

CAM

(FRANCE)

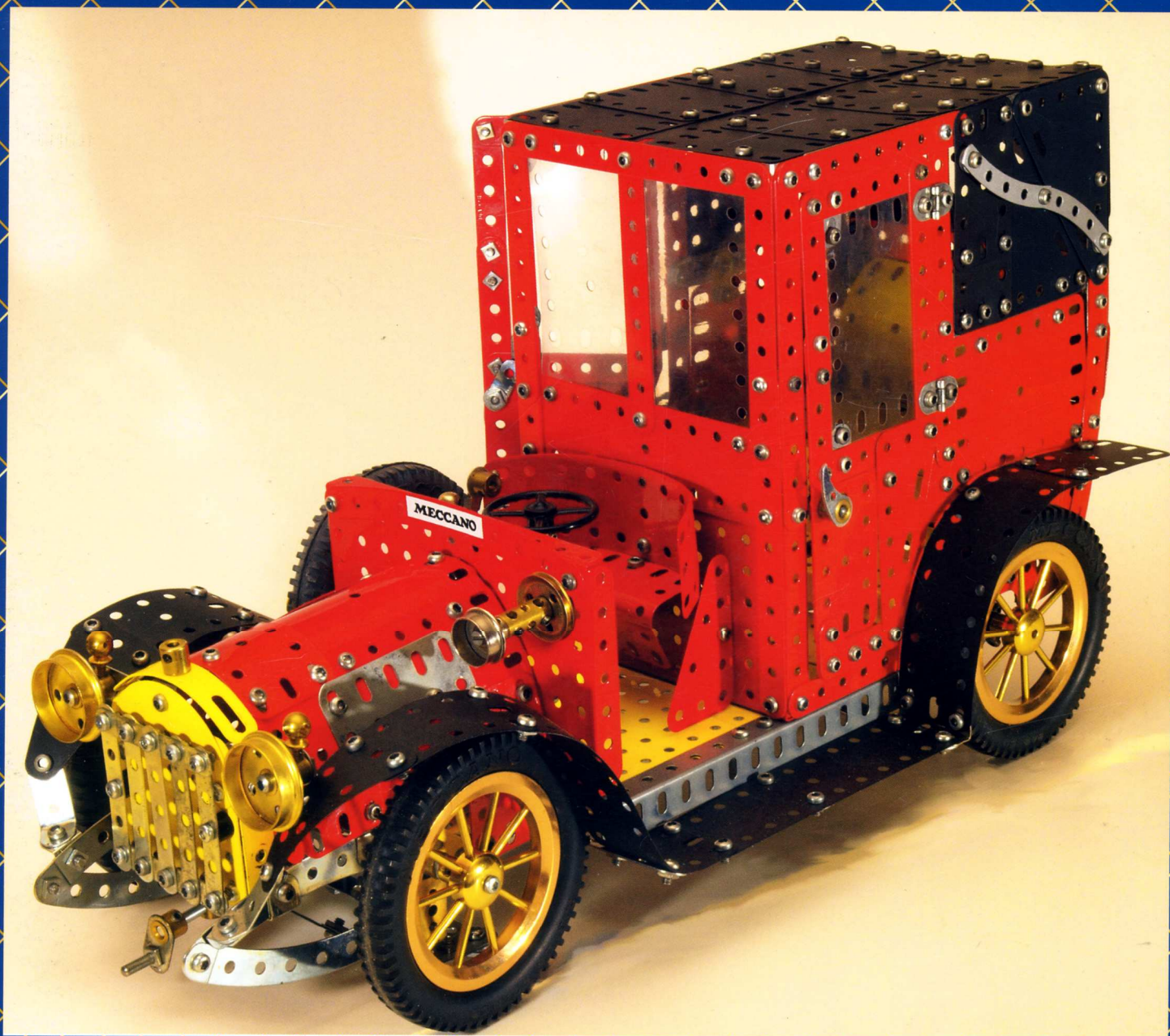


N° 106

Avril
Mai
Juin

2009

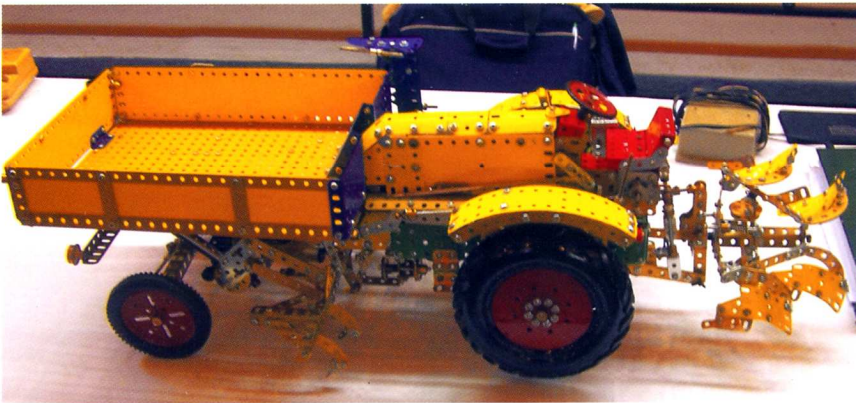
MAGAZINE



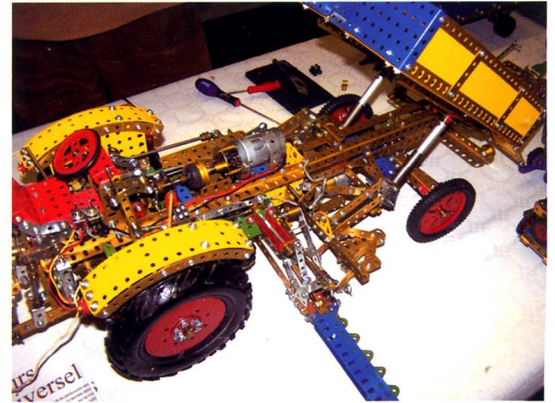
Landaulet Packard de 1912 par Jacques Desaintjean
Photo de Jacques Vuye

EXPOSITION À FONTAINES SUR SAÔNE

Compte rendu et photos de Jean-Pierre Veyet



Tracteur agricole Porte outils Fendt de Louis Philippe Daronnat

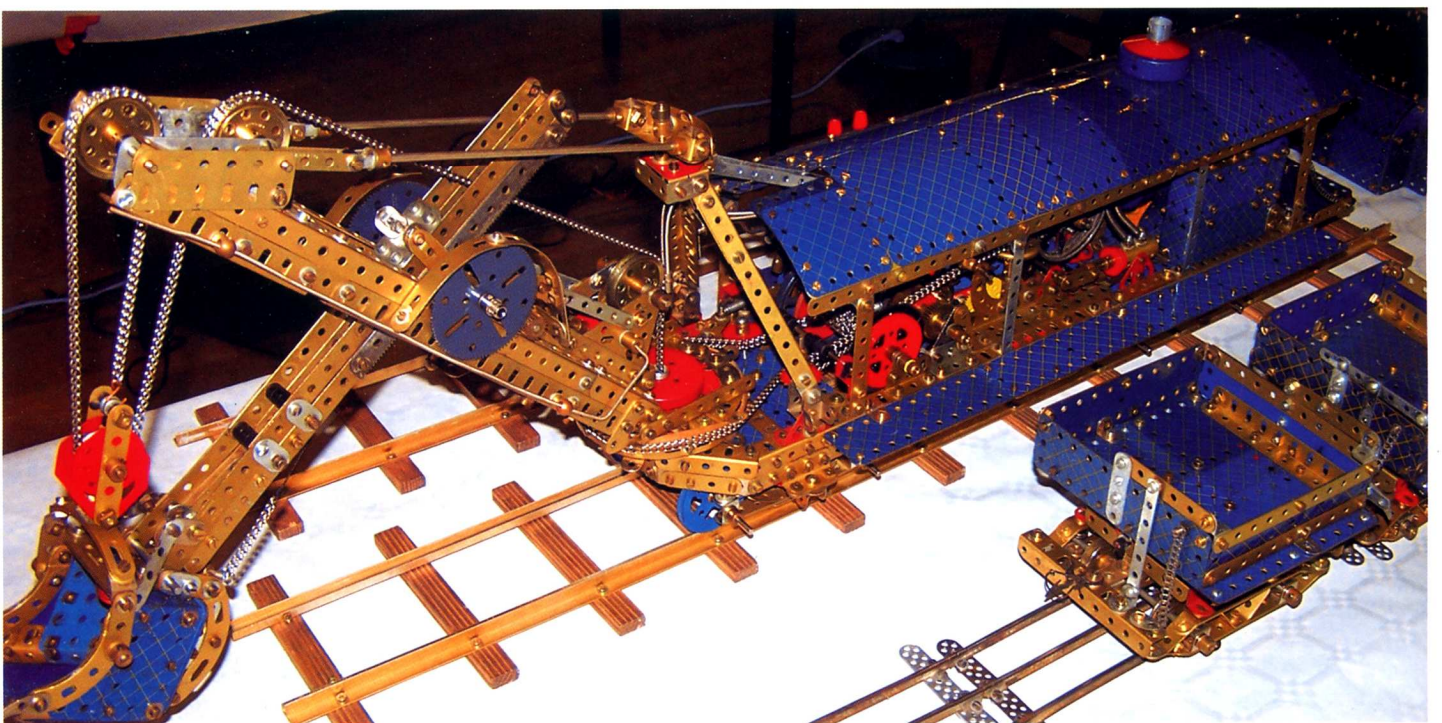


Remarquable exposition de modèles et pièces Meccano, sous l'égide de l'Association Fontaine Patrimoine Art et Tradition honorée d'un public nombreux et très intéressé en ce dimanche 8 février 2009. Notre ami **Gaston Lecluse** était présent avec de magnifiques modèles nickelés ; bleu et or et cimentés (un style nouveau sauce Gaston, du grand art, collectionneurs s'abstenir) ; **Louis Philippe Daronnat**, avion Dornier, tracteurs agricoles, manège etc. ; **Jean François Pabion** avec ses manèges ; **Jean-Pierre Charras**, chariot élévateur et petit camion grumier ; **Jean Lafarge**, petits modèles divers ; **Jaques Proux**, **Michel Lhomme** et **Marcial De Filippis**, pièces et boîtes de collection et petits modèles ; **Jean-Noël Caillois**, modèles fonctionnant avec du Meccano Elec ; **Bernard Calmelet**, modèles des boîtes bleu et or sur le thème du charbon ; **Pierre Jaillet**, vitrine de moteurs Meccano ; **Bernard Loisier**, bulldozer D7 et scraper à câble, excavateur Bucyrus type Panama et grue de maintenance ; **Jean Locussol** et son fils, horloges et locomotive type Mallet 020 020 ; avec la participation de **Maurice Perraut** et Madame ainsi que votre serviteur avec, entre autres, sa pelle Poclair sur GMC.

Suite page 43...



Chariot élévateur JCB par Jean-Pierre Charras



Excavateur à vapeur Bucyrus type Panama de Bernard Loisier



Association régie par la Loi du 1^{er} 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 - apt 24 F 10800 ST JULIEN-LES-VILLAS Email : buteux-jeannot@forum.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 Treil - RelectureTél. 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.pierre.proux@wanadoo.fr
Relecture et Rédaction	Jean-François VincentTél. 05 63 55 47 64 Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN Email : jfvincent.cam@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 résidents 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 :

J.F. Barrie - D. Bernard - J.M. Blénot - Ph. Bovas - J. Desaintjean - W. Dewulf - J.M. Estève - C. Gobez - J.P. Guibert - J. MacCulloch - J. Proux - Studio Rochebloine - J.P. Veyet - J.F. Vincent - 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 Mai 2009*.

Date de parution du N° 107 :

Première quinzaine de Juillet 2009.

En encart :

- Comptes de résultat de l'exercice 2008
- Convocation à l'Assemblée Générale
- Les publications du CAM

* 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

Un landaulet Packard **5**

La grande roue de Londres **9**

COLLECTION ET HISTOIRE

Les vitrines de pièces détachées **16**

Toutes les autres poulies **19**

Une boîte 10 originale **23**

CONSTRUCTIONS 2^{ÈME} PARTIE

Joystick **24**

Le mystérieux Nautilus **26**

Un roadster anglais **27**

Cheval mécanique **29**

Photographie des modèles Meccano **31**

LES EXPOSITIONS

Les 150 ans de Bellegarde **35**

Roquebrune sur Argens **36**

Chaufontaine **38**

Espace Grenette **40**

DIVERS

Revue de Presse **41**

Annuaire - Petites Annonces
Communiqués **42**

Chers Amis du CAM,
 Bientôt notre exposition d'Aniche (59) qui sera, j'en suis sûr, une belle réussite.
 J'ai l'honneur et le plaisir de vous convoquer pour l'Assemblée Générale de notre Club, qui se tiendra au sein de l'exposition, le jeudi 21 mai 2009 à 19 heures.

Vous trouverez, en encart, la convocation à l'AG et le renouvellement du tiers sortant du Conseil d'Administration : MM Jeannot Buteux, Claude Gobez, Guy Pouchet, Jacques Vuye.

Que tous les Amis, y compris ceux qui demandent leur réélection en fassent la demande écrite (date limite le 30 avril 2009) le cachet de la poste faisant foi.

Pour les éventuelles nouvelles candidatures, faire un CV sur papier libre en précisant leur qualité de Meccanoman et leur motivation à faire partie du CA.

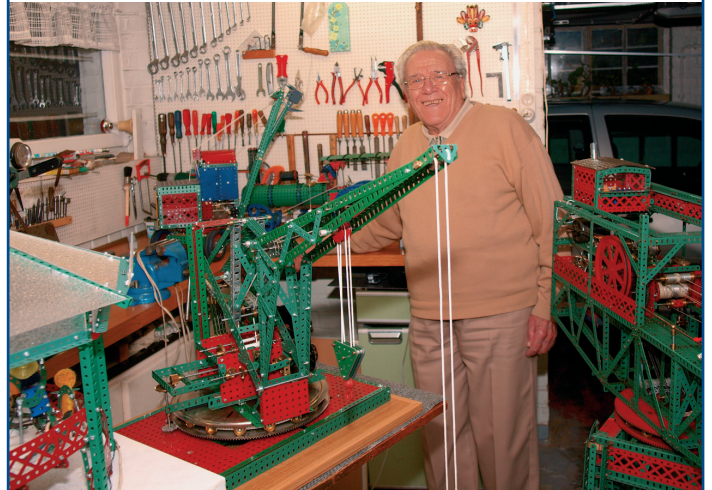
Si vous ne pouvez vous rendre à Aniche, pensez à renvoyer votre pouvoir à l'Ami de votre choix. C'est très important pour la vie de votre Club.

En espérant vous rencontrez très nombreux.

Bien Amicalement à toutes et à tous.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

LE MECCANO, ÇA CONSERVE !



Charles Kohl CAM 1600 : Meccanophile depuis 80 ans !

Notre ami Belge, ici entouré de quelques unes de ses créations dans son atelier dédié au Meccano, fêtera son 90ème anniversaire cette année. Sa première boîte fut une n°3 toute neuve de l'époque nickelée... Depuis il n'a jamais arrêté de construire des modèles Meccano. Notre confrère, est toujours bien à l'ouvrage : à chaque visite, on est émerveillé par ses nouvelles créations. Une belle constance et le témoignage que le Meccano ça conserve !

JACQUES VUYE CAM 1557 ■

SALON RÉTRO MOBILE 2009



La Méhari 4 x 4 Meccano de Bernard Guittard a été mise à l'honneur sur le stand du **Méhari Club De France** dont le thème cette année était justement : la Méhari 4 x 4.

Ce modèle dont la construction a été largement souhaitée par le **Méhari Club De France** à l'occasion du 40ème anniversaire de sa sortie a participé à la semaine de la grande fête de la Méhari à Amboise en 2008, juste après notre exposition de Vourey où il était présenté pour la première fois. Au travers de ce modèle c'est le CAM qui était représenté au sein de cette grande exposition de véhicules anciens de réputation mondiale car son succès n'a eu d'égal que le nombre de questions sur son fonctionnement et sur le Meccano en général.

Trois magazines N° 100 ont été vendus et il y eut également beaucoup de questions sur le CAM et les conditions d'adhésion, ce qui est de bon augure.

Le **Méhari Club De France** a été très heureux de notre participation à l'animation de leur stand...et nous donc !

Un grand merci à Jean-Michel Blévoit CAM 0884 et membre du Club "**IDéale DS France**" pour la série de photos qu'il a pu réaliser à cette occasion.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

Les horloges CLOCK KIT 1 et CLOCK KIT 2 sont connues d'un certain nombre d'Amis. Ces deux boîtes ont vu le jour dans les années 70 sur le marché anglais uniquement. Au sommaire de la notice CAM n° 32, traduite en français :



- Le kit n° 1, montage divers, vérification du bon fonctionnement, liste des pièces, modifications. Dispositif de remontage automatique. Un remonte poids automatique avec les pièces actuelles...
- Le kit n° 2 : construction, montage, mouvement horaire et sonnerie, poids...

Cette nouvelle notice de 32 pages en N/B et 20 pages en couleurs pour 36 euros franco.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

DERNIÈRE MINUTE...

Compte tenu de son succès, nous envisageons de rééditer la notice N° 26 (Toutes les pièces du système Meccano, édition de décembre 2007) qui était arrivée à épuisement. Merci de bien vouloir rapidement passer vos commandes afin que nous puissions évaluer le volume de cette réédition.

LE RÉDACTEUR ■

LANDAULET PACKARD DE 1912

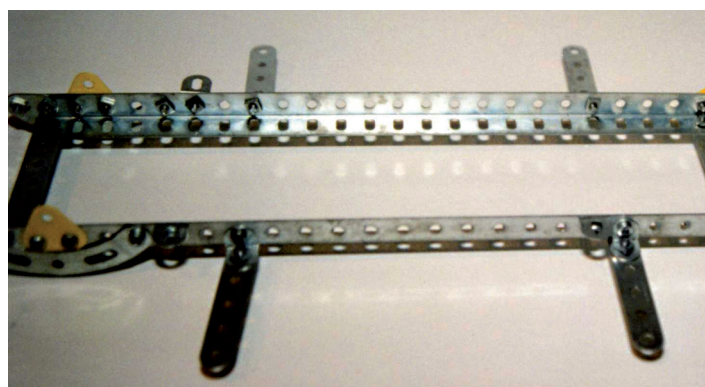
Par Jacques Desaintjean

Construit en pièces Meccano ce Landaulet Packard a été réalisé d'après une photo retrouvée dans le mini catalogue "Les Rétrospectives Automobiles Miniatures" RAMI de 1960.

NDLR : Quelques pièces adaptables et non Meccano ont été utilisées, mais il est tout à fait possible de trouver des équivalences purement Meccano.



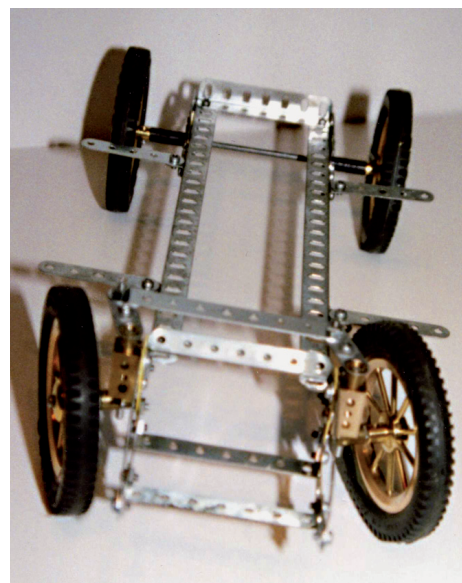
LE CHÂSSIS



Il est constitué d'un cadre formé par deux cornières de 25 trous reliées par deux cornières de 7 trous aux extrémités. A l'avant de chaque longeron on montera une embase triangulée plate supportant deux bandes incurvées de 10 cm et un parallélépipède 3 trous lisses. A l'arrière, on trouve deux bandes incurvées épaulées de 75 mm et deux plaques triangulaires n° 77. Sur chaque longeron on montera également 2 bandes de 5 trous + 4 équerres et 1 support plat, ces pièces étant destinées à la fixation de la caisse de la voiture.

LES ROUES

Elles sont représentées par 4 roues d'artillerie n° 19a1 équipées de pneus n° 142b. A l'arrière elles sont montées sur une tringle de 16,5 cm, le calage latéral étant assuré par des bagues entretoises. A l'avant, l'axe de pivot de direction est une tringle de 5 cm équipée d'un accouplement court n° 63d portant la fusée en partie supérieure et d'un bras de manivelle en partie inférieure, les deux bras de manivelle étant reliés par une bande de 9 trous.

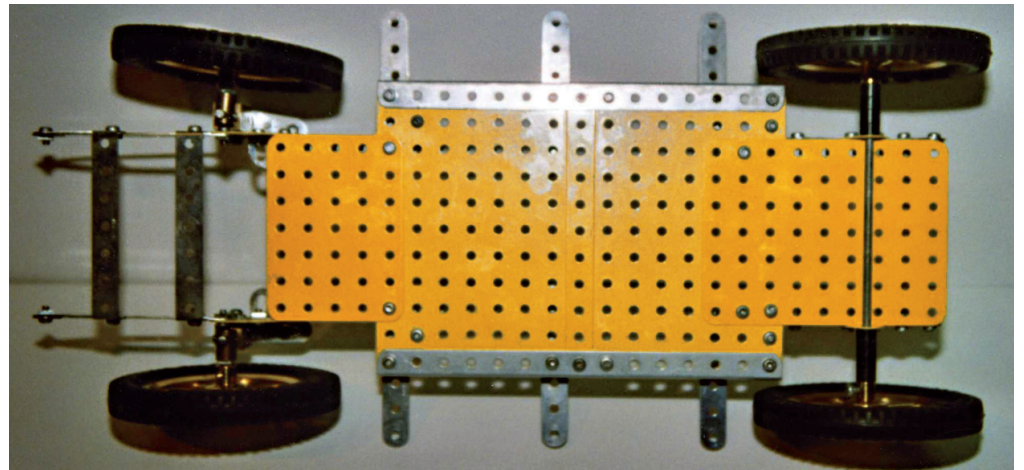


LE PLANCHER

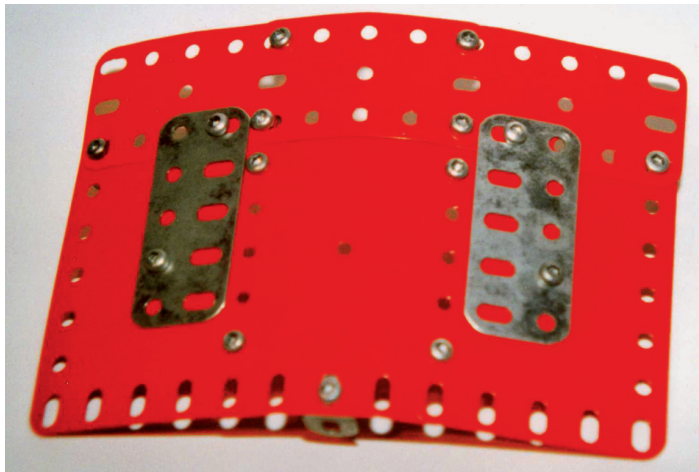
De l'avant à l'arrière on trouve :

- une plaque de 5 x 7 trous
- une plaque de 7 x 11 trous
- une bande de 11 trous jaune
- une plaque de 7 x 11 trous
- une plaque de 7 x 9 trous

De chaque côté ces plaques sont reliées par une cornière de 15 trous.

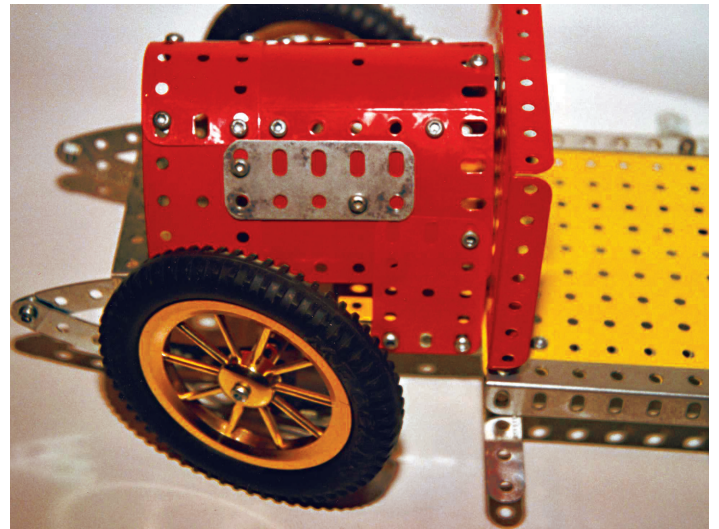


LE CAPOT



C'est une plaque flexible composite de 13 trous sur 9 prolongée en partie inférieure arrière et de chaque côté par une plaque flexible 5 x 3 trous. De chaque côté une poutrelle plate de 5 trous simule les ouïes de refroidissement.

LE TABLIER D'AUVENT

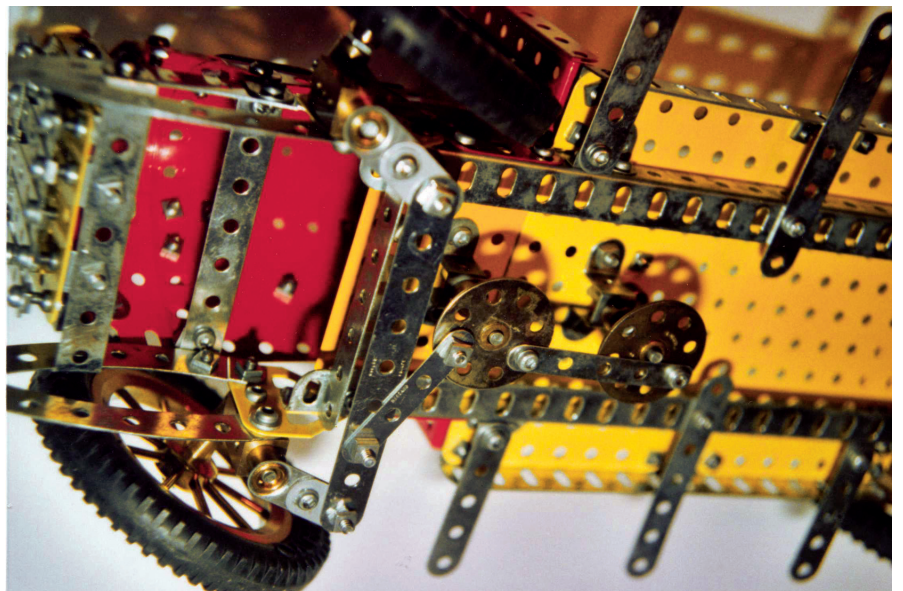
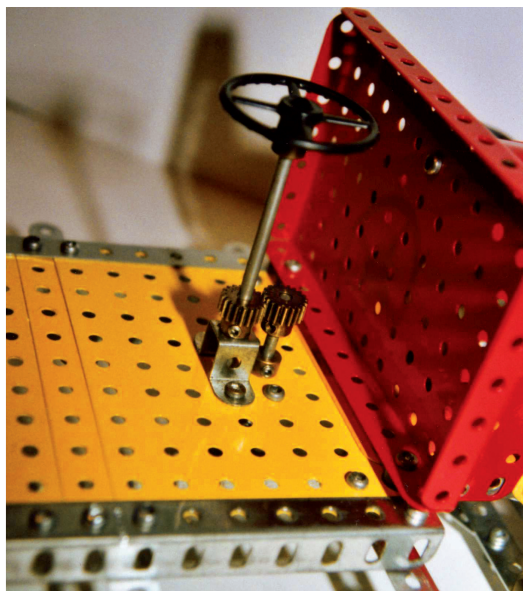


Une plaque à rebord 7 x 11 trous est montée à l'extrémité avant de la plaque de plancher 7 x 11 trous sur 2 bagues entretoises.

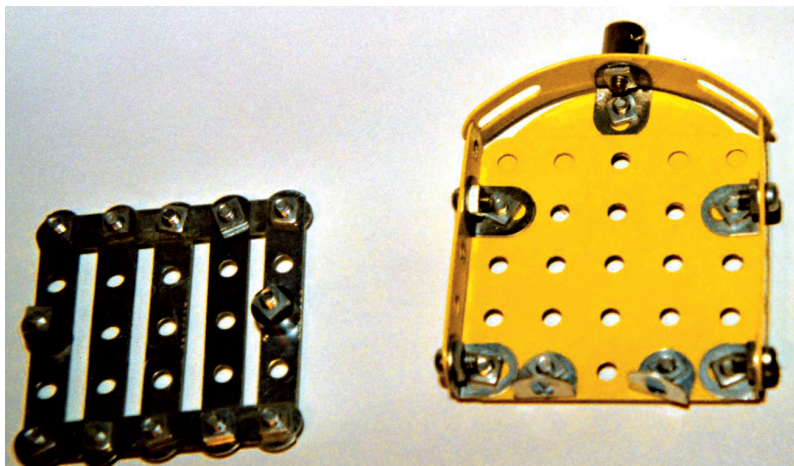
LA DIRECTION

Une réalisation au plus simple comme le montre les deux photos ci-dessous : 3 cavaliers représentent les paliers des trois axes de cette cinématique dont les intermédiaires portent chacun une roue barillet 8 trous reliées entre elles par une bande étroite de 5 trous montée en articulation.

Les deux pignons de 19 dents permettent d'obtenir le bon sens de rotation du volant (!) Ils peuvent être dissimulés par un jeu de petites plaques à l'initiative de chacun.



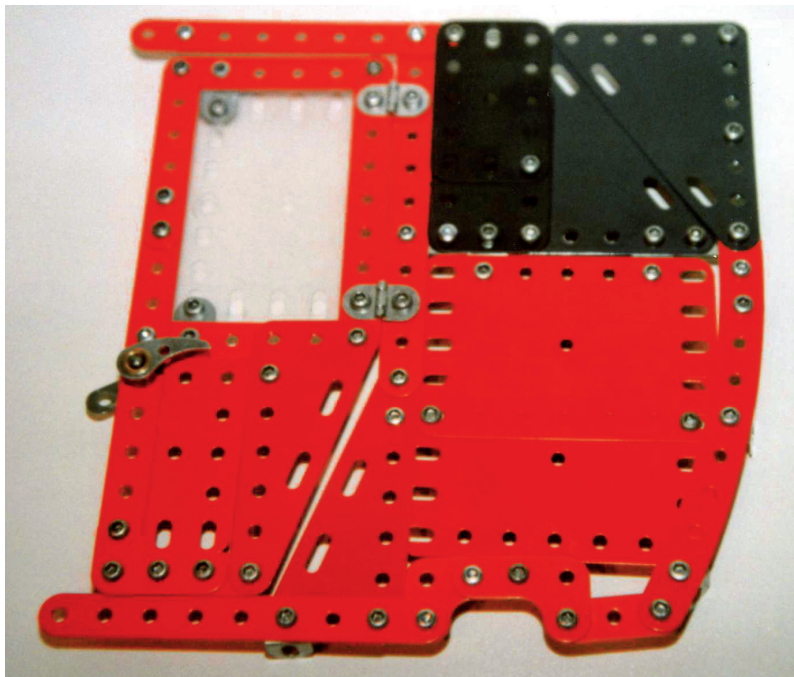
LE RADIATEUR



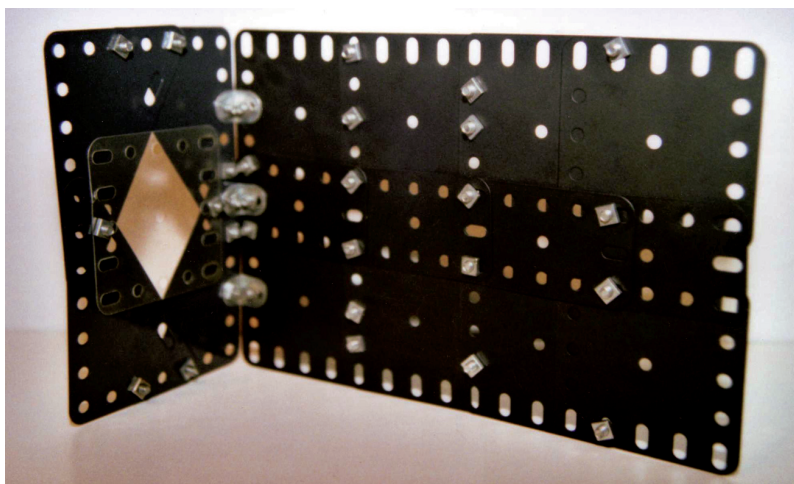
L'ensemble est fixé à l'avant sur la bande coudée du châssis par deux équerres montées en partie inférieure. Le bouchon est représenté par un collier à tige filetée n° 179.

Voilà pour la mécanique. Passons maintenant à la construction de la carrosserie et tout d'abord la cabine passagers.

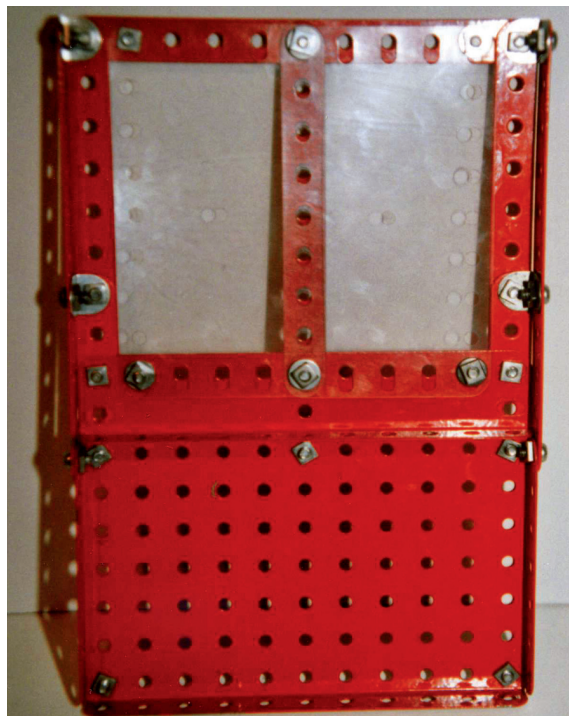
LE CÔTÉ DE CABINE



LA CAPOTE

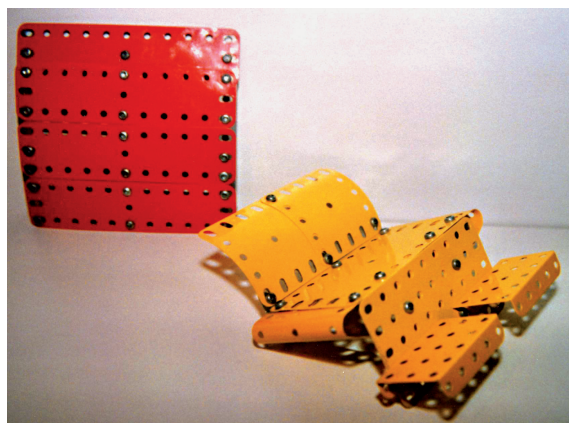


LA FAÇADE AVANT

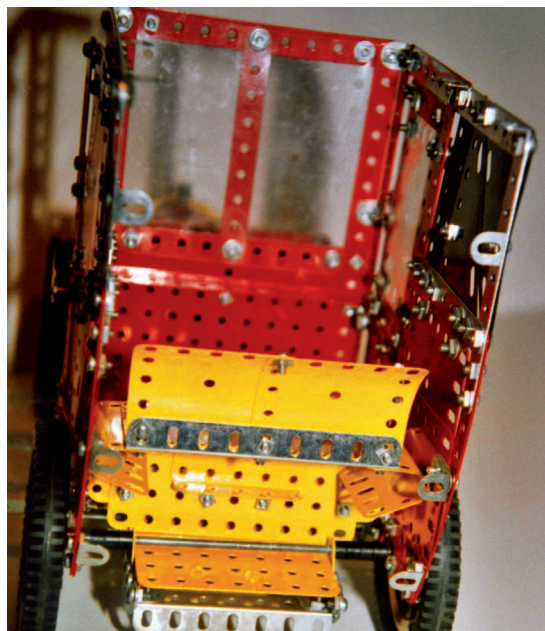


Une plaque à rebord de 7 x 11 trous surmontée de bandes de 11 trous pour arriver à un total de 17 trous

LE SIÈGE et la fermeture arrière sous la capote



VUE INTÉRIEURE

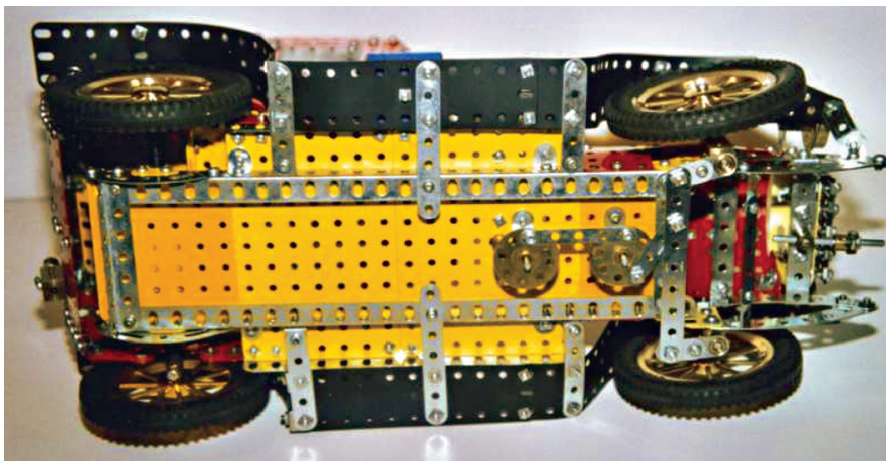


LES GARDES BOUE

Vus par en dessous chacun se compose de 3 plaques flexibles de 3 x 11 trous + 2 de 3 x 5 trous + 1 plaque triangulaire flexible de 3 x 5 trous. Ils sont fixés sur les bandes latérales du châssis.

LES LANTERNES

Une roue à boudin de 28 mm est montée sur une équerre 25 x 12 par une vis de 19 mm et une bague d'arrêt. Un support de rampe est monté sur l'un des taraudages de la roue à boudin. Le tout est monté en partie latérale du radiateur grâce à l'équerre 25 x 12.



LA MANIVELLE

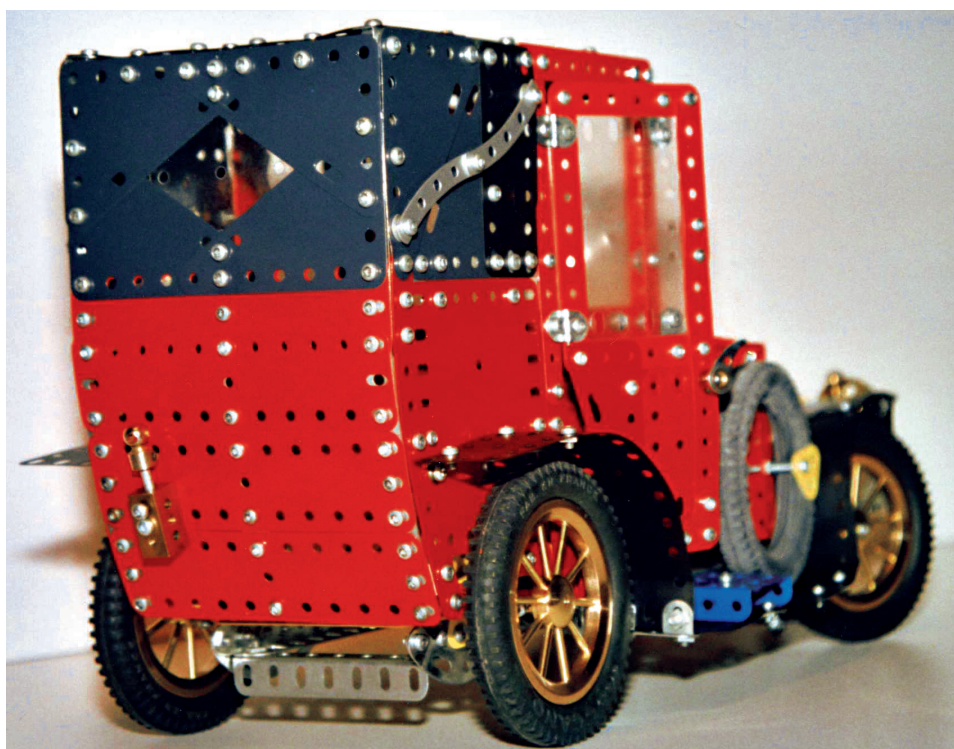
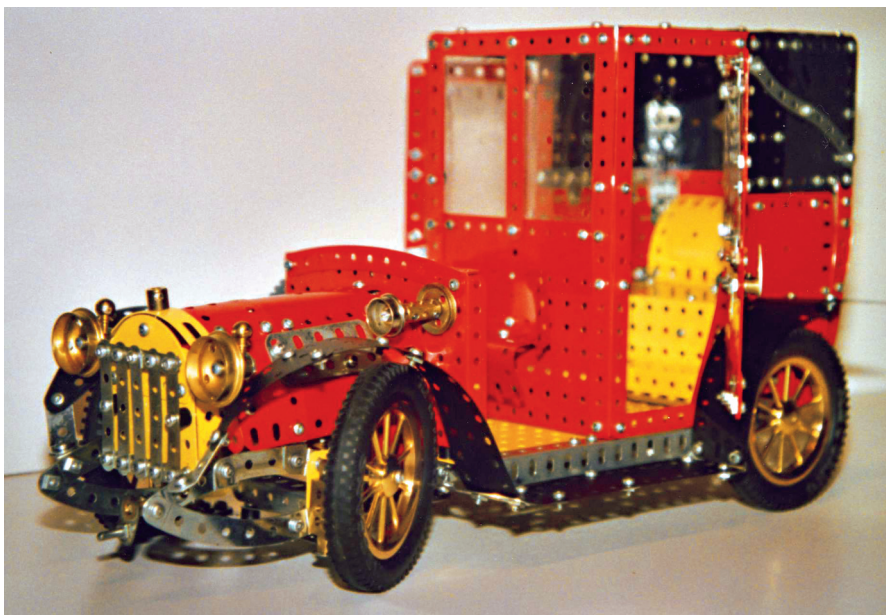
Une cheville filetée est montée sur un bras de manivelle à un trou, lui-même monté sur un axe de 40 mm fixé sous le radiateur par un raccord taraudé.

LE LEVIER DE VITESSE ET LE FREIN À MAIN

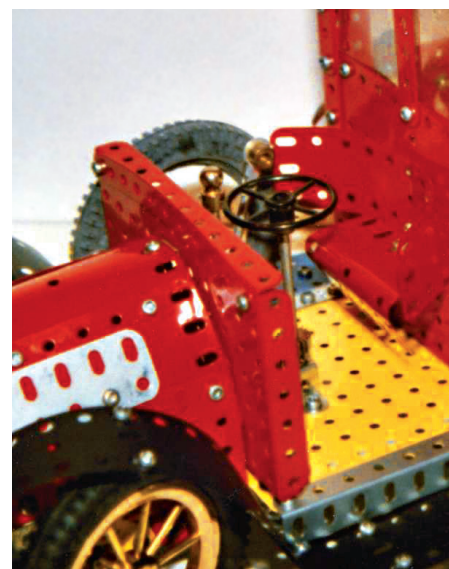
Ils sont constitués de deux tringles de 75 mm fixées au plancher par des colliers à tige filetée. Un support de rampe et un raccord tringle et bande à moyeu représentent les pommeaux.

LE KLAXON

Une roue à boudin de 19 mm prolongée par un accouplement pour tringle et une poulie laiton de 25mm. Le tout fixé sur le tablier.



La lanterne arrière représentée par un parallélogramme 3 trous surmonté d'un axe de 2,5 cm + un support de rampe à collier.



LE SIÈGE DU CHAUFFEUR

Deux plaques flexibles assemblées et montées sur la face avant de la cabine par une équerre.

JACQUES DESAINTEJEAN CAM 1626 ■

LA GRANDE ROUE DE LONDRES

Par Jean Max Estève

La grande roue de Londres, Tour Eiffel du XXI^{ème} siècle ? Du haut de ses cent trente cinq mètres, l'impression est saisissante : Big Ben devient "Little Ben", les bateaux-mouches des bateaux moustiques. C'est un peu comme si l'on retombait en enfance et que l'on regardait un énorme train électrique du haut de "L'oeil de Londres", nom de baptême de la Grande Roue.

Ce modèle sympathique représente la plus grande roue ludique existant dans le monde, de par sa hauteur et surtout de par le porte-à-faux de son support. La construction de ce super modèle pourra quelquefois vous paraître rébarbative, mais le résultat !!! Par respect envers les constructeurs du monde entier, j'ai utilisé uniquement les codes Meccano qu'avait créés Monsieur Franck Hornby, ceci afin de ne pas vous compliquer la tâche avec les codes des couleurs. Chacun ainsi étant libre de construire ce modèle en pièces des différentes époques Meccano.

GRANDE BASE

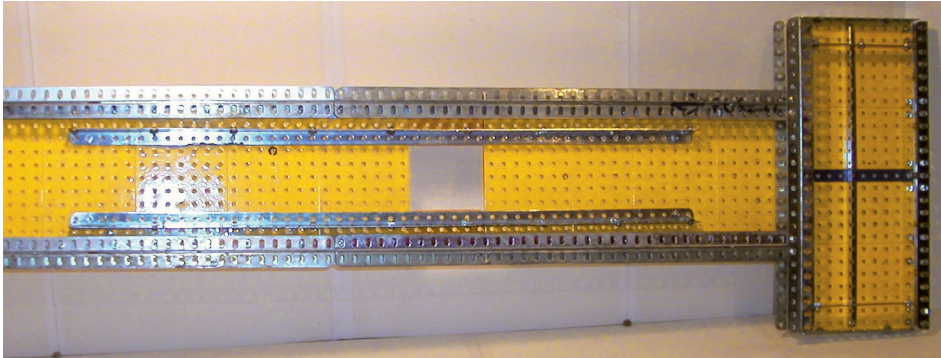
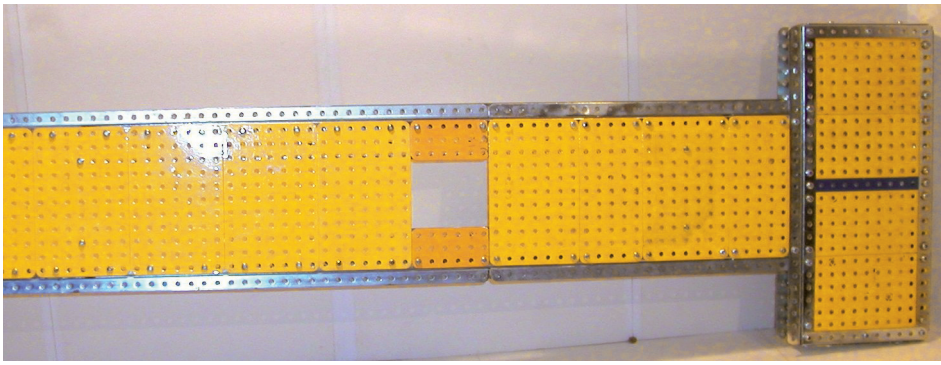
Chaque côté est composé de cornières N° 7 et 8 mises dos à dos et face-à-face entre lesquelles vous insérez deux poutrelles plates N° 103 T mises bout à bout, afin d'obtenir un double T, le tout mesurant 74 trous. Ensuite vous les reliez avec des plaques rigides N° 52 A, 70 et 73, les trous oblongs tournés vers l'intérieur, et en prenant soin d'effectuer la fixation définitive en fond de trou, ce qui vous permettra ensuite de faire le raccord avec la petite base. Sous cette base je vous conseille d'installer deux doubles T de 49 trous chacun, afin d'accentuer la rigidité (la portance) de l'ensemble potence et grande roue (environ une dizaine de kilos).



PETITE BASE

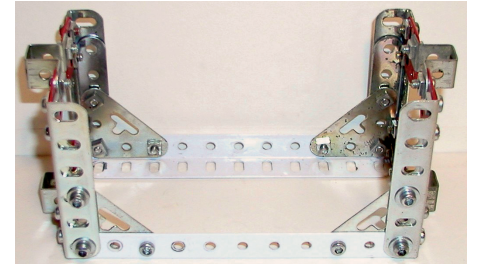
Même principe de montage que la grande base, mais avec des cornières N° 8 et les poutrelles plates adéquates, le tout relié avec des plaques rigides N° 52 A et 70 et dans la partie centrale une bande N° 2 pour combler le vide.

Comme pour sa grande sœur un double T sur la longueur permettra de supporter les contraintes exercées par les tire-forts des deux haubans. A chaque extrémité, vous installez une cornière N° 9 et sur son côté une poutrelle plate N° 103 reliées aux côtés de 25 trous avec des équerres d'angle N° 12 A. Sur un des côtés de 25 trous, ayez soin de fixer aux troisièmes et cinquièmes trous des petites équerres N° 12 C (quatre l'une sur l'autre afin d'assurer une bonne rigidité. Il ne vous reste plus qu'à relier la petite base à la grande base.



CAGE DU MOYEU ENTRAÎNEUR

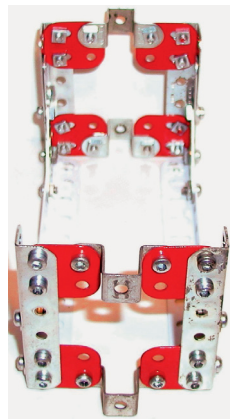
Les photos suivantes sont suffisamment explicites pour se passer d'explications. Toutefois, il est impératif d'utiliser des cavaliers N° 45 à la place de la bande N° 6 A, si vous posez l'un sur l'une vous constaterez que les trous du cavalier ne correspondent pas exactement à ceux de la bande, ce petit écart est impératif pour la suite du montage. Sur la photo, deux cornières N° 9 ne sont pas représentées, mais doivent être présentes pour terminer la cage.



POTENCE

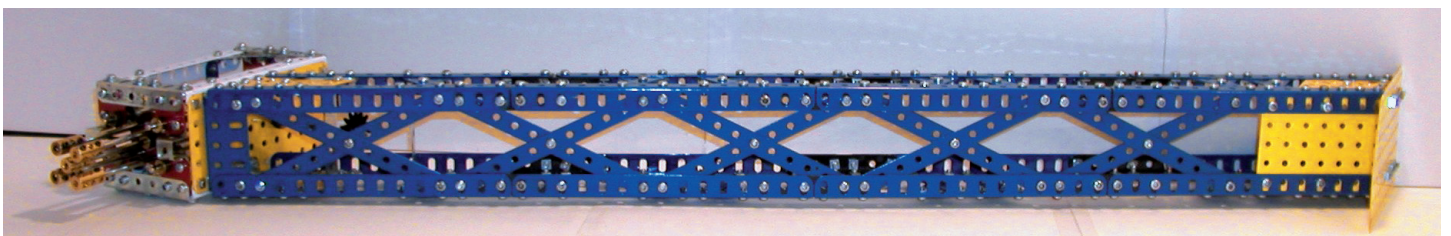
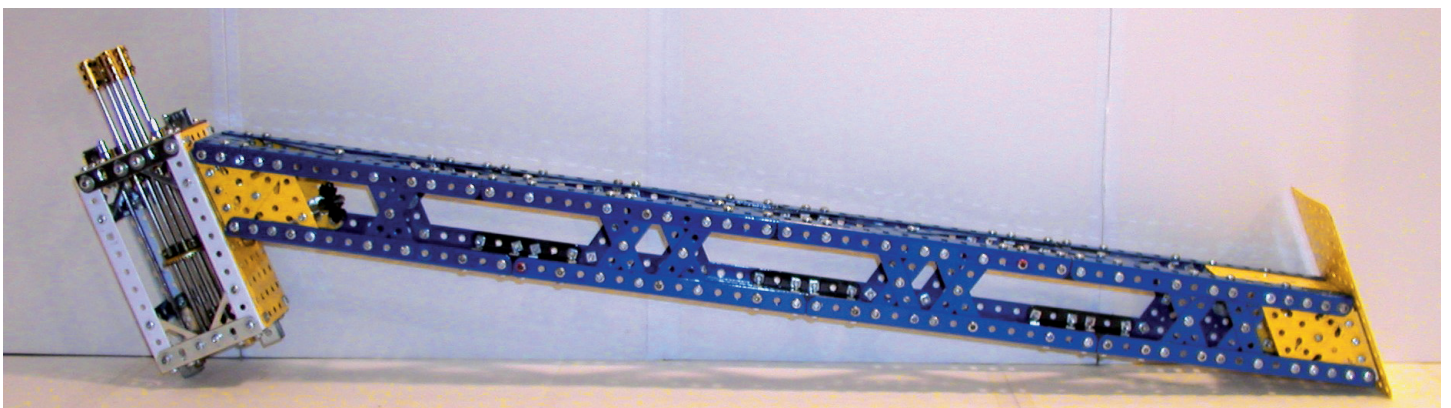
Elle est composée de quatre fois quatre cornières N° 8 B, raboutées avec des cornières N° 9 C. Aux deux extrémités, de chaque côté, vous vissez deux plaques triangulaires N° 76, sur les N° 76 extrêmes vous vissez une cornière N° 9 D, celles-ci serviront à la fixation de la cage du moyeu entraîneur. Les côtés de la potence sont rigidifiés avec des bandes N° 5 entrecroisées.

La face de la potence est rigidifiée avec des bandes entrecroisées N° 2. A une extrémité, vous vissez une poutrelle plate N° 103 F et à l'autre extrémité une plaque rigide N° 71. Par l'intermédiaire des deux cornières N° 9 D, vous vissez une plaque rigide N° 52 A. Le quatrième côté ne reçoit pas d'entrecroisement, il reste ainsi libre d'accès.



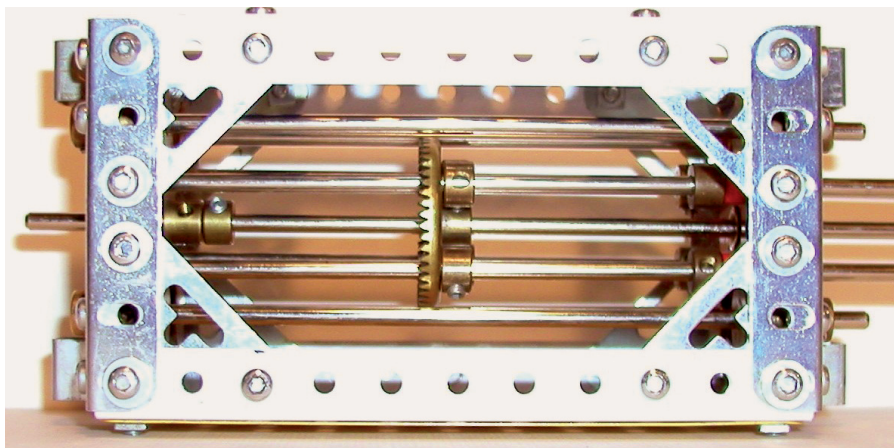
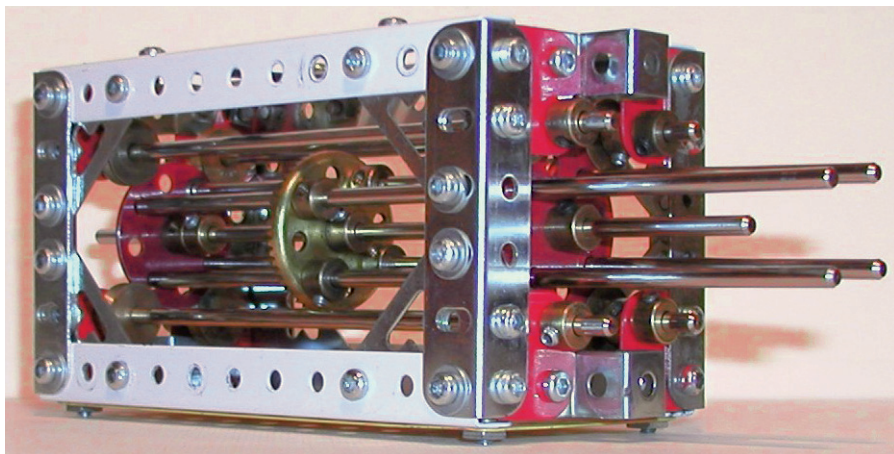
Cette cage étant terminée, vous passez dans les quatre trous des poutrelles plates N° 103 L une tringle N° 14 en prenant soin d'installer dans l'ordre, mais non représenté sur les photos : une N° 59 à chaque bout, à l'intérieur deux poulies à moyeu N° 23 A (non fixées) qui supporteront le noyau du moyeu et, pour finir, à l'extérieur, une bague N° 59.

Ensuite, le délicat intervient, soyez zen, cool et patient, il faut mettre en place le noyau central. Celui-ci est composé de deux N° 24 qui tournent librement entre les poulies N° 23 A. Pour ce faire et dans l'ordre : quatre tringles N° 14 avec à l'une des extrémités un accouplement N° 63 G (non représenté sur la photo) la tringle rentre dans l'accouplement à la moitié de sa longueur, l'autre moitié recevra le moyeu de la roue, vous passez la tringle dans la roue barillet N° 24, pour la bloquer à l'intérieur une bague N° 59, ensuite une roue de chant N° 28 bloquée également à l'aide d'une bague N° 59 et ensuite une N° 59 et une N° 24, celle-ci est tenue au dos par une N° 59.



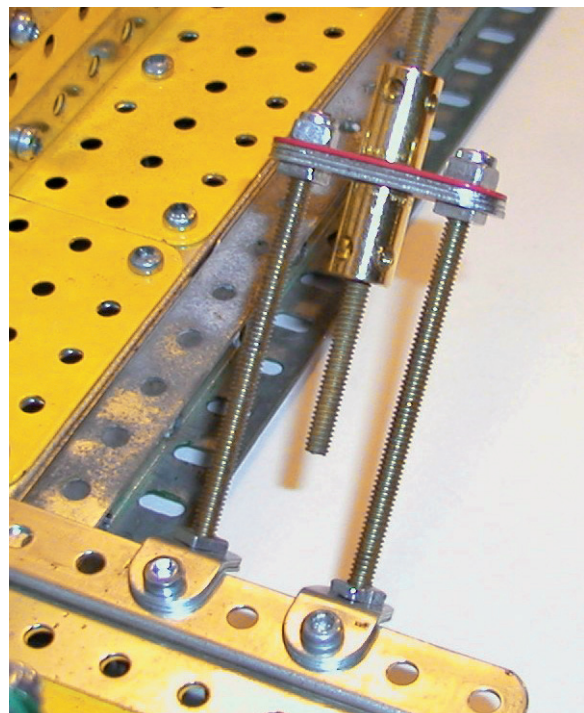
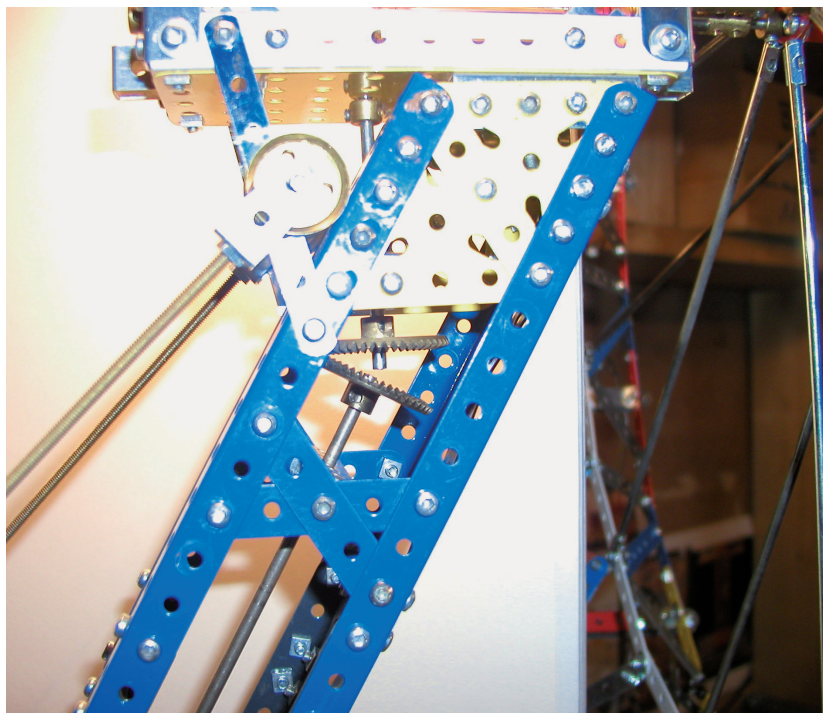
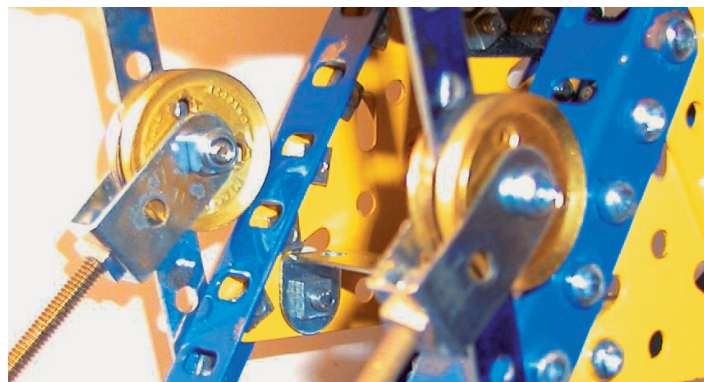
Ces quatre tringles à mettre en place vous rappelleront l'école de la patience. La N° 28 est tenue d'un côté par les bagues N° 59 et de l'autre par le pignon N° 26 C (non représenté sur les photos). Il est impératif que les deux N° 24 et la N° 28 de cet ensemble tournant soient libres de se mouvoir pour la simple raison que lorsque vous mettrez en place la roue, vous aurez la surprise de voir les tringles prendre une légère forme en hélicoïde.

Cet ensemble étant terminé, vous le fixez à l'extrémité de la potence sur la partie n'ayant que les plaques triangulaires N° 76 à l'aide des cornières N° 9 D. A l'opposé des N° 76, au deuxième trou en partant de l'intérieur, vous fixez une bande coudée N° 48 A, celle-ci recevra la tringle N° 15 B entraînant la roue de chant N° 28. A l'opposé de cette tringle, vous vissez une roue conique N° 30 C. Entre la cage et la potence, vous fixez en double une bande étroite N° 235 B (superposé). A l'autre extrémité, également une bande coudée N° 48 A. Vous pouvez maintenant la fixer sur la grande base au niveau du raccordement des cornières N° 7 et 8, en ayant soin de mettre un maximum de boulons tout autour. Dans la potence, au premier des croisillons sous le moyeu, fixez une bande coudée N° 48 A, celle-ci recevra la tringlerie entraîneuse.



LES HAUBANS

Ils se composent chacun de trois tiges filetées N° 78 reliées entre elles par des accouplements N° 63 E-2, elles passent à une des extrémités dans le trou central d'une bande à un coude N° 102 et sont tenues avec un écrou N° 37 B et bloquées à l'intérieur par un écrou frein N° 37 H. Cet ensemble est fixé à chaque bande étroite N° 235 B à l'aide d'un boulon pivot N° 147 D qui traverse deux poulies N° 22A et est bloqué par un écrou frein N° 37 H. A l'opposé, la fixation se fait comme montré sur la photo N° 18.

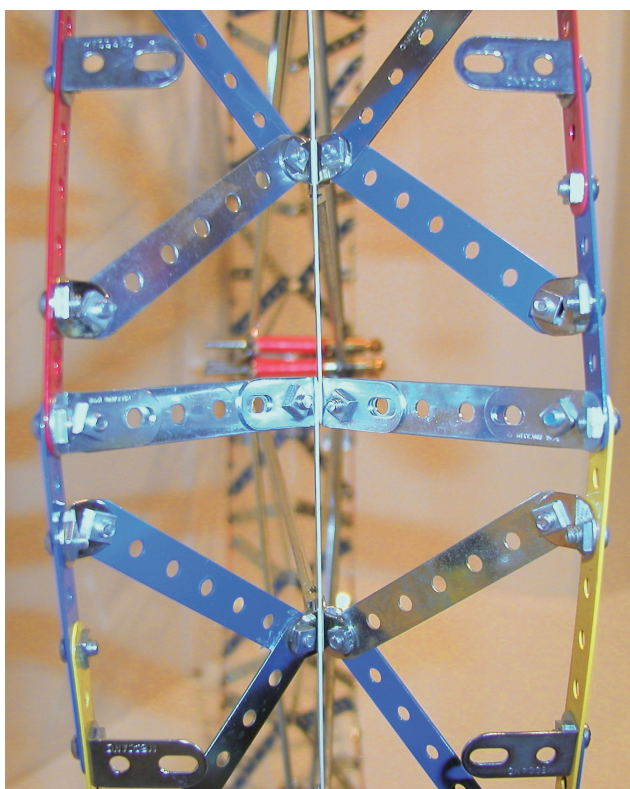
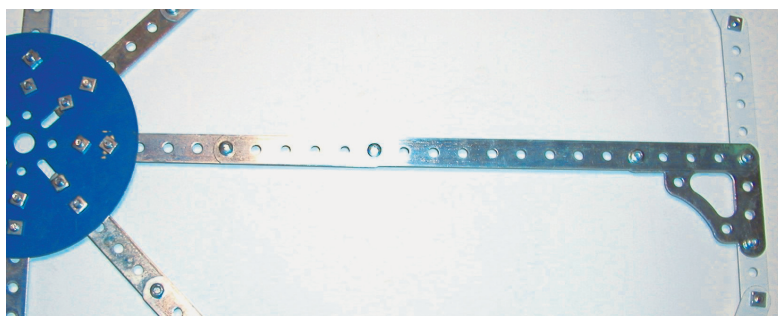


ROUE

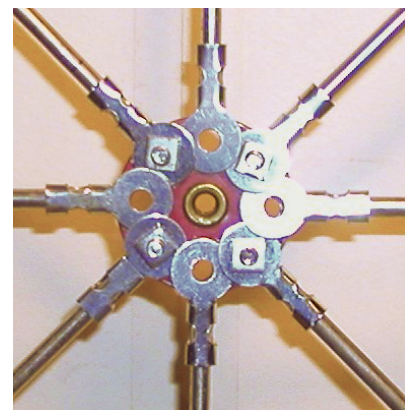
Un peu fastidieux à fabriquer, mais le résultat !!! L'intérieur est composé de seize bandes N° 2 afin d'obtenir un hexakaidécagone, plus communément appelé hexadécagone (seize côtés), ressemblant à un cercle. Dans un premier temps, vous devez fabriquer huit calibres avec des bandes N° 2 et N° 1 A, se chevauchant sur six trous. A l'une des extrémités, vissez une architrave N° 108 elle-même vissée sur une bande N° 2. Vous vissez l'autre extrémité sur un plateau central N° 146 A et ainsi huit fois. Entre cet ensemble de bandes / calibres vous vissez une bande N° 2. Ne les bloquez pas, car ces intermédiaires vont être utilisés par la suite.

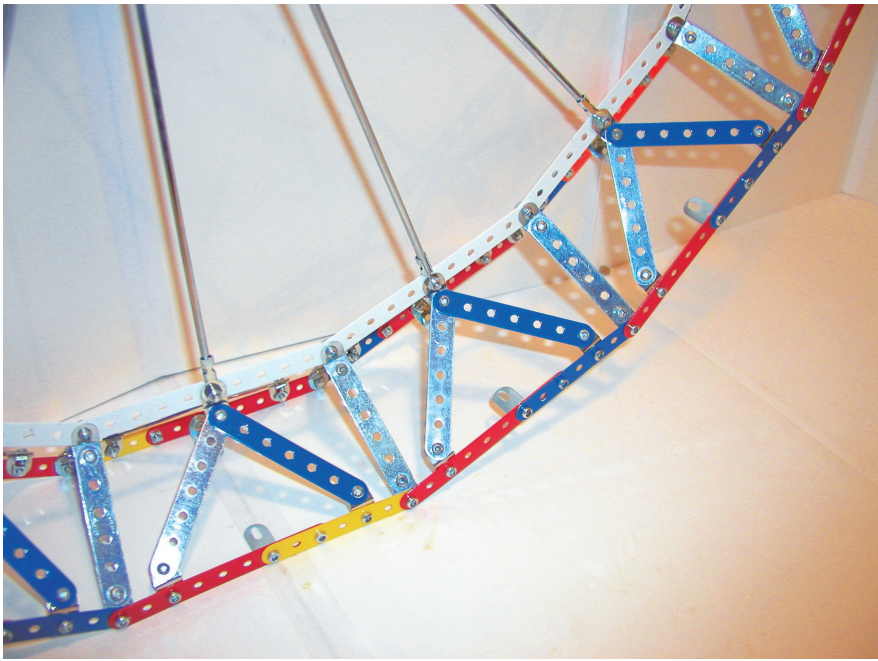
Préparez seize fois une bande de 13 trous en utilisant une bande N° 2 A que recouvre sur trois trous une bande N° 3. Sur cette bande de treize trous, dans la partie centrale, vissez une équerre N° 12 B, le plat tourné vers l'extérieur. Ensuite préparez trente deux fois un V en utilisant deux bandes N° 3 avec à chaque bout libre une équerre N° 12 C et à la pointe du V une équerre N° 12 C. Préparez ensuite seize fois une bande N° 4 avec à chaque bout, en ordre inversé, une équerre N° 12 B. J'ai privilégié cette équerre pour accentuer la rigidité de l'ensemble.

Vous pouvez maintenant relier par l'intermédiaire des bandes préparées N° 4 les extrémités des bandes N° 2 aux bandes de treize trous, ne bloquez pas encore. En-



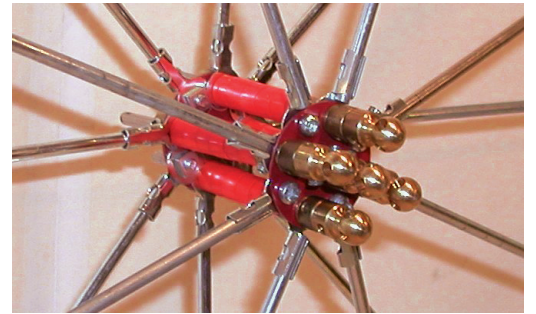
suite, vous reliez de chaque côté des bandes N° 2, en partie centrale, les V formés avec les bandes N° 3, en ayant soin de disposer un raccord N° 212, là vous bloquez. Ensuite, les opposés se fixent aux bandes de treize trous au niveau du troisième trou de chaque côté, et vous bloquez. De même avec les bandes N° 4. Tout étant bloqué, vous pouvez enlever l'ensemble formé de la N° 146 A et des huit calibres. Préparez maintenant les deux moyeux de la roue. Pour cela, il faut deux roues barillet N° 24 sur lesquelles vous vissez de deux en deux huit raccords N° 212. Ceci étant fait, vous installez les huit rayons formés par des tringles N° 13. Un petit truc qui vous permettra de mener à bien cette tâche : vous dévissez le N° 212 extérieur, vous mettez la tringle N° 13 dans le N° 212 du moyeu, à son extrémité vous placez le N° 212 extérieur, que vous refixez à son emplacement initial.





Juste pour se faire plaisir, mettez en place la roue ainsi presque terminée, par l'intermédiaire des quatre N° 16 en bout des accouplements N° 63 G du moyeu en cage, vous devrez peut être forcer légèrement, mais à peine. Une fois la roue mise en place, vous devez vous livrer à une opération délicate, mais utile pour la solidité de la rotation : mettre en place quatre tringles supplémentaires N° 13 A. Pour cela sur le moyeu de la roue, dévisser délicatement les huit boulons N° 37 A/B tenant les huit N° 212, et, dans les espaces ainsi libérés, passer une tringle N° 13 A qui passera également dans les trous libres des roues barillet N° 24 du moyeu entraîneur. Vous bloquez à chaque extrémité avec une bague N° 59 et un collier de rampe N° 136 A, vous aurez ainsi un moyeu à neuf branches très solides. Pour terminer la roue vous fixez seize fois sur les N° 12 B une bande à glissière N° 55 en prenant soin de la laisser dépasser également de chaque côté des bandes de treize trous.

Dans les quatre trous libres de la roue barillet N° 24, vous passez une tringle N° 16 ayant à un bout un support de rampe N° 136 A suivi d'une entretoise N° 38 A. Ensuite, à l'intérieur, six entretoises N° 38 A, puis l'autre roue barillet N° 24 que vous maintenez avec une bague N° 59. Le mieux est de faire cette préparation, la roue debout, surtout laissez un peu de jeu sur les quatre tringles. Cette opération étant terminée, vous pouvez mettre la roue à plat sur votre plan de travail et relier les huit autres N° 212 aux N° 212 de la roue. Vous devez vous retrouver avec l'équivalent d'une roue de bicyclette à seize rayons. Maintenant, vous pouvez bloquer les quatre N° 59, et vous vous rendez compte que comme le moyeu dans sa cage, cet ensemble est légèrement hélicoïde.



PORTE NACELLE

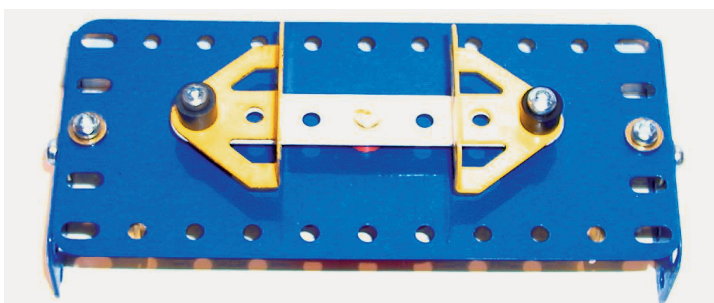
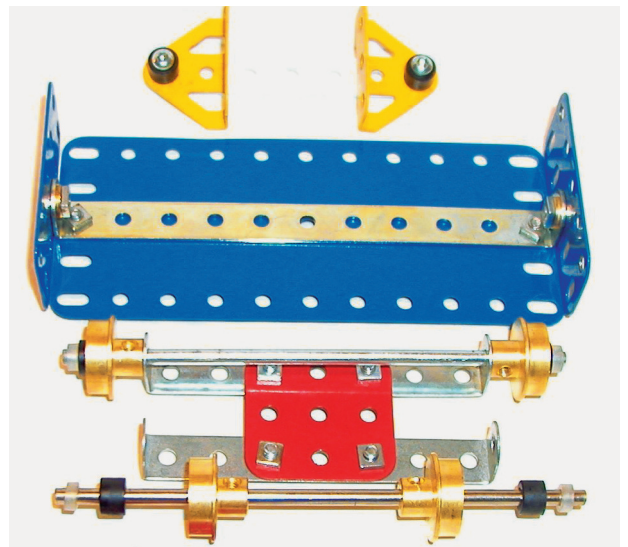
Il est composé de deux fois quatre N° 89 A, fixés à l'aide d'une équerre N° 12 sur une bande N° 2 au deuxième trou de chaque côté. A l'opposé du cercle, non visible sur la photo, une bande coudée N° 48 C permet d'avoir un bon parallélisme.

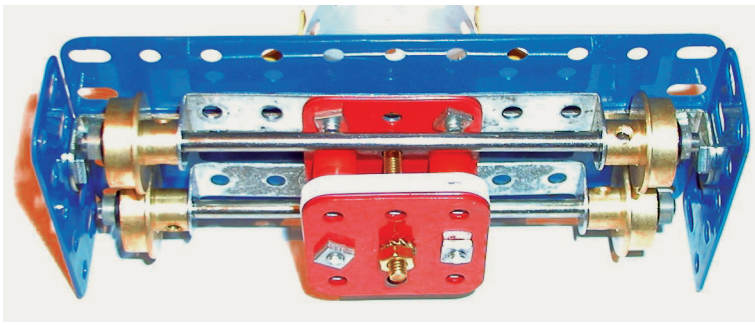
NACELLE

En premier, vous vissez à chaque extrémité avec une vis N° 111 C sur une bande N° 3, une embase triangulée N° 126, en ayant soin de mettre une rondelle N° 38 et une entretoise N° 38 A, cet ensemble représente les sièges.

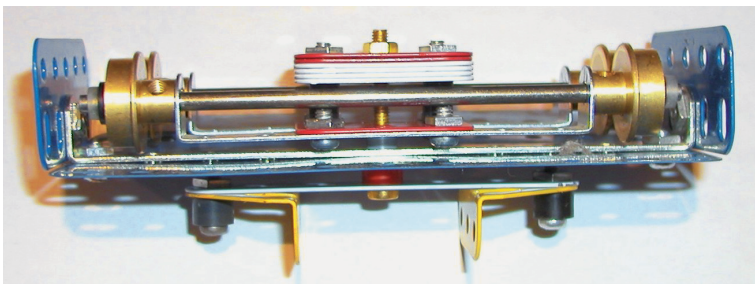
A l'aide d'une bande coudée N° 48 D vous fixez ensemble sur une plaque plastique N° 194 E deux poutrelles plates N° 103 F. Puis, vous reliez ensemble deux bandes

coudées N° 48 B à l'aide d'une plaque rigide N° 74. Pour terminer, vous prenez une tringle N° 15 sur laquelle, à chaque bout, vous mettez une roue à boudin N° 20 B suivie d'une entretoise N° 38 A, elle-même tenue par une bague silicone N° 59 C. Ensuite, à l'aide de deux vis N° 111 D, suivies de trois entretoises N° 38 A, vous fixez sept plaques rigides N° 74 qui serviront de lest, afin de permettre aux nacelles de rouler librement, et surtout horizontalement à l'intérieur des portes nacelles.

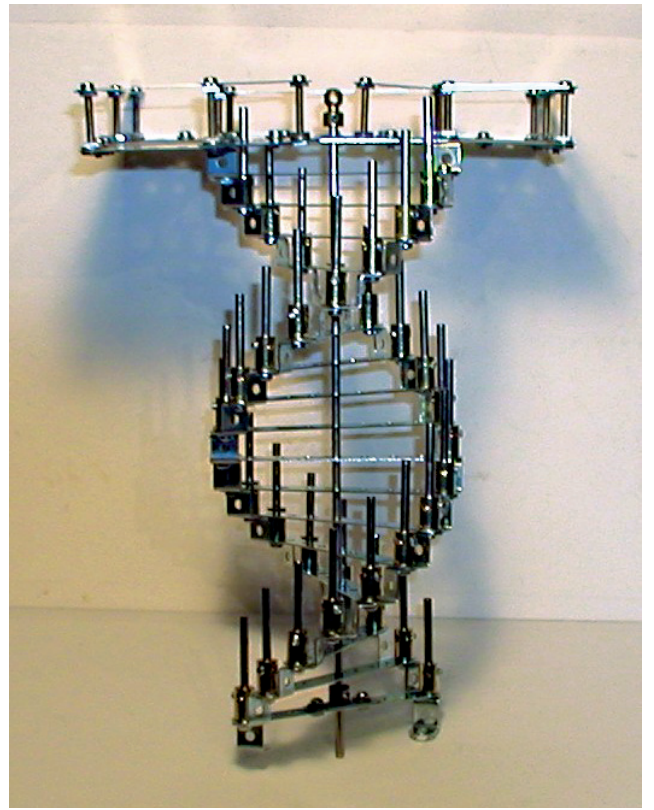




Messieurs les puristes, une entorse à votre règlement se prépare. Pour le montage de l'ensemble de ces modules il faut pour cela une vis de 45 mm de longueur (en quincaillerie ou chez Metallus la référence N° 2000-45). Vous passez la vis dans la bande N° 3, sous celle-ci une entretoise N° 38A, vous passez par le trou central dans la plaque N° 194 E, que suit la bande coudée N° 48 D, vous mettez une entretoise N° 38 B, au milieu des trous centraux des plaques rigides N° 74, vous mettez une rondelle à ailette et l'écrou de serrage.



serrez une tringle N° 13 dans une roue de 50 mm. Ensuite, dans l'ordre : une bande N° 2 A au milieu de laquelle vous vissez un bras de manivelle double N° 62 B, à chaque bout, dessous une équerre renversée N° 125 trou oblong vers le bas et dessus également une équerre N° 125, trou rond vers le bas, celles ci sont tenues à l'aide d'accouplement court N° 64 A faisant office d'écrou, dans l'accouplement N° 64 A, vous mettez une tringle N° 18 A. L'ensemble de ces opérations est à répéter dix neuf fois, ce qui vous fera dix neuf marches d'escalier, les petites tringles faisant office de rampe.



ESCALIER

Afin d'accéder aux nacelles, vous devez construire un escalier en colimaçon double, ainsi, la montée est également la descente. Pour plus de facilité au montage,

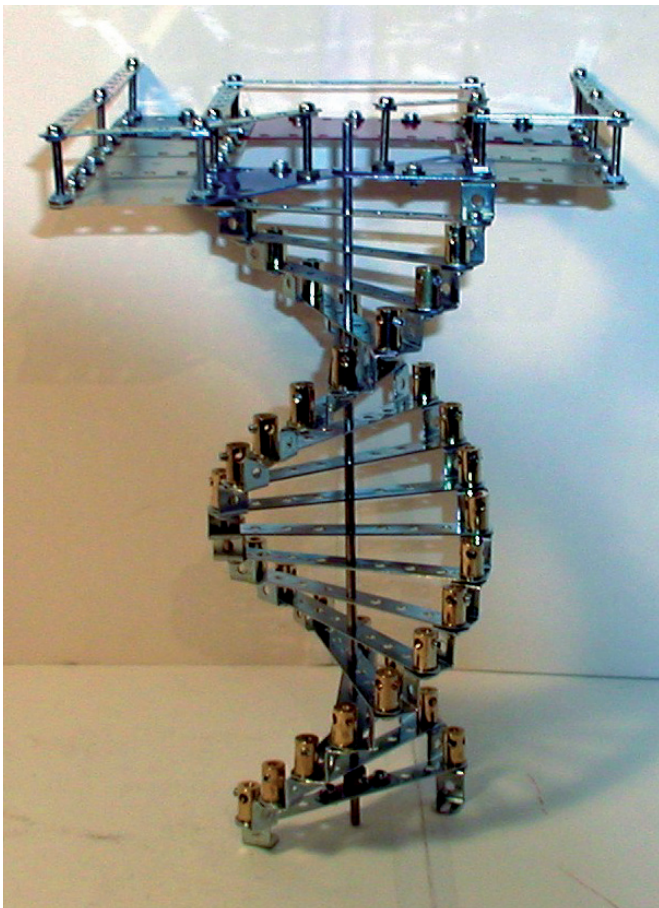
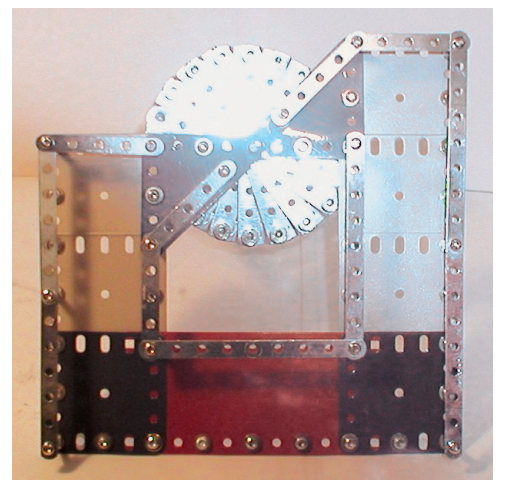


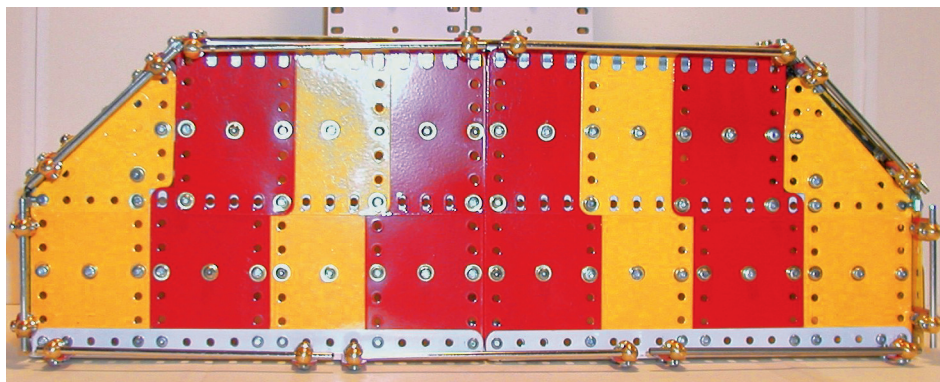
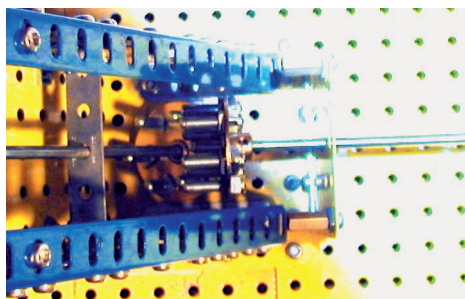
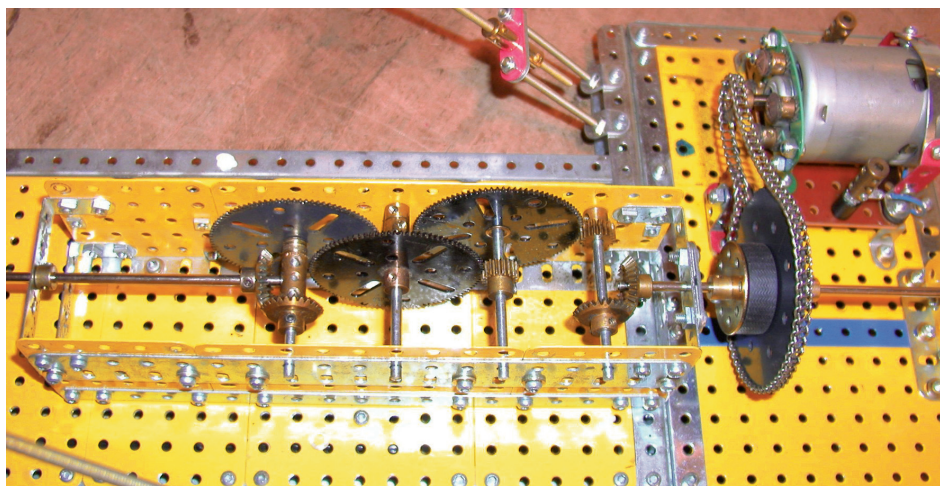
PLATE FORME

De gauche à droite, vous fixez ensemble quatre plaques flexibles N° 190, puis une plaque N° 191, puis à nouveau trois plaques N° 190. Afin de rigidifier cet ensemble de plaques, mettez dessous, sous les deux grands côtés extérieurs, une bande N° 1 B, sous le petit côté extérieur une bande N° 2, sous les quatre côtés intérieurs une bande N° 2 A. Les bandes étroites que vous apercevez servent de balustrade, elles sont fixées avec des vis N° 111 D. La jointure des deux plaques triangulaires N° 223 permettra de laisser passer le haut de la tringle N° 13 sur laquelle vous installerez pour la finition un support de rampe N° 136 A. Il ne vous reste plus qu'à fixer votre escalier sur la grande base. En comptant à partir du bout libre de la grande base, au vingt neuvième trou central vous insérez le bout de la tringle N° 13, et fixez l'escalier grâce aux deux N° 125 par leurs trous oblongs. Eventuellement, vous pouvez renforcer la tenue de l'ensemble avec un bras de manivelle double N° 62 B, que vous fixerez sous la plaque rigide N° 52 A.

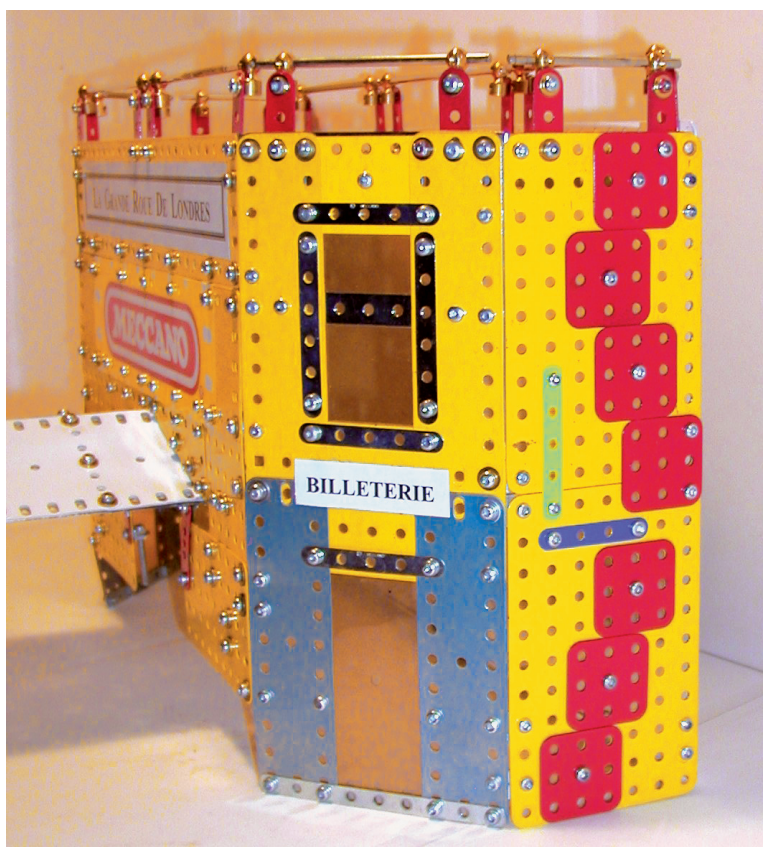
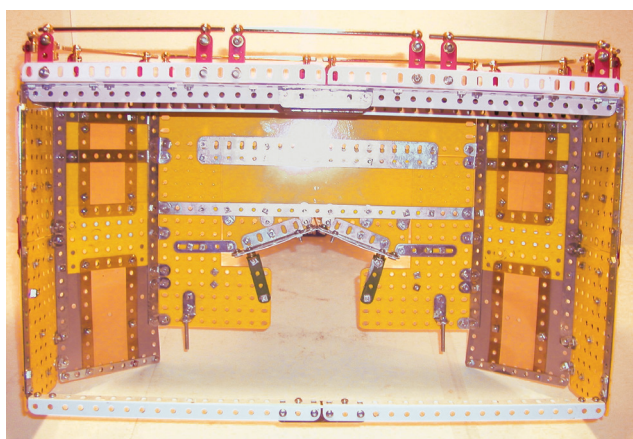


MOTORISATION

Cet ensemble étant d'un poids non négligeable, j'ai choisi un moteur de 12 Volts de qualité industrielle, il consomme 4,8 Ampères et 580 Watts. Sa vitesse de rotation étant de 18 000 trs/mn, il a fallu mettre en place un système de réduction, pour assurer un maximum de sécurité tant vis-à-vis du public que du modèle, par un double embrayage à friction, une moitié est visible sur la photo. En fin de réducteur, la transmission de rotation à la grande roue se fait par l'intermédiaire de deux engrenages spéciaux fabriqués avec deux fois une roue barillet N° 24 que traversent huit chevilles filetées N° 115.



Pour terminer cet ensemble et afin de cacher le système de motorisation avec le réducteur, il serait de bon ton de construire un décor ressemblant à un bâtiment de maintenance. Vous ayant maintenu en haleine tout au long de ce descriptif, et ignorant quel motorisation vous allez adopter, je vous propose quatre photos suffisamment explicites, afin de vous donner une idée de ce que l'on peut réaliser en Meccano avec un tant soit peu de bon goût et surtout de patience. Les petits personnages proviennent de boîtes de Meccano Junior.



Si, au cours de la construction, un problème vous semblant insurmontable survient, n'hésitez pas, mes coordonnées sont dans l'annuaire du CAM.
Voilà votre construction terminée.

LES VITRINES POUR PIÈCES DÉTACHÉES

MODÈLES RÉPANDUS EN FRANCE APRÈS-GUERRE

Par Maurice Perraut

En entrée en matière nous mettons l'accent sur cette inconnue qui n'est autre que la première année de mise à disposition de ces vitrines aux dépositaires Meccano. Il est en effet pour le moins paradoxal que la disponibilité d'un tel matériel, conçu par définition pour accroître les ventes de pièces détachées, n'ait pas été annoncée avant 1952 comme il l'a été constaté.

Il faut certes tenir compte qu'en 1946 (année de la reprise des activités de la Sté Meccano) et 1947, la Sté était aux prises avec cette période de pénurie de matière première qui sévissait et compromettrait sérieusement ses ambitions. La fabrication de certaines pièces tels les pneus s'avérait impossible, d'autres étaient réalisées avec des moyens de fortune (moyeu en aluminium) et les seules qui pouvaient être produites sous leur aspect normal l'étaient en si petites quantités que la Sté se les réservait pour la confection des boîtes. Au programme 1946/47 et en dépit de ces mesures, seules subsistaient les boîtes 000 à 5 ! Aucune pièce détachée n'était par ailleurs accessible.

Au regard de cette situation on conçoit aisément que la complicité de vitrines destinées à soutenir les ventes de pièces détachées au cours des deux années précitées se soit avérée totalement superflue !



Photo 1 : Vitrine type "A". Panneaux latéraux réalisés en chêne massif.
N° d'ordre CAM de cette vitrine : 7



Photo 2 : Vitrine type "B". Panneaux latéraux réalisés en un cadre de chêne entourant une feuille de contreplaqué.
N° d'ordre CAM de cette vitrine : 8

Par contre la composition hétéroclite de certains tableaux (tels ceux présentés ce jour) qui découle de cette période de pénurie de matières premières nous invite à fixer leur réalisation à une date plus proche de 1947 que de 1952. C'est en effet par un document intitulé "A l'attention de notre fidèle clientèle" daté d'octobre 1952 que la Sté Meccano informe pour la première fois ses Dépositaires qu'un "Meuble-Vitrine" peut leur être fourni (pour la petite histoire au prix de 25000 frs de l'époque). Il faudra attendre 1957 pour qu'un autre document en livre un cliché.

Les anomalies relevées sur les tableaux du jour sont les suivantes :

- Sur celui de la vitrine au type "A" (photo n° 1), les poulies sont présentées sans pneu.
- Sur celui de la vitrine au type "B" (photo n° 2), les pièces 20-20b-24-109 et 187 sont montées avec un moyeu en aluminium.

Le caoutchouc et le laiton faisaient partie de ces matériaux rares que comptait cette période de pénuries encore toute proche. Ces deux vitrines font de toute évidence partie des toutes premières à avoir eu les faveurs du public. N'étaient-elles fournies qu'à titre exceptionnel ? La question n'en demeure pas moins posée : A quelle date ? (1)

Sans attendre que cette énigme soit résolue une autre question s'impose. Est-il connu d'autres vitrines rigoureusement identiques à celle au type "A" ? (photo n° 1) En dépit de son aspect s'apparentant à celui de la "B" très familier de nos Amis Collectionneurs, ne nous y trompons pas ! Il convient en effet de se rendre à l'évidence : il s'agit d'une vitrine de 1938 modifiée. En témoignent ses deux panneaux latéraux réalisés en chêne massif tels que les démontraient les photos B et C de la page 19 de notre magazine 102 à l'époque où cette vitrine avait été traitée. Ces panneaux sont les seuls éléments de cette ancienne vitrine à avoir été épargnés par les modifications en question. Subsistent également sur le dessus du coffre les deux trous qui étaient destinés, sur ce seul modèle d'avant-guerre, à la fixation très particulière du fronton et le contreplaqué qui fermait la base du coffre.

CARACTÉRISTIQUES devenues communes à la vitrine au type "A" suite aux modifications qui lui furent apportées (hors panneaux latéraux) et aux vitrines au type "B" qui sont de série :

1) Les deux panneaux sont conçus à l'identique de ceux des vitrines de 1928 à 1937 ; cadre en chêne aux extrémités assemblées en onglet ou à angles droits entourant une feuille de contreplaqué (photo n° 2).

2) La base du coffre n'a plus de fond. Elle était fermée sur tous les modèles d'avant-guerre par un contreplaqué qui devait probablement contribuer au bon équilibrage de cette base.

3) Un nouveau fronton constitué d'une plaque de verre gravée MECCANO a été réservé à ces vitrines dès leur mise en service. Son maintien en bonne place est assuré grâce à son emboîtement dans un socle en chêne positionné sur le dispositif d'éclairage qui met simultanément en valeur ce fronton et le tableau de pièces qui se trouve juste en dessous. On remarquera (photo n° 3) que ce socle est percé de 7 trous d'un diamètre variant de 9 à 12 mm, selon les séries, dont le

rôle est d'assurer avec les 5 autres trous d'un diamètre variant entre 8 et 10 mm, pratiqués à la base du coffre entre le tableau de pièces et sa vitre protectrice, la bonne ventilation et l'évacuation de la chaleur émise par cet éclairage interne.

4) Les tiroirs ne sont munis que d'une seule coquille d'ouverture en acier nickelé et de forme rectangulaire (photos 4 et 5). Rappelons qu'avant-guerre les tous premiers tiroirs n'en comportaient qu'une puis deux par la suite mais étaient dans les deux cas réalisées en laiton.

L'intérieur change considérablement de ce qu'il était avant-guerre. Dans les actuelles et dans leur grande majorité, sur les cinq tiroirs que compte une vitrine, quatre présentent des compartiments qui atteignent la hauteur du cadre (photo n° 4). Certaines vitrines sont effectivement connues avec les cinq tiroirs identiques. Celui qui généralement en diffère (le quatrième en partant du haut) présente des compartiments n'occupant que partiellement cette hauteur intérieure (photo n° 5). Cette disposition s'avère très appréciée pour le stockage, dans la partie haute ainsi libérée, de pièces de grand diamètre telles les 167a et b ou éventuellement de tous autres produits de grandes dimensions. Tous les tiroirs d'avant-guerre se présentaient avec cette marge supérieure libre.

RÉFLEXION

En considérant la ressemblance dès lors établie entre la vitrine au type "A" modifiée et celle de série au type "B" peut-on en déduire que la première proviendrait d'un stock d'avant-guerre préalablement modifié à sa liquidation ? S'en seraient suivies les fabrications en séries de vitrines empreintes de ces modifications ? (1)

Cette hypothèse pourrait s'étayer à la faveur de la découverte d'autres vitrines au type "A". Dans le cas inverse la probabilité d'être en présence d'un prototype ne serait pas à exclure.



Photo 3



Photo 4 : La hauteur des compartiments atteint celle du cadre du tiroir. Dans la majorité des vitrines d'après-guerre cette disposition concerne quatre de leurs cinq tiroirs (parfois les cinq).



Photo 5 : On remarquera la hauteur limitée des compartiments. Dans la majorité des vitrines d'après-guerre seul le 4^{ème} tiroir (en partant du haut) est concerné par cette disposition. (Les cinq l'étaient avant-guerre).

LES TABLEAUX DE PIÈCES

Ceux d'après guerre sont particulièrement riches tant sur le plan de la diversité des pièces présentées que sur celui de l'emplacement très variable qu'elles occupent. La difficulté évidente à en connaître toutes les variantes afin de parfaire cette étude ne semble cependant pas être insurmontable avec le concours de nos Amis Collectionneurs

En vue d'atteindre cet objectif nous procéderons de la façon suivante : lorsque tous les tableaux actuellement en notre possession faisant partie d'une même époque (*) auront été présentés dans notre magazine cette mention suivra : Rubrique à compléter. Dès lors nos Collègues voudront bien redoubler d'attention sur les tableaux en leur possession et nous communiquer les nuances qu'ils en auraient relevées aussi minimales fussent-elles. Quelques précisions sur les pièces concernées et une photo générale du tableau adressées à votre serviteur seront également portées à la connaissance des adhérents du CAM par l'intermédiaire du Magazine. (1)

(*) Nous avons scindé l'après-guerre en trois époques : la première concerne les tableaux de la première heure réalisés avec les moyens du bord suite à la pénurie de matières premières évoquée. La deuxième réservée aux pièces courantes mais en coloris OR et Bleu quadrillage jaune et la troisième aux pièces de couleur OR et Bleu uni.

COMPOSITION DU TABLEAU DE LA VITRINE AU TYPE "A" :

Nos 1 - 2 - 3 - 4 - 5 - 8 - 10 - 11 - 12 - 12a - 12b - 12c - 15a - 19b (sans pneu) - 19h - 20 - 20a (sans pneu) - 20b - 22 (avec anneau blanc) - 23 - 23a - 24 - 25a - 26 - 26a - 27a - 28 - 29 - 30 - 30a - 30c - 32 - 34 (violette) - 36 - 37 - 38 - 40 - 43 - 44 - 45 - 46 - 48 - 48b - 51 - 53 - 54a - 55 - 58 - 59 - 62 - 62b - 63 - 76 (rouge) - 80c - 89a - 90 - 94 (fragment) - 95a - 96 - 96a - 97a (6 trous - bouts ouverts) - 99b (bouts ouverts) - 100a - 109 - 111 - 111a - 111c - 103d - 113 - 115 - 116 - 116a - 125 - 126a - 128 - 130 (rouge) - 133 - 133a - 137 - 147b - 164 - 176 - 187 - 188 - 198 - 214 - 217a - 217b.

Anomalies : Les pièces 19b (poulie de 75 mm), 20a poulie de 50 mm) et 22 (poulie de 25 mm) sans pneu témoignent de cette période de pénurie de caoutchouc. La poulie n° 22 pourvue d'un anneau de caoutchouc blanc (pièce n° 155 qui ne pouvait provenir à cette époque que d'un stock d'avant-guerre) constitua un ensemble insolite qui n'eut qu'une existence éphémère sur les tableaux de pièces des vitrines.

IMPORTANT : Ne pourront être cependant retenus que les tableaux dont la composition n'aura pas été modifiée de ce qu'elle était à l'origine. Nous avons en effet à déplorer qu'un bon nombre de vitrines aient eu leur tableau dépouillé de certaines de leurs pièces d'origine par les soins du dépositaire ayant cédé à l'insistance et à la convoitise d'un client. Ainsi retrouvés, de tels tableaux ont souvent été reconstitués avec des pièces d'une tout autre époque. Ils sont dès lors très fantaisistes et n'entrent plus dans le cadre de nos études. Il n'est certes pas toujours aisé de détecter les pièces rapportées après-coup. Un lien utilisé pour leur attache sur le carton/support différent de l'original (cordonnet ou fil de nylon selon l'époque) est un indice déterminant.

LISTE DES PIÈCES PRÉSENTÉES PAR LES TABLEAUX DE LA PREMIÈRE PÉRIODE À RAISON D'UNE DE CHAQUE.

(Tableaux de composition hétéroclite consécutive à la pénurie de matières premières évoquée)

Nota : 1) Les pièces courantes de couleur bleu sont à quadrillage jaune. 2) Les anomalies soulignées sont ensuite détaillées en fin de liste. Détail non négligeable : les pièces sont attachées sur un fond de feutrine jaune à l'aide de cordonnet blanc (elles le seront ultérieurement avec du fil nylon).

COMPOSITION DU TABLEAU DE LA VITRINE AU TYPE "B" :

Nos 1 - 2 - 8 - 9 - 9d - 10 - 11 - 12 - 12a - 12b - 16 - 19b - 19h - 20 (moyeu en alu) - 20a - 20b (moyeu en alu) - 21 - 22 - 23a - 24 (moyeu en alu) - 25 - 26 - 27 - 27a - 29 - 30 - 30a - 30c - 31 - 32 - 35 - 36 - 37 - 38 - 43 - 44 - 45 - 48 - 48a - 52 - 53 - 54a - 57b - 58 - 59 - 62 - 62b - 63 - 63c - 76 (dorée) - 80c - 90 - 94 (fragment) - 95a - 96a - 100 (bouts fermés) - 103 - 109 (moyeu en alu) - 110 - 111 - 111c - 115 - 116a - 120b - 125 - 126 - 127 (sans moyeu) - 133 - 134 - 136 - 140 - 142a - 142b - 142c - 142d - 144 - 147a - 147b - 148 - 154a - 154b - 163 - 176 - 185 - 187 (centre vert et moyeu en alu) - 189 - 190 - 190a - 191 - 197 - 212 - 213 - 217b.

Anomalies : Les pièces n° 20 - 20b - 24 - 109 et 187 montées avec un moyeu en aluminium sont issues et aussi des témoins de cette période de pénurie qui concernait également le laiton.

DÉTAILS RELATIFS À LA COMPOSITION DE CES DEUX VITRINES

PIÈCES COMPRISES DANS LE TABLEAU/VITRINE "A" N'EXISTANT PAS DANS LE "B".

Nos 3 - 4 - 5 - 8 - 15a - 19b (sans pneu) - 20a (sans pneu) - 22 (avec anneau de caoutchouc blanc) - 23 - 24 (avec moyeu laiton) - 26a - 28 - 34 - 37c - 40 - 46 - 48b - 51 - 55 - 76 (rouge) - 89a - 96 - 97a - 99b - 100a - 109 (avec moyeu en laiton) - 103d - 111a - 113 - 116 - 126a - 128 - 130 - 133a - 137 - 164 - 187 (centre vert et moyeu laiton) - 188 - 198 - 214 - 215 - 217a.

PIÈCES COMPRISES DANS LE TABLEAU/VITRINE "B" N'EXISTANT PAS DANS LE "A".

Nos 9 - 9d - 12a - 12b - 16 - 20 (avec moyeu en alu) - 20b (avec moyeu en alu) - 21 - 24 (avec moyeu en alu) - 25 - 27 - 31 - 35 - 48a - 52 - 57b - 63c - 76 (dorée) - 100 - 103 - 109 (avec moyeu en alu) - 110 - 120b - 127 (sans moyeu) - 134 - 136 - 140 - 142a - 142b - 142c - 142d - 144 - 147a - 148 - 154a - 154b - 163 - 185 - 187 (centre vert et moyeu en alu) - 189 - 190 - 190a - 191 - 197 - 212 - 213.

(1) Voir page 42 dans la rubrique "Petites annonces"

EXISTENCE CONFIRMÉE...

La question avait été posée dans notre Magazine 96 (page 17) sur l'éventuelle existence d'une notice d'instruction destinée aux moteurs "boules" E06 et E020 aux références d'usine : 1/938/3.5. Cette notice est entre nos mains. Elle se présente imprimée en huit langues en noir sur papier bleu-gris. Format vertical : 20,8 x 26,5 cm.

Remerciements à notre Ami J.J Lécluse pour nous avoir permis d'accéder à ce précieux document.

TOUTES LES AUTRES POULIES...

Par Jean-Pierre Guibert

Aujourd'hui Jean-Pierre Guibert nous présente sa dernière étude sur les poulies du système Meccano.

Meccano ne s'est pas limité aux poulies classiques dont on vient de faire l'inventaire dans les précédents magazines. Quelques autres poulies sont apparues au cours de l'évolution du Meccano. Des très grosses aux très petites en passant par les très spéciales...

LA POULIE DE SIX POUCES

Cette très grosse poulie est apparue chez Meccano en 1924, à la fin de la période nickelée, sous la référence 19c. Elle a huit rayons percés de cinq trous ; son gros moyeu d'un demi pouce est en laiton, toujours avec deux trous filetés. Son grand diamètre fait plus de 6" (157,5 mm) et au fond de la gorge, le diamètre est seulement de 141mm. La gorge en V à 60° est donc large (11mm) et profonde. Cette poulie ne figure dans la boîte N° 10 que depuis 1948.

La première version est en acier émaillé noir (fig. 1bis) puis presque aussitôt en acier nickelé (fig. 1) et ces deux versions vont coexister jusqu'en 1927.

En 1928 elle passe au rouge, assez sombre au début.

En 1934 elle devient bleu foncé en Angleterre et rouge plus clair en France (fig. 2) et à la fin des années 50, ce rouge sera beaucoup plus foncé (fig. 3).

En 1962 elle devient bleu clair en Angleterre (fig. 4). La France ne découvrira cette teinte qu'à partir de 1970 et jusqu'aux années 90. A la fin, 1978-79, les poulies anglaises seront bleu foncé (fig. 4bis).

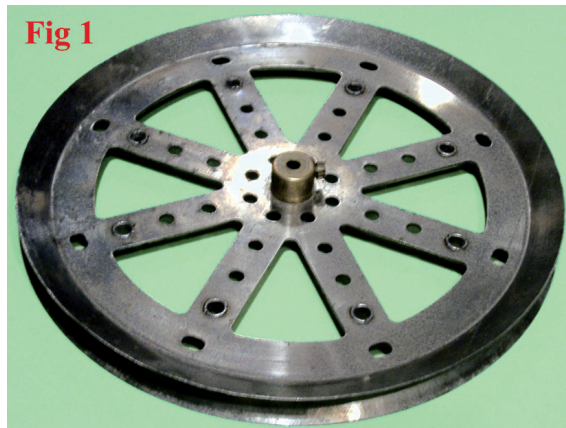


Fig 1



Fig 1bis

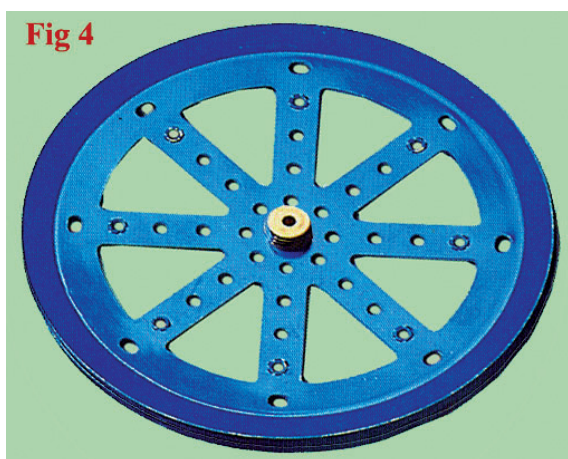


Fig 4

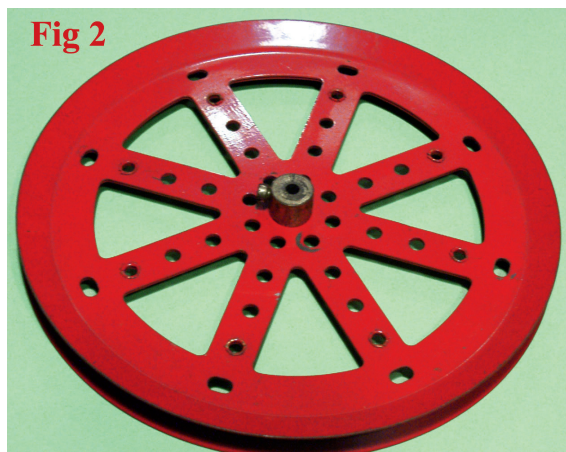


Fig 2

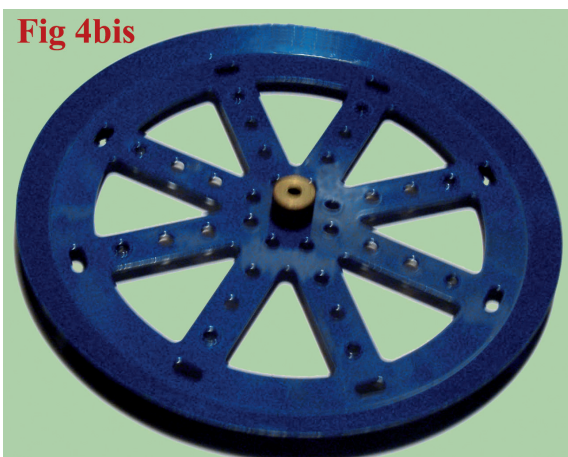


Fig 4bis

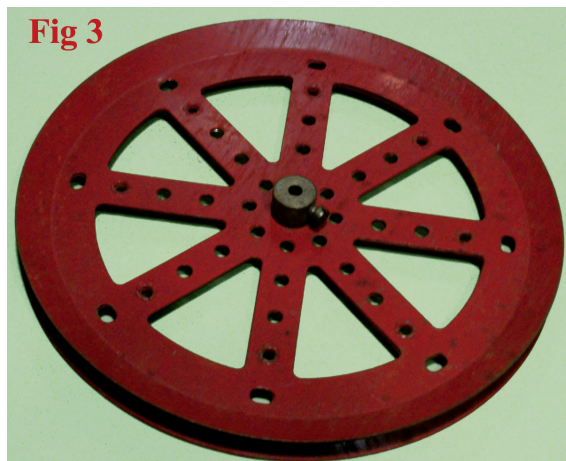


Fig 3

LE VOLANT DE 70 MM

De 1920 à 1940, un volant en métal moulé de 2 ¾ " (pièce N° 132) est ajouté au catalogue Meccano et il figurera dans les plus grosses boîtes de 1922 à 1937. Il a six rayons, un long moyeu en laiton dont l'une des extrémités porte une poulie d'un demi pouce. Une deuxième gorge sur le pourtour permet d'utiliser ce volant comme poulie de 70 mm.

D'abord noir (fig. 9), il passe au rouge (fig. 10) avec des rebords plus étroits à la fin des années 30. On en trouve plus rarement des bleus (fig. 11).

Fig 10



Fig 9

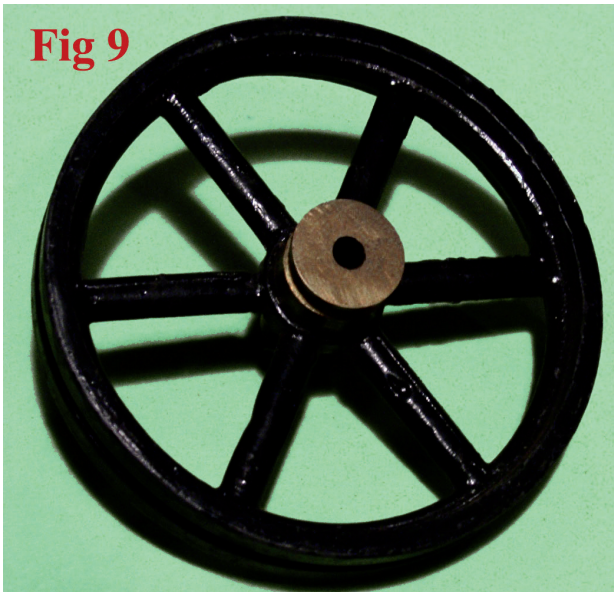
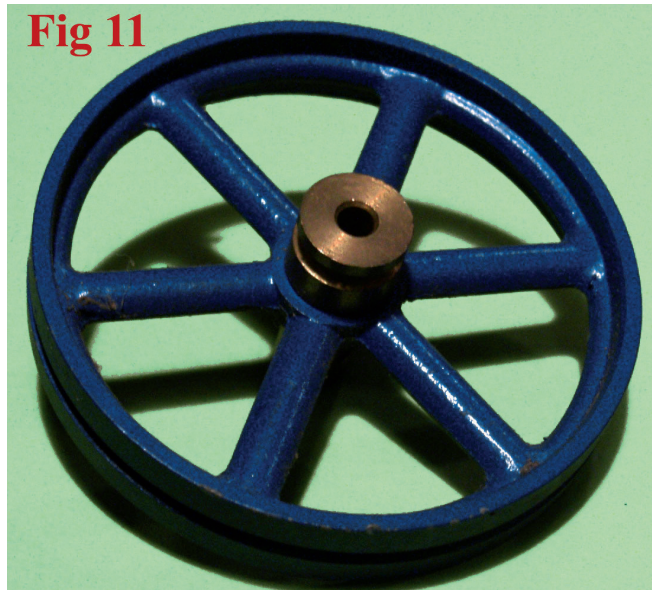


Fig 11



LA POULIE À CÔNE

Introduite en 1920 sous le N° 123, elle figure dans la boîte N° 7 de 1922 à 1930. Elle disparaît du catalogue pendant les années 70.

Cette poulie tout en laiton est en deux parties (fig 12) : la grande poulie de 1 ¼" est sertie sur un bloc massif comportant un moyeu de 13/32", une poulie de 1" et une poulie de ¾" (fig. 13). Une version en laiton massif n'a eu qu'une existence éphémère au début des années 30.

A partir de 1924, le moyeu présente un deuxième trou fileté. En France, la plus petite poulie d'abord sans marquage, est marquée vers 1922 MECCANO FABRIQUE EN ANGLETERRE (fig. 14) puis à partir des années 30 MECCANO FRANCE (fig. 14bis).

Fig 12



Fig 13



Fig 14



Fig 14bis



LA POULIE DE 11MM

Bien que ne figurant sur aucun catalogue, cette poulie a été de nombreuse fois utilisée par Meccano, sous de multiples formes.

Dès 1916, le premier moteur électrique Meccano, fabriqué par Lionel USA (fig. 15), porte une poulie de 10,6 mm sur son axe de 2,8 mm.

Alors que le pignon est en acier et serti sur l'axe, cette petite poulie est en laiton avec un collier de serrage et une vis d'arrêt spéciale de 2,8 mm (le pas est différent du 6BA habituel).

En décembre 1932, elle équipe le nouveau moteur MAGIC vert et rouge pour la série X (fig. 17bis). La toute première version, un peu plus grosse : 1/2", est en laiton. Elle semble n'avoir eu qu'une très brève existence.

L'absence de poulie dans les boîtes de la série X oblige Meccano à fournir avec le moteur une deuxième poulie de 1/2", en laiton, avec trou central fileté au pas Meccano (fig. 16), pour pouvoir se fixer sur les axes filetés de la série X.

Très tôt, la poulie de ce moteur est remplacée par une version de 11 mm, en alliage moulé (fig. 17), qui continuera à équiper les moteurs MAGIC bleus jusqu'à la guerre.

Après 1947, elle est en aluminium tourné (fig. 18), et jusqu'en 1986, elle équipera chacun des avatars du moteur MAGIC (fig. 19).

Cette poulie est enfoncée en force sur l'axe de 2 mm du moteur.

De 1932 à 1941 deux poulies de 11 mm, en alliage moulé, sont utilisées dans l'avion N 0 (fig. 20) et par la suite dans l'avion N° 00 (fig. 21). Elles sont fixées en force, l'une sur l'axe des roues (fig. 22) et l'autre sur celui de l'hélice (fig. 23) ; ce qui permet d'entraîner l'hélice lorsque l'avion roule.

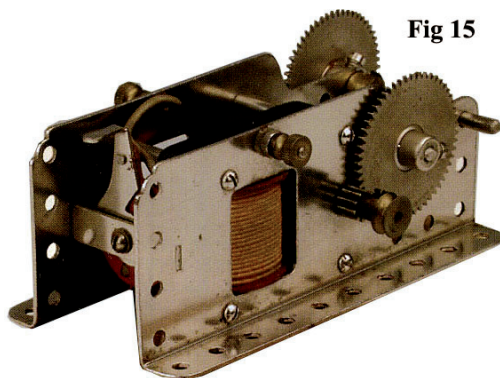


Fig 15

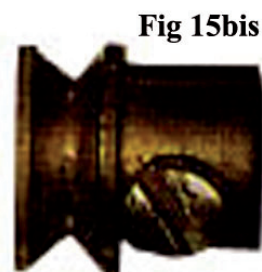


Fig 15bis

Fig 16



Fig 17

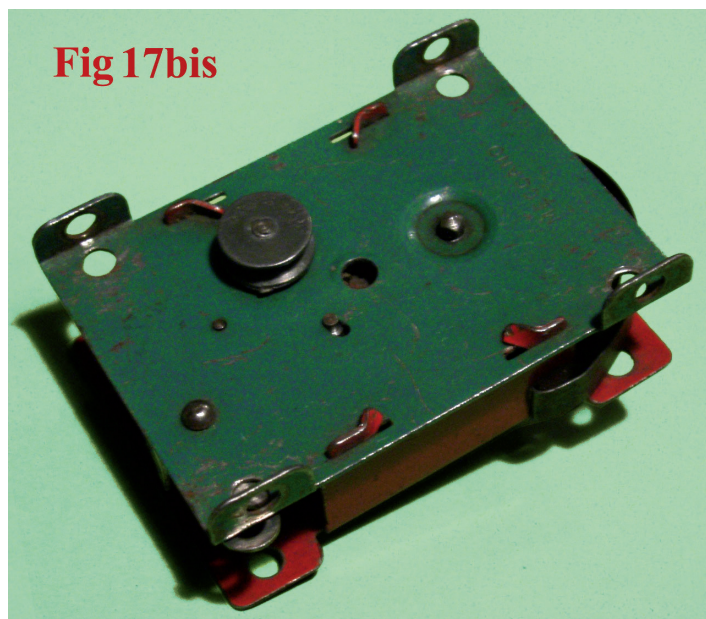


Fig 17bis

Fig 18

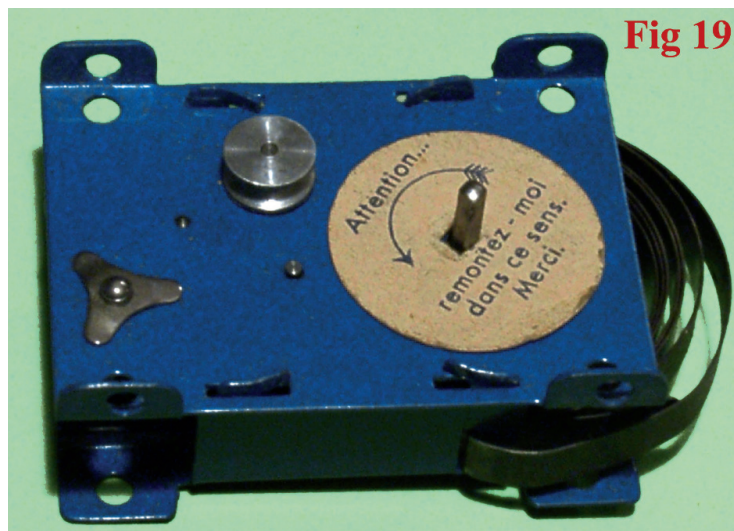


Fig 19

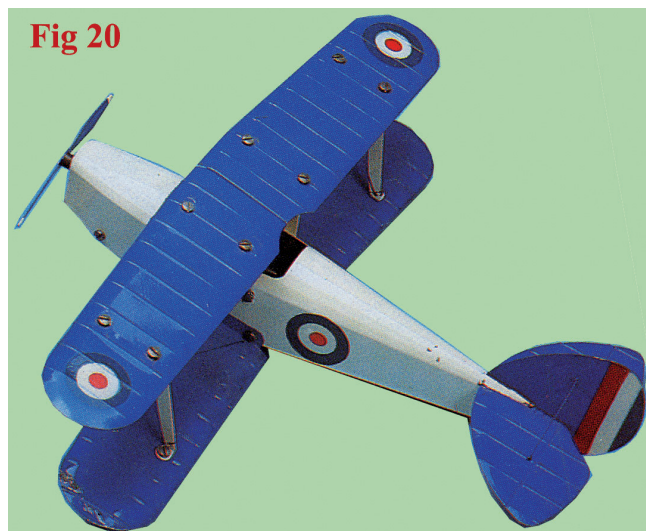


Fig 20

En 1931, une poulie de 11 mm, solidaire à un pignon de 10 dents, en laiton, est introduite.

Elle équipera le moteur E1/6v en 1931 et le moteur E1/20v en 1933 (fig. 24). Elle disparaîtra avec les moteurs E1 en 1938.

Cette poulie est amovible et fixée par une vis 6BA. Elle est utilisée indépendamment du moteur dans la boîte de vitesse du Châssis Automobile Meccano modèle spécial N° 1a.

Très utile pour construire certains modèles, une réplique de cette poulie-pignon sera proposée à la fin des années 80 (fig. 25).



Fig 21

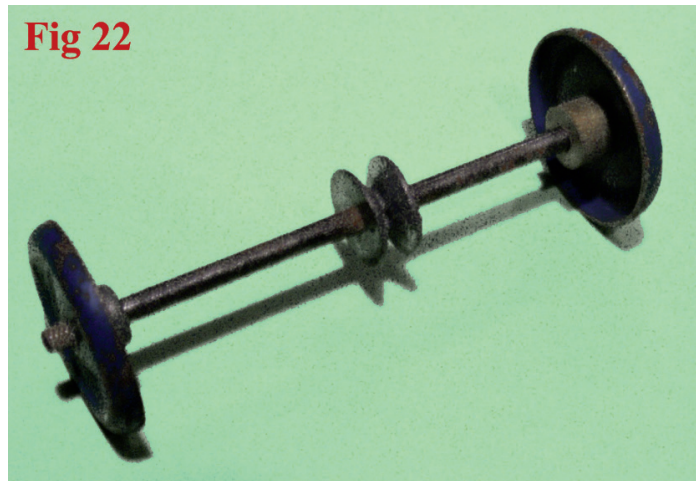


Fig 22

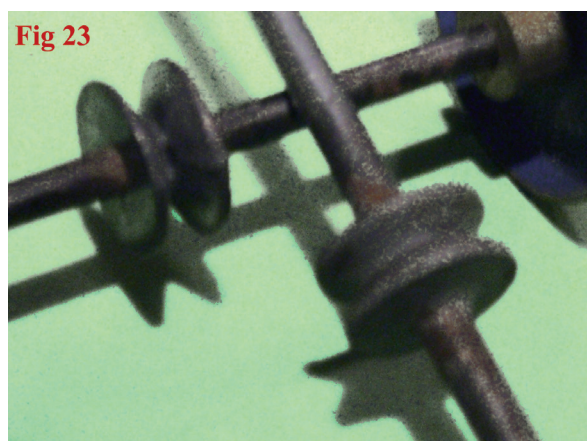


Fig 23



Fig 26

En septembre 1938 les nouveaux moteurs "Criquet Ball" E06 (fig. 26) et E020 (fig. 27) sont équipés d'une poulie de 11 mm.

Celle-ci est d'abord en laiton (fig. 27) puis en laiton nikkélé (fig. 26 & 28) avec une vis d'arrêt Meccano classique. Le moteur E06 disparaît des catalogues en 1949 et la fabrication du moteur E020 sera arrêtée en 1959 ; il subsistera toutefois sur les catalogues jusqu'en 1961.

JEAN-PIERRE GUIBERT CAM 0812 ■



Fig 24



Fig 28

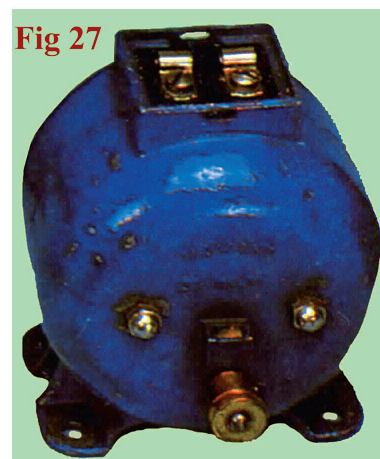


Fig 27



Fig 25

UNE BOÎTE N°10 INCONNUE ?

Par Jacques Proux

Il y a quelques mois, j'ai acheté un lot de Meccano assez important. Ce qui m'avait attiré en premier était un très beau coffret 10 en chêne des années 60, plein de pièces du début (1970) de la période zinguée (mauvais zingage provoquant un ternissement de la surface, peintures bleue et jaune non époxy).

Arrivé chez moi je me penchai sur ce coffret et son contenu. Je crus tout d'abord que le propriétaire précédent s'en était servi pour entreposer ses pièces zinguées. Mais, à ma grande surprise, je découvris que beaucoup de ces pièces étaient encore attachées sur des cartons blancs. Ma première hypothèse fut que ce même propriétaire, sans doute nostalgique de la période "bleu uni", avait lui même attaché ces pièces sur des cartons "maison" à la façon des années 60 qui n'eut plus court ensuite puisque l'apparition des pièces zinguées s'accompagna de nouveaux cartons avec une présentation des pièces tout à fait différente. Mais un examen attentif des trous percés dans ces cartons pour attacher les pièces ou pour recevoir les moyeux des roues, poulies et autres engrenages me montra que ce n'était pas le cas. Ils étaient bien trop nets et bien trop symétriques (refaisant beaucoup de ces cartons, je suis bien placé pour le savoir) pour résulter d'un travail à l'emporte-pièce manuel, seule possibilité de perçage pour un amateur.



Ces cartons ne pouvaient donc résulter que d'un travail mécanique en série et provenaient donc sans doute de la maison Meccano. De plus, la façon d'attacher les pièces, en doublant la ficelle pour les pièces lourdes et en démarrant le ficelage par un nœud bien particulier, portait bien la "patte" Meccano. Enfin, le fait qu'ils soient blancs allait dans le même sens puisque les photos des coffrets n°10 de la fin des années 60 montrent des cartons de cette couleur.

Je déduisis de tout cela qu'il s'agissait bien d'un ensemble Meccano d'origine. Or, à ma connaissance, le passage du "doré-bleu uni" au "zingué-jaune" s'était accompagné d'un changement de coffret n° 10 avec le passage du coffret chêne à plateau à un coffret en pin à 5 tiroirs et de taille plus réduite puisque les grandes cornières y étaient rangées en diagonale. Je détenais donc une boîte que l'on pourrait qualifier "de transition" : coffret des années 60 et contenu des années 70. Le fait que je n'en aie jamais vu ne voulait pas dire que c'était une rareté. Je consultai tout d'abord ma collection des revues du CAM en utilisant l'index (merci Claude Gobez et Jean-Pierre Viel). Nulle trace de cette boîte. Je contactais ensuite quelques "grands collectionneurs" de notre Club. A part un vague "je crois en avoir vu une un jour", même constat.

Comment expliquer la genèse de cette boîte ? Selon toute vraisemblance elle date du début de la mise sur le marché des boîtes n°10 de la période zinguée. Et là, soit la maison Meccano manquait de nouveaux coffrets à tiroir, soit voulait écouler quelques coffrets chêne à plateaux restants et les a donc utilisés en lieu et place de coffrets à tiroir (cela n'a rien d'étonnant car l'on sait que chez Meccano rien ne se perdait). Voulant rendre à cette boîte sa splendeur passée, j'ai rattaché les pièces détachées, j'ai changé quelques longueurs de ficelle qui avaient cédé, j'ai remis quelques pièces (très peu) disparues, j'ai photographié le tout et j'ai envoyé cet article à notre rédacteur en chef en espérant que vous apprécierez et l'histoire et les photos.



JOYSTICK

Par Willy Dewulf et Jim MacCulloch

Les moteurs d'un modèle métallique peuvent se commander par des interrupteurs inverseurs. Les commandes par boutons poussoirs offrent plus de sécurité, surtout si des enfants manipulent le modèle. Pour un moteur, la figure 13 montre le schéma classique.

L'emploi d'un joystick permet la commande de deux moteurs avec des mouvements devenus aujourd'hui habituels, surtout chez les jeunes.

La figure 1 montre le bâti, qui sera celui de votre modèle. Il faut utiliser quatre boutons poussoirs, figure 2 (un par sens et par moteur).

La figure 3 montre les pièces à modifier par agrandissement de certains trous au diamètre de 6,5 mm. Les boutons poussoirs du moteur sens

ox, se montent sur une tringle (figure 4). La tige de commande, définie sur les figures 5 et 6, entraîne la tringle en rotation et peut basculer autour de l'axe central de l'accouplement de tringle central (Figure 6).

Au montage, figure 7, les poussoirs encadrent sans serrer la bague d'arrêt inférieure. Les ressorts des poussoirs maintiennent la tige de commande verticale.

En bout de tringle, on fixe un bras de manivelle double dans une position perpendiculaire à celle de la tige de commande. Le tout est monté sur le bâti, figure 8.

Les deux autres poussoirs sont fixés sur la cornière de la figure 9. Cette cornière est fixée par son trou ovale sur le bâti de manière à permettre le réglage du contact de la manivelle double sur les poussoirs, figure 10.

Les figures 11 et 12 montrent l'ensemble monté. Il est recommandé de souder les quatre paires de fils, deux par poussoir, avant le montage.

Ce montage mécanique doit être complété par la partie électrique. La figure 13 donne le schéma nécessaire pour un moteur. Il faut évidemment deux fois ce montage. Le fonctionnement est assez évident. Les poussoirs appuyés excitent les relais. En position repos, les deux relais alimentent le moteur sur une polarité identique. Celui-ci est donc à l'arrêt. Un poussoir appuyé excite un relais qui inverse une des polarités, le moteur démarre donc dans un sens. L'autre poussoir inversant l'autre polarité, le moteur démarrera en sens inverse. Pour cinq moteurs, on utilisera deux joysticks, plus un autre dont le montage sera limité à la figure 8. Bon amusement.

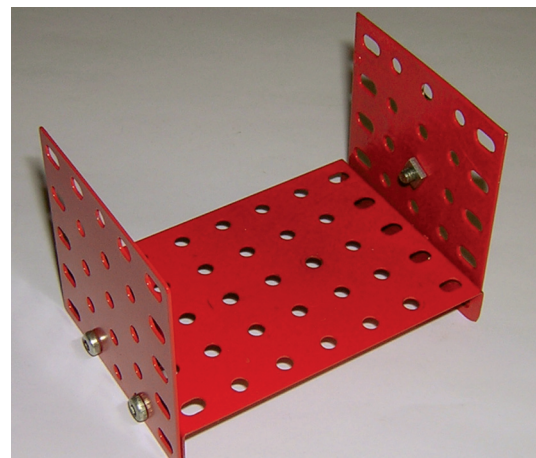


Photo 1



Photo 2



Photo 3

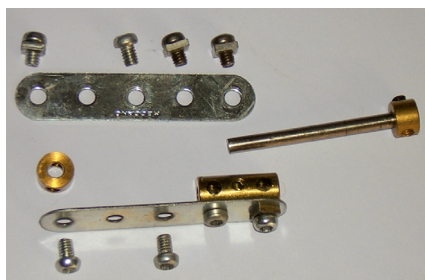


Photo 5

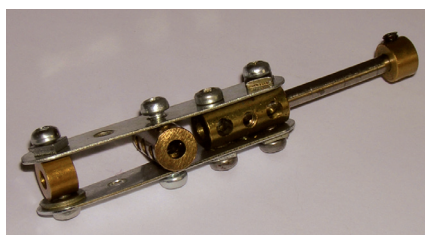


Photo 6

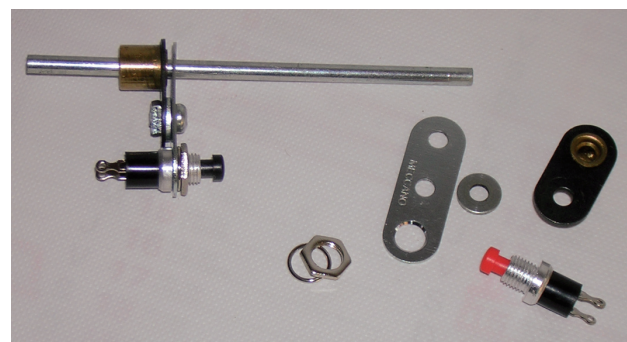


Photo 4

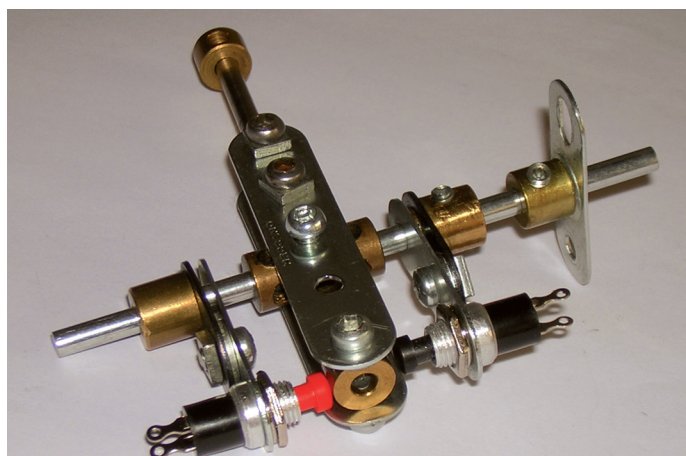


Photo 7

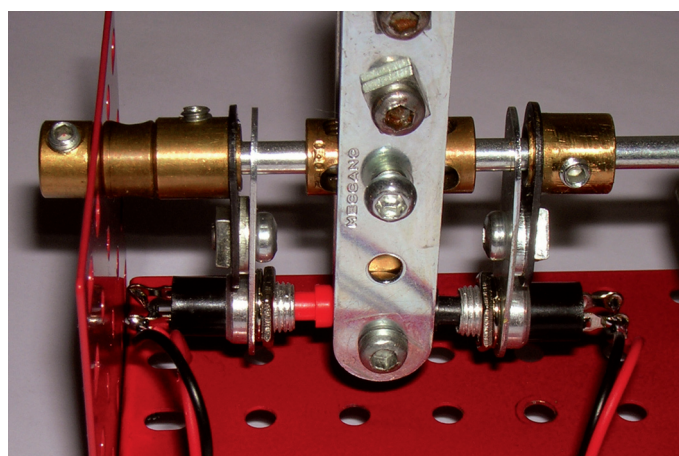


Photo 8

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

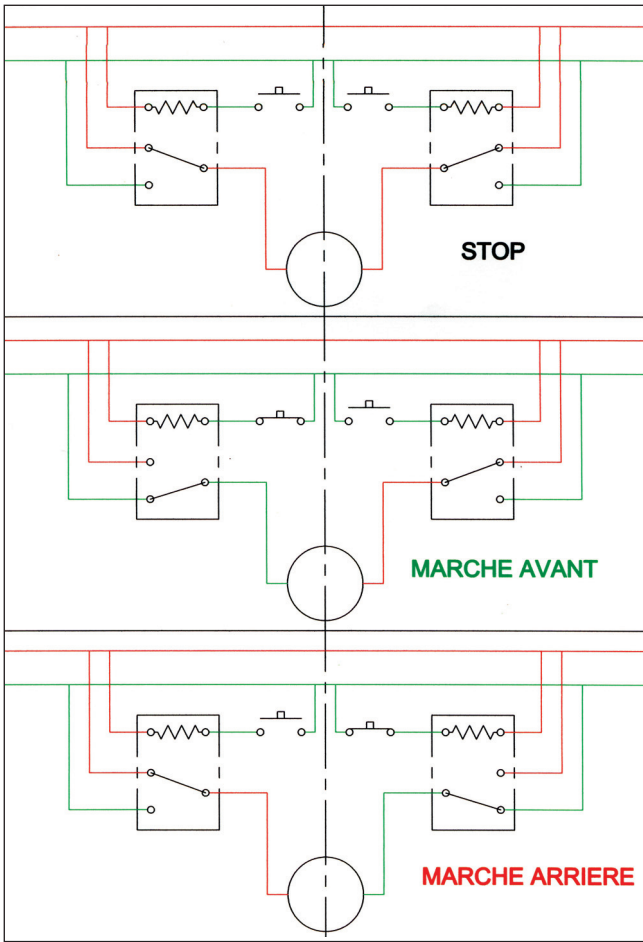


Photo 13

Ci-dessous [JIM MACCULLOCH CAM 1529](#) a amélioré l'idée de Willy en utilisant, pour le contact avec les boutons poussoirs, la pièce obsolète n° 63a accouplement octogonal pour tringles. Son ensemble est plus compact grâce à l'utilisation de la pièce moderne formant cube plié de 3x3x3 trous. Notez aussi l'utilisation de prises modernes et plus faciles à débrancher que les barrettes ordinaires.

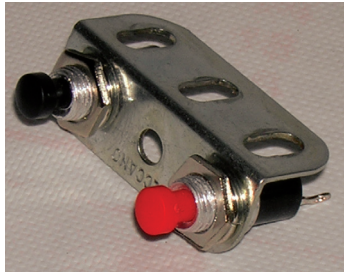


Photo 9

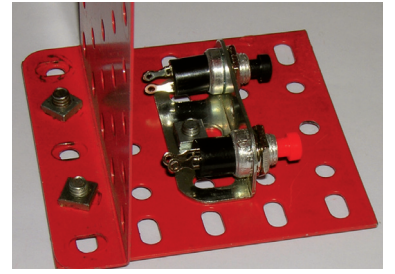


Photo 10

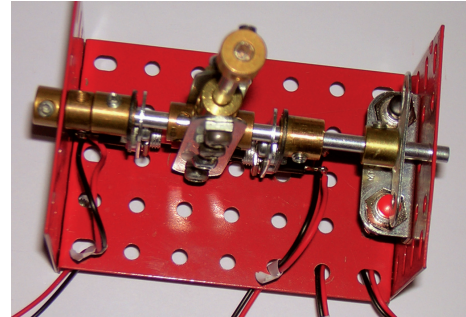


Photo 11

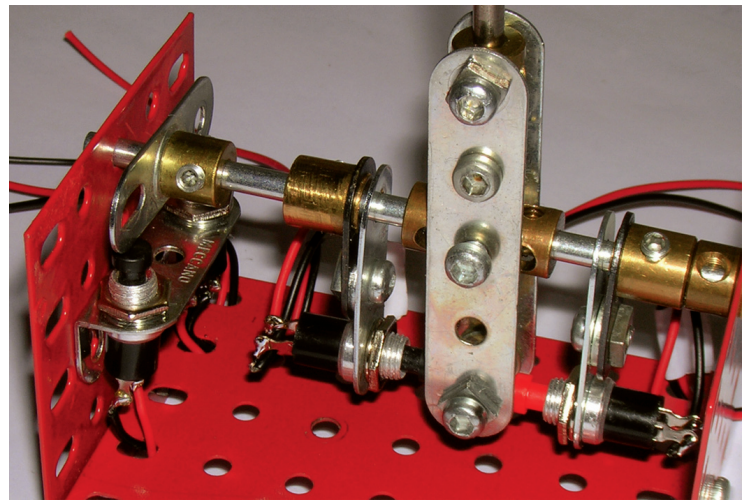
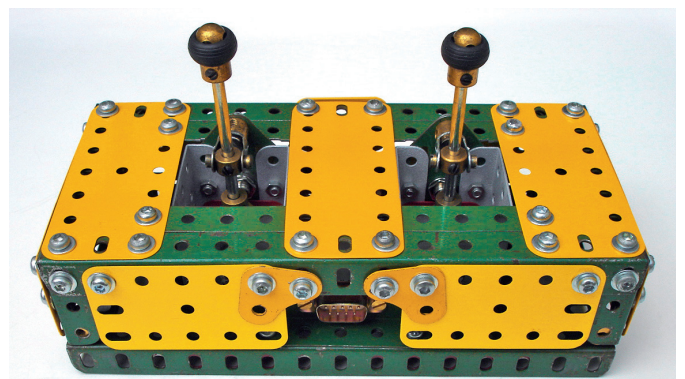
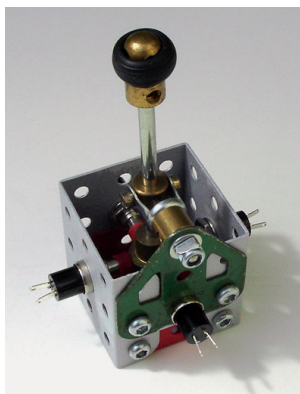
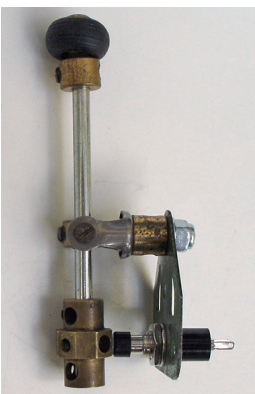
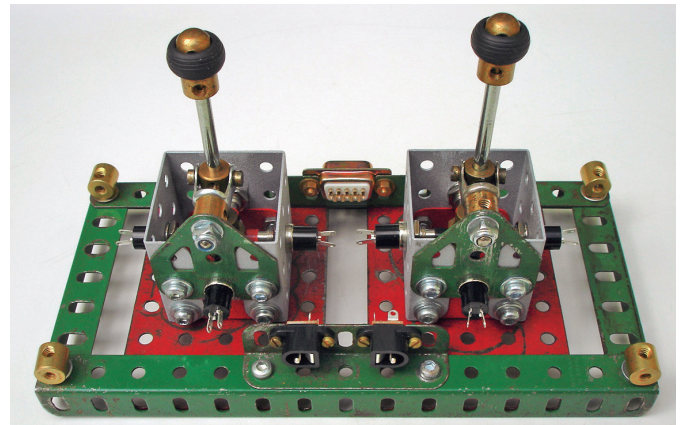
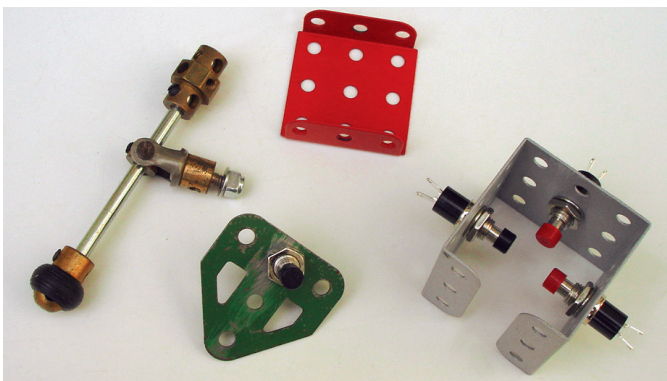


Photo 12



LE MODÈLE 4-11 DE 1954 : UN PRÉCURSEUR ?

Par Jean-François Barrie

8	No.	2	2	No.	24a	Pièces nécessaires				2	No.	192		
2	»	3	3	»	35	1	No.	51	2	No.	126a	1	»	198
9	»	5	87	»	37a	4	»	90a	4	»	187	2	»	199
5	»	10	78	»	37b	6	»	111c	2	»	188	2	»	200
2	»	11	5	»	38	1	»	125	2	»	189	2	»	212a
8	»	12	2	»	38d	2	»	126	2	»	190	1	»	213
3	»	12c	1	»	40							2	»	214
2	»	15b	1	»	44							3	»	215
1	»	16	1	»	48							4	»	221
2	»	17	6	»	48a									
2	»	18a												
2	»	22												
1	»	23												
1	»	24												

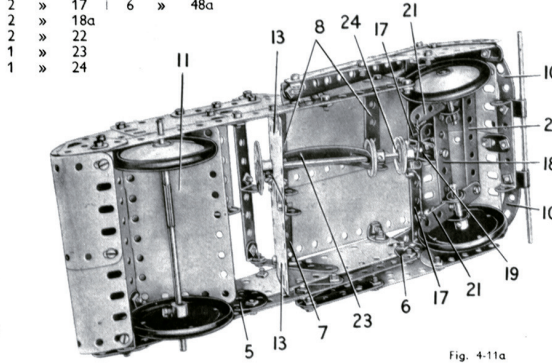


Fig. 4-11a

Chaque côté de la voiture est constitué par une plaque flexible de 14 x 4 cm. (1), une plaque flexible triangulaire de 6 x 4 cm. (3). Ces plaques sont réunies par une embase triangulée plate (4), un disque (5) et un support plat (6) à deux bandes de 11 trous qui se recouvrent sur 4 trous. Le dessus du capot est réuni aux côtés par une équerre, une bande coudée de 38 x 12 mm. (7) et deux bandes coudées de 60 x 12 mm. (8). Les plaques flexibles de 14 x 6 cm. du dessus sont prolongées par deux plaques cintrées de 43 mm. de rayon (9). Une bande coudée de 60 x 12 mm. est fixée sur les plaques cintrées par un support plat, et deux bandes incurvées épaulées (10) sont fixées sur la bande coudée. Les boulons qui tiennent les bandes incurvées tiennent également deux raccords de tringle et bande à angle droit : une tringle de 5 cm. et une de 10 cm. tenues dans ces raccords forment le pare-chocs.

L'arrière de la voiture est formé par une plaque à charnières (11) fixée sur des équerres tenues par un boulon (12) de chaque côté. Deux plaques cintrées en U sont boulonnées sur le bord arrière de la plaque à charnières, et elles sont réunies aux côtés par des équerres. Deux plaques flexibles de 6 x 6 cm. (13) sont fixées sur le capot par trois équerres à 135°. Le siège est une plaque à rebords de 6 x 4 cm. Les ailes avant sont constituées chacune par deux bandes de 11 trous (14) et (15), une bande de 5 trous (16), une plaque flexible triangulaire de 6 x 4 cm., une plaque semi-circulaire, une bande incurvée épaulée et une bande cintrée à glissière. La bande (14) est boulonnée à une embase triangulée coudée fixée sur le côté de la voiture, et les bandes (15) et (16) sont réunies à l'embase triangulée coudée par une équerre. La bande cintrée à glissière prolonge la bande (14), et la bande incurvée épaulée prolonge la bande (15). La plaque semi-circulaire est fixée sur un support plat capot par des bandes coudées de 60 x 12 mm. (17). L'essieu avant est une bande de 7 trous (18) réunie par une équerre renversée à une chape (19) qui est fixée au capot par un boulon (20). Une bande de 5 trous (21) placée de chaque côté est glissée dans un support double. Un boulon de 9,5 mm. passe dans la bande et dans le support double, puis dans l'un des trous extrêmes de la bande (18) et il est muni de contre-écrous. Une bande de 7 trous (22) est articulée par contre-écrous aux extrémités avant des bandes (21). Les roues avant sont fixées sur des tringles de 4 cm. tenues dans les supports doubles par des clavettes. Le tube de direction est une tringle de 10 cm. qui passe dans l'une des plaques flexibles (13) et dans la bande cintrée à glissière (23) boulonnée sous le capot. La tringle de 10 cm. est tenue en place par une poulie de 25 mm. et elle porte une seconde poulie de 25 mm. (24) munie d'un boulon de 9,5 mm. Une corde est attachée par son centre au boulon de 9,5 mm. et chacune de ses extrémités est fixée à l'une des bandes (21). Une clavette montée sur le boulon de 9,5 mm. maintient la corde près de la tête du boulon. L'essieu arrière est constitué par une tringle de 9 cm. et une de 5 cm. réunies par un raccord de tringles.

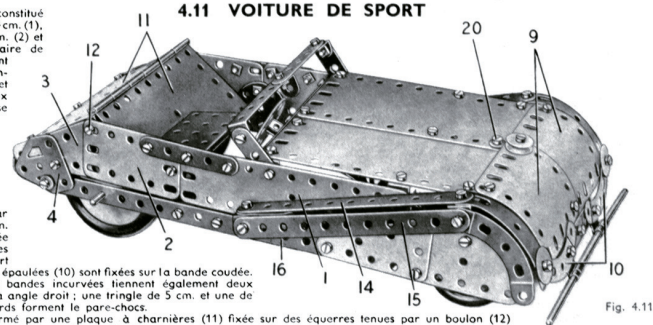


Fig. 4-11

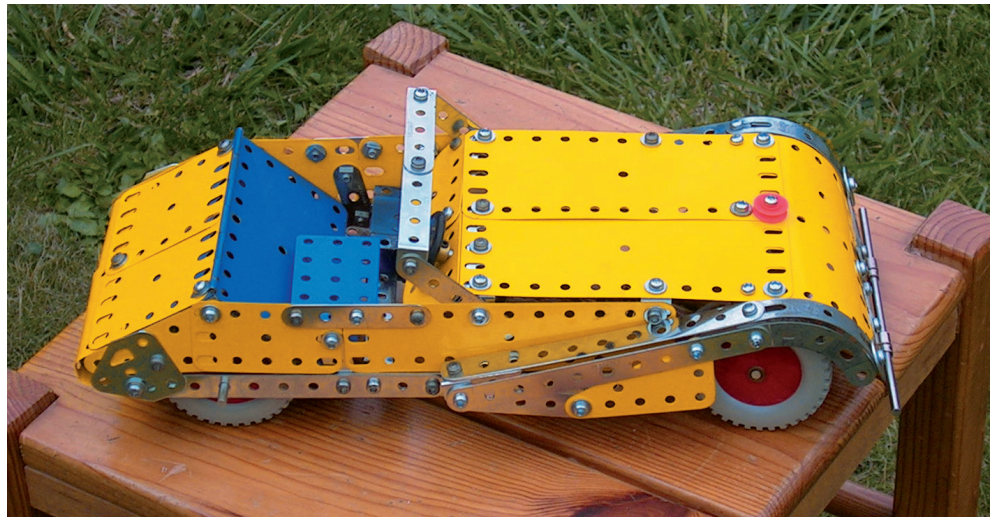
Une petite voiture de sport bien sympathique figure sous le N° 4.11 sur les manuels de 1954 et de 1959. Son allure est relativement moderne à cette époque comparée aux autres modèles proposés (comme certains moteurs à gaz ou des locomotives tenders préhistoriques). Le véhicule est typiquement britannique, jusque à sa conduite à droite et pourrait s'inspirer d'une Sunbeam telle celle de la photo jointe dont on retrouve les garde-boue.



Jusque là rien de révolutionnaire, et pourtant, apparaît pour commencer un vrai mécanisme de direction avant qui se retrouve sur le 4-6 (chargeur) et le 4-14 (cyclecar) de la même époque, et qui a déjà fait les beaux jours de boîtes plus avancées (parallélogramme à contre écrous et essieux pris dans des supports doubles. Jusque là, les modèles des boîtes 4, même 5 et au dessous se contentaient d'essieux parallèles tels la 4.20 (voiture de course inspirée des Bugatti 35) et le 4.21 (camion plateau qui a remplacé un modèle plus archaïque) du même manuel, modèles disparaissant du catalogue de la boîte 6 de la même époque faute de place ? Paradoxalement, lors des années Miro une nouvelle voiture de sport la remplace. Elle est plus massive et pourvue d'essieux parallèles, ce qui est une régression.

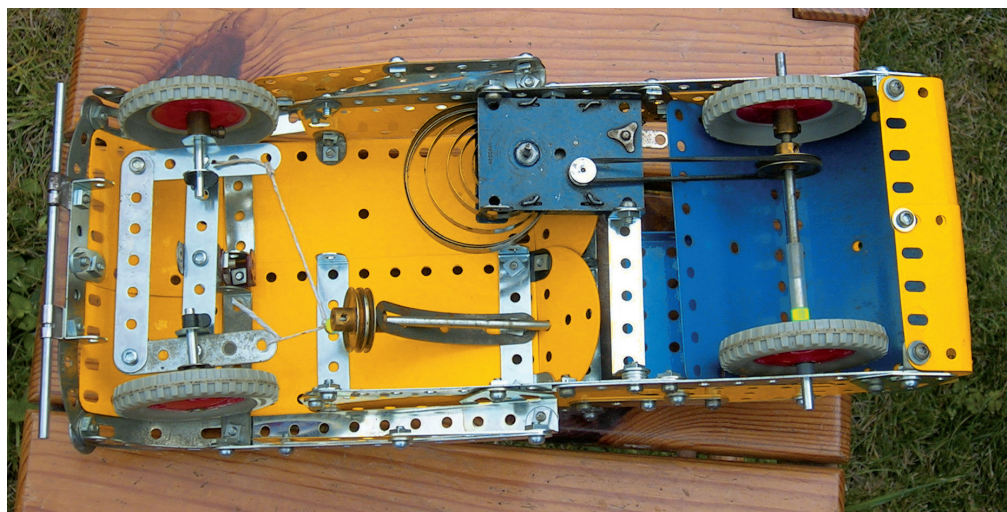
Les modifications apportées par la construction sont mineures :

- Suppression du carénage complet des roues avant, ce qui déjà en 1954 était démodé.
- Réemploi des plaques semi-circulaires libérées pour constituer le tableau de bord
- Réemploi des plaques 6X6 pour couvrir la plaque à charnières (homogénéité des couleurs de l'époque du jaune, la plaque à charnière disponible étant antérieure et bleue)
- Rehaussement d'un trou du sommet du pare-brise.
- Motorisation par un moteur Magic, un peu poussif pour emmener les 850 g du modèle. La photo montre l'incursion de quelques pièces modernes en plus du support plat et de la bande coudée qui tiennent le moteur.
- Poulie de 25 mm et son anneau de caoutchouc à la place de la roue barillet comme volant.



Alors pourquoi en parler ?

D'une part, sans changer la composition des boîtes, les concepteurs ont fait un effort de renouvellement considérable, ce qui met encore plus en relief l'archaïsme des autres modèles proposés qui sont pour la plupart en voie de disparition : En 1966, si la grue Titan à poser les blocs de béton ou la machine fixe à vapeur résiste encore, tous les autres modèles ont une allure résolument moderne et cosmopolite quoique survive un cyclecar très insulaire. A mon avis, ce modèle annonce l'ingéniosité des modèles des années 80-90 avant le bouleversement qui a conduit au meccano actuel. C'est pourquoi la construction se révèle assez longue (compter 4 heures pour un bon résultat) comparative-ment aux autres modèles du manuel, ce qui pourrait permettre d'affirmer que c'est une véritable révolution qu'a vécu le meccano à cette époque et que ce modèle n'en est qu'un des aspects (1954, ce sont aussi les trous oblongs, les plaques triangulaires et la disparition du carroyage). L'évolution se poursuivra dans le même sens et les modèles de l'époque 1990 seront d'une sophistication sans commune mesure avec ceux des âges antérieurs, offrant souvent de



nombreuses difficultés aux jeunes amateurs. C'est dès la boîte 2 (devenue 3) qu'un parallélogramme de direction apparaît sur un buggy repris sur la voiture de course monoplace de la boîte 4 qui en est le développement logique. (Citons aussi l'espèce de tarasque appelée meccanoïde d'une complexité aussi rebutante que son aspect.)

Pour le surplus, une étude de l'évolution des mécanismes de direction présenterait un certain intérêt.

Et puis les nouvelles couleurs vont si bien à cette petite voiture !

JEAN-FRANÇOIS BARRIE CAM 1422 ■

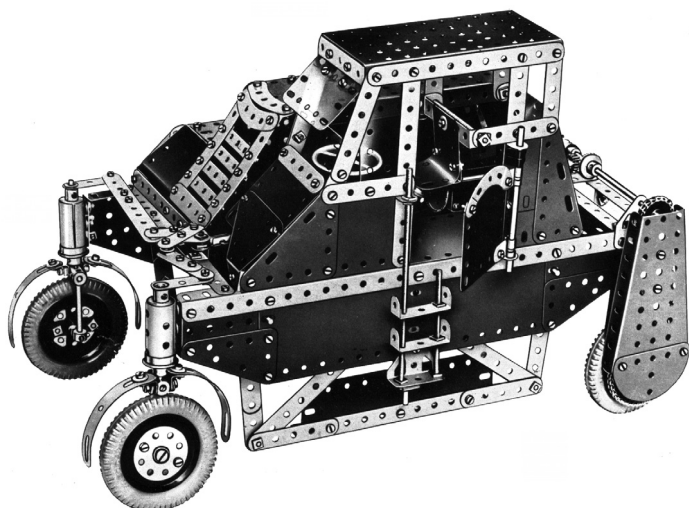
DE LA RÉALITÉ AU MECCANO

Une rubrique proposée par Jean-Pierre Veyet

Aujourd'hui : **Le Chariot cavalier**

Passionné d'engins de travaux publics et miniers, je suis abonné à une revue qui s'appelle : "LA REVUE DES ENGINs" (AIPETHOAC) Association Internationale pour la Promotion des Engins Techniques comme Objets d'Art et de Culture.

En feuilletant le dernier numéro, j'ai trouvé une photo d'un chariot transporteur de pièces longues de marque ROSS.



Ci-dessus, un modèle photographié par Keith Haddock dans un musée aux USA. Pour les personnes intéressées ce musée est localisé à Colchester dans le Connecticut, donc à deux pas de chez nous ! Il se trouve que ce chariot ressemble très fortement au modèle 9.8 de la période.

Cette marque américaine était spécialisée dans les engins de manutention sauvegardés au musée Rétro machines qui se trouve à Cordelle (42 Loire).

La société a également réalisé des chariots cavaliers à transmission par chaînes, ceux-ci étaient particulièrement utilisés en scieries pour le transport des pièces longues.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■

CHEVAL MÉCANIQUE

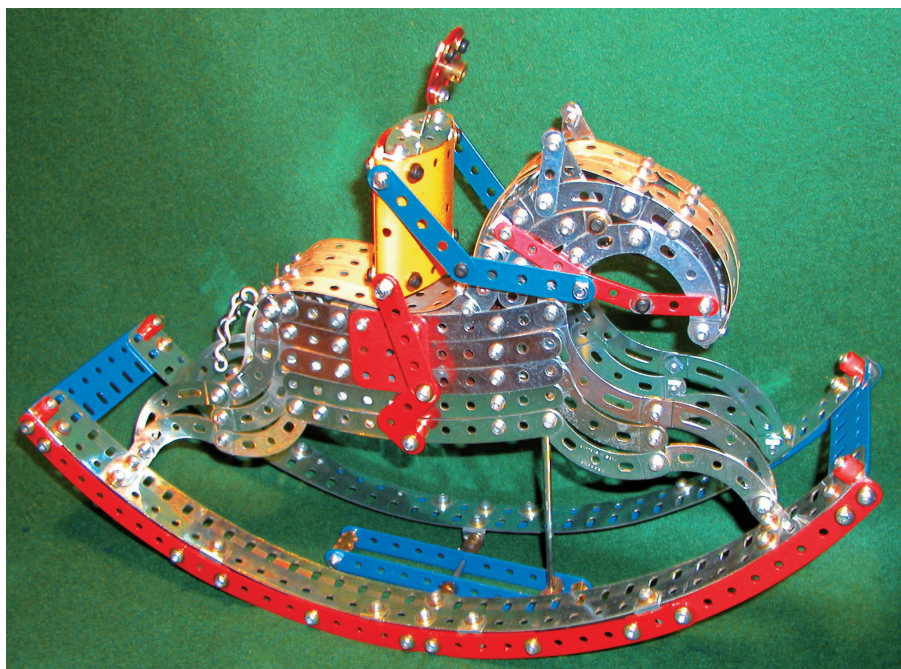
Par Jean Max Estève

La principauté du Delphinois vient de s'enrichir d'un nouveau sportif, à savoir cet émérite cavalier, le bien nommé Xam-naej qui n'est en fait que le secrétaire de son altesse Zebog 1^{er}. Par sa conception, ce petit modèle vous offrira des heures de détente, surtout si vous possédez des animaux domestiques, j'ai essayé, le basculement les intrigue.

Avec votre machine à cintrer les bandes, vous cintrerez deux poutrelles plates N° 103 T de telle façon qu'elles épousent la courbe des bandes incurvées N° 89. Deux fois vous fabriquez les deux courbes basculantes en procédant comme suit : Deux N° 89 se chevauchant sur trois trous reliées en leur milieu et bout à bout par une N° 89, vous ne serrez pas fortement. A chaque extrémité des courbes obtenues, vous vissez une cornière N° 9 L.

Sur les poutrelles plates vous vissez aux 10^{ième} et 17^{ième} trous de chaque côté une équerre N° 12, ces équerres seront ensuite glissées entre les N° 89 se chevauchant, maintenant vous pouvez serrer vos boulons. Ensuite vous reliez à chaque bout, les deux courbes à l'aide d'une poutrelle plate N° 103 C vissée sur les deux petites cornières N° 9 L. Sur ces courbes et à chaque bout vous vissez une équerre N° 12 B, et à chaque extrémité (pour faire joli) une entretoise orange N° 38 A à l'aide d'une vis N° 111 A et de son écrou.

Le profil du cheval s'obtient très simplement, La jambe arrière, fixée à la N° 12 B, deux bandes incurvées N° 90 et 89 B vous vissez à l'extrémité une bande étroite N° 235 G, sur cette bande vous vissez trois N° 90 et sur celle du haut un disque de 8 trous N° 24 A. Pour la jambe avant à partir de la 12 B, deux bandes incurvées N° 90 et 89 B, ensuite presque comme pour la jambe arrière une N° 235 G sur laquelle vous vissez trois bandes N° 90, 90A et 89B. Le corps se compose de cinq bandes incurvées N° 89, celles-ci sont tenues ensemble à l'aide de deux bandes N° 5 vissées au niveau du troisième trou. Vous pouvez



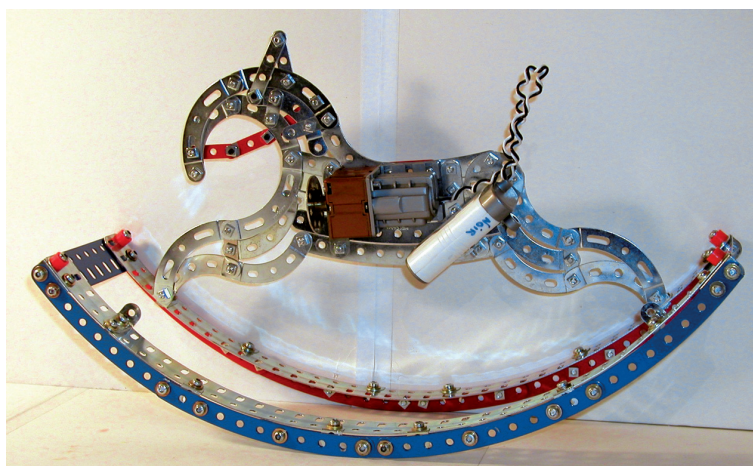
maintenant relier les ensembles jambes et corps comme montré sur la figure ci-dessus.

La tête s'obtient, en partant de l'intérieur avec deux N° 90 A, au dessus une N° 90 A et au dessus une 90 A inversée, une N° 89 B que suit une N° 90 A, au bout de cette 90 A

vous fixez une bande coudée N° 48 E.

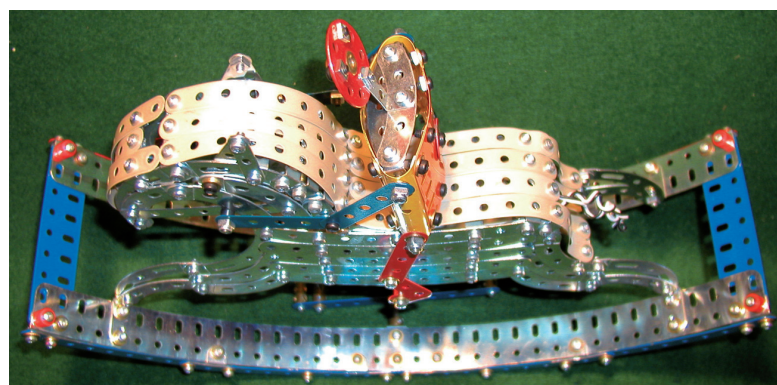
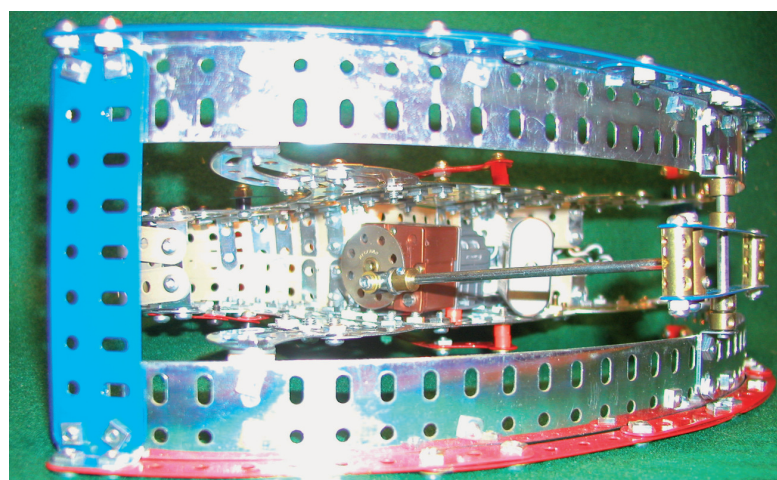
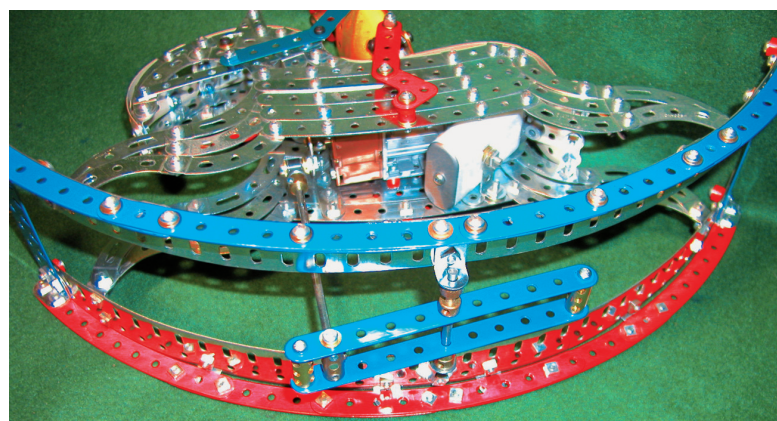
Afin de pouvoir raccorder l'autre côté du profil du cheval il vous faut mettre en place des N° 812 B. En partant de la tête : 2^{ième} trou oblong de la 90 A, raccord 90 A et 89 B, 2^{ième} trou oblong 89 B, trous rond 89 B, raccord 89 B et 90 A, deux trous suivant 90 A, 9^{ième} trous et 11^{ième} trou N° 89, 1^{er} trou N° 90 A et 4^{ième} trous de cette même 90 A.

Comme montré sur la photo n'omettez pas de fixer le coté de la selle, les rennes, l'œil et les oreilles. Maintenant il vous faut fixer le moteur N° 760 et son réducteur N° 770 et son réducteur N° 761. Sur l'axe du réducteur vous fixez une roue barillet N° 24 et sur celle-ci vous fixez une petite chape d'articulation N° 116 A, à l'aide d'un long boulon pivot n° 147 B1, au moyeu de ce N°116 A vous vissez une tringle N° 15. Afin d'assurer



le mouvement de balancier du cheval, Le balancier est fabriqué à l'aide de deux bandes N° 2, à chaque extrémité entre celles-ci vous installez un accouplement N° 63 que traverse une vis N° 111 D et terminé par un écrou frein N° 37 H ce qui permettra la tenue de cet ensemble. Cet ensemble est fixé mobilement aux deux courbes basculantes en partie centrale à l'aide d'une tringle N° 16 A et maintenue à l'aide de deux bagues N° 59. Au deuxième trou des bandes N° 2 sous la roue barillet vous mettez en place comme précédemment un accouplement N° 63 en prenant soin qu'il soit mobile, l'autre extrémité de la tringle N° 15 entrera dans le trou central de cet accouplement et sera maintenu définitivement.

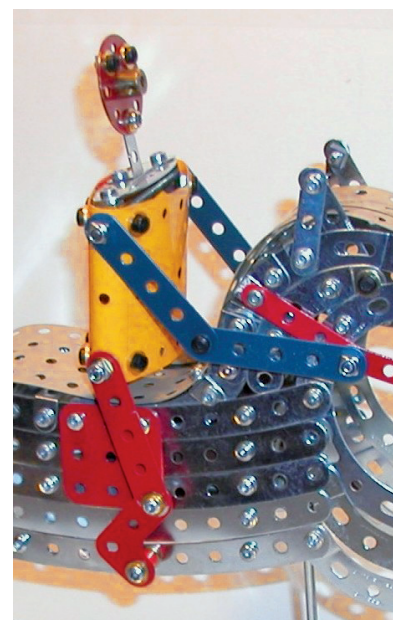
Un petit essai de mouvement vous encouragera à continuer la construction de ce modèle. En fait le basculeur lève l'avant du cheval, celui-ci par son poids redescend et oblige le basculement à



se poursuivre, on a presque trouvé le mouvement perpétuel (jusqu'à épuisement des piles).

Ces petits essais de satisfaction étant terminés il vous faut passer à la fabrication de l'autre profil du cheval, en prenant soin comme précédemment de mettre en place mais inversement les N° 812 B. Un petit conseil, pour monter le profil, faites vous un gabarit de base avec une bande de 33 trous, ensuite vous pourrez raccorder les deux profils et pour le dessus vous utiliserez des bandes flexibles de la série B482 etc....

Le corps du cavalier est constitué de deux plaques N° 199, et de deux plaques N° 200, les jambes se fabriquent avec une bande N° 5 et un gousset triple N° 133 B, celui-ci est fixé définitivement au milieu de la bande incurvée N° 89, l'articulation est faite avec une vis N° 111 C que tient un écrou frein N° 37 H, le haut de la jambe est fixé de même sur le côté du corps. Les bras sont fabriqués à l'aide de deux bandes N° 5. Le haut du corps se fabrique avec deux bandes incurvées N° 90, vous vissez à chaque extrémité une équerre étroite N° 812 B, au centre une équerre N° 812 B, sur laquelle vous vissez une roue barillet N° 24, qui fera office de tête. Cet ensemble ainsi obtenu se fixe sur le haut du corps à l'aide d'une tige filetée N° 80 C, celle-ci traversant l'extrémité des bras, le corps, et les deux N° 812 B, à chaque extrémité vous aurez soin de visser un écrou frein N° 37 H.



LA PHOTOGRAPHIE ET LE MECCANO

DEUXIÈME PARTIE : TECHNIQUES AVANCÉES

Par Jacques Vuye



Figure 1 : Photo réalisée avec l'aide du Studio Meccano décrit dans cet article. Le cliché a été pris avec les 3 sources lumineuses et a été légèrement retouché pour faire disparaître les petits défauts de peinture visibles dans la figure 3.

UN STUDIO PORTABLE EN MECCANO

"La photographie, c'est la maîtrise de la lumière". La lumière du jour, utilisée comme décrit dans l'article précédent est la plus simple, la moins chère et la plus efficace. Pourquoi ? Parce qu'elle est bien distribuée, uniforme, et atteint notre sujet avec ses rayons bien parallèles!

Même à l'intérieur, elle est sans doute la meilleure source possible pour la photo de modèles, comme en témoigne la fig. 2. Mais il faut encore un peu l'appivoiser : c'est le but du petit "studio portable" construit en cornières Meccano qui est rapidement devenu mon accessoire photographique le plus utilisé! Chacun pourra se le construire à ses propres dimensions et en fonction des feuilles de Bristol dont il dispose (voir article précédent dans le no. 105 du Bulletin du CAM). La forme incurvée de l'arrière-plan permet de mieux contrôler les ombres et surtout de créer un fond continu et neutre sur lequel les retouches éventuelles sont beaucoup plus faciles. En utilisant les petites pinces de fixation on peut ajuster l'arrière plan en fonction des dimensions de l'objet photographié.

L'ÉCLAIRAGE ARTIFICIEL PAR SPOTS LUMINEUX

Dans beaucoup de cas, il est difficile, voire impossible, de disposer de notre source lumineuse préférée. L'usage de la lumière artificielle est alors inévitable. Avec quelques précautions et un peu de pratique, on arrive à obtenir de très bons clichés. Mon premier choix se porte sur les lampes à incandescence de type "Spot" montées sur des pinces, une solution qui a aussi l'avantage d'un prix très abordable. Il faut d'abord prendre en considération la position des sources de lumière et leur cheminement vers le sujet puis vers l'objectif de l'appareil

pour éviter les ombres et les reflets indésirables. Avec une source placée parallèlement à l'axe de prise de vue, la lumière sera réfléchiée directement et sur des surface brillantes (par exemples les bandes Meccano zinguées), on obtient alors souvent des reflets disgracieux. Il faut donc placer les sources lumineuses sur des axes différents de l'axe de prise de vue. Ces angles diffèrent bien entendu en fonction du sujet et de l'orientation de ses différentes surfaces, il est donc difficile de recommander un "angle idéal" et passe partout. On obtient cependant de bons résultats avec des sources multiples, placées différemment. Au départ j'utilise un minimum de 3 sources séparées, avec leurs axes au moins à 45 degrés de l'axe de prise de vue. En règle générale, je commence par placer deux sources symétriquement, en avant du sujet, et plus ou moins dans le même plan qui contient le sujet et l'appareil photo. Je modifie leur position légèrement jusqu'à créer un éclairage plus ou moins uniforme. Je commence par m'assurer qu'il n'y a pas de reflets directs. Je recherche ensuite à minimiser les ombres portées : l'une des sources doit éclairer la zone d'ombres créée par l'autre. Je place ensuite une troisième source directement au dessus du sujet, et légèrement en retrait, éclairant essentiellement le haut et l'arrière plan. Ce troisième spot va aussi créer une zone claire sur l'arrière plan et atténuer, si pas effacer complètement, toute ombre projetée par les deux premières sources. Dans les cas difficiles de modèles très compliqués, pour lequel il devient difficile d'éclairer correctement tout le sujet, on peut faire appel à des réflecteurs auxiliaires. J'ai trouvé une solution très économique en recyclant à cet effet les inserts cartonnés (dorés ou argentés) présents dans les emballages de saumon fumé! Comme mentionné dans la première partie de cet article, il faut aussi vérifier la "balance des

blancs" qui est une fonction du type d'éclairage utilisé. En principe, avec la présence de notre fond blanc, le système de détection automatique de l'appareil de photo numérique fera le bon choix. Si votre appareil dispose de la fonction "cliché de test", c'est une astuce très efficace pour obtenir une valeur exacte. En cas de réglage manuel, les lampes à incandescence

ont une température de couleur oscillant autour de 3000 deg. K, les lampes fluo "chaudes" autour de 4000 deg K. et les lampes type "lumière du jour" sont centrées autour de 6600 deg K. D'une façon générale, si votre cliché apparaît trop "bleu", augmentez la valeur de température de couleur, le contraire si le cliché apparaît trop "rouge".



Figure 2 : Le studio Meccano et ses 3 sources de lumières. On peut modifier la position des sources tout au long des cornières. La barre transversale horizontale permet encore plus de flexibilité de placement en fonction du modèle. On remarquera que l'appareil est monté sur un statif solide. On peut voir aussi au sol la télécommande indispensable pour assurer une prise de vues stable.

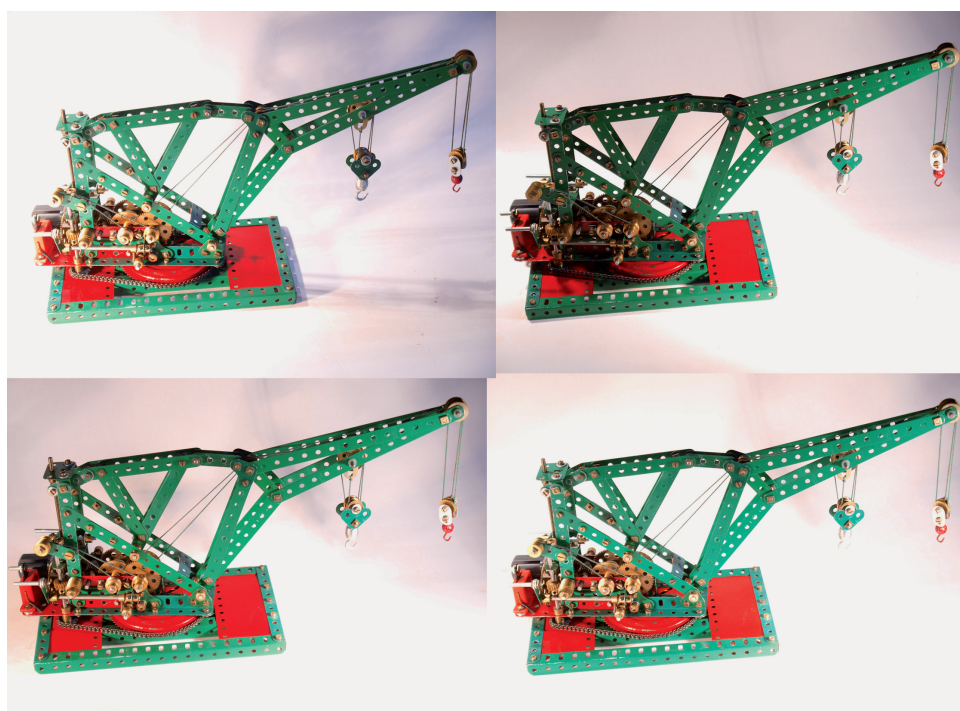


Figure 3 : Quatre vues identiques mais avec allumage progressif des différentes sources, pour démontrer l'effet obtenu. En haut, à gauche, éclairage avec le spot de gauche uniquement. A droite avec le spot de droite : on remarquera la différence dans les ombres projetées. En bas, à gauche seul le projecteur supérieur est allumé, il reste des zones d'ombre. Le cliché final avec les trois spots allumés donne un résultat meilleur. Ce même cliché, légèrement retouché est celui présenté en tête de cet article

LA PHOTO AU FLASH

Le flash reste la source "portable" la plus pratique et la plus efficace. Pour la photo "sur le terrain" (comme les expositions), le flash est pratiquement indispensable. Pratiquement tous les appareils actuels sont équipés d'un flash électronique, asservi au système d'exposition automatique, ce qui procure une grande simplicité d'utilisation. En plus de sa disponibilité, le flash a aussi l'avantage de fournir une source présentant une température de couleur proche de la lumière du jour. Malheureusement, utilisé sans précaution dans la photographie du Meccano, c'est aussi celle qui risque de provoquer le plus d'effets indésirables, tels les reflets violents et les ombres portées avec forts contrastes, particulièrement à courte distance. Ces effets néfastes peuvent cependant souvent être atténués pour revenir dans des limites acceptables. Il suffit la plupart du temps de choisir son angle de prises de vue de façon à éviter les réflexions directes sur les surfaces brillantes du modèle. Si possible, il est utile de prendre le plus de distance possible avec le modèle et utiliser de préférence le "zoom" de l'appareil pour obtenir le cadrage souhaité. Si on dispose d'un flash orientable, on peut se servir du plafond ou des murs adjacents comme réflecteurs. A noter que pour être efficace, les dites parois réfléchissantes doivent être suffisamment proches pour ne pas excéder la portée du flash utilisé. Se méfier aussi des parois aux teintes trop vives qui peuvent modifier la balance des couleurs du cliché. Quelques prises de vue de test suffisent souvent à trouver le bon réglage.



Figure 4 : Le diffuseur est une petite boîte translucide qui se monte simplement sur la tête du Flash.

En mode flash, je me sers en plus de deux petits accessoires simples et bon marché : un diffuseur et un réflecteur. Le diffuseur se place devant le flash. Comme son nom l'indique, il disperse la lumière du flash et réduit la plupart des reflets désagréables. Le réflecteur, dont la surface réfléchissante est dirigée vers le sujet, s'utilise dans le cas du flash indirect. Il renvoie une fraction de la lumière directement vers

le sujet. Cette petite astuce permet d'obtenir une bonne balance entre un sujet éclairé correctement, sans reflet dérangeant, et un arrière plan plus sombre. Pour être complet, il me faut aussi mentionner une technique de photographie apparentée à la photo professionnelle et qui fait appel à des flashes multiples. Cette approche, apparentée à celle de l'éclairage par spots, décrite plus haut, fait appel à un réseau de flash, synchronisés par un réseau de communication (filaire ou sans fil), permet d'obtenir de très bon résultats. Elle dépasse cependant le cadre de cet article.

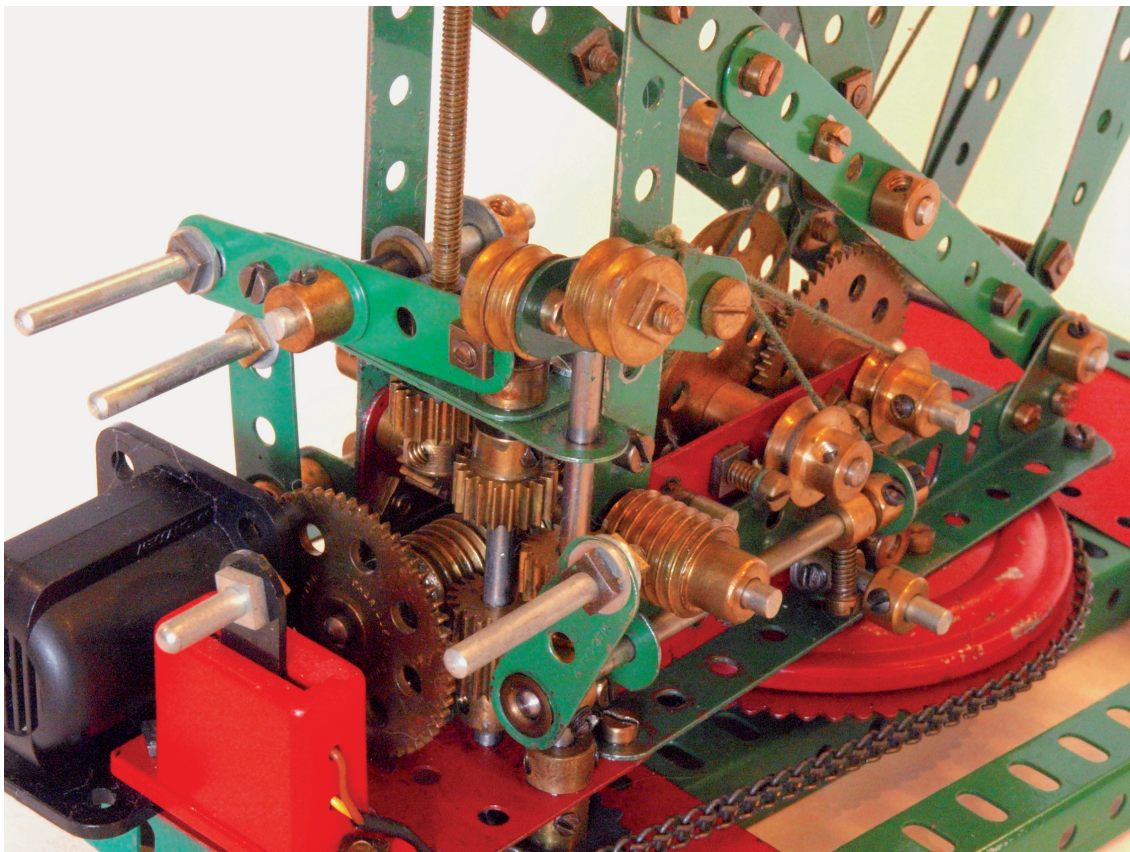


Figure 5 : Le réflecteur est un simple rectangle de plastic blanc, qui renvoie une partie de la lumière du flash indirect directement vers le sujet et favorise un meilleur contraste

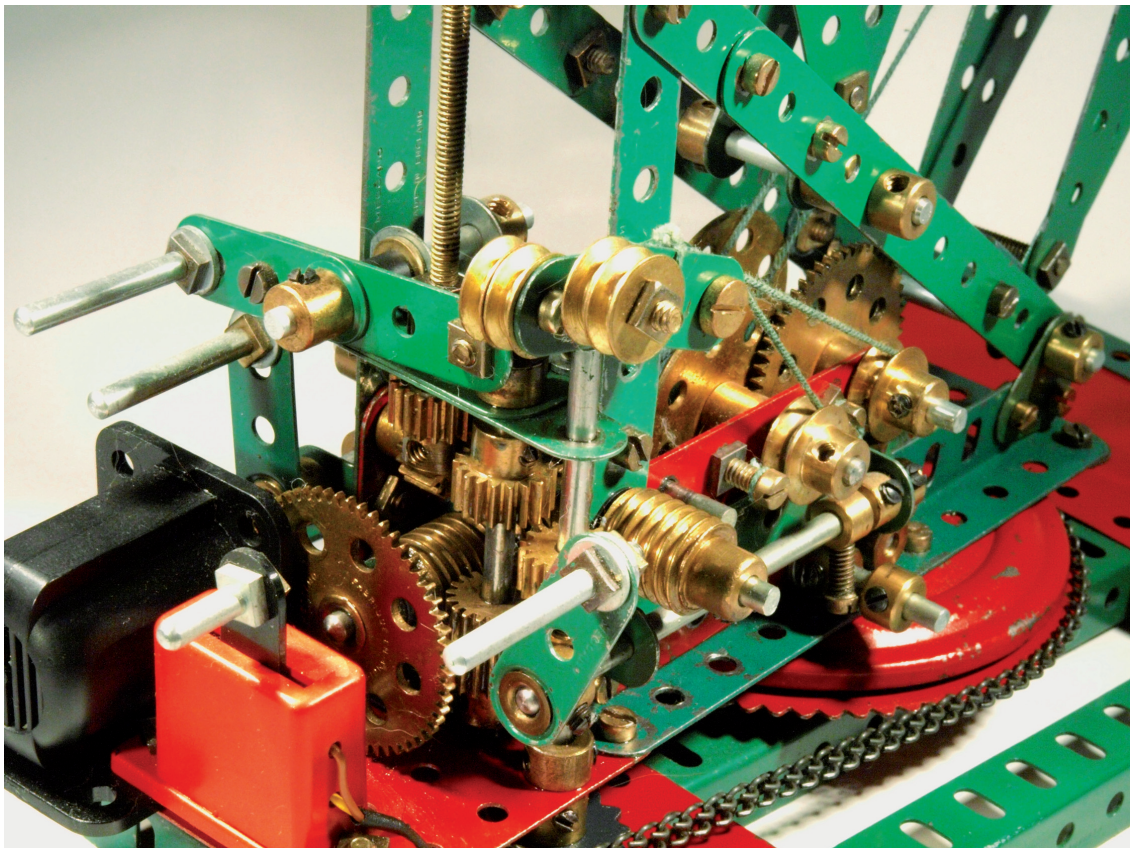
LA RETOUCHE DES CLICHÉS NUMÉRIQUES

Avec l'avènement du numérique, il est devenu possible de retoucher nos photos nous-mêmes sans grandes difficultés. On peut aisément corriger les petits écarts d'exposition et redimensionner ses clichés avec les logiciels simples fournis avec la plupart des appareils numériques.

Avec des logiciels plus avancés on peut aussi effacer ou atténuer des défauts de prise de vue comme des ombres, des objets indésirables ou des petits défauts de peinture. Ce sujet dépasse largement le cadre de cet article, mais pour ceux ou celles que cela intéresse, je me sers depuis plusieurs années de Photoshop Elements, la version simplifiée (et beaucoup moins coûteuse !) de Photoshop. Pour le genre de travail en question, je trouve la fonctionnalité largement suffisante. C'est un logiciel très intuitif, et à la portée de tous. Pour en savoir plus je suggère de faire une recherche de "Photoshop Elements" <http://www.editions-eyrolles.com/> où je me suis procuré les livres d'instructions et d'exercices indispensables.



Figures 6 et 7 : Deux clichés de détails identiques, mais avec éclairages différents. Le cliché du haut est pris avec la lumière du jour, celui du bas est en lumière artificielle avec l'aide des 3 spots du studio Meccano. Le cliché en éclairage naturel est plus uniforme et comporte moins de reflets.



EN CONCLUSION

Il me reste à remercier un de nos collègues du CAM (il se reconnaîtra...), lui-même photographe passionné, qui m'a suggéré un petit ouvrage extraordinaire : "Fabriquer ses accessoires d'éclairage photo" par Cyrill Harnismacher (également disponible chez <http://www.editions-eyrolles.com/>) Ce livret est rapidement devenu le petit guide indispensable

et la source d'idées et de solutions pour tous mes exercices de photographie de Meccano...et autres! Je suis à la disposition de ceux et celles qui désirent discuter le sujet d'une façon plus approfondie ou pour fournir toute information complémentaire.

JACQUES VUYE CAM 1557 ■

1858-2008 LES 150 ANS DE BELLEGARDE SUR VALSERINE ET... LE MECCANO

Par Daniel Bernard

1858 Arrivée du premier train sur la ligne Lyon Genève, non des moindres, il était tracté par la "CRAMPTON" si particulière avec ses grandes roues motrices à l'arrière du foyer, et ses 120 km/heure (en ligne droite) possible grâce à son centre de gravité très bas.

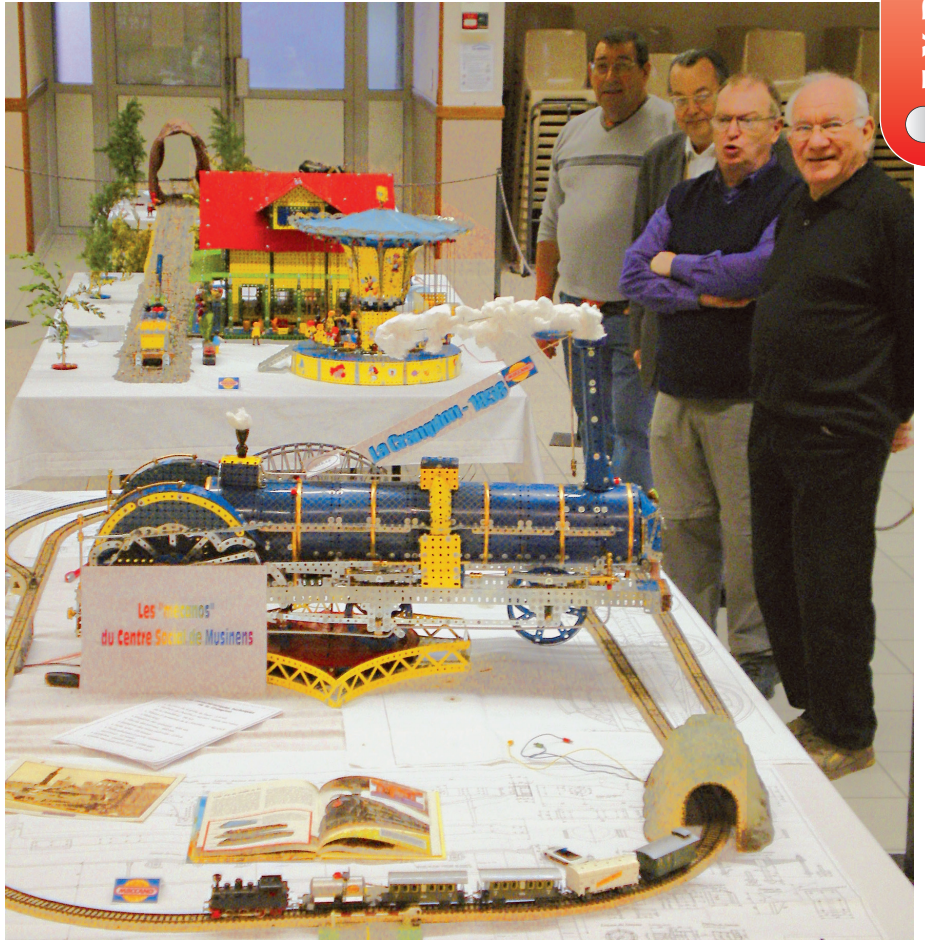
Le Mécanicien avec son chapeau haut de forme (dans les gares) était comparable à un pilote de ligne d'aujourd'hui...

La construction de la CRAMPTON en Meccano est très intéressante, instructive et nous procure un plaisir intense, comme en 1958 !!! La machine n'avait que 100 ans et moi un peu plus de 10... je l'ai construite avec des plaques bande bleues quadrillées, conservées précieusement sans savoir qu'un jour... ? En 2008 elles me seraient très utiles.

Cette machine devrait faire l'objet d'une notice de montage, je pense que cela sera fait. Pour faire passer le train, il a fallu enjambrer la Valserine avec un viaduc construit non sans mal à l'époque il comprend 11 arches sur 240 m de long et 65 m de haut. Ce travail en "Meccano" a été confié à M. Georges ROLLET CAM 1629.

Mais pour faire arrêter le train et rassembler les voyageurs il fallait construire une gare !! De type chalet Suisse, sa construction fut confiée à M. Maurice MARTIN CAM 1404.

Nous voici donc en exposition pour fêter le 150^{ème} anniversaire de Bellegarde avec la musique bien connue des "meccanophiles" et puis comme c'était la fête, les manèges et balançoire de Maurice décoraient les 10 mètres de tables d'exposition. Pour en revenir aux 150 ans de Bellegarde, 1858, correspond au transfert du chef lieu Musinens au hameau de Bellegarde placé plus près du fleuve et du confluent avec la Valserine



pour en utiliser la force motrice d'où l'installation de nombreuses industries et commerces et bien sûr, le passage du chemin de fer.

150 ans ça se fête, et à Bellegarde "Meccano" cela veut dire quelque chose ; les bellegardiens se souviennent du spectacle donné par notre cher Club en Mai 2007, bientôt 2 ans nous en parlons encore, nous en entendons parler mais les artistes sont loin...

ROQUEBRUNE SUR ARGENS

LE 7 DÉCEMBRE 2008

Exposition organisée par la section PACA du CAM

Texte J. Proux, photos W. Dewulf et J. Proux

Dans la très belle salle des fêtes du quartier des Issambres à Roquebrune sur Argens (Var) se tient depuis plus de 5 ans une bourse d'échanges de jouets de collection bien connue dans la région Il nous a semblé intéressant de nous associer à cette manifestation car nous étions sûrs de toucher un public assez nombreux et amateur de jouets. L'organisateur de la bourse a immédiatement été intéressé par notre participation et nous a accueillis avec beaucoup d'enthousiasme.

Tout a commencé au cours de la semaine précédant l'expo par une ballade (remarquée) dans toutes les communes de l'est Var de la loco de J. PROUX sur le toit de la voiture de l'organisateur pour ses tournées d'affichage (photo 1).

Puis le 8 décembre se sont retrouvés 15 exposants venus de la région Paca mais aussi de l'Hérault, du Territoire de Belfort et même d'Italie !

La bourse d'échange se tenait dans la salle elle-même tandis que nous avions pour nous, sur la totalité de la scène (environ 200 mètres carrés), un parcours à sens unique (style IKEA) avec une entrée et une sortie.



Photo 1



Photo 2

J-P. Viel était le premier exposant avec son très bel élévateur (photo 2). Près de lui J-P. Lucchini et son épouse exposaient quelques vieux modèles Meccano (avion et canot). En face se trouvait G. Chiambretto et différents moteurs, machines à vapeur ainsi qu'un très beau vélo (photo 3).



Photo 3

Venaient ensuite G. et J. Carlin qui avaient apporté un ensemble très intéressant de véhicules de transports exceptionnels associant des modèles réduits de camions et des constructions Meccano (photo 4) ainsi que 2 de leurs célèbres scènes de taumachie.

J. Proux exposait sa loco 231 (qui avait bien résisté à son périple routier), un assortiment de boîtes reconstituées couvrant près d'un siècle de Meccano, différents petits modèles et enfin une boîte n° 10 inédite (voir par ailleurs l'article qui lui est consacré).



Photo 4

On passait ensuite à J-M. Jacquel avec son très bel avion Bréguet 393T, particulièrement bien mis en valeur (photo n° 5). Le public s'arrêtait ensuite devant les grands modèles de W. Dewulf associant les aspects ludiques et pédagogiques (photos 6 et 7) puis passait sous l'imposante double grande roue de P. Boizard (photo 8).

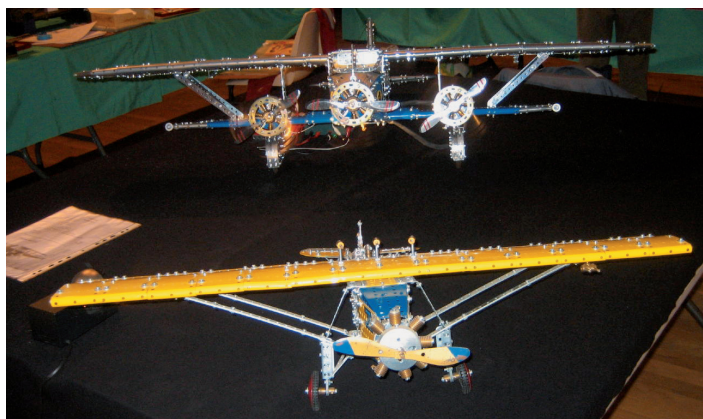


Photo 5



Photo 6

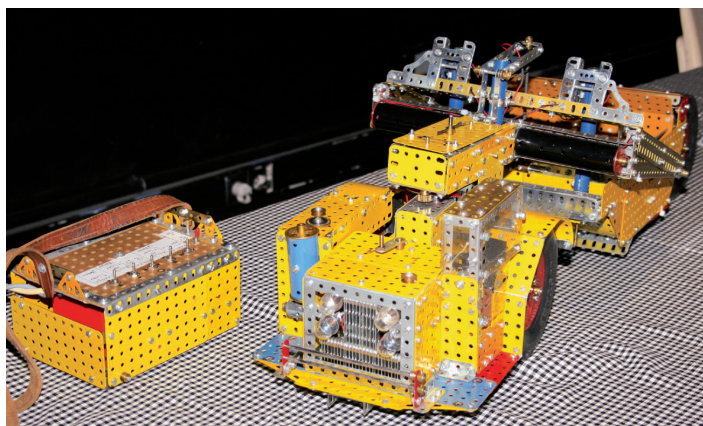


Photo 7



Photo 10

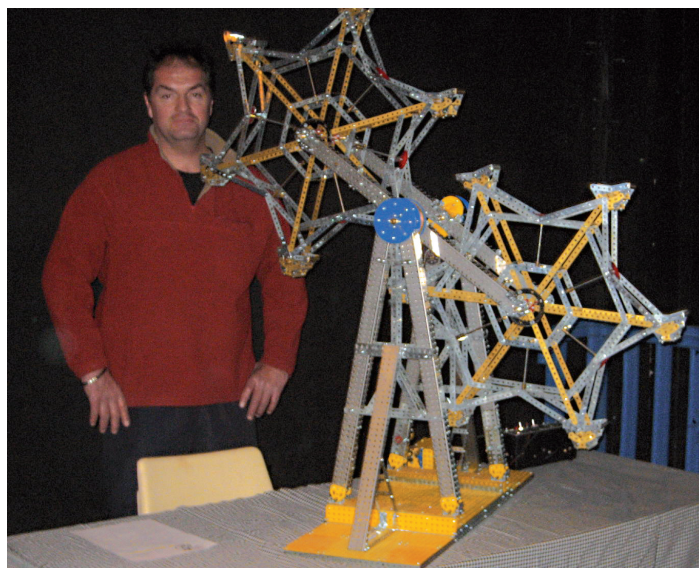


Photo 8



Photo 9

C'était ensuite une collaboration entre, principalement, J. Féron, J-C. Acquaviva, M. Gallino qui permettait d'exposer la série complète de toutes les boîtes (N° 0 à 10) des années 50 (bleu quadrillé) avec, pour chaque boîte, un modèle construit (photos 9, 10).

La visite se terminait par un très bel ensemble de moteurs et de boîtes anciennes d'A. Querquelin (photo 11).



Photo 11

Dans la salle principale, 6 mètres de tables nous permettaient de présenter des boîtes à la vente, sous la responsabilité de M. Pages, C. Simon et D. Derouille. Le bilan de cette journée a été très positif puisque plus de 350 visiteurs sont venus nous voir et, pour beaucoup d'entre eux, ont appris avec surprise que Meccano n'était pas mort !!!

CHAUDFONTAINE (BELGIQUE)

Par Jacques Vuye

Tenue du 8 au 23 Novembre 2008, cette exposition présentant la superbe collection de nos collègues Gaston et Odette Marette, organisée sous les auspices du Foyer Culturel et L'Echevinat de la Culture de la Commune de Chaudfontaine (Province de Liège) a attiré près de 500 visiteurs et une surprenante couverture médiatique. Le service culturel de la Province de Liège assurait quant à lui les pièces exposées et assumait gracieusement le vernissage de l'exposition. La qualité des objets exposés avait même attiré de nombreux visiteurs venus de plusieurs villes de France, des Pays Bas et bien sûr de Belgique. Certains membres du CAM se sont même transformés en guides occasionnels lors de leur visite : Michel Lhomme, Christophe Dondeyne et Aubin Fanard n'ont pas hésité à mettre la "main à la pâte" en répondant aux questions des visiteurs. En plus de la collection de Mr Marette,



Photo 1 : Odette et Gaston, contemplant le résultat de dizaine d'années d'effort



Photo 2 : Magnifique assortiment de boîtes Rouge-Vertes des années 1950- 1960



Photo 3 : Boîtes constructeurs d'Avion et d'Autos, merveilleusement mises en valeur. L'avion Bleu-Blanc était destiné au marché Néerlandais



Photo 4 : Boîtes Rouges-Vertes de la fin des années 1930



Photo 5 : Quelques coffrets rares de l'âge d'or du Meccano



Photo 7 : King Ghidora, construit par Jean Hankenne

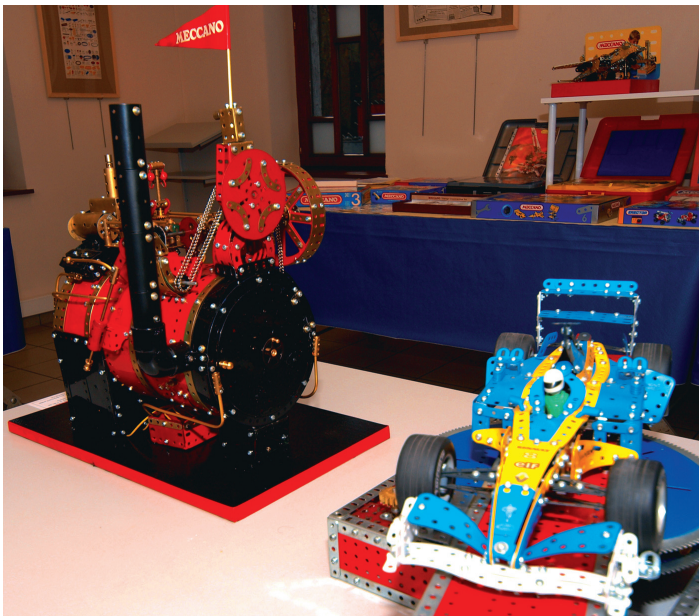


Photo 8 : Renault F1 et machine à vapeur d'après Dave Harvey, modèles de Jean Hankenne

il y avait aussi un choix superbe de modèles Meccano construits et prêtés par notre camarade Jean Hankenne. L'exposition a profité d'une forte couverture médiatique, y compris une annonce dans la chaîne radio locale, un direct de 3 minutes sur la RTBF, première chaîne de télévision Belge et un reportage sur la chaîne TV locale RTC. Quant à votre serviteur, il n'a pas regretté son long voyage depuis le Lot, il suffit de voir les clichés des objets présentés pour s'en rendre compte.

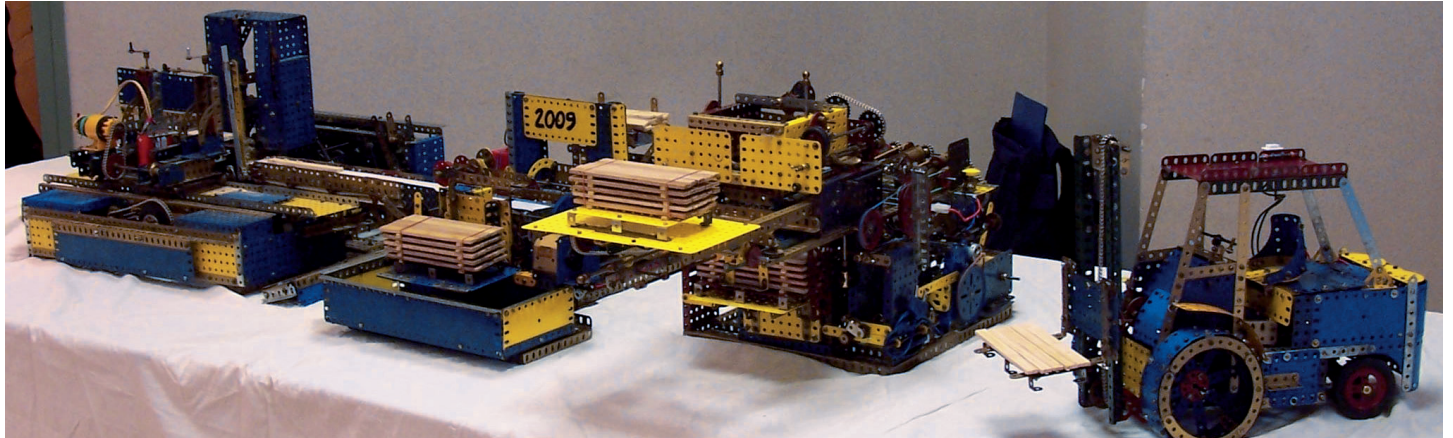
JACQUES VUYE CAM 1557 ■



Photo 6 : Trésors inestimables de la première époque nickelée

UNE MINI EXPO À BOURGOIN JALLIEU (38300)

Compte rendu et photos de Jean-Pierre Veyet



Scierie de Richard Ratouit

Le 25 janvier dernier avait lieu cette petite exposition réalisée à l'Espace Grenette de Bourgoin Jallieu sous l'égide de l'association OMNIBUS.

Cette association est théoriquement spécialisée sur les trains, mais réalise régulièrement des expos sur les jouets anciens et c'est dans ce cadre que 6 personnes du CAM se sont retrouvées parmi bien d'autres jeux et jouets.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



Grue n°4 de James Chaudron



Avion Dornier, manège et locomotive type Mallet de Louis Philippe Daronnat



Votre serviteur...

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The Meccano Newsmag - N° 112 - Novembre 2008

Moteur à vapeur à deux cylindres inclinés jumeaux par Tony Homden.

Pennine Meccano Guild de 1974 à 1981 : Bill Charleson évoque quelques souvenirs.

Excavatrice sur rails : des idées de modèles par Tony Brown.

Bras de manivelle planétaire et machine de Watt par Pat Briggs.

Wendy Miller décrit quelques ateliers avec des enfants, des modèles simples.

Comptes Rendus d'expos : Oxton par Robin Scholar, Skegness par Geoff Brown. Quand une exposition Meccano n'est pas une exposition Meccano par Ken Radcliff, un article sur la frontière entre purisme et hérésie.

Meccano Nieuws - N° 26.3 - Automne 2008

Rencontre avec Bertus Jongste.

Machines à marcher à 2 et 4 pattes par Freak Dijk et Co Stevens.

Grue portique avec une électronique importante par Martin Hermanns.

Enquête sur le système de construction mécanique "Der Junge Mechaniker" 2^{ème} partie.

Comptes rendus d'expos : Rijswijk, Tiel (photos sur le site du Club) Page pour les jeunes : la construction d'une grue.

Canadian Meccanotes – Decembre 2008- Numéro 52

Ron Kurtz a été élu Meccanoman du Canada pour l'année 2008. Nouvelles boîtes d'une série appelée "Things" par Don Morton.

Comptes rendus d'expos : Ottawa, Musée de l'aérospatiale à Toronto, Kempville

Les acrobates, un modèle d'Ed Barclay, vidéos sur le site <http://s198.photobucket.com/aelbums/aa243/ed144a/>

Meccano & Erector Club Newsletter (Vol. XXXIII, N°4, Décembre 2008)

Les nouvelles boîtes Erector-Meccano sur le marché américain : 7531 et une boîte sans numéro combinant les 5700 et 7700.

Une grue portique automatisée, modèle de démonstration de 1963, propriété de Louis Maillifer décrit par Anton Calleia.

Frank Berto reconstruit un modèle de tracteur Case de 75CV d'après des plans inédits de Keith Cameron qui dateraient de 1976.

Constructor Quarterly - N° 82 - Décembre 2008

"Big Lizzie" un modèle de Ken Senar d'après un prototype unique de tracteur Australien (photos sur wikipedia pour le prototype, et dans le CAM 104 pour le modèle), 1^{er} prix à Skegness 2008.

Jeu avec un gyroscope, un modèle de Brian Ashton.

Petite Jeep de la 2^{ème} guerre mondiale et camion Ford Bronco par Bernard Perier.

Quelques trouvailles mécaniques par J-P. Veyet, Bob Harris et Guy Kind. Jeu Meccanopoly par Wendy Miller.

Horloges animées par des billes par Bill Sellers.

Blanche Neige et les sept miniatures Meccano par Chris Shute.

Land Rover Meccano par Michael Denny.

Train à 2 voitures et plusieurs moteurs diesel, 3^{ème} prix à Skegness 2008 par Roger West.

Les moteurs à ressort de la série Meccano X par Robert Kay.

Les boîtes Meccano Kemex partie III par Roger Mariott.

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter N° 88 Décembre 2008

Deux modèles construits par Anthony Els : moteur à vapeur d'après David Whitmore (CQ15) et pompe à balancier dite à tête de cheval d'après André Auger

(http://pagesperso-orange.fr/meccano/Pompe_Meccanox.htm).

Camion benne construit par Dave Denner avec la nouvelle boîte 7531 fournissant une télécommande Infra Rouge permettant de contrôler 4 moteurs.

Construction des chenilles de la grue Demag CC4000 par John Hornsby.

Considérations sur la construction de planétaires par Anthony Els.

La restauration des pièces en caoutchouc par Frank Ferreira et Anthony Els. Trucs et astuces (emploi des pièces plastiques, boules, échelles, ..).

GAMM – News 2008

Icosaèdre par Aldo Rocco (photo dans le CAM 105).

Un mini actuateur linéaire par Rolando Piazzoli.

Automotrice à hélice par Umberto de Stefano.

GAMM – News Numéro spécial 2008

Ce numéro est consacré à l'exposition du GAMM qui a eu lieu à Gênes en 2007, dans le cadre du Festival de la Science. 17 horloges ont été présentées par les Meccanomen italiens (photos sur le site du GAMM).

MMCI Newsletter septembre 2008

Un modèle de Neil Speirs inspiré par le tableau du peintre Néerlandais Escher "Another World".

Comptes Rendus d'expos locales.

L'échappement des horloges par Lindsay Caroll.

AMS Bulletin 60/08

Moulin à vent sur tréteaux par Peter Hartmann.

Moulin Hollandais à calotte pivotante (Britzer Mühle de Berlin) par Markus Zanelli.

Pont levant ferroviaire de Wilfrid von Treskow.

Compte rendu d'expo : Suisse Toy 2008 à Berne.

Point de vue sur l'excavatrice Märklin par Christoph Schöner.

Système de construction métallique modulaire dans l'enseignement au lycée de l'ancienne Allemagne de l'Est par Andréas Köppe.

Nouveaux "vieux modèles" en Märklin par Norwin Rietsch.

Locomotive à vapeur en Stabil par Christoph Schöner.

Un jeu de construction Danois "Tekno" par Christoph Schöner.

La machine à produire le Chaos de Christoph Schöner.

Grue Liebherr 5 essieux LTP 1100-5.2 par Peter Howald, préparation de la construction avec un outil de CAO.

Machine de descente dans les mines par Wolfgang Repke.

Jeux de construction pour les écoles par Wolfgang Repke.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

ANNUAIRE

Veillez noter les modifications suivantes

- | ■ NOUVEAUX MEMBRES | Email/Téléphone | Code |
|--|-----------------|------|
| • 1725 - MESENS André - Préparateur en Pharmacie 1
3 allée des Fleurs - F 06600 ANTIBES - 06 09 61 45 65 - ddmesens@hotmail.fr | | |
| • 1726 - LEVON Georges - Projeteur Retraité 1
34 avenue Mauvoisin - F 95110 SANNOIS
01 34 11 11 79 - georges.levon@wanadoo.fr | | |
| • 1727 - GOUVENOU Bernard - Electricien Automobile 1
3 rue de la Mairie - F 53440 LA BAZOGE MONTPINCON - 02 43 00 94 32 | | |
| • 1728 - HOYON Gilles - Chaudronnier Retraité 1
7 rue des Marais - F 51210 MONTMIRAIL - 03 26 81 24 40 - gd.hoyon@free.fr | | |
| • 1729 - TUMSONET Gislain - Agent EDF Retraité 3 4
40 ter Hameau de la Roche - LA GRANDE PAROISSE - F 77130 MONTEREAU
09 74 62 17 13 - 06 18 24 33 78 - tumsonet.g@perso.altitudetelecom.fr | | |
| • 1730 - VAUTRIN Jacques - Technicien recherche graissière Retraité . . . 1
6 rue des Echelles - F 41600 YVOY LE MARRON - 02 54 88 68 46 | | |
| • 1731 - GAMBART Thierry - Responsable traitement des eaux 1
58 rue du Rond Point - F 93220 GAGNY - thgambart@free.fr | | |
| • 1732 - VERCELLOTTI Giuseppe - Médecin Cardiologue
Corso Randaccio 31 - I 13100 VERCELLI - 00 39 161 258 543 | | |
| • 1733 - GUILLOT Antonin - Ecolier 1
11 rue Pierre et Marie Curie - F 42000 SAINT ETIENNE - guillot-joel@orange.fr | | |
| • 1734 - ROBERT Maurice - 30 route du Fort de l'Eve
F 44600 SAINT MARC SUR MER - 02 40 91 93 65 | | |
| • 1735 - MOSNIER François - Agriculteur 1
21 rue du Stade - F 63720 ENNEZAT
04 73 63 88 95 - 04 73 63 99 12 - a.mosnier@63.sideral.fr | | |
| • 1736 - BLANCHARD Roger - Employé Hospitalier Retraité 1
72 rue de Decize - F 03000 MOULINS
04 70 46 06 37 - blanchard.roger@akeonet.com | | |

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

- 0077 - **BERGET Jean-Claude** - LES ROCHES - F 63690 SINGLES - 04 73 21 72 02
- 0096 - **HERRERO Michel** - Site Internet : www.herrero-michel.eu
- 0297 - **RENARD Pierre** - 178 rue de l'Université - F 75007 PARIS
06 20 22 16 56 - 01 45 51 66 31
- 0336 - **LEBEAU Bernard** - 7 rue Victor Schoelcher - F 92160 ANTONY
- 0396 - **LOCUSSOL Jean** - locussol@orange.fr
- 0461 - **JACQUEL Jean-Marie** - jeanmarie.jacquel@dbmail.com
- 0564 - **CHOLLET Jean-Claude** - jeanclaude-andree.chollet@orange.fr
- 0592 - **GIGUET Thierry** - 04 76 56 17 34 - giguet.thierry@neuf.fr
- 0700 - **SENECHAL Alain** - alsenechal@club-internet.fr
- 0821 - **COLIN Jean-Pierre** - jpcolin11@free.fr
- 1037 - **VOELCKEL Jean-Marc** - 2 bis chemin du Vivier
F 78310 MAUREPAS - jmvoelckel@gmail.com
- 1071 - **PEYNAUD Pierre** - 5 allée des Astrées, Rue Jules Védrières
F 26700 PIERRELATTE - Tél. 04 75 98 88 55 - Fax 04 75 98 88 66
rocherolles@wanadoo.fr
- 1187 - **LAUZIER Yves** - Les Jardins d'Arcadie - Appart. 47
7 rue Jacques Boutrolle - F 76130 MONT SAINT AIGNAN
- 1236 - **PIERSON Claude** - claude.pierson41@orange.fr
- 1239 - **GROSBOIS Alain** - laeagro30@gmail.com
- 1242 - **PETIT Daniel** - 06 70 03 11 04 - dmpetit@free.fr
- 1264 - **JULIEN Michel** - michel.julien0367@orange.fr
- 1306 - **DEPARDIEU Olivier** - 962 route des Anciens Combattants en AFN
F 06140 VENCE - 06 20 10 67 52 - olivierdepardieu@free.fr
- 1333 - **BERNARD Daniel** - cs.musinens@gmail.com
- 1596 - **PAMART Frédéric** - pamartfrederic@hotmail.fr - 06 27 38 79 42
- 1610 - **CENTRE SOCIAL DE MUSINENS** - cs.musinens@gmail.com
- 1716 - **PARANT Francis** - francis-parant@orange.fr - 03 26 72 02 96
- 1719 - **ALIX Bernard** - Receveur des Postes Retraité - 1 A rue de la Fusilière
F 38160 SAINT MARCELLIN - 04 76 38 63 60

■ RÉINTÉGRATIONS

- 1000 - **FLECK Clotilde** - 03 83 40 04 34 - 06 79 79 58 59
- 1346 - **SCHINTGEN Michel** - Agriculteur 1 3
11 rue de Bellevue - F 91390 MORSANG-sur-ORGE
01 69 04 01 35 - michel.schintgen@wanadoo.fr
- 1384 - **REEVE Jonathan** - Ingénieur Fonctionnaire 1 2
Diepemeers 39 - B 8970 POPERINGE
057 36 41 48 - 04 84 969 716 - jon.reeve@telenet.be

■ DÉMISSIONS

- 0114 - **FLECK Louis**
- 0453 - **COLLET Norbert**
- 0598 - **PIAZZOLI Rolando**
- 1486 - **BERBEZ Claude**
- 1497 - **MOL Caspar**
- 1552 - **DANGER Frédéric**
- 1664 - **MEREL Patrick**
- 1702 - **PARAMELLE Alain**

■ DÉCÈS

- 0427 - **CAILLETEAU Joël** - 07-08-2008

PETITES ANNONCES

■ **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.

■ **VAUDOYER N. - CAM 0886**

3 avenue de Suffren
F 75007 PARIS
Tél. 01 47 83 48 36
Port : 06 67 83 13 36

- Vends boîte n° 7 bleu et or ainsi que pièces Boîte n° 10, moteurs et documents toutes époques "train Hornby".

■ **JACQUEL J.M - CAM 0461**

11 rue Parmentier
F 90000 BELFORT
Tél. 03 84 28 39 57 - 06 86 89 82 77

- Vends 1 coffret Meccano du Centenaire numéroté 75 état neuf.

■ **THIEFFRY J.C. - CAM 1073**

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

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

■ **Le CAM**

- Recherche des plans des pièces Meccano. Offre à **Claude Gobez CAM 0072 - 23 rue de Montesson - 95870 BEZONS**

■ **SIX R. - CAM 0126**

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

- Vend : Meccano Magazine années 1929 à 1937.

■ **PERRAUT M. - CAM 0001**

48, rue Paul Bovier Lapierre
F 69530 BRIGNAIS

- Demande que pour compléter l'enquête sur les vitrines des pages 16, 17 et 18 les avis et renseignements lui soient communiqués. Les auteurs seront mis à l'honneur dans notre magazine sauf s'ils expriment le désir de rester dans l'anonymat. Dans ce cas leur vœu sera scrupuleusement respecté.

■ **POUCHET G. - CAM 0964**

5 rue des Lavandières
F 78530 BUC
Tél. 01 39 56 12 42

- Recherche magazines Anglais SMGM de 1 à 22 et Constructor Quarterly de 1 à 50.

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 107

- Compte rendu de l'Assemblée Générale
- Compte rendu de l'Exposition d'Aniche
- Résultats des concours
- Dans la mesure de la place disponible, les articles relatifs aux premiers prix des concours

NORD-EXPO
150^{ème} anniversaire de
la ligne Paris-Creil
8, 9, & 10 mai 2009

FORTE PRESENCE DU C.A.M.

Goussainville, salle Pierre de Coubertin
vendredi, samedi, & dimanche
de 10h00 à 18h00

R.E.R ligne D

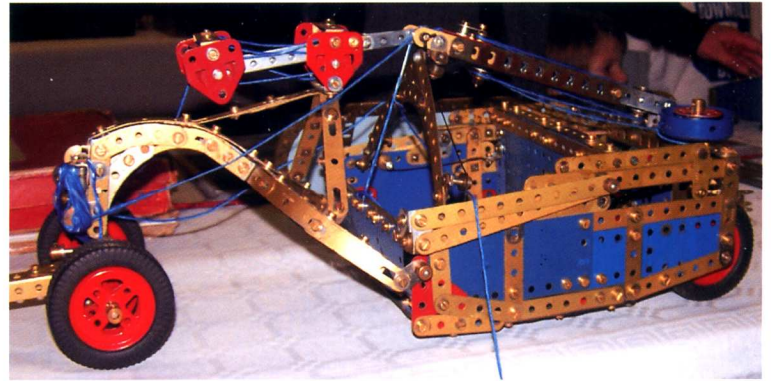
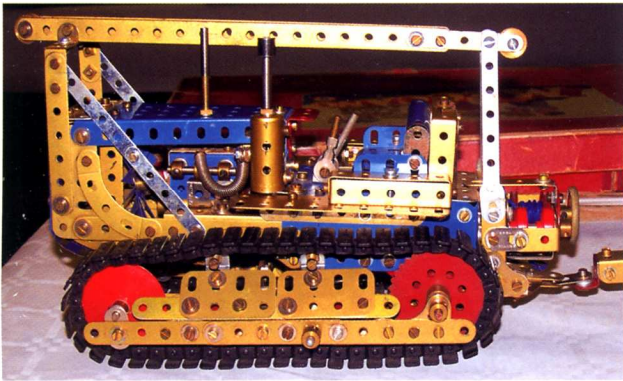
Artisans
Collections
Détailants
Modélisme

Participation 4,00€ (enfant -12ans gratuit)

Logos: G, rfm, UNION-RAIL, C.A.M.

EXPOSITION À FONTAINES SUR SAÔNE

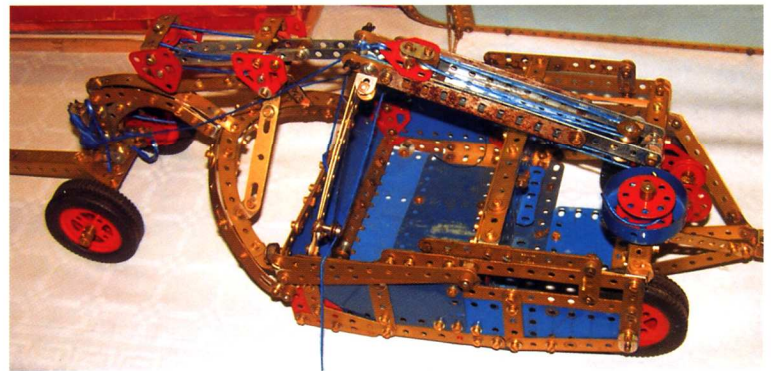
(Suite et fin)



Bulldozer Caterpillar type D7 et Scraper à câbles
Le Tourneau présentés par Bernard Loisier
CAM 0159.

NDLR : Notre ami Bernard tient à nous préciser
que la construction de son scraper est un échec
car, comme on peut s'en douter en voyant l'en-
chevêtrement des cordages, il n'est jamais parve-
nu à le faire fonctionner correctement !

Jean-Pierre Veyet très intéressé par ce modèle s'est
proposé d'en reprendre l'étude pour tenter de
rendre fonctionnelle cette curieuse machine d'un
autre temps. Affaire à suivre...



Gaston Lecluse dans toute sa splendeur !...



... et ses modèles



Les modèles de Bernard Calmelet



Les modèles de Jean-Noël Caillois



**Grue de manutention électrique de marque Daydé
en service à l'arsenal de Lorient, par Bernard Loisier.
Un article descriptif de ce modèle devrait pouvoir être
publié dans un prochain numéro de notre magazine.
*Photo de J.P Veyet à l'Expo Fontaines sur Saône***