

CAM

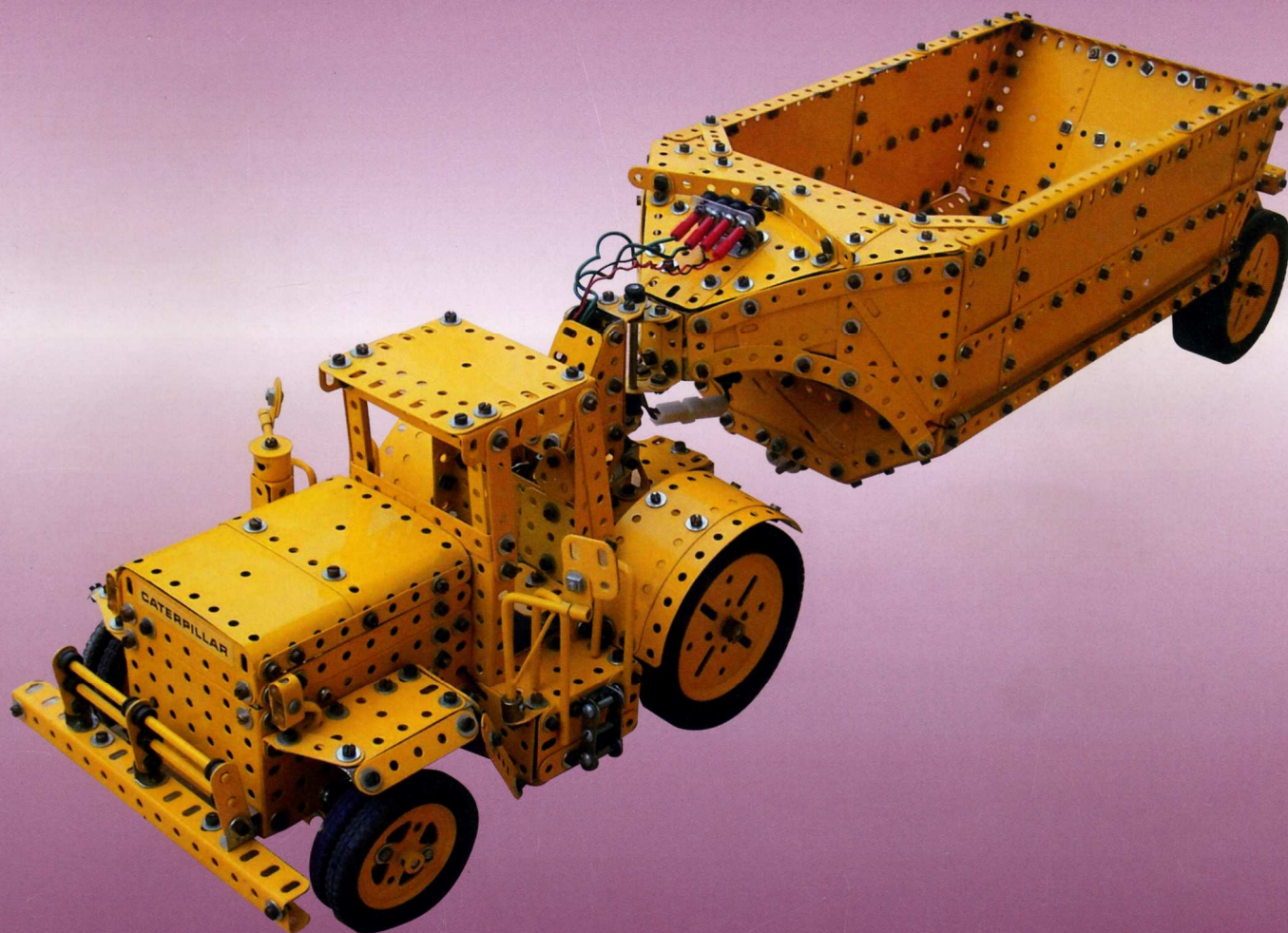
(FRANCE)



N° 104

Octobre 2
Novembre 0
Décembre 0
8

MAGAZINE



Caterpillar 660 avec benne à fond ouvrant Athey par Jean-Pierre Veyet
Photo de l'auteur

SKEGNESS 2008

Compte rendu de Guy Kind

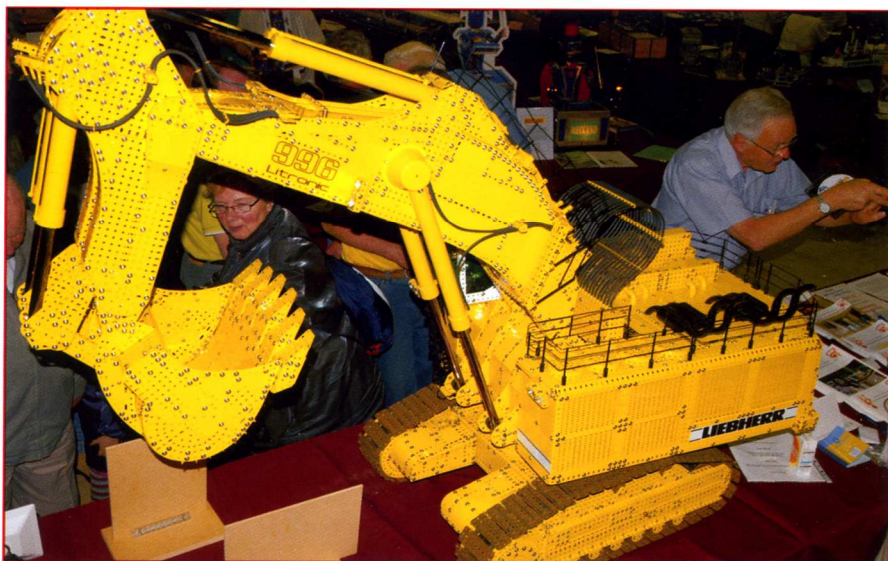
Les mauvais augures qui avaient prédit un déclin de l'expo en se basant sur le nombre moins élevé d'exposants et de visiteurs en 2007 ont vite dû changer d'avis.

En effet, l'édition 2008 fut une des meilleures depuis que je fréquente les lieux, c.à.d. depuis 1994 sans rater une année.

Plus de 120 exposants et des modèles superbes pour tous les goûts et toutes les bourses firent même craindre aux organisateurs à un certain moment de devoir refuser des constructeurs. Heureusement il n'en fut rien, même si les exposants étaient fort serrés au point qu'en dessous de la flèche d'une grue pour la pose de blocs de bétons, on voyait un ou plusieurs petits modèles, leurs constructeurs essayant de parler au public à travers la grue du voisin !

De très nombreux visiteurs, en partie drainés vers l'expo par un temps très variable, contribuèrent à son succès retentissant.

Au point de vue des modèles, le clou de l'expo fut sans aucun doute la pelle hydraulique Liebherr d'Eric Champleboux. Avec son poids de 160 kg, sa finition impeccable, son



La pelle hydraulique Liebherr d'Eric Champleboux.



Le premier prix par vote démocratique des exposants allait à un tracteur géant australien de 1915 sur roues à patins et son chariot, tout en pièces rouges et vertes, de K. Senar.



Le deuxième prix récompensa votre serviteur pour le camion pompier Dennis, déjà vu à Vourey.

bruitage, son fonctionnement réaliste, le modèle passait de justesse à côté d'un prix, probablement parce que le nombre de pièces non-Meccano dépassait d'un brin le seuil de tolérance des votants.

Suite page 35



Association régie par la Loi du 1er Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901

Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut - 48 rue Paul Bovier Lapierre - F 69530 BRIGNAIS - Tél./Fax 04 78 05 57 08

Président :	Claude GobezTél. 01 39 47 05 13 23 rue de Montesson - F 95870 BEZONS Email : claude.gobez@orange.fr
Vice Président :	Marcel Rebischung - 18 rue Saint Wendelin - F 67500 HAGUENAUTél. 03 88 73 30 25
Secrétaire Administratif :	Jean-Max Estève - Responsable section Île-de-FranceTél. 01 60 84 14 82 - 06 87 60 33 59 4 avenue Edouard Branly - F 91220 BRÉTIGNY-SUR-ORGE Email : jmesteve91@orange.fr
Rédacteur en chef :	Bernard Guittard - Coordinateur du comité de rédactionTél. 02 54 88 07 06 7 clos du Domaine de Boutay - F 41600 YVOY-LE-MARRON Email : b.guittard@tele2.fr
Trésorier :	Guy PouchetTél. 01 39 56 12 42 5 rue des Lavandières - F 78530 BUC Email : pouchi@club-internet.fr
Administrateurs :	Daniel Bernard - Responsable section HIRASTél. 04 50 48 05 47 10 allée George Sand - F01200 BELLEGARDE-SUR-VALSERINNE Email : c.s.musinens@wanadoo.fr
	Jeannot Buteux - Responsable de la section ChampagneTél. 06 62 11 56 99 Résidence des Sapins 2 - 23 rue Thénard - appt 24 F 10800 ST JULIEN-LES-VILLAS Email : buteux-jeannot@ofir.dk
	Jean-François Nauroy - Revue de presseTél. 01 34 78 58 14 - 01 47 52 66 74 4 rue des Crosnières - F 78200 MANTES-LA-JOLIE Email : jean-francois.nauroy@wanadoo.fr
	Bernard Garrigues - Relations avec la société MeccanoTél. 06 07 70 13 56 134 route de Reims - F 02200 BILLY-SUR-AISNE Email : garriguestolerie@wanadoo.fr
	Albin TreilTél. 01 30 71 44 04 3 allée des Chevreuils - F 78110 LE VESINET Email : albin.treil@aliceadsl.fr
	Jean TressonTél. 01 45 67 27 94 14 rue Duroc - F 75007 PARIS Email : jeandenise.tresson@free.fr
	Jacques Vuye - Comité de rédactionTél. 05 65 35 04 46 La Tour - F 46330 TOUR DE FAURE Email : jvuye@aol.com
Responsables de section :	Marcel Pahin - Alsace, Franche-ComtéTél. 03 81 34 42 84 / Fax 03 81 34 58 40 6 impasse Corot - F 25230 SELONCOURT Email : mpahin@wanadoo.fr
	Jean-Noël Caillois - BourgogneTél./Fax 03 80 47 02 68 27 rue des Varennes - F 21800 SENNECY-LES-DIJON
	Jacques Proux - PACATél. 04 94 45 71 37 "Les Pétignons" - F 83520 ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS Email : jacques.proux@wanadoo.fr
Relecture et Rédaction	Jean-François VincentTél. 05 63 55 47 64 Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN Email : jfv48@aol.com - jfv.vincent@gmail.com
	Gérard JousseTél. 02 31 93 30 10 21 avenue Croix Guérin - F 14000 CAEN Email : lavillerie@orange.fr

Les publications du CAM :

- Anciens numéros du présent Magazine, et dans la limite des stocks disponibles.
- Nous mettons à jour périodiquement une liste de documents ; elle s'appelle "l'Odeur du papier"
Pour toute cette littérature, une liste détaillée est disponible sur simple demande accompagnée d'une enveloppe réponse timbrée à 0,88 Euros), à adresser à :

Monsieur Guy Pouchet

5 rue des Lavandières - F 78530 BUC.

Email : pouchi@club-internet.fr

Le Magazine du CAM, organe de liaison du Club, est distribué à ses adhérents.

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.

En accord avec l'auteur, nous pouvons être amenés à faire des modifications de texte, tout en conservant son sens explicatif.

Restez ou devenez membre du Club des Amis du Meccano

Cotisation annuelle 2009 : 44 euros, (20 euros pour les moins de 18 ans, 53 euros pour les membres résidants hors CEE) à verser au trésorier : Guy Pouchet - 5 rue des Lavandières - F 78530 BUC. Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.

Crédit photos, logos et dessins :

Y. Boissel - J.C. Brisson - A. Chapel - S. Congrelet - W. Dewulf - J.M. Estève - B. Garrigues - J. Garrigues - C. Gobez - J.P. Guibert - C. Lerouge - P. Jaillot - G. Kind - G. Pouchet - Studio Rocheboine - J.P. Veyet - J. Vuye.

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

Date limite de tous les envois pour le prochain numéro :

10 Novembre 2008*.

Date de parution du N° 105 :

Première quinzaine de Janvier 2009.

En encart :

- Appel de cotisation 2009
- Calendrier 2009
- Annuaire 2008

* Les dossiers doivent être accompagnés d'une mention certifiant que vous êtes le constructeur du modèle concerné, les textes en Word, et les photos en Jpeg 300 dpi.

SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du Président 4

CONSTRUCTIONS 1^{ÈRE} PARTIE

Caterpillar 660 5

Tank Mark-1 6

Grue de dépannage de chemin de fer 9

Tracteur à vapeur 15

COLLECTION ET HISTOIRE

Etude sur les moteurs électriques 16

La poulie de deux pouces 18

CONSTRUCTIONS 2^{ÈME} PARTIE

Scène de sciage au passe partout 21

Le trapéziste 24

A propos du moteur "E1" de 1916 26

LES EXPOSITIONS

Une mini expo en solo 28

Réunion PACA du 17/05/08 30

DIVERS

Revue de Presse 33

Annuaire - Petites Annonces Communiqués 34

Skegnesh 2 - 35

Photos de l'Expo de Vourey 36

A l'écriture du présent édit (août 2008), aucune nouvelle de l'appel du trésorier, notre Ami Guy POUCHET. Dommage pour votre Club.

Quel devenir de l'œuvre de nos anciens, qui ont donné sans compter pour vous offrir ce Club que tout le monde aime, si aucun Ami ne se propose pour la relève.

Aujourd'hui pas de candidature, même pas une demande de renseignement pour le trésorier, demain peut-être pareil pour le secrétaire ou le rédacteur, et après demain... Serait-ce la fin de votre Club ? J'ose espérer me tromper. Votre engagement au sein du Club, c'est avant tout pour vous et pour le bien de tous, n'hésitez-pas, je reste à votre écoute ou à vous lire.

Je souhaite terminer ce mot sur une note plus optimiste.

A la lecture de ce magazine, les vacances sont terminées depuis quelques semaines et chacun a repris ses diverses activités.

Il y a une activité importante, c'est notre hobby : le "Meccano" ! Penser à la construction

d'un modèle pour la prochaine exposition du CAM en mai 2009.

La Ville d'ANICHE nous accueille dans le Nord et c'est notre Ami Raymond FORCONI qui organise cette exposition.

Certains diront que c'est loin ! Certes, ce n'est pas la porte à côté, mais pour notre Meccano ce n'est pas un sacrifice, c'est pour le plaisir ! Je compte sur vous pour vous rencontrer très nombreux et avec beaucoup de modèles inédits, et pourquoi pas, un nouveau record du nombre d'exposants.

N'hésitez pas à participer à des vides-greniers, des foires ou encore des expositions avec un mètre de table et un modèle pour faire connaître votre Club.

Toutes les actions favorisant la promotion de votre Club assurent sa pérennité pour de longues années et font la joie de ses membres présents et à venir.

Bonne construction et à bientôt.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

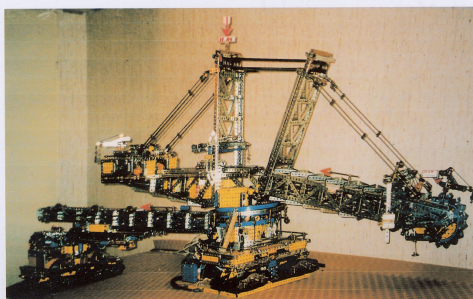
Le



Une exclusivité du CAM

présente

Excavateur à roue-pelle



Construite en pièces



par † Guy SOLAL CAM 079



Réalisation du présent ouvrage Claude Gobeze CAM 072

août 2008

Notice n° 30 : "Excavateur à roue-pelle", une notice, non pas tout à fait, plutôt une notice souvenir. En effet, la réalisation de ce modèle n'est pas simple, pourtant notre Ami † Alain LEGRAND avait réalisé le modèle avec uniquement les photos de la présente notice; il y a apporté quelques modifications. Hélas le modèle a été démonté et il n'a pas été fait de prises de vue.

Merci à Roger MARTIN CAM 152, propriétaire des œuvres de Guy SOLAL et qui en a fait don (droits compris) au Club des Amis du Meccano.

La notice comporte 16 pages A4 N/B, 26 pages A4 couleurs et 1 page A3 couleurs - 58 photos - 39 €.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

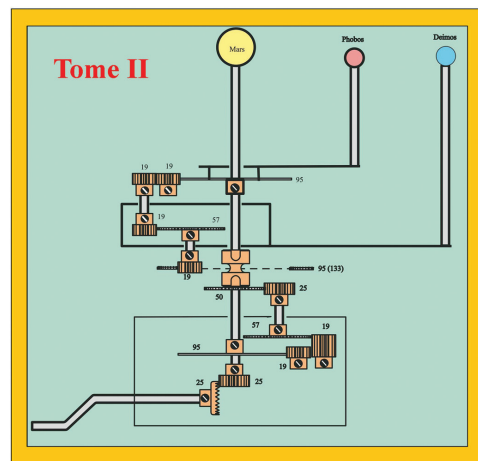
Le



Une exclusivité du CAM

présente

Planétaires



Construits en pièces **MECCANO**

Par † Georges Quentin CAM 0168

août 2008

Notice n° 29 : Merci à notre Ami † Georges Quentin pour la documentation qu'il m'avait donnée. Bien sûr, j'offre tous les droits au Club des Amis du Meccano. Voici le sommaire : Planétaire Géocentrique 1983 : calculs, réalisation, tableaux des pièces, photos. Planétaires Héliocentrique 1983 : calculs, réalisation, tableau des pièces, photos. Préliminaires à la construction d'un planétaire. Modèle Héliocentrique 1984, réalisation des textes, des dessins et des photos. Soit un total de 52 pages dont 47 pages A4 N/B et 5 pages A4 couleurs - 35 €.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

CATERPILLAR 660 AVEC BENNE À FOND OUVRANT ATHEY

Par Jean-Pierre Veyet

LES TRACTEURS CATERPILLAR 660

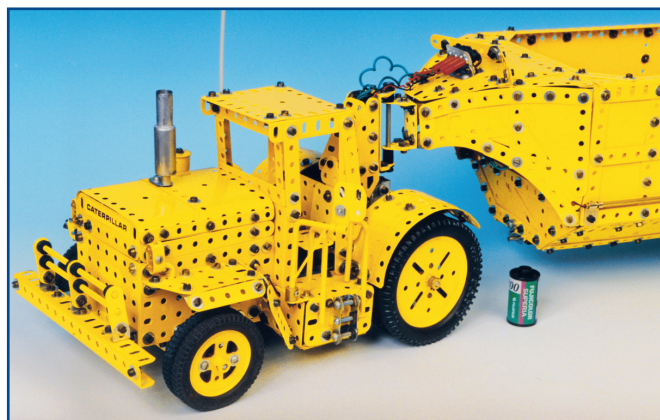
Avec une puissance de 500 chevaux, ils avaient été conçus dans les années 60 par Caterpillar pour tirer les plus gros Scrapers (décapeuse) de la gamme. La société Athey qui fabrique des remorques charbonnières (remorques utilisées dans les mines à ciel ouvert principalement pour le transport du charbon), achetait en fonction de la demande du client des tracteurs pour pouvoir tirer celles-ci. La marque des tracteurs pouvait être Caterpillar comme c'est le cas pour mon modèle, mais également des Euclid (modèle 10-15 du manuel de la boîte 10 période dorée et bleu) mais aussi ; Dart ; Wabco et beaucoup d'autres. La remorque réalisée en Meccano est donc une Athey PH 660 d'une capacité de 100 tonnes.

En 1998 la société Caterpillar a réalisé avec la société MEGA Corp une énorme remorque d'une capacité de 290 tonnes tirées par un dumper 789 où la benne est remplacée par une sellette, ce qui prouve qu'il y a toujours un marché pour ce type de machine. L'énorme "Caterpillar / MEGA CH 290" a été construit pour la société COTEAU située dans le Dakota du nord.

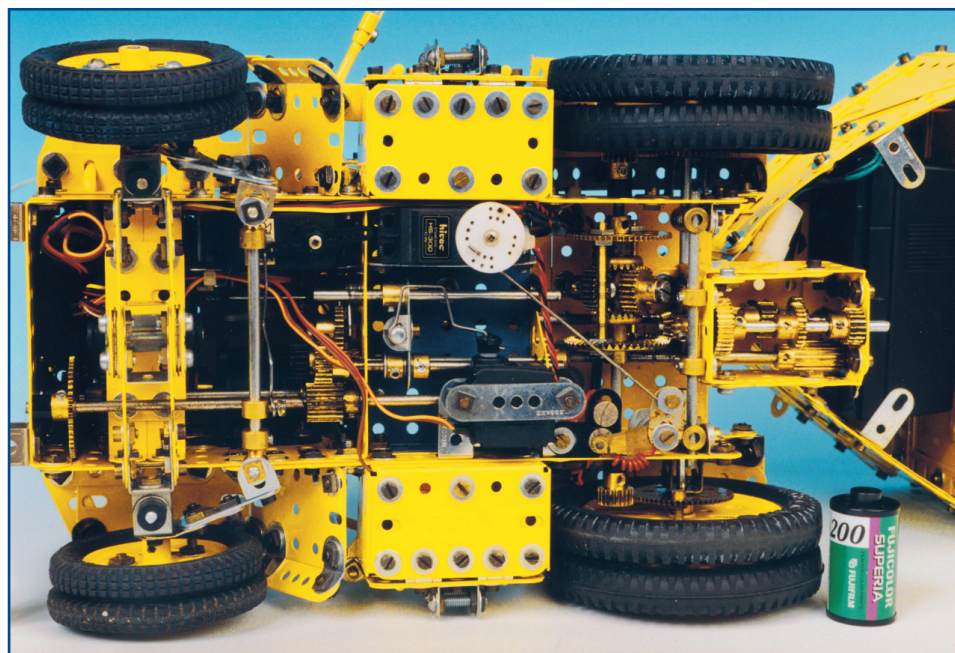
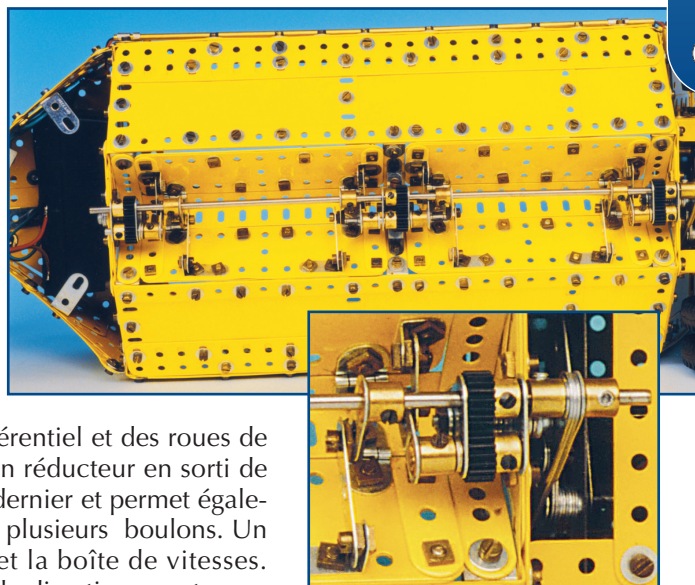
Pour info 300 tonnes représentent un volume de "400 m³" de charbon.

LE TRACTEUR

Il est entraîné par un moteur de visseuse/dévisseuse 9.6 volt puissance 10 watts, qui entraîne une boîte 3 vitesses montée en porte à faux arrière (juste après le pont moteur). Celle-ci entraîne le différentiel puis les roues avec une réduction classique réalisée par un pignon 19 dents en sortie de différentiel et des roues de 95 dents montées sur les roues motrices. L'intérêt de monter un réducteur en sortie de différentiel limite considérablement le couple au niveau de ce dernier et permet également d'assembler la roue dentée sur la roue motrice à l'aide de plusieurs boulons. Un inverseur de marche mécanique est monté entre le moteur et la boîte de vitesses. Chaque fonction est contrôlée par la radiocommande ainsi que la direction avant.



Le modèle Meccano : il a été réalisé à partir de photos à l'échelle environ 1 / 20.



LA REMORQUE

Elle possède 4 trappes de vidange actionnées par un bras de levier et des pignons. Celui-ci se déplace grâce à une tige filetée qui est entraînée par un moteur Meccano noir. Deux fins de course électriques permettent d'arrêter le moteur en position ouverture ou fermeture. Son fonctionnement se fait depuis la radiocommande. Un gros accumulateur 9.6 v de caméscope alimente l'ensemble. Le modèle a été pratiquement réalisé uniquement avec des anciennes pièces repeintes en jaune avec de la peinture époxy. 4 LED jaunes et 4 rouges imitent les phares et les feux arrière.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■

LA CHRONIQUE DE MECANOTEPH

Par Jean Claude Brisson

Sous cette rubrique Jean Claude nous propose une série de modèles en Meccano nickelé dont voici le premier.

PRÉAMBULE

A l'époque des combats de l'Argonne, mon père avait huit ans et avait reçu une boîte de Meccano nickelée N° 3. C'est avec cette boîte, soigneusement rangée par ma grand-mère, que je fis connaissance avec le Meccano en 1937.

En hommage à mon père et à tous les combattants de la "Grande Guerre", j'ai décidé de construire un modèle témoin de cette période et que certains avaient pu construire à cette époque. Je trouvais sur la première page du Meccano Magazine N° 5 de novembre-décembre 1917 un modèle assez réaliste du premier Tank mis en service sur le front de l'Argonne en 1916.

Dans le catalogue de modèles N° 2 de 1918, en plus de la gravure du Meccano Magazine, on trouvait une description très sommaire de la construction, (modèle N° 403, Tank ou Forteresse Mobile – modèle spécial).

En cherchant sur le WEB je trouvais des photos et des vidéos de ce tank "Mark 1". Elles m'aidèrent à le réaliser.

Ceci me donna envie d'en faire un modèle fonctionnel. Dans les boîtes MECCAKIT des années 70 on trouve des éléments de chenilles tout à fait adaptés à la réalisation de ce tank. Elles vont servir de base à la définition approximative de l'échelle. Il est cependant difficile, à travers les photos disponibles, de se faire une idée précise des dimensions exactes du tank. Toutes ne représentent pas forcément la même version.

LA CONSTRUCTION

Chaque chenille possède son propre moteur ; l'ensemble est sous le contrôle d'une télécommande à infra rouge (une voie par chenille), ce qui est proche de la manière utilisée par l'équipage à l'époque : deux conducteurs dirigeaient le tank, l'un à l'embrayage primaire, l'autre aux commandes des freins ; en plus deux autres équipiers géraient les embrayages secondaires (un par chenille).

A l'arrière les deux grandes roues étaient utilisées pour de légers virages. Un des conducteurs bloquait une de ces roues pour faire obliquer le tank dans cette direction en tirant sur un câble d'acier.

No. 5 VOL. I. NOVEMBRE-DECEMBRE 1917.

MECCANO MAGAZINE

IL AJOUTE UN ATTRAIT DE PLUS AUX ATTRAITES MULTIPLES DE MECCANO




TANK MECCANO
Construit exclusivement avec des pièces Meccano. -- Vous pouvez tous en faire autant.



Quand la paix reviendra.
Nous avons l'intention après la guerre, de donner au M.M. une physionomie toute nouvelle. Nous espérons en faire le plus populaire des Magazines à l'usage de la jeunesse. Nous voulons faire en sorte

desideratum, et ajoutera un intérêt nouveau au passe-temps Meccano.

Le Manuel d'Instructions Section 2.
Nous recevons de nombreuses demandes de renseignements concernant ce manuel supplémentaire. Nous informons nos correspondants que, par suite des difficultés

Modèle No. 403

Tank ou Forteresse Mobile (Suite)

Pièces nécessaires :			
6	No. 2	451	No. 37
10	" 3	1	" 45
27	" 5	13	" 52
152	" 6	18	" 54
2	" 6A	9	" 59
4	" 9	1	" 62
30	" 12	14	" 63
1	" 13	8	" 90
1	" 14	1m.80	" 94
4	" 16	4	" 95
7	" 17	8	" 96
1	" 18	2	" 97
4	" 19A	4	" 100
2	" 20A		

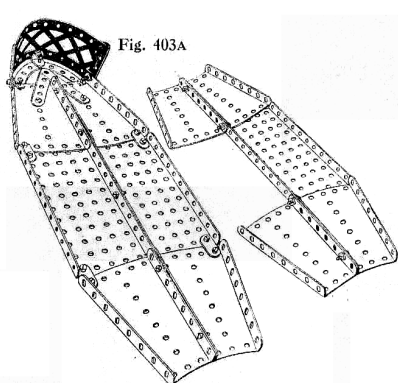


Fig. 403A

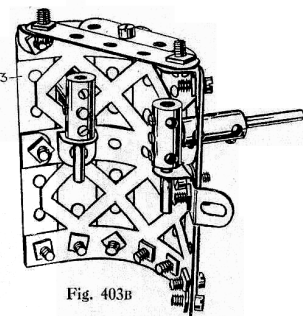
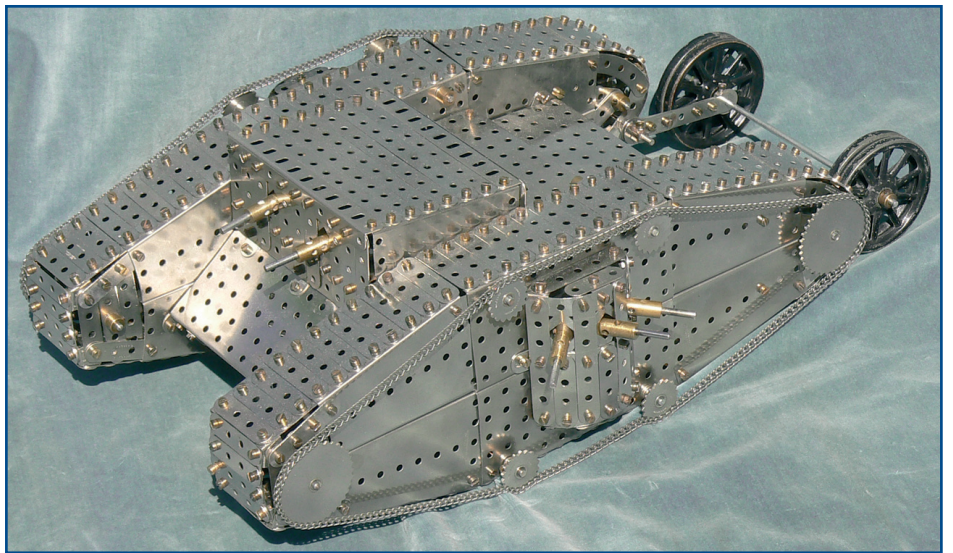


Fig. 403B

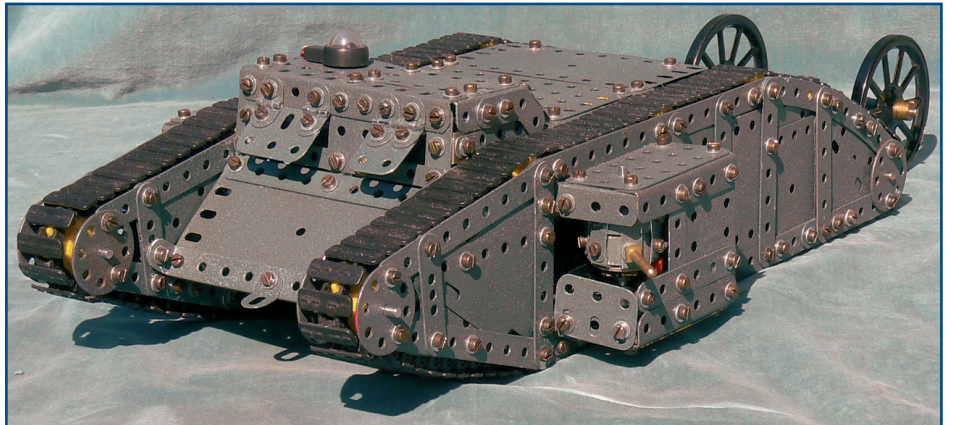
Les côtés du tank, fig. 403A, sont montés sur des plaques secteur et rectangulaires, comme le montre le dessin, les 2 séries de plaques étant attachées sur leurs rebords extrêmes par un certain nombre de bandes 2 de 6 cm. Les tourelles à canons 3, fig. 403B, sont faites avec des longrines de 9 cm. courbées et maintenues ensemble par des bandes de 9 cm. mises verticalement le tout est boulonné sur les côtés du tank. Les côtés du tank sont assemblés avec le compartiment 4, fait de grandes plaques boulonnées ensemble.



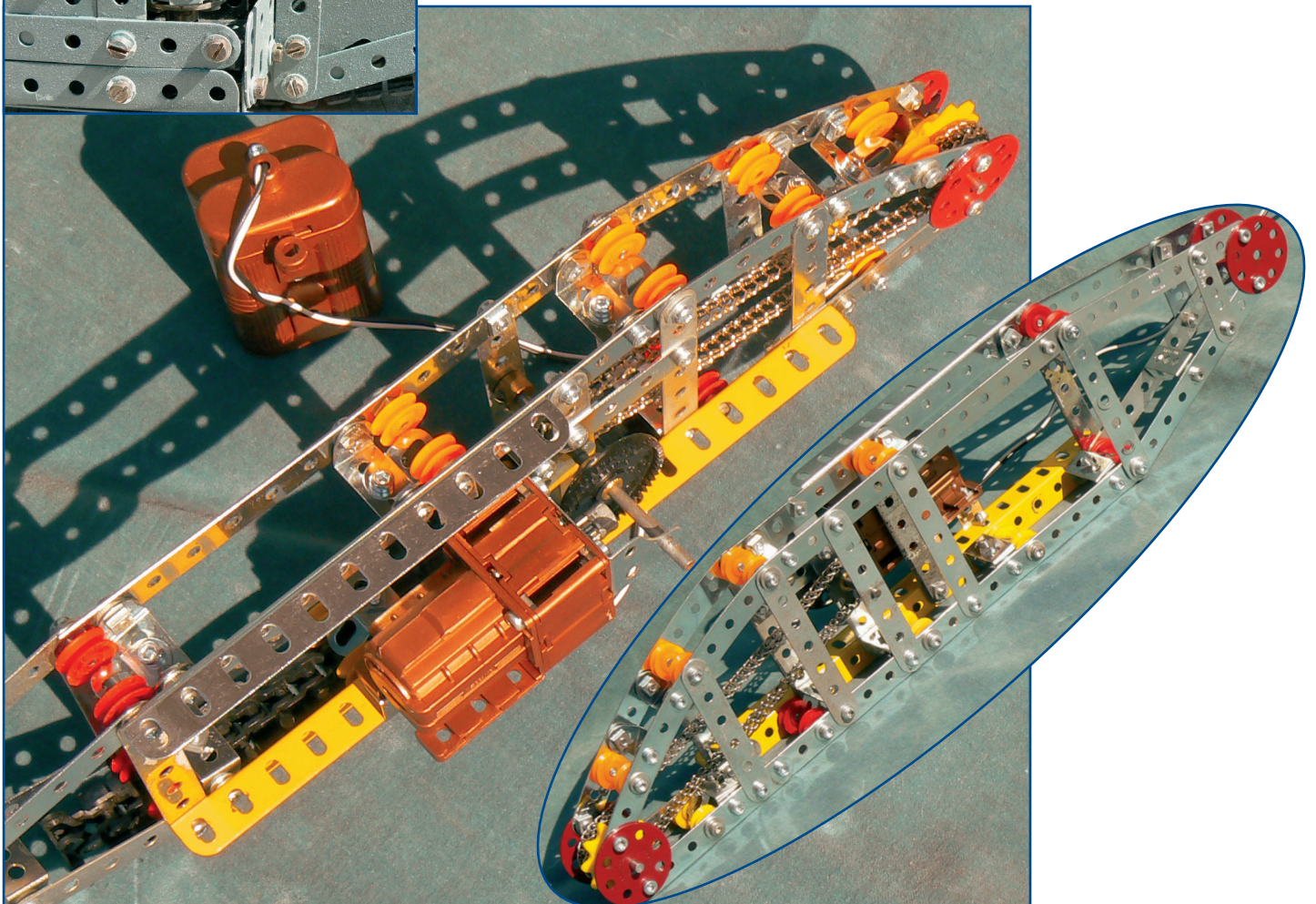
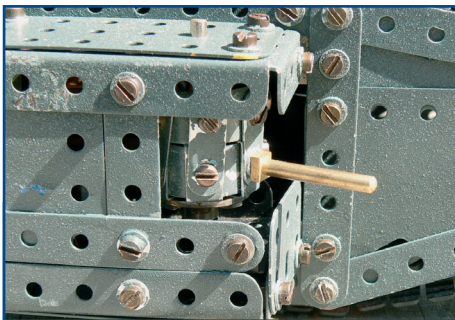
La construction commence par la réalisation des deux bâtis portant les chenilles. Ils sont constitués de deux côtés formés de différentes bandes et cornières réunies aux deux extrémités par des disques 8 trous. Ces deux côtés sont assemblés par des bandes coudées 3 trous de 25 mm (48e) en ajoutant une rondelle si nécessaire. Pour l'entraînement, j'avais la chance de posséder des roues dentées plastiques à moyeux, Metaling (092), mais on peut aussi utiliser les roues dentées Meccano junior ou les roues MECCAKIT en les adaptant : il faut pouvoir loger dans l'épaisseur de la chenille la roue d'entraînement plastique et une roue de chaîne galle 18 dents !!! Des poulies plastiques de 12 mm servent de roulement pour les chenilles. Disposées sur des boulons de 12 mm, elles sont maintenues en place par des équerres à 135° fixées sur les bandes coudées et par la chenille elle-même. Des moteurs avec réducteurs sont fixés aux bâtis et entraînent les chenilles à travers un pignon de 11 dents et une roue de chant de 50 dents puis une roue de chaîne de 14 dents.

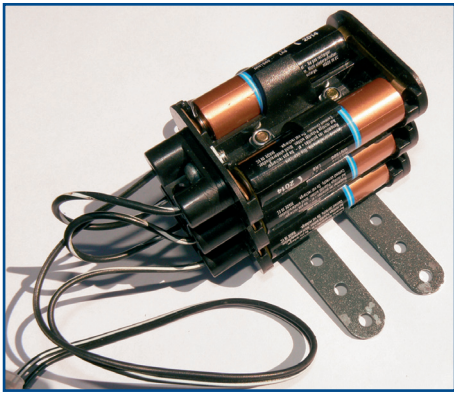


Le modèle n° 403 tel que défini dans le catalogue de modèles de 1918



La réplique fonctionnelle 90 ans plus tard...



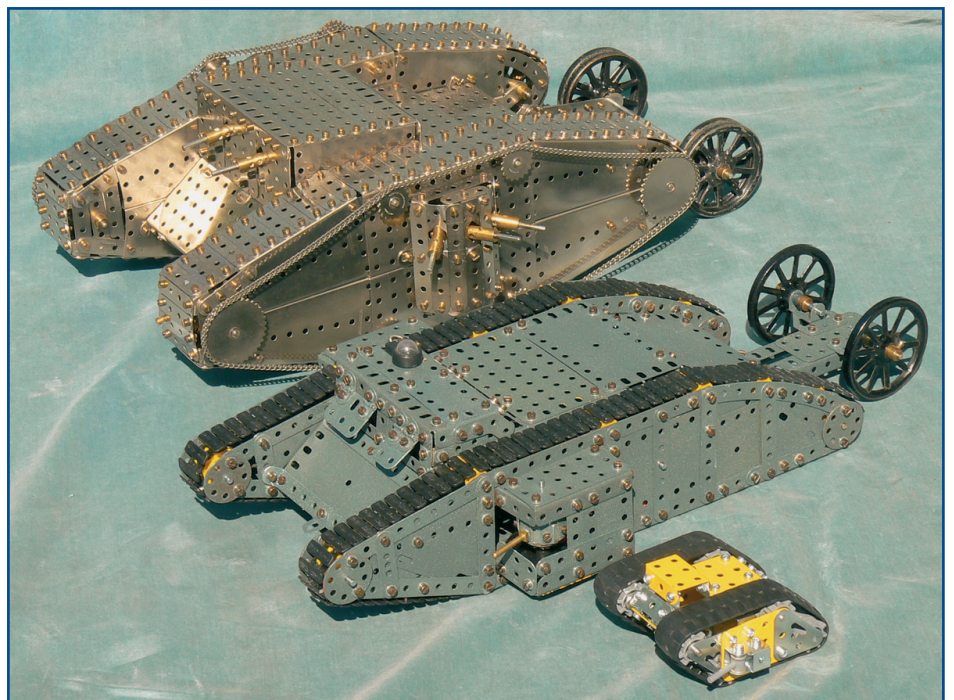
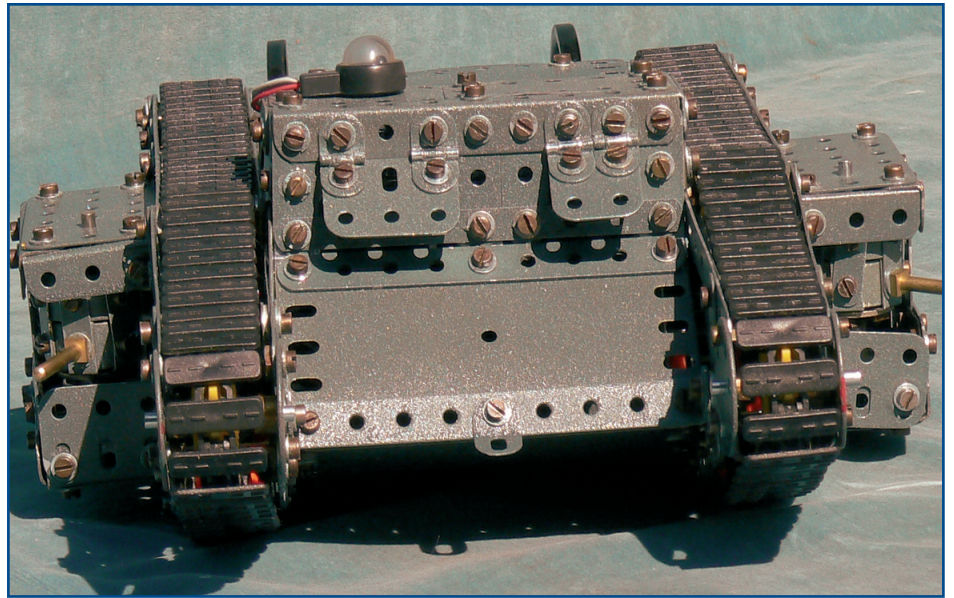


De chaque côté, les barbettes ne sont pas de difficulté. Les tourelles sont réalisées à partir de roue barillet 25 mm de 6 trous des boîtes électriques, réunies par des supports doubles étroits de 12 mm, des bandes étroites et des bandes élastiques des boîtes actuelles.

Les deux bâtis sont réunis par des cornières, des bandes et une plaque perforée de 9 trous. Les boîtiers de la télécommande sont fixés sur ces cornières. Pour obtenir une tension d'alimentation suffisante j'ai utilisé trois supports de piles des boîtes "Dynamic" des années 90 ce qui me donne 9 Volts. La cabine de commande est faite d'une cornière, d'une poutrelle plate et de bandes. Les sabords sont faits de charnières et de poutrelles plates. Le tout est habillé par des plaques flexibles ad hoc.

Enfin, juste pour le plaisir, j'ai réalisé un modèle miniature utilisant les chenilles des boîtes actuelles (Multi modèle 15 modèles) déjà utilisées dans les boîtes des engins de chantiers voici quelques années. Les proportions laissent à désirer mais l'allure est là.

JEAN-CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■

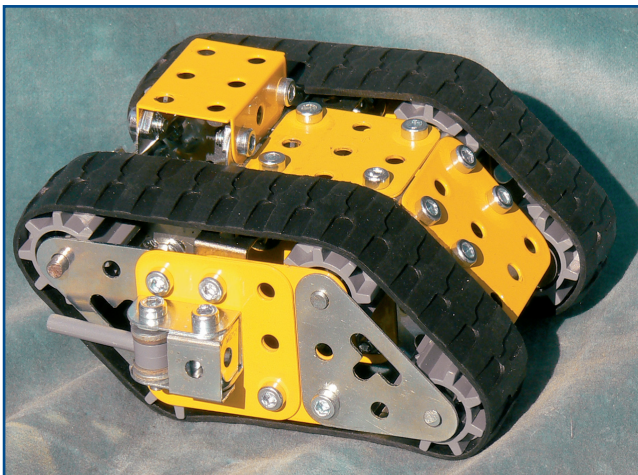


La famille

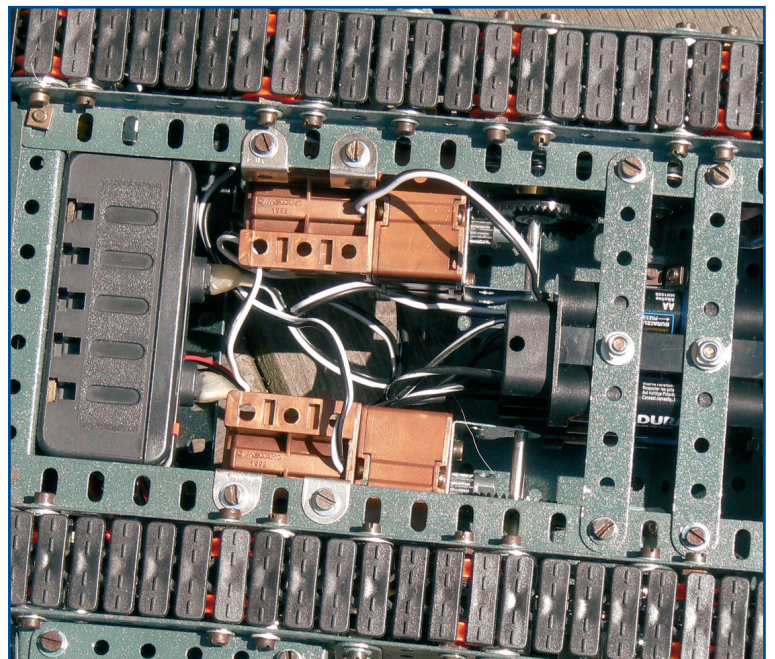
RÉFÉRENCES WEB

http://en.wikipedia.org/wiki/Mark_I_tank

http://www.youtube.com/watch?v=Vb3cif_Gzrk



Le petit dernier...



GRUE DE SECOURS SUR RAILS

Par Yves Boissel

Après la mini grue de secours sur rail d'André Schaeffer qui a fait l'objet d'une longue publication dans les N° 96 et 97, voici le super modèle d'Yves Boissel

PREAMBULE

Automne 1955 à MARSEILLE, je venais d'avoir 7 ans. Mon grand frère plus âgé de 16 ans et aujourd'hui disparu, en accord avec mes parents, m'offrait toujours un magnifique cadeau pour Noël.

De tous mes souvenirs d'enfance, c'est celui de ces Noël magnifiques qui reste le plus vivace et le plus délicieux. Cette année là, je reçus donc ma première boîte Meccano N° 4. Jolie boîte rouge avec à l'intérieur les pièces dorées et croisées bleues auxquelles s'ajoutaient les roues rouges, le tout impeccablement rangé et ficelé sur fond jaune. Je crois que c'est ce jour là qu'est née ma passion pour ce jeu, sûrement le plus beau et le plus répandu du 20^{ème} Siècle.

Depuis plus de 50 ans, cette passion n'a fait que croître et embellir. J'ai acquis au fil du temps un nombre considérable de pièces des plus rares aux plus répandues, que je voulais aussi parfaites que possible étant aussi collectionneur que constructeur.

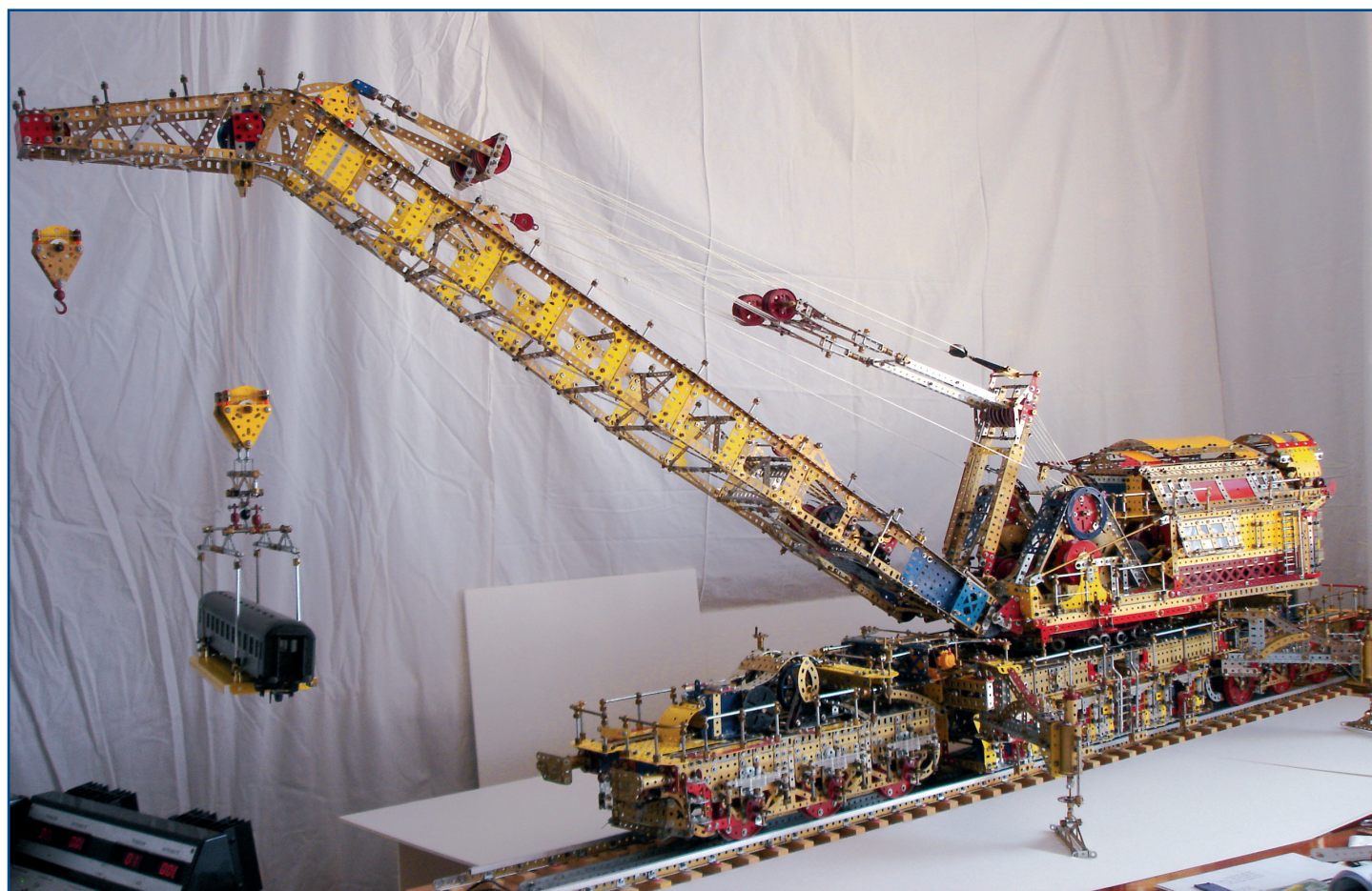
Il y a déjà longtemps que l'idée me vint de réaliser de grands modèles compliqués, qui ne manquaient pas de me poser des problèmes de toutes sortes, comme pour me lancer des défis. Je me suis souvent interrogé pour savoir d'où pouvait bien venir cette envie, cette motivation à construire

si "grand". Peut-être la réponse se trouve, lorsque jeune enfant je succombais à la fascination de ces super modèles que l'on admirait derrière les vitrines des grands magasins de ma bonne ville au moment de Noël. Ils étaient le résultat de mois de travail d'ingénieurs et d'ouvriers chez Meccano.

Au cours d'un déplacement en train, il me fut donné de voir en gare de Miramas, sur une voie de garage, une grue Cockerill au repos, le "bec de canard" (l'extrémité de la flèche) posé sur un wagon plat. L'ensemble était impressionnant et en quelques minutes je dévorais des yeux ce monstre que je trouvais magnifique. Nous étions au Printemps de 1995. De ce jour, l'idée fit son chemin, et l'engin réel avait définitivement envahi ma mémoire.

DOCUMENTATION

Je trouvais assez rapidement une fiche de la SNCF produite par les éditions Atlas avec détails et schémas. J'acquis dans une bourse d'échanges les modèles réduits HO existants, de chez Jouef notamment. Ce qui allait conditionner l'échelle choisie c'était le diamètre des roues rapporté à ce que Meccano pouvait me proposer. Je découvris l'existence chez M.R Productions des boudins de roues de 100 mm lesquels associés aux plaques circulaires Meccano de 110 mm allaient me fournir des roues de chemin de fer de 1^{er} choix car fort résistantes. L'échelle était désormais trouvée, elle serait de 1/8^e environ.



Je me suis parfois éloigné du modèle réel soit par nécessité, soit par l'envie de montrer la "mécanique" en fonctionnement.

J'ai passé 10 années à la construire cette grue sur rails, un peu chaque soir, par délassément. J'ai traversé les pires moments de découragement, mais aussi des moments de bonheur et de joie que je souhaite à tout constructeur de connaître. J'ai utilisé des pièces issues de la Société MR Productions revendeur de pièces Meccano et adaptables, notamment les gros axes de 7,94 mm et les moyeux adéquats. J'ai aussi fait appel au roulement de chez Métallus distribué par Mr ESTEVE à Paris. Celui-ci est d'une stabilité remarquable. Je le conseille à tout constructeur de gros modèles.

Il faut savoir qu'aucune pièce n'a été modifiée ou martyrisée.

Il existe actuellement des bandes souples, flexibles (sans mémoire) qui se "plient" (c'est le mot juste) à toutes les fantaisies.

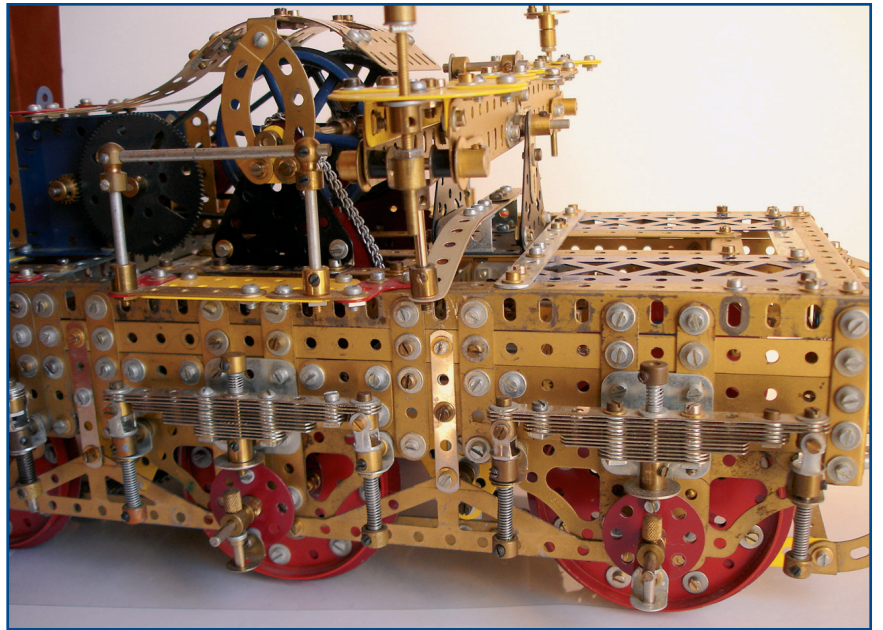
Toute la construction est issue de calculs personnels, d'essais - parfois infructueux - d'un peu d'imagination et de beaucoup de travail, assorti d'une bonne dose de patience et d'amour.

LA CONSTRUCTION PROPREMENT DITE

Par manque de place, je n'ai pu construire que la grue proprement dite, car il est vrai que dans le réel ces grues ne sont pas utilisées seules mais intégrées dans des trains de relevage comportant un wagon porte flèche, un ou deux wagons couverts transportant l'outillage et les agrès et même un fourgon de queue.

Le modèle Meccano qui mesure 2,05 m de long et pèse 60 kg se compose de 5 sous-ensembles :

- a) 2 boggies identiques de part et d'autre de la base, motorisés.

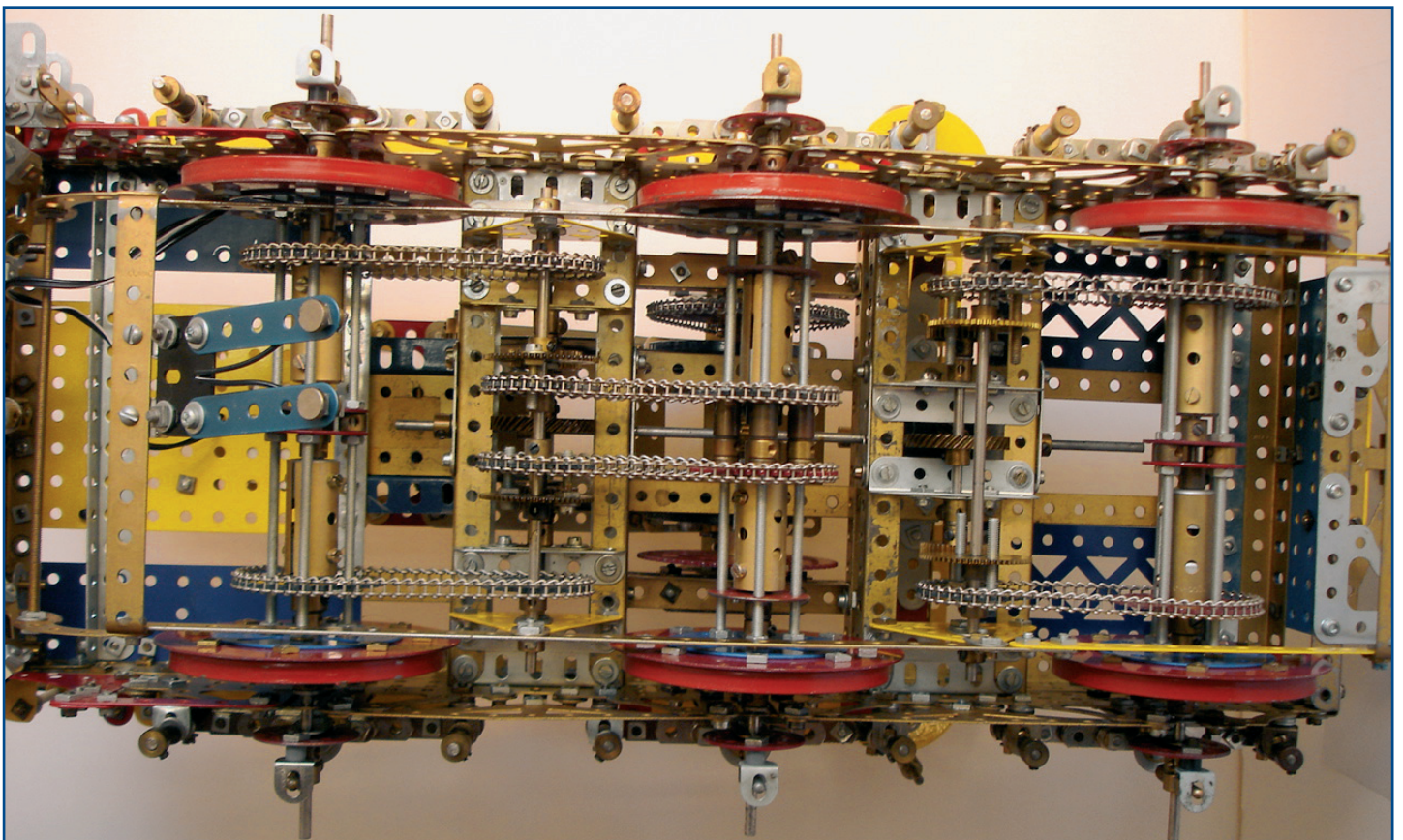


- b) La base à 4 essieux. Aux quatre coins de celle-ci on trouve les vérins stabilisateurs.
- c) La machinerie proprement dite, à l'arrière de laquelle on trouve le contrepois variable.
- d) La flèche, qui se termine par "le bec de canard" traditionnel sur ce type de grue.
- e) La voie de chemin de fer qui repose sur un contreplaqué marine de 2,30 m sur 0,31 m, pour une épaisseur de 15 mm et renforcé par des entretoises.

DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'ENSEMBLE

a) Les boggies

Ils sont formés d'un cadre construit avec des cornières de 37 - trous plus 3 trous pour la longueur et de 15 trous pour la largeur. Un tour débordant comme le montre la photo porte des rampes.



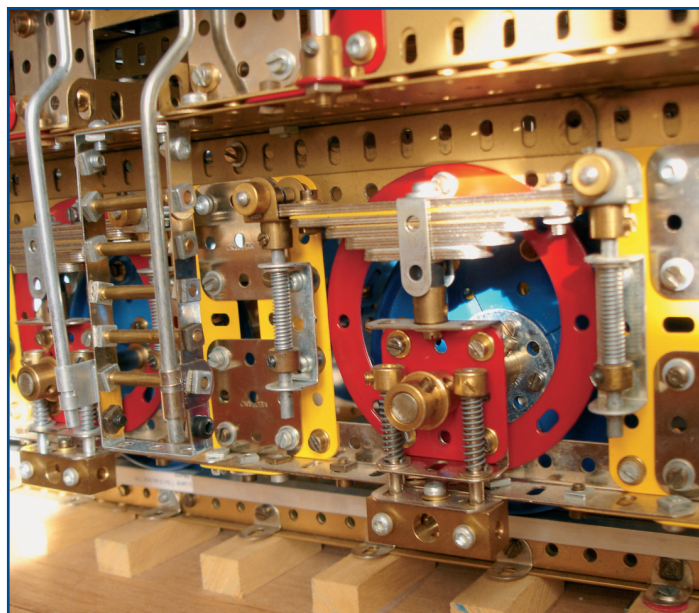
Chaque boggie repose sur 3 essieux moteurs, entraînés par chaîne galle. Un moteur de 110 Volts Meccano relié aux roues par une démultiplication qui réunit courroies, chaînes, engrenages assure la traction très lente du modèle sur la portion de voie disponible.

Chaque essieu est suspendu par des ressorts à lames (fictifs) formés de bandes étroites chromées empilées par groupe de 3, de 9 à trois trous et séparées par des petites rondelles. Les ressorts fonctionnels se trouvent aux extrémités des lames les plus longues. Ce sont des ressorts de compression que l'on trouve dans le commerce. Les ressorts Meccano étant trop puissants.

Chaque boggie comporte une barre de tamponnement et un attelage. Les tampons sont fonctionnels ainsi que l'attelage. J'ai essayé de m'approcher au plus près de la réalité avec utilisation de pièces Meccano connues.

Un système (de mon invention) à l'arrière de chaque boggie permet lors des déplacements de la grue d'immobiliser les vérins en position repliée ; ceux-ci étant débarrassés de leurs supports.

Je conseille pour la construction de ces 2 boggies de mener le montage de chacun en parallèle. Cela est moins fastidieux.



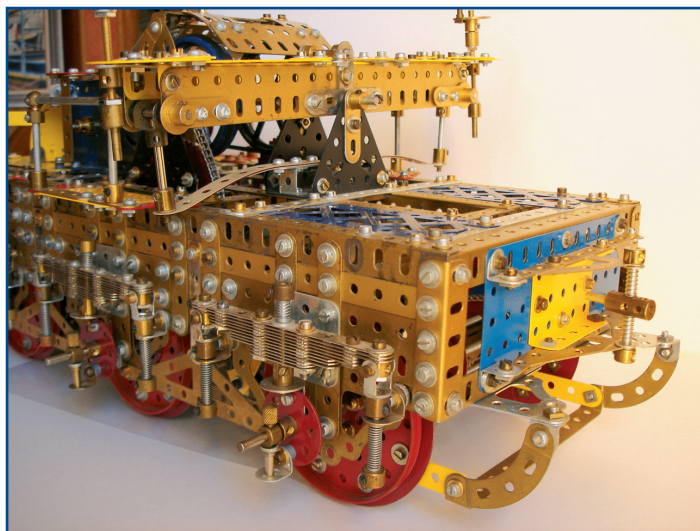
d'un gros moyeu) est placé sous des ressorts à lames (là aussi fictifs). Ces ressorts sont le résultat d'un empilement par 3 de bandes de 3,4 (avec trou central) 5, 7, 9 soit 15 bandes serrées ensemble par un long boulon central.

A l'extrémité des 3 bandes les plus longues (9 trous) un raccord tringle et bande assure la liaison avec les axes de suspension comme le montre la photo. Une autre suspension de part et d'autre de chaque moyeu s'ajoute à la précédente.

La base comporte à l'intérieur un certain nombre d'entretoises croisées qui rendent cette partie du modèle particulièrement robuste et rigide. En effet, c'est elle qui sera soumise aux différentes contraintes dues au poids de la grue elle-même et aux manœuvres de celle-ci.

La base réalisée avec soin, n'est qu'un "chariot" qui doit facilement circuler sur la voie. Là commencent les réglages avec charges fictives, etc.

En effet, la base n'est pas motorisée. Le déplacement de la grue se fait grâce aux 2 boggies lorsqu'ils sont accouplés à la base.



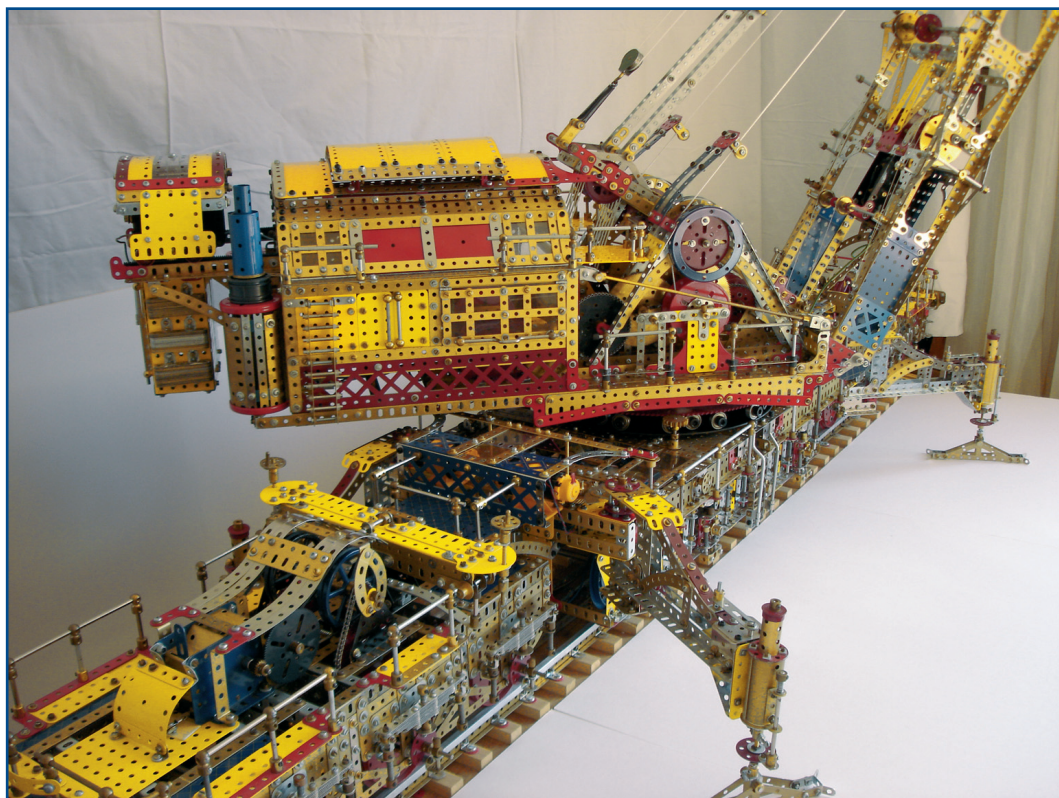
b) La base

Elle est formée d'un cadre de 55 trous sur 25 trous.

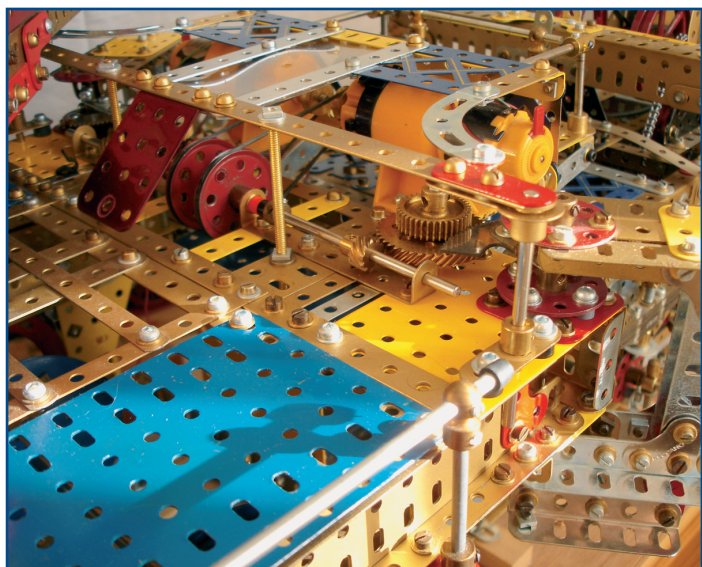
Celui-ci est obtenu par la construction de 2 poutres qui utilisent des cornières de 49 trous, de 25 trous ainsi que des poutrelles plates. La largeur utilise des bandes et des cornières de 25 trous. La plateforme réalisée reçoit le fameux roulement Métallus.

Les 4 essieux de 7 mm 94 (GM de chez MR Productions) reçoivent chacun 2 roues de chemin de fer constituées des mêmes éléments que celles des boggies à la différence des moyeux (roues barillettes ou plateaux centraux) boulonnés à l'intérieur de chaque roue et de diam 7,94 mm).

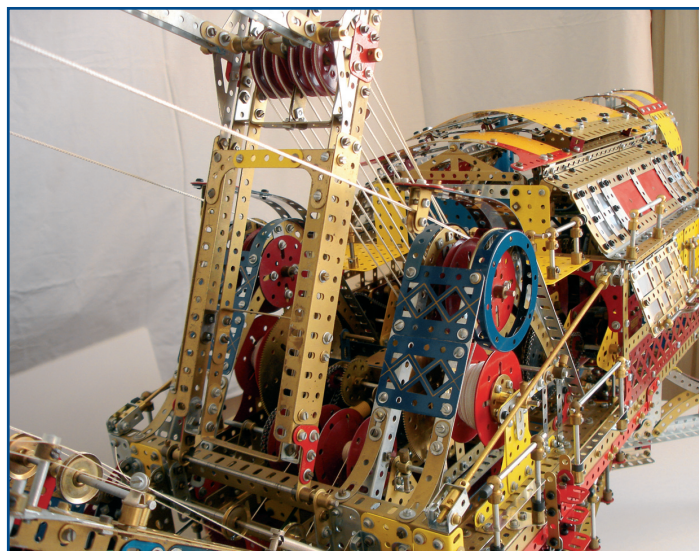
Chaque palier (on utilise une plaque rigide de 3 trous de côté munie en son centre



Le seul moteur placé sous la plateforme sur un côté, est celui qui commande la rotation de la grue. Il s'agit d'un moteur Conrad muni d'une boîte réductrice en bout d'axe. La transmission au grand plateau denté se fait par une démultiplication qui met en jeu un engrenage hélicoïdal. Le résultat est excellent pour ce qui concerne la souplesse, la précision et la lenteur du mouvement.



A chaque extrémité de la base se trouve placé le mécanisme de commande des vérins stabilisateurs. La photo montre le système d'entraînement indépendant de chacun d'eux. Il consiste à positionner un moteur à 6 vitesses, lequel par engrenages successifs transmet un mouvement très lent (conforme à la réalité) au secteur denté solidaire du vérin. Le moteur est calé sur la vitesse la plus lente. Un carter protecteur largement ouvert au regard recouvre l'ensemble des mécanismes.



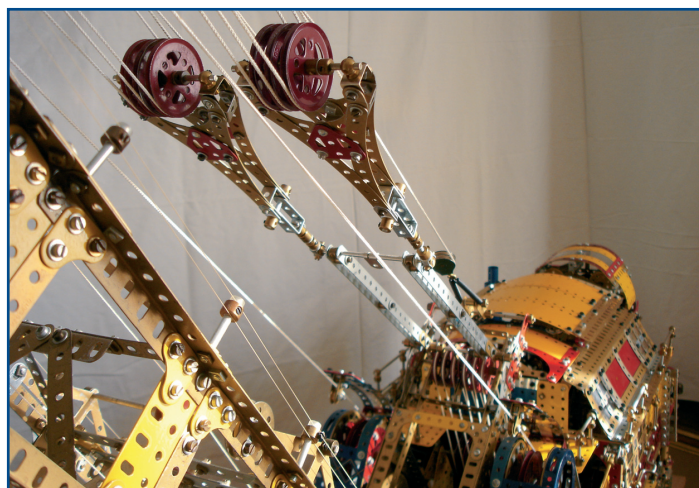
Les 4 vérins stabilisateurs ont été réalisés sur la base de cornières de 19 trous en essayant de coller au plus près de la réalité. Bien entendu il fallait aussi penser à rigidifier le système. A chaque extrémité on a fixé solidement sur une plaque rigide jaune de 6 trous par 3 un cylindre dans lequel coulisse une tige filetée qui permet le réglage au sol de chaque support avec précision. L'entraînement électrique permet de positionner à la demande chaque vérin. Cela bien entendu est un préalable à tout travail de la grue.

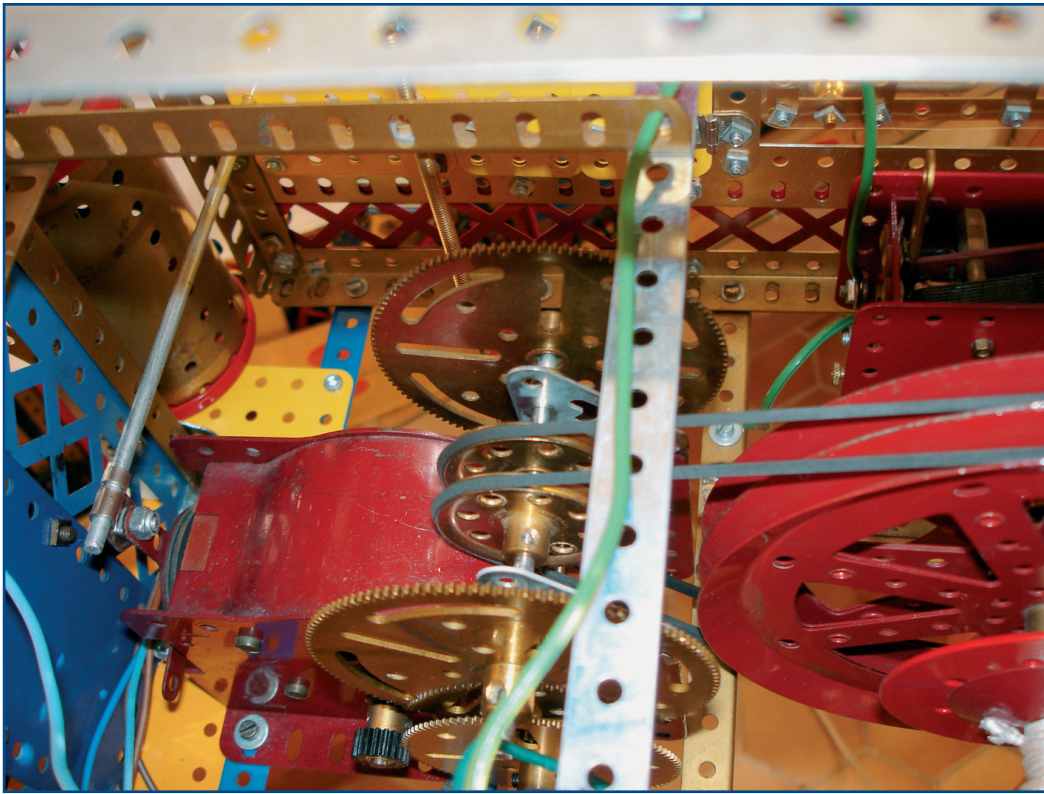
Remarque : j'ai mis beaucoup de temps pour trouver le système le plus simple et le plus efficace tant pour ce qui concerne l'architecture que le mouvement de rotation. Plusieurs montages et des démontages furent nécessaires. Il est bien entendu que ces vérins ne sont là que pour stabiliser l'ensemble et n'ont en aucun cas pour but de soulever la base et la grue elle-même.

c) La machinerie

Probablement la partie la plus intéressante mais aussi la plus délicate à construire, car elle renferme les mécanismes de relevage de la flèche, ainsi que les treuils assurant les montées et descentes des 2 palans. L'un rapide au bout de la flèche, et l'autre plus lent pour les charges lourdes.

Un gros moteur "Meccano" N° 2 électrique assure le relevage du bras intermédiaire. Une démultiplication composée de roues de 95 dents et pignons associés à 2 poulies N° 19 c, sur lesquelles passent 2 courroies longues et épaisses assurent puissance et souplesse. Le palan, formé de 12 poulies (6 + 6) sur lesquelles passe de la cordelette, permet au bras intermédiaire, lorsqu'il est en position verticale, un relevage sans effort excessif de la flèche lorsque celle-ci est en position horizontale.





La machinerie est formée à la base d'un cadre constitué de 49 trous en longueur et de 25 trous en largeur.

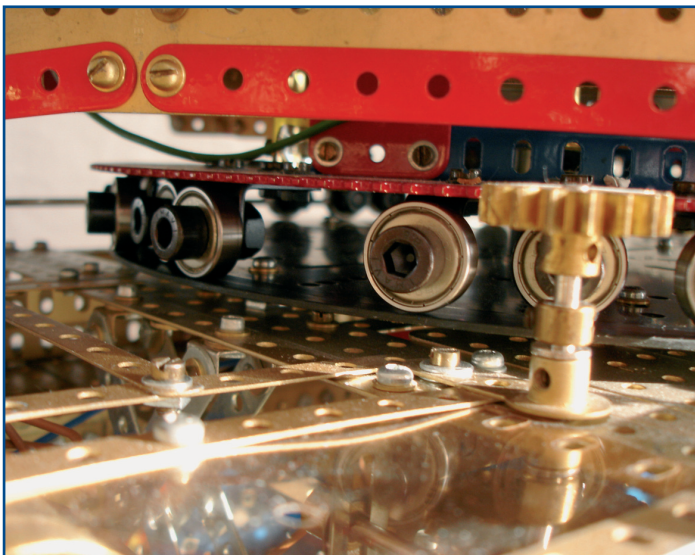
A l'arrière est installé un contrepoids variable, lequel se déplace sur 2 crémaillères horizontales qui dépassent de la cabine. Le contrepoids est entraîné par un moteur électrique d'origine anglaise (12-15 volts) et une double démultiplication par vis sans fin, ce qui assure un mouvement très lent de l'ensemble.

Une partie du toit est amovible et permet de visualiser l'intérieur et d'assurer la maintenance de l'essentiel du mécanisme. La grue pivote sur elle-même grâce au grand roulement "Metallus" formé de 2 plaques circulaires épaisses (diam. 32) entre lesquelles sont disposés en couronne 24 roulements (véritables roulements à billes).

La plaque supérieure est munie de dents au pas de Meccano (roue dentée spéciale du roulement du Meccano).

La stabilité du système est exceptionnelle et mérite d'être ici soulignée.

L'entraînement se fait par un moteur Hercule avec démultiplication en sortie. De ce fait, la rotation n'exige que peu d'efforts, eu égard aux faibles frottements engendrés (roulements à billes).



ner sur 7 trous à l'extrémité du "bec de canard".

La partie longue et droite est formée de 2 flancs constitués chacun de 4 cornières de 49 trous aboutées et boulonnées sur des bandes de 6 trous.

Des entretoises constituées de poutrelles de 7 trous (et de 6 et 5 trous au plus près de la base) associées à des petits goussets figurent les caissons de la flèche réelle.

Les 2 flancs ainsi constitués sont réunis par des bandes de plus en plus courtes au fur et à mesure que l'on atteint l'extrémité (de 15 à 7 trous).

Le bec de canard fait un angle avec la flèche, identique à celui du modèle réel. Il est formé de cornières de 19 trous reliés par des entretoises constituées de bandes étroites comme l'indique la photo. Cette construction fait suite à la partie droite de la flèche ; la liaison se faisant par bandes incurvées de rayons adéquats et de bandes cintrées (n°215). Des entretoises en bandes étroites sont fixées tout au long de la flèche de façon harmonieuse.

A la base de la flèche est installé un moteur (12-15 V) de type anglais ainsi qu'un mécanisme simple de double démultiplication (19 dents - 57 dents puis sur le même axe 19 dents - 95 dents).

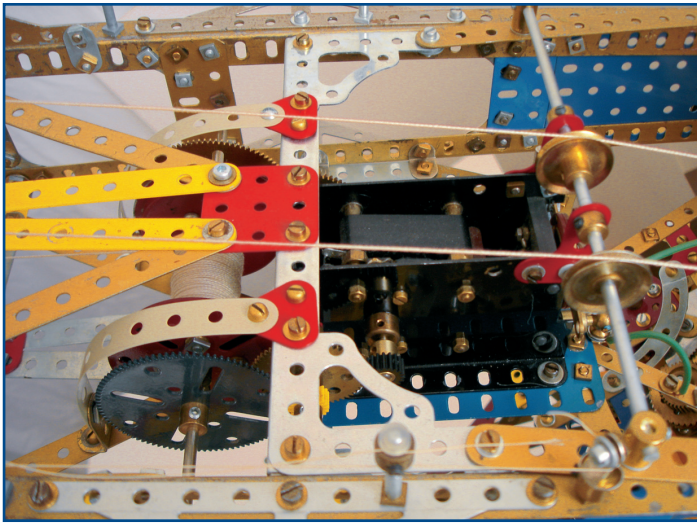
De plus, je dois signaler ici une astuce supplémentaire du système Metallus. En effet, le pivot au centre du roulement peut recevoir un tube de 8 mm de diamètre au lieu d'un axe. A l'intérieur de celui-ci sont passés les fils électriques qui permettent d'alimenter d'une part la machinerie (4 moteurs) avec 2 courants différents (24 V et 110 V), d'autre part de pouvoir faire pivoter l'ensemble autant qu'on le souhaite : les fils électriques pouvant supporter d'être torsadés.

d) La flèche

Cette partie n'est pas la plus compliquée à construire. Il s'agit de bien observer les flèches des modèles réduits en faisant les remarques suivantes.

A la base la flèche est très large : 19 trous pour se termi-





L'axe, muni des roues dentées de 95 dents, reçoit en son milieu un treuil formé de 2 plateaux centraux munis de 2 boudins de roue (n°137) entre lesquels on a placé un manchon (n°163).

Ce treuil commande le palan le plus extrême de la flèche. Les palans sont constitués de plaques triangulaires de 6 cm de côté (n°76).

Le palan double est muni de petites poulies folles (n°224) au-dessus desquelles ont été disposées des bandes étroites de 5 trous. Celles-ci ont pour but de "canaliser" les câbles afin que ceux-ci ne dérailent trop facilement. Il faut signaler que les câbles proviennent de cordelettes très solides que l'on trouve assez facilement dans le commerce.

Remarque : le palan double est muni d'un même câble qui s'enroule sur les 2 treuils placés à l'avant de la machinerie. Une poulie de "compensation" (n° 21) est nécessaire et placée en haut de la flèche afin d'assurer l'horizontalité du système lors des descentes et des remontées du crochet.

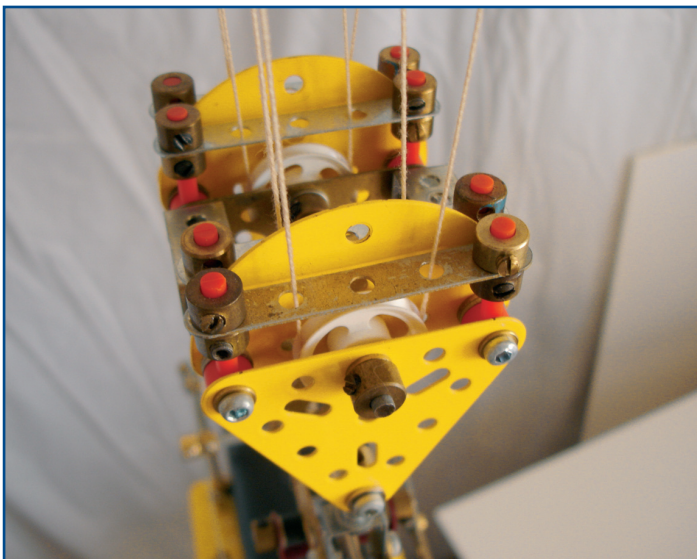
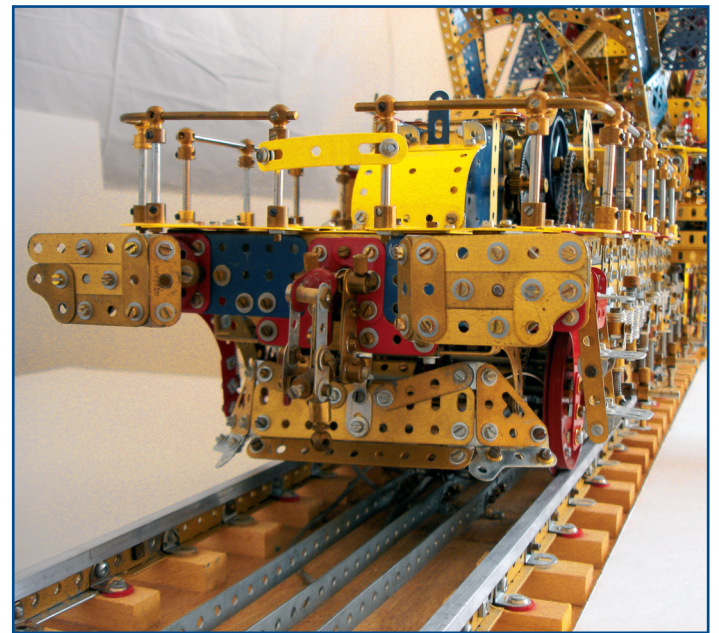
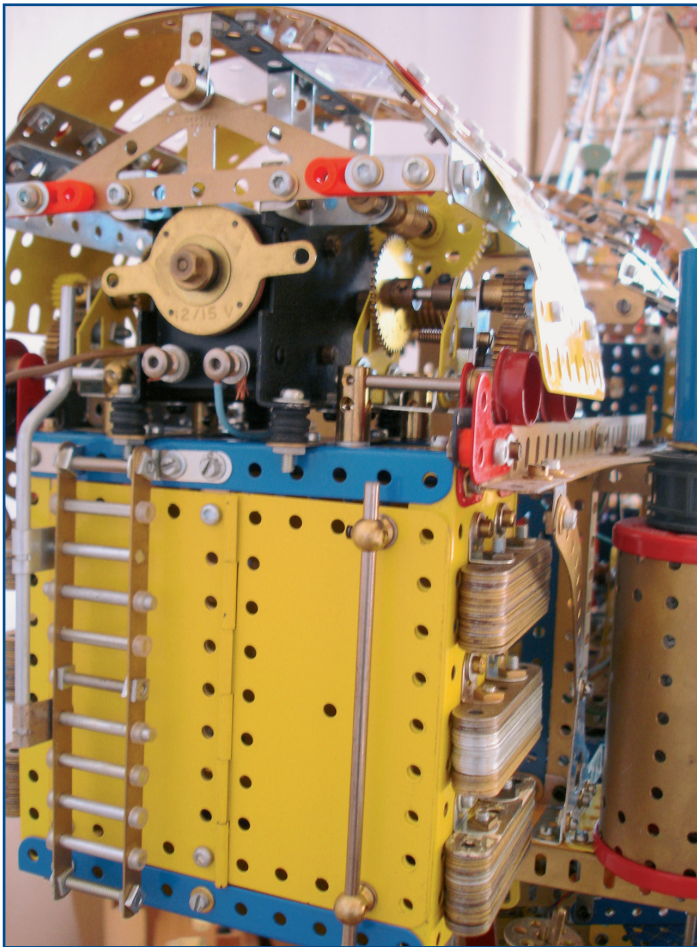
e) La voie

De largeur 16 cm elle est formée de 3 bandes de 25 trous superposées et décalées sur une longueur de 2m 40 environ. Le rail ainsi formé repose sur une semelle constituée de bandes de 25 trous mis à plat sur les différentes traverses de bois. Tous les 5 trous, le rail est fixé aux traverses (espacées à cet effet et collées) par des équerres 13 X 10 (n°12).

Le chapeau du rail est réalisé à l'aide de baguettes en laiton ou alu en "U" que l'on trouve en quincaillerie et qui viennent recouvrir les triples bandes de 25 trous.

Quelques points de colle à l'intérieur des baguettes suffisent à rendre l'ensemble solidaire.

La voie ainsi réalisée est très solide, très stable et à l'échelle.



EN CONCLUSION

Je remercie les différents fournisseurs de l'aide précieuse et des conseils qu'ils m'ont apporté en plus bien entendu de la qualité du matériel fourni très bien adapté à ce type de super modèle, notamment le grand roulement Métallus.

Je me tiens à la disposition des membres de notre Club qui désireraient des renseignements complémentaires sur une partie précise de la construction, car il est bien évident que je ne peux décrire tous les détails d'une construction qui a duré plusieurs années.

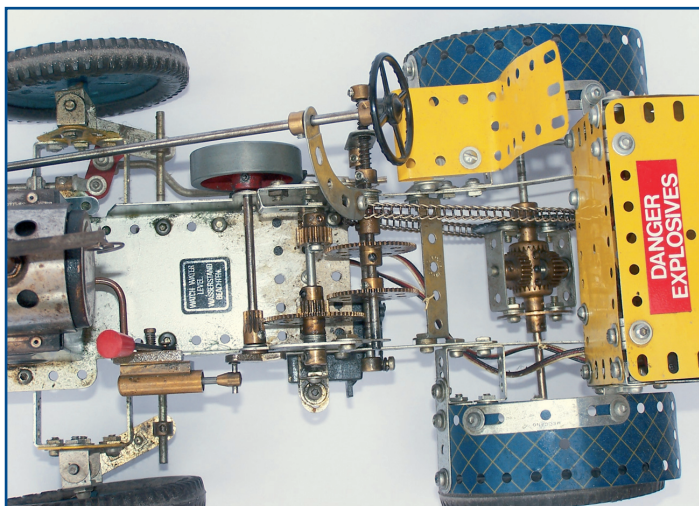
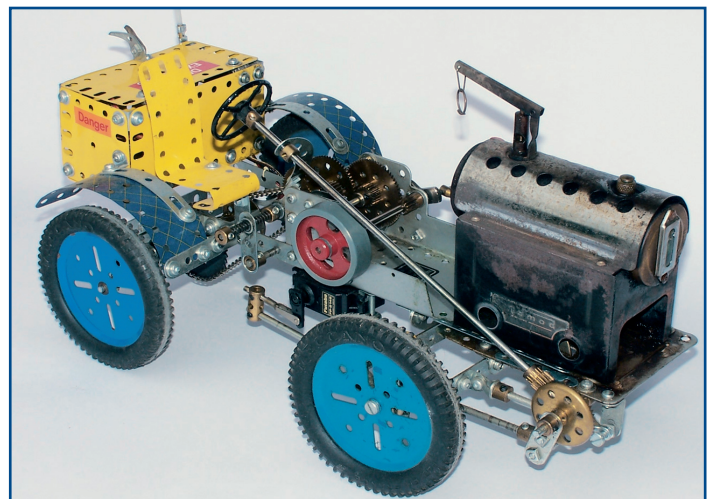
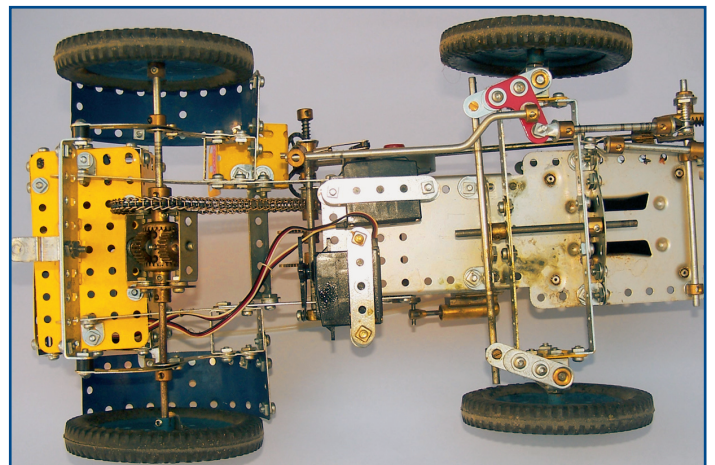
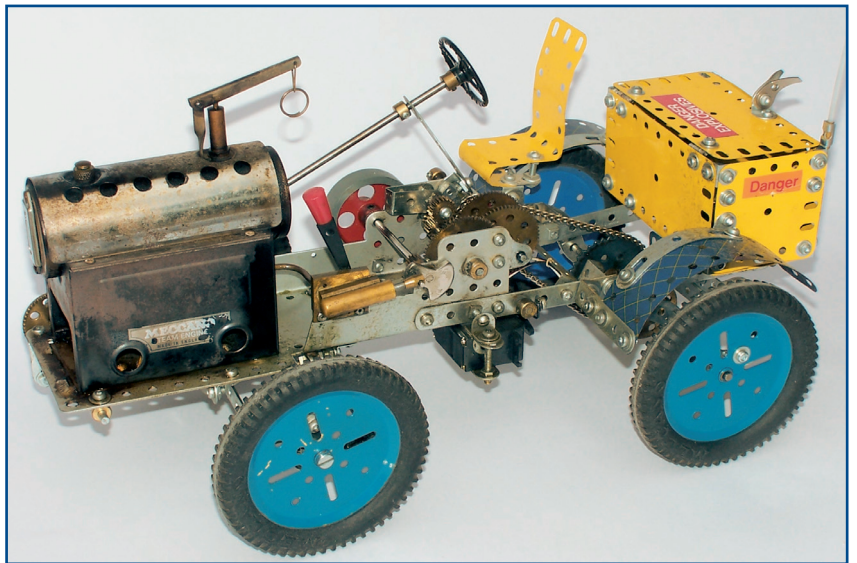
VEHICULE A VAPEUR

Par Jean Pierre Veyet

La machine à vapeur Meccano. Lors de ma première exposition au sein du CAM en 1995 à Rives sur Fûre, j'étais installé à côté de Bernard Garrigues qui exposait - entre autres - son ascenseur (qui à l'époque n'était pas en dérangement !), un excavateur à vapeur avec une chaudière horizontale (MAMOD). Le vendredi après midi, Bernard décida de faire une petite flambée, et au même moment une coupure de courant mettait toute la salle dans l'obscurité ; seul l'excavateur fonctionnait avec sa propre énergie. Nanard qui devait s'absenter me confia les commandes. Résultant du fonctionnement de la machine, je constatais qu'il y avait des points noirs au niveau mécanique mais que la chaudière avait une puissance largement suffisante pour entraîner une mécanique. De mon côté, possédant une chaudière, l'idée me vint de construire un petit véhicule tout simple mais radiocommandé. La vapeur d'un côté et la radiocommande de l'autre apportaient un superbe contraste. Afin de mettre toutes les chances de mon côté, je réalisais un châssis très léger greffé sur celui de la machine à vapeur.

Deuxièmement il fallut que celui-ci roule très librement, c'est pourquoi je le montais sur quatre roues 19b diamètre 75 mm avec leurs pneumatiques réf 142 b. Un bon différentiel et une direction comprenant une épure de Jeanteau étaient également indispensables. La radiocommande possédant deux voies, l'une d'elle fut utilisée pour la direction et la deuxième me permit de faire fonctionner un inverseur ; une troisième voie aurait pu être utilisée si j'en avais eu une, pour faire fonctionner le sifflet !

La première réduction en sortie du moteur, réalisée avec un pignon de 11 dts et une roue de 66 dts nous donne un rapport de 6 / 1 suivi de 19 dts sur 57, rapport 3 / 1 puis roues de chaîne de 14 dts sur 36 dts (couronne du différentiel) ; cela donne un rapport total de $6 \times 3 \times 2.57 = 46,26$. La transmission finale par chaîne me donna assez de souplesse latérale pour faire déplacer l'arbre comprenant les deux roues de 57 dts vers la droite ou vers la gauche s'engrenant avec les 19 dts pour assurer le déplacement du modèle en avant ou en arrière. Première présentation du modèle à Brétigny en 95 avec une petite remorque qui a été démontée depuis. Un coffre a été posé à l'arrière du véhicule pour le



rangement des petits ustensiles ainsi que le récepteur radio et son accumulateur.

L'essieu avant est monté sur balancier, ce qui évite de vriller le châssis et de faire forcer les axes. La radiocommande utilisée est une FUTABA deux voies en AM. Pour un bon fonctionnement veiller à bien lubrifier les axes et à mettre une légère goutte d'huile d'olive dans l'eau de la chaudière.

JEAN PIERRE VEYET CAM 0983 ■

LES MOTEURS ÉLECTRIQUES BASSE TENSION

(4 volts) "Made in U.S.A." (Suite)

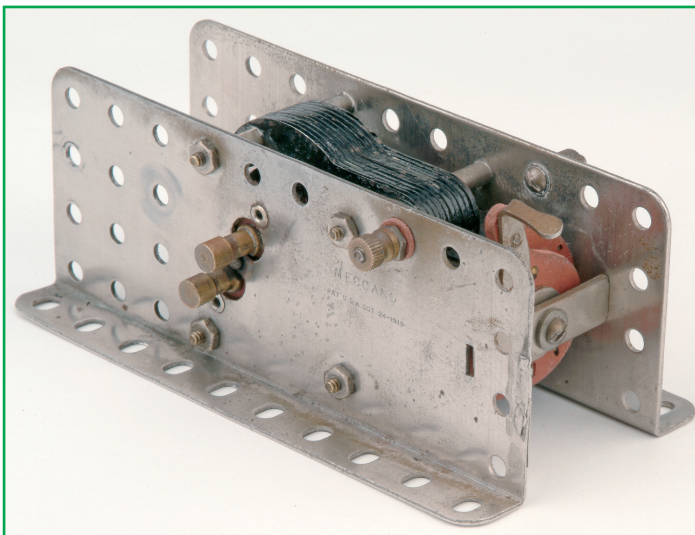
Par Maurice Perraut

Cette étude porte, vraisemblablement, sur les derniers moteurs à flasque de 4 x 4 x 10 trous. Vraisemblablement car il ne peut être tout à fait exclu que sous une apparence pourtant familière des moteurs ne puissent encore nous réserver des variantes insoupçonnées. Le cas échéant nos études ne pourraient évidemment pas en faire abstraction.

Certains des moteurs dont il est question ce jour en sont de remarquables exemples sur ce plan. Nous pensons qu'ils retiendront l'attention de nos Amis Collectionneurs avides – à juste titre d'ailleurs – de découvertes. Ils en conviendront, à n'en pas douter, qu'en dépit des modifications qu'ils aient pu subir aussi infimes soient-elles (mais d'usine s'entend car les "initiatives privées" existent aussi dans ce domaine !) tous ces moteurs font, sans conteste, partie intégrante d'une collection Meccano digne de ce Nom.

PHOTO N°1

Le moteur représenté est celui qui n'avait pu être mis en évidence pas plus que décrit dans notre étude parue dans le Magazine n° 88. Il lui avait été simplement attribué le numéro d'ordre CAM 5.



Caractéristiques :

Comme tous ceux de sa lignée il est du type à charbons externes et à collecteur plat. Son levier de renversement de marche est par contre d'une découpe inhabituelle et présente près de son axe une perforation plus fantaisiste qu'utile étant obstruée par le disque isolant qui s'y trouve plaqué et riveté. Ce disque est en fonction avec un autre de grand diamètre qui occupe tout l'espace libre entre les flasques. Ils sont tous deux en fibre de couleur rouge. Le levier en question est toujours du type à extrémité étroite et non percée interdisant tout raccordement à une tringlerie et consécutivement à la commande de moteur à distance (il sera modifié par la suite). Tous les détails sus précisés peuvent être aisément repérés sur cette photo n° 1.

Inducteurs formés de 10 tôles.

Poinçon : sur le flasque côté pignon d'entraînement (sur 4 lignes) :

MADE UNDER ONE OR MORE
OF THE FOLLOWING PATENTS
1196238 I202388 I289014
OTHER PATENTS PENDING

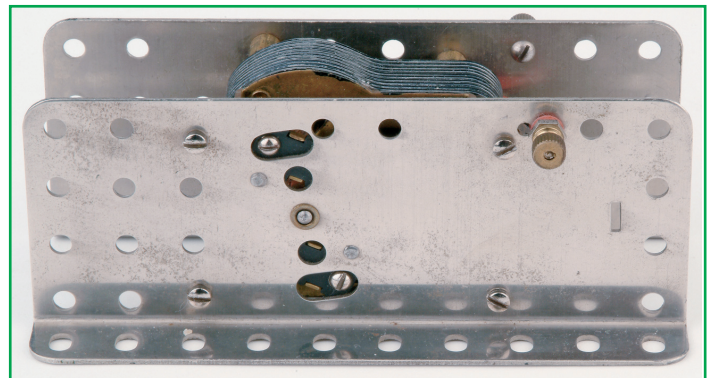
sur le flasque opposé (sur 2 lignes)

MECCANO
PAT USA 1916

Les moteurs qui suivent sont d'une conception électrique nouvelle. Ils ont comme caractéristiques communes :

A) des charbons internes B) un induit du type tambour.

PHOTO N° 2



Caractéristiques spécifiques à ce moteur :

Les inducteurs sont désormais fixés sur la face interne du flasque concerné par des étriers. L'espace ainsi obtenu est occupé par les porte-charbons réalisés "à l'économique". Leurs extrémités ne sont en effet pas munies de bouchons filetés pour le maintien du ressort de compression du charbon sur le collecteur mais percées de part en part pour y recevoir un fil de fer destiné à remplir le même rôle. Avec ce système la commodité ne devait pas être au rendez-vous lors du remplacement du charbon dans un espace aussi exigü ! (photo n° 3)

Poinçon unique sur le flasque côté pignon d'entraînement :

M E C C A N O

PATENTED ON ONE OR MORE
OF THE FOLLOWING DATES
AUG. 29.1916 FEV. 11. 1919
OCT. 24.1916 DEC. 14. 1920
DEC. 24.1916 MAY. 15. 1923
OTHERS PATENTS PENDING

Perforations oblongues et inhabituelles du flasque sur lequel sont fixés les étriers supports des inducteurs (côté photographié). Du même côté la borne d'alimentation a bénéficié d'un point de fixation particulier. Il résulte de cette nouvelle perforation que chaque flasque laisse 17 trous totalement libres à l'usage des constructeurs. Il convient également de noter que toutes les pièces rejoignant les flasques et servant du même coup à les maintenir en place s'y trou-

vent vissées (ce qui n'est pas le cas sur le moteur faisant l'objet de la photo 5).

Inducteurs formés de 10 tôles.

N° d'ordre CAM attribué au moteur SANS renversement de marche (modèle photographié) : 8

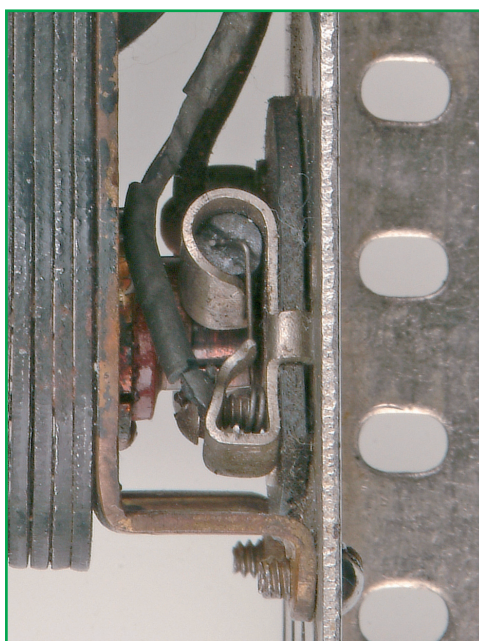
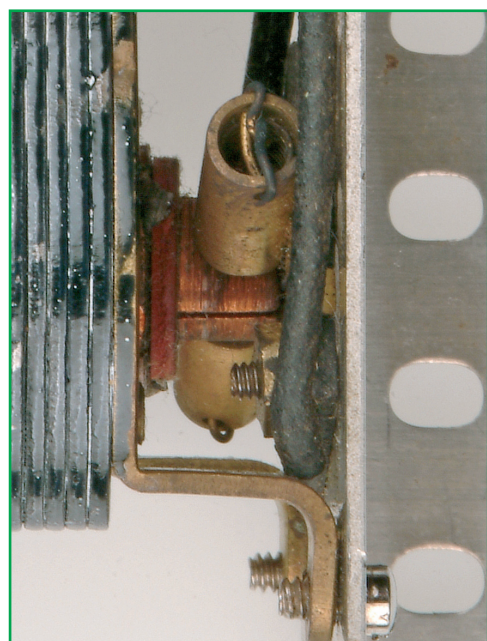
N° d'ordre CAM attribué à ce même moteur mais AVEC renversement de marche (existence certaine mais pas en notre possession) : 9.

PHOTO N° 4



Voici l'exemple de moteur dont l'aspect peut suffire à détourner l'attention de modifications qui lui ont été apportées et le différencie indubitablement d'un autre de forte ressemblance. C'est le cas de celui-ci dont l'aspect avec le précédent (photo 2) est frappant mais qui accuse les modifications suivantes :

- 1) Les points de fixation des étriers / supports d'inducteurs ont été déplacés libérant ainsi deux trous sur la flasque. Il en découle que toutes perforations utiles confondues chaque flasque laisse sur ce modèle 20 trous libres à l'usage des constructeurs.
- 2) L'innovation la plus remarquable relève du levier de renversement de marche dont la conception met un terme aux inconvénients que présentaient les précédents. Plus large il a pu être percé d'un trou à l'extrémité permettant, à l'aide d'une rallonge adaptée, de commander le moteur à distance (cet aménagement devait rencontrer de tels échos qu'il ne tarda pas à être généralisé sur tous les moteurs réalisés en métal par les usines Meccano).



Photos 3 et 6 : Vues internes mettant en évidence les différents systèmes adaptés pour tenir en pression les charbons sur le collecteur

Inducteurs formés de douze tôles. Restent inchangés : la fixation par vis de toutes les pièces sur les flasques et le poinçon unique identique à celui que portait le moteur précédent (photo 2).

N° d'ordre CAM attribué au moteur SANS renversement de marche (existence certaine mais pas en notre possession) : 10.

N° d'ordre CAM attribué au même moteur AVEC renversement de marche (modèle photographié) : 11.

PHOTO N° 5



Ce moteur à l'aspect très rapprochant de celui des deux précédents présente néanmoins les caractéristiques suivantes :

- 1) Le levier de renversement de marche est à l'ancien modèle soit sans trou à l'extrémité.
- 2) Les flasques accusent des perforations particulières laissant chacune en finalité 19 trous à disposition des constructeurs.
- 3) Les deux trous précédemment oblongs pratiqués de part et d'autre de celui réservé à l'axe du rotor ont changé de forme (très distincts sur la photo).
- 4) Les étriers supports des inducteurs ne sont plus fixés au flasque par des vis mais sont rivés.
- 5) Un nouveau système destiné à tenir les charbons en pression sur l'induit a été innové sur ce modèle (la photo 6 a été spécialement prise sous cet angle pour permettre de l'apprécier. Ce nouveau dispositif a permis de supprimer

le ressort qui était intercalé entre le charbon qu'il avait pour but de maintenir en pression sur le collecteur et l'arrêteur du porte charbon (bouchon fileté ou système "fil de fer" comme nous l'avons décrit) rendant plus aisé le remplacement éventuel du charbon.

Poinçon unique rigoureusement identique à ceux des deux moteurs précédents.

Inducteurs formés de 10 tôles.

N° d'ordre CAM attribué au moteur SANS renversement de marche (existence certaine mais pas en notre possession) : 12.

N° d'ordre CAM attribué au même moteur mais AVEC renversement de marche (modèle photographié) : 13.

LA POULIE DE DEUX POUCES

Par Jean Pierre Guibert

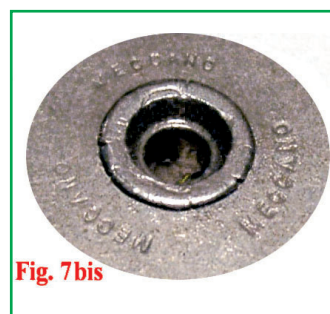
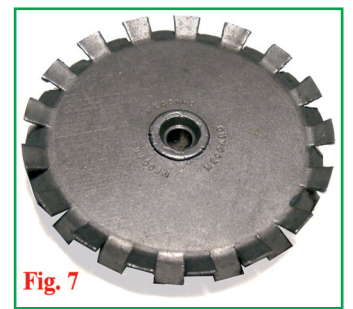
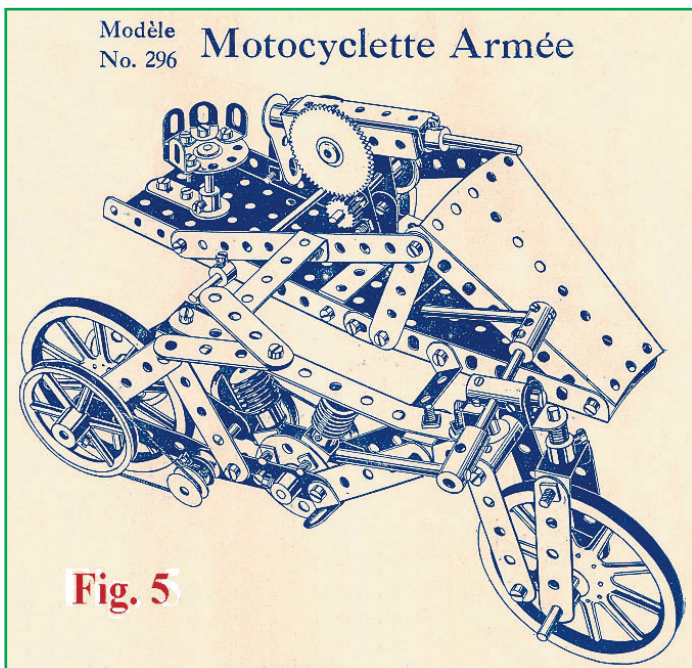
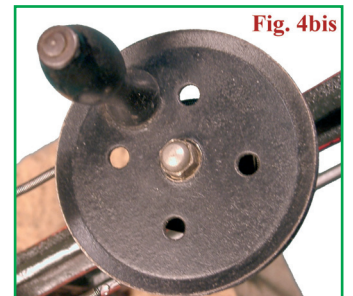
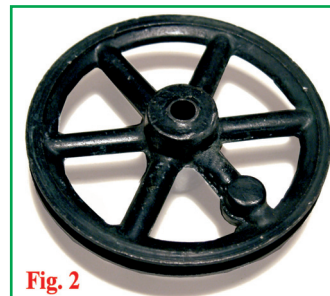
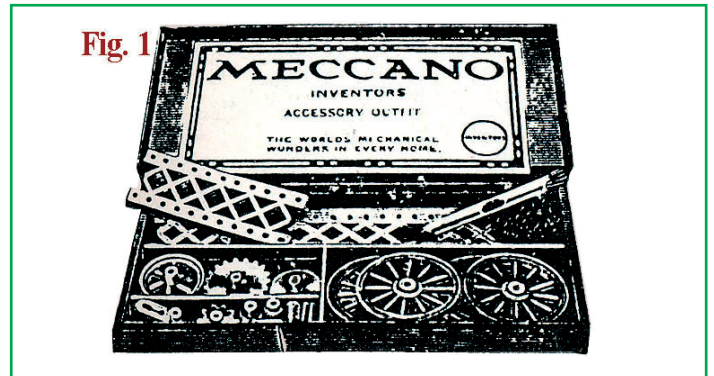
La nécessité, d'une poulie de plus grande taille est apparue à Meccano dès 1915, à l'occasion de l'apparition de modèles de plus en plus élaborés dans les manuels : En Angleterre, un manuel supplémentaire N°14S traduit en français, mais peu connu en France, également un manuel "Sélection de modèles primés au concours 1914-1915" et aussi le manuel N°16.

Initialement, cette poulie de deux pouces (50,8 mm) est uniquement prévue pour la boîte inventeur de fin 1916 (Fig. 1) puis pour la boîte inventeur A de 1920. Elle ne sera incluse dans les boîtes principales qu'à partir de 1922.

La première poulie de 2 pouces en 1915 est en métal moulé noir avec 6 rayons et un emplacement non percé d'une manivelle (Fig. 2). Ce n'est pas une conception Meccano, mais la copie conforme de la poulie de la baratte Bing (Fig. 3) qui se retrouve aussi sur la baratte faite pour Meccano où elle sera parfois nickelée (Fig. 4). Elle fait sa première apparition sur le modèle N° 296 de 1916 (Fig. 5). Une poulie de 2 pouces, avec deux flasques en acier émaillé noir, percée de 4 trous et estampillée d'un triple MECCANO autour de son centre (Fig. 4bis), remplacera la poulie à 4 rayons sur les barattes Meccano sur la fin de cette période de guerre.

Une réplique de cette poulie, en laiton coulé noir, légèrement plus petite (46mm) et avec le trou de la manivelle percé, sera vendue dans les années 80 (Fig. 6).

Les pénuries occasionnées par la guerre obligent Meccano à abandonner cette poulie pour la remplacer par un modèle tout nickelé, formé d'un seul disque en fer blanc riveté sur un collier en laiton avec un seul trou de vissage. Les bords du disque, découpés par 34 entailles sont rabattus en V alternativement de chaque côté du disque (Fig. 7). Le dessus est généralement marqué circulairement, trois fois MECCANO (Fig. 7bis) et le dessous porte parfois l'inscription IMPORTÉ D'ANGLETERRE (Fig. 8).



Il faudra attendre 1918, pour que la poulie de 2 pouces trouve sa forme définitive : Deux flasques en acier serties sur un collier en laiton. Le bord des flasques est relevé et détermine une gorge en V. Les flasques sont découpées suivant quatre rayons percés d'un trou de 4,1 mm. Ces quatre trous permettent le rivetage des flasques.

Les premières poulies de ce type seront entièrement nickelées et le collier n'a qu'un trou de vissage. Sans aucun marquage en 1918 (Fig. 9) puis, en 1920 (Fig. 10), avec la mention circulaire (Fig. 10bis) :

MECCANO IMPORTÉ D'ANGLETERRE

En fin 1926, début de la période *vert et rouge*, les flasques en acier sont rouge sombre et le collier en laiton a maintenant deux trous de vissage (Fig. 11). Ces poulies côtoient les dernières poulies nickelées dont le nickel est plus fragile et le collier non nickelé a aussi deux trous de vissage.

En 1934, les dernières boîtes *vert et rouge* reçoivent des poulies bleu foncé (Fig. 12) alors que les nouvelles boîtes *bleu quadrillé* ont toujours des poulies rouge sombre.

En 1937 toutes les poulies de 2 pouces deviennent rouge très clair (Fig. 13). Pendant les périodes de guerre, les pénuries de métaux nécessitent l'utilisation de colliers en aluminium.

En Angleterre, en 1939-1940, la gorge et le pourtour de la poulie rouge, sont noirs (Fig. 13bis). Une variante (1933 ?) avec un pourtour vert m'a été signalée, mais son existence reste à confirmer (Fig. 13ter).

En 1946, en Angleterre, ces poulies seront noires (Fig. 14) et marquées MADE IN ENGLAND alors qu'en France un rouge clair est utilisé (Fig. 15).

En France, en 1956, le rouge devient plus foncé (Fig. 16). En 1962, en Angleterre, ces poulies seront à nouveau bleu foncé toujours marquées MADE IN ENGLAND.



Fig. 9

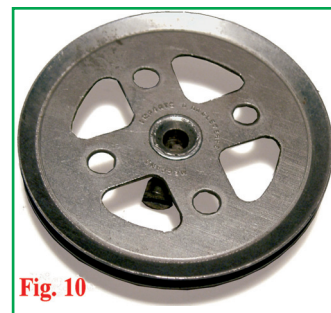


Fig. 10



Fig. 10bis

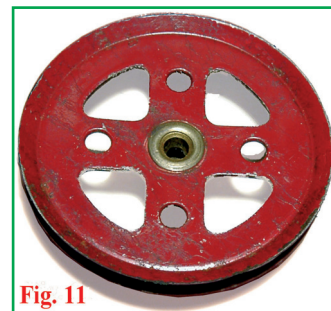


Fig. 11

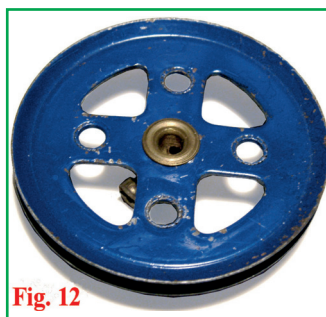


Fig. 12

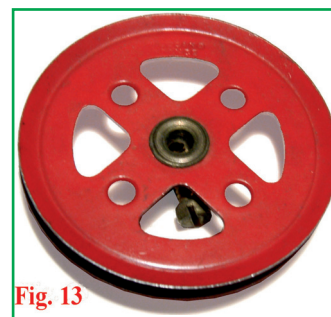


Fig. 13

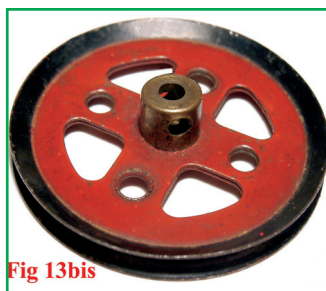


Fig. 13bis

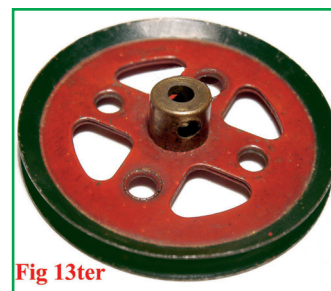


Fig. 13ter

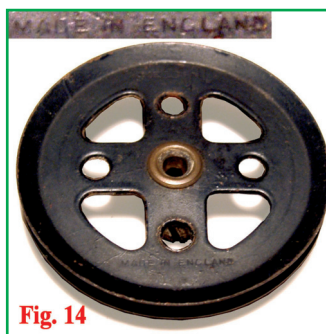


Fig. 14



Fig. 15



Fig. 16

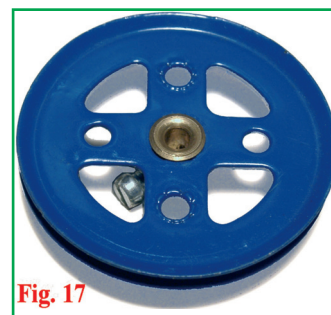


Fig. 17

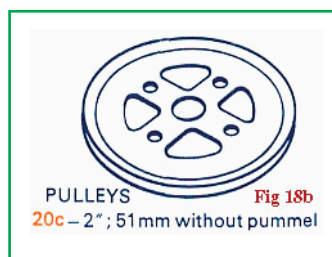
NEW!
MECCANO
Clock Kits

Now you can build a real working clock!

With a Meccano Clock Kit you get all the parts you need to make a real, working pendulum wall clock—and you *don't* have to be a genius to build one! Easy-to-follow working drawings are provided, and everything comes ready to assemble. You even make the movement—no motor is needed. There are two Kits—Kit 1, which is illustrated and Kit 2, which makes a bigger clock with a chime.

You'll have the time of your life with Meccano Clock Kits.

Fig 18



En 1972, en Angleterre, les boîtes Clock Kit N°1 et N°2 contiendront une poulie sans collier de serrage avec un trou central de 9,5 mm (Fig. 18) et (Fig. 18b).

En 1970, début de la période zinguée, c'est un bleu très clair qui est utilisé, aussi bien en Angleterre qu'en France (Fig. 17). Cette poulie disparaîtra des boîtes au début des années 90.

Dès 1927, Meccano équipe la poulie de deux pouces, d'un pneu en caoutchouc noir. Ce premier pneu est marqué MECCANO 142A DUNLOP CORD (Fig. 25).

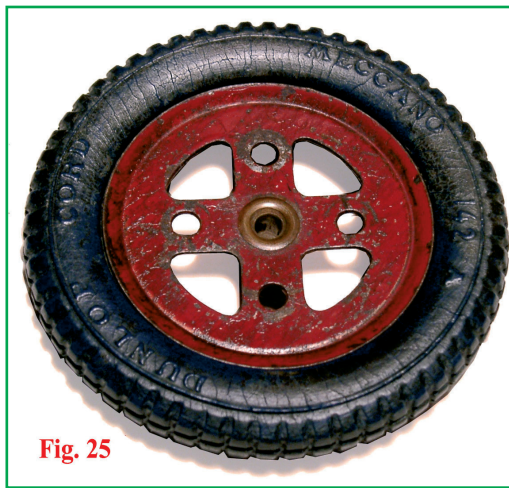


Fig. 25

Assez rapidement (1929), en France, ce pneu est remplacé par un pneu marqué sur une face MECCANO 142A FAB. EN FRANCE et sur l'autre PNEU HUTCHINSON (Fig. 26).

Toujours en France, en 1933, Michelin a sans doute signé, des pneus 142a comme pour les 142d marqués sur les deux faces "PNEU MICHELIN MECCANO" (existence probable à confirmer).

En Angleterre, ce pneu a suivi les mêmes fluctuations que les autres :

- 1929 : Noir ou gris, marqué MECCANO 142A DUNLOP
- 1929 : Noir, marqué MECCANO 142A DUNLOP BALLOON
- 1937 : Bleu, marqué MECCANO 142A DUNLOP CORD
- 1946 : Noir marqué MECCANO
- Produit de substitution du caoutchouc.
- 1947 : Caoutchouc noir ou gris marqué MECCANO
- 1970 : Plastique noir marqué MECCANO

En France, dans l'après guerre, les pneus ne sont réintroduits que plus tardivement (1948), d'abord en caoutchouc noir (Fig. 27) puis en plastique noir après 1972 ; ils sont marqués MECCANO FAB. EN FRANCE.

Ce pneu ne figurera plus sur les listes de pièces détachées à partir de la fin des années 80.



Fig. 26



Fig. 27

JEAN-PIERRE GUIBERT CAM 0812 ■

LES DEVINETTES D'HENRI LECUYER

1) Dans le manuel des boîtes 4-5-6/64 (couverture rouge) et dans le manuel des boîtes 4-5-6/67 (couverture rose) édité dans les années 60, la même erreur existe dans la présentation de la liste des pièces Meccano en 4^{ème} page de couverture quelle est cette erreur ?

2) En 1955 Meccano après un léger changement dans la composition des boîtes a édité de nouveaux manuels. Pourquoi un acheteur d'une boîte N° 2 qui faisait l'acquisition immédiatement après d'une boîte N° 2A était-il lésé (indépendamment des problèmes de prix) par rapport à une personne achetant directement une boîte N° 3 ?

(Voir les réponses page 34)

SCÈNE DE SCIAGE AU PASSE-PARTOUT

Par Bernard Guittard

Ce modèle a reçu le 8^{ème} prix du concours "Bois et Forêt" à Compiègne en 2005.

PRÉAMBULE

De moins en moins utilisé et relégué aux objets de musée, le passe-partout est depuis longtemps remplacé dans nos forêts par la tronçonneuse. C'est ainsi que jusqu'au milieu du siècle dernier la plus grande des scies manuelles avait sa place dans l'attirail des bûcherons.

Tout comme pour le sciage de long dont le principe est équivalent mais perpendiculaire, le passe-partout était manipulé par deux personnes, chacune d'elle tirant le passe-partout à tour de rôle.

GÉNÉRALITÉS SUR LE MODÈLE

Le modèle que nous proposons ci-après (Photo 1) représente l'animation d'une scène de sciage au passe-partout. Il est constitué :

- d'un socle
- de deux figurines représentées une jambe en avant en position d'effort
- d'une chèvre
- d'une scie à métaux simulant le passe-partout
- d'un serre joint

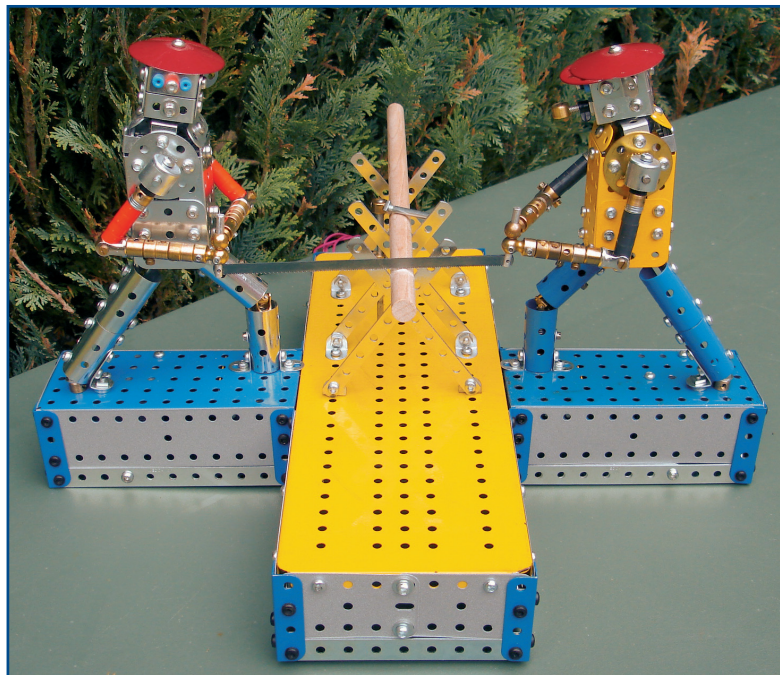


Photo 1

Les deux figurines identiques sont animées d'un mouvement discret permettant aux bras de manœuvrer le passe-partout, tout en dodolinant de la tête de la façon la plus réaliste possible.

Le mouvement est assuré par deux petits moteurs meccano n° 6 volts accouplés chacun à un réducteur de vitesse 1/19. Une démultiplication adaptée permet de restituer une bonne cadence de sciage, l'ensemble étant dissimulé dans le socle du modèle au droit de chaque figurine.

DESCRIPTION DÉTAILLÉE

1) Le socle

Cette description étant donnée à titre indicatif, il s'agit de réaliser, une plate-forme rigide de forme adaptée au fonctionnement du modèle. La partie centrale recevant la chèvre est ici constituée d'une plaque à rebord n° 236 sous laquelle on fixera les boîtiers de piles des deux moteurs. De chaque côté viendront se fixer à la bonne position les deux socles représentés par des plaques à rebord n°52 supportant les figurines et leur mécanique.

La hauteur de ce socle sera de 4 trous pour permettre le logement des mécanismes d'entraînement. Chaque angle sera souligné par une cornière de 4 trous entre lesquelles viendront se monter des plaques flexibles de 11 x 3 trous n° 189 et de 5 x 3 trous n° 194 surmontant des bandes de 11, 9 ou 5 trous. (Photo 2)

2) Les figurines

Le corps de chacune d'elles est constitué de deux plaques à rebord long 5 x 3 trous n° 51f / f1 reliées latéralement par deux plaques rigides 3 x 3 trous n° 74 et deux disques barilletts 8 trous n° 24a dont le trou du central servira de palier de rotation des bras. En partie supérieure une bande coudée de 3 trous montée légèrement inclinée vers l'avant permettra de recevoir l'articulation de la tête en supportant également les bandes de 3 trous figurant le plastron et le haut du dos. (Photo 3 et 4)

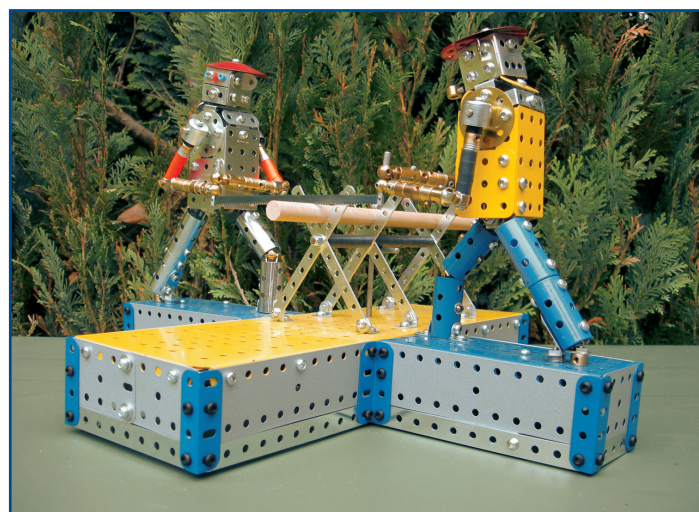


Photo 2

La tête des figurines est obtenue par l'assemblage de 4 bandes coudées de 2 trous avec trou central n° 48e avec deux poutrelles plates de 2 trous. Sur les fixations supérieures avant on ajoutera de chaque côté une équerre à 135° pour simuler les oreilles. La face sera agrémentée d'un nez de deux yeux et d'une pipe en bouche ou cigarette ainsi que des moustaches suivant l'inspiration de chacun. (Photo 4) Enfin, la tête sera recouverte d'une casquette figurée par un flasque n° 187a associé à un disque barillet en guise de visière. Cette casquette sera fixée par une vis de 28 mm qui viendra se visser sur l'un des filetages d'une bague d'arrêt faisant la liaison avec la cheville ouvrière passant dans le trou central de la bande coudée de 3 trous. La cheville ouvrière sera maintenue en place en dessous par une bague d'arrêt comprimant à bloc un ressort n° 120b pour limiter la rotation de la tête, celle-ci étant assurée par la tête d'une vis de 9,5 mm bloqué dans la bague d'arrêt.

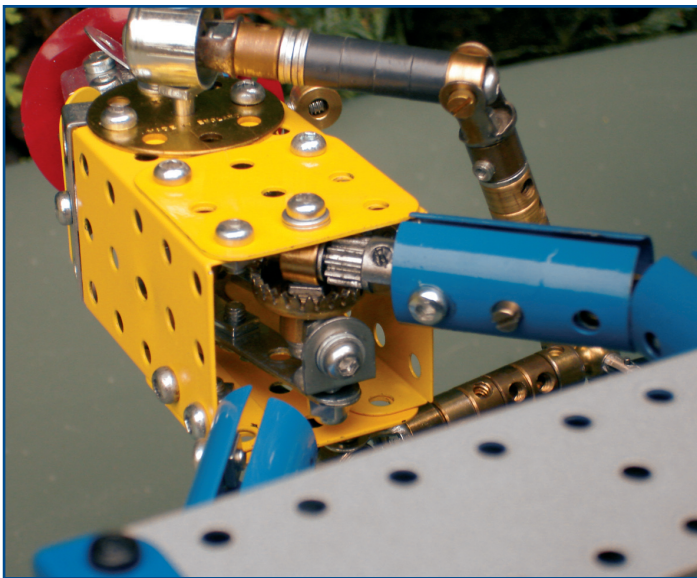


Photo 3

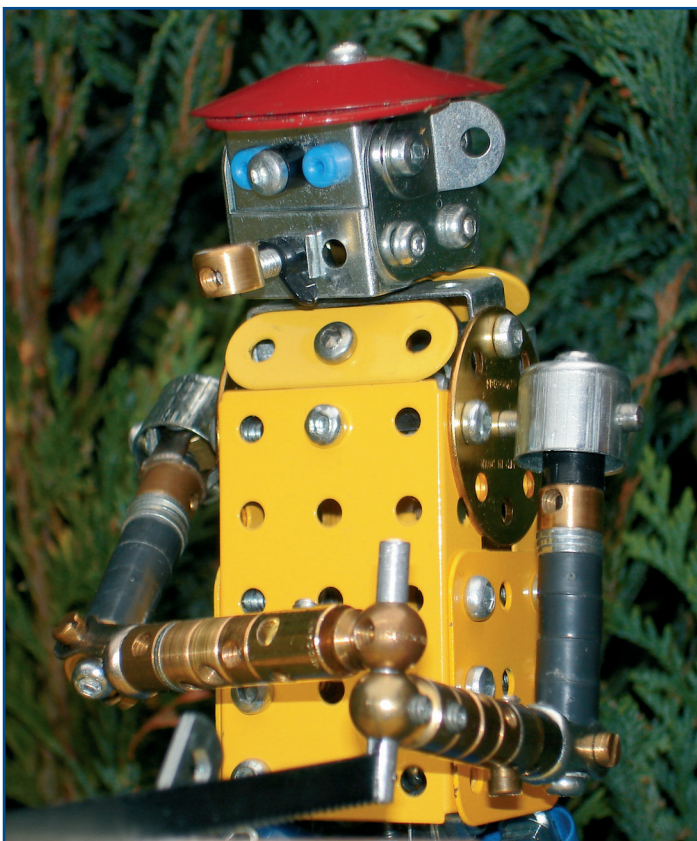


Photo 4

Les jambes sont représentées par des manchons de 40 mm n° 163. La jambe droite est semi fléchée (pour la figurine gauche), le premier manchon, monté vertical sur le socle permettra de recevoir l'entrée de l'arbre d'entraînement (une tringle de 75 mm), le deuxième fait un angle d'environ 135° avec le premier pour venir se raccorder à la base du corps avec une équerre étroite 26 x 12 mm. La liaison entre les deux est faite par une bande étroite de 4 trous pliée en son milieu et fixée avec des vis d'arrêt plus courtes que les vis normales pour laisser le maximum de place disponible à l'intérieur pour le passage de la transmission du mouvement.

La jambe droite sera solidement fixée sur le socle grâce à deux équerres à 90°. Pour assurer un fonctionnement correct, l'entre axe des fixations des deux jambes est de 9 trous.

Pour la jambe gauche, les manchons sont assemblés dans l'alignement l'un de l'autre par une bande étroite de 6 trous, deux équerres étroite 26 x 12 mm montées en opposition

assureront la liaison avec le corps tandis que deux autres équerres feront la liaison avec le socle en partie inférieure.

Les bras d'un aspect général sensiblement identique sont en fait assez différents du fait de leur rôle dans le fonctionnement du modèle. Coté gauche, l'épaule est constituée d'un support de cheminé n° 164 dissimulant une bague d'arrêt.

Coté droit, une bague n° 140 y reçoit sur son trou lisse une petite chape n° 116a, fixée par une vis de 9,5 mm. Une tige filetée de 55 mm assurant la structure du bras recevra un empilage de bagues plastique et de rondelles convenant à la bonne longueur ainsi qu'une bague d'arrêt sur laquelle viendra s'articuler l'avant bras.

Une autre petite chape réalise l'articulation du coude de l'avant-bras. Elle est prolongée par une tringle de longueur appropriée à un bon fonctionnement de l'ensemble, lors de l'accouplement des deux mains sur la poignée du passe-partout.

L'avant-bras se termine un empilage de bagues plastique et un accouplement court taraudé n° 64 associé à un support de rampe n° 136 non bloqué figurant la main et son articulation. Pour assurer un appui suffisant de la scie sur le bois il pourra être nécessaire d'alourdir les bras en utilisant des bagues d'arrêt au lieu de bagues plastiques.

Le coude est également représenté par une petite chape n° 116a et l'avant-bras par une tringle identique à l'autre coté. La main est ici représentée par un support de rampe à collier n° 136a bloqué de façon à maintenir le passe-partout en position verticale. Ainsi les deux mains pourront être raccordées sur le passe-partout.

D'une façon générale, la longueur des avant-bras devra être ajustée en fonction de la longueur du passe-partout. (Photo 4)

3) La chèvre

Elle est construite à partir de bandes étroites de 9 trous et d'une tige filetée de 150 mm. Chacune des trois paires de pieds est confectionnée à l'aide de 4 bandes étroite de 9 trous, jumelées deux à deux. Nous disposerons une paire de pieds à chaque extrémité et la troisième entre les deux autres au tiers de la distance pour faciliter le travail des pièces de bois courtes.

Pour améliorer la présentation, la tige filetée permettant l'assemblage sera recouverte d'entretoises en plastique noire N°38 et bloquée par un écrou Nystop à chaque extrémité. Une fois assemblée, la chèvre sera fixée sur le socle par des équerres à une position compatible avec un bon fonctionnement de l'ensemble. (Photo 2)

4) Le passe-partout

Nous avons utilisé ici un modèle de scie dont l'entre axe des pions d'entraînement est de 147 mm, très voisin de 13 trous. On prendra soin d'utiliser deux lames montées tête-bêche pour assurer un effort identique dans les deux sens de travail, comme c'est le cas dans la réalité.

Les poignées du passe-partout seront réalisées à partir de deux tringles de 30 mm (en aluminium) dont la liaison avec les lames sera assurée grâce à une rainure et un trou permettant l'introduction des pions d'entraînement.

5) Le serre joint

Lorsque la masse du tronc en cours de sciage devient trop faible, il est nécessaire d'assurer le maintien de celui-ci sur la chèvre. Nous avons opté pour le serre-joint autobloquant.

Le principe du blocage du bec coulissant du serre-joint est obtenu à partir d'une tringle à cannelure n° 230 sur laquelle coulissera une bague d'arrêt dont l'un des taraudages recevra une vis n° 231 pour assurer le guidage axial du bec mobile et l'autre un axe d'articulation N°115a bloqué par un écrou.

La construction du bec fixe est identique à celle du bec mobile à la différence près que la vis de guidage n° 231 sera remplacée par une simple vis d'arrêt.

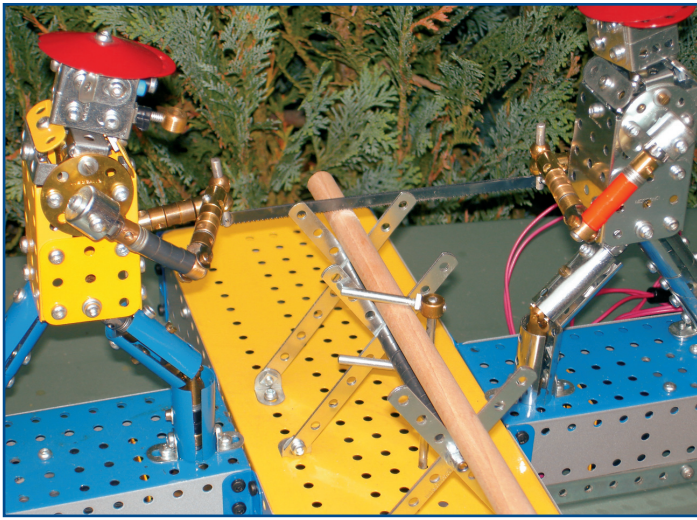


Photo 5

Le faible jeu de la bague d'arrêt sur la tringle associé au porte à faux généré par l'axe d'articulation lors du serrage suffit à assurer le blocage du bec coulissant. (Photo 5)

6) Chaîne cinématique et fonctionnement

Au droit de chaque figurine un petit moteur 6 volts accouplé à un réducteur 1/19 est fixé sous le socle. Le mouvement est renvoyé vers le haut grâce à un pignon plastique de 12 dents monté sur l'arbre triangulé du réducteur engrainant sur une roue de chant plastique de 50 dents montée sur une tringle triangulée traversant le socle et montant dans le bas de la jambe, guidée par une bague d'arrêt maintenue à l'intérieur du manchon inférieur. (Pour un fonctionnement durable, en exposition par exemple, le pignon de 12 dents plastique sera remplacé par un pignon zinc de 11 dents et la roue de chant plastique par une roue laiton).

Compte tenu des efforts mis en jeu et pour éviter une détérioration rapide des réducteurs il est impératif de guider leur arbre de sortie. Nous avons ici utilisé une plaque rigide de 3 x 3 entretoisée par des bagues plastique et fixée sur le réducteur. Enfin, un petit gousset n° 133a monté sur une bande coudée de 5 trous assurera le guidage de l'arbre vertical en partie inférieur. (Photo 6)

Vu le faible encombrement au niveau du genou le renvoi du mouvement vers le corps se fera en utilisant un cardan Marklin.

La tringle supérieure guidée par une deuxième bague d'arrêt recevra un pignon de 11 dents en zinc qui viendra entraîner une roue de chant de 25 dents montée folle sur un boulon pivot n° 147b lui-même fixé sur une bague d'arrêt faisant office de palier supérieur de la tringle. Le tout sera fixé en partie inférieure du corps de la figurine. (Photo 3)

Le mouvement de rotation de cette roue de 25 dents est alors transformé en mouvement alternatif grâce à une équerre à 90° montée sur l'un de ses taraudages par l'intermédiaire d'une vis

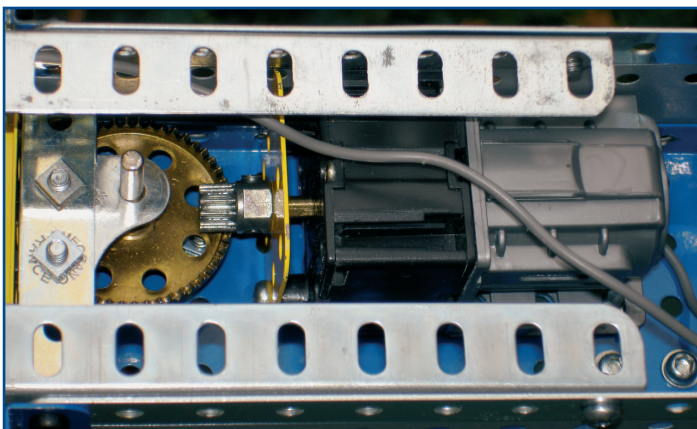


Photo 6

de 11,5 mm sur son trou oblong. **Il est très important de réaliser cet assemblage exactement identique pour les deux figurines afin de garantir des débattements de bras identiques.** Une bielle rigide constituée d'un assemblage d'une bande étroite de 5 trous et d'une de 3 trous en partie inférieure vient s'articuler sur l'équerre et maintenue avec un jeu optimal par un écrou Nystop. En partie supérieure, le pied de bielle sera raccordé de la même façon au levier faisant osciller les bras.

L'articulation des bras se fait sur un axe composite constitué d'une cheville fileté n° 115 pour le coté mené et une tringle de 50 mm pour le coté menant. Ces deux axes doivent rester indépendant car il n'y a qu'un seul bras menant et le débattement de l'autre bras n'est pas le même. Coté mené, une bague d'arrêt silicone assurera le maintien de l'axe du bras n° 115 qui restera fou. Un accouplement court n° 63d équipé d'un support double étroit assurant la rotation de la tête et le guidage des deux axes, sera bloqué en bonne position sur l'axe menant de 50 mm. Enfin, une bague d'arrêt équipée d'une équerre étroite 26 x 12mm et bloquée à la bonne position angulaire toujours sur l'axe menant permettra la transmission du mouvement venant de la bielle.

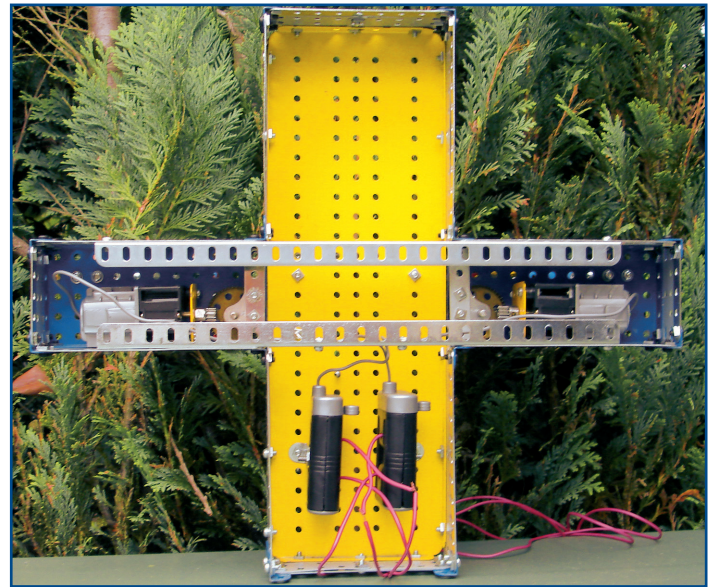


Photo 7

Afin d'éviter les glissements des vis sur les axes, il pourra être nécessaire de ménager des plats sur l'axe menant, l'un au droit de la bague d'arrêt portant l'équerre de 26 x 12 mm et l'autre au droit de la vis de la bague d'arrêt de fixation du bras au départ de l'épaule.

L'alimentation électrique provenant d'une alimentation stabilisée 6 volts est réalisée en conservant les boîtiers à piles reliés à chaque moteur par leur câblerie d'origine. Pour cela les boîtiers d'alimentation des moteurs, dont on aura enlevé les piles, seront reliés par une câblerie directement rattachée aux ressorts de maintien des piles. Dans chaque boîtier, pour assurer le contact électrique en l'absence des piles, une tringle de 50 mm équipée d'une bague d'arrêt et d'une poulie plastique de 12 mm de guidage sera montée dans le ressort du plot de contact amovible du boîtier. Les deux fils sortiront alors par les trous de fixations laissés libre. Cette disposition permet l'alimentation du boîtier et de son interrupteur/inverseur par une source extérieure sans modification irréversible. Avant la mise sous tension générale on prendra soin de tester les positions des leviers de marche pour s'assurer du bon sens de rotation des deux moteurs. (Photo 7)

XAMNAEJ LE TRAPEZISTE

Par Jean Max Estève



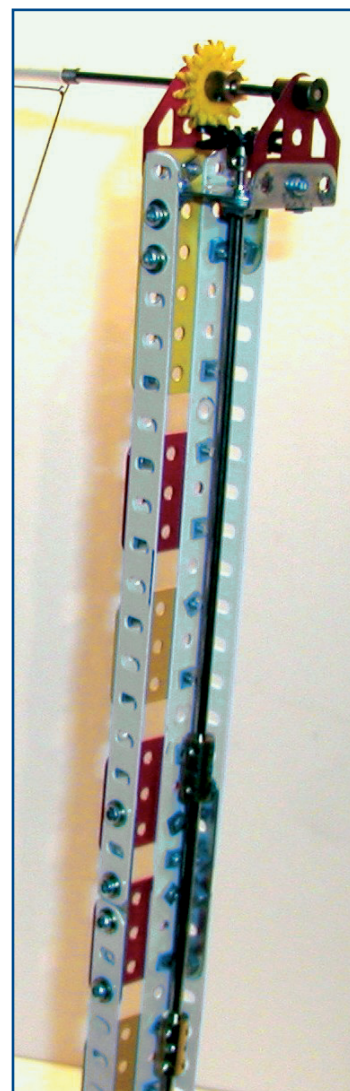
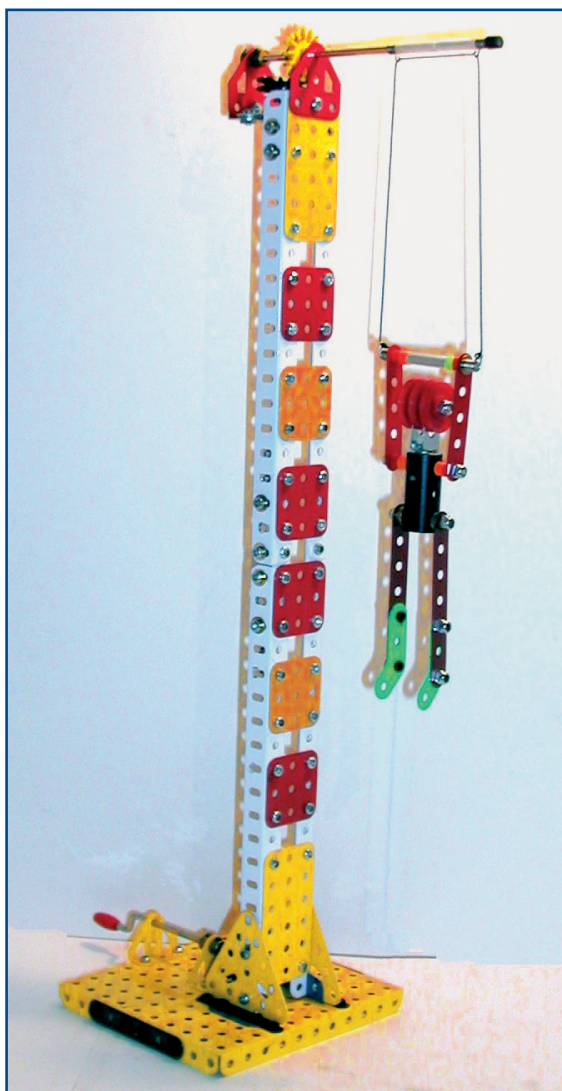
LE CLUB DES AMIS DU MECCANO REMERCIE MR. JEAN ARNAUD DE LA DIRECTION COMMERCIALE PINDER POUR LUI AVOIR DONNÉ L'AUTORISATION D'UTILISER CETTE AFFICHE POUR NOS PUBLICATIONS.

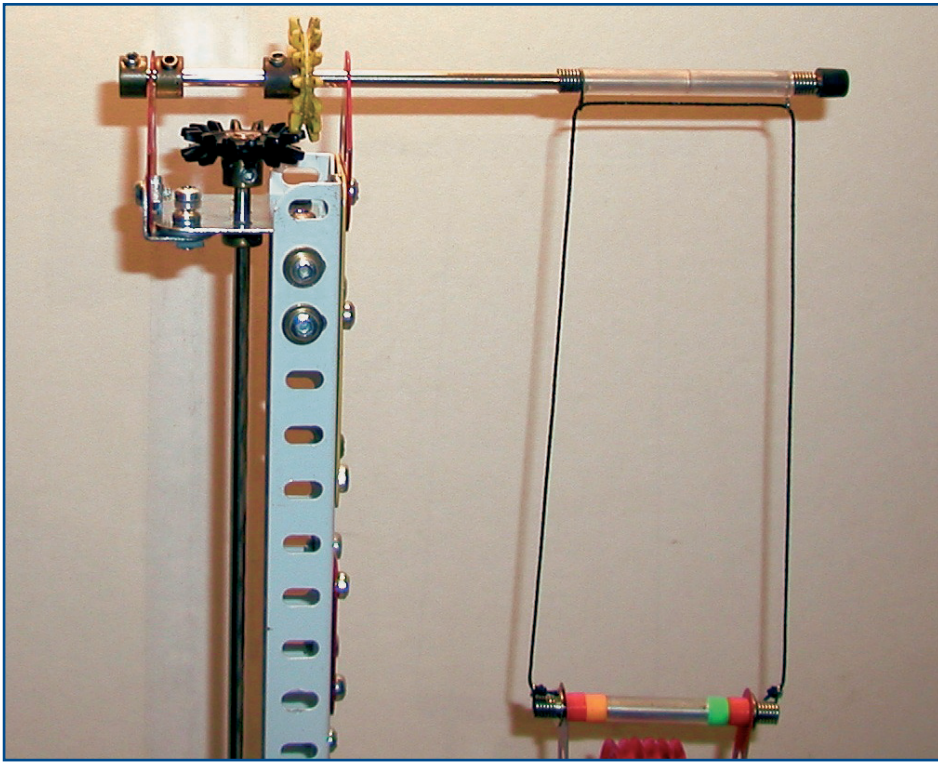
Dans un précédent article je vous citais ceci : le Delphinois est une petite enclave principauté sise dans l'arrondissement de Laon, sa capitale est Chauny, ses sympathiques habitants sont de fabuleux concepteurs de petits modèles Meccano. Simples de construction, très colorés et ludiques. Ils font la joie des enfants et grèvent très peu leur tirelire. Et bien, après de longues recherches il s'avère que cette principauté possède de nombreuses colonies réparties sur l'ensemble de notre planète et possède entre autres, trois usines du nom de Kemex et Cie dont les activités sont : Recherche, Fabrication, Publication.

A l'heure actuelle, l'indiscrétion d'un des concepteurs d'inédit laisserait supposer la mise au point d'une attraction foraine ainsi que d'un astronef intersidéral.

LE TRAPEZE

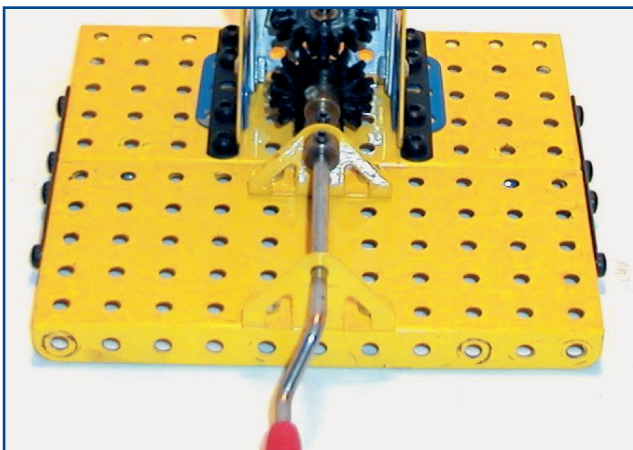
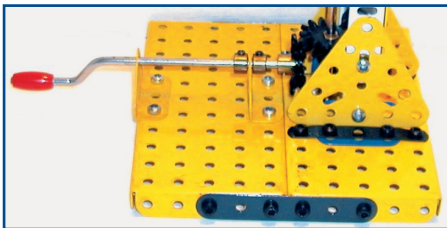
Le mat de soutènement se compose de deux fois deux cornières N° 8 A rabouées avec des bandes N° 4. Les deux longueurs de cornières ainsi obtenues sont tenues entre elles avec des plaques rigides N° 73 et N° 74, le haut est terminé avec une embase triangulaire N° 126 A. Au dos des cornières vous fixez une plaque rigide N° 74 à l'aide de deux équerres N° 12 B et à l'opposé vous fixez une embase N° 26 A à l'aide d'une cornière N° 9 F.





La base de l'ensemble est constituée de deux plaques à rebords N° 52 rigidifiées de chaque côté à l'aide de deux bandes N° 4. Sur cet ensemble vous fixez le mat de soutènement à l'aide de deux plaques triangulaires N° 76. Sur les côtés elles sont fixées sur la base avec deux cornières N° 9 F et deux bandes étroites N° 235.

Ensuite vous installez entre le trou central de la N° 74 en haut et le trou d'en face de la plaque N° 52 une tringle composée de deux N° 13 A avec en son centre une N° 15 A., en ayant eu soin avant fixation définitive de mettre dessus une bague d'arrêt N° 59, roue universelle N° 27 F, puis une autre bague N° 59.



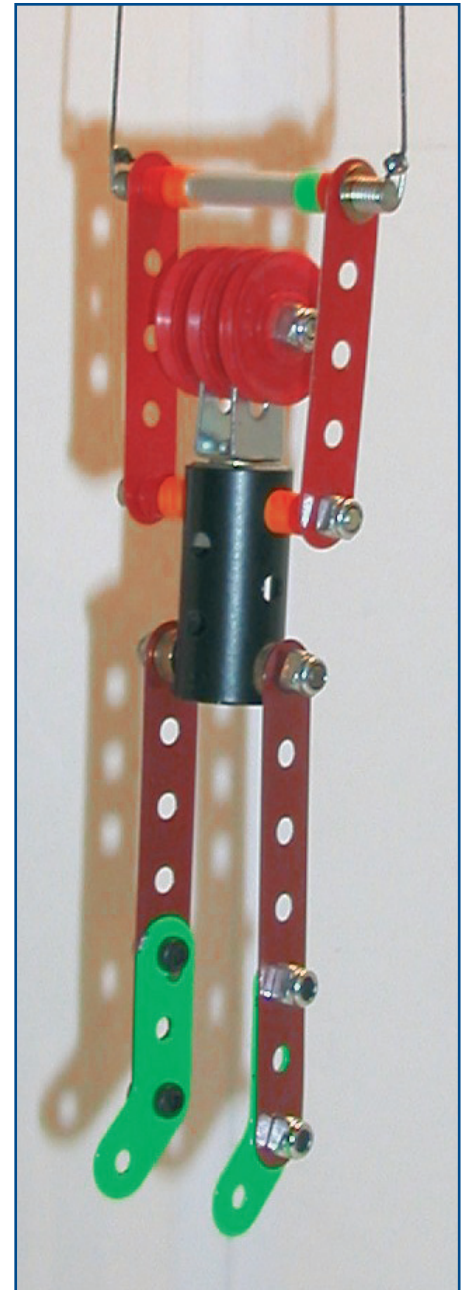
Pour le mécanisme du haut vous fixez sur le bout de la grande tringle une roue N° 27 F, ensuite une tringle N° 14 dans les trous supérieurs des N° 126 A, en installant différents éléments, comme montré sur la figure.

Sur la base vous fixez en son centre deux embases coudées N° 126 A sur lesquelles dans les trous supérieurs vous installerez une petite manivelle à poignée au bout de laquelle vous mettez en place une N° 27 F, l'ensemble sera tenue avec deux bagues N° 59.

LE TRAPEZISTE

La tête est constituée d'un support de manchon N° 164 sur lequel vous vissez une bande à un coude N° 102 que traverse un boulon pivot N° 147 F avec autour trois poulies rouge N° 22 A. Les bras sont constitués de deux bandes N° B487. Ils sont tenus au corps (N° 163) à l'aide d'une tige filetée N° 81, en ayant eu soin de mettre de chaque côté entre corps et bras

deux entretoises N° 38 B. Les jambes sont représentées avec deux bandes N° B488 se terminant par des N° 133 B pour les pieds. Elles sont tenues au corps à l'aide d'une tige filetée N° 81 A. Les deux tiges filetées se terminent par des écrous freins N° 37 H, plus esthétiques qu'un ensemble écrou et contre écrou.



La barre du trapèze est une tringle N° 16 A sur laquelle vous mettez dans l'ordre : N° 176, 38, B487, 38 B, 38 B, 213, 38 B, 38 B, B487, 176. Ensuite vous installez la cordelette Meccano qui passera dans les œillets des N° 176 du support en haut du mat et se terminera à chaque bout de la barre du trapèze par un petit nœud.

Il ne vous reste plus qu'à faire mouvoir l'ensemble, ne vous inquiétez pas si aux premiers aller et retour de manivelles le trapéziste semble ne pas bouger, c'est un peu comme lorsque vous étiez enfant et que vous vouliez faire de la balançoire sans l'aide d'une grande personne. Il faut au départ effectuer de minuscules aller et retour et ensuite de plus en plus grand, au bout de quelques secondes, votre trapéziste vous en montrera.

A PROPOS DU MOTEUR ÉLECTRIQUE DE 1916 "E1"

Par Pierre Jaillet

Peut-être vous souvenez-vous... En 1916 Meccano éditait le manuel d'instruction N° 20. Page 132 de ce manuel apparaissait une publicité relatant les capacités "hors du commun" du mythique moteur électrique E1/E2 nickelé pouvant soulever une charge de 15 kg (!) équipé bien sûr d'une démultiplication de 8 engrenages.

Publicité irréaliste de Meccano, ou réalité ?

Jusqu'à il a peu, je ne faisais que rencontrer à ce sujet que des amateurs ainsi que quelques grands collectionneurs de Meccano n'ayant jamais réalisé ce montage pour lequel tous sont quelque peu sceptiques sauf un me déclarant que souvent on ignore les prouesses de puissance qu'un petit moteur électrique bien démultiplié peut donner !

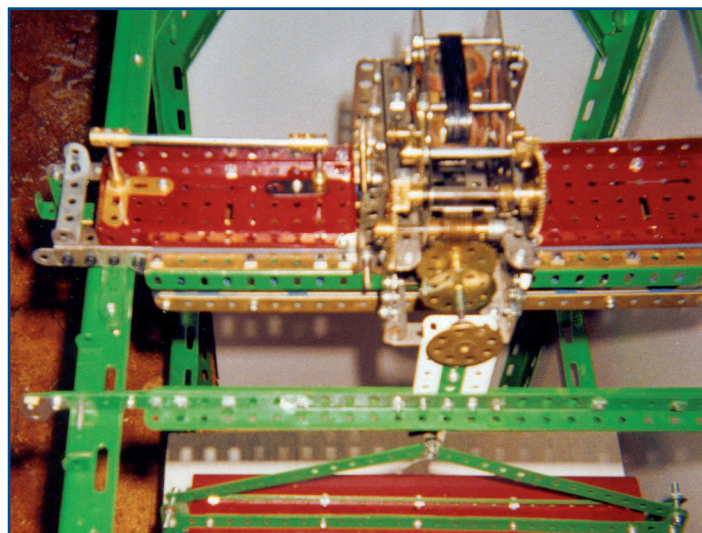
Étant plus doué pour les constructions de structures Meccano que pour les mécanismes complexes et possédant depuis peu ce fameux moteur électrique de 1916 "E1" ainsi que les engrenages et pièces nécessaires, je décidais, en restant très sceptique, de me lancer malgré tout dans cette construction.

Après avoir fait des agrandissements de la figure de la page 132 représentant un moteur E2 soulevant une charge de 15 kg, j'appliquais à la lettre les dites transmissions par engrenages, soit une cascade de trois couples 19/57 plus une vis sans fin entraînant l'arbre final par une autre roue de 57 dents.

Néanmoins je renforçais les deux plaques à rebord 11 x 5 trous transversalement par des bandes de 5 trous en surépaisseur craignant un écrasement ou un affaissement de la structure dû au poids excessif de la charge.

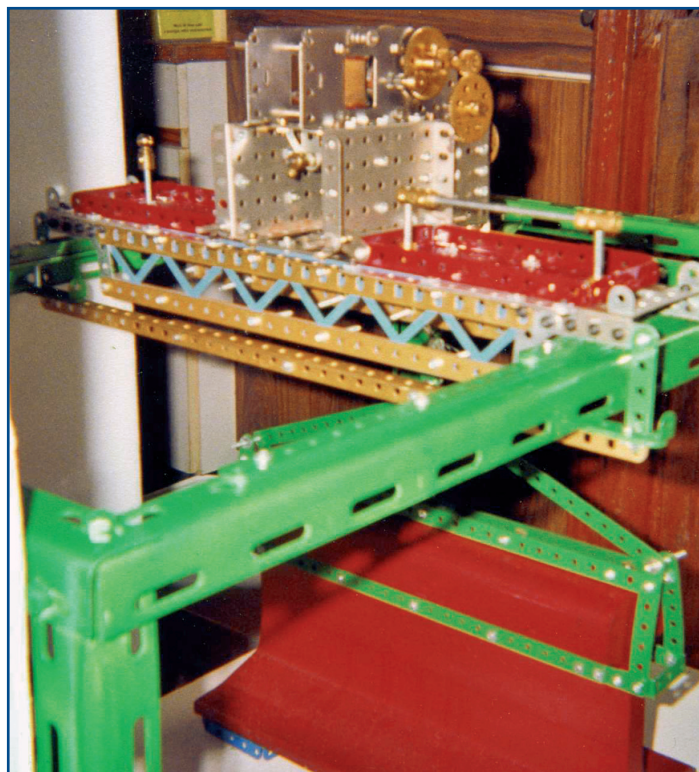
Je montais un établi en cornière du commerce de 30 x 30 mm afin de pouvoir travailler plus facilement à une hauteur plus commode en démonstration. Puis, avec des pièces Meccano je fixais l'ensemble avec un point d'appui relativement souple devant la sortie mécanique de la démultiplication mais suffisamment solide pour soutenir sans contrainte la dernière sortie d'axe entre les deux roues barillet, devant soulever le poids de 15 kg.

Aujourd'hui ce moteur a 92 ans, donc un "arrière grand-père" de la mécanique Meccano, et lors de la première mise sous tension à environ 7 volts, il m'était déjà impossible de bloquer l'axe de sortie entre le pouce et l'index (côté charge de 15 kg), ce qui me renforça dans l'idée d'aller jusqu'au bout.



La construction terminée, il me fallait trouver le poids de 15 kg : étant retraité de la SNCF, je me rendais à la Brigade Voies Locales qui me confiait un coupon de rail de 305 mm le longeur pesant...18,3 kg.

Malgré ces 3,3 kg de poids de métal d'un rail de TGV, je me suis appliqué à équiper cette charge des pièces de Meccano nécessaires pour soulever ce rail assez lourd "pour vous casser le dos". Ces pièces composées essentiellement de bandes de 25 trous et 15 trous, je renforçais en épaisseur ce dispositif pour avoir un maximum de chance sans créer de déformation des pièces Meccano, la charge totale passant ainsi de 15 kg comme le disait la publicité Meccano à 18,5 kg y compris les 250 g environ de pièces Meccano.



Même si cette expérience a déjà été réalisée dans le temps et que le résultat pu paraître banal pour le ou les autres constructeurs, je reconnais que, personnellement, au moment de mettre le courant j'étais loin d'être sûr de ma petite réussite.

1^{er} essai : le fil de pêche autorisant 25 kg de tension enroulé sur l'arbre de sortie céda par les 4 nœuds se défilant comme une anguille !

2^{ème} essai : le fil de 25 kg se cisailait sur l'unique support plat de raccordement.

3^{ème} essai : je changeais le fil contre un fil résistant à une traction de 45 kg. Le fil se coupa encore et je décidais alors de le doubler et là, le rail de TGV décolla de son socle !

Je suis sans doute naïf, mais je restais estomaqué de voir 18,5 kg de métal soulevés par un moteur électrique guère plus gros que le poing à...92 ans. Bel exploit !

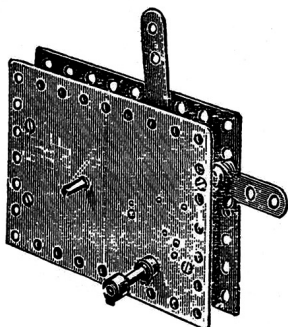
Depuis j'ai bien sûr renouvelé l'expérience, notamment à l'exposition de Vourey où plusieurs personnes peuvent témoigner de la chose.

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■

Le Moteur Électrique Meccano

Moteur Meccano à Ressort

Sous une forme simple et pratique le Moteur à Ressort Meccano contient sa propre force motrice. Se place dans le modèle même qu'il actionne et en devient partie intégrante



Le Moteur à Ressort Meccano No. 1 convient à un grand nombre de modèles Meccano. Il est muni de la vis d'arrêt de marche avant et arrière.

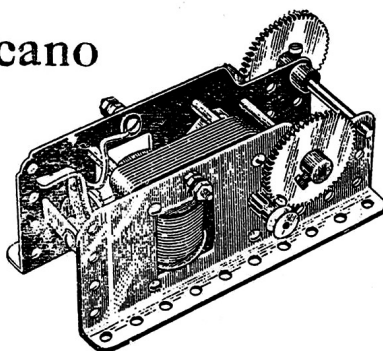
PRIX: Frs. 25'00



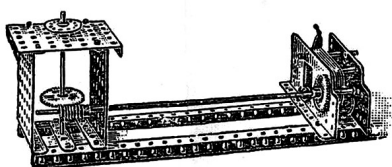
Le Moteur Électrique Meccano (ci-contre) est le Moteur-Jouet le plus gracieux et le plus puissant qui existe. Il peut actionner tous les modèles Meccano: Ascenseurs, Scieries, Tours, Manèges, etc. Pourvu d'une combinaison d'engrenages (voir gravure), il enlève 15 kilogrammes.

Deux ou trois piles sèches suffisent à l'alimenter. Prend 4 volts. Transmission directe et puissante. Engrenages interchangeables.

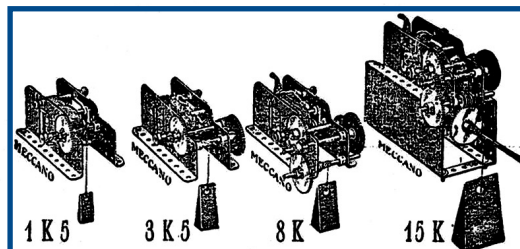
Ce Moteur donne de la vie aux Modèles.



PRIX. Avec marche avant ...
Avec marche réversible..



Comment appliquer le Moteur à des Modèles tels que: Manèges, Machine volante de Maxim, etc., etc.



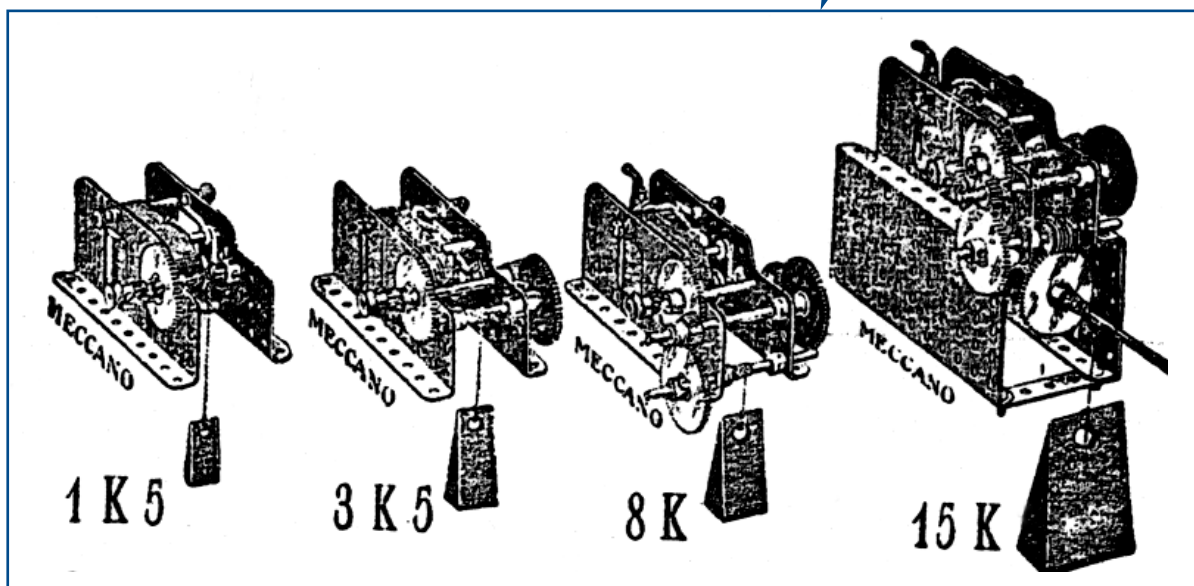
Cette gravure montre le Moteur avec quatre différentes combinaisons d'engrenages Meccano, l'entraînement se faisant directement sur l'axe d'armature. À remarquer comment, avec diverses combinaisons, on peut obtenir à la fois une marche lente et une force élévatrice considérable. Dans le cas ci-dessus illustré, 3 piles sèches (environ 4 volts) ont suffi.

Un conseil sur l'emploi du Moteur à marche non réversible. Si vous l'appliquez, par exemple, au fonctionnement d'une Grue ou d'un Ascenseur, il sera pratique de fixer un collier à vis d'arrêt sur l'arbre, c'est-à-dire du côté inférieur de la plaque, au plus près du grand engrenage, en lui laissant environ 6 ou 7 millimètres de jeu. Une fois le chargement arrivé au sommet, l'axe peut alors être déplacé d'autant de millimètres, provoquant le débrayage du grand engrenage d'avec le pignon, et permettant ainsi le retour du chargement à son point de départ.

Le Bloc Accumulateur—4 volts ... 6 ampères-heure.

Ce nouvel accumulateur est d'un type excellent. Nous l'avons soumis aux essais les plus sévères et nous estimons que son emploi est le plus approprié avec tous types de moteurs électriques jouets. Il est irréversible, ne peut s'abîmer par suite de non-fonctionnement et conserve sa charge liquide pendant plusieurs mois. Il n'est pas sujet au sulfatage, et, s'il est négligé ou laissé à des mains inexpérimentées, aucun dommage sérieux ne peut en résulter. Il a un pouvoir de récupération remarquable, et peut continuer à fonctionner lorsqu'il est pratiquement vide. Toute personne possédant un moteur électrique Meccano et qui se procurera cet accumulateur en appréciera aussitôt les avantages. Instructions détaillées.

PRIX: Frs. 45



UNE EXPOSITION "EN SOLO"À L'HÔPITAL DE CLERMONT / OISE

Par Serge Congretel



Sollicité par le "Pôle animation" de l'hôpital de Clermont / Oise pour les résidents de leur maison de retraite, notre ami Serge s'est fait un plaisir de monter une présentation, le mercredi 14 mai 2008, de tous les produits Hornby en sa possession. Il y avait vraiment de tout et impeccablement présenté, y compris du matériel ferroviaire en parfait état de fonctionnement. Tous les pensionnaires ont été enchantés de ce retour sur leur jeunesse et en ont redemandé !

NDLR

DATES DES BOÎTES PRÉSENTÉES :

1911 – 1914 – 1921 – 1922 – 1930 – 1932 – 1934 – 1947 – 1950 – 1951 – 1956 – 1957 – 1967 – 1969 – 1970 – 1977 – 1979 – la boîte Oscar de 1993 (celle des trois motos)... Une boîte de 1956 anglaise, vendue en France, Belgique Canada...

MODÈLES CONSTRUITS :

- Un moteur + embrayage + boîte de vitesses + différentiel (modèle animé très apprécié : les anciens voulaient voir une Traction !)
- Une tour Eiffel (le modèle de Mr Donjon – CAM 576 que j'ai acquis)
- Un bus à impériale en nickelé des années 1916 que j'ai reproduit d'après une photo (page 55-édition 1971) de l'ouvrage en anglais de Bert Love.
- Un véhicule (camion avec les roues clavetées)
- Un modèle vert et rouge ; le vis-à-vis Mercedes du musée de Nuremberg (voir le manuel allemand Eisenzeit) en face d'une boîte N° 1 de l'époque
- Un véhicule automobile simple en pièces nickelées.
- Une boîte artisanale en bois... Hyper complète ! Pièces huilées laissées en l'état. Ces boîtes artisanales confectionnées avec amour sont dignes d'intérêt. Je recherche ces boîtes et en possède plusieurs, toutes très différentes, bien naturellement.
- Une boîte et un modèle Erector, nos cousins américains : une pompe à pétrole ! Modèle qui ne nous laisse pas indif-



fèrent aujourd'hui, par les temps qui courent...ce soir 128\$ le baril ? Le modèle a été apprécié.

- Le manège Meccano actionné manuellement avec un central illustré de chromos de la Samaritaine de 1924.

PRÉSENTATION DE MODÈLES ACTUELS :

Formule 1 – véhicules téléguidés – robot sous-marin (ce modèle, dans son fonctionnement surprenant pour nos anciens a eu du succès. Le robot ! Il fallait faire fonctionner le robot ! Un mécanographe dont ils ont récupéré les dessins...Beaucoup ont été surpris.

DES MOMENTS FORTS POUR TOUS CES ANCIENS :

Ils souhaitent faire fonctionner un train ! Le train de leur enfance, ou peut-être celui auquel ils rêvaient mais qu'ils n'ont jamais pu avoir...

J'ai proposé un "ovale" en échelle "O" de marque Hornby, bien évidemment, avec quelques accessoires : gare, passage à niveau, signaux, personnages, véhicules Dinky Toys, bref la famille du Créateur...

Le réseau, aussi simple fût-il, a eu le succès escompté. Et surtout il a fonctionné parfaitement. Je reconnais que les moteurs de ces locomotives Hornby des années 1950 sont solides !



Les résidents pouvaient faire fonctionner les modèles car ils étaient à leur portée. Nous n'étions pas avares de renseignements, les aides soignantes ayant très vite assimilé la chronologie de la présentation furent une aide précieuse.

Beaucoup échangeaient et les anecdotes allaient bon train ! Anciens cheminots, ouvrières ou ouvriers chez André Citroën ou Louis Renault se rappelaient leurs souvenirs. Les filles (aux cheveux blancs...) se souvenaient avoir préféré jouer au Meccano avec leurs frères aînés plutôt qu'à la poupée...

Ils manipulaient, dessinaient et l'éclat des yeux de l'enfance refaisait surface, même dans des positions que l'on pensait statiques, ils pouvaient rester de longs moments à regarder, à rêver...Ils remerciaient dans leur silence, dans leur intérieur. C'était vivant ! Ils restaient, ne voulant pas remonter (ou plus tard) dans leur chambre.

Un médecin, ancien meccanoïste, confiait même que tout ce qu'il connaissait en mécanique, c'était le Meccano qui le lui avait appris.

Mais tout à une fin et cette intense journée s'est clôturée vers 17h00. Idée à suivre et à poursuivre, n'est ce pas ?

REUNION PACA DU 17 MAI 2008

Cette réunion a rassemblé 16 personnes dont 11 membres du CAM, avec leurs amis. Afin de pouvoir parler plus longuement de notre passion, la réunion commence à 10h00 pour se terminer après le repas. En général, les participants apportent des modèles, des pièces à échanger ou des documents concernant tous les produits Meccano – Hornby.

Parmi les gros modèles apportés, nous pouvons citer : Un magnifique modèle de manège forain imaginé et réalisé par Patrick Boizard CAM 1241, une locomotive Shay réalisée par Marius Bouchard CAM 0393 et un scraper de Willy Dewulf.



Photo 1

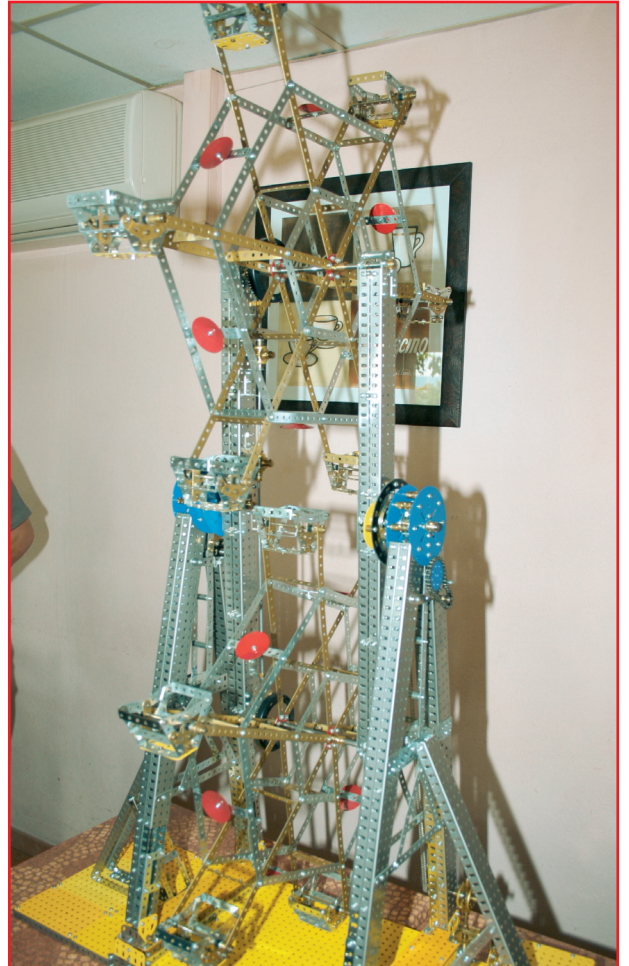


Photo 2

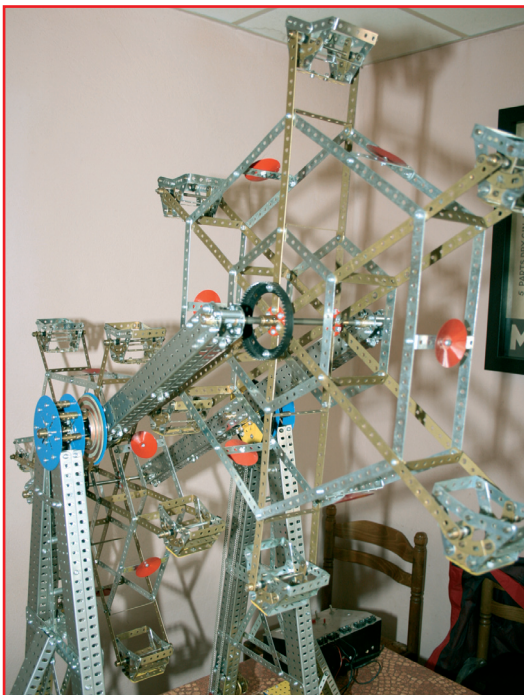


Photo 3

MANEGE FORAIN.

Le manège comporte deux roues portant chacune six nacelles (Fig.1). Ces deux roues tournent en sens inverse (Fig.2) et leurs axes sont entraînés dans un mouvement de rotation d'axe horizontal, guidé par le bâti en forme de A (Fig.3 et 4). L'ensemble a environ deux mètres de haut. Les poutres sont entraînées par un moteur placé à la base du châssis. Les roues sont entraînées par un moteur unique caché dans la poutre coté gauche de la figure 4. Notre camarade a réalisé un collecteur taillé dans une plaque pour circuit imprimé (Fig.4).

Les roues sont entraînées par des roues de chant réalisées à la demande. Un livret d'instruction sera édité ultérieurement.

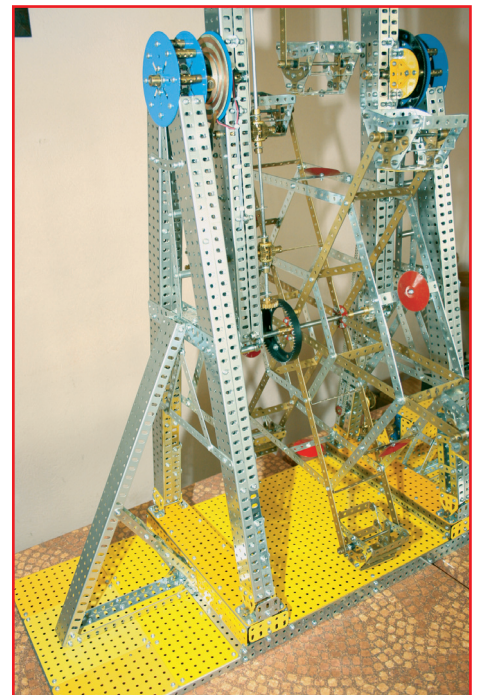


Photo 4

LOCOMOTIVE SHAY.

Elle a été conçue par Ephraïm Shay, un bûcheron américain, vers 1881. Roulant sur des voies très rustiques elle était utilisée au début dans les exploitations forestières. On peut la considérer comme une locomotive 4 x 4 tous terrains. La forme classique de la locomotive étant incompatible avec les voies forestières, Shay a dessiné une locomotive portée par deux bogies (Plus tard trois, puis quatre). Le moteur à vapeur à deux cylindres verticaux (Plus tard trois et même quatre) était placé sur le côté droit, sens de la marche, et la chaudière déportée vers la gauche pour équilibrage. Le mouvement était transmis aux roues par un arbre longitudinal muni de joints de Cardan et attaquant les essieux moteurs par des couples coniques, de réduction variant de 1:4 à 1:6. A partir de 1910 les Shay sont devenue plus grosses et ont été utilisées dans l'industrie et les exploitations minières. Les premières utilisaient le charbon, les dernières du Fuel. Le modèle de Marius est une Shay locotender à trois cylindres et deux bogies (Fig.5 à 8). Il a existé des Shay avec tender porté par un bogie moteur et parfois deux. La solution originale a été copié, mais avec moins de succès, par les locomotives Climax et Heissler. Plus de 3 000 locomotives à engrenages ont été construites, la plupart des Shay.

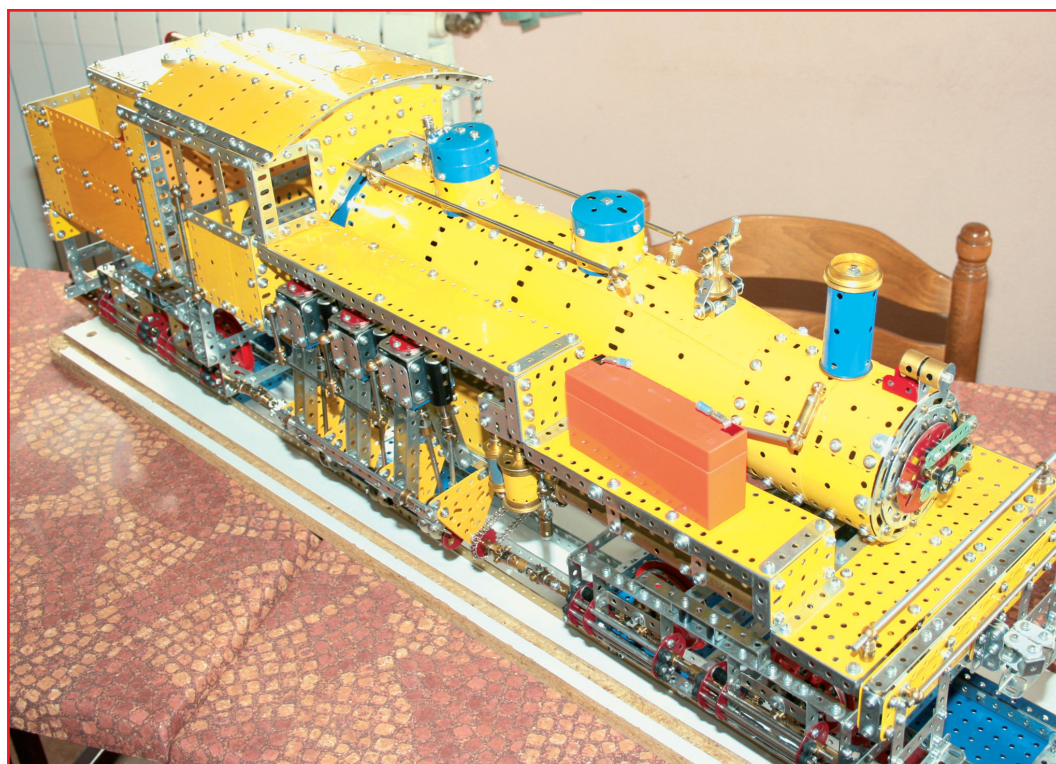


Photo 5

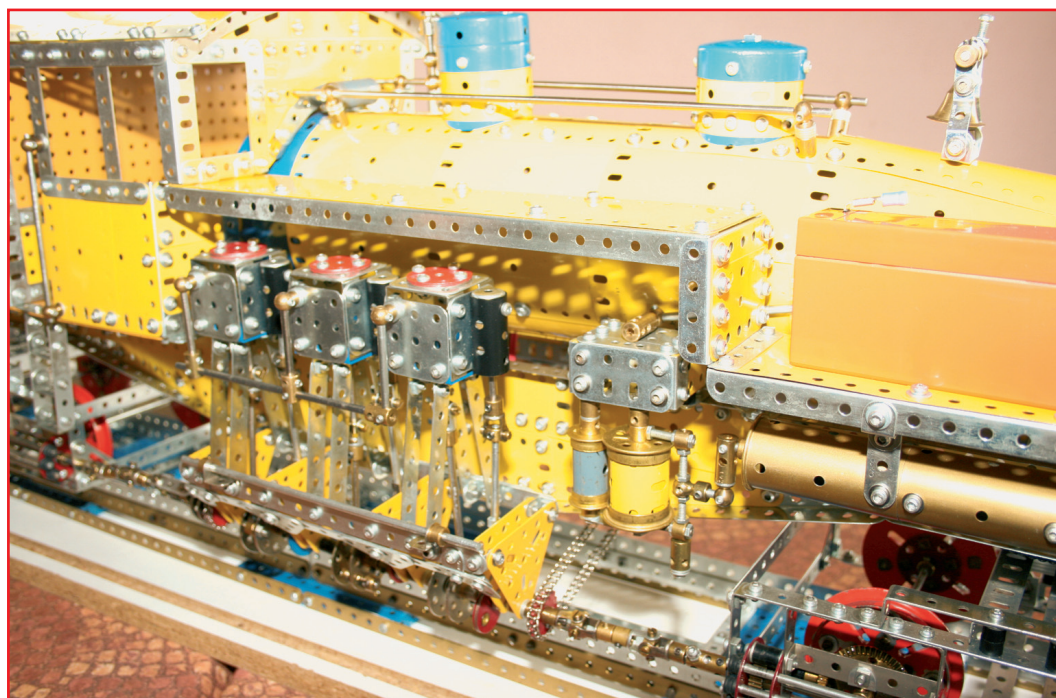


Photo 6

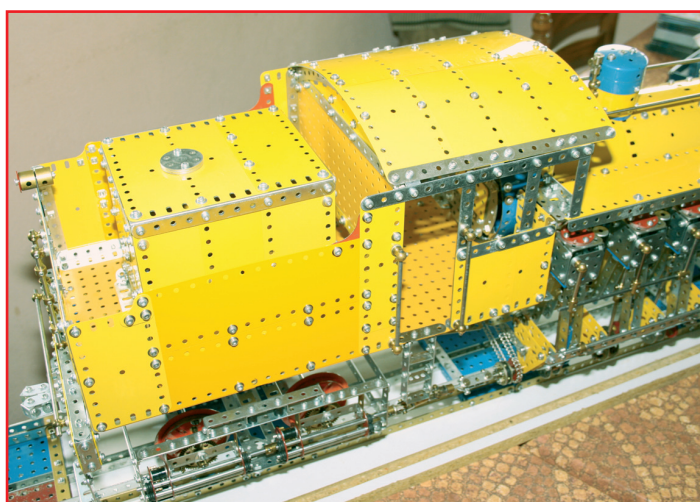


Photo 7

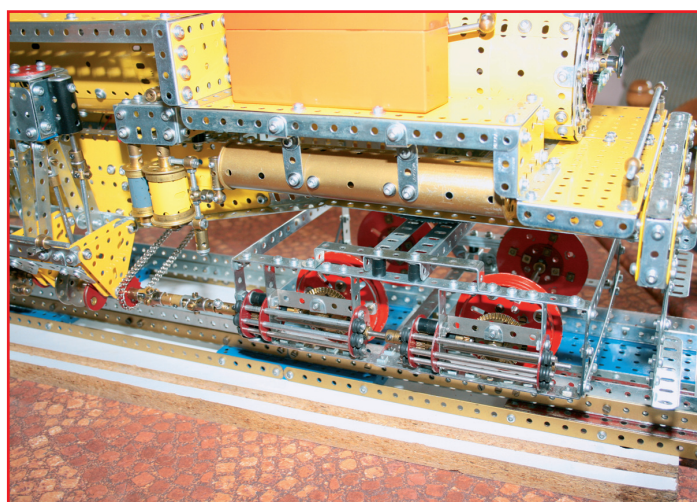


Photo 8

SCRAPER

C'est un engin de travaux publics, en général de forte puissance. Avec sa lame, située sous la benne (Fig.9 sous la benne), il découpe une tranche de terre qui s'accumule dans la benne. L'épaisseur de terre découpée est fonction de la position de la benne suspendue par un châssis en U manœuvré par deux vérins (Fig.10).

La benne est articulée sur l'axe des roues arrière et soutenue par les vérins s'appuyant sur la partie avant. Pour laisser passer la terre, le bouclier avant (Fig.11, en jaune citron, à l'extrême droite) est relevé. Au départ le bouclier arrière (Fig.11, jaune foncé, au milieu du fond bleu) est reculé. Le Scraper avance à faible vitesse, parfois poussé par un et même deux bulldozers. Lorsque la benne est pleine, on la remonte, on ferme le bouclier avant et le scraper part à grande vitesse vers le lieu de dépôt. Pour vider la benne, on remonte le bouclier avant, le scraper avance lentement et durant ce mouvement, le bouclier arrière avance vers la lame et expulse la terre qui est nivelée par la lame.

Le moteur avec sa boîte à deux vitesses est à l'avant (Fig.12, position grande vitesse).

La figure 11 montre un moteur arrière qui a été supprimé par la suite. La direction se fait par orientation de tout le train avant. L'axe de rotation de la direction est visible, vertical, sur la figure 9, au milieu de la plaque jaune horizontale 5 x 11 trous. Un moteur assure la rotation. La benne est soulevée par deux vérins (Fig.10, de part et d'autre). Le bouclier avant est soulevé par un vérin bleu légèrement visible à la partie centrale supérieure de la figure 10. Le bouclier arrière est poussé par un vérin bleu avec tige laiton, au milieu de la figure 11. Le modèle est fait pour être posé par terre, l'opérateur le guidant avec une boîte de commande reliée au modèle par un câble électrique. Un livret d'instruction sera édité ultérieurement.

WILLY DEWULF ■

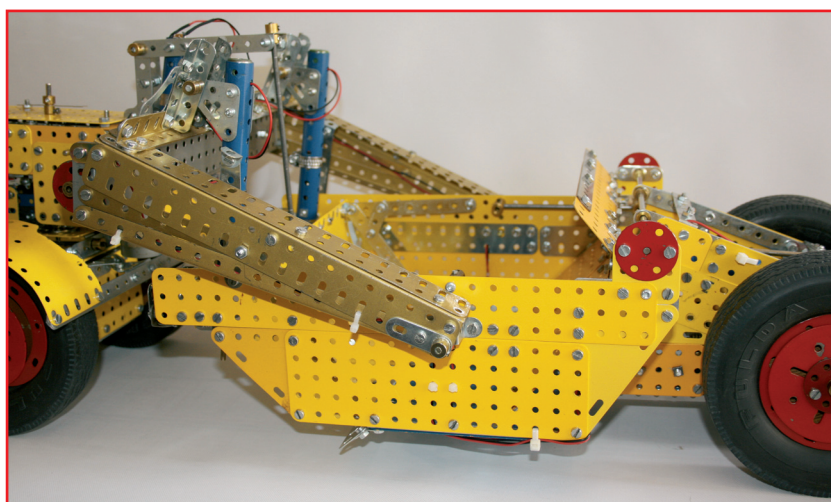
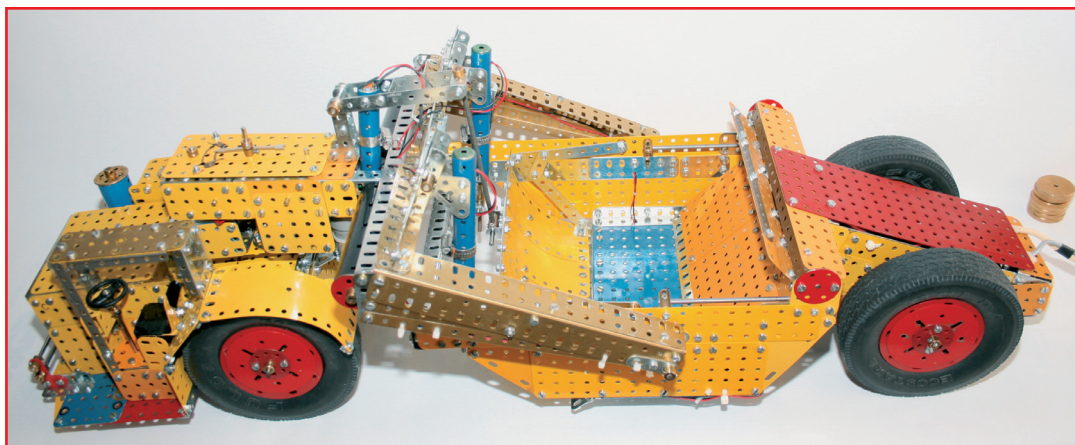


Photo 9

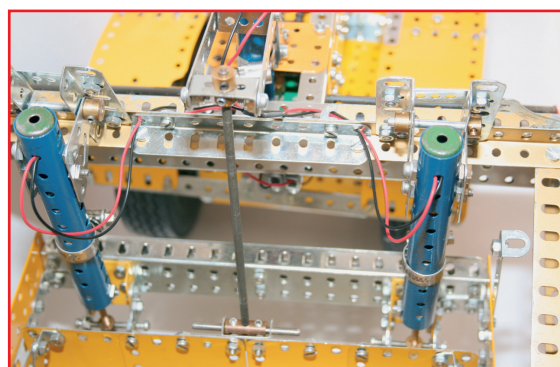


Photo 10

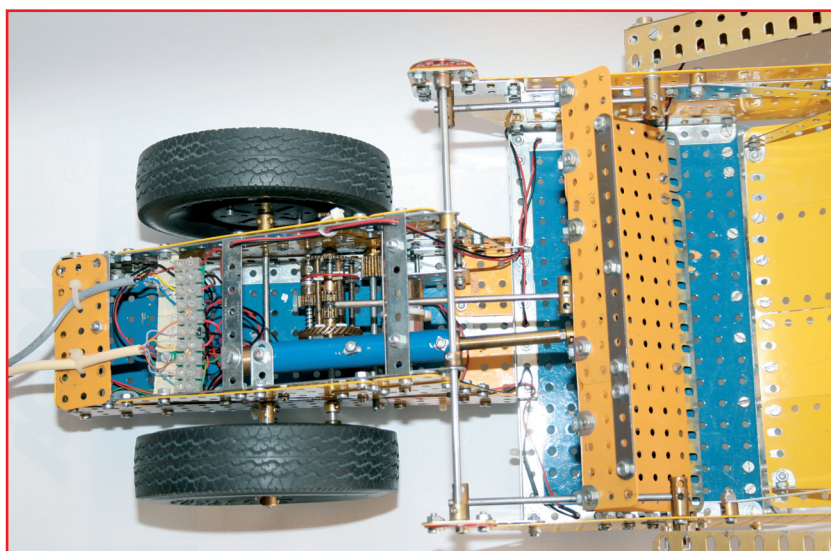


Photo 11

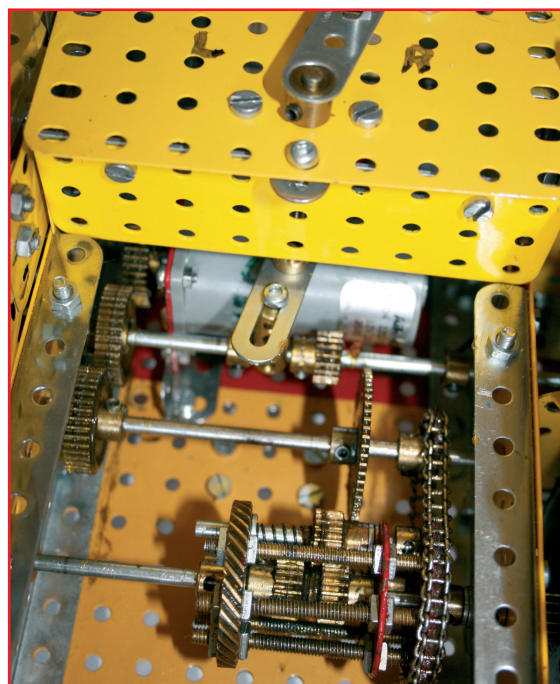


Photo 12

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The International Meccanoman - Revue de l'ISM N° 54 - Mai 2008

The International Meccanoman fête les 70 ans de Michael Adler, fondateur de l'ISM.

Le prix 2007 a été attribué à John Thorpe pour son Tornado, présenté à Bellegarde l'an dernier. Techniques de construction : expérimentations avec la pièce B709 (dans la boîte Spitfire), échappements de Claude Gobez, interrupteurs de fin de course, ...

Peter Harwood inventorie les petites boîtes destinées aux jeunes enfants et vendues de 1907 à 2007. Lindsay Carroll (NZ) décrit les techniques générales des constructeurs d'horloges Meccano et montre l'évolution des concepts depuis 1915. Evolution des livrets d'instructions : une rétrospective de Philip Webb (UK). Portrait de Raimon Ripoll, constructeur catalan habitué des expos du CAM.

Meccano Nieuws - N° 25.4 - Hiver 2007

Rencontre avec Henk Verhoef, constructeur de modèles (avions, Meccanographs, moteurs, ...). Compte rendu d'expos : Ulvenhout, Mechelen, Benthuizen, Tiel (photos sur le site du Club www.meccanogilde.nl/). Conception d'un système de sonnerie pour horloge par Wilbert Swinkels (partie 2). Chariot élévateur par P'J't Hoen avec une télécommande à infrarouge (jusqu'à 3 moteurs) FisherTechnic (www.fischertechnic.nl). Hans Kuijl termine un article sur les grues géantes pour la pose de blocs de béton. Rénovation des pièces en laiton par Koos van Reesch qui décrit un appareil conçu par Jean Ransbotyn. Page pour les jeunes avec des micro modèles et un cow boy en Meccano.

Canadian Meccanotes - Juin 2008 - Numéro 50

Le CMAMAS envisage de publier 5 livrets d'instructions de Keith Cameron. Ils recherchent des volontaires pour construire les modèles et les photographier pendant leur construction. Ed Barclay, qui s'est spécialisé dans les modèles pour enfants, présente un camion et un petit Meccaboule avec un bras oscillant. Quelques uns de ses nombreux modèles peuvent être vus sur le site

http://0233.photobucket.com/album/mr_meccano

Chris Burden a construit à New York un gratte ciel de 20 m de haut en Erector (photos sur le site :

www.daylife.com/topic/chris_burden/photos)

Don Morton décrit une voiture de course Bluebird réalisée en Meccano d'après guerre et en Meccano à l'échelle 1/3 par Albert Charrier. Comptes rendus d'expos : Moose Jaw Hobby Show (CA), Hamilton Museum of Steam and Technology (CA), South Birmingham Meccano Club (UK).

Meccano & Erector Club Newsletter (Vol. XXXIII, Second Quarter 2008)

Charlie Pack traite du problème de l'échelle dans les modèles Meccano avec les adaptations nécessaires compte tenu de l'inter trou du demi pouce et de l'aspect esthétique à préserver. Il présente également son dernier projet : un funiculaire de San Francisco à l'échelle 1/20. Blake Huffam décrit un modèle de voiture de golf. Michael Kaye et Anton Calleia décrivent le gratte ciel construit par Chris Burden (un million de cornières N°2).

The Meccano Newsmag - N° 111 - Juillet 2008

John Logie Baird est un des pionniers de la télévision. Son procédé mécanique, mis au point en 1925, est fondé sur le disque perforé de Nipkow pour l'exploration et la restitution d'images. Alistair Cree décrit un modèle de télévision mécanique Meccano utilisant ce procédé. Fin de l'article de Brett Gooden sur l'origine et la construction du gigantesque blockhaus de construction des V2 à Watten (Picardie). Geoff Brown décrit le modèle de bateau à vapeur à roues à aube "Medway Queen" en service dans les estuaires de la Tamise jusqu'en 1964, construit par Tony Homden et présenté à Oxtou. Comptes rendus d'expos : Pennine Meccano Guild en 1977, Oxtou par Dennis Remnant et Liverpool par Jim Gamble (en 2008)

AMS Bulletin 59/08

Trois petits modèles de bloc d'engrenages par Peter Hartmann : réducteur 57-1, redresseur, différentiel compact. Portrait de la société Eitech, jeu de construction métallique (www.eitech.de). Une voiture, un camion et trois autobus par Hans Peter Kuhlo en Marklin (deux essieux avant pour tous, et un, deux ou trois essieux arrière). Compte rendu d'expos : Eisenach et Ismaning.

Constructor Quarterly - N° 80 - Juin 2008

Près de 60 pages de modèles Meccano, petits et grands :

- Tracteur de forain (Showman engine) John Fowler R3 construit par Darren Bonner tout en bandes et cornières découpées et repeintes, sans aucune plaque (Photo sur le site www.scmec.us/images/Skegness_2006),
- Minitrain par Bernard Périer : locomotive et tender,
- Monoplan Blériot XI (celui qui traversa la Manche) par Stefan Tokarski (UK),
- Tracteur Deutz de 1936 et voiture de course de 1910 par Frank W. Weber (D),
- Camion de pompiers avec grande échelle Dennis 1954 par Guy Kind (L), présenté à Vourey,
- Chevrolet T17E1 par Bernard Périer,
- Moteur à vapeur Savage par Dave Harvey, pièces repeintes en rouge, noir et or. Photos sur le site : http://uk.geocities.com/sun_danceuk@btinternet.com/page4/index.htm

Thomas Heatherwick, designer anglais, a conçu et construit à Londres un pont piétonnier qui s'enroule sur lui-même. Alan Wenbourne en a réalisé un modèle en Meccano. Photos sur le site de Willy Dewulf (Kew Bridge 2008). Que pouvez-vous créer avec la boîte N° 8, un article de Michael Denny. Une visite au Dr A. H. Boerdijk (NL) concepteur du supermeccanograph décrit dans CQ N°2 (décembre 1988) par Wilbert Swinckel (NL). Les boîtes Meccano Kemex : tour d'horizon général par Roger Marriott. Les pelles d'excavateur Meccano par Tom MacCallum.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter N° 86

Chaque réunion du Club est l'occasion de montrer ses nouvelles constructions : plusieurs petits modèles conçus par Bernard Périer revus par Anthony Els, le monolithe de 2001 vu par Chris Fry, des horloges, des mécanismes divers, ... Un joystick en Meccano permettant de commander jusqu'à 3 moteurs électriques. Un historique des hélices Meccano de 1931 à 1941. Photos d'expos : Vourey.

ANNUAIRE

Veuillez noter les modifications suivantes

■ NOUVEAUX MEMBRES

Email/Téléphone Code

- **1709 - CANAVY Jean-Louis** - Cadre technico-commercial chimie Retraité... 1
LE CROZAT - Chemin des Caillates - F 01480 FRANS
04 74 09 81 20 - 06 15 14 63 69 - jeanlouis.canavy@netcourrier.com
- **1710 - LOZACH René** - Enseignement supérieur Retraité... 1
3 rue des Patriotes - F 14000 CAEN - 02 31 74 73 35
lozach@ecole.ensicaen.fr
- **1711 - VIGNON Jean-Claude** - Dépannage Electro Ménager... 1 2
16 rue des Peupliers - F 14320 ST MARTIN DE FONTENAY
02 31 79 64 14 - nicolas14@hotmail.fr
- **1712 - ROUVIN Bruno** - Médecin... 1 3
26 rue de Loustalot - Entrée A 2 - F 33170 GRADIGNAN - bfyn@free.fr
- **1713 - BENINI Marcel** - Ingénieur IGN Retraité... 1
4 rue des Javeleurs - F 95130 FRANCONVILLE LA GARENNE
01 34 14 58 44 - 06 20 38 77 60 - marcel.benini@gmail.com

■ RÉINTÉGRATION

- **0409 - STASSART Jean-Louis** - Professeur de chimie... 1 3 4
Rue Sylvain Gouverneur 15 - B 4430 ANS - Belgique
00 32 0412471800 - jeanstassart@belgacom.net

■ CHANGEMENTS ADRESSE, TÉLÉPHONE, MAIL, OU AUTRE...

- **0702 - NOUZAREDE Georges** - 4 rue des Iris - Grand Village
17800 SAINT LEGER
- **0707 - VINCENT Jean-François** - jfv.vincent@gmail.com
- **0812 - GUIBERT Jean-Pierre** - 02 32 43 33 66 - jeanpierre1g@orange.fr
- **0847 - POLLET Jean-Pierre** - 22 avenue du Mas Py
66740 LAROQUE DES ALBERES
04 68 81 46 36 - jppollet@wanadoo.fr
- **1647 - MONCERE Jean-Pierre** - 10 impasse du Port
82130 LAMOTHE CAPDEVILLE
05 63 26 06 68 - 06 67 37 60 16

A VOUREY, ELLES ONT BEAUCOUP DONNÉ...



Leur dynamisme et leur gentillesse, tant pour la tenue du stand de vente des boîtes Meccano que pour l'animation de l'atelier des plus petits, ont largement contribué à la belle réussite de l'Exposition de Vourey.

Le Club des Amis du Meccano remercie chaleureusement **Monique et Marie Dominique**.

LE RÉDACTEUR

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 105

- L'Alfa P3 de 1932 à l'échelle 1/3 de Roger Poulet.
- Camion à vapeur Foden d'A. Charrier
- Excavatrice à vapeur par JP. Veyet.
- Un roadster anglais révolutionnaire par J.F. Barrié.
- Manège Crazy de J.M. Jacquiel.
- Loco vapeur 241 - P - 17 et son tender 34 P 325 par A. Schmid.
- La poulie de 3 pouces et ses pneumatiques par JP. Guibert.

PETITES ANNONCES

Nota : Les PA sont reproduites sous l'entière et unique responsabilité de leurs auteurs. Etant insérées gratuitement, nous demandons à nos adhérents d'être modérés dans leur libellé et d'éviter les énumérations sans fin de pièces ou de lots. D'autre part, par souci de déontologie, l'aspect financier de ces annonces ne sera pas évoqué.

■ MARTIN R. - CAM 0152

1 rue Geny
F 54220 MALZEVILLE
Tél. 03 83 29 41 51

Artisan Ebéniste retraité **fabrique à vos mesures** boîtes ou casiers en chêne massif pour rangement matériel Meccano. Prix selon modèles demandés.

■ THIEFFRY J.C. - CAM 1073

3 rue Froissart
F 75003 PARIS
Tél. 06 83 37 00 45

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

■ PAMART F. - CAM 1596

111 rue de St Michel
F 02500 HIRSON
Tél. 03 23 98 60 07

- Recherche manuel boîte Techno 6

■ COLLET N. - CAM 0453

3 chemin de Pelletière
F 38700 CORENC

- Vend une boîte Meccano n°9A neuve, bleu et or, années 60.

■ SIX R. - CAM 0126

30 rue Sylvain Sénécaux
F 27830 NEAUFLES SAINT MARTIN
Tél. 02 32 55 51 20

- Vend Meccano Magazine années 1929 à 1937

RÉPONSES AUX DEVINETTES D'HENRI LECUYER

Réponse 1 : La pièce N° 187 est baptisée "pneu d'auto" alors qu'il s'agit d'une "roue d'auto"

Réponse 2 : Le manuel de la boîte N° 2A proposait la construction de 31 modèles de la boîte N° 3 alors que celui de la boîte N° 3 en proposait 33

LES EXPOS À VENIR EN CETTE FIN D'ANNÉE.

LE 22^{ème} MODEL SHOW AVIGNON
LES 8 ET 9 NOVEMBRE 2008

Une bourse d'échange internationale pendant 2 jours. Tout le modélisme et le maquettisme sur près de 400 m de tables.

Renseignements :

1515 Organisation
238 chemin de Provence 84810 AUBIGNAN
Tél : 04 90 62 69 65

LE 11^{ème} SALON de la MAQUETTE
du MODELISME et du JOUET
ROUEN 15 et 16 NOVEMBRE 2008

De la traditionnelle bourse d'échange aux 6000m² de ce grand salon pour accueillir Plus de 160 exposants.

Renseignements :

A.L Organisation
951 rue A. Briand 76650 Petit Couronne
Tél : 02 35 68 02 44

SKEGNESS 2008

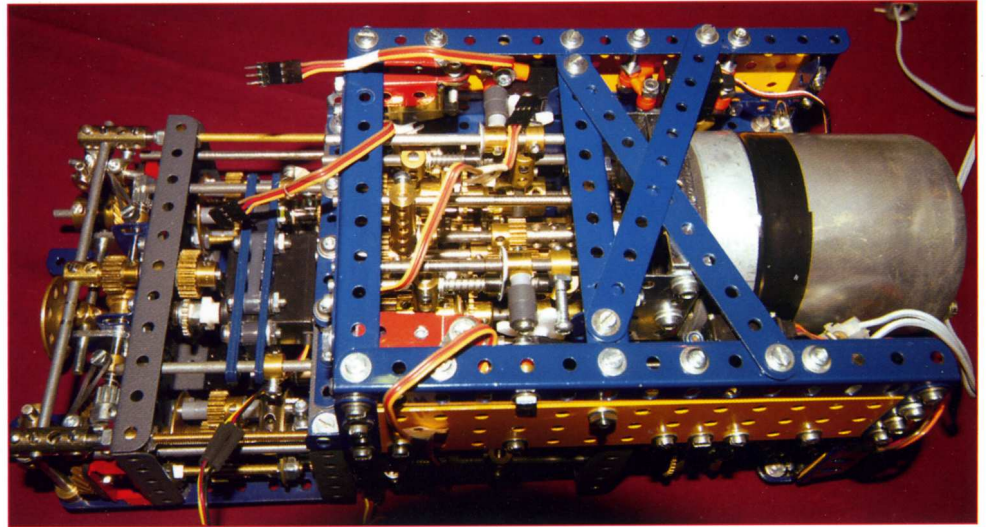
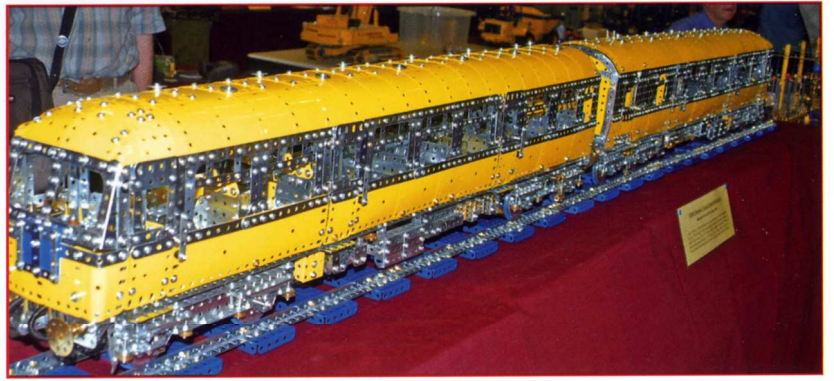
(suite et fin)

Troisième prix pour R. West et sa double rame de train, superbement finie avec beaucoup de détails à l'intérieur.

Quatrième prix, le bateau de plaisance à vapeur Medway Queen circulant sur la Tamise de T. Homden

Et cinquième prix la locomotive à vapeur Duchess Pacific de B. Seaton.

Parmi les autres modèles remarquables, il faut citer la grue Manitowoc de J. Schruet, la grue Demag de J. Hornsby, un ensemble de 3 magiciens construits par P. Marriott, J. Valkema et H. Marien, une superbe petite Aston Martin du jeune L. Miller, un manège illuminé d'un petit millier de diodes de B. Wilcox, un génial remplisseur de boîtes d'allumettes réalisé avec une boîte 8 de C. Shute, le châssis d'un camion grue à 4 essieux moteurs et directeurs de J. Ozyer-Key ainsi qu'une superbe boîte à 8 vitesses avant et 3 arrière de P. Edwards, venu de Californie.



Par contre, il est frappant de constater que, même s'il y a toujours autant de pièces rouges et vertes vendues par les marchands, les boîtes 9 et 10, avions et voitures se font de plus en plus rares, certainement à cause des activités sur les maisons d'enchères en ligne. Pour illustrer cet état, une seule boîte 10, trois boîtes avion, une boîte voiture No 1 et aucune No 2 étaient offertes aux amateurs fortunés.

En ce qui concerne le banquet du samedi soir, plus de 100 personnes y participèrent. Pour le commentaire gastronomique, le lecteur est prié de se référer aux comptes rendus des années précédentes, le menu n'ayant en rien changé sur cette période (ni en composition ni en qualité) !

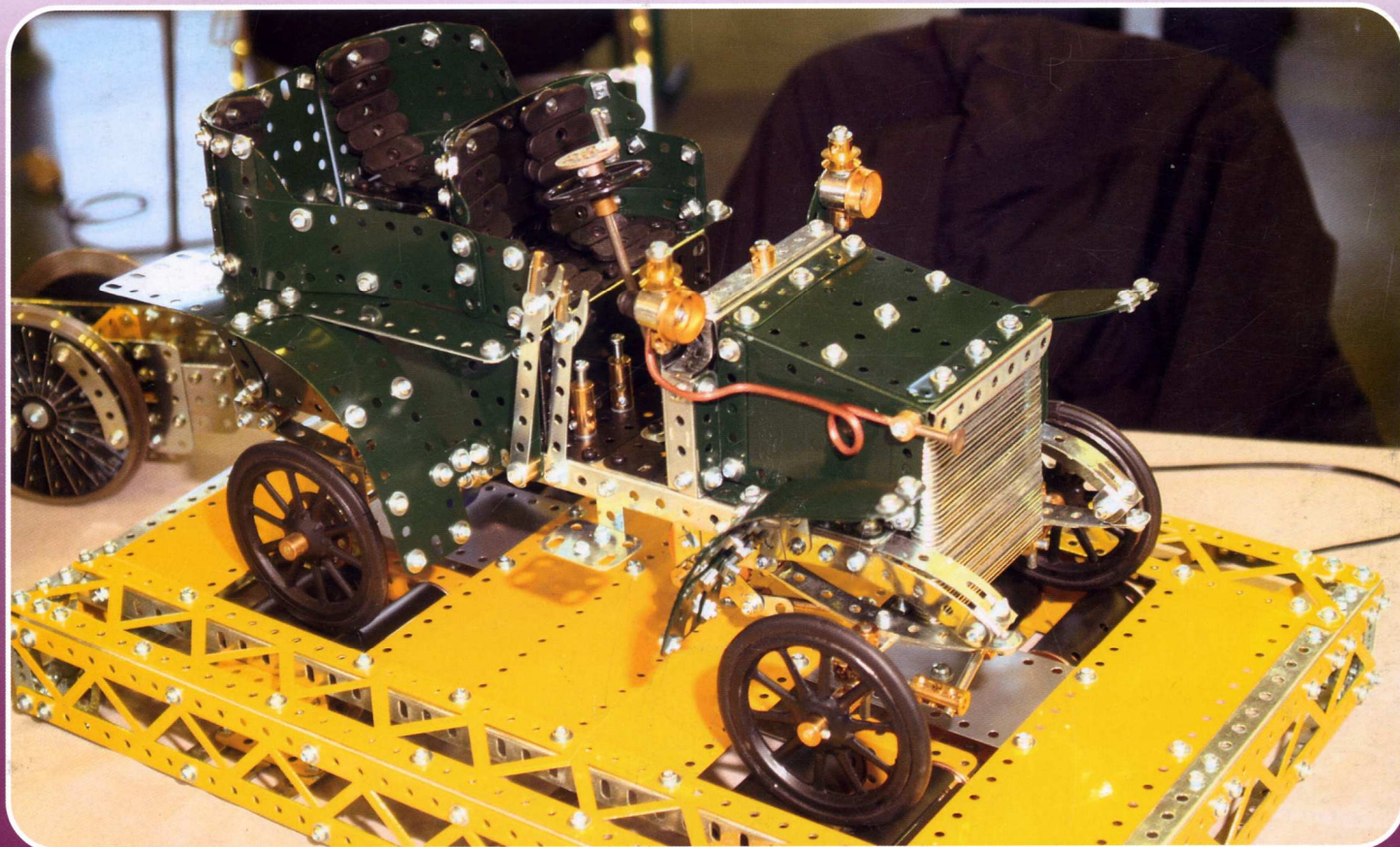
L'accueil de nos amis anglais fut, comme toujours, extrêmement convivial et je compte toujours sur une participation plus nombreuse du CAM. L'expo en vaut vraiment la peine et, la livre anglaise ayant beaucoup baissé, les prix du séjour sont tout à fait abordables. Et rouler du mauvais côté de la route n'est vraiment pas si difficile que ça !

GUY KIND CAM 0837 ■

VOUREY 2008 *(fin)*



Miniatures de Michel Alessi
Photo de Jacques Vuye (Vourey)



Voiture à vapeur de White modèle 1904 par Christophe Dondeyne
Photo de Jacques Vuye (Vourey)