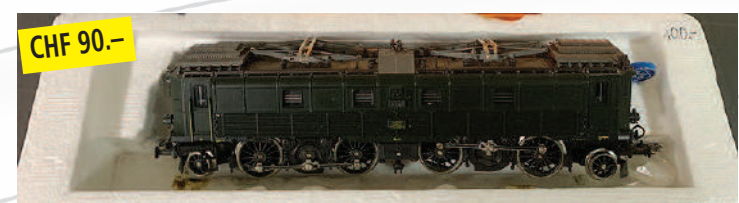
HO Roco CFF Re 4/4 No 10202



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



HO Roco CFF Ae 6/6 Bern No 11427



HO Roco CFF Be 6/8 No 12323



SWISS TRAINS PROMOTION
MODÉLISME FERROVIAIRE, LE SPÉCIALISTE DE LA VOIE MÉTRIQUE H0m

André Reymond
16, place d'Armes • CH 1227 Carouge
Tél. 076 616 83 53 • Mail: andre.stp@bluewin.ch

Agenda 2025-2026 – par Jean-Michel Mayor et André Reymond

Dimanche 5 octobre	Circulations publiques avec le tram historique de l'AGMT entre la gare de Cornavin, Plainpalais, Acacias et Lancy, en tenant compte de la fermeture de la rue de Carouge.
11 et 12 octobre	La GARM est à Leysin dans le cadre des 125 ans de l'Aigle – Leysin. Billet spécial à 5.– CHF Aigle - Leysin - Berneuse et retour. Détails de la fête www.tpc.ch
18 octobre	Bourse d'Epalinges à la grande salle. 9h30 à 15 heures.
Samedi 25 octobre	Bourse de modèles réduits à F-74100 Ville-la-Grand , salle du Savoy, 26, rue Leary. Parking du Porte-Bonheur. De 8h30 à 17 heures. Trains, voitures, jouets anciens, revues ferroviaires, buvette. Entrée : 3 € – Gratuit pour les enfants accompagnés d'un adulte. Org. AMFCF.
25 et 26 octobre	Portes ouvertes 2025 à Train Passion qui présente son réseau modulaire H0m. Entrée libre et petite restauration. Samedi 25 de 10h à 18h, dimanche 26 de 9h à 16h30. Ecole des Crêts de Champel, 1204 Genève. TPG: trolleybus ligne 3 arrêt Gos ou terminus, bus ligne 11 arrêt Crêts-de-Champel.
25 et 26 octobre	Blonay-Chamby . Week-end avec circulations spéciales pour marquer la clôture de la saison .
31 oct. au 2 novembre	Faszination Modellbau à Friedrichshafen (D). La plus grande expo toutes disciplines visitable en un jour pour les modélistes suisses.
20 au 23 novembre	Convention N à la foire d'automne de Stuttgart. Un pèlerinage incontournable pour les N-istes. Dans le complexe de la Messe à proximité de l'aéroport.
22 novembre	Bourse d'Auvernier . Salle polyvalente 9 à 16 heures. A proximité de l'arrêt Auvernier du tram 15. Parking gratuit.
Dimanche 2 novembre	Festival tramways historiques 2025 de l'AGMT . Circulations publiques d'automne de plusieurs motrices historiques au départ de la station de Rive.
1er et 2 novembre 2025	Salon Savoie Modélisme , 5ème édition, organisé par l'AMMAURA (Association de Modélisme et Maquettisme Auvergne Rhône-Alpes). L'événement a lieu tous les 2 ans. Exposition multidisciplinaire à dominante ferroviaire sur 13'500 m² – 600 exposants et 80 commerçants, plus de 90 clubs toutes tendances. Horaires : Samedi 9h-18h – Dimanche 9h-17h. Entrée : 10 € – Enfants 12-18 ans : 5 € Gratuit pour les moins de 12 ans, les enfants accompagnés d'un adulte. Lieu : Savoieexpo - Parc des Expositions - 1725 avenue du Grand Ariétaz - 73000 Chambéry
Sa 92 et Di 30 nov.	22ème Bourse aux modèles réduits . Centre CIP, 2720 Tramelan. 10h à 17 heures. Organisation : mathieu.chaignat@cip-tramelan.ch
Samedi 20 décembre	Tram de Noël de l'AGMT . Circulation publique de Noël entre la gare de Cornavin, Plainpalais, Acacias et Lancy, en tenant compte de la fermeture de la rue de Carouge.

2026

22 déc. au 3 janvier 2026 (sauf 24 et 25 décembre)	20ème Train des Fêtes de Passion Ilm au centre sportif d'Oron. A proximité de la gare de Châtillens ou bus 385 depuis Palézieux pour Servion, arrêt Gare routière. 10 à 18 heures (17 heures le 31.12 et 03.01). Entrée libre.
Dimanche 18 janvier	Bourse des jouets de collection à Palexpo Genève . 10 à 15 heures. Organisation : Dakota Events 079 328 32 00
21 février	Bourse des jouets de collection à Forum Fribourg . 9 à 16 heures. Organisation : Dakota Events 079 328 32 00
6 au 8 mars	Faszination Modellbahn à la Maimarkthalle de Mannheim
10 au 13 avril	Intermodellbau à la Westfalenhalle de Dortmund. La plus grande expo toutes disciplines avec 2 halles pour le ferroviaire.
11 et 12 avril	Traditionnelle expo-bourse du Rail Club Riviera à la salle de la Tronchenaz à Villeneuve (VD).
23 au 25 mai (Pentecôte)	Modellbahn Ausstellung au centre de tennis de Burgdorf, à proximité de la gare Burgdorf Steinhof. La plus belle expo du domaine ferroviaire de Suisse avec 2350 m² d'exposition du Z au Ilm. Samedi 13 à 18 heures, dimanche 10 à 18 heures, lundi 10 à 16 heures. www.modellbahnausstellung.ch

Annoncez vos manifestations à insérer dans le prochain agenda :
Délai 10 décembre 2025 à jm.mayor@bluemail.ch - Etat au 14.03.2025



Gare de croisement entre la voie normale HO et la voie étroite HOe en Patagonie. Evocation de l'Amérique du Sud à Wunderland. (Photo A. Reymond)



*Venise vue par un drone ?
Non, c'est la nouvelle
maquette à Wunderland
avec le pont du Rialto.
(Photo A. Reymond)*