

# CAM

BP 45

69530 BRIGNAIS

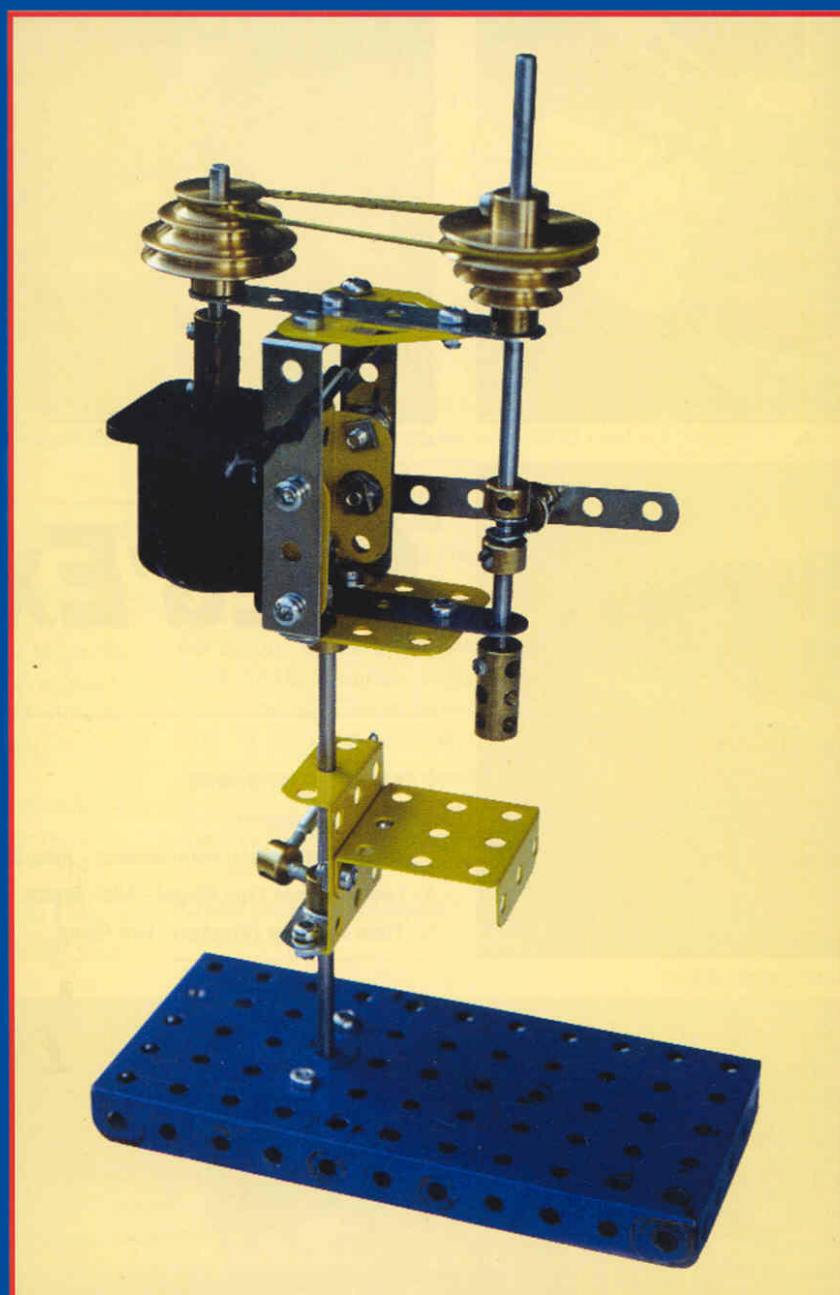
(FRANCE)



# N° 84

Octobre 2  
Novembre 0  
Décembre 3

MAGAZINE

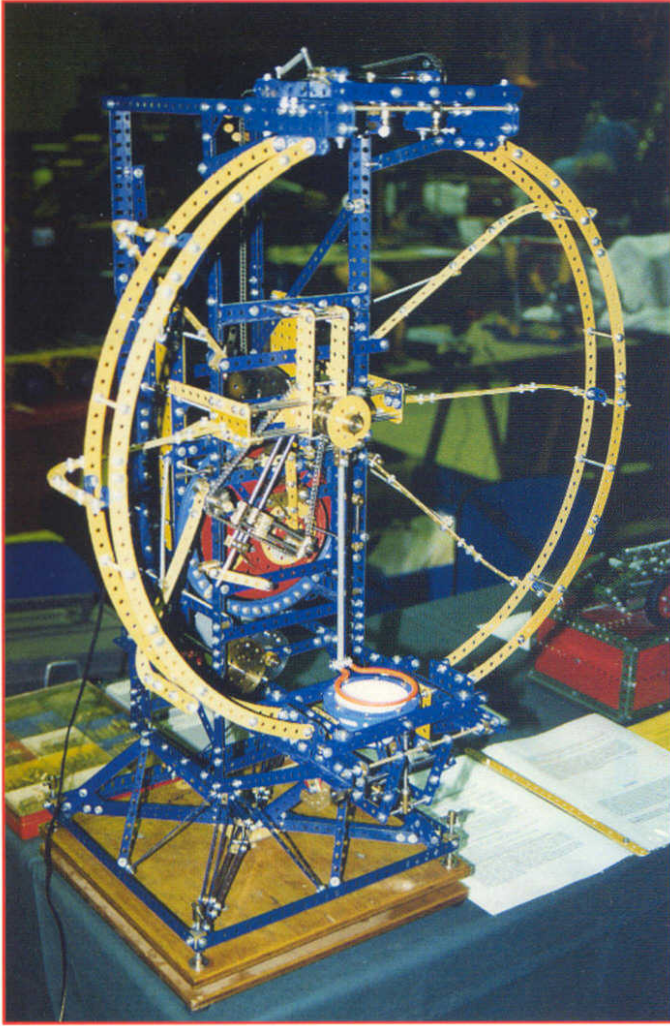


Perceuse à colonne.

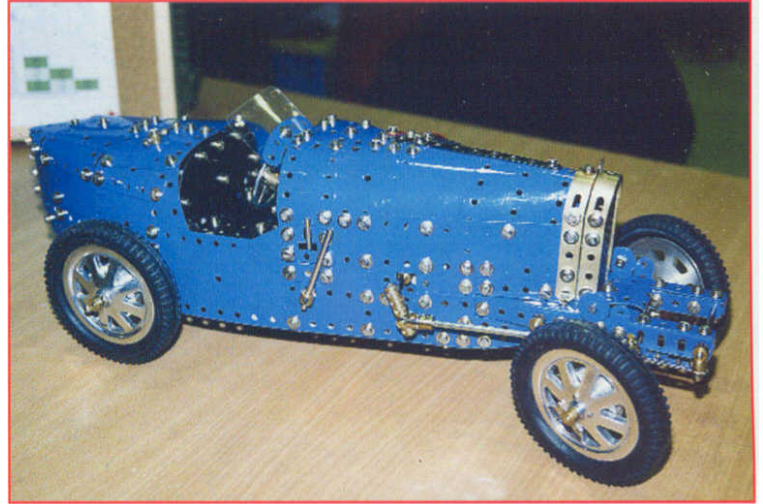
Photo Bernard Beaujard

Trimestriel - 10,00 €

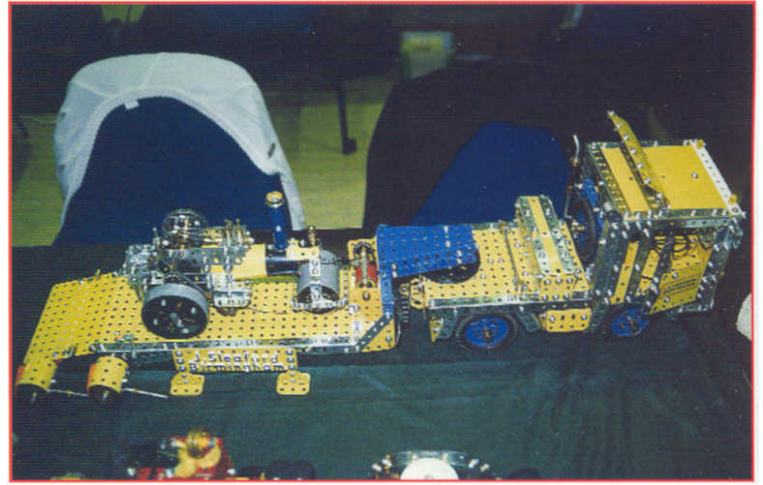




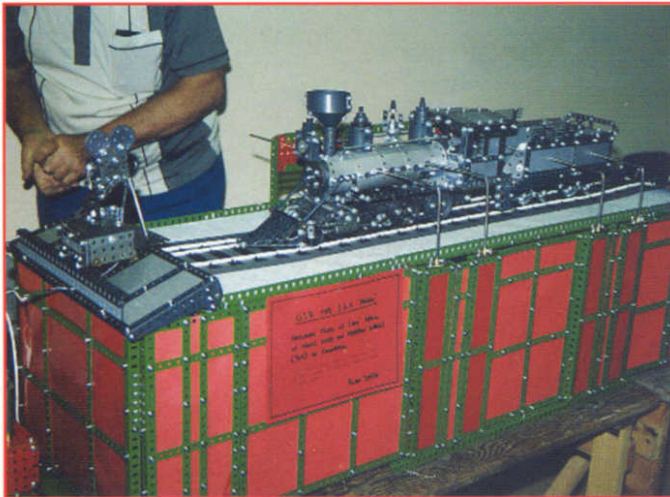
▲ 1



▲ 2



▲ 3



▲ 4

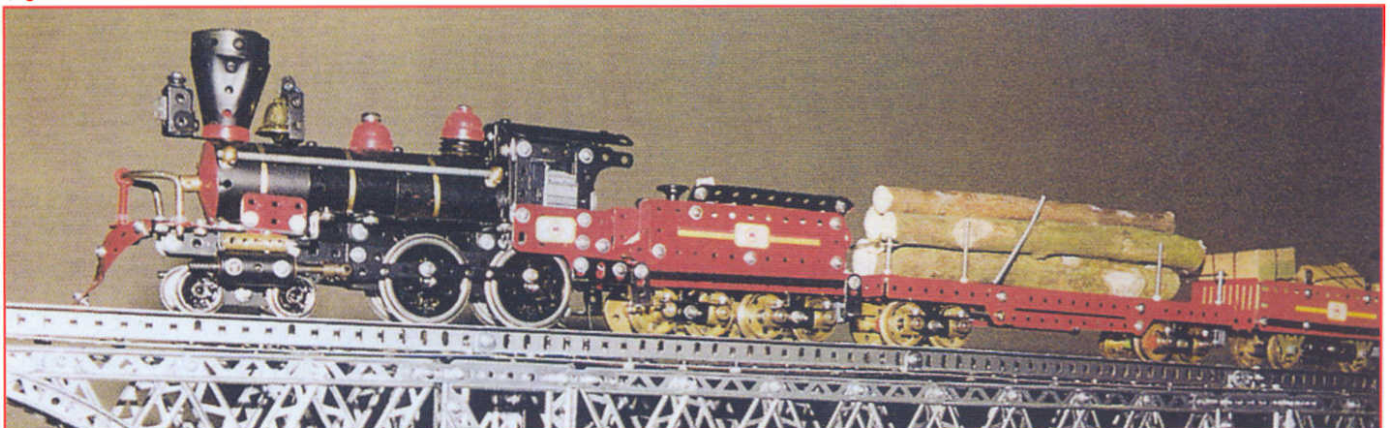
▼ 5



# SKEG'EX 2003

REPORTAGE : GUY KIND - CAM 0837  
(Modèles décrits page 17)

- 1 : Anneau - Tony Rednall.
- 2 : Bugatti - Inconnu
- 3 : Camion et rouleau compresseur - John Sleaford.
- 4 : Loco far west type Mogul - Allan Smith.
- 5 : Train à vapeur (Erector) - Ivor Ellard.







**Président : M. Claude Lerouge**

29 boulevard Wilson - F 39100 DOLE - Tél/Fax : 03 84 72 60 66 - E-mail : claudelerouge.cam@club-internet.fr  
**Association Loi de 1901**

<b>Fondateur, Président d'honneur : M. Maurice Perraut</b> (Adhésions - Littérature).....	Tél. 04 78 05 57 08
BP 45 - F 69530 BRIGNAIS	Fax 04 78 05 57 08
<b>Vice-Président :</b> <b>M. Claude Gobez</b> - 23 rue de Montesson - F 95870 BEZONS.....	Tél. 01 39 47 05 13
<b>Secrétaire :</b> <b>M. Marcel Pahin</b> .....	Tél. 03 81 34 42 84
6 impasse Corot - F 25230 SELONCOURT	Fax 03 81 34 58 40
<b>Responsable section Alsace, Bourgogne, Franche-Comté</b>	E-Mail : mpahin@wanadoo.fr
<b>Trésorier :</b> <b>M. Guy Pouchet</b> .....	Tél. 01 39 56 12 42
5 rue des Lavandières - F 78530 BUC	E-mail : pouchi@club-internet.fr
<b>Administrateurs :</b> <b>M. Jeannot Buteux</b> .....	Tél. 03 25 82 56 99
67 boulevard de Dijon - F 10800 ST.JULIEN-LES-VILLAS	E-mail : buteux-jeannot@ofir.dk
<b>Responsable section Champagne</b>	
<b>M. Michel Delannoy</b> .....	Tél. 04 42 21 22 68
770 ancienne route de Paris - Chemin de Maliveryn - F 13540 PUYRICARD	
<b>M. Willy Dewulf</b> .....	Tél. 04 91 87 19 34
Parc Dessuard, bât. C4 - 71 avenue des Caillols - F 13012 MARSEILLE	Fax 04 91 87 19 34
<b>Responsable section PACA</b>	
<b>M. Jean-Max Estève</b> - 3 rue Jacques Callot - F 75006 PARIS.....	Tél. 06 87 60 33 59
<b>Responsable section Île-de-France</b>	Fax 01 43 54 19 10
<b>M. Bernard Garrigues</b> .....	Tél. 03 23 73 22 19 (bureau) - 03 23 73 21 94 (après 19h30)
134 route de Reims - F 02200 BILLY-SUR-AISNE	Fax 03 23 73 12 23
<b>Porte-parole auprès de la Société Meccano</b>	
<b>M. Michel Gonnet</b> - 7 quai Claude Bernard - F 69007 LYON.....	Tél. 04 78 69 08 34
<b>M. Serge Hondemarck</b> - 35 rue du Bois Prie Dieu - F 94440 VILLECRESNES.....	Tél. 01 45 99 04 82
<b>M. Marcel Rebsichung</b> - 18 rue St. Wendelin - F 67500 HAGUENAU.....	Tél. 03 88 73 30 25

#### Les publications du CAM :

- Réimpression des Meccano-Magazines édités de 1916 à 1926 inclus.
- Photocopies de notices de "Super-Modèles" éditées de 1928 à 1935.
- Anciens numéros du présent Magazine, et dans la limite des stocks disponibles.
- Nomenclature des documents d'instructions édités pour le marché français :  
Tomes 1 & 2

Pour toute cette littérature (liste détaillée sur demande), s'adresser à : Maurice Perraut  
BP 45 - F 69530 BRIGNAIS.

**Le Magazine du CAM**, organe du Club, est servi par abonnement. Sa parution est trimestrielle.

Reproduction interdite des textes et des photos sans accord préalable.

Toute demande de renseignements doit être accompagnée d'un timbre pour la réponse. Nous rappelons que le CAM ne peut en aucun cas fournir d'attestation pour l'administration fiscale.

#### Rédacteur en chef :

Marcel Pahin : BP 3 - 6 impasse Corot  
F 25230 SELONCOURT  
Tél. 03 81 34 42 84 - Fax 03 8134 58 40.

**En accord avec l'auteur, nous pouvons être amenés à faire des modifications de texte.**

#### Restez membre du CAM.

##### Devenez membre du CAM :

Cotisation annuelle : 39 Euro, à verser au Trésorier : Guy Pouchet  
5 rue des Lavandières - F 78530 BUC  
par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM (16 Euro pour les moins de 18 ans).  
Cotisation pour les membres résidant hors CEE : 46 Euro pour les adultes.

##### Crédit photos, logos et dessins :

B. Beaujard, W. Dewulf, C. Gobez, J.M. Jacquell, G. Kind, Marcel Pahin, B. Périer, M. Perraut.

##### Crédit photos numériques :

M. Perraut.

##### Mise en page :

Éditions La Régordane  
BP 3 - F 48230 Chanac

##### Impression & routage :

AMD-Multicom - Immeuble Le Tertiel  
113 quai Jean Périodier - F 34070 Montpellier

**Date limite de réception de tous les envois pour le prochain numéro :**

**30 octobre 2003\*.**

##### Date de parution du N° 85 :

Première quinzaine de janvier 2004.

**En couverture :** Perceuse à colonne - B. Beaujard.

**En encart :** Renouvellement cotisation 2004.

## SOMMAIRE

### ÉDITORIAL

**ILS NOUS ONT QUITTÉS  
BOUFFÉMONT** 4

### LA MÉCANIQUE À LA LOUPE

**DIRECTION ASSISTÉE** 5

### LE COIN DU COLLECTIONNEUR

**PREMIER MOTEUR MECCANO  
NOMENCLATURE DES  
DOCUMENTS D'INSTRUCTIONS** 8

### CONSTRUCTIONS

**UN BEAU TAPECUL** 11  
**PERCEUSE À COLONNE** 13  
**KENWORTH** 14

### CONCOURS

**LES CONCOURS 2004** 16

### EXPOSITIONS

**SKEG'EX 2003** 17

### DIVERS

**ANNUAIRE - PA** 18

\* Les dossiers doivent être accompagnés d'une mention certifiant que vous êtes le créateur du modèle concerné, et d'une photo d'identité (fichier sur disquette, en ASCII si possible).



■ **CHOSSES PROMISES,**

Choses dues. Vous avez pu lire et admirer les modèles de l'expo de Tergnier en couleurs. Comme vous pouvez le voir, ce numéro est également un tout couleurs et fait 20 pages comme nous l'avions annoncé dans notre numéro 83.

■ **COTISATION 2004**

Comme nous vous l'avions annoncé également dans notre dernier numéro, le paiement de la cotisation passe à 42 € pour les adultes, 20 € pour les moins de 18 et 50 € pour les hors CEE.

De plus, vous avez jusqu'au 31 décembre 2003 pour faire votre règlement. Au delà de ce délai, les retardataires paieront 2 € supplémentaires pour recevoir leur premier numéro.

Le recouvrement de cette cotisation n'est pas exigible pour le 31 décembre 2003. Cependant, cela simplifie grandement le travail des responsables, en particulier du trésorier et du secrétaire.

Nous demandons aux personnes ne désirant pas, par principe, payer d'avance d'envoyer leur paiement à l'ordre du trésorier, majoré directement de 2 € !

■ **LE BULLETIN 85**

Nous parlons ici du bulletin du premier trimestre 2004. Depuis plusieurs années, il était distribué pour Noël, afin de faire un cadeau supplémentaire aux adhérents.

Cela fonctionnait à peu près bien jusqu'en 2000. Depuis 2001, force est de constater que certains adhérents restent un à deux ans, puis ne renouvellent pas leur cotisation.

Ce qui fait que pour la cotisation d'une année, l'adhérent recevait un bulletin supplémentaire, ceci quel que soit son temps de cotisation. Le club ne peut plus se permettre de "donner" ainsi, bon an mal an 100 bulletins par an.

Au regard des statistiques, il y a eu 48 défections au passage de l'année 2003. Pas moins de 14 personnes ayant cotisé en 2002 n'ont pas effectué leur renouvellement. Ce qui représente plus de 25% de celui-ci, rien que pour l'année 2003.

Il est donc possible d'imaginer que ce phénomène perdurera et s'amplifiera peut-être dans le futur.

Raison pour laquelle à partir de 2004, le premier bulletin de l'année paraîtra en janvier 2004 et non plus en décembre de l'année précédente comme auparavant.

Tout cela pour dire que tout retard de cotisation entraînera un retard très important pour l'adhérent concerné, dû au fait qu'il ne pourra recevoir son premier bulletin qu'après réception de son chèque et quand nous aurons reçu les bulletins en reliquat du numéro 85.

Ce qui fait que pour un retard de paiement d'une journée. L'adhérent concerné se verra d'une part pénalisé de 2 €, et d'autre part risque de recevoir son bulletin en février. D'où l'importance de faire attention aux dates d'envoi et à la somme inscrite sur le mode de paiement.

Dès que le fichier de routage sera considéré comme définitif, les paiements arrivant après cette date seront retournés aux intéressés en leur demandant de vouloir faire l'appoint. Ne croyez pas que ce cas soit utopique. Pour ne pas avoir suivi les consignes, un de nos adhérents a reçu ses premiers bulletins 2003 début août.

Il existe bien sûr plusieurs raisons à cet état de fait, en particulier l'envoi d'un chèque non signé et pas de la somme attendue, de plus à la mauvaise personne.

LA RÉDACTION ■

■ **BOUFFÉMONT : L'AVENTURE CONTINUE**

"Meccano", principe fédérateur de l'ancienne et de la jeune génération. Pour la rentrée 2002, neuf jeunes amis Meccano se sont portés volontaires pour construire des modèles. Sur les principes de la base

▼ Lycée Léonard de Vinci à Bouffémont (de g. à d. et de h. en b.) : M.R. Romain, P. Pisant, A. Merchant, S. Belkhodja, J. B. Fromanteau, P. Daboudet, A. Deoninck, C. Hamelin.



de la "Gilde Meccano", témoin de l'incroyable impact ludo-pédagogique de cette activité qui suscite les passions. Encourager les jeunes à concilier les études, le jeu et le passe-temps, mais en développant leurs connaissances en mécanique et en technologie. Cet atelier géré par le foyer socio-éducatif, il est animé par un bénévole le vendredi de 14 à 16 h. La motivation est grande, pour ces jeunes : pouvoir créer.

Pour commencer, il est décidé de construire un robot : le modèle spécial de la notice 9-7. Tous les neuf élèves y participent. Deux heures par semaine, ce n'est pas beaucoup, aussi et de temps en temps la passion fait que les horaires sont élastiques et cela déborde. À l'annonce de la possibilité de présenter des modèles à l'ex-

**ILS NOUS ONT QUITTÉS**



▲ Luigi Bettello à Novegro en 1998.

Luigi est né à Vicenza (Italie) en 1923. Il fut directeur commercial. Il devient président du club italien (GAMM). En 1987 il découvre le CAM et y adhère, il y restera jusqu'à la fin.

Bernard Beaujard est né à Rai dans l'Orne en 1919. Après des études techniques Au Mans, il commence une carrière professionnelle chez Renault comme dessinateur projeteur, où il reste 6 ans. Il devient ensuite photographe dans la haute coiffure. Il s'essaie au vol à voile et devient pilote photographe par passion. Il se lance dans la restauration d'un Maubaussin. Il vole à partir de 1966 sur un piper club qu'il ne quittera plus jusqu'en 1994 à l'âge de 75 ans. Nos livres d'histoire et de géographie sont ornés de ses photos aériennes.

Nous assurons à ces deux familles dans la douleur toute notre sympathie et leur présentons nos plus sincères condoléances. LA RÉDACTION ■

▼ Bernard chez lui en août 2001.



position du Club des Amis du Meccano à Tergnier, ce fut un regain d'intérêt et nos neuf partants décident de construire une locomotive du manuel 6, le modèle 6-14, ainsi qu'un tramway : modèle 6-9. Hélas, tous ne pourront pas venir à l'expo !

Enfin ! Tout est prêt pour l'exposition, avec pas mal de problèmes. Une table a été retenue en temps utile. Voici nos trois constructeurs partis à l'assaut de l'expo : J.B. Fromanteau, P. Daboudet et A. Deoninck. Merci aux donateurs, à tous les constructeurs du CAM pour les encouragements et les félicitations pour ces jeunes : la relève, j'espère.

À bientôt pour d'autres aventures.

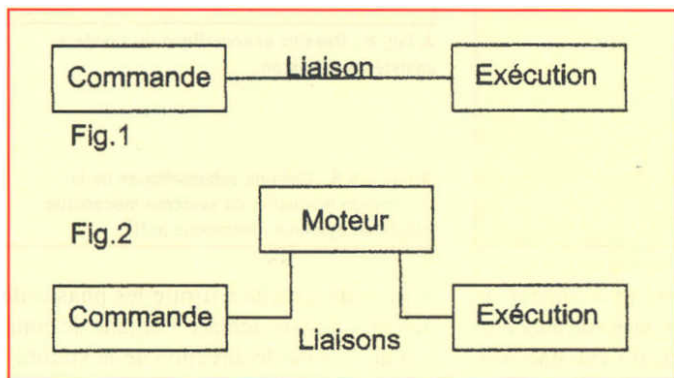
Le responsable de l'atelier Meccano au collège Léonard de Vinci à Bouffémont.

CLAUDE GOBEZ - CAM 0072 ■



## LA MÉCANIQUE À LA LOUPE

# DIRECTION ASSISTÉE (1) COMMANDE - EXÉCUTION



▲ Fig. 1 à 3 : Schémas de la commande exécution, de la commande moteur exécution, de la commande moteur asservi.

Suite aux questions posées par de nombreux constructeurs au sujet des commandes assistées et aussi par goût personnel, nous avons demandé à notre ami Willy Dewulf de bien vouloir nous concocter un article sur le sujet.

Comme à son habitude Willy s'est mis au travail avec l'aide de son ami Marius et nous gratifie d'un article qui tiendra sur deux de nos bulletins, tant il y a à dire sur ce sujet au combien intéressant.

Vous trouverez dans ce premier article de trois pages tout ce qui touche à la théorie. Comme d'habitude les explications ainsi que les schémas et photos sont simples, clairs et lumineux. Rien n'est laissé au hasard, malgré la délicatesse du sujet.

### COMMANDER, EXÉCUTER

Une machine, un modèle Meccano, exécute en général une commande humaine. Nous commandons un déplacement ou l'application d'une force par action de notre doigt, notre main ou notre pied (rare en Meccano). Cette action de commande (Fig. 1) est transmise à l'organe d'exécution par une liaison. Le cas le plus simple est la montée d'un seau (Fig. 4). Entre le seau qui monte l'eau, ce que nous dési-

rons, et notre main qui commande l'action, un câble assure la liaison.

Dans le cas de la Fig. 4, c'est la force humaine qui assure l'exécution.

Mais il est possible aussi d'utiliser un moteur qui exécutera la tâche (Fig. 2). Nous nous assurons visuellement que le moteur a exécuté correctement son action.

Enfin, il est possible de passer par un système de comparaison entre l'ordre donné et son exécution (Fig. 3). C'est le système de comparaison qui donne les ordres au moteur en fonction de ce qu'il a déjà fait, et souvent nous en informe.

Nous trouvons dans cette catégorie la barre de gouvernail d'un bateau, ou le changement de direction d'un appareil de voie de chemin de fer situé hors de vue du poste d'aiguillage.

Parfois, une liaison supplémentaire est ajoutée entre "commande et exécution", si un motif de sécurité impose que l'exécution soit faite, même en cas de défaillance du moteur.

### DIFFÉRENCE ENTRE COMMANDE ET EXÉCUTION

La commande : votre doigt ou main, exerce une force et un déplacement.

Dans le cas de la Fig. 5, l'effort et le déplacement d'exécution sont ceux de la commande.

Il est plus que fréquent que notre commande amplifie notre effort et/ou son déplacement.

La Fig. 4 montre un treuil qui multiplie l'effort, en diminuant le déplacement. Le système est alors dit "passif", et la liaison comporte une machine simple.

Le mécanisme standard Meccano M.S.112 (Fig. 9) multiplie l'effort de freinage sur la poulie.

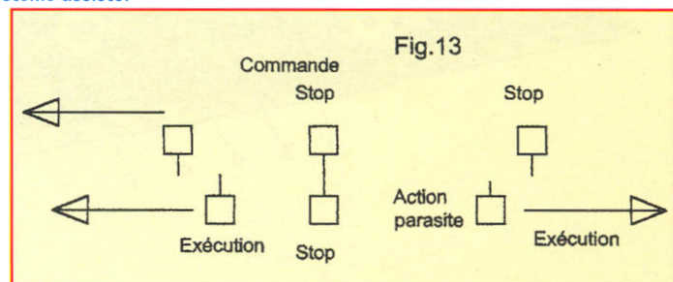
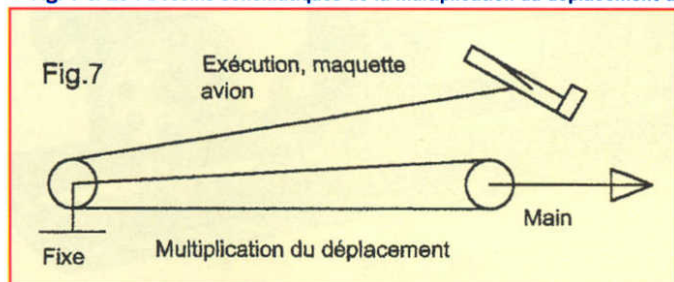
Le mécanisme standard M.S.118 (Fig. 10) le multiplie encore plus, mais au prix d'un déplacement important en rotation de la poulie 1. Dans un cas nous avons un système de levier, dans l'autre un système vis-écrou.

La commande peut multiplier le déplacement. La Fig. 7 montre un système de palan multiplicateur de déplacement, jadis utilisé pour le lancement des modèles réduits de planeur.

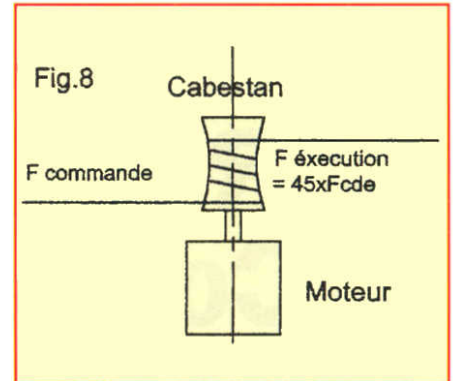
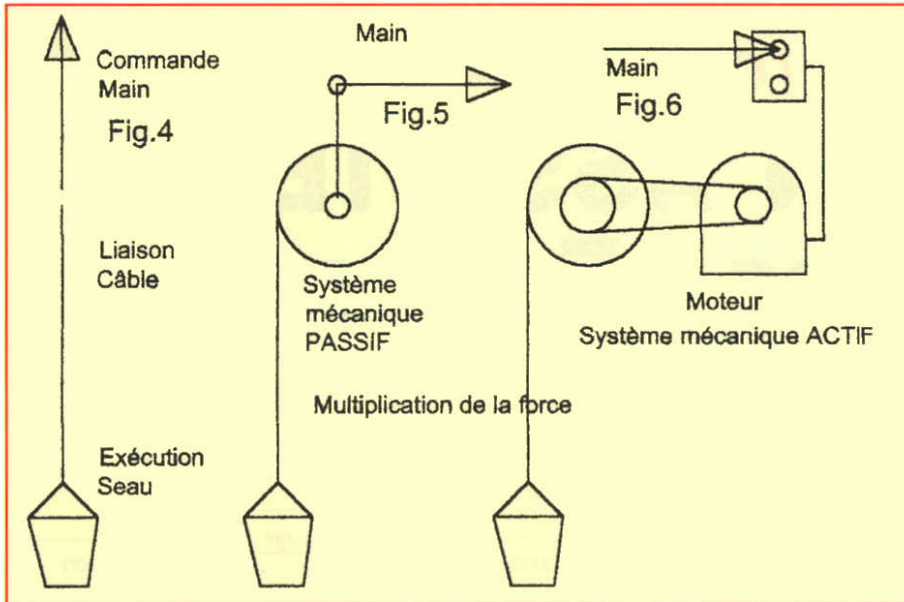
Notons que le problème peut être aussi de diminuer le déplacement. Cas du micromètre de mesure (Palmer).

Si le travail humain (force x déplacement) est insuffisant, il faut ajouter un mo-

▼ Fig. 7 & 13 : Dessins schématiques de la multiplication du déplacement du système assisté.







▲ Fig. 8 : Dessins schématique du système assisté du cabestan.

◀ Fig. 4 à 6 : Dessins schématiques de la commande manuelle, du système mécanique passif, du système mécanique actif.

teur dans notre chaîne : "commande - exécution". Le système est alors "actif".

Dans la Fig. 6, la main exerce une force sur un bouton de commande, avec un déplacement minime. Ce bouton commande un moteur, qui exécute avec une force accrue, un déplacement lui même accru.

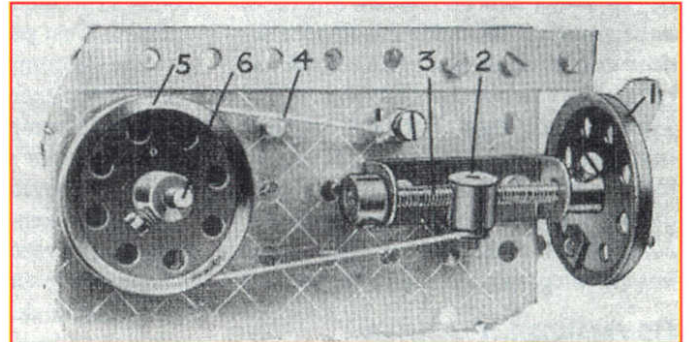
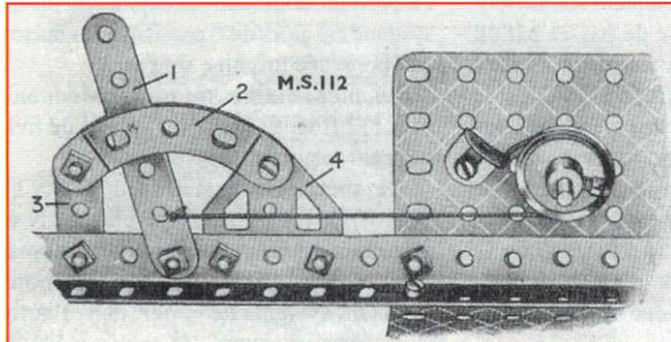
Le système est dit "assisté" si le moteur augmente la force d'exécution, mais en respectant strictement le déplacement de la main.

Dans un cabestan (Fig. 8) la traction de la corde par la main provoque son adhérence sur la poulie et le moteur l'entraîne avec un coefficient multiplicateur qui peut être considérable (Frottement exponentiel entre corde et poulie motrice). Mais si nous ne tirons plus, la corde glisse et n'avance plus. Le mouvement de la main est égal à celui de la corde avant et après la poulie.

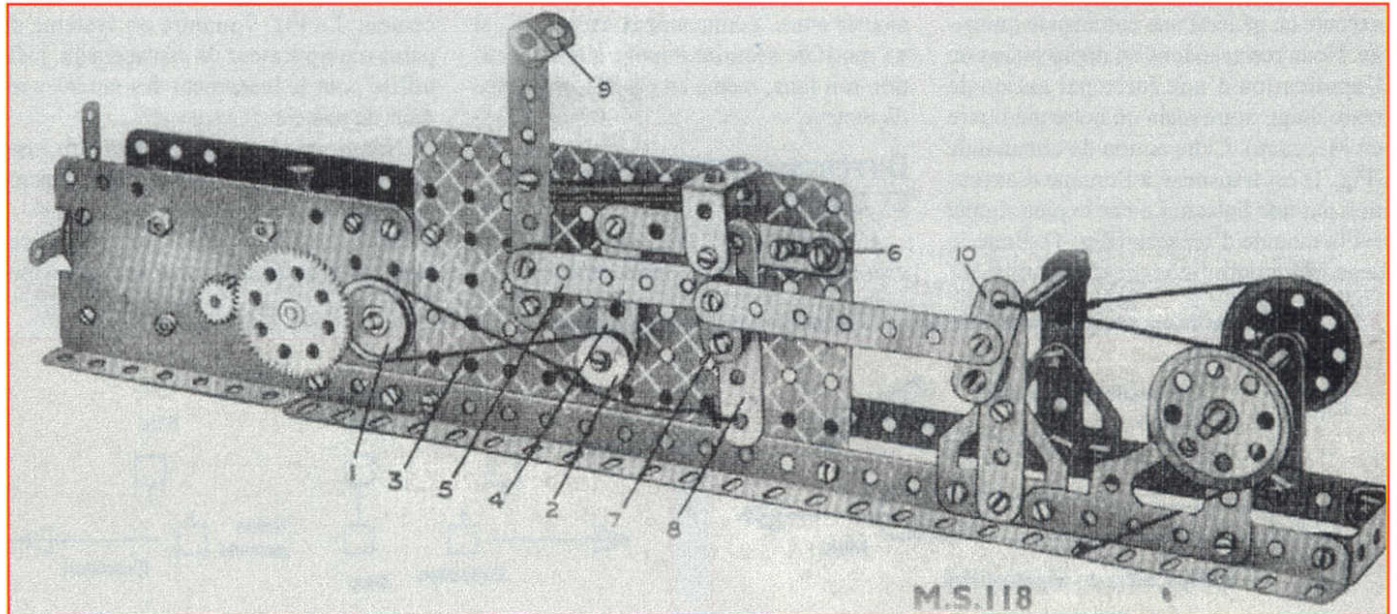
Le plus souvent, nous comparons la commande à son exécution. La Fig. 13

montre de gauche à droite les phases de travail. La main déplace l'organe de commande (volant de direction de la voiture). Les roues sont un peu en retard sur ce mouvement, ce qui se voit dans le déplacement de l'organe d'exécution. La distance entre ces deux organes (positive ou négative) provoque un ordre d'exécution du moteur d'assistance. L'organe d'exécution rattrape celui de commande qui s'est arrêté, ou le suit. S'il tente de le dépasser,

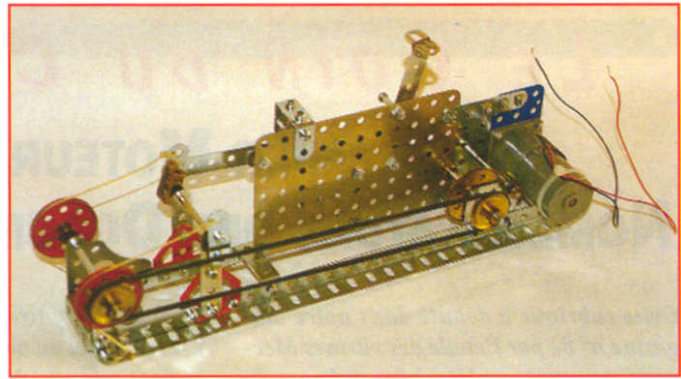
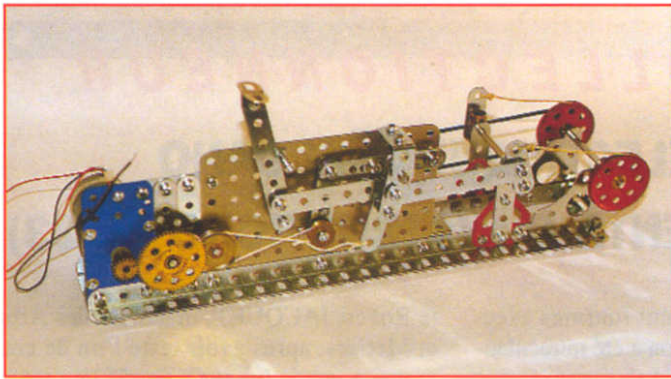
▼ Fig. 9 & 10 : M.S. 112 et M.S. 113.



▼ Fig. 11 : Mécanisme standard M.S. 118.







▲ Fig. 12 & 14 : M.S. 118 de Marius face avant et face arrière.

ou si une action parasite essaye de le faire, le moteur reçoit un ordre inverse et l'organe retourne vers celui de commande. La réalité est ici assez simplifiée.

### QUELQUES SOLUTIONS THÉORIQUES

L'organe de commande est le plus souvent la main humaine qui agit sur un système :

- mécanique,
- pneumatique,
- hydraulique,
- électrique ou électronique.

Les organes de liaison peuvent être :

- diverses liaisons mécaniques,
- des tubes pour l'utilisation des fluides,
- des câbles électriques pour les liaisons électriques et électroniques.

Les ondes radio et les faisceaux infrarouge permettent de s'affranchir d'une liaison rigide entre "commande et exécution".

Les organes d'exécution, donnant force et déplacement, peuvent être :

- la pesanteur,
- des mécanismes à ressort.

Mais le plus souvent ce sont des moteurs de tous types, de la vapeur au moteur pas à pas en passant par les moteurs électriques et thermiques.

#### Exemples de systèmes passifs

Nous les avons déjà rencontrés. Revoir les Fig. 9 et 10.

#### Exemple de système actif

Le système Meccano M.S.118 (Fig. 11) est un modèle pédagogique montrant comment le freinage d'une poulie peut être augmenté par la force d'un moteur. Notre camarade Marius BOUCHARD a complété ce modèle pour le rendre plus attractif. Le M.S.118 freinait dans les deux sens. Celui de Marius ne freine que dans un seul sens, mais... freine des poulies qui étaient arrêtées. Pour cela (Fig. 14), le moteur d'assistance entraîne par courroie les poulies à freiner.

Attention, pas par pignons ou chaîne, car en bloquant le moteur, nous faisons

cesser l'assistance.

Sur la Fig. 12, nous remarquerons une différence avec le M.S.118. La bande n° 4 est articulée sur un trou plus bas, ce qui augmente la force d'écartement de la poulie n° 2. La corde forme une courroie croisée, qui assure un entraînement plus efficace lorsqu'elle est tendue. Normalement cette courroie est détendue, donc n'est pas entraînée. Une pression sur la pédale de frein écarte la poulie n° 2, ce qui tend la corde croisée et assure son entraînement.

Le morceau de corde, visible sous la n° 2, est lié à la précédente et tire sur la bande n° 8 freine les poulies.

Attention, la poulie n° 1 doit tourner dans le sens inverse des aiguilles d'une montre. Pour mettre en évidence l'assistance, il est possible d'enlever la corde croisée et de freiner avec le bout du doigt. Remettons la corde et nous remarquons que la pression nécessaire pour le freinage des poulies a fortement diminué.

WILLY DEWULF - CAM 0590 ■

## QUELQUES RÉFLEXIONS SUR LES EXPOS

*L'article sur les directions assistées étant trop long pour être passé en une seule fois, et le nombre de schémas et photos étant très nombreux, nous nous permettons de vous livrer ici quelques réflexions d'un habitué des expositions s'il en est :*

• 1 - Il est indispensable d'insister sur l'immense intérêt d'une exposition annuelle pour un club comme le nôtre.

C'est une manière indispensable de faire le point en ce qui concerne la production de nos membres, tant en modèles qu'au point de vue des collections. La qualité et les nouvelles voies explorées par les constructeurs sont insoupçonnées par le membre moyen qui s'extasie encore sur un modèle mille fois répété et reconstruit à des détails près. Pour les collectionneurs, c'est l'occasion unique de voir et toucher des pièces uniques, sinon de les acquérir. La possibilité d'acquisition de pièces de construction est également importante, que ce soit des pièces de seconde main ou des modèles nouveaux.

• 2 - C'est aussi, on pourrait dire avant

tout, une occasion de se connaître et de s'apprécier.

• 3 - Notre but primordial étant d'amener un maximum de nos membres à participer à ces expositions. Je ne parle que pour mémoire, de l'importance des contacts interclubs. La preuve en est de la réflexion que m'a faite un éditeur anglais « *Il va falloir s'occuper plus activement de ce qui se fait en France* ». À noter que cela s'est fait via Internet où un site est apparu le dimanche 1<sup>er</sup> juin, site qu'il faudrait signaler immédiatement à un maximum de clubs étrangers.

• 4 - En dehors de la recherche des bonnes volontés dont il faut signaler au passage l'extrême dévouement et souvent une excellente organisation, le point le plus crucial pour un développement de nos expositions me semblent être la date et le lieu de réunion.

• 5 - Pour aller à une exposition, il faut un créneau de liberté et se déplacer. Cela coûte cher et un déplacement se heurte aujourd'hui au problèmes des grandes migrations. On ne peut pas s'affranchir de

ces contraintes.

• 6 - La date de l'Ascension me semble être le pire des choix (sic). Il ne doit pas être difficile de trouver un long week-end plutôt printanier qu'estival.

• 7 - Pour le kilométrage, on pourrait penser à diviser en deux l'exposition. Une se tiendrait au nord, l'autre au sud ou raisonnablement au sud. Il ne serait peut-être pas obligatoire que ces deux expositions soient d'égale importance. Nous avons bien une multitude de micro expositions un peu partout. La plus importante doit être, à mon sens, nordique pour attirer les modélistes anglais, belges, allemands, hollandais et autres. L'autre serait consacrée aux gens du sud, Français, Italiens, espagnols. À Tergnier il y avait deux italiens (dont un venant d'Allemagne) et aucun Espagnol.

Ce n'est pas un problème facile. J'exécute d'abord puis, je transmets mon expérience. Dans tous les cas, je reste à votre plus entière disposition.

WILLY DEWULF - CAM 0590 ■



# LE COIN DU COLLECTIONNEUR

## LE PREMIER MOTEUR ÉLECTRIQUE MECCANO NOMENCLATURE DES DOCUMENTS D'INSTRUCTIONS (1923)

*Cette rubrique a débuté dans notre magazine n° 81 par l'étude des vitrines Meccano pour pièces détachées qui sera de toute évidence poursuivie. À la réflexion il nous a paru toutefois judicieux de diversifier les sujets traités à l'intention des collectionneurs qui ne seraient pas spécialement passionnés par la seule étude en cours et de ce fait défavorisés pendant toute la durée de son développement. C'est pour parer à cet éventuel désagrément que nous alternerons et entreprendrons dans ce magazine une autre étude, en l'occurrence celle des moteurs Meccano.*

Ce moteur fabriqué aux USA d'après les plans et pour le compte de MECCANO-LIVERPOOL fut mis en vente en 1916. Cette grande nouveauté dont venait de s'enrichir le système Meccano connut un succès retentissant. Certes, la copieuse publicité que lui fit la documentation nourrie de l'époque n'y fut pas étrangère. N'allait-elle pas couvrir ce moteur d'éloges en ces termes : « Le moteur qui donne de la vie à vos modèles », ou plus flatteurs encore : « Le moteur le plus gracieux, le plus puissant, le plus pratique des moteurs jouets » !

Il fut proposé en deux versions : avec marche simple (moteur n° 1) ou avec renversement de marche : (moteur n° 2). Vendu séparément, il donna également lieu à la sortie de trois boîtes Meccano spéciales dénommées : 1X, 2X & 3X, qui furent au catalogue de 1916 à 1919. Leur contenu était celui des boîtes normales avec addition de l'un de ces moteurs. Les deux premières contenaient un moteur à marche simple, la troisième un moteur à renversement de marche.

Le type représenté ce jour est le tout premier, tel qu'il apparaît dans toutes les publications Meccano jusqu'à sa suppression en 1921, bien qu'ayant subi entre temps des modifications notables, notamment sur le plan pratique dont aucun document ne fit état. Nous vous dévoilerons ces modifications à l'appui de clichés lors de la suite de l'étude afférente aux moteurs Meccano.

Nous vous présentons page suivante les deux versions de ce premier moteur avec leur boîte respective. Le cliché du bas concerne le moteur n° 2 (avec renversement de marche), équipé de toutes les

pièces qui s'y trouvaient fournies avec. L'exemplaire en question a été miraculeusement retrouvé à l'état rigoureusement neuf avec sa boîte et notamment ses pièces d'origine, ce qui nous permet d'en établir la liste et en faire la description avec la plus grande rigueur

- une petite poulie se fixant à l'aide de sa vis spéciale en bout de l'arbre moteur,
- deux roues nickelées de 56 dents poinçonnées trois fois Meccano autour du moyeu,
- un pignon de 20 dents poinçonné Meccano sur le plat,
- une bague d'arrêt sans poinçon et
- deux tringles de 65 mm percées d'un trou faisant office, le cas échéant, de point d'attache de la ficelle fine Meccano de l'époque.

Selon toute vraisemblance tous ces moteurs, avec ou sans renversement de marche, étaient vendus avec cet assortiment de pièces.

### CARACTÉRISTIQUES (1)

- Présentation nickelée,
- Flasques ajourés de 4 trous de hauteur à une extrémité réduits à 3 trous à l'autre,
- Rebords de fixation à trous ronds sur toute leur longueur,
- Longueur hors tout : 127 mm,
- Hauteur : 51 mm à une extrémité et 38 mm à l'autre,
- Poinçon sur le flasque côté porte charbons :

MECCANO  
NEW-YORK  
Made in U.S.A.  
Patent Applied For

### FONCTIONNEMENT

- Sous tension de 4 à 6 volts en courant continu ou de 8 à 10 volts en courant alternatif.
- Consommation en charge dans les deux cas : 3 à 3,6 Ampères.

#### Particularités :

- Induit tambour ne comportant que 3 bobines pour 6 encoches, soit une bobine dans deux encoches diamétralement opposées.
- Pignon de 10 dents monté en force sur l'arbre.

**(1) :** Ces données techniques m'ont été personnellement fournies par notre regret-

té Robert JACQUET, ingénieur des Arts et Métiers, après avoir testé l'un de ces moteurs que je lui avais confié en prévision de la première étude qui a paru dans le bulletin du CAM n° 6.

### QUELQUES PRIX DE VENTE

Son prix de lancement annoncé par l'un des premiers documents annonçant l'existence de ce moteur, en l'occurrence le recueil de modèles primés au concours Meccano de 1914-1915, (édité vraisemblablement début 1916) fut de 9,50 Fr pour le moteur n° 1 et de 15 Fr pour le moteur n° 2.

Il y aurait de bonnes raisons d'admettre qu'il ne s'agissait que de prix prévisionnels si l'on s'en réfère au premier manuel d'instructions n° 160 (CAM 1/16), édité lui aussi en 1916 et qui déjà les portait respectivement à 11,50 Fr et 18,50 Fr.

En janvier 1920, ils passaient à 17 Fr & 25 Fr.

D'août 1920 à mars 1921 le moteur n° 2 accusait le prix de 52,50 Fr (le moteur n° 1 n'étant plus au catalogue), pour atteindre 58,35 Fr juste avant sa suppression cette même année.

MAURICE PERRAUT - CAM 0001 ■

### AUX POSSESSEURS DU TOME 1 DE LA NOMENCLATURE DES DOCUMENTS D'INSTRUCTIONS (1923)

*Un certain nombre de renseignements, remarques, corrections à effectuer ; tous très appréciés ; ont été recueillis en faveur des deux tomes parus sur ce thème. Voici pour ce jour ceux qui concernent les éditions de 1923 (Tome 1).*

### ANNÉE 1923

- **1 -** Manuel de 1922 utilisé en 1923 par l'addition effectuée à l'usine d'un feuillet "Nouvelle liste des prix".

### Découverte

- Manuel de 1922 destiné à l'emploi de la boîte 0 répertorié page 57 de la Nomenclature sous le n° CAM 1/22, avec addition du feuillet "Nouvelle liste des prix" (non encore répertorié), reproduit ci-dessous grandeur nature :  
n° CAM à attribuer à ce manuel ainsi complété en page 59 de la nomenclature : 0/23.



n° CAM à attribuer à ce nouveau feuillet "Nouvelle liste de prix" : I-23. (Ce feuillet complétera la page 21 de la Nomenclature lors de sa nouvelle mise à jour.

- 2 - Manuels spécifiques à l'année 1923 :

### Complément d'informations

- Dépliant quatre volets pour l'emploi de la boîte 00, répertorié page 59 de la Nomenclature sous le n° CAM 1/23 (type B) : n° d'usine 23.00 - références d'usine 1123/10. Impression totale bistre sur fond paille - numérotation des modèles : 1 à 43. Sont présentés sur une face de volet des modèles de choix, dont le châssis automobile : modèle 701 et les super-modèles n° 5 : drague avec addition d'un loco-tender et d'un wagon, alors que la notice définitive la présente avec trois wagons tombereaux : n° 18 grue tournante (appellation devenue grue pivotante) et n° 25 ; grue hydraulique - portique à signaux de chemin de fer.

Format replié : 17 x 25 cm - Prix Fr. 0.50

- Manuel pour l'emploi de la boîte 0, répertorié page 59 de la Nomenclature sous

le n° CAM 3/23, n° d'usine 23.0 - références d'usine 923/10 - numérotation des modèles 1 à 70, (démontrés pages 6 à 15). Sont représentés page 18 quelques modèles de choix, dont les super-modèles : châssis automobile, n° 5 : drague, n° 18 : grue tournante (devenue grue pivotante), n° 25 : grue hydraulique, portique à signaux de chemin de fer.

Format : 17 x 25 cm - Prix Fr. 1.00

**Nota :** Dans le listage des pièces, les bandes coudées sont numérotées dans la série 40, soit précisément 46 à 48d.

**MAURICE PERRAUT - CAM 0001 ■**

### ▼ 6 : Feuillet nouvelle liste

NOUVELLE LISTE DE PRIX	
Les Boîtes Meccano	Boîtes d'Accessoires
No. 00 ... .. 17.50	No. 00A ... .. 4.00
No. 0 ... .. 17.50	No. 0A ... .. 12.50
No. 1 ... .. 27.50	No. 1A ... .. 20.00
No. 2 (Type complet) ... .. 35.55	No. 2A ... .. 27.50
No. 3 (Type complet) ... .. 43.55	No. 3A (Type complet) ... .. 41.10
No. 4 (Type complet) ... .. 136.90	No. 4A (Type complet) ... .. 50.00
No. 5 (Type complet) ... .. 194.45	No. 5A (Type complet) ... .. 150.55
No. 6 (Type de choix) (Type complet) ... .. 350.00	No. 6A (Type de choix) (Type complet) ... .. 320.00
No. 6 (Type de choix) (Type complet) ... .. 375.00	No. 6A (Type de choix) (Type complet) ... .. 320.00
No. 7 (Type de choix) (Type complet) ... .. 522.00	Électrique No. 7A (Type complet) ... .. 230.00
No. 7 (Type de choix) (Type complet) ... .. 1285.00	Moteur électrique Meccano à boîte (Type complet) ... .. 85.55
Moteur Meccano à mouvement d'horlogerie (Type complet) 40.00	Accessoire Meccano (Type complet) ... .. 85.90
Moteur électrique Meccano avec boîte (Type complet) ... .. 144.50	

\* Les Boîtes 2, 3, 4, 5 et 6 se sont livrées en bois, les 7 et 8 en carton, les 9 et 10 en bois ou en carton, les 11 et 12 en bois ou en carton, les 13 et 14 en bois ou en carton, les 15 et 16 en bois ou en carton, les 17 et 18 en bois ou en carton, les 19 et 20 en bois ou en carton, les 21 et 22 en bois ou en carton, les 23 et 24 en bois ou en carton, les 25 et 26 en bois ou en carton, les 27 et 28 en bois ou en carton, les 29 et 30 en bois ou en carton, les 31 et 32 en bois ou en carton, les 33 et 34 en bois ou en carton, les 35 et 36 en bois ou en carton, les 37 et 38 en bois ou en carton, les 39 et 40 en bois ou en carton, les 41 et 42 en bois ou en carton, les 43 et 44 en bois ou en carton, les 45 et 46 en bois ou en carton, les 47 et 48 en bois ou en carton, les 49 et 50 en bois ou en carton.

## LE MOTEUR ÉLECTRIQUE MECCANO

Le Moteur électrique Meccano est de tous les moteurs les plus utiles, les plus pratiques et le plus pratique.

Il a été calculé pour fonctionner avec une différence de potentiel de 4 volts ; cependant, par l'adjonction de résistances appropriées, il peut être utilisé, comme tous les modèles plus haut, avec des différences de potentiel continues ou alternatives de 10 volts, de 220 volts ou tout autre voltage.

Si un appareil spécial a été construit pour utiliser les modèles Meccano, il peut servir à toute autre usage, pourvu qu'on l'utilise dans les limites de fonctionnement qui vont être indiquées.

Pour une application spéciale à la mise en mouvement des modèles Meccano, il possède à sa base et sur ses faces latérales, le même système de perforations et d'espacements égaux dont sont pourvus les autres pièces Meccano, auxquelles on peut par conséquent s'adapter et le fixer au moyen des écrous et boulons Meccano. Les nombreux exemples de cette adaptabilité sont donnés dans le plus récent Manuel d'Instructions Meccano.

### Son Fonctionnement :

Le fonctionnement du Moteur Meccano est complètement défini par les indications suivantes :

- 1° Il a été calculé pour servir à une tension une différence de potentiel de 4 volts.
- 2° Fonctionnant à vide, c'est-à-dire sans effectuer aucun travail extérieur, il peut sans inconvénient fonctionner à une puissance de 2 ampères.
- 3° À pleine charge, c'est-à-dire lorsqu'il fait travailler le plus grand mécanisme qu'il est capable de donner, le courant peut descendre égal à 1 ampère environ (ce qui correspond à une puissance de 1,2 à 20 watts).
- 4° Malgré cette faible consommation de puissance, il peut effectuer un travail relativement important, et ceci, grâce à l'emploi des multiples combinaisons d'engrenages qui permettent de réduire à la valeur souhaitable, la vitesse de rotation ; c'est ainsi qu'il est possible de lui faire servir, suivant la combinaison adoptée et naturellement à une vitesse correspondante, des poids de 1 kg., ou 2 kg., ou 5 kg. et jusqu'à 15 kg. (Voir le Manuel Meccano).

Ce dispositif d'engrenages est entièrement intégré, ce qui ne constitue guère plus qu'un détail dans ce genre de boîtes, qui certainement ont des caractéristiques les plus intéressantes du Moteur Meccano.

- 5° Avant d'être utilisé, il est nécessaire, pour certains modèles Meccano, de faire passer un courant à une puissance maximum, il suffit de faire le réglage convenable des trois interrupteurs ; le courant doit être réglé de manière à fonctionner par 2 ou 3 ampères.

Les indications qui précèdent permettent de déterminer, dans tous les cas, les conditions dans lesquelles on devra faire fonctionner le moteur suivant le volume de courant dont on dispose ; par exemple, soit qu'on possède chez soi le courant continu ou alternatif, soit qu'on désire employer des piles ou accumulateurs.

Le Moteur Meccano est fabriqué par la Meccano S.A. de Paris, 45, Faubourg Saint-Martin, Paris.

► ▼ 1 à 3 : Cette notice de trois pages n'a, à notre connaissance, donné lieu qu'à deux éditions qui ne diffèrent ; (outre la teinte d'impression qui est en brun foncé sur papier GC (\*) en 1916 et en marron sur papier GC brun en 1920) ; que par le contenu de leur quatrième page. L'édition de 1916 Fig. 1 fait état des boîtes Meccano 1X, 2X & 3X, qui ont laissé place à celle de 1920 Fig. 2 au bloc-accumulateur proposé à 49,50 Fr.

(\*) Papier Grande Consommation utilisé de 1916-1920 et 1940-1944. Papier de moindre qualité produit par souci d'économie pendant les périodes de guerre.

## TARIF MECCANO

### LES BOÎTES MECCANO

N° 0	7.50
1	13.50
2	23.50
3	35.00
4	54.50
5 <sup>cc</sup> . Boîte carton	85.00
5 <sup>me</sup> . Boîte façon noyer, fermant à clef	110.00
6. Boîte façon noyer, fermant à clef	200.00

### LES BOÎTES ACCESSOIRES

N° 0 <sup>a</sup>	transformant une Boîte 0 en une Boîte 1	6.50
1 <sup>a</sup>	— 1 — 2	10.50
2 <sup>a</sup>	— 2 — 3	14.50
3 <sup>a</sup>	— 3 — 4	20.50
4 <sup>a</sup>	— 4 — 5	31.00
5 <sup>ac</sup> . Boîte carton	— 5 — 6	75.00
5 <sup>me</sup> . Boîte bois façon noyer	— 5 — 6	100.00
L'inventeur-Constructeur		11.50

### LES MOTEURS MECCANO

N° 1.	Moteur mécanique à marche simple	11.50
1.	Moteur électrique à marche simple	11.50
2.	» » » réversible	18.50

### LES BOÎTES MECCANO AVEC MOTEUR ÉLECTRIQUE

N° 1 <sup>er</sup>	21.50
2 <sup>er</sup>	32.00
3 <sup>er</sup>	50.00

A. GIRON, Imp., 45, Faubourg Saint-Martin, Paris.

## TARIF MECCANO

### LES BOÎTES MECCANO

N° 0	10. »
1	17. »
2	30.30
3	55. »
4	92.40
5 <sup>cc</sup> . Boîte carton	128.70
5 <sup>me</sup> . Boîte façon noyer, fermant à clef	183.70
6. Boîte façon noyer, fermant à clef	330. »

### LES BOÎTES ACCESSOIRES

N° 0 <sup>a</sup>	transformant une Boîte 0 en une Boîte 1	8.50
1 <sup>a</sup>	— 1 — 2	18.50
2 <sup>a</sup>	— 2 — 3	20. »
3 <sup>a</sup>	— 3 — 4	40.70
4 <sup>a</sup>	— 4 — 5	31.90
5 <sup>ac</sup> . Boîte carton	— 5 — 6	119.35
5 <sup>me</sup> . Boîte bois façon noyer	— 5 — 6	174.35
L'inventeur-Constructeur		17. »

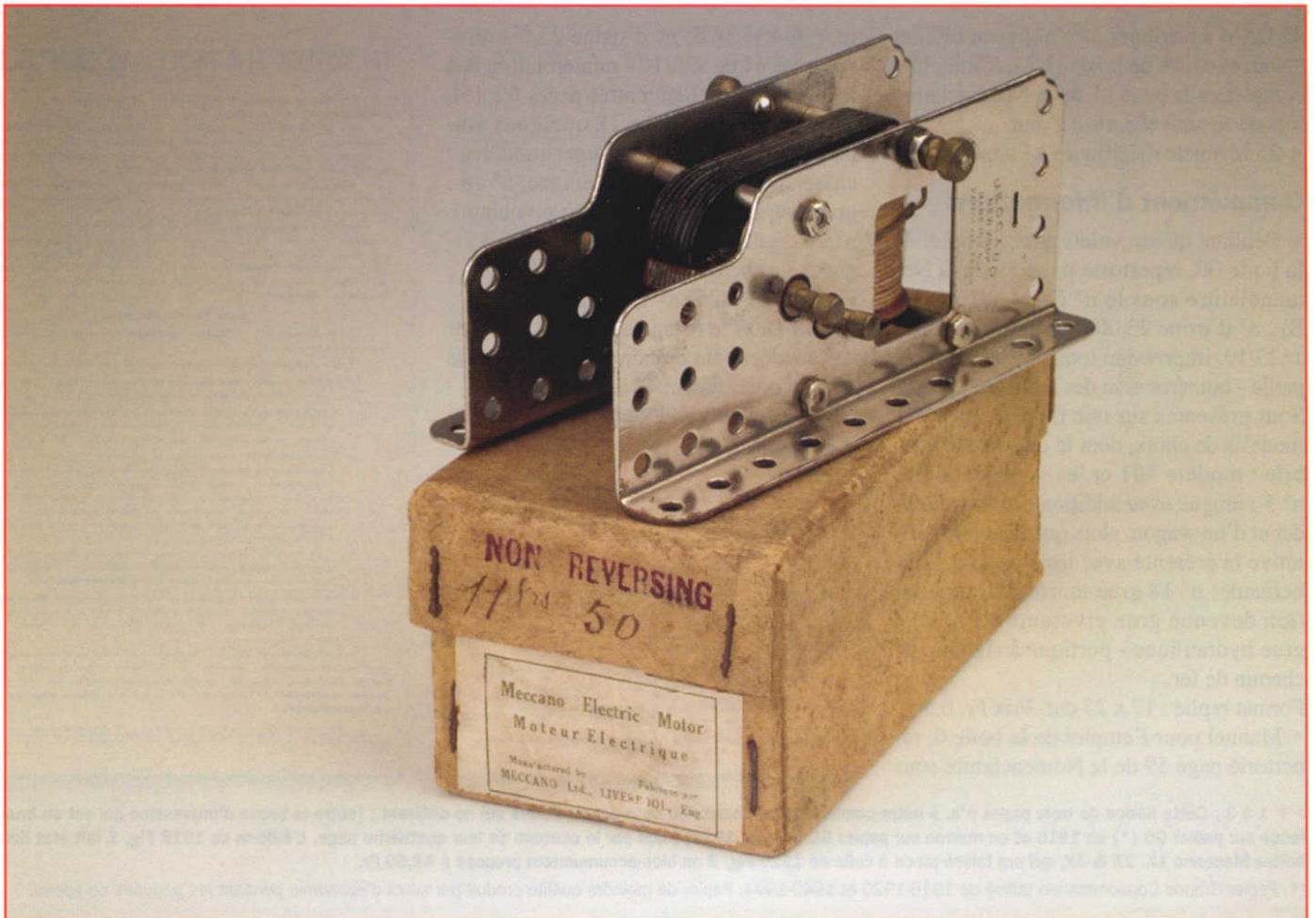
### LES MOTEURS MECCANO

N° 1.	Moteur mécanique à marche simple	
1.	Moteur électrique à marche simple	
2.	» » » réversible	
Bloc-Accumulateur		49.50

Ces prix s'entendent Taxe comprise

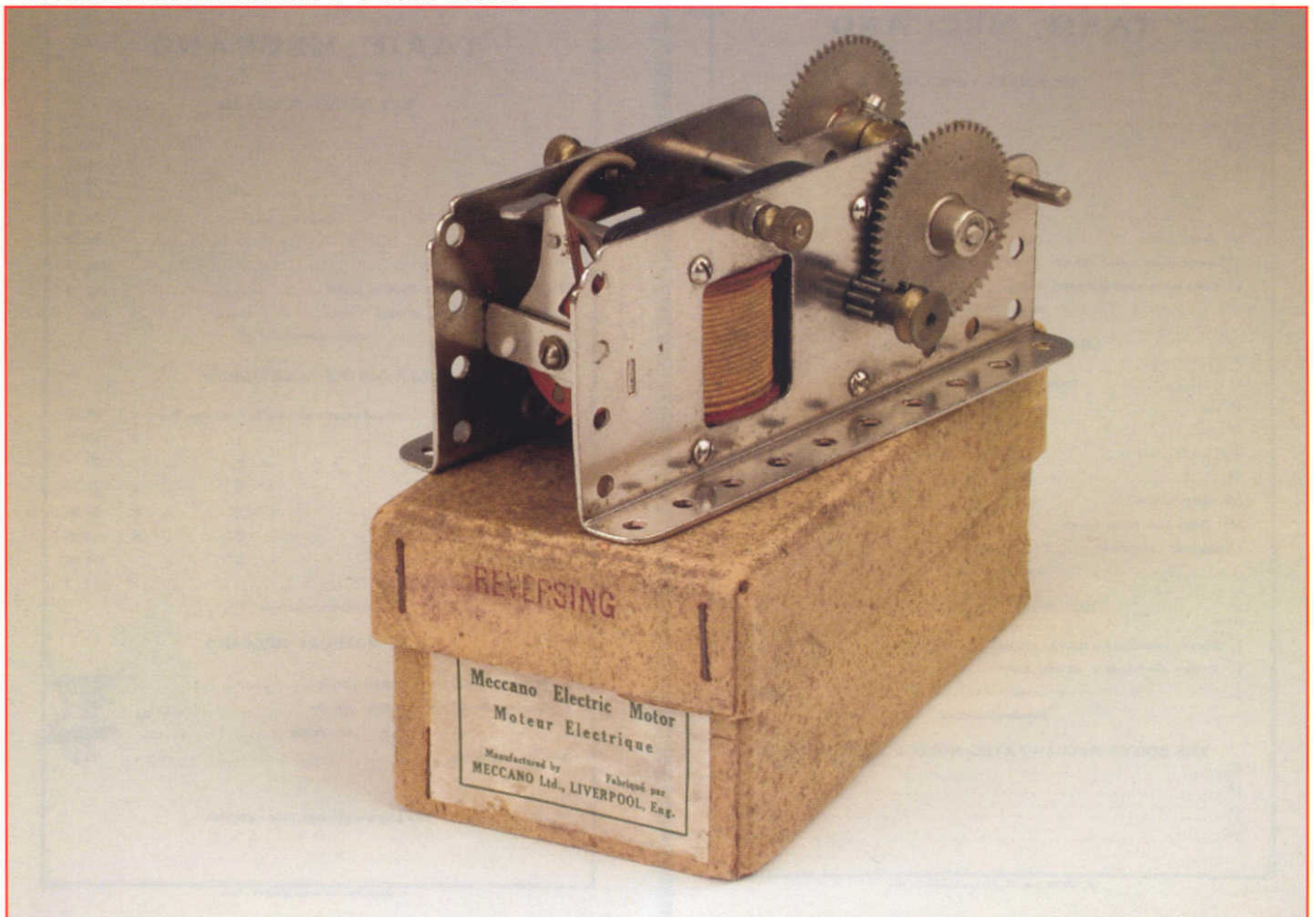
A. GIRON, Imp., 45, Faubourg Saint-Martin, Paris.





▲ 4 : Dénomination d'usine : moteur n° 1 - n° d'ordre CAM : 1.

▼ 5 : Dénomination d'usine : moteur n° 2 - n° d'ordre CAM : 2.





# UN BEAU TAPECUL

Voici un petit modèle dont les abonnés à la prose anglaise trouvent chaque trimestre dans le Constructor quarterly.

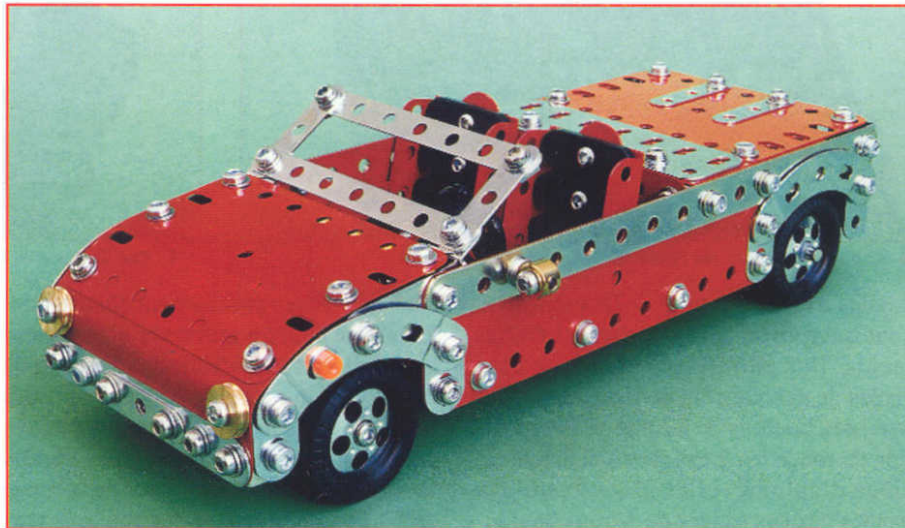
Nous avons en effet perdu l'habitude depuis longtemps de voir et lire les merveilleux petits modèles concoctés par notre ami Bernard Périer.

La couleur étant apparue dans notre bulletin depuis le numéro 83, nous n'avons pas manqué de lui demander lors de l'expo de Tergnier de nous consacrer quelques colonnes. La réponse ne s'est pas faite attendre, dès la semaine suivant l'expo, la réception de deux articles avec photos inclus arrivaient à la rédaction.

Voici le premier de ces deux articles, représente un cabriolet dont la marque est inconnue, mais qui ne passe pas inaperçu avec sa livrée rouge. Cependant, ne vous y fiez pas, malgré son absence presque complète de courbes, ce modèle est comme à l'accoutumée chez Bernard plein de trucs et d'astuces pour le rendre intéressant aux yeux du constructeur et du joueur potentiel.

Ce modèle ; bien que très fouillé ; n'est pas d'une complexité extrême et devrait intéresser tous les constructeurs avides de beaux modèles pas trop difficiles à construire. De plus ; ce qui ne gêne rien ; il ne prend guère de place dans une vitrine et ne consomme guère de pièces dont aucune n'est rare. Vous pourrez donc le conserver monté ad vitam eternam si vous le désirez Alors à vos tournevis et clés pour construire le cabriolet de l'année.

La tendance actuelle est aux voitures de plus en plus hautes. Certains prétendent que l'homo automobilus d'aujourd'hui a besoin d'espace intérieur. Peut-être est-ce dû au fait que la taille moyenne des occidentaux a augmenté d'environ 10 cm en 50 ans ? Ce qui est sûr, selon moi, c'est que ce choix dégrade les qualités routières des automobiles en augmentant leur sensibilité au vent latéral et leur prise de roulis en virage, et qu'il n'est pas écologiquement correct en ce qui concerne les dépenses d'énergie. Pour marquer ma désapprobation vis-à-vis de cette nouvelle lubie des constructeurs, j'ai envie de fabriquer un modèle Meccano surbaissé sous la forme d'un petit cabriolet imaginaire, du type à moteur central arrière. Non seulement il est tout plat, mais il est aussi tout carré ! Les seules formes arrondies de la carrosserie sont représentées par le capot avant et les passages de roues. Le modèle n'est pas motorisé mais possède une direction, des suspensions avant et arrière,



▲ 1 : Le cabriolet arbore une insolente ligne surbaissée et des roues en alliage léger.

un tableau de bord avec instruments, une console centrale, des sièges rembourrés dont celui du conducteur est réglable, un levier de vitesses, un frein à main, des phares, des feux arrière, des rétroviseurs, bref l'équipement normal d'une voiture digne de ce nom. Il se présente en outre avec une robe rouge vif et un couvre-capote, comme tout bon cabriolet. Ses dimensions de 7 x 19 trous en font une automobile miniature un peu longue. Cela résulte d'un choix de bandes et de plaques destiné à en simplifier la construction. Ce modèle à la présentation soignée peut ainsi être monté en un temps réduit.

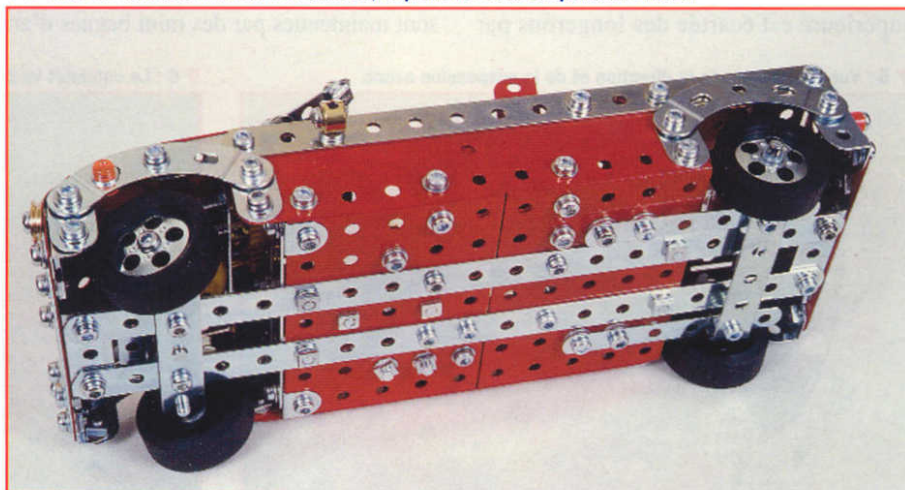
## CARROSSERIE

La constitution générale de la carrosserie est clairement montrée sur les photos n° 1, 2 et 6. Le capot moteur arrière, fait d'une plaque à rebords et d'une plaque flexible de 9 x 6 cm, est relié à la jupe arrière et à la cloison de l'habitacle par des cornières de 3 et 7 trous. Les bandes étroites de 3 trous boulonnées sur le des-

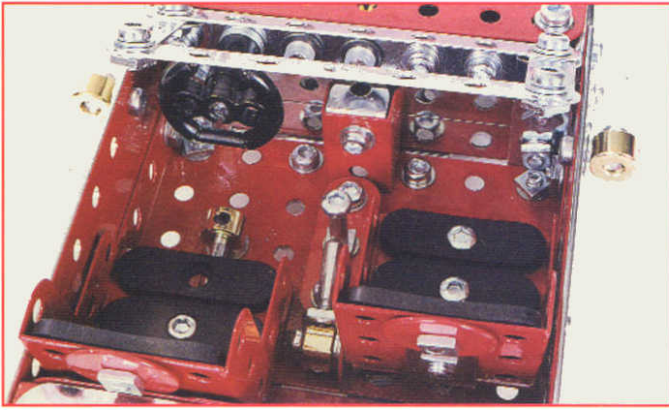
sus du capot simulent les grilles de refroidissement du moteur. La poutrelle plate de 7 trous représente le couvre-capote. La cloison séparant l'habitacle du compartiment moteur est constituée par deux plaques flexibles de 6 x 4 cm boulonnées à la cornière de 7 trous. La cloison pare-feu est faite de deux bandes de 7 trous reliées au plancher par deux équerres de 26 x 12 mm, photo n° 3. La console centrale est représentée par une plaque à rebords de 25 x 12 mm et une équerre de 12 x 12 mm fixées à la cloison à l'aide d'entretoises plastique. Elle est prolongée par une bande de 3 trous fixée sur le plancher, entre les sièges, avec des mini entretoises plastique. Le pare-brise est attaché à la bande coudée de 90 x 12 mm représentant le tableau de bord à l'aide d'équerres à 135° légèrement fermées.

Le siège du conducteur est monté sur une glissière permettant son réglage longitudinal. Un accouplement pour tringles fixé sous l'assise coulisse sur une tringle de 5 cm fixée sur le plancher à l'aide de

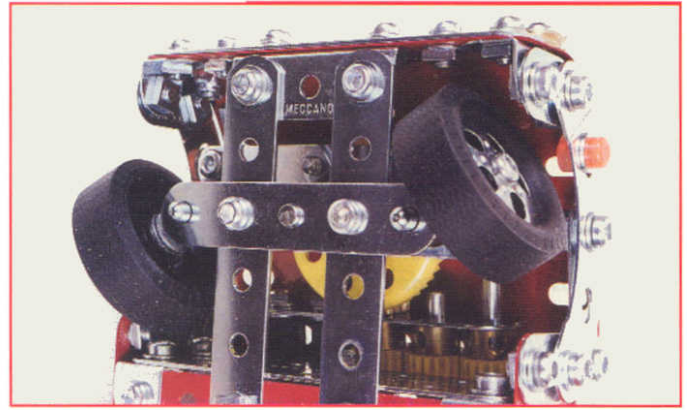
▼ 2 : Vue de dessous montrant le châssis, le plancher et la suspension arrière.







▲ 3 : Vue plongeante sur l'habitacle.



▲ 4 : Vue de dessous montrant la commande de direction.

bagues d'arrêt, photo n° 3. Des rondelles sont interposées afin d'éviter les frottements. Des entretoises plastique sont fixées de chaque côté de l'accouplement avec des boulons de 12 mm et interposition de rondelles. Destinées à maintenir le siège d'aplomb, elles glissent sur des bandes étroites rouges de 4 trous boulonnées sur le plancher. Le siège du passager, fixe, est boulonné au plancher avec des entretoises et mini entretoises plastique intercalaires. Chaque siège possède un dossier relié à l'assise par une équerre de 26 x 12 mm légèrement ouverte. Le frein à main est simulé par une cheville filetée fixée sur une bague d'arrêt. Cette dernière est boulonnée sur une équerre rouge de 26 x 12 mm fixée sur le plancher, sous le siège passager.

## DIRECTION

Les photos n° 4 et 5 montrent le mécanisme de direction. Une bande de 5 trous est fixée à la bande coudée de 90 x 12 mm formant le tableau de bord avec des entretoises plastique et des rondelles intercalaires. La colonne de direction est une tringle triangulaire de 5 cm. Les mouvements du volant sont transmis à la roue de chant de 50 dents par une série de trois pignons de 19 dents et un pignon de 15 dents. Les paliers de la roue de chant sont les trous centraux de bandes de 3 et 5 trous fixées aux longerons du châssis par des boulons-pivots longs. La bande de 3 trous supérieure est écartée des longerons par

deux entretoises plastique sur chaque boulon et une équerre renversée placée entre les entretoises. Ces éléments sont fixés de façon à obtenir un carrossage positif des roues destiné à tenir compte des jeux. Les pivots de roues sont des chevilles filetées longues tournant dans les trous de la bande de 5 trous inférieure et des équerres renversées. Les chevilles filetées portent des bandes étroites de 2 trous constituant les leviers de direction. La barre de direction est articulée sur les leviers au moyen de boulons-pivots courts de manière à limiter le jeu. Elle est commandée par un autre boulon-pivot court passant par un trou de la roue de chant. Les roues sont des poulies plastique noires de 25 mm recouvertes d'enjoliveurs.

## SUSPENSIONS

La suspension avant utilise des ressorts de compression n° 120b placés sur les chevilles filetées longues, entre les bagues d'arrêt servant à la fixation des roues et des paires de rondelles s'appuyant sous les équerres renversées, photo n° 5.

La suspension arrière utilise des ressorts à lames de type cantilever représentés par des bandes étroites de 6 (ou 5) trous boulonnées sous le plancher avec deux rondelles intermédiaires sur chaque boulon, photo n° 2.

L'essieu arrière est constitué par une tringle de 10 cm tenue dans les trous d'une bande coudée de 60 x 12 mm. Les roues sont maintenues par des mini bagues d'ar-

rêt en plastique translucide. Le capot avant est constitué par deux plaques flexibles de 9 x 6 cm convenablement cintrées. Il est fixé en dernier lieu grâce à deux colliers taraudés situés près du tableau de bord, par des équerres de 12 x 12 mm au bas des passages de roues avant et est boulonné à la cornière de 3 trous située à l'extrémité avant du châssis.

## COMMENTAIRES

Le titre de cet article rappelle qu'une voiture de sport concasse généralement les vertèbres de ceux qui s'aventurent à l'utiliser. Un tapecul est en effet à la fois un petit cabriolet (tiré par un cheval) à deux places et une voiture mal suspendue. Malgré ses lignes rigides, le modèle sans prétention décrit ci-dessus est d'une esthétique plutôt agréable. Si vous le construisez, vos enfants ou petits-enfants vont l'adorer car il roule bien et se dirige aisément. En outre, ils pourront jouer avec la suspension et le siège réglable. À moins qu'ils ne préfèrent piloter des bolides virtuels un volant de console de jeux ou de leur ordinateur. Comme déjà signalé, la longueur et l'empattement sont un peu grands. Les amateurs de réalisme pourront corriger ce défaut et raccourcir le modèle de 2 trous, par exemple, en remplaçant chaque plaque flexible de 14 x 4 cm par deux plaques de 6 x 4 cm et en faisant les modifications qui en résultent.

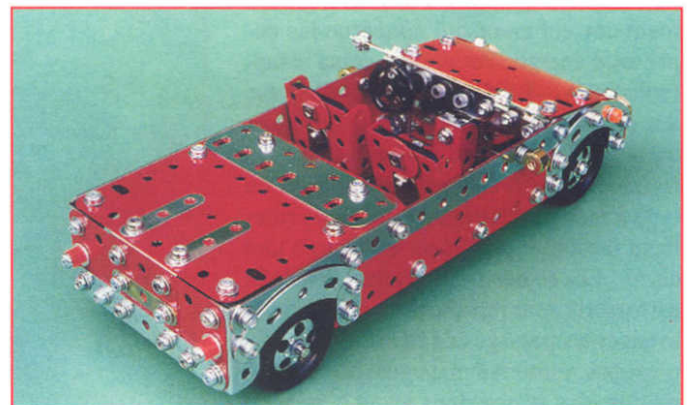
07 Juin 2003.

BERNARD PÉRIER - CAM 0797 ■

▼ 5 : Vue rapprochée de la direction et de la suspension avant.



▼ 6 : Le cabriolet vu de dessus et de l'arrière.





# PERCEUSE À COLONNE

*Certains pourront s'étonner de voir Bernard Beaujard dans la chronique nécrologique et également dans la rubrique construction.*

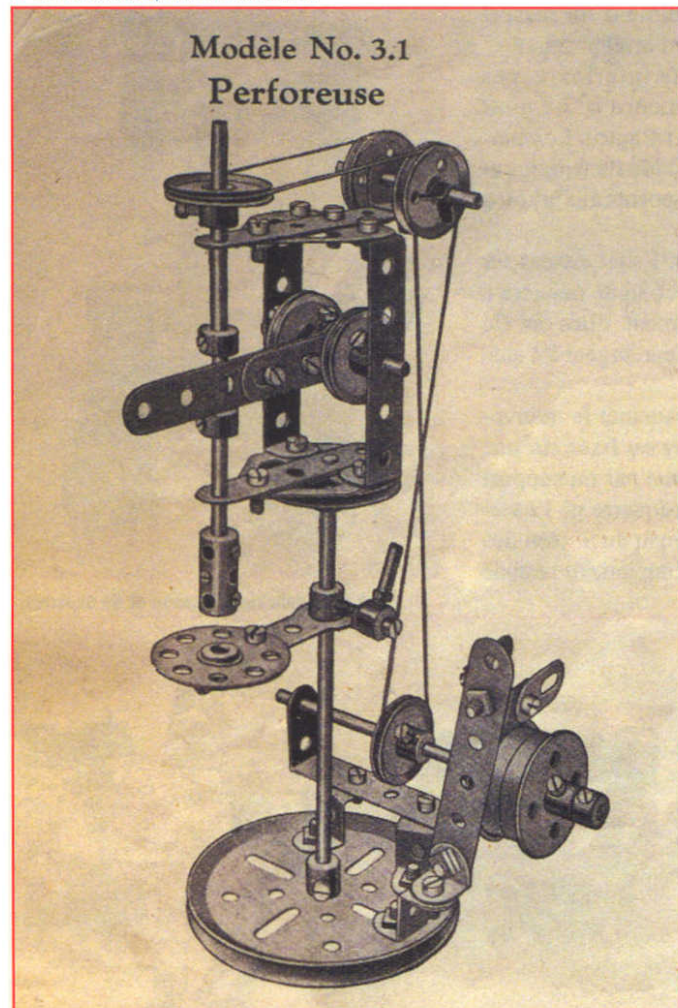
*Ce qu'il faut que vous sachiez, c'est que Bernard était une des rares personnes à qui nous pouvions demander un modèle sur simple demande. Il était capable de le construire, d'en faire des photos et de rédiger un texte en rapport, tout cela en un temps record.*

*Il était capable également de s'intéresser à des modèles très petits et très simples, ce qui est le plus difficile à trouver chez un meccanophile. Son départ est une grosse perte pour notre club.*

*Nous vous présentons pour ce trimestre une perceuse construite en pièces Meccano actuelles.*

Vous avez en regard ce que la Société Meccano appelait dans les années 30 : une Perforeuse. Ce modèle est extrait du manuel d'instructions de 1928 : 528/120. Les personnes intéressées le trouveront en page 80, il porte la référence 3.1.

▼ 1 : Perforeuse, modèle de 1928.



Comme vous pouvez le voir sur les deux photos ci-dessous, la différence de construction est saisissante.

Constructeurs débutants, à vos tournevis, clés et pièces pour construire cet intéressant petit modèle.

Cette perceuse s'appuie sur un socle réalisé grâce à une plaque à rebord n° 52.

**La colonne de perçage** est maintenue au socle grâce à un bras de manivelle double n° 62b, fixé dessous afin de permettre de descendre le plateau mobile jusqu'en bas.

**Le plateau mobile** est constitué de deux plaques n° 51b montées à 90°. Une vis longue ainsi qu'une bague d'arrêt sont ajoutés pour permettre le serrage et le maintien de ce sous-ensemble sur la colonne.

**Le sous-ensemble de perçage** est constitué d'une cage réalisée grâce à un bras de manivelle double n° 62b, sur lequel sont montées une plaque rigide n° 74, ainsi que deux bandes coudées n° 48a. Une bande de 4 trous n° 6 est fixée sur la plaque rigide.

La partie supérieure est raccordée grâce à une embase triangulée plate n° 126a, sur laquelle est fixée une bande de 6 trous n° 4, sur laquelle seront fixées ultérieurement les poulies de rapports de vitesses : pièces n° 123.

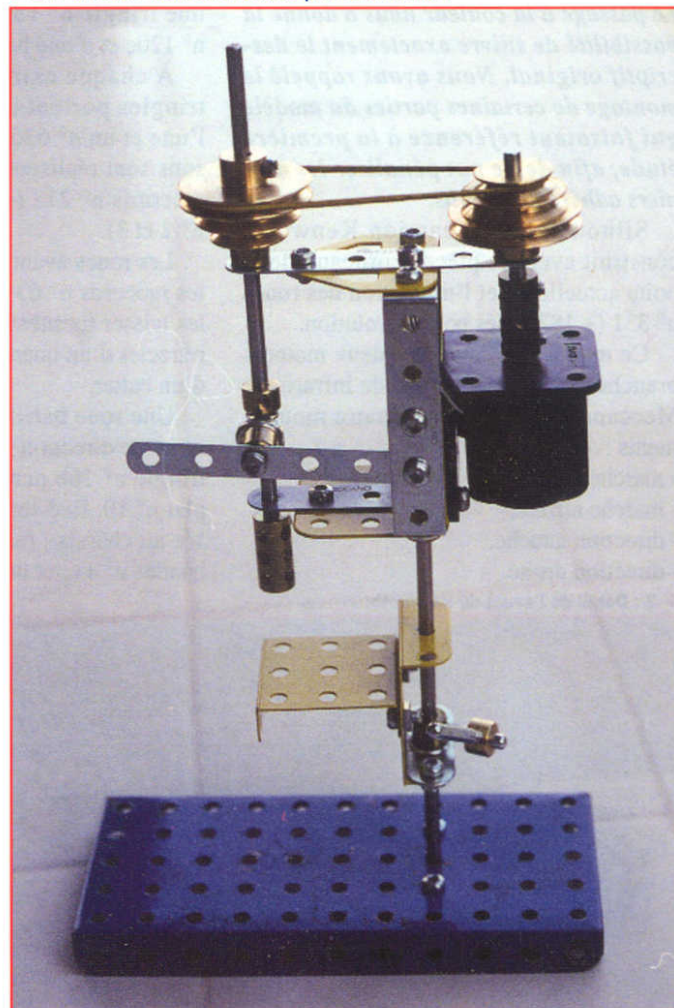
**Le sous-ensemble moteur** est constitué d'un moteur Meccano, sur lequel est monté un axe maintenu grâce à un accouplement n° 63. Cet axe reçoit une poulie n° 123. Le moteur est fixé sur une plaque à rebord n° 51b, qui est elle-même fixée sur la cage du sous-ensemble de perçage.

**La colonne de perçage** est constituée d'un axe de 125 mm, sur laquelle est fixée une poulie n° 123, une bague d'arrêt n° 59, sur laquelle est fixée une bande étroite de 6 trous n° 235a reliée à la cage, pour permettre la descente de cette colonne. Un ressort et une seconde bague d'arrêt. Un accouplement n° 63 termine cet axe, auquel il faudra ajouter un outil de perçage.

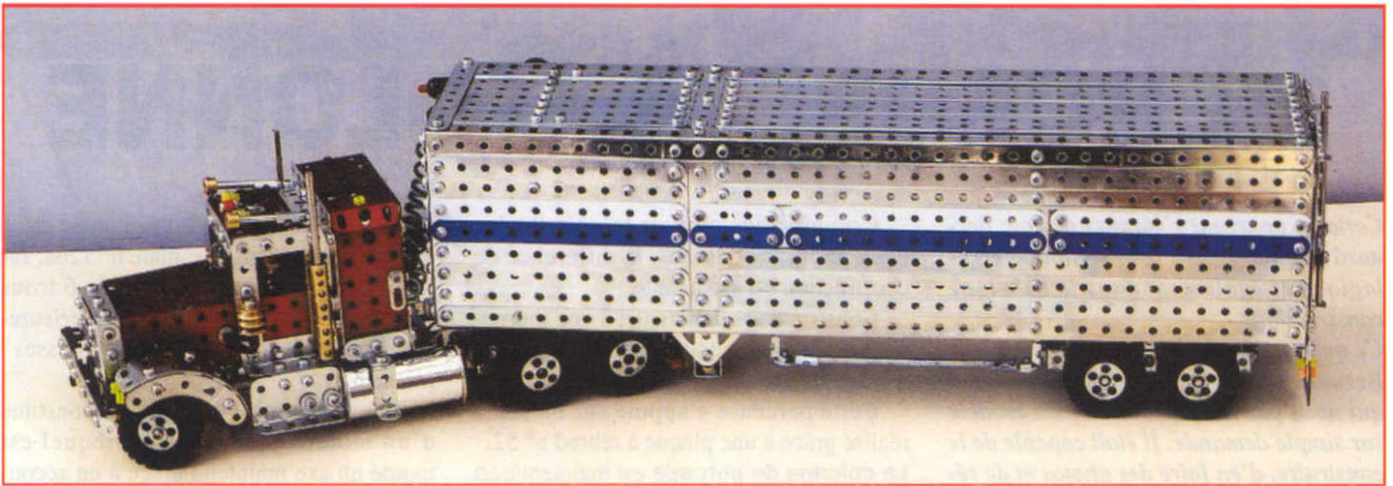
Les deux derniers sous-ensembles sont montés comme indiqué par les photos.

† BERNARD BEAUJARD - CAM 0506 ■

▼ 2 : Perceuse réalisée avec des pièces actuelles.







▲ 1 : Vue générale du Kenworth.

# CAMIONS AMÉRICAINS (2)

## KENWORTH

*Voici comme promis la seconde et dernière partie de l'étude sur les camions américains, qui n'est peut-être que provisoire.*

*Son auteur n'étant pas à cours d'imagination, nous pouvons nous attendre à ce qu'il récidive.*

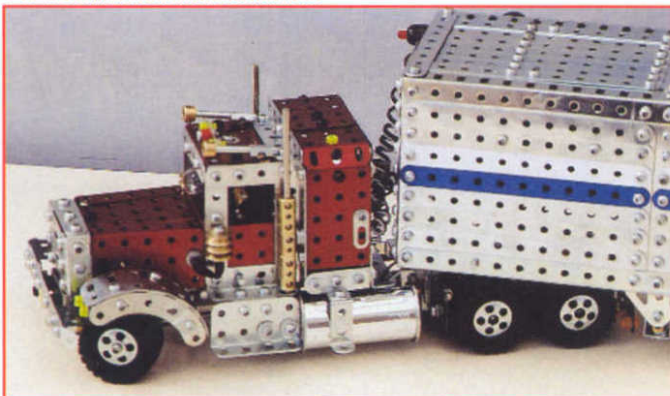
*Le passage à la couleur nous a donné la possibilité de suivre exactement le descriptif original. Nous avons rappelé le montage de certaines parties du modèle qui faisaient référence à la première étude, afin de ne pas pénaliser les derniers adhérents inscrits.*

Silhouette d'un camion Kenworth construit avec les pièces bordeaux de la boîte actuelle 30 et l'utilisation des roues n° 331 (+ 187q) des boîtes évolution.

Ce modèle est équipé de deux moteurs branchés sur la télécommande infrarouge Meccano, ce qui permet quatre mouvements :

- marche avant,
- marche arrière,
- direction gauche,
- direction droite.

▼ 2 : Détail de l'avant du Kenworth.



### CHÂSSIS

Il est composé de deux cornières n° 1 reliées entre-elles ; à chaque extrémité ; par une bande coudée n° 48, espacées par des rondelles n° 38.

De chaque côté ; à l'avant ; est vissé un support double n° 11b1 dans lequel passe une tringle n° 18c, munie d'un ressort n° 120c et d'une bague d'arrêt n° 59.

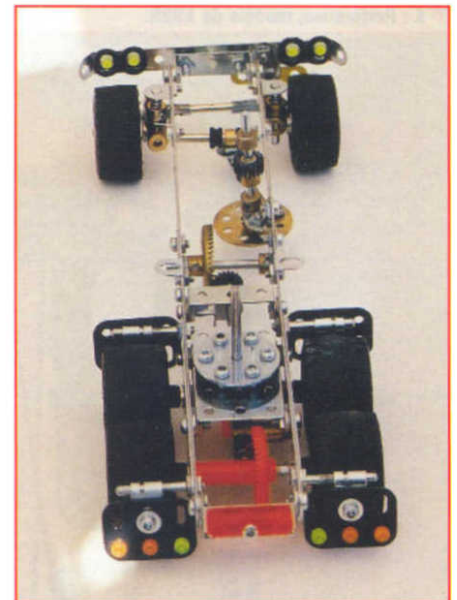
À chaque extrémité inférieure, ces tringles portent un raccord n° 63 pour l'une et un n° 63d pour l'autre. Les liaisons sont réalisées à l'aide de tringles et raccords n° 212 (se reporter aux photos nos 2 et 3).

Les roues avant n° 331 sont vissées sur les raccords n° 63 et n° 63d de manière à les laisser tourner librement. Elles ont été rétrécies d'un quart de leur largeur à l'aide d'un cutter.

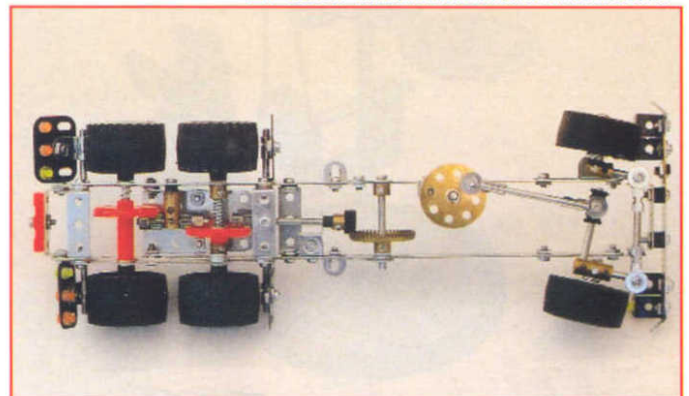
Une roue barillet transmet le mouvement de direction ; elles est fixée sur une tringle n° 16b maintenue par un support plat n° 10, fixé sur une équerre n° 12 vissée au châssis ; (au niveau du 9° trou des bandes n° 1) ; et un accouplement taraudé

n° 63c vissé sur un côté de la cabine. Cette tringle porte également un pignon de 19 dents n° 26.

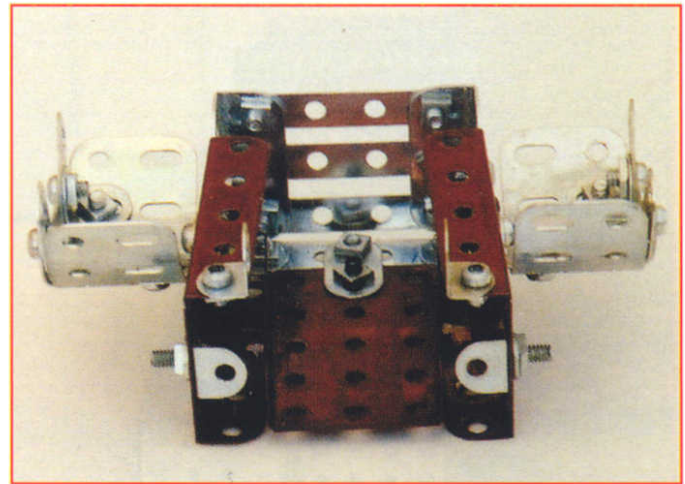
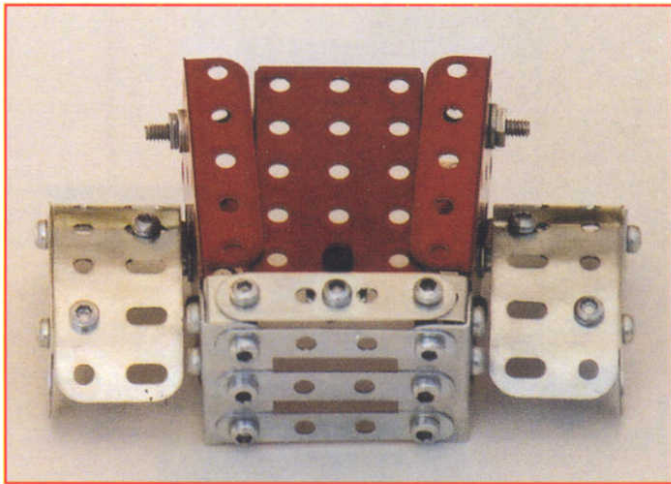
Aux 12° et 13° trous des bandes n° 1, on trouve sur chacune d'elle un petit gousset n° 133a. Sur ces goussets passe une tringle



▲▼ 3 & 4 : Châssis vu de dessus et de dessous.







▲ 5 & 6 : Capot et garde-boue avant vu de dessus et de dessous.

n° 17 sur laquelle est vissée une roue de champ n° 28. Cette roue s'engrène dans un pignon n° 25b3p, fixé au bloc-moteur (n° 770 + réducteur n° 760 MC) et dans un pignon de 19 dents n° 26.

Ce pignon de 19 dents est vissé sur une tringle n° 17 comportant à son autre extrémité un pignon n° 26n.

Cet ensemble est maintenu en place à l'aide de bandes coudées n° 48 reliées au châssis.

Le bloc-moteur/réducteur fixé verticalement au châssis au moyen d'une équerre est ensuite vissé sur la bande transversale n° 5 située à l'arrière de la couchette.

Cette fixation ne peut être réalisée qu'une fois l'ensemble cabine/couchette monté sur le châssis (ne pas oublier les écrous dans les encoches prévues du moteur).

Le bogie arrière est composé de quatre roues (n° 331 + 187q), fixées sur des tringles n° 315b 30 passant par les 3<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> trous de poutrelles plates n° 103c vissées au châssis. Sur chaque essieu on positionne correctement deux roues n° 28P 30 à l'aide de bagues d'arrêt, entretoises, ressorts et rondelles. L'entraînement de ces roues de champ est réalisé par deux pignons n° 26n, maintenus sur une tringle passant dans un accouplement taraudé n° 63c.

**Attention :** Ne pas oublier d'inverser les deux roues de champ.

▼ 7 à 9 : Cabine vue de face, vue arrière et vue de dessous.

## CAPOT

Il est constitué de trois plaques n° 51f 30.

Elles sont reliées au radiateur par des supports plats n° 10. Le radiateur est réalisé à l'aide de deux cornières n° 9f et d'une bande spéciale n° 6. Sur les cornières on visse trois n° 235h.

Deux équerres vissées au dernier trou du rebord des plaques n° 51f 30 permettent de fixer le capot au châssis (par le trou oblong).

## GARDE-BOUE AV

Il faut cintrer deux poutrelles n° 103d4.

Sur chacune d'elle on visse une bande incurvée n° 90a prolongée d'un support plat n° 10.

## GARDE-BOUE AR

Il s'agit de quatre poutrelles n° 103h3, sur lesquelles on a fixé un raccord de tringle et une bande n° 212a. Ces raccords sont ensuite fichés dans de grandes chevilles filettées, n° 115a vissées au châssis.

Les feux et clignotants sont réalisés à l'aide des pièces n° 184g et 59b MC ou MU.

## PARE-CHOC

Pièces utilisées :

- une n° 2a,
- deux n° 12c,
- une n° 235g2 (plaques minéralogiques),
- quatre n° 125e,

- quatre n° 184g + 59b (phares).

Il est maintenu écarté du châssis par des entretoises n° 38a.

## CABINE

Elle est constituée d'une plaque n° 51f 30 à l'avant. Chaque côté est réalisé avec une n° 73a 30 ceinturé par une bande n° 3 à l'avant, d'une cornière n° 9c à l'arrière, d'une bande n° 6 en haut et d'une cornière n° 9e en bas. (Sur cette dernière est vissée une équerre cornière n° 161 représentant le marchepied.

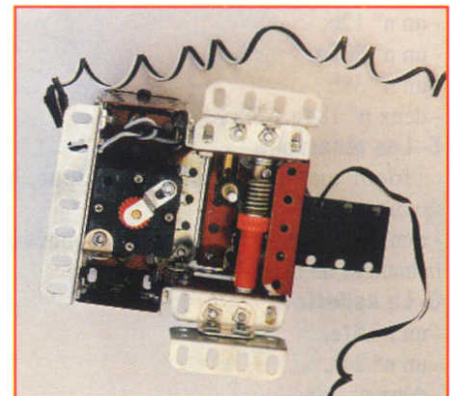
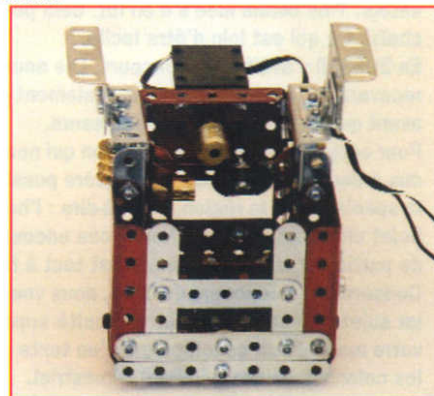
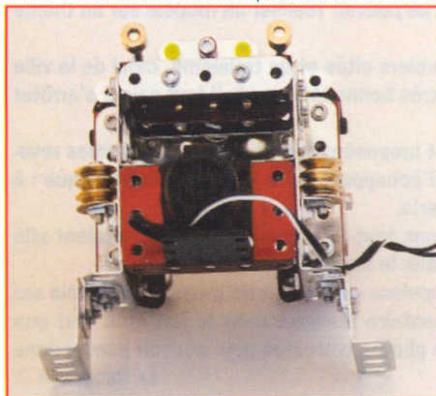
Le pavillon est formé d'une plaque n° 51f 30 reliée sur les côtés à l'aide d'équerres ; elle est bordée à l'avant par une bande n° 5 et prolongée à l'arrière par une autre bande n° 5.

**La couchette est constituée des pièces suivantes :**

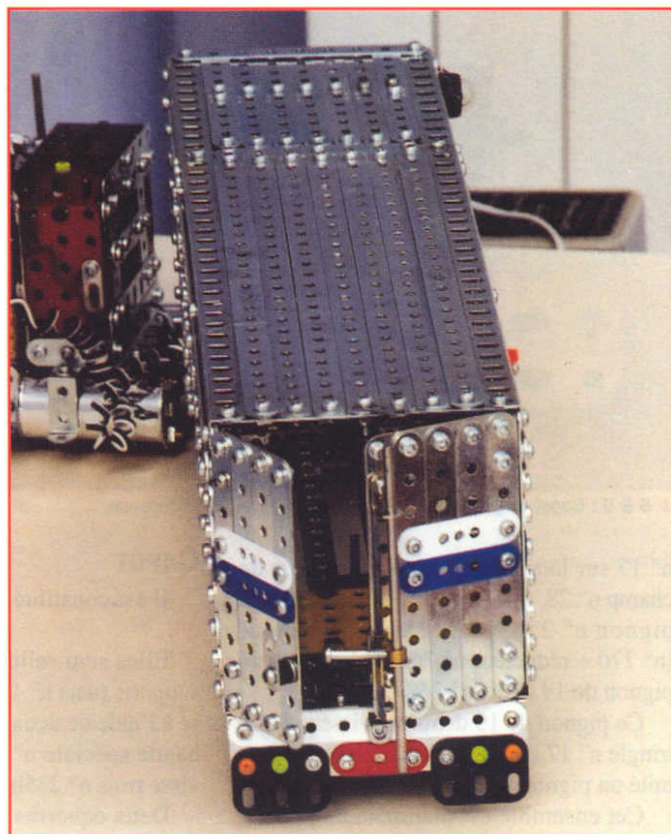
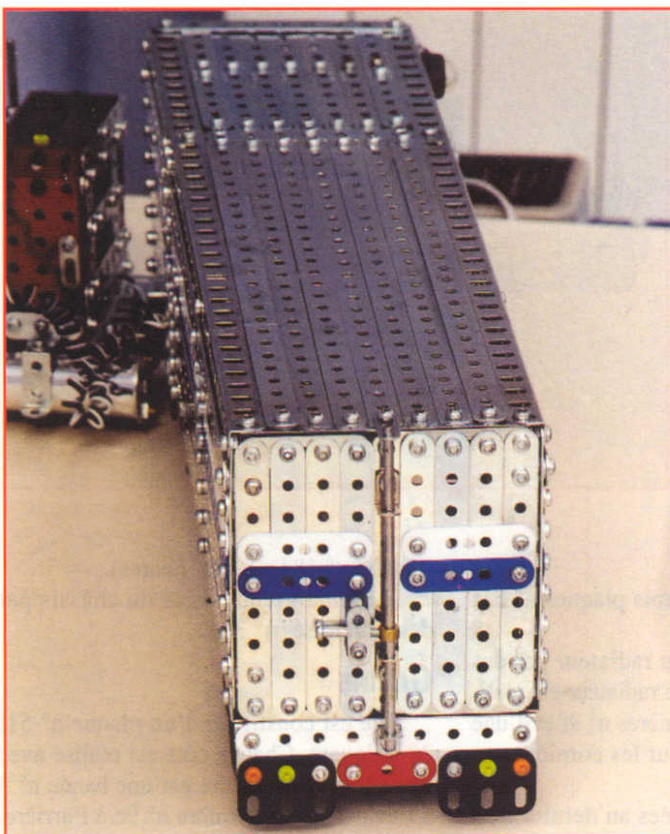
- deux n° 51f 30,
- une n° 6a,
- une n° 806b, ceci pour chaque côté.
- deux n° 73a 30 se recouvrant sur 2 trous pour le pavillon,
- trois n° 5,
- une n° 3,
- une n° 235b pour la partie arrière.

L'ensemble cabine/couchette est fixé sur le châssis par deux équerres sur l'avant et une poutrelle plate n° 103d4, elle-même vissée sur une cornière n° 9b.

Les marchepieds de la couchette sont réalisés avec deux équerres n° 124.







▲ 10 & 11 : Remorque vue arrière.

## La direction

Sur la plaque n° 51f 30 avant de la cabine est fixé un moteur n° 770 portant une vis sans fin n° 32. Celle-ci engrène un pignon de 19 dents n° 26p3p 40, fixé sur une tringle n° 315 30.

Une autre vis sans fin n° 32 est vissée sur cette tringle et entraîne le pignon de 19 dents se trouvant sur la tringle avec la roue barillet, (voir description au paragraphe châssis).

## FINITIONS

### 1- Le filtre à air :

- trois n° 23b,
- un n° 58L (coupé),

### 2- Les pots d'échappement :

- un n° 15a,
- trois n° 63,

### 3- Les klaxons :

- un n° 18a,
- un n° 212,
- un n° 59,

### 4- Les phares sur le pavillon :

- un n° 12b,
- un n° 235g,
- un n° 38b
- deux n° 184g + 59b,

### 5- Les réservoirs :

Idem que le modèle précédent, à savoir :

- deux cylindres n° 216, sont boulonnés à la hauteur de la cabine, sous celle-ci,

### 6- La sellette :

- un n° 51e,
- un n° 24a,
- deux n° 38a.

## REMRORQUE

De même dimensions que celle du camion Mack, elle est ici revêtue de bandes n° 1 et 2. Sa longueur est de 37 trous sur 9 trous de hauteur et 9 trous de largeur. Utilisation des cornières n° 7a pour les côtés et remplissage avec des bandes n° 1 et 2, voir les photos.

### Remarque

À l'intérieur on fixe les deux boîtiers de la télécommande.

Les portes arrière s'ouvrent et permettent ainsi un accès à ceux-ci ainsi que la mise en place et le changement de la batte-

rie de 6 volts nécessaire au fonctionnement de ce modèle.

**Nota :** Les inscriptions en rouge correspondent aux boîtes dans lesquelles on peut trouver les pièces ainsi désignées.

- 30** BOÎTE 30 MODÈLES,
- 40** BOÎTE 40 MODÈLES,
- 50** BOÎTE 50 MODÈLES,
- CI** CRAZY INVENTORS,
- MC** MASTER CONNECTION,
- MU** MISSION UNIVERSEL,
- SE** SPECIAL EDITION.

JEAN-MARIE JACQUEL - CAM 0461 ■

## LES CONCOURS 2004

Comme chacun a pu le lire dans notre bulletin numéro 83, la prochaine exposition du CAM aura lieu à Dole comme à son habitude à l'Ascension. L'organisation étant réalisée par notre président Claude Lerouge et son équipe.

Comme chaque année depuis 1997, cette exposition est assortie d'un concours Meccano, il s'agit du concours du CAM, doté grâce à la générosité de la Société Meccano, qui depuis n'a pas failli à ses engagements. Ce dont nous la remercions vivement.

Depuis 2001, notre ami Gérard Carlin y a adjoint un deuxième concours, celui de l'organisateur. Très bonne idée s'il en fut. Cela permet de pouvoir réaliser un modèle sur un thème choisi. Ce qui est loin d'être facile.

En 2003, il y avait trois concours. Les deux premiers cités et un troisième, celui de la ville recevant l'exposition. Ceci est également une très bonne idée, mais il faut savoir s'arrêter avant que cela ne soit de la démesure.

Pour cette trente et unième édition qui nous est proposée dans le Jura, nous sommes revenus à deux concours. Il n'était guère possible d'échapper ; vu la position géographique ; à la spécialité de la région, c'est-à-dire : l'horlogerie.

Sujet difficile s'il en est. Nous vous encourageons tout de même à forcer votre talent afin de participer à ce concours. C'est tout à fait dans le domaine du réalisable.

Concernant le concours du CAM, nous vous rappelons qu'il s'agit de monter un modèle sur un sujet de votre choix. La difficulté supplémentaire résidant dans le fait qu'il faut que votre modèle soit accompagné d'un texte et de photos correctes pour pouvoir passer dans les colonnes de notre journal trimestriel.

LA RÉDACTION ■



# COMPTE-RENDU SKEG'Ex 2003

(3 AU 6 JUILLET 2003)

L'exposition française de Tergnier semble avoir frappé les esprits de nos amis britanniques venus au nombre de 16 en bus pour l'occasion. Vous pourrez voir ci-dessous la photo de cet événement que nous n'avons pas pu mettre dans le numéro précédant par manque de place. Notre envoyé spécial habituel Pierre Monsallut n'ayant pu se rendre à Skegness pour des raisons personnelles, c'est notre ami Guy Kind ; grand habitué du podium des gagnants ; qui s'est proposé spontanément pour le remplacer de manière fort brillante. Ce dont nous le remercions vivement, car sans son concours, nous n'aurions pas pu vous présenter cette expo comme nous le faisons chaque année depuis maintenant 6 ans.

En effet, il a été à plusieurs reprises gagnant du prix Issogonis, en particulier l'année dernière. Cette année, il a terminé à la cinquième place avec son merveilleux camion DAF YA328, exposé à Tergnier en mai dernier.

Nous laissons maintenant la plume à cet expert en expo :

L'expo 2003 n'a pas failli à sa réputation : plus de 120 exposants, des modèles superbes avec de plus en plus de Meccano récent (jaune / zingué) côtoyé par l'inévitable rouge / vert anglais.

Le contingent CAM était cette fois-ci réduit à sa plus simple expression : Michel Bréal, Bernard Garrigues et votre serviteur.

Le banquet du samedi révélait une cuisine anglaise somme toute honorable et surtout un discours du président ; Geoff Brown ; plein d'éloges sur Tergnier. Furent mentionnés : l'accueil au champagne, la décoration des tables, l'espace disponible aux exposants, les beaux modèles et j'en passe. Je crois qu'on peut compter sur un fort contingent anglais à Dole en 2004.

Côté modèles, les prix furent attribués dans l'ordre à :

• **1** - John Ozyer -Key : pour un véhicule amphibie Alvis Stalwart, superbe réalisation d'un 6 x 6 avec 4 roues directrices, suspensions indépendantes, réducteurs de moyeu, boîte à 6 vitesses avant et arrière. En supplément une grue fonctionnelle installée sur la plateforme arrière, le tout télécommandé et mû par un seul moteur.



▲ 1 : John Ozyer-Key, 1<sup>er</sup> prix Issogonis.

• **2** - Ken Sennar : le constructeur de la Dragueline de 2001, avec de nouveau un modèle géant d'une grue de port. Haute de plus de 3 mètres Tous les mouvements du prototype sont présents et télécommandés.

• **3** - Tony Clapperton : exposait le prototype du premier Concorde. Réalisé à l'échelle de 1 : 24, il était tout en blanc avec nez et train d'atterrissage fonctionnels.

• **4** - Jan Schroef. (Pays-Bas) : grue Demag 12000. À l'échelle de 1 : 15. Cette grue télécommandée imposante sur ses chenilles comprend deux moteurs par train de chenilles et cinq moteurs pour tous les autres mouvements.

• **5** - Guy Kind : camion DAF YA328,

Guy KIND - CAM 0837 ■

► **2** : Nos amis anglais à Tergnier, (de g. à d.) : P. Pyefinch, M. Molden, R. Schoolar, J. Partridge, W. Miller, R. Miller, J. Lacey, R. Marriott, G. Wilson, D. Fellows, D. Barrett, Mrs Molden, J. Molden, Mrs Fellows.



▼ **3** : Locomotive 150 avec tender.





# ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

## NOUVEAUX MEMBRES

	Téléphone	Code
• <b>1433 - CARLIER Pierre</b> - Retraité 7 rue Louis Aragon - F 37550 SAINT-AVERTIN .....		7
• <b>1460 - ABRAHAM Geneviève</b> - Retraîtée 31 rue de Champigny - F 45140 INGRE .....	02 38 88 34 00	7
• <b>1461 - RAVENEAU Raymond</b> - Retraité 11 place de la Liberté - F 21800 NEUILLY-lès-DIJON .....		1
• <b>1462 - IMBERT Jean-Paul</b> - Retraité 26 rue Alfred Jarreau - F 71380 SAINT-MARCEL .....	03 85 42 20 15	1-2-3-4
• <b>1463 - RICAUX Marcel</b> - Retraité France Télécom 47 rue de Pietre - F 59249 AUBERS .....	03 20 50 67 00	1-3-4
• <b>1464 - LAMOTTE Jean-Pierre</b> - Enseignant retraité 99 rue Legendre - F 75017 PARIS .....	01 42 28 32 36	1-3-4
• <b>1465 - JOUDEL Guy</b> - Retraité 15 rue Ferdinand Fabre - F 75015 PARIS .....	01 42 50 15 12	1
• <b>1466 - WILLIAMS Adrian</b> Bell house - 72A Old High Street GB HEADINGTON - OX3 9HW .....	004401865741057	1
• <b>1467 - De PENFENTENYO Thibault</b> - Commercial La Roche - F 53230 COSSÉ-le-VIVIEN .....	02 43 91 79 89	1
• <b>1468 - BERBEZ Claude</b> - Vendeur papier de collection 24 rue Eugène et ML Cornet - F 93500 PANTIN .....	01 48 10 04 98	1-2
• <b>1469 - ROTHENHÄUSLER Thomas P.</b> Wannerstrasse 45/49 - CH 8045 ZÜRICH .....	00 41 14627529	1
• <b>1470 - SLEMPKES Serge</b> - Retraité 1 rue J.B. Lulli - appartement 112 F 78100 SAINT-GERMAIN-en-LAYE .....	01 34 51 61 03	1
• <b>1471 - LANCIEN Daniel</b> - Ingénieur 55 bd du Midi - F 93340 LE RAINCY .....	01 43 81 87 28	
• <b>1472 - BORY Ivan</b> - Agent SNCF 5 place de la Résistance - F 14000 CAEN .....	02 31 50 34 72	1-2
• <b>1473 - FROISSART Augustin</b> - Écolier 18 bis rue Marlot - F 51100 REIMS .....	03 26 40 00 58	1
• <b>1474 - DUBUC Cyrille</b> - Gérant de société 18 rte de la Galloire - F 28220 CLOYES-sur-le-LOIR .....	02 37 98 53 74	1-2
• <b>1475 - BACHELET J.M</b> - Assureur 2 rue Saint-Médard - F 27600 AILLY .....	02 32 53 38 13	2
• <b>1476 - DONDEYNE Christophe</b> - Étudiant 10 r du 8 Mai - F 62500 SAINT-MARTIN-au-LAËRT .....	03 21 98 60 14	1-2
• <b>1477 - BLAUW Willem</b> Dorpstraat 113 - NL 4851CL ULVENHOUT		
• <b>1478 - ROCHE Jean-Louis</b> - Magasinier 1bis chemin de Grelet - - appt n° 170 - 3 <sup>e</sup> étage F 16000 ANGOULÈME .....	06 87 25 75 66	1-3-4
• <b>1479 - ROUX Jean</b> - Agent technique en maintenance Mas de Jullian - chemin du mas de Jullian F 13103 SAINT-ÉTIENNE-du-GRÈS .....	04 90 49 04 09	1
• <b>1480 - DECAUDIN Bernard</b> - Chauffeur routier 18 rue du Carry Droit - TRAVECY - F 02800 La FÈRE .....	03 23 56 21 37	
• <b>1481 - DELCROIX Jean</b> - Ingénieur en retraite 15 rue Labelonye - F 78400 CHATOU .....	01 34 80 90 60	7
• <b>1482 - CHANTEAU Didier</b> - Technicien en bâtiments 11 rue Frédéric Mistral - F 35200 RENNES .....	02 99 51 42 94	7
• <b>1483 - DE SMET Roland</b> - Ingénieur Chemin Royal, 1 - B 7090 BRAINE-le-COMTE .....	003267443829	1-3-4
• <b>1484 - MARTON Olivier</b> - Technicien de maintenance 8 chemin du Moulin F 76290 SAINT-MARTIN-du-MANOIR .....	02 35 13 83 49	1
• <b>1485 - BANNEUX Olivier</b> - Retraité 37 rue de Luttre - B 6181 GOUY-les-PIÉTON .....	0032(0)71845707	1
• <b>1486 - BRIERE Catherine</b> 21 bd de la République - F 78000 VERSAILLES .....	06 07 74 13 45	2-4
• <b>1487 - ALLAIN Christian</b> - Agent EDF-GDF 7 impasse du village - F 28200 MARBOUÉ .....	02 37 45 76 14	1-2

## RÉINTÉGRATIONS

- **1150 ERNOULD Frédéric** - Directeur financier  
av. W. Churchill, 28 - boîte 9 - B 1180 BRUXELLES .....003223435818 1

## DÉCÈS

- **0070 - BARBE André** - 20030815
- **0124 - LEBEAU Marcel** - 20030123
- **0506 - BEAUJARD Bernard** - 20030727
- **0575 - BETTELLO Luigi** - 200306

# PETITES ANNONCES

**Attention :** Nous avons reçu à plusieurs reprises des plaintes émanant de différents membres du Club, concernant la vente de matériel ne correspondant pas à ce qui est annoncé dans cette rubrique. De plus, le membre en question se permet de menacer les acheteurs. Il se reconnaîtra sans doute. Nous lui demandons de se mettre en conformité avec la déontologie que pratique le club. Merci à lui de nous comprendre.

LA RÉDACTION ■

**Nota :** Les PA étant insérées gratuitement, nous demandons à certains de nos correspondants d'être modérés dans leur libellé et d'éviter les énumérations sans fin de pièces ou lots à acheter ou vendre. Ne vous étonnez pas si certaines de vos annonces ont été condensées. Merci.

## M<sup>me</sup> DESCOMBES L.

9 impasse Ader  
F 02200 SOISSONS  
Tél. 0323730743

- **Suite à décès**, vends en un seul lot importante collection Meccano, modèles d'expo, nombreuses pièces détachées neuves et anciennes.

## GIDE J.P. - CAM 0029

306 rue de la Paix  
F 74700 SALLANCHES  
Tél. 04 50 58 32 56

- **Recherche** fascicule Hornby 1930 : « Comment organiser un chemin de fer Hornby », soit à l'achat à un prix correct, soit en prêt avec retour garanti et remboursement des frais.

## LEONARD C. - CAM 1180

Saint-Julien  
F 47700 FARGUES-s/OURBISE  
Tél. 05 53 93 97 22

- **Recherche manuels** d'instructions anglais édités en français pour la Belgique et les pays francophones de 1948 à 61.

- **Recherche notices** : 10-2, 10-5, 10-12 en français pour boîte 10

anglaise.

- **Recherche notices** : 10-14, 10-15 en anglais pour boîte 10 anglaise.

## PAHIN M. - CAM 0157

6 impasse Corot  
F 25230 SELONCOURT  
Tél. 03 81 34 42 84

- **Suite à décès**, vends Meccano. Liste contre enveloppe timbrée jointe : 5 €.

## PROUX J. - CAM 1289

"Les Pétignons"  
F 83250 ROQUEBRUNE s/Argens  
Tél. 04 94 45 71 57

- **Vends** boîtes neuves ou reconstruites toutes époques, pièces anciennes et neuves à 50% du tarif Meccano.

## THIEFFRY J.C. - CAM 1073

3 rue Froissart  
F 75003 PARIS  
Tél. 01 42 72 13 85 (H.B.)

- **Recherche** dans la marque MULTIMOTEUR : coffrets, albums, listes de pièces, documentation générale, pièces détachées, tranfos, etc.

## VAUDOYER N. - CAM 0886

33 avenue de Suffren  
F 75007 PARIS  
Tél. 01 47 83 48 36

- **Vends** pièces boîte n° 6 de 1933.

- **Vends** boîtes anciennes, ainsi que moteurs et pièces de toutes époques.

- **Vends** MM. ■

## COMMUNIQUÉ

Monsieur Robert Goirand notre ancien trésorier nous signale qu'il a l'intention d'écrire un livre concernant : Meccano constructeur d'avions, Meccauto, canots Hornby, Kemex, Elektron.

Le titre n'est pas encore défini, cependant le contrat sera signé sous peu. L'ouvrage comportera 250 pages et un minimum de 300 photos. Prix public envisagé : 39 à 46 €.

Les clubs et associations devraient obtenir sous réserve une ristourne de 20% sur l'achat de ce livre.

LA RÉDACTION ■

## AU SOMMAIRE DU N° 85 (entre autres)

- Direction assistée (2) - Willy Dewulf.
- Tricycle - Marcel Pahin.

Il est bien entendu que la mise en page de ces rubriques peut se trouver perturbée pour différentes raisons.

LA RÉDACTION ■

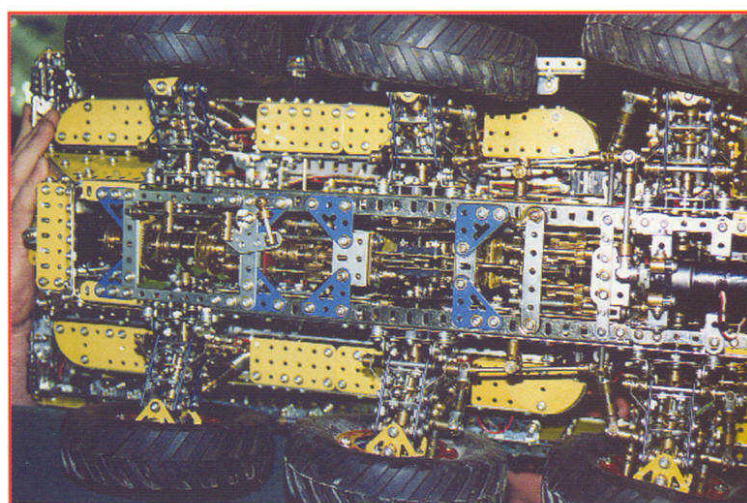




▲ 1



▲ 2

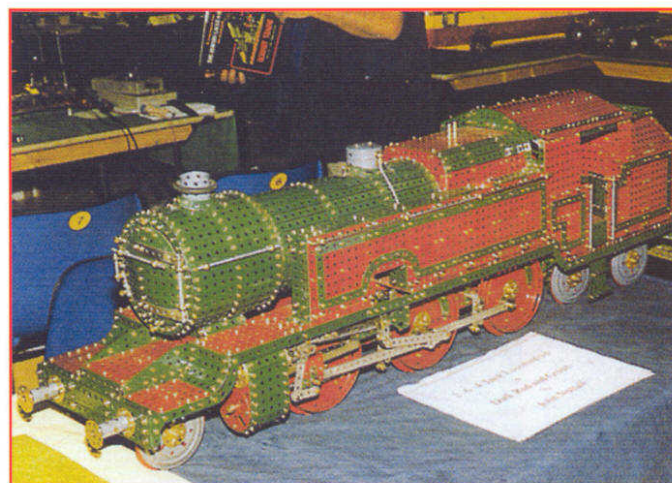


▲ 3

# SKEG'Ex 2003

REPORTAGE : GUY KIND - CAM 0837  
(Modèles décrits page 17)

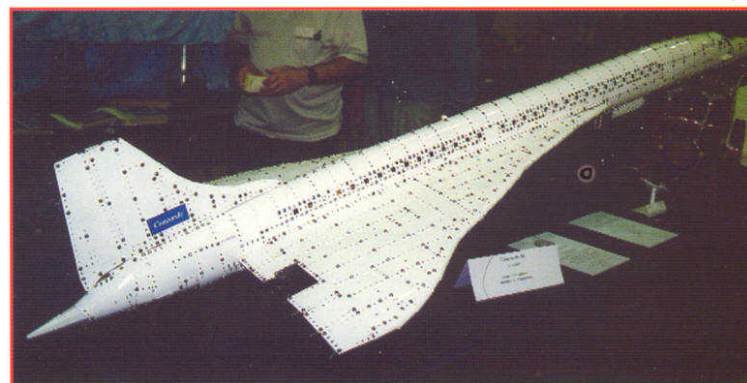
- 1 : Grue de port, hauteur supérieure à 3 m - Ken Sennar, 2<sup>e</sup>.
- 2 : Véhicule amphibie Alvis Stalwart - John Ozyer-Key, 1<sup>er</sup>.
- 3 : Idem photo 2 vu de dessous - John Ozyer-Key.
- 4 : Locomotive 132 avec tender - John Nuttal.
- 5 : Tank utilisé pendant la 1<sup>re</sup> guerre mondiale.
- 6 : Prototype du 1<sup>er</sup> Concorde 1 : 24 - Tony Clapperton, 3<sup>e</sup>.



▲ 4



▼ 5



▼ 6





**Grue Demag 12000 - Jan Schroef (Pays-Bas), 4<sup>e</sup> prix.**

*Photo Guy Kind.*