

CAM

(FRANCE)

N° 107

Juillet 2

Août 0

Septembre 9

CLUB DES

MECCANO®

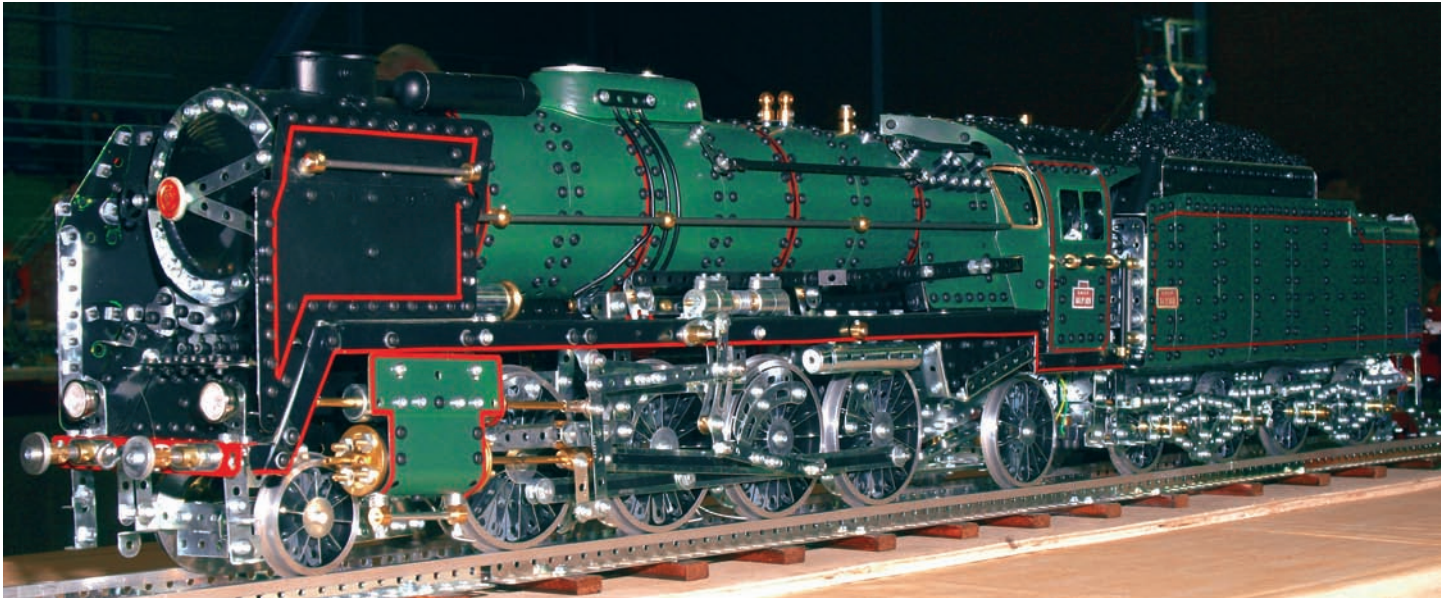
AMIS DU

MAGAZINE



**Chevalement du puits de mine Du Vieux 2 à Marles les Mines.
Photo de Jacques Yuye**

ANICHE 2009



Locomotive Type vapeur 141-P de Gilbert Bason



La célèbre grue de quai de Calais par Michel Bréal



Grue à portée équilibrée par Pierre Jaillet



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 Rebuschung - 18 rue Saint Wendelin - F 67500 HAGUENAUTél. 03 88 73 30 25
Secrétaire :	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 : bernard.guittard@sfr.fr
Trésorier :	Jean-François Vincent - RelectureTél. 05 63 55 47 64 Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN Email : jfvincen.cam@gmail.com
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
	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
	Guy PouchetTél. 01 39 56 12 42 5 rue des Lavandières - F 78530 BUC Email : pouchi@club-internet.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 :	Jeannot Buteux - Responsable de la section ChampagneTél. 06 62 11 56 99 Résidence des Sapins 2 - 23 rue Thénard - appt 24 F 10800 ST JULIEN-LES-VILLAS Email : buteux-jeannot@forum.dk
	Pierre Jaillet - Responsable de la section BourgogneTél./Fax 03 85 75 46 56 N°200 - Les Marosses - BRANCHES - F 71500 LOUHANS
	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
	Jacques Proux - Responsable de la section PACATél. 04 94 45 71 37 "Les Pétignons" - F 83520 ROQUEBRUNE-SUR-ARGENS Email : jacques.pierre.proux@wanadoo.fr
Rédaction	Gérard JousseTél. 02 31 93 30 10 21 avenue Croix Guérin - F 14000 CAEN Email : lavillerie@orange.fr
Relecture	Jean-François AucaigneTél. 03 85 38 71 42 9 rue de l'Île de France - F 71000 MACON Email : jf.aucaigne@wanadoo.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 Jean-François Vincent

Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN
Email : jfvincen.cam@gmail.com

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

Sa parution est trimestrielle. Reproduction interdite des textes et des photos sans accord préalable.

Toute demande de renseignements doit être accompagnée d'un timbre pour la réponse.

Nous rappelons que le CAM ne peut en aucun cas fournir d'attestation pour l'administration fiscale.

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

Restez ou devenez membre du Club des Amis du Meccano

Cotisation annuelle 2009 : 44 euros, (20 euros pour les moins de 18 ans, 53 euros pour les membres résidants hors CEE) à verser au trésorier : Jean-François Vincent - Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN
Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.

Crédit photos, logos et dessins :

J.F. Barrié - D. Bernard - W. Dewulf - J.M. Estève - C. Gobez - JM. Jacquel - G. Kind - C. Lerouge - JF. Nauroy - M. Perrin - J. Proux - S. Robillard - Studio Rochebloine - J. Tresson - J.P. Veyet - JF. 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 août 2009*.

Date de parution du N° 108 : Première quinzaine d'octobre 2009.

En encart :

- Liste des Club de Meccano

* 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
Aniche 2009	
Résultat des concours	5
Assemblée Générale	7

LES EXPOSITIONS

Rétrospective de l'Expo Aniche 2009	12
Juziers 2009	29
PACA mars et mai 2009	32

CONSTRUCTIONS 1^{ERE} PARTIE

Puits d'extraction	36
Le livreur de charbon	39
Tombereau charbonnier	40

COLLECTION ET HISTOIRE

Les moteurs électriques BT (suite)	44
---	-----------

CONSTRUCTIONS 2^{EME} PARTIE

Locomotive RhB205	47
Manège Crazy	50

DIVERS

Revue de Presse	53
Annuaire - Petites Annonces Communiqués	54

L'exposition d'Aniche, c'est fini, ô bien sûr avec regret. Trois jours merveilleux et en plus avec le soleil. Au nom du Conseil d'Administration, des membres exposants et congressistes, je remercie vivement notre Ami Raymond FORCONI et toute son équipe sans oublier les Dames et Demoiselles pour leur accueil et le sourire qui allait avec. Merci Raymond. Vous êtes venus nombreux à l'Assemblée Générale et vous avez été satisfaits des activités et du bilan financier positif de l'année passée... Je vous remercie de la confiance que vous m'avez accordée ainsi qu'à tous les Amis qui m'entourent.

Pour 2010, la cotisation reste inchangée et je remercie les membres qui s'acquitteront rapidement de leur paiement dès réception de l'appel de cotisation de votre nouveau trésorier notre Ami Jean-François VINCENT.

De plus, si une association comme la nôtre dépend entièrement de ses adhérents payant régulièrement leur cotisation, il convient aussi d'assurer un renouvellement permanent de ses membres. Ainsi, je demande à chacun d'entre vous de bien veiller à faire la promotion du CAM et de chercher à recruter de nouveaux Amis.

Enfin, je termine ce mot en vous annonçant en dernière minute que la prochaine ville qui accueillera nos exposants en 2010 est Le Puy-en-Velay (43000). C'est notre Ami Daniel Gisclon qui est le maître d'œuvre de l'opération. Le thème du concours "A" est la machine agricole.

Bien Amicalement à vous toutes et à vous tous.
Votre Président.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

CARNET BLEU

Chez Jean-Pierre Veyet la famille s'agrandit



Béatrice accompagnée d'Émilie bientôt 2 ans, née en juin 2007 et de Clément né le 20 février 2009

LE RÉDACTEUR ■

CARNET ROSE

Sébastien Robillard vient d'avoir une petite fille, Cécile née le 21 avril 2009.

LE RÉDACTEUR ■

LES PRODUITS EN VENTE AU PROFIT DU CLUB



Deux CD des 100 premiers Magazines du CAM : 35 euros franco



Trois cartes de membres sans nom au recto des années 2000, 2001 et 2002 : 15 euros franco les 3



Tee-shirts du CAM avec nouveau logo taille X, XL et L : 18 euros franco



Casquette de couleur noire : 12 euros franco

REMISE DE LA MÉDAILLE DE LA VILLE D'ANICHE

Une Bien sympathique cérémonie de remise de médaille de la ville d'Aniche par Monsieur le Maire a précédé la remise des prix des concours 2009.

C'est non sans une certaine émotion que Claude Gobez, Raymond Forconi et Jack Partridge ont été mis à l'honneur par Monsieur le Maire. Que Monsieur le Maire accepte les plus chaleureux remerciements de la grande famille du Club des Amis du Meccano.



LES CONCOURS 2009

Les concours sont toujours l'occasion de découvrir de nouvelles créations inédites, notamment grâce au concours à thème qui fait appel à l'imagination toujours aussi débordante de tous ceux qui veulent bien relever le défi...

“LE MINERAI DE CHARBON – DE LA MINE AU FOURNEAU”

Ce thème de concours a permis de rassembler cette année 15 candidats.

Résultats du concours

- | | |
|----------------------------|------------------------------|
| 1 Christophe Dondeyne 1476 | Chevalement de puits de mine |
| 2 Jean-Pierre Veyet 0983 | Tombereau minier KRESS |
| 3 Daniel Gisclon 1508 | Chevalement de puits de mine |
| 4 Roger Martin 0152 | Chevalement à double tour |
| 5 Etienne Lasnier 0215 | Machine à couper le charbon |
| 6 Jean-Max Estève 0090 | Le petit mineur |
| 7 Jean Tresson 1388 | Chargeur de charbon |

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| 8 Guy Gimel 1101 | Portique de distribution |
| 9 Sébastien Robillard 1684 | Puits de mine |
| 10 Roussel Maurice 1225 | Grue sur portique |
| 11 Eric Champeboux 0801 | Excavatrice hydraulique |
| 12 Jean Hankenne 0491 | Ensemble de 3 machines à vapeur |
| 13 Caillois Jean-Noël 0207 | Chargeur de charbon |
| 14 Calmelet Bernard 0818 | Rétrospective charbon en Meccano |
| 15 Roussel Didier 1191 | Locomotive "Meccano" |



Christophe Dondeyne



Jean-Pierre Veyet

CONCOURS DU CAM

Il a rassemblé 6 candidats. Les modèles présentés ont fait pour la plus part l'objet d'une notice qui viendra alimenter les pages de notre magazine.

Résultats du concours

- | | |
|--------------------------|------------------------------------|
| 1 Philippe Oury 1608 | Ancien pont transbordeur de Nantes |
| 2 Kind Guy 0837 | Locomotive RHB 205 |
| 3 Patrick Boizard 1241 | Transport de colis lourds |
| 4 Jean-Pierre Veyet 0983 | Camion plateau |
| 5 Roger Martin 0152 | Ancêtre du chevalement |
| 6 Estève Jean Max 0090 | Mono cycliste équilibriste |

Hors concours

- | | |
|--------------|--------------------|
| Wilcox Barry | Attraction foraine |
|--------------|--------------------|

Les enfants aussi ont été récompensés...



Nathan et Clément Gippet



Philippe Oury



Guy Kind

Et pour les plus jeunes, le traditionnel atelier...



UN GRAND MERCI À LA SOCIÉTÉ MECCANO POUR SON SOUTIEN ET POUR LA DOTATION DES LOTS DES CONCOURS

ANICHE 2009

LE DISCOURS D'INAUGURATION

Madame et Messieurs les Conseillers Régionaux,
Monsieur le Maire d'Aniche,
Madame la responsable des services techniques à la mairie d'Aniche,
Madame l'adjointe des fêtes et cérémonies d'Aniche,
Monsieur le président de l'ADALA, (Association pour le développement d'activités de loisirs à Aniche),
L'association SABED, (Service association bien être à domicile),
L'association SPF, (Secours Populaire Français).
Mesdames, Messieurs et chers Amis.

Je souhaite que cette manifestation fasse la joie de nos jeunes et suscite quelques vocations et peut-être viendront-ils nous rejoindre.

Ils pourront aussi, par la pratique de la mécanique, compléter leur éducation parfois trop théorique et hélas éloignée de la réalité.

Je tiens à remercier chaleureusement Monsieur le Maire, toute l'équipe municipale et les bénévoles qui restent dans l'ombre mais qui ont permis la réalisation de l'exposition Meccano
Je remercie également l'organisateur notre Ami M. Raymond Forconi.



Nous sommes très heureux de nous retrouver à Aniche pour notre 36^{ème} exposition internationale. Le Club des Amis du Meccano peut donc présenter à nouveau, les merveilleuses réalisations de ses membres qui, comme chaque année, sont très fiers de montrer au public leurs dernières créations ou nouvelles constructions.

Je vous souhaite à toutes et à tous, trois journées très agréables. Que vive notre Club, et que vive le Meccano.
Bon séjour et merci.
Votre Président,

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

RAPPORT MORAL DE L'ANNÉE 2008

Séance ouverte à 19 heures

Chers Amis, Bienvenue à toutes et à tous pour cette 36^{ème} Assemblée Générale du Club des Amis du Meccano. Merci de votre présence qui marque tout l'intérêt que vous portez à votre Club. L'élection va se dérouler pendant le rapport moral. Cette année les membres sortants sont :

M. Jeannot Buteux
M. Claude Gobez
M. Guy Pouchet
M. Jacques Vuye

Se représentent :

M. Claude Gobez
M. Guy Pouchet
M. Jacques Vuye

Ces trois Amis ont fournis un CV conformément à l'article 3 du règlement intérieur.

Tous les trois désirent continuer leur activité pour le bien de notre Club.

Ne se représente pas :

M. Jeannot Buteux

Nous avons reçu deux candidatures au poste d'administrateur :

M. Jean François Aucaigne

M. Jean-François Vincent

Notre Ami Jean-François Vincent m'a fait parvenir également un CV ; il se présente à vos suffrages pour une aide déjà très grande, mais il souhaite faire plus encore selon les besoins du Club.

Jean-François Aucaigne ne m'a pas fait parvenir de CV.

Nous allons vous remettre à chacun un bulletin de vote portant le nom de trois Amis rééligibles et ceux de deux Amis qui se présentent.

Donc, sur votre bulletin de vote vous avez : 5 noms, les 3 premiers qui se représentent et deux noms qui se présentent pour la première fois. Pour que votre bulletin de vote soit valide, vous devez laisser quatre noms sur cinq, donc rayer un nom en trop.

Ne pas oublier de signer la feuille de présence, merci.

VOICI LE RAPPORT MORAL DU PRÉSIDENT :

Nous sommes 64 présents et 133 pouvoirs nous ont été envoyés par des membres qui ne pouvaient se déplacer cette année.

Hélas, comme chaque année, je me dois de rendre hommage aux membres qui nous ont quittés durant les douze mois qui viennent de s'écouler. Nous avons encore à déplorer le décès de 7 Amis. Il s'agit de Messieurs :

Jean-Paul **Chuard** CAM 1531

Jean **Prufer** CAM 0976

Pierre **Castelli** CAM 1221

Louis **Faget** CAM 1668

Charles **Labarthe** CAM 1408

Joël **Cailleteau** CAM 427

Jean-Charles **Bergougnoux** Ex CAM 0026 entré au Club en 1974 et le quittant pour raison de santé en 2002.

Ayons pour eux une pensée Amicale et gardons-les dans nos cœurs et nos mémoires. Ils restent bien présents dans notre Club par toutes les œuvres qu'ils nous laissent.

Nous devons aussi avoir une pensée pour ceux qui, pour diverses raisons, ne peuvent se joindre à notre réunion annuelle. Un contact de temps en temps fait toujours plaisir...

Merci aux Amis qui m'ont apporté leur soutien, soit par courrier ou par téléphone, pour l'action du Club, sans oublier les Amis qui m'entourent.

J'en profite, devant vous, pour remercier tous les Amis qui, de près ou de loin, connus ou inconnus, se donnent pour votre Club et bien sûr pour notre Meccano.

Votre Magazine se porte bien et ceci grâce à vous tous pour vos articles et notre rédacteur en chef notre Ami Bernard Guittard.

Vous avez remarqué sur le Magazine 105, sur le calendrier et l'annuaire, le nouveau logo de la Société Meccano : nous ne pouvons plus l'ignorer aujourd'hui.

J'attire votre attention sur l'augmentation du nombre de membres du Club qui écrivent des articles pour notre Magazine. Ce qui nous assure un encours à publier nous permettant de proposer un Magazine toujours plus copieux et très diversifié. D'une quarantaine lorsque que notre Ami Bernard à pris la responsabilité de la rédaction du Magazine, vous êtes maintenant environ une centaine à avoir été publié ou en passe de l'être.



Soulignons également les progrès accomplis par les auteurs dans le domaine de la photographie, même si nous pouvons encore nous améliorer, notamment en prenant en compte les conseils prodigués par notre Ami Jacques Vuye dans les numéros 105 et 106 de votre Magazine.

N'oublions pas que le Magazine est la vitrine de votre Club. De belles photos de sous-ensembles agrémentées de photos de détails évitent les descriptions fastidieuses. Avec un texte de présentation générale, il suffit alors d'une légende complémentaire sous chaque photo.

Pour les nouveaux venus qui ne se sentent pas une âme d'écrivain, un guide de rédaction d'article ou de notice est à votre disposition.

Il faut aussi inciter les jeunes à se lancer dans la publication. Nous sommes tous là pour les aider.

Un très grand merci à tous les Amis qui participent à la relecture du Magazine. C'est une tâche ingrate qui s'alourdit au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de pages : à titre indicatif pour les quatre derniers Magazines, c'est-à-dire du n° 101 au 104, il y a eu 152 pages à relire.

Un autre point important : Attention aux copyrights, car on est vite tenté de "prendre" des photos sur internet.

Merci de donner toutes les autorisations de publication des photos dans notre Magazine à notre Ami Bernard Guittard.

Il a été décidé pour des raisons d'économies de port et d'emballage, de passer notre Calendrier au format A4 c'est-à-dire en 21 x 29,7.

Passons maintenant aux activités des sections du Club pendant l'année écoulée.

Je suis particulièrement très heureux du nombre d'expositions locales organisées par les Amis.

Au nom du CAM, merci à tous, connus et inconnus, pour toutes ces initiatives dans le but de faire connaître notre passion qu'est le Meccano et pour que vive votre Club.

LA SECTION PACA

DU CAM POUR L'EXERCICE 2008-2009

10 réunions régulières dont 3 à thèmes :

Sous-section Nice : 9 Amis.

Sous-section Marseille : 18 Amis.

Sous-section PACA : 27 Amis avec pour thèmes "Ces Meccano qui n'en sont pas", "Concours de traction", "Mini-micro modèles".

En décembre 2008 : organisation d'une exposition à Roquebrune-sur-Argens, 15 participants et plus de 350 visiteurs.

La section PACA a participé à l'exposition annuelle de GAMM (Novégro, Italie).

3 repas amicaux sur l'initiative de nos Amis Jacques Féron, Jean-Claude Acquaviva et Jaques Proux.

LA SECTION ILE-DE-FRANCE

DU CAM POUR L'EXERCICE 2008-2009

Tous les premiers lundis de chaque mois, sauf en août, avec le dévouement de notre Ami Jean Max Estève, se tient une réunion des Amis de la région parisienne et bien au-delà; je ne citerai que pour mémoire Michel Perrin, Daniel Audoux, respectivement d'Amberrieux et Nice.

A chaque réunion notre Ami Jean-Claude Brisson nous apporte un modèle bien souvent en nickelé.

La section est sollicitée pour des expositions locales, toujours prises en charge par nos Amis. Ce fut le cas au salon des créateurs les 16, 17 et 18 mai 2008 grâce à Messieurs Freydier, Greiner, Patard, Staub et Tresson. La participation à Toymania le 16 novembre 2008 avec nos Amis Jean Max Estève, Jean-Pierre Greiner, Jean Tresson.

LA SECTION H.I.R.A.S

POUR L'EXERCICE 2008-2009

La première réunion s'est tenue le 8 novembre 2008 sous l'initiative de Daniel Bernard. Cette première réunion avec six présents, à savoir le Centre Social, Maurice Martin, Michel Perrin, Michel Vallet, Sylvain Tigaud et Daniel Bernard. Amis de la région ou non, prendre contact avec Daniel Bernard ou Michel Perrin, ils seront ravis de vous accueillir ou de vous donner les dates de réunions.

LA SECTION CHAMPAGNE

POUR L'EXERCICE 2008-2009

En octobre 2008 à Dannemoine (Yonne), Jeannot Buteux, Lucien Huot, Etienne Lasnier, Bernard Loisier.

Les 11 et 12 novembre 2008 à Saint-Dizier (Haute-Marne), Jean-Noël Caillois, Etienne Lasnier.

Les 29 et 30 novembre à Talant (Côte d'Or), Etienne Lasnier, Bernard Loisier.

En mars 2009 à Chaussin (Jura), Jean-Noël Caillois, Etienne Lasnier, Bernard Loisier.

Les 16 et 17 mai à Bettancourt La ferrée (Haute-Marne), Jean-Noël Caillois, Etienne Lasnier.

DANS LE DÉSORDRE, DES INFORMATIONS QUI ME SONT PARVENUES DE DIFFÉRENTES SOURCES :

- En mai 2008 : Entretien et reportage avec TF1 chez notre Ami Guy Pouchet ainsi qu'un reportage sur la construction

de "La Baleine", passés le 21 mai au journal de 13 h (vous pouvez encore le voir sur Mekanonet).

- Exposition à Clermont-sur-Oise dans un hôpital par Serge Congretel CAM 1645.

- Exposition à Rueil sous la responsabilité de Jean Max Estève et Jean-Pierre Greiner.

- Réunion PACA par Willy Dewulf.

- Exposition au Muséum National d'Histoire Naturel "Une baleine géante" (revoir notre Magazine N°103).

- En octobre 2008, Huitième rencontre Meccano-collection à Romorantin par Michel Lhomme.

- En septembre 2008, "Le Meccano en vedette" à la Motte-Beuvron par Gilbert Basson.

- Orléans 2008, par Gilbert Basson.

- Réunion PACA par Jacques Proux.

- En novembre 2008, "Collection Passion" à Poitiers.

- En janvier 2009, Mini exposition à Bourguoin-Jallieu.

- En mars 2009, réunion PACA par Jacques Proux.

- Participation du CAM au salon Rétro-mobile 2009, la Méhari de notre rédacteur en chef fut à l'honneur.

- En mai 2009, le 150^{ème} anniversaire de la ligne Paris-Creil à Goussainville.

- Le Club dans une revue américaine "Erector Club Newsletter" au sujet du n° 100 de notre Magazine.

- En Mars 2009, à Juziers, commune des Yvelines : exposition organisée par Hervé Forestier.

- Le CAM a été représenté lors d'expositions de week-end dans les villes d'Argenteuil, Rouen...

Le responsable de la section Bourgogne, M. Jean-Noël Caillois quitte sa fonction pour raisons professionnelles. Il sera remplacé par M. Pierre Jaillet CAM 725. Bienvenue dans tes nouvelles fonctions Pierre. Les Amis sont là pour une aide et te faire profiter de l'expérience de chacun. Merci d'avoir accepté cette charge.

A ce jour, je n'ai pas reçu les rapports d'activités des autres sections.

Comme d'habitude vous trouverez sur le stand du CAM de nombreux produits à vendre au profit de votre Club:

- Deux CD des 100 premiers Magazines du CAM : Prix 35 € franco.

- Dans la collection des cartes de membres, il manquait 3 années, c'est-à-dire 2000, 2001 et 2002. Ces trois cartes ont été tirées à une quantité limitée et sont à votre disposition sur le stand du CAM au prix de 15 € les trois franco.

- Tee-shirts du Club avec un nouveau logo Taille XXL, XL, L : 18 € franco.

- Casquette noire avec logo Meccano : 12 € franco.

Je tiens à remercier tous les Amis que j'ai sollicités et qui ont répondu favorablement à mes demandes pour le bien uniquement de votre Club.

Enfin, pour terminer, je tiens à remercier notre Ami Raymond Forconi et toute son équipe pour l'organisation de l'exposition d'Aniche 2009.

Ce rapport moral est maintenant terminé, je vous demande de voter à main levée :

Quels sont ceux qui l'approuvent : à l'unanimité pour.

Merci à tous.

Questions diverses : le lieu d'exposition en 2010 ?

Réponse du Président : aucune proposition ce jour.

Je vais donner maintenant la parole au trésorier Guy Pouchet qui va nous communiquer le bilan d'exploitation de l'année écoulée.

RAPPORT FINANCIER DE L'ANNÉE 2008

Tout d'abord, un grand merci aux nombreux adhérents qui ont joint à leur règlement un petit mot de sympathie envers les dirigeants du CAM. C'est toujours réconfortant et encourageant de voir que certains d'entre vous se rendent compte du travail important réalisé par notre petite équipe de bénévoles. Le contrôle des comptes a été réalisé cette année par Jean Tresson et Jean-Maxime Laffont le 2 février 2009.

Je vous propose donc, pour la 7^{ème} et dernière année (pour ce qui me concerne), quelques commentaires sur le compte d'exploitation du **Club des Amis du Meccano**.

D'abord dans les CHARGES :

Les dépenses liées à l'impression et aux frais d'expéditions de notre magazine ont diminué de **2.166,87 €** par rapport à 2007. En effet, nous n'avons imprimé que 152 pages en 2008 contre 196 en 2007, (mais on ne peut pas faire un numéro 100 tous les ans !)

Les dépenses de fonctionnement liées à l'activité des membres du bureau ont augmenté de **1.334,33 €** sur l'année précédente en raison de la vente de notices plus volumineuses et surtout par le coût des expéditions de la notice N° 26 "**Toutes les Pièces Meccano**" qui a remporté un immense succès : les 100 exemplaires fabriqués ayant été vendus.

Dans les PRODUITS :

- Le poste **cotisations**, principale source de financement de notre Association, est en légère hausse de **432 €** pour un total de **31.514 € avec 720 membres** contre **31.082 € pour 716 membres** en 2007. Le prix moyen de la cotisation ressort à **43,77 €** malgré 11 membres de moins de 18 ans à 20 Euros. Une fois de plus, ce prix moyen est tenu grâce à la générosité des nombreux membres bienfaiteurs que nous remercions ici chaleureusement.

- Nous avons vendu 29 magazines N° 100, et sachez qu'il reste encore quelques exemplaires de ce numéro exceptionnel, à collectionner ou à offrir...

- Le montant des ventes des notices et produits divers a très fortement augmenté de **5.219,90 €** par rapport à l'année précédente grâce au livre "Toutes les pièces Meccano" réalisé par Claude Gobez.

*Je voudrais encore rappeler que tout ce travail de photocopies, assemblages, préparation des emballages, et... plus de **133 expéditions**, a été entièrement exécuté par notre ami Claude en plus de sa charge de Président.*

Merci Claude...

Au 31 décembre, nous trouvons un résultat net de **5.674,99 €** au titre de l'année 2008, malgré un budget que nous avions visé légèrement négatif à **moins 500 €**.

Pour conclure, nous avons à fin 2008, un résultat cumulé de **40.908,57 €** représentant une réserve d'environ une année de charges. Ceci va nous permettre de maintenir notre magazine à plus de 32 pages : 36 pages en janvier, 44 pages en avril et peut-être autant pour le N° 107 de juillet et le N° 108 d'octobre.

Pour 2009, avec l'accord des membres du Conseil d'Administration, j'ai proposé un budget à moins **3.500 €** afin d'utiliser une partie de nos réserves.

L'édition de l'**ANNUAIRE du CAM** sera maintenue (à son format 15x21) et il sera expédié avec le magazine d'octobre et le calendrier 2010 (plus quelques surprises).

Par ailleurs, la cotisation 2010 restera à 44 € pour la CEE, 53 € pour les membres résidents hors CEE et 20 € pour les moins de 18 ans.

Je vais demander de voter à main levée.

Quels sont ceux qui l'approuvent : 67 pour

Qui ne l'approuve pas : 0

Qui s'abstient : 0

Je vous remercie de votre confiance.

Votre Trésorier,

GUY POUCHET CAM 0964 ■

RÉSULTAT DES ÉLECTIONS DU CA

Suffrages exprimés en comptant les pouvoirs : 197 Membres.

Membre sortant ne souhaitant pas se représenter : 1

Membres sortants, souhaitant se représenter : 3

M. Claude Gobez CAM 0072

M. Guy Pouchet CAM 0964

M. Vuye Jacques CAM 1557

Nouveaux candidats : 2

M. Jean-François Aucaigne CAM 1574

M. Jean-François Vincent CAM 0707

RÉSULTATS DES VOTES :

M. Jean-François Aucaigne CAM 1574 : 7 voix

RÉELUS :

M. Claude Gobez CAM 0072: 195 voix

M. Guy Pouchet CAM 0964: 189 voix

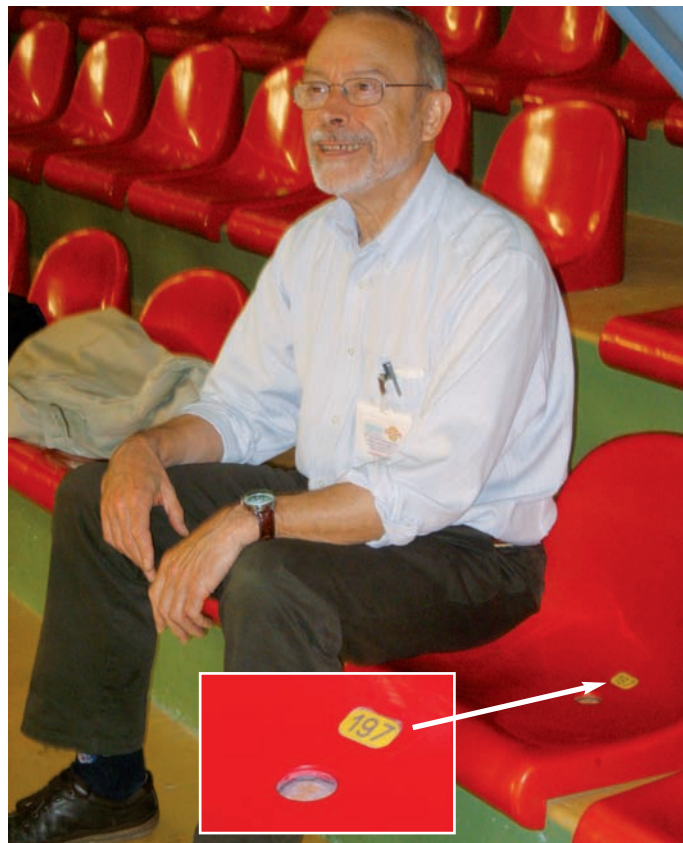
M. Jacques Vuye CAM 1557: 196 voix

ÉLUS :

M. Vincent Jean-François CAM 0707 : 197 voix

La séance est levée à 20 heures 30.

LE PRÉSIDENT DU CAM,
CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■



Vous constaterez que pour son élection, notre ami Jean-François Vincent était assis sur un siège prémonitoire... !

LE MOT DE L'ORGANISATEUR

Chers adhérents du CAM, mon association l'ADALA et ses différents clubs, la ville d'Aniche et moi-même avons été heureux et fiers de vous accueillir à cette :

"36^{ème} Exposition Internationale du Club des amis du Meccano"

Depuis de nombreuses semaines nous oeuvrons au bon déroulement de cette manifestation. Nous avons tout mis en œuvre pour vous aider au mieux pendant ces trois jours.

Marie-Anne et Rudy ont pris en charge la lourde responsabilité de vous restaurer tous les jours avec l'aide des bénévoles du Secours Populaire de France. Aidés en plus par Mirielle et Christine ils et elles vous ont régalié le soir du banquet, banquet dont l'animation musicale était assurée par Michel BREAL et ses amis musiciens.

Tous les après midi entre 16h30 et 17h30 elles vous offraient un "tea time" au bar situé en haut des gradins, bar où se sont déroulés le pot d'accueil et le pot de clôture.

Jacky et Lydie et leurs amis de l'ARVA s'occupèrent de gérer les entrées.

David et son équipe du "Bad VW Club" ont veillé la nuit sur vos trésors.

Joël a assuré la sécurité électrique de l'organisation. Il s'est aussi occupé du stand du Club et de la vente des boîtes Meccano.

Hugues était responsable de la sonorisation.

Véronique a accueilli les petits pour l'atelier Meccano.

Marie Line, notre "Public relation" avec nos amis anglais,

gallois et néerlandais s'est occupée plus particulièrement de notre doyen d'âge Jack PARTRIDGE que je remercie de sa fidélité à notre Club.

Christophe s'est occupé de réaliser le plan de salle. Ouf...

Les services administratifs et techniques de la mairie, les concierges de la salle Pierre de Coubertin et du foyer Claudine Normand nous ont apporté une aide précieuse et efficace.

Gilbert a fait un travail remarquable avec son ordinateur et son imprimante...

Je ne peux pas citer ici tous les autres qui nous ont aidés. Qu'ils sachent que je pense à eux.

Tous les ans à la même époque nous revient de son Niger natal Arélic. Vous l'aurez certainement remarqué. Pour aider financièrement sa tribu, notre ami Touareg nous propose ses créations en argent. Céline et Didier qui sont allés chez lui ont vu leurs conditions de vie et la nécessité de l'aide que nous pouvons leur apporter en achetant ces bijoux. Nous sommes sûrs que ce commerce est "équitable".

Notre région s'est inscrite très tôt dans l'histoire de l'aviation. Il y a exactement un siècle, en 1909, se déroulent deux événements importants : le Cambrésien Louis BLERIOT traverse la Manche pour la première fois et à La Brayelle, sur ce qui fut l'aérodrome de DOUAI qui

abritait entre autres les usines BREGUET, eut lieu le premier meeting aérien de l'histoire de l'aviation.

Longue vie à notre Club et merci de votre présence.

RAYMOND FORCONI CAM 1491 ■

POUR CETTE COMMÉMORATION EST ORGANISÉE DU 19 SEPTEMBRE AU 2 OCTOBRE UNE EXPOSITION SUR LE THÈME DE L'AVIATION À DOUAI. J'Y AI RÉSERVÉ UNE PLACE POUR LE CAM. QUE LES ADHÉRENTS QUI VOUDRAIENT Y PARTICIPER PRENNENT CONTACT AVEC MOI POUR LES DÉTAILS.

DU PLUS JEUNE... AUX PLUS ANCIENS

Au cours de cette exposition, qui a été honorée de la présence de deux des vétérans du CAM, Charles Kohl et Jack Partridge, nous avons appris l'inscription au CAM de son plus jeune membre.

Antoine CAM 1750, le plus jeune camiste ! Voici Antoine, notre plus jeune camiste, 4 ans et déjà passionné de Meccano. Sa petite valisette ne le quitte plus dans ses déplacements "professionnels". Nous lui souhaitons la bienvenue au CAM, ainsi qu'une longue carrière de constructeur.

LE RÉDACTEUR ■



Debout sur la chaise pour être à la hauteur de la situation !



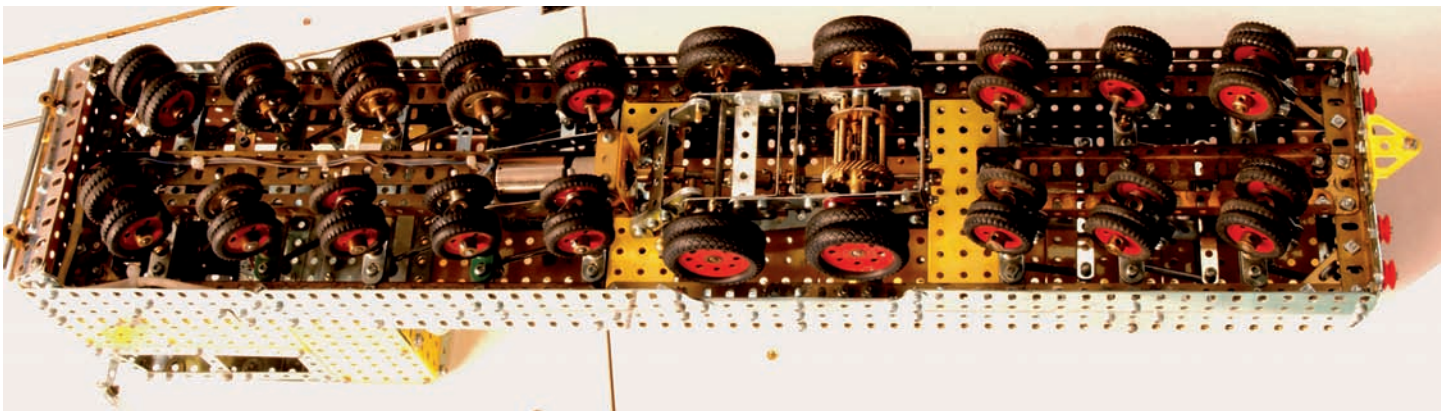
Charles Kohl et Jack Partridge : des retrouvailles pleines d'émotion.

ANICHE 2009

RÉTROSPECTIVE DE L'EXPOSITION

PATRICK BOIZARD CAM - 1241

Transport de colis lourd : Un lourd transformateur (poids réel 400 t) prenant appui sur deux wagons de douze essieux chacun, un locotracteur arrête l'ensemble sur une cour pavée. Le transfo et ses potences se soulèvent sur des vérins libérant les deux wagons. Utilisant une voie de débord le locotracteur va se garer plus loin avec les deux wagons. Deux camions spéciaux pour très lourdes charges se placent sous les potences et l'ensemble poursuit son trajet par la route.



WILHELM DEWULF - CAM 0590

Blondin pour enfants : C'est une grue téléphérique pour construction d'un barrage dans une vallée. Six mouvements : xyz du blondin, protection et levage de la grue auxiliaire, déplacement d'un chariot porte bloc. Les enfants mettent en place un bloc de dépôt vers sa position dans le barrage, par action sur douze boutons poussoir. L'opérateur peut intervenir par télécommande infrarouge sur tous les mouvements.



JEAN MAX ESTÈVE – CAM 0090

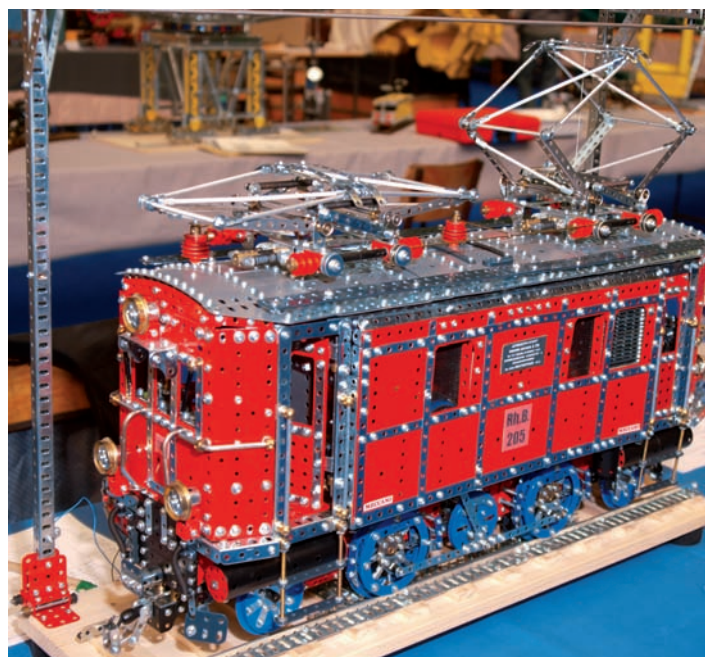
Mono cycliste équilibriste : Un grand Bi avec son pédaleur tourne dans un cercle vertical, lui-même soutenu par un ensemble de roues dentées le faisant tourner. Le grand Bi reste en équilibre à l'intérieur de l'anneau grâce à un système de contre poids abaissant le centre de gravité.

Le Petit Mineur : Jeu pédagogique permettant à l'enfant d'apprendre la mine. Un plot métallique se trouve sous chaque image, et un plot métallique se trouve devant des définitions, l'enfant a dans chaque main une électrode, il met en contact une image avec une définition, si la définition pointée est bonne, une lumière s'allume. Pour l'exposition, j'ai remplacé la lumière par une sonnette.



GUY KIND – CAM 0837

Locomotive RhB 205. Modèle à l'échelle de 1/12^e d'une locomotive électrique datant de 1913 et faisant son service sur les Lignes de la Rhätische Bahn dans le canton des Grisons en Suisse. **Animations** : Roues tournantes, pantographe montant et descendant, ouverture de porte. Article complet dans ce magazine.



BERNARD GUITTARD – CAM 1198

Méhari 4 x 4. A l'échelle 1/4 entièrement fonctionnelle. **Châssis automobile de démonstration**, pour apprendre à régler un train avant automobile. **Le moulin magique**. **Boîte de vitesses à 3 rapports AV + M.AR** et transmission sur train avant réalisée uniquement avec les pièces actuelles. Ensemble destiné à un châssis de camion 6 x 6. **Réducteur de vitesse 19°5**. **Plusieurs petits modèles didactiques**.



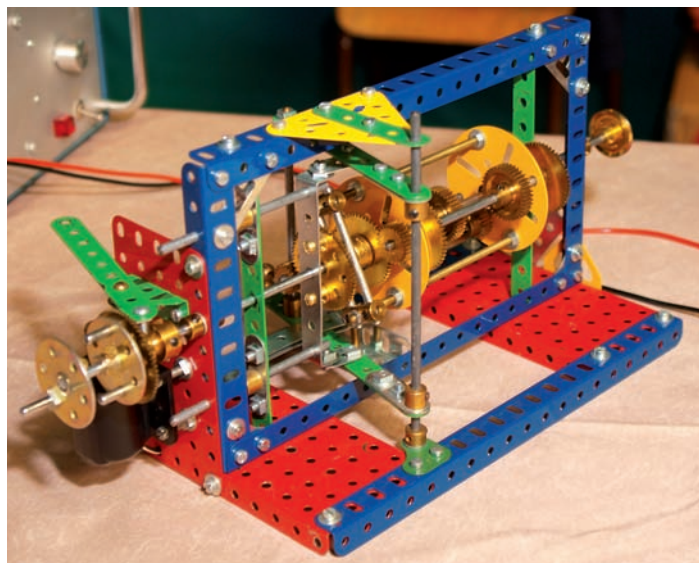
JEAN-PIERRE GUIBERT – CAM 0812

Meccano de collection. Un panorama de belles pièces Meccano anciennes, boîtes, manuels et moteurs. Sans doute quelques avions et voitures Meccano et peut être quelques petits modèles illustrant les grandes époques du Meccano.



AUBIN FANARD – CAM 1197

Constructions de divers montages épicycloïdaux. Moteur magnétique 6 cylindres en ligne.



ROGER MARTIN – CAM 0152

Chevalement à double tours. Chevalement à double tours, seul exemplaire construit en France et détruis par les allemands en 1918. Ce modèle possède quatre ascenseurs avec dans chacun six wagonnets. La machinerie possède un système de freinage en cas de rupture de câble. L. 3.50 m – H. 1.20 m – Poids 40 Kilos.

Ancêtre du chevalement. Un "BARITEL" actionné par quatre chevaux des années 1800.



ERIC CHAMPLEBOUX – CAM 0807

Excavatrice hydraulique Liebherr R 996. Réplique au 1/12^e d'une des plus grosses pelles hydrauliques au monde la R996 de Liebherr, chargée de l'extraction du minerai dans les mines à ciel ouvert. La capacité d'un godet est d'environ 40 m³ de minerai. Entièrement fonctionnelle. Son poids est de 160 kilos.



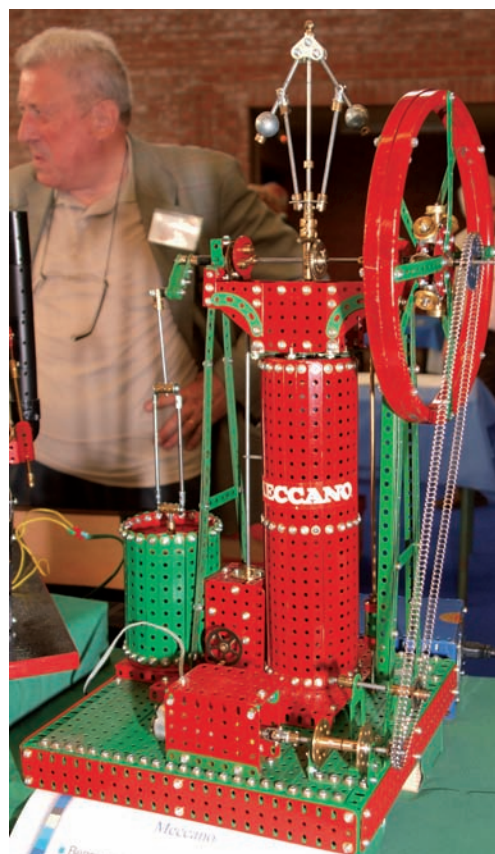
MICHEL ALESSI – CAM 0729

Moulin lumineux pivotant, grimpeur Obstiné, nombreuses boîtes anciennes et contemporaines.



JEAN HANKENNE – CAM 0491

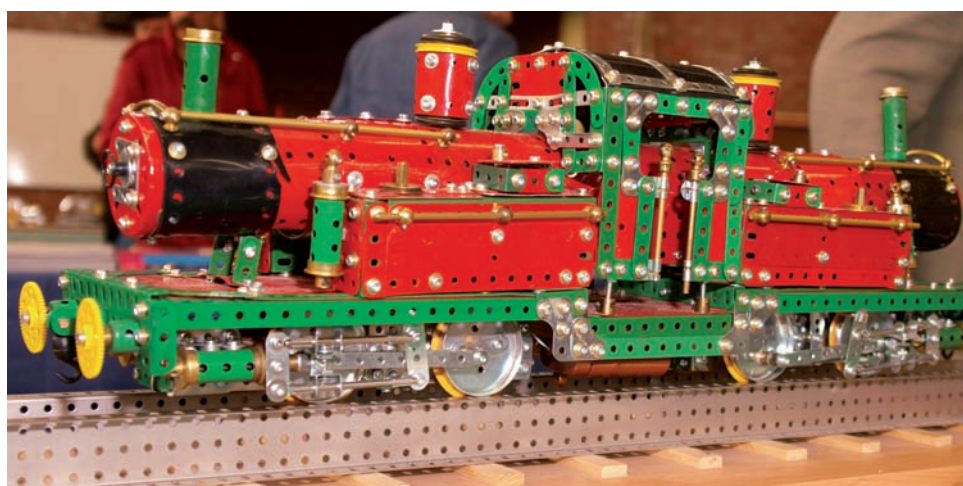
Ensemble de trois modèles de machines à vapeur représentatifs des années 1850 – 1895 suivant le milieu : Réduite, Verticale, Grandiose.



- 1/ Machine à vapeur réduite Simpson et Shipton's Short Stroke Engine 1848. Copie photo avec modification personnelle d'un modèle présenté dans la revue Constructor Quaterlay N° 34.
- 2/ Machine à vapeur verticale Benson's. Verticale Steam Engine environ 1850. Copie d'une photo avec modification importants dans le système de traction des mouvements CQ n° 35.
- 3/ Machine à vapeur grandiose Savage Centre Engine 1893. Copie d'une photo du magazine CQ n° 80 avec d'importante modification dans le détail et la conception.

Ces trois modèles sont un ensemble très représentatif des machines à vapeur des années 1850 à 1895. Réduite : Petit atelier. Verticale : Hall d'usine. Grandiose : Usine importante. C'est pourquoi ces trois modèles n'en font qu'un pour le concours Thème 2009 Le minerai de charbon – De la mine au fourneau.

PASCAL COLLETTE – CAM 1744



King Ghidora. Boîte Meccano N° 0528 fabriquée en Chine pour le marché nippon en 2007. Invendue en Europe. Elle contient 1700 pièces avec deux moteurs et trois réducteurs. Poids : 3.5 kg ? Vingt heures d'assemblage pour un habitué.

Stephenson Rocket. Modèle réduit d'une des premières locomotives à vapeur. Boîte spéciale vendue pour Noël 2008 par les magasins Marks et Spencer.

Locomotive double sens de marche. Sortie de l'usine Taliesin. Longueur soixante centimètres, construite exactement suivant le plan des modèles : Model Plan N° 164.

JACQUES BLONDET – CAM 0303

Pont levage N° 10 : Rallongé et rehaussé ~ 2 mètres de long avec bogies, moteur 6 V. pour la motricité et un moteur 12 V. 6 vitesses pour le levage.



MICHEL LHOMME – CAM 0959

Boîtes de collection, Pièces obsolètes et documentation. Stand d'initiation à la datation des boîtes anciennes à partir d'une base de données informatisées.



DANIEL GISCLON CAM 1508

Chevalement. A l'échelle du 1/50^{ième} environ. Chevalement du puits Bayard sis dans le Puy de Dôme, avec la machinerie. Ensemble de : H. 1.10 m L. 1.40 m l. 0.35 m. Réalisation inspirée d'après le puits Bayard dans le bassin minier de Brassac-La-Combelle aux limites du Puy de Dôme et de la Haute Loire. Le chevalement du puits Bayard a quarante mètres de haut environ et une profondeur de six cent quatre vingt mètres, avec deux molettes de six mètres de diamètre. C'est dans l'ancienne machinerie du puits qu'est installé le musée de la mine.

Un moteur électrique de 4.5 V. entraîne les deux cages à deux étages, grâce à une télécommande Meccano et deux poulies à moyeu N° 19c de 15 cm de diamètre.



JEAN-PIERRE VEYET – CAM 983

Tombereau minier Kress CH 300. Dossier joint x 3 pages entre les mains du rédacteur. **Article complet dans ce magazine.**
Camion avec plateau. Dossier joint x 2 pages entre les mains du rédacteur.



LE MECCANO VU PAR CLÉMENT GIPPET

Le meccano c'est rigolo c'est l'un des meilleurs jeux au monde. Même si les expositions sont loin des fois j'espère que l'an prochain se sera plus près. Ce que j'aime bien c'est les plateaux repas même si ce n'est pas tout le temps bon. J'aime bien regarder les meccanos qu'ont fait les autres participants pour essayer d'en reproduire en mieux même si je ne le fais pas tout le temps en mieux. En Meccano on peut tout faire : voiture, pont, train, bateau, hélicoptère etc.... Mon papi m'a appris à faire du Meccano et puis maintenant j'adore le Meccano. A l'exposition il y a des personnes qui font du Meccano mais qui ne mettent pas que du Meccano, ils mettent du bois ; pour moi ils auraient dû le faire qu'en Meccano même si ce n'est pas trop grave. Moi j'aime bien quand il y a l'apéritif parce que à Aniche il y avait du maroilles la spécialité de leur région d'ailleurs il était bon le maroilles. En quelques mots le Meccano c'est super ! Je tiens à remercier M. Guittard pour m'avoir appris à faire un différentiel.

CLÉMENT GIPPET CAM 1617 ■

NATHAN GIPPET CAM 1545

(concours jeune, il a 14 ans)

Voitures radio commandées, MP3.

Montage des nouvelles voitures.

Tuning et MP3 radio commandées.

Meccano 2008.

Nouvelles autos radiocommandées et avec MP3, mises en vente par Meccano ces dernières années.



CLÉMENT GIPPET CAM 1617

(concours jeune, il a 10 ans)

Anciens modèles Meccano.

Pont basculant de 1954.

Voiture de course de 1975.

Création d'un petit train pour la mine.



IL A VOULU EN MONTER UN TOUT DE SUITE !...

CLÉMENT GIPPET CAM 1617 intrigué par le fonctionnement d'un différentiel a fait jouer spontanément, à sa plus grande joie, la solidarité des membres du CAM. En effet, il fallait rassembler les quelques pièces (en plastique triangulé) pour réaliser ce montage. Nous remercions ici ceux qui ont fourni gracieusement ces pièces.

A savoir, Jacques Proux, Michel Perrin et François Sellon, votre serveur ayant simplement prodigué ses conseils au meccanoman en herbe...

JEAN-MAXIME LAFONT – CAM 826

Ensemble ferroviaire avec circuit de démonstration. Dix motrices à un ou deux boggies, wagons de types Hornby, Jep et LR.



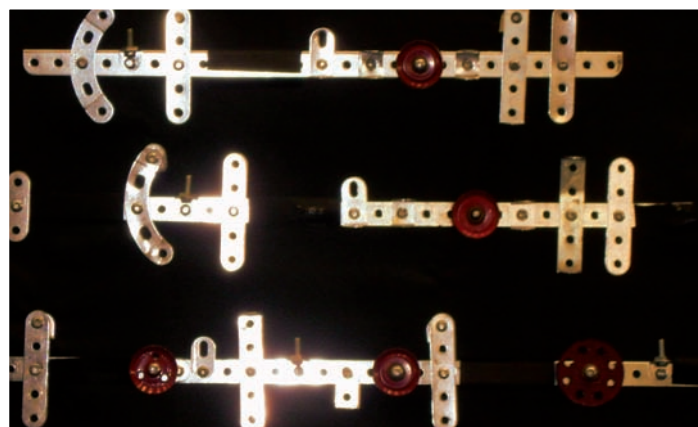
SERGE HONDEMARCK – CAM 606

Labyrinthe à bille. (Meccanomen Canada).
Chargeur à charbon à grande vitesse. (Super modèle N° 2).



PHILIPPE ANTOINE – CAM 0566

Jeu de lettres codées. Un jeu original faisant appel à la mémoire des numéros de pièces... Il s'agit de deviner le texte d'une chanson avec des blancs codés, les mots étant séparés par une case noire. Parmi la centaine de personnes qui ont



BERNARD CALMELET – CAM 818

Rétrospective – Charbon – Meccano. Le charbon à travers les manuels et fiches de 1910 à 1958 = Album constitué de photocopies des dits documents. Quelques modèles correspondants :

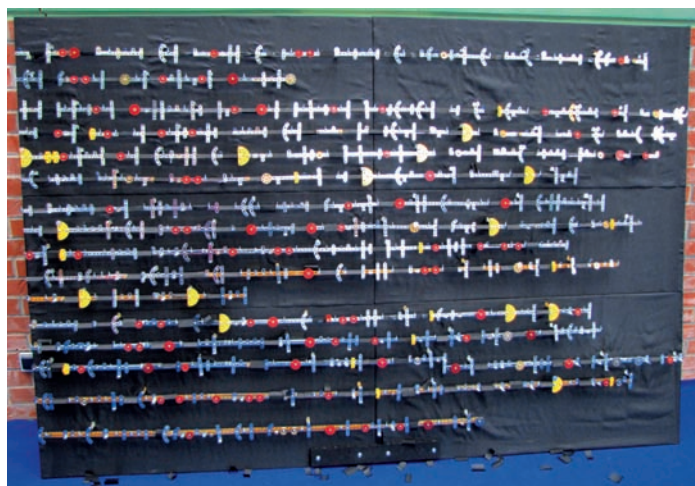


MAURICE ROUSSEL – CAM 1225

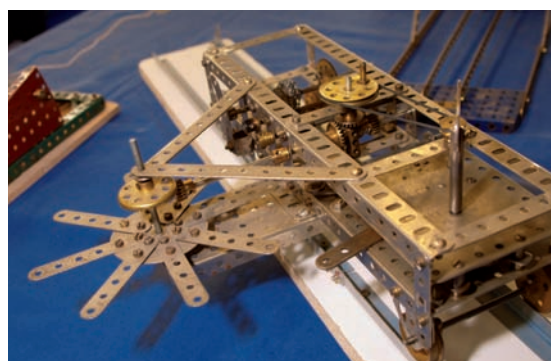
Grue sur portique avec télécommande infrarouge. Modèle N° 10.8. Reproduction du modèle Meccano de la boîte N° 10 de Grue automatique sur portique animé avec la nouvelle télécommande infrarouge de Meccano, avec à la place du crochet, une benne preneuse de charbon.



tenté de trouver la solution, l'une d'entre elles l'a trouvée en un quart d'heure ! Proposition de : Découverte de bacs de rangement en cartonnage.



Machine à couper le charbon, cribreuse, chargeur de charbon automatique, chargeur pour locomotive et déchargeur de wagons rotatif. Cribleuse à trois étages (modèle original).



GUY GIMEL – CAM 1101 – CD JOINT



Portique de distribution du combustible pour locomotive à vapeur. Ensemble "portique de distribution du combustible et Grue Bondy de secours". Au début du XX^e siècle, les mines de fer et de charbon sont en plein essor. Celles-ci étant situées essentiellement dans le Nord et l'Est de la France, l'approvisionnement des foyers vers la capitale en charbon et des fonderies en minerai de fer devient vite le souci numéro un. A cette époque, seul le chemin de fer pouvait assurer cette mission. Pour cela, les différents réseaux se trouvent confrontés eux aussi à bien des ennuis : Puissance des machines, infrastructures, etc. Mais la préoccupation majeure, commune à tous, est celle de l'approvisionnement en charbon des machines. Dans les premières décennies, se développent des installations de plus en plus performantes suivant l'importance des dépôts. Le modèle construit en Meccano était en fonction au dépôt de Thionville (réseau Est – document : Loco-Revue). Dans la réalité, le portique enjambe cinq voies de chargement, plus une voie d'arrivée de wagons de charbon. Ceux-ci étaient chargés par benne preneuse de la grue du portique. Le stockage du charbon se faisait en silos sur la longueur de l'installation. La réalisation du modèle est faite au 18/20^{ième}. Pour l'esthétique de celui-ci, j'ai pris la liberté de découper les fenêtres de la grue.

BERNARD HANNEDOUCHE – CAM 1723

(VOIR 2^{ÈME} DE COUVERTURE)

Locomotive réservoir. Loco vapeur type "Baltic" disposition des roues : 2 – 3 – 2 construite à l'échelle 1/12^{ième} à partir de pièces anciennes décapées et repeintes. Cette locomotive (232 T) possède une soute à charbon située derrière la cabine du mécanicien ce qui explique l'absence de tender.

GILBERT BASSON – CAM 0154

(VOIR 3^{ÈME} DE COUVERTURE)

Locomotive Type vapeur 141-P : 141-P (Mikado) de la SNCF. C'était une machine mixte express lourds ou marchandises, dans sa version verte et noire. Ne pas la confondre avec la 241-P pour trains rapides réalisée en Meccano à l'échelle 1/19 par un membre du club, c'est sa première présentation à l'exposition d'Aniche.

JEAN-FRANÇOIS VINCENT – CAM 707

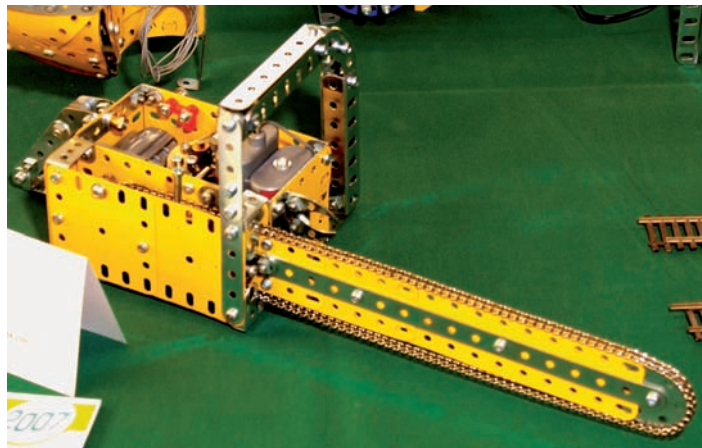
Meccano du Grenier. Sur la base de documents manuscrits de 1920. voir l'article "Appel à témoin" dans le n° 106 de notre magazine.

MANUEL MARCHAND – CAM 1592 (ONZE ANS)

(Article complet dans ce magazine)

Tronçonneuse "Oregon 91". J'ai eu l'idée de construire une tronçonneuse en Meccano parce que celle de mon papy ne marche pas très bien. Le moteur électrique de 6 Volts entraîne une chaîne Meccano qui glisse sur le bord du guide chaîne. Bien sûr elle ne coupe pas vraiment le bois. Il y a aussi le système pour tendre la chaîne.

Quai et hall de gare pour train HO. Stars War



SÉBASTIEN ROBILLARD – CAM 1684

Puits de mine d'extraction. (Voir article complet dans ce magazine)

Il a été réalisé à l'échelle 1/27^{ième} avec des pièces de différentes époques à partir d'un plan communiqué par le centre historique minier de Lewarde. L'ensemble mesure 193 cm de hauteur, 47 cm de largeur et 82 cm de longueur, pour un poids d'environ 15 Kg. Puits de mine avec deux cages d'ascenseur qui montent et descendent, elles sont entraînées par un tambour d'enroulement actionné à la main. Quand le tambour d'enroulement remonte une cage, l'autre descend et vice versa. Les poulies d'enroulement sont équipées de pignons pour faire l'inverseur de marche.

CLAUDE GOBEZ – CAM 72

Modèle de démonstration. Echappement avec une roue plastique de 25 dents n° A152 (J3125) de la boîte plastique 0261. Adaptation de la roue plastique avec une roue barillet de six ou huit trous de la boîte électrique.

Horloge "scie mécanique". Modèle exposé à Bellegarde en 2007. Voir le magazine du CAM n° 99 page 21.



GUY POUCHET – CAM 964

Métier à tisser. Modèle de démonstration inspiré des notices anglaises SML 49 et 50 de 1974. Il comporte cent lisses réparties dans cinq cadres dont quatre actionnés par cames à huit positions permettant de tisser un motif Jacquard (chevrons et losanges). L'alimentation des fils de chaîne est faite par cent bobines évitant la préparation de l'ourdissage et de l'ensouple. Ce métier utilise une navette en bois aux cotes de la navette Meccano de 1930.

Bobineuse pour navette. Cette bobineuse permet de réaliser des enroulements uniformes sur toute la largeur de la bobine de navette grâce à une came "en cœur".

La roue libre. Une roue évoluant librement, stabilisée par un gyroscope réalisé en Meccano et radio commandée. Construction d'après The Freewheeler de Berco Landman du club MGN néerlandais. Poids 2.430 Kg. Diamètre 30 cm.

Sur le stand du trésorier : Démonstration des **nouveaux CD des 100 premiers magazines du CAM.** Prise de vue en photos numériques des Membres souhaitant figurer au Trombinoscope du Club des Amis du Meccano.

CHRISTOPHE DONDEYNE – CAM 1476

(VOIR UNE DE COUVERTURE)

Chevalement du puits de mine Du Vieux 2 à Marles les Mines. Le chevalement du puits de mine est réalisé à l'échelle 1/15^{ième} deux cages permettent la remontée et la descente des berlines ainsi que des mineurs. Ces mouvements se font grâce à la machinerie.

MARCEL REBISCHUNG – CAM 263

(VOIR 4^{ÈME} DE COUVERTURE)

Lance missile "SCUD B". Echelle 1/10^{ième}. Longueur 140 cm. Construit d'après une maquette plastique de marque DRAGON. Cinq moteurs actionnent les différents mouvements de l'ensemble.

FRANÇOIS SELON – CAM 732

Ballon de football. Réalisé avec n° 22 x 12 + 142c, n° 22a x 24, n° 111 x 12, n° 215 x 30, n° 20a x 20 + 147b.

Pendule à poids automatique.

Cabriolet DS 19. Et plusieurs montages de traction avant.

VTT à deux roues motrices.

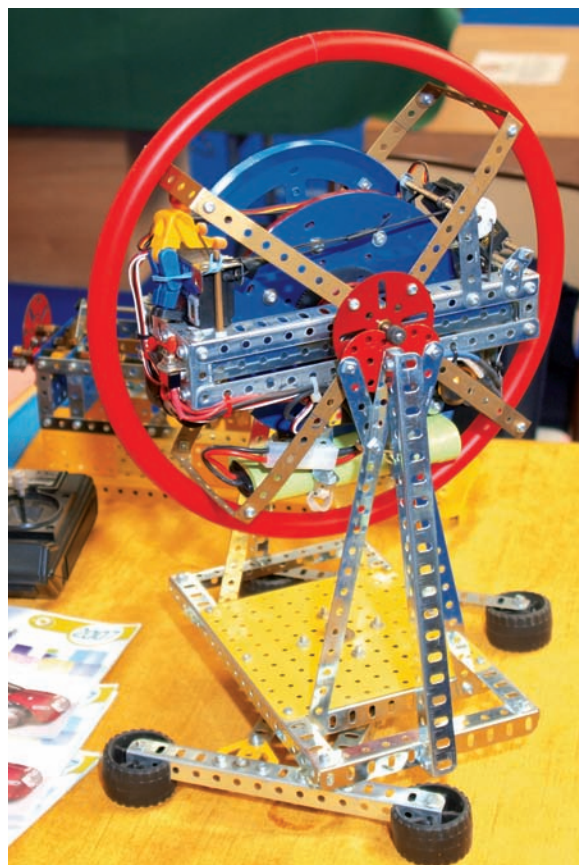
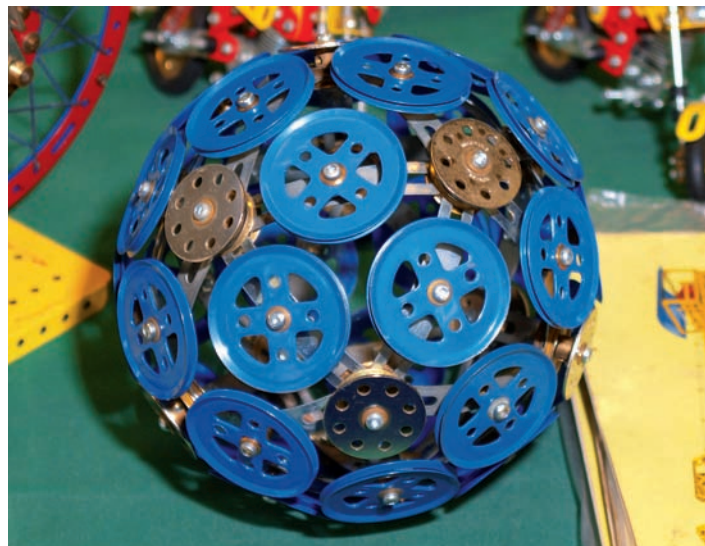
Vélo de courses.

MMM Chapy et son pilote.

Camion Unic. Multi benne de marque Marrel.

Robot Meccano. Modèle n° 8 de 1950/54.

Collection de boîtes. Bases et complémentaires, ainsi que des moteurs de toutes époques.



MAURICE PERRAUT – CAM 1

Documents divers.

GILLES VILLAUME – CAM 770

Excavateur sans vapeur, d'après JP Veyet (modifié).

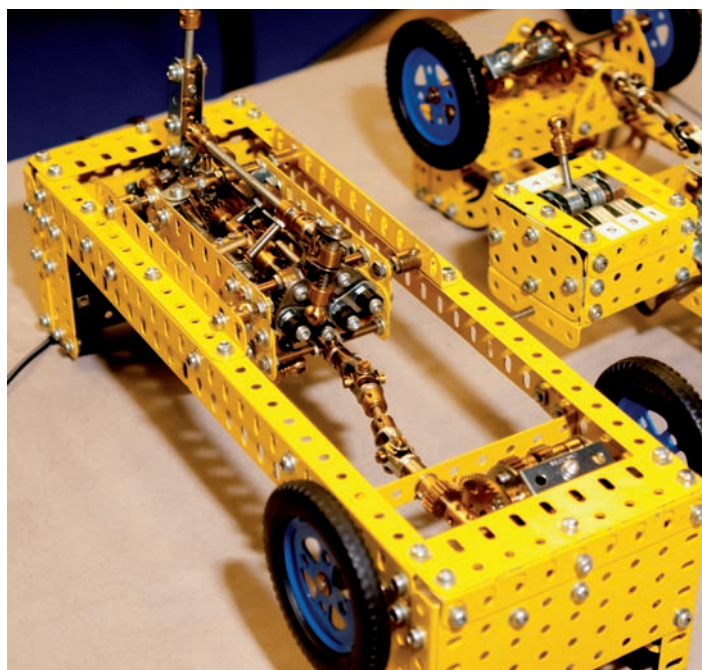
Petite grue d'après JP Veyet (modifié).

Montage de démonstration : Boîte 5 vitesses et marche arrière, avec différentiel à pignons d'angle.

Montage de démonstration : Boîte 6 vitesses et marche arrière, d'après André Schaeffer, modifié avec différentiel à pignons droits.

Petits montages : Réducteurs 1/11 et 1/23, épicyclique presque infini.

Chariots chinois, mobiles, deux modèles anciens

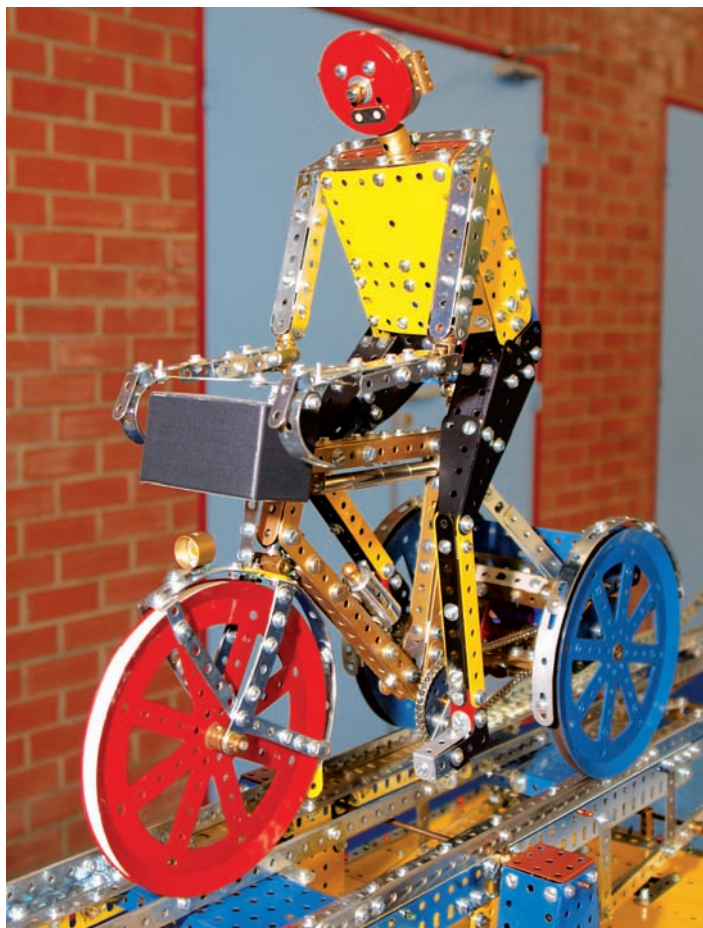


PHILIPPE OURY – CAM 1608

Ancien pont transbordeur de Nantes. Il s'agit d'une reproduction à l'échelle 1/75^{ème} de l'ancien pont transbordeur de Nantes qui permettait un accès aux chantiers navals pendant la première moitié du 20^{ème} siècle. Pour plus de détail voir le bulletin N° 102 du CAM.

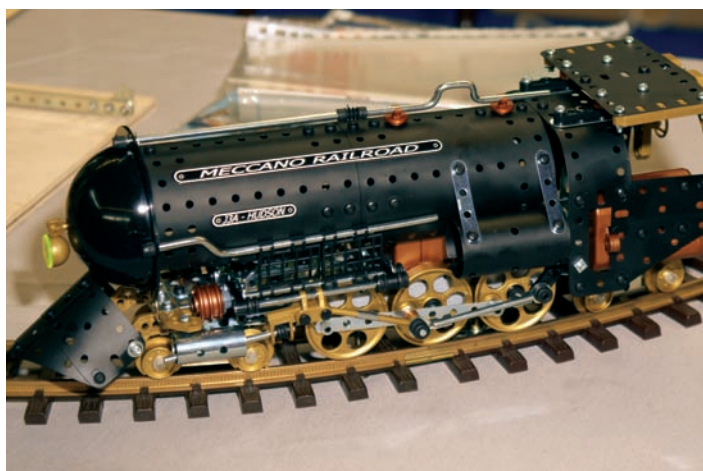
Cyclotouriste. Ce modèle comprend deux parties :

- a/ Un tricycle surmonté par un cyclotouriste (échelle 1/4) avec le maximum d'éléments fonctionnels : éclairage, roue libre ...
- b/ Un balancier d'1,38 m de longueur équipé de trois rails parallèles sur lesquels peut prendre place le tricycle. Les lentes oscillations du balancier permettent au tricycle de faire des allers-retours. Dans le sens avant le cycliste pédale, dans le sens arrière le cycliste fait roue libre.



DIDIER ROUSSEL – CAM 1191

Locomotive. Locomotive à charbon modèle venant d'une notice Meccano.

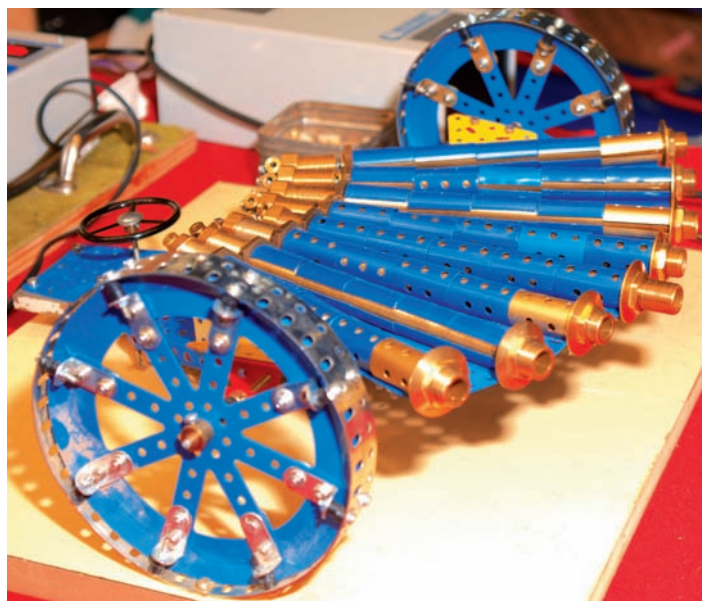


MARCEL PATARD – CAM 862

Carreau de mine : Avec deux ascenseurs de monté et descente.
Mitrailleuse. Modèle inventé par Léonard de Vinci.

Machine à vapeur Meccano.

Manège. A trois révolutions (déjà présenté).



ETIENNE LASNIER – CAM 215

Machine à couper le charbon. Modèle N° 703 d'un manuel N° 7 (en français) pour le coffret N° 7 vers 1925/1927, page 157. Cette machine montait et descendait pour couper et trancher du charbon en morceaux, dans les mines du Nord. Longueur 32 cm, largeur 30 cm, hauteur 10 cm.

Grue ferroviaire. Réalisée en pièces zinguées, jaunes et bleues. Longueur 120 cm. Poids 30 kilos.

Machine à couper le charbon. Modèle réalisé en pièces dorées et zinguées.



DANIEL POLLET – CAM 1526

Char britannique MK3. Poids environ 45 Kg, longueur 1250 cm, largeur 45 cm, hauteur 35 cm. Télécommandé, deux moteurs commandent les chenilles, la tourelle et le canon. Deux ans et demi de travail. Conception d'après un modèle plastique Tamyia et divers documents.

NDLR : Toutes nos excuses à Daniel Pollet mais ce modèle n'a pu être photographié.

JEAN TRESSON – CAM 1388

Chargeur à charbon à très grande vitesse. Voir description dans le Super-modèle n° 2 de Meccano.

Pont levant Historique. Système Scherzer à contrepoids supérieur et une volée de 45,70 m. voir magazine CAM n° 90.



BARRY WILCOX – NON INSCRIT AU CAM

Présente un modèle d'exception. (Voir en 4^{ème} de couverture)

Orbiter fairground ride. Le modèle est un manège de champ de foire d'Orbiter établi à l'échelle 1/9^{ième} approximative. Toutes les fonctions du prototype ont été reproduites. Le modèle est unique dans l'utilisation des moteurs pas à pas d'entraînement direct qui remplacent les boîtes de vitesse plus conventionnelles et les commandes mécaniques. En fait le seul couple d'engrenages utilisé est un anneau et un pignon qui prennent la commande de l'un des moteurs conventionnels de C.C. au rotor principal. Il y a au total douze moteurs pas à pas et approximativement trois mille LED sur le modèle tous commandés par douze microprocesseurs. L'utilisation des moteurs pas à pas s'assure que chacun des cinq bras peut s'élever et s'abaisser en synchronisme les uns avec les autres.

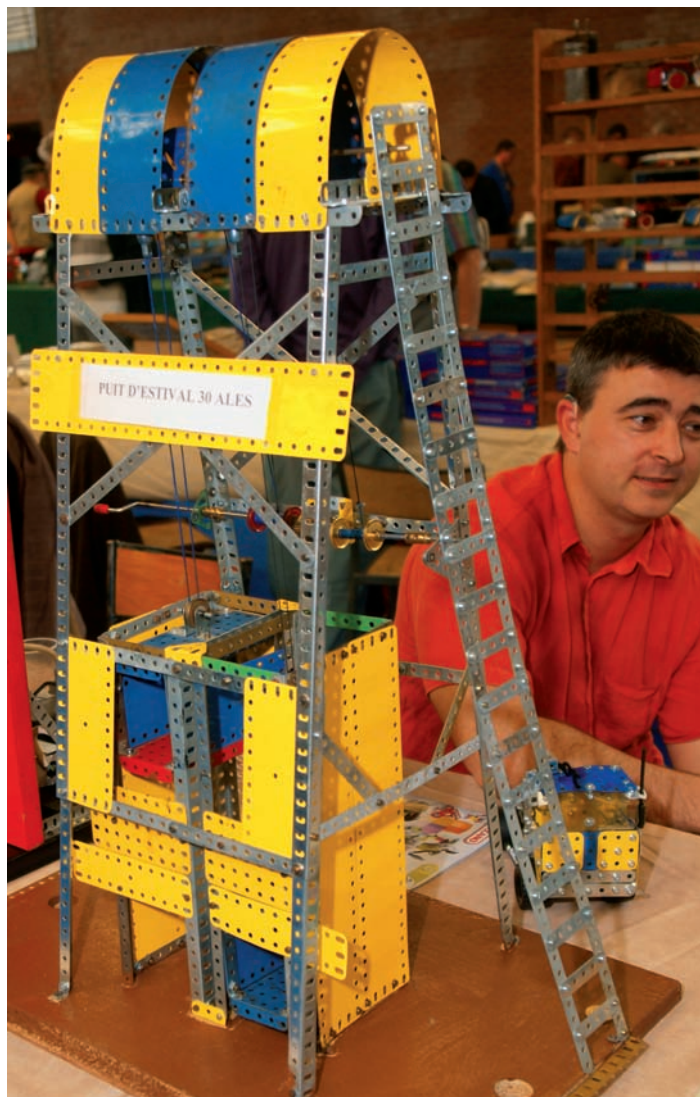
Afin de garder le poids des chariots à un minimum ils ont été réalisés avec de la fibre de verre. Même avec ce poids l'épargne de tout le poids de pivotement de chaque bras est au dessus de deux kilos et ceci a rendu nécessaire d'utiliser des tiges de vis de six mm dans la simulation des cylindres. La seule entorse au système Meccano est dans les couvertures en plastique à divers endroits sur le modèle, ceux-ci étaient nécessaires pour s'adapter à toutes les LED.

Le modèle a été réalisé en dix huit mois par Barry et Steven Wilcox et Roger Thorpe.



FLORENT MOUTON – CAM EN COURS D'INSCRIPTION

Puits d'estival du Gard (L'Abrèche).



ALBERT CHARRIER – CAM 993

Meccano échelle 1/3. Tracteur à vapeur Meccano, Excavateur à vapeur, voiture, boîtes, meuble de revendeur, grue pour la pose de blocs de béton.

Meccano échelle 1. Moissonneuse batteuse, Machine à vendanger, tracteur et sa remorque.

PAUL FREYDIER – CAM 572

Jeux de balles. Deux, dont un de conception originale dénommé : Le dribbleur.

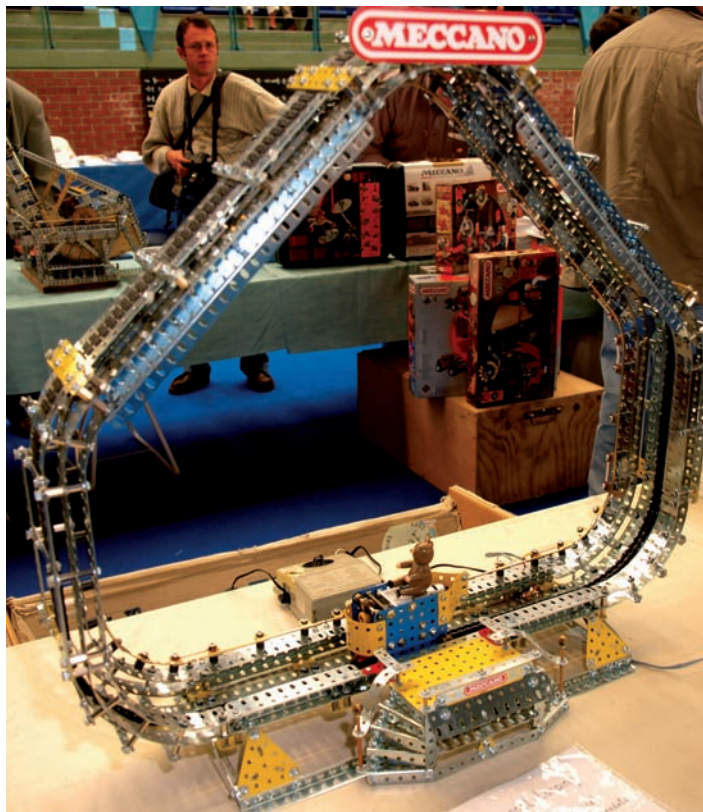
Grand jeu de balles. Bien connu des exposants.

Horloge. Dite au canard.

Wagonnet looping. Circuit vertical.

Locomotive ancienne. Présentée sur une travée de pont avec un mouvement dit en va et vient.

Grue de chantier. Exposée pour la première fois.



JEAN RANSBOTYN – CAM 125

Documents, petits modèles et curiosités.



JEAN-NOËL CAILLOIS – CAM 207

Chargeur de charbon. Ce chargeur de charbon fonctionne avec un moteur de 6V. Le mécanisme est muni d'un renversement de marche, il permet au wagonnet de monter et descendre, la plate-forme élévatrice du wagon est maintenue par des rails de guidage, puis le wagon se déverse dans une benne. Lorsqu'un wagon vient sous la trémie une trappe s'ouvre, les scories se déversent dans le wagonnet tombereau.

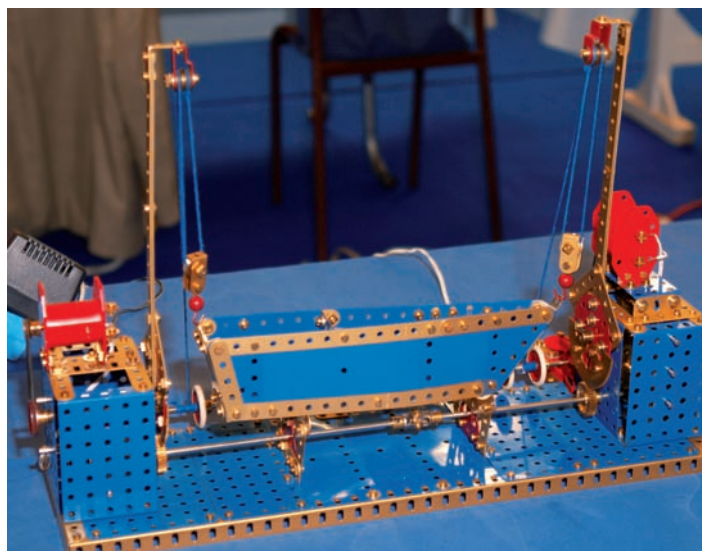
Machine à vapeur. Vue par l'ingénieur écossais James Watt (1736-1819) dite à double expansion (ou à double effet). Le fonctionnement augmente considérablement la puissance en divisant le cylindre en deux parties. L'un remplit de vapeur, tandis que l'autre se vide.

Grue à électro-aimant. Montée en pièces électriques Meccano, La limaille se colle à l'électro-aimant, et va se déverser dans un wagonnet tombereau.

Chargeur de charbon de wagon rotatif. Le wagon bascule le charbon dans un wagon tombereau.

Appareil permettant de mettre des chaloupes de sauvetage à la mer.

Wagon sur rail. Il va d'un bout à l'autre grâce aux contacts. L'inversion se fait automatiquement et bascule en fin de course.



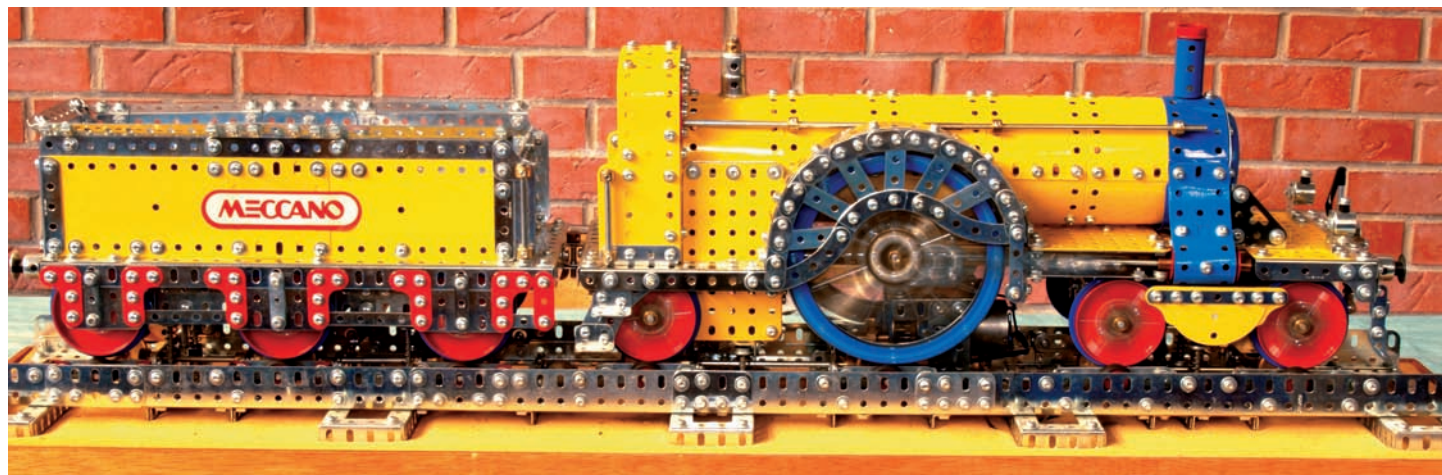
JACQUES PROUX – CAM 1289

Boîtes de Meccano



JEAN-PIERRE GREINER – CAM 794

Moulin hollandais, grue mobile, locomotive.



RAYMOND FORCONI – CAM 1491

Trains Hornby.



CLAUDE LEROUGE – CAM 19

(VOIR 4^{ÈME} DE COUVERTURE)

Le pont Gustave Flaubert à Rouen. Construit dans une boucle de la Seine à la sortie de Rouen, le pont Gustave Flaubert inauguré en septembre 2008 est le plus grand pont levant double d'Europe. Le modèle reproduit ici est réalisé à l'échelle 1/100^{ième}. Les deux socles immergés, comportent les mécanismes de levage (deux moteurs dans chaque). Chaque socle porte deux pylônes surmontés d'un papillon qui supporte les poulies accueillant les câbles destinés au levage des deux travées de circulation. Une travée est reliée à deux séries de seize câbles renvoyés par les trente deux poulies dans le pylône opposé. Les câbles sont fixés à des contrepoids coulissant dans le pylône : un de ceux-ci est relié au treuil de levage situé dans le socle. Les deux travées sont indépendantes et peuvent être manœuvrées séparément. La démultiplication de mille quatre vingt fois permet de réduire le dé synchronisme entre les moteurs d'une même travée et assure un levage horizontal. Des pousoirs permettent une correction éventuelle.

JEAN-MARIE JACQUEL – CAM 461

Aviso Air France 1. Ce bâtiment fit ses premiers essais en juillet 1930 ; il était destiné à relier rapidement l'Afrique à l'Amérique du Sud. Long de 60 mètres pour une largeur de 6 mètres, il fut construit à Bordeaux. La maquette mesure L. 120 cm. l. 12 cm. Elle est à l'échelle 1/50^{ième}. Elle est fixée sur un socle représentant l'océan, pour ajouter du réalisme j'ai créé trois mouvements : le roulis et le tangage pour le navire, un mouvement ondulatoire pour les vagues. Pour parfaire la mise en scène, un avion de l'aéropostale LATE26 survole l'Aviso. L'ensemble est sonorisé.

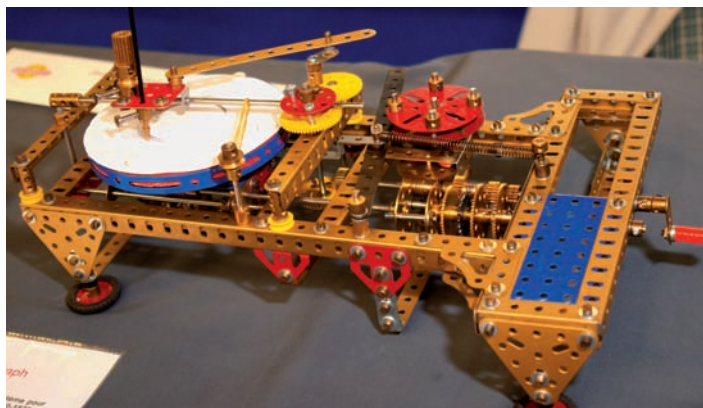


JEAN-FRANÇOIS NAUROY – CAM 1332

Locomotive Merlin de 1923. D'après un prototype du musée de la moisson à Sagy (95).

Meccanographe. D'après Mike Fallows (UK).

Camion Unimog. D'après Bernard Périer (CQ 70).



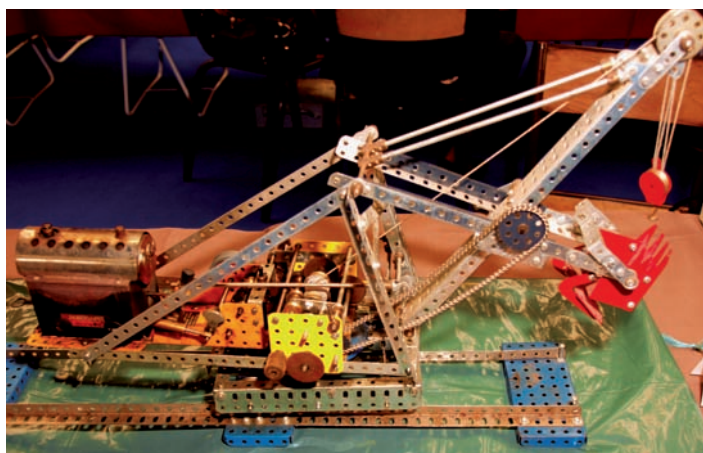
BERNARD GARRIGUES – CAM 254

Ascenseur. Déjà connu.

Hélicoptère. Avec les pales fonctionnelles, décollage et avance.

Excavateur à vapeur. Pour démonstration du moteur à vapeur vive.

Bras robotisé. Commandé par programmation "Robotix + interface".



JAMES LAWARREE – CAM 1564

Sujets Meccano.



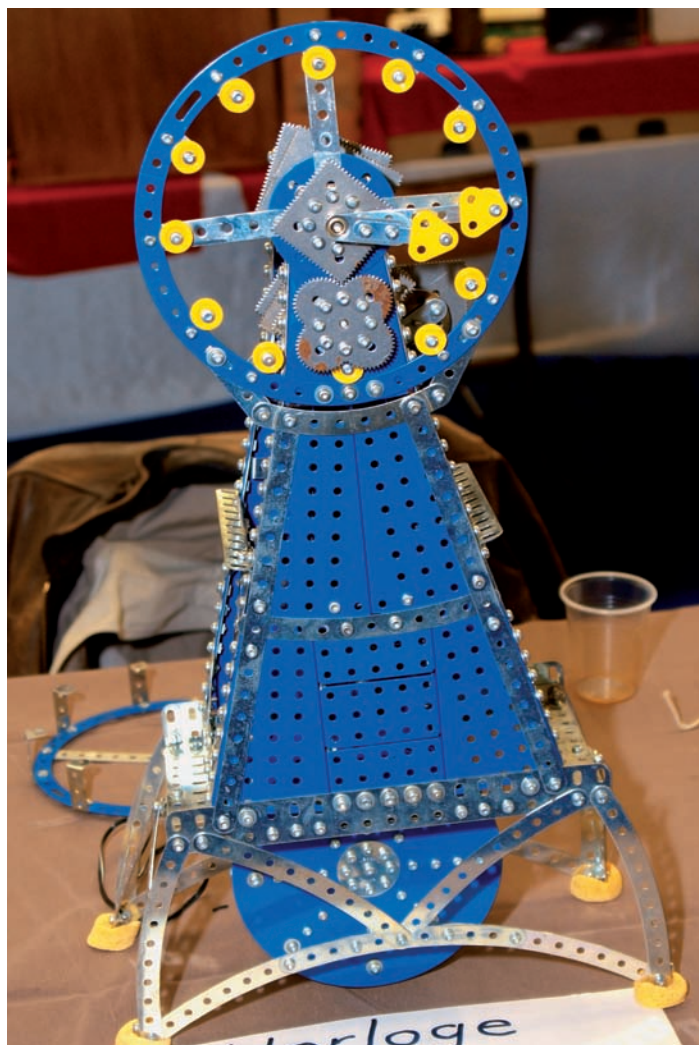
PIERRE JAILLET – CAM 725 (VOIR 2^{ÈME} DE COUVERTURE)

Grue à portée équilibrée.

JEAN GARRIGUES – CAM 931

Horloge à engrenages carrés. Cette horloge à engrenages carrés, d'une précision remarquablement approximative défie les lois de la physique par son pendule non standard, mais elle donne l'heure.

Engrenages fous. Pourquoi les engrenages seraient ils tristement ronds ? En voici pour tous les goûts.



ANDRÉ CHAPEL – CAM 451

Tableau de mécanismes

Basculeur de wagon et son train.



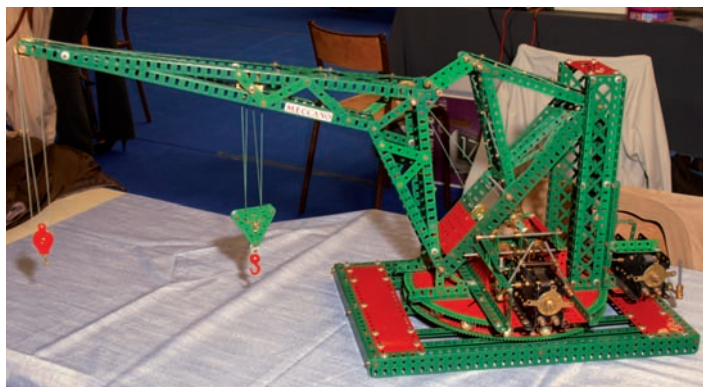
JOHN EVANS – CAM 1269

Machine à vapeur à balancier et Moulin à vent



JACQUES VUYE – CAM 1557

Grue flottante. Super modèle N° 28 avec modification technique. + Mini SM 28 (1^{er} prix à Compiègne).



MICHEL VAN MOL - CAM 1543

Tracteur agricole au 1/15^{ième}.

Petite grue "E". Equilibrée avec ses manœuvres dans le socle, prend des gommes.

Grue de port. Modèle d'une grue ancienne de port, dite à vapeur au 1/12^{ième}.



ANDRÉ BÉNÉTEAU – CAM 1524

Vendeur.



MICHAEL MOLDEN – CAM 1533

VOIR 4^{ÈME} DE COUVERTURE)

Wild Mouse Scania.

MICHEL BRÉAL – CAM 793 (VOIR 2^{ÈME} DE COUVERTURE)

La célèbre grue de quai de Calais

DANIEL BERNARD – CAM 1333

Fourgon postal, etc ...

GASTON LÉCLUSE – CAM 904

Matériel ancien.

NDLR : nous présentons nos excuses à nos amis exposants dont les photos de modèle n'ont pu être identifiées.

LA SECTION HIRAS "ENFANT" MISE À L'HONNEUR À ANICHE.



Sur la photo nous voyons : Jules CAM 1612, Antoine, Elias, Théo, Yunus, Carl, Marlon, Roger Magoutier, notre grand garçon, tous très fiers de pouvoir participer à la "Grand- messe" du MECCANO.

Les enfants de la section HIRAS ont été dignement représentés à Aniche par notre ami Michel Perrin. Aniche était bien loin pour tout ce petit monde. Les jeunes seront fiers de toi Michel, les "vieux" aussi bien sûr !



On s'applique...



Recherche de l'inspiration...



...Et puis on y va !



...Et voilà le travail !

MICHEL PERRIN – CAM 1448

Trains Gleasman, micro modèles.



Michel recevant, des mains du Président les récompenses au nom des enfants...

Bateau marcheur, locomotive, etc ...
Chacun reconnaîtra son oeuvre



LES RECONSTRUCTIONS DE JEAN-MARIE BARRÉ

Basculeur automatique pour crassier

Modèle 4.34



JUZIERS 2009

Compte rendu d'Hervé Forestier, Photos de Jean-Max Estève

Le 22 mars 2009, l'Association des Festivités Juzièroises (AFJ) organisait une rencontre de constructeurs et collectionneurs basée sur le système Meccano. Treize exposants avaient répondu à l'appel d'Hervé Forestier pour se retrouver à Juziers (78820), commune des Yvelines à l'ouest de Paris. Cette rencontre a été rendue possible grâce à l'appui de la municipalité et de l'AFJ, qui avaient mis à disposition gratuitement l'une des salles municipales.



Photo 1



Outre la rencontre des "spécialistes" de notre système, l'objectif était également une animation de la commune et de ses alentours afin de faire connaître - ou faire redécouvrir - à un large public, toutes générations confondues, les possibilités du Meccano.

Le CAM était représenté sous la forme d'une banderole et de bulletins d'adhésion (stand de Jean-Max Estève) ainsi que par différents numéros du magazine, dont le N° 100, présents sur la table d'accueil. Voici, en renvoyant aux photos ci-jointes, un bref résumé de chaque stand :

Hervé Forestier (photo 1) se tenait à la table d'accueil sur laquelle était posé un meuble présentoir de détaillant, probablement des années 40.

Jacques Tarrat (photo 2) était venu avec des modèles originaux, non présentés dans des expositions antérieures : une tour Eiffel de plus de 2,2 mètres de haut ; le train de la ligne Enghien-Montmorency dit "Le Refou-lons" car il poussait les voitures au lieu de les tirer et enfin un ascenseur continu dit "Paternoster" bien connu en Allemagne.

Jean-François Nauroy (photo 3) présentait une locomobile Merlin de 1923, réplique de celle visible au musée de la Moisson de Sagy ainsi qu'un Meccanographe permettant aux enfants de dessiner des motifs géométriques différents.

Christian Hollard (photo 4) présentait une moissonneuse-batteuse parfaitement fonctionnelle ainsi qu'un camion à benne basculante.

Jean-Pierre Guédant (photo 5) avait plusieurs modèles en pièces nickelées, dont une pelle excavatrice fonctionnant avec la machine à vapeur historique des années 20.

Jean-Pierre Guibert (photo 6) présentait tout un ensemble de pièces de collection, notamment des moteurs très rares dont il s'est fait une spécialité.



Photo 2



Photo 3

Marcel Patard outre ses manèges et un "super-modèle" de machine à vapeur présentait un étrange canon multitubes capable de lancer plusieurs projectiles simultanément. Cette machine de guerre serait née, semble-t-il, de l'esprit particulièrement inventif de Léonard de Vinci.



Michel Lhomme faisait bénéficier les visiteurs de ses conseils en matière d'expertise d'objets estampillés Meccano et proposait de nombreuses boîtes et pièces à l'échange ou à la vente.



Jean-Max Estève présentait son équilibriste sur monocycle, dont l'instabilité n'est qu'apparente car la conception en est particulièrement fiable et robuste.



Paul Freydier présentait quatre intéressants modèles qui ont beaucoup marqué les visiteurs par leur caractère original et ludique.



Christophe Dondeyne était venu avec sa voiture à vapeur de White (mod 1904) et un camion de pompiers type Kerax du poste de commandement des Yvelines.



Serge Congretel présentait toute une série de boîtes (de 1910 à 1960) permettant de visualiser l'histoire de la production Meccano. Des modèles historiques en pièces nickelées et bleu croisé complétaient la présentation.



Photo 4



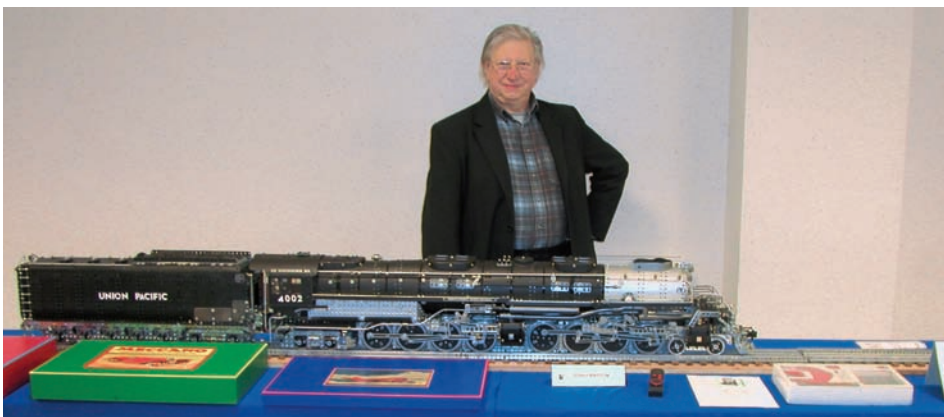
Photo 5



Rémi Lanne avait amené une grue de port, qu'il faisait fonctionner à la grande joie des enfants, ainsi qu'une grande locomotive 2-3-0.



Photo 6



Gilbert Basson présentait sa célèbre Big Boy, connue des amateurs du CAM, mais que de nombreux visiteurs découvraient. Assurément, l'un des modèles phare de l'exposition.

Les visiteurs ont semblé se répartir à peu près à égalité entre, d'une part, les connaisseurs venus spécialement, certains de très loin, pour cette manifestation et, d'autre part, les habitants de Juziers et des environs venus souvent en famille, particulièrement l'après-midi.

La journée s'est conclue par des remerciements, la plupart des exposants se donnant rendez-vous pour des rencontres et expositions futures.

HERVÉ FORESTIER CAM 0673 ■

RÉUNION PACA DU 7 MARS 2009

"MMM", LE RETOUR...

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

Pour la 3^{ème} fois de l'année, les membres de la section PACA du CAM se sont retrouvés au Milly-Mètre à Trets (Bouches du Rhône). Parmi la "foule" présente (25 personnes), on pouvait remarquer la présence de nombreuses épouses (dont certaines, sans doute trop modestes, ont "boudé" la photo de groupe) ainsi que celle de nos amis Michel Perrin (Cam 1448) qui a fait l'aller-retour dans la journée depuis Saint-Rambert-en-Bugey (Ain) pour assister à notre réunion et Giuseppe Chiambretto (CAM 1014) venu de Turin (Italie). Le thème retenu, les **Mini-Modèles Mecano**, était un bon choix puisque pas moins de 31 modèles étaient présentés. La palette des réalisations était des plus variées allant des tracteurs aux locomotives en passant par des autos, vélos, avions, hélicoptères, tanks, oiseaux, bonhommes, ponts et même un bougeoir et un temple grec en ruines ! Les photographes étaient à leur affaire et les options "macro" fort utiles.

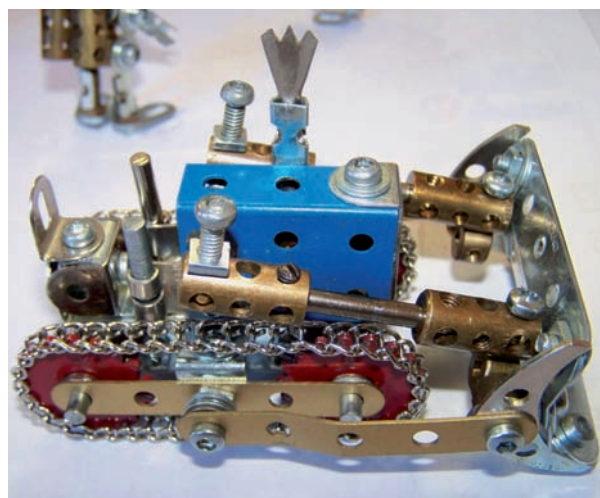
Un concours a permis de mettre en évidence trois modèles particulièrement appréciés : un bulldozer (Patrick Boizard), une locomotive (Jean-Joseph Mordini) et un tracteur agricole (Denis Deroulle).



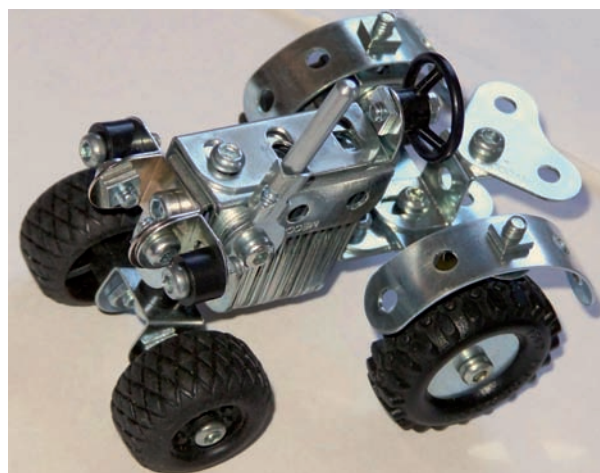
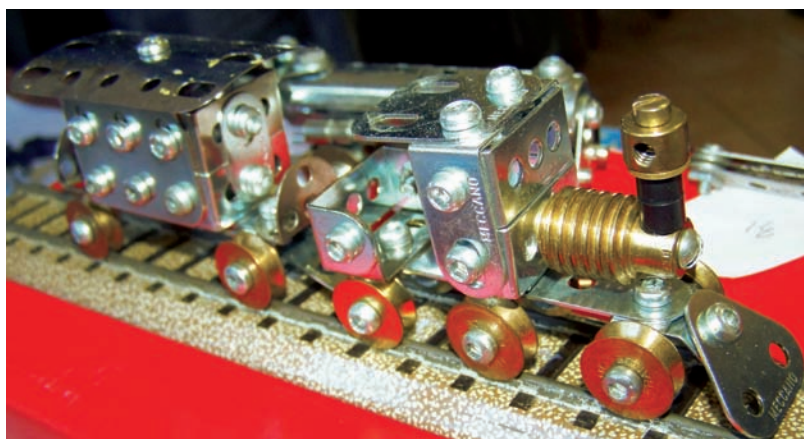
1 J. Proux • 2 F. Bouchard • 3 C. Simon • 4 J.J.Mordini • 5 P. Brient • 6 Ph.Delmas • 7 A. Querquelin • 8 D. Fieni • 9 P. Boizard • 10 J. Féron • 11 J.C Acquaviva • 12 M. Pagés • 13 Liliane Viel • 14 G. Chiambretto • 15 J.P. Viel • 16 P. Robin • 17 Aude Pagés • 18 M. Perrin • 19 D. Deroulle • 20 B. Perrot... et W. Dewulf le photographe !



Le jury en discussion...



1^{er} prix Patrick Boizard



3^{ème} prix Denis Deroulle



Le mini Firth of Forth de W. Dewulf

Fernand Bouchard, qui avait oublié le thème retenu, est arrivé avec un splendide scraper d'autant plus imposant qu'il côtoyait des modèles dont certains, comme ceux de J. Féron, dépassaient à peine le centimètre.

L'expérience des réunions à thèmes, commencée en 2008, semble être concluante, encore faut-il en trouver qui soient suffisamment fédérateurs pour permettre une large participation. Le prochain (Les imitations de Meccano, le 13 juin) devrait être de ceux-là.

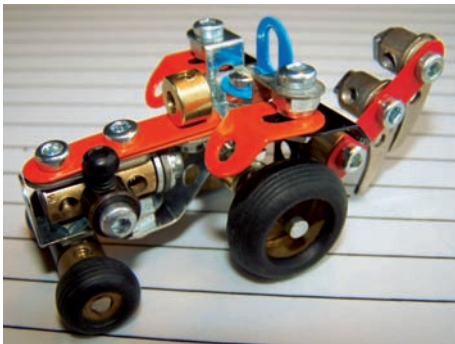
Encore une bonne journée qui a satisfait tout le monde.



JACQUES PROUX CAM 1289 ■

La niveleuse de F. Bouchard

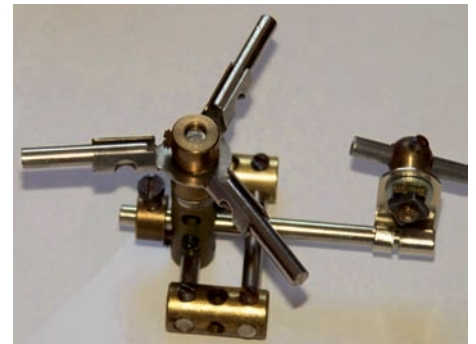
UNE PARTIE DE LA "FOULTITUDE" DES M.M.M. CONCURRENTS



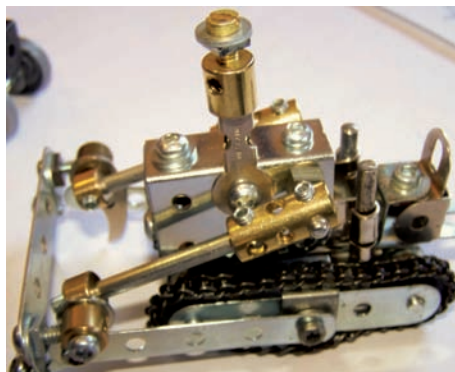
Ensemble de labour de M. Perrin



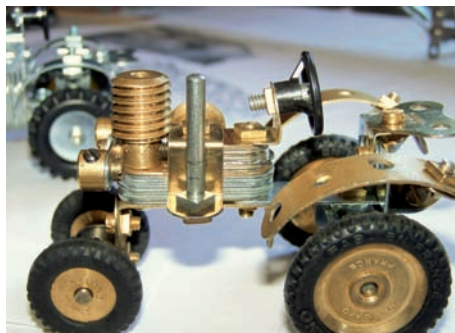
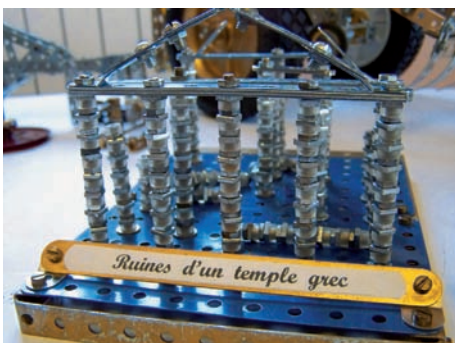
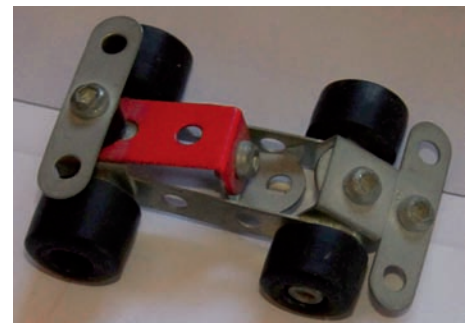
Mini F1 (boîte 1 modèle) de J.J Mordini



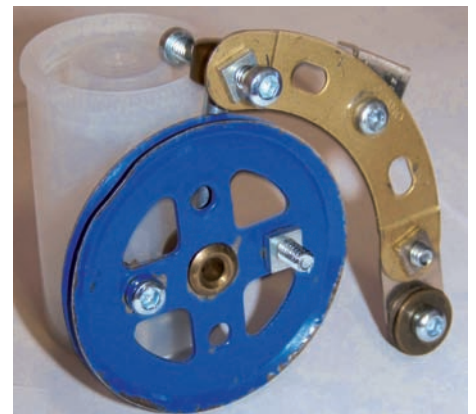
Hélicoptère de P. Brient



Un autre bulldozer par Ph. Delmas



Un autre tracteur agricole de D. Derouille



Grand Bi de C. Simon

RÉUNION GROUPE PACA DU 9 MAI 2009

Texte de Jacques Proux, photos Willy Dewulf



Comme d'habitude, le groupe PACA s'est réuni au restaurant le mili-mètre à Trets. Affluence habituelle en famille.



Patrick Boizard a trouvé dans les journaux une mignonne Jeep qu'il a immédiatement réalisée



Vieilles voitures jouets Citroën, tracteur et Jeep.



Une partie du groupe est partie à La Seyne-sur-Mer visiter le mini musée ferroviaire de M. Montazel, à l'extrême gauche sur la photo.



Une grue de 120 tonnes de la fin du XIX^{ème} siècle.



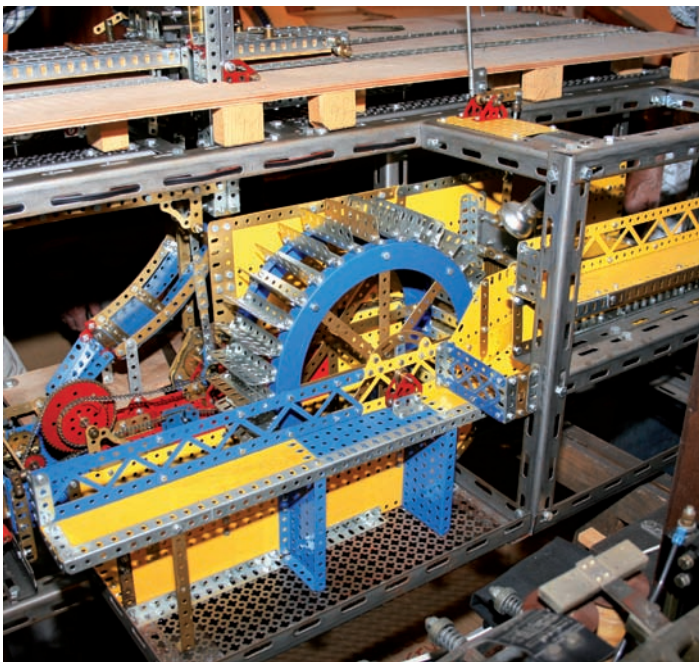
Nous sommes très intéressés par la cabine de conduite d'une 141R parfaitement reconstituée.



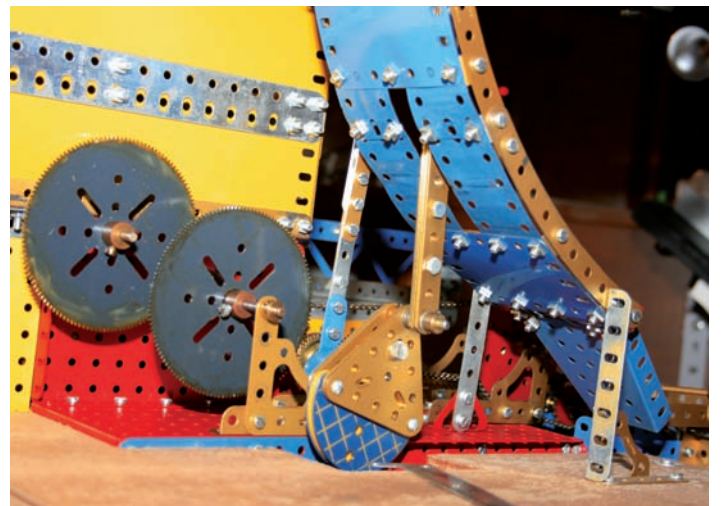
Nous avons été initiés aux mystères du freinage Westinghouse qui assure notre sécurité dans les trains.



Puis M. Montazel nous a appris à démarrer une BB 4 100.



Enfin, les talents de Meccanoman de M. Montazel nous ont été révélés par son modèle de scierie de haut fer (Vosges) parfaitement fonctionnel. Bref une bonne journée agréable et instructive.



PUITS D'EXTRACTION DE LEWARDE

LA RÉALITÉ

Caractéristiques du chevalement :
 Construit en 1926
 Hauteur axe des molettes : 27,80m
 Diamètre des molettes : 4m

FOSSE DELLOYE

Par Sébastien Robillard

LE MODÈLE MECCANO (PHOTO 1)

Il a été réalisé à l'échelle 1/27 avec des pièces de différentes époques à parti d'un plan communiqué par le centre historique minier de Lewarde. L'ensemble mesure 193 cm de haut, 47 cm de largeur et 62 cm de long pour un poids d'environ 15 kg.

Le Chevalement : (Photo 2)

Principal axe de réflexion de la réalisation, il est constitué de quatre cornières N° 7 réunies à une extrémité par une cornière N° 9. Les cornières N° 7 sont maintenues écartés par des bandes N° 2 fixées sur des embases triangulées plates N° 126 A. Ces dernières reçoivent des bandes N° 3 pour renforcer la structure du chevalement.



Photo 2

Les molettes (Photo 3)

Au sommet du chevalement se trouvent les molettes. Elles sont représentées par des poulies N° 19C, une tringle N° 17 passe en leur centre et porte à chaque extrémité une bague N° 59. Les tringles passent dans des embases N° 126 et sont fixées sur une bande N° 1B recouverte de plaques flexibles N° 189 et 188 pour faire le plancher entre les molettes.

Une bande N° 1A recouvre les bandes N° 189 et 188 en leur milieu afin de renforcer le plancher. Le plancher recouvre une partie du sommet du chevalement afin d'en laisser l'accès par des échelles de part et d'autre des molettes. Il est constitué d'une plaque flexible N° 189 de chaque côté cette dernière est recouverte par une plaque flexible N° 188. Une plaque N° 70 recouvre les plaques N° 189. Chaque côté du plancher est renforcé par une cornière N° 9 et une N° 8B. La cornière N° 8B et la plaque N° 188 viennent se fixer sur la cornière N° 9 de la base du chevalement. Le garde corps de chaque côté du sommet du chevalement est constitué de longrines N° 99A munies de bandes N° 6 et renforcées à la base par une bande N° 1A munie à son extrémité basse



Photo 1

d'une équerre N° 12 vissée sur une cornière N° 1B qui permet ainsi de fermer le sommet du chevalement. Une longrine N° 99B est sur le devant tandis que derrière de chaque côté des molettes se trouvent deux longrines N° 98 ce qui permet le passage des câbles.

La toiture (Photo 4)

Elle est composée pour la longueur de deux poutrelles plates N° 103B et N° 103C se recouvrant sur deux trous. A chaque extrémité se trouve une cornière N° 9F. La largeur de la toiture est faite de deux poutrelles plates N°103K et 103G se recouvrant sur deux trous. Les quatre côtés sont donc réunis par les cornières N° 9F. Deux embases triangulées coudées sont vissées sur les poutrelles plates et portent une cornière N° 8B afin de constituer la charpente de la toiture. Elles sont également vissées aux cornières N° 9 qui recouvrent sur deux trous les bandes N° 6 des extrémités des longrines.

La "charpente" se constitue de quatre bandes N° 1B à chaque extrémité réunies à leur extrémité supérieure par des équerres N° 12C. Au milieu une bande N° 2 renforce également le toit. Le tout est recouvert de différentes plaques flexibles se chevauchant en tous sens (afin d'éviter les fuites d'eau en cas de pluie NDLR !) mais surtout pour ne pas plier les plaques. Le sommet de la toiture porte une plaque avec le nom du puits de mine. Cette plaque est constituée d'une poutrelle plate N° 103C équipée de raccords de tringle et bande N° 212 dans lesquels passe une tringle N° 18B munie de supports de rampe à collier N° 136A.

La passerelle intermédiaire (Photo 2)

Elle est constituée de 2 longrines N° 99A de chaque côté et de deux longrines N° 100 se chevauchant sur trois trous sur le devant ; la base de chaque longrine est renforcée par une cornière N° 8A permettant de fixer le plancher ; l'arrière de la passerelle est une longrine N°99. Aux extrémités sont vissées des cornières n° 9D.

Le plancher de la passerelle est formé de huit plaques flexibles N° 189 et fait ainsi le tour du chevalement. Le plancher est fixé au chevalement par deux bandes cintrées à glissière N° 215 fixées sur une plaque N° 188 elle-même fixée sur les cornières N° 7.

Le prolongement de la passerelle est une plaque à rebords N° 52 équipée d'une bande coudée n° 48 constituant ainsi la base de l'échelle d'accès au palier supérieur. Ce dernier est constitué de deux poutrelles plates N°103 K placées cote à cote. Elles reposent sur une cornière N° 9D elle-même vissée sur les renforts du chevalement.

Les renforts du chevalement sont construits avec deux cornières N° 7A. Ils sont rattachés au chevalement par une plaque N° 53A fixée sur une des cornières N° 7 et avec deux bandes incurvées N° 90 recouvertes sur trois trous.



Photo 4

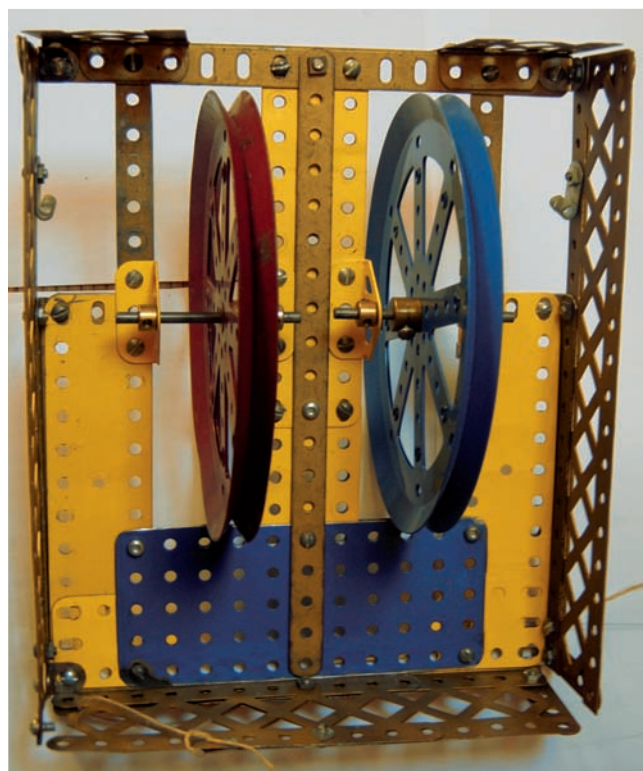


Photo 3

Les molettes sont cachées par trois plaques flexibles N° 191. Deux d'entre elles recouvrent la troisième sur deux trous. Elles sont renforcées par derrière par une bande incurvées N° 89B et sont fixées par leur extrémité supérieure au plancher des molettes par une équerre N° 12.

Leur extrémité inférieure est renforcée par une cornière N° 9 vissée sur les renforts du chevalement.

Les échelles

L'échelle d'accès de la passerelle inférieure au palier intermédiaire est formée de deux bandes N° 1B réunies par une bande coudée N° 48 à chaque extrémité. Les échelles d'accès à chacune des molettes sont des bandes N° 2 fixées à la base par des équerres N° 12 et au sommet par des supports plats N° 10.

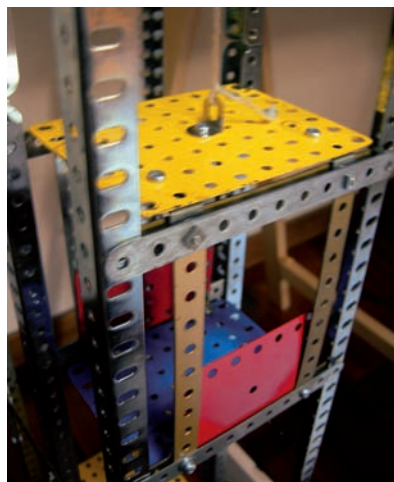


Photo 5

La cage de descente (Photo 5)

Elle est constituée de 3 cornières, 2 N° 7 et 1 N° 8 mise bout à bout et réunies par des bandes N° 2. Des colliers à tige filetée sont vissés aux cornières N° 8A et portent chacun un pied composé d'une tige filetée dont l'extrémité est vissée à une poulie N° 22 équipée d'un pneu.

La cage d'ascenseur est renforcée par 2 cornières N° 7 et 7a placées bout à bout et maintenues par une bande 4 trous. Les cornières sont réunies de façon à former un U. Elles serviront de guide pour les cages.

Le bâtiment

Il est constitué de 4 cornières N° 8 de chaque côté. La base repose sur 2 cornières N° 8 sur lesquelles sont fixées les cornières N° 8. L'extrémité supérieure des cornières N° 8 se voit équipée d'une équerre d'assemblage N° 108 elle-même fixée à deux bandes N° 1 se recouvrant sur neuf trous pour maintenir l'écartement. La toiture du bâtiment est constituée de plaques flexibles N° 197 placées dans le sens de la longueur.

La toiture est équipée d'ouvertures permettant le passage des câbles. Ces ouvertures sont protégées par des triangles formés de deux plaques triangulaires N° 222 et 225 renforcés par des bandes N° 5 et fixés par des équerres N° 12 C.

La salle des machines. (Photos 6 et 7)

En réalité les poulies d'enroulement des câbles étaient au niveau du sol mais dans le souci de présenter une machine j'ai dû les surélever.

La base est constituée pour la longueur, de cornières N° 8 recouvertes par 2 plaques N° 192 et une plaque à rebords N° 53 pour la face avant. La face arrière est composée d'une plaque à rebords N° 52, une plaque rigide N° 72 et une plaque à rebords N° 53. La largeur est constituée par 2 N° 8 A recouvertes d'une plaque N° 196 le tout est réuni par des cornières N° 9D. Pour renforcer le tout, ces mêmes cornières sont disposées en haut en bas de la base.

La partie avant du plancher est constituée de 3 plaques rigides N° 52, 70 et 52 A posées cote à cote. Elles sont fixées aux cornières N° 8 et 8A. 4 cornières N° 8 sont fixées sur le plancher et portent chacune une plaque N° 214 dans lesquelles passe une tringle portant à son extrémité intérieure un pignon de 25 dents N° 25 et à son extérieur une excentrique à 3 courses N° 130. Les tringles supportent également une poulie d'enroulement constituée d'un plateau N° 146 et d'une flasque circulaire N° 118.

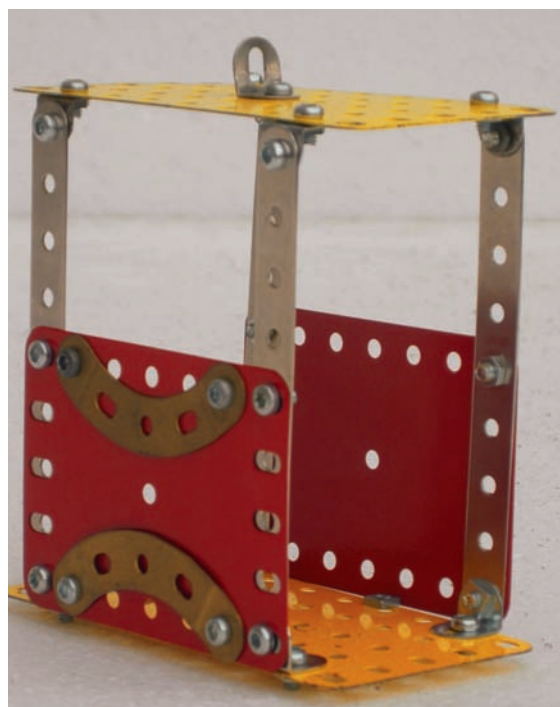


Photo 8

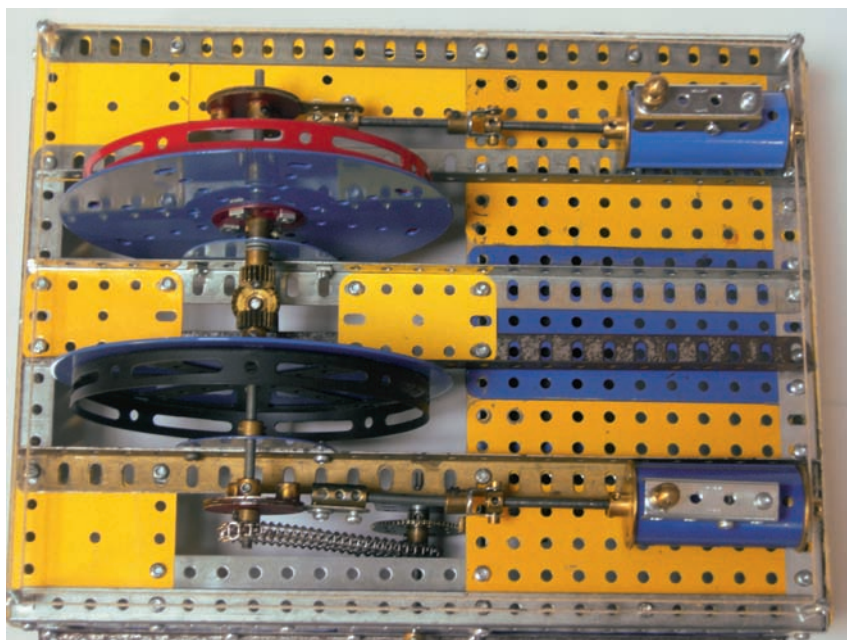


Photo 6

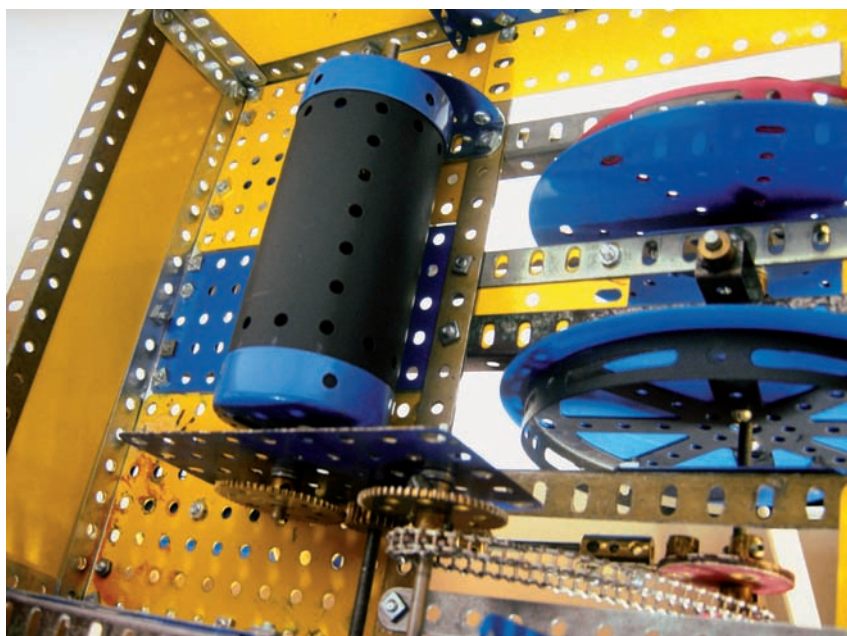


Photo 7

Les pignons N° 26 reposent sur un pignon N° 29 afin de constituer l'inverseur de marche. Ce dernier est maintenu verticalement à l'aide de 2 cavaliers N° 45 vissés sur 2 cornières N° 8. Le tambour d'enroulement est composé d'une chaudière N° 162A et B fixée sous le plancher au moyen de 2 cornières N° 9B portant chacune une plaque N° 214. Le mécanisme d'enroulement du câble est composé d'une manivelle équipée d'un pignon N° 25 entraînant 2 pignons N° 27A, l'un monté sur l'axe du tambour et l'autre monté sur un autre axe muni d'un pignon pour chaîne galle N° 96.

Les excentriques N° 130 portent un raccord de tringle N° 63 dans lequel passe une tringle N° 17 et porte à son extrémité un accouplement à cardan N° 165 vissé sur une tringle N° 16. Cette dernière passe dans un cylindre composé de chaque côté de 2 roues à boudin N° 20 et d'un cylindre N° 216. Ce dernier est vissé sur le plancher.

Pour représenter au mieux la machine à vapeur, 2 cornières N° 9D se chevauchent et portent à leur extrémité un N° 136A. Elles sont fixées sur le cylindre au moyen d'une équerre N° 12. Pour la construction des cabines, la photo est suffisamment explicite. (Photo 8)

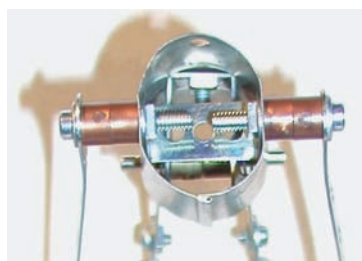
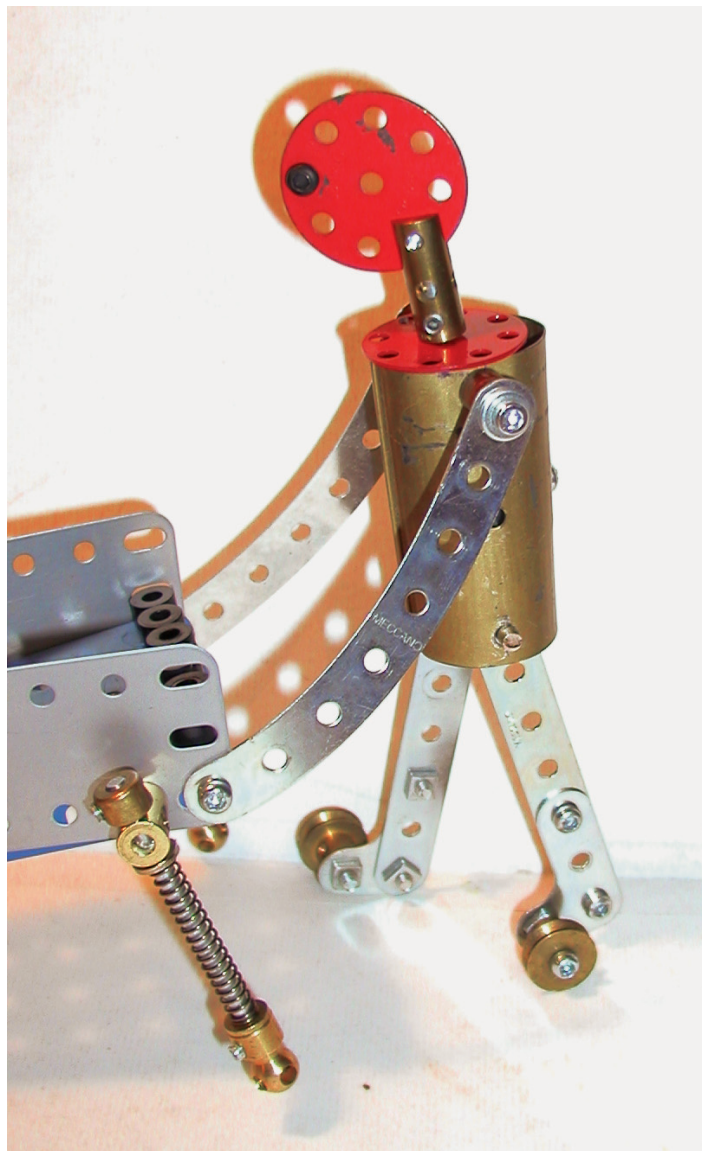
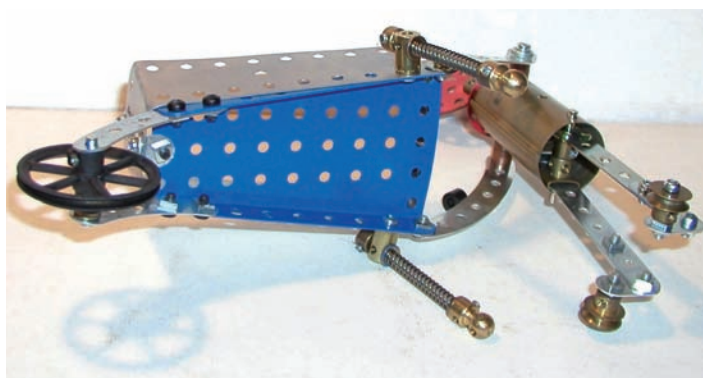
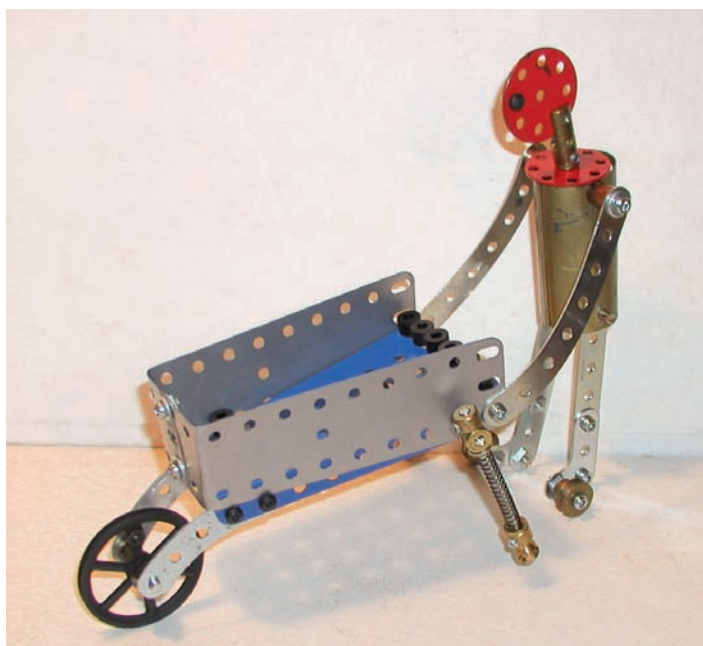
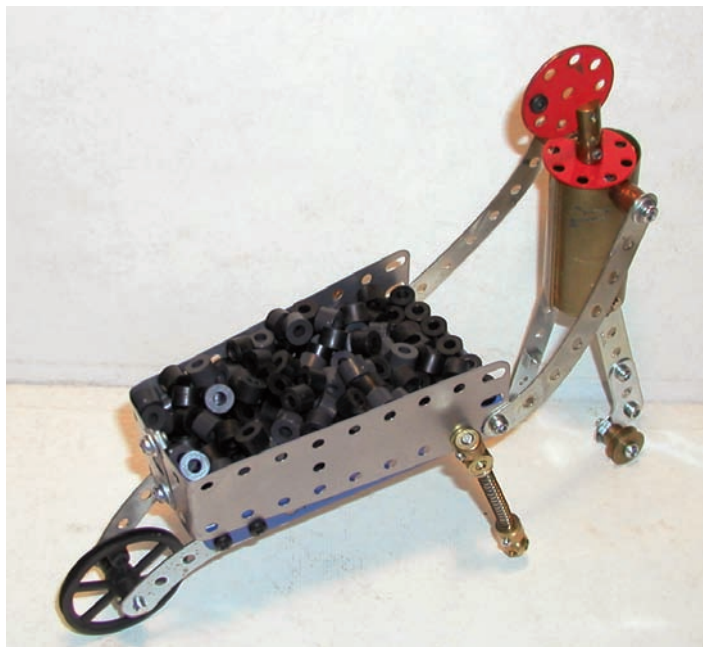
Un grand merci à Jean-Max pour ses conseils et son soutien dans ma première expérience de constructeur-rédacteur.

LIVREUR DE CHARBON

Par Jean Max Estève

Ce petit modèle en guise de rappel pour tous ceux dont les modèles inédits assureront le succès de notre prochaine Expo.

En vue de l'exposition Meccano d'Aniches, le Delphinois vient de se doter de la fabuleuse brouette à pieds pourvus d'amortisseurs.



La construction de la brouette est très simple. Le personnage à construire est tout aussi simple, mais deux petites astuces sont nécessaires. Le trou central du cylindre N° 216 permet de fixer un support double

N° 11A, ce qui permet aux deux bandes N° 2 des jambes de conserver l'écartement, les deux jambes que traverse la tringle N° 18A sont maintenues sur celle-ci par deux bagues d'arrêts à glissière N° 50.

Encore un petit modèle très simple à construire : Recherche + construction + photos + retouches photos + textes = 2 heures 30.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 0090 ■

TOMBEREAU MINIER KRESS CH 300

POUR LE TRANSPORT DU CHARBON

Par Jean-Pierre Veyet



UN BRIN D'HISTOIRE

La Société KRESS est spécialisée dans le matériel pour le transport de poches de coulées pour la fonderie, elle réalise également des chariots "cavalier" et des tombereaux miniers qui sont principalement utilisés pour le transport du charbon. La Société COTEAU située dans le Dakota a fait fabriquer spécialement pour ses besoins, cinq machines de type CH 300 ; 300 tonnes de charge et 330 m³ de capacité pour transporter son charbon. La particularité de ces machines est de n'avoir pas de châssis comme sur un camion benne classique, celle-ci étant fixe, d'où un gain de poids. Inconvénient, le déchargement étant réalisé par des trappes situées sous la benne, il est impératif de rouler pour déverser le contenu ou d'utiliser une trémie. La propulsion est assurée par un moteur Caterpillar V16 d'une puissance de 1800 CV associé à une transmission avec boîte automatique de la même marque ; choix très judicieux car les machines CATERPILLAR sont très répandues dans les mines à ciel ouvert et il est possible de trouver des distributeurs dans le monde entier pour les pièces. Afin de réduire le rayon de braquage, les tombereaux Kress utilisent le même principe de direction que les chariots élévateurs, ce qui veut dire que la roue directrice située à l'intérieur du virage peut tourner jusqu'à 90°. Avec une longueur de 20 mètres et un châssis rigide cela n'est pas un luxe, le camion peut donc réaliser un demi-tour dans un cercle dont le rayon est légèrement supérieur à sa longueur.

LE MODÈLE MECCANO

Il mesure 800 mm de long par 270 de large. L'échelle obtenue est de l'ordre du 1/25. Les pièces utilisées proviennent principalement de récupération et ont toutes été repeintes. Le poids du véhicule est de 9 kg.



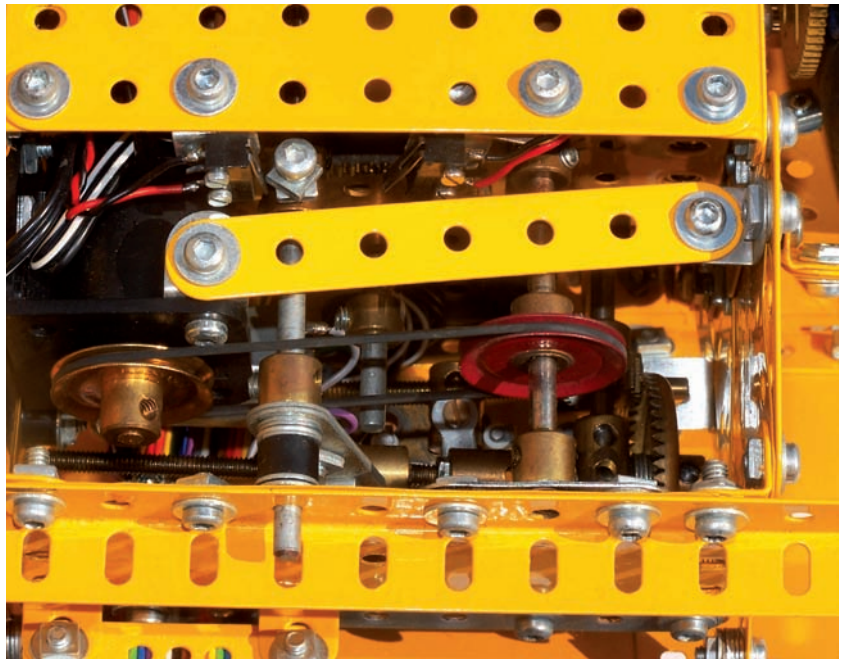
Le train avant

Le montage des roues avant est réalisé de la même façon que sur le modèle réel, c'est à dire sans essieu. Chaque ensemble de deux roues est maintenu à l'aide de fûts (vérin hydropneumatique dans la réalité) fixés sous la plate-forme, les roues étant montées sur des axes oscillants.

Pour arriver à faire tourner les roues à 90° les biellettes de direction ne sont pas fixées sur le fût de maintien, mais sur un palier situé juste à côté où l'axe comprend une roue de chaîne de 28 dents. Une deuxième roue de chaîne de 14 dents est fixée sur le support de roue, grâce à cela il est possible de faire pivoter chaque ensemble porte roues à 90°, alors que l'axe de commande relié aux biellettes ne tourne que de 45°, le rapport de multiplication étant de 1/2.

Dans la réalité cela est réalisé à l'aide d'un vérin à tige traversante et des biellettes en forme de U. Le moteur de commande est situé à l'arrière et entraîne le tout grâce à une tringle BMP de 67 cm qui traverse la benne, deux fins de course limitent sa rotation.

La réduction fait appel à de nombreux pignons 19/57 + 19/57 + 25/50 + 19/50 + 15/60 + 15/70 total 1/882, un embrayage de sécurité est monté entre la deuxième et troisième réduction.



Vue de dessous du compartiment moteur.

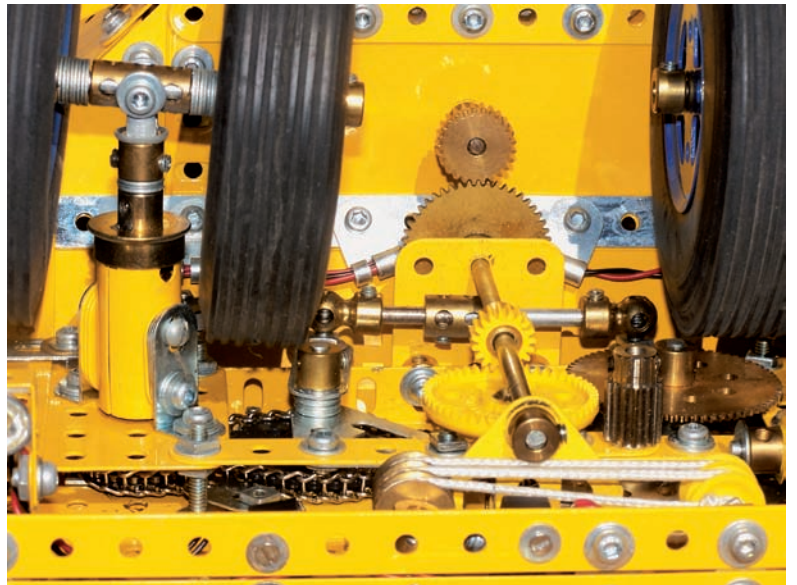
Le moteur de direction.

Les deux fins de course utilisés pour l'ouverture des portes de la benne.

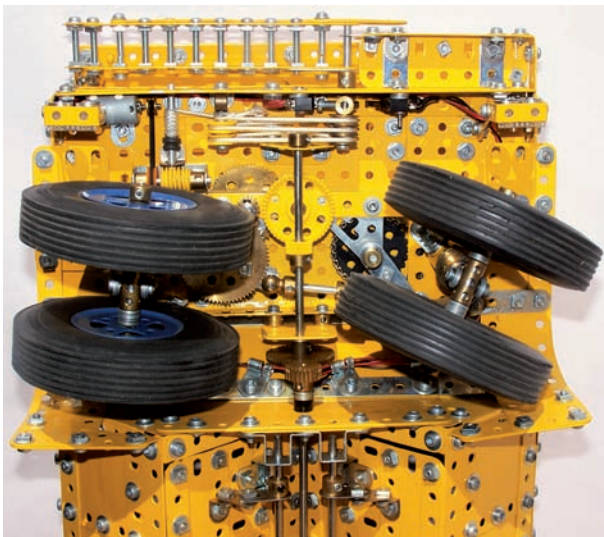
En arrière plan, l'embrayage de sécurité sur l'arbre de commande de la direction.



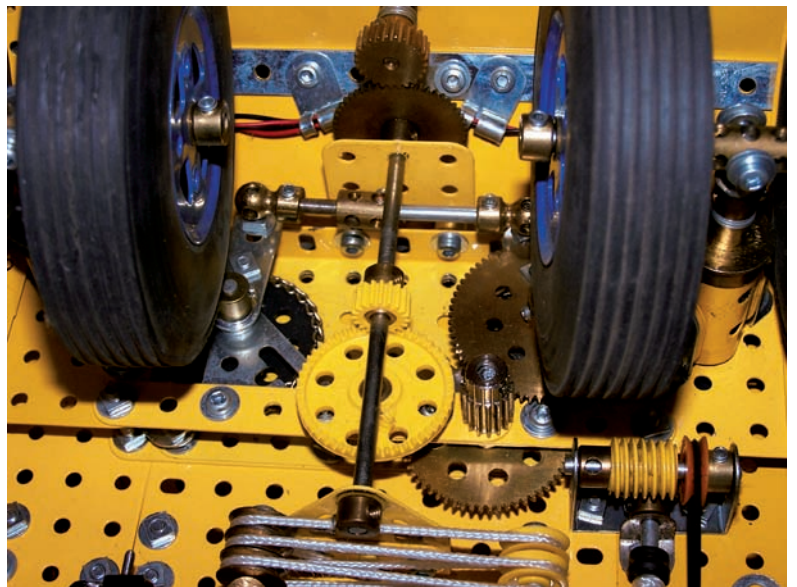
Vue 3/4 avant, avec échelle d'accès descendue et roues braquées au maximum.



Détail des roues de chaîne



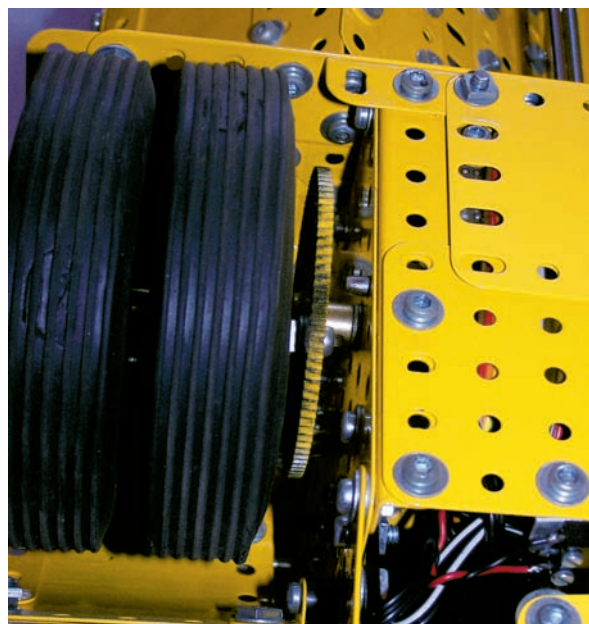
Vue d'ensemble du mécanisme de direction et du treuil de relevage de l'échelle



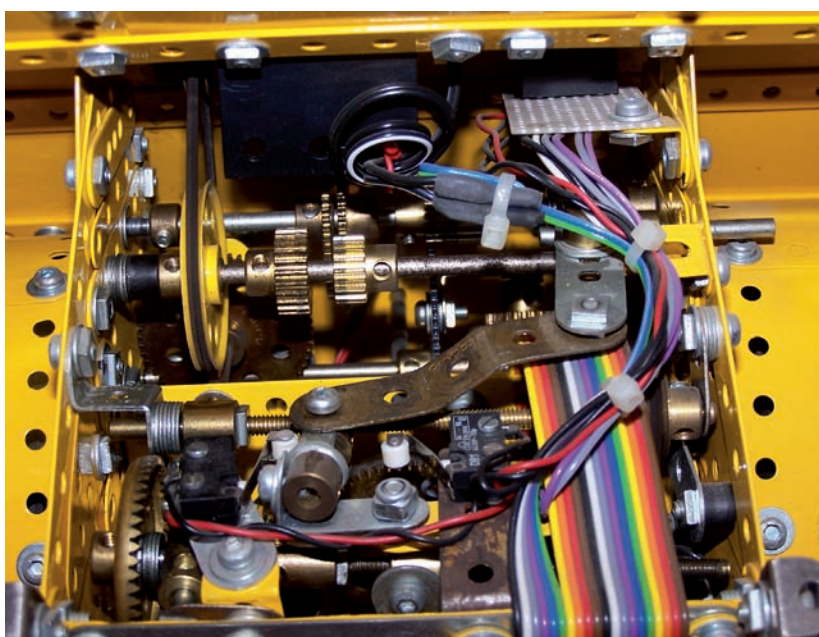
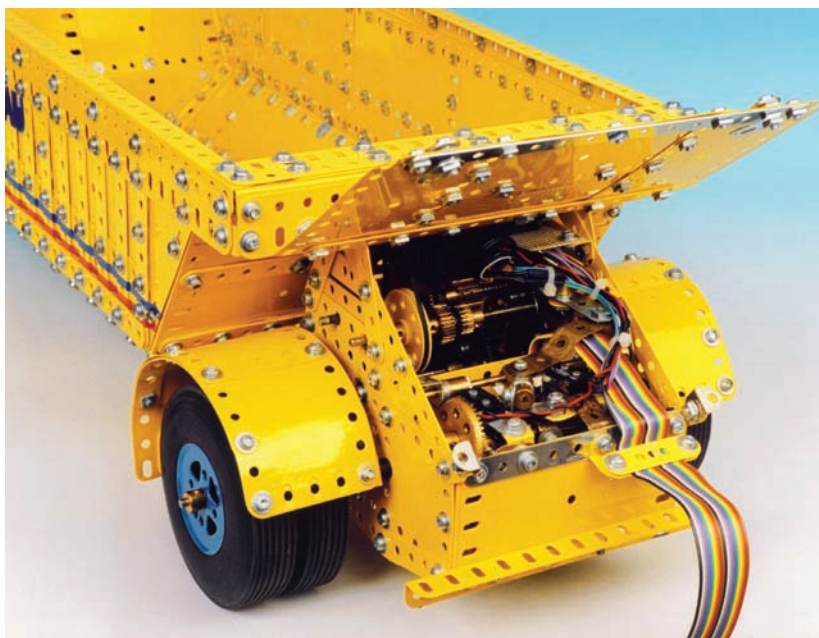
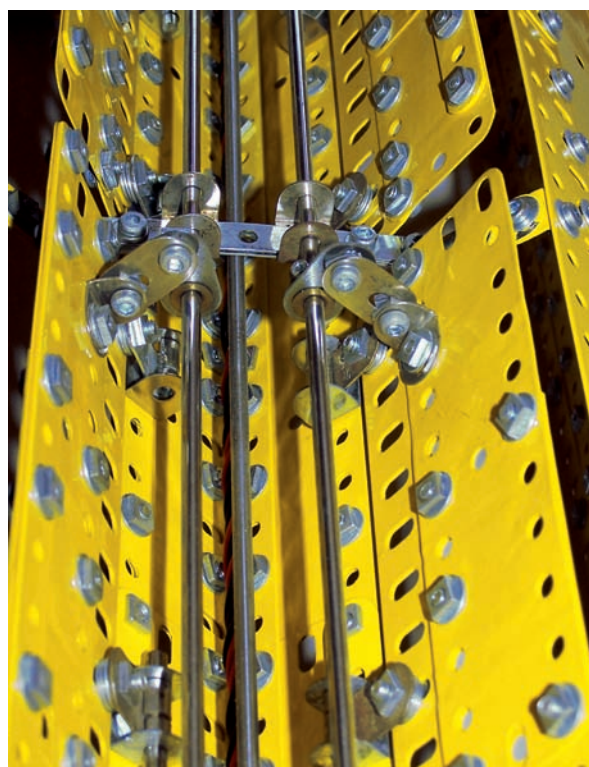
Détail du mécanisme de direction

La transmission

Un deuxième moteur Meccano type 7702 est utilisé pour faire déplacer le modèle. La transmission comprend deux vitesses mécaniques et un différentiel. Des réducteurs utilisant des pignons de 19 dents sur roue de 95 dents sont montés à sa sortie, idem le Caterpillar 660 décrit dans le n° 104. La transmission depuis le moteur fait appel à une réduction par poulies et courroie ; poulie de 12 mm sur poulie de 38 mm, suivi de la boîte à deux rapports ; 19 sur 57 ou 25 sur 50 puis entraînement du différentiel par pignon de 19 dents sur roue de 95 dents, et pour finir réduction de 1 sur 5 pour entraîner les roues ce qui donne un total de $1/3 \times 1/3$ ou $1/2 \times 1/5 \times 1/5 = 1/225$ ou $1/150$. Le changement de rapport s'effectue à distance grâce à un petit moteur de récupération qui déplace le sélecteur à l'aide d'une tige filetée. Deux fins de course limitent sa position.



L'entraînement d'une roue arrière



Le compartiment moteur

En partant du haut, le moteur d'entraînement, puis juste en dessous les deux vitesses avec le levier de commande, et tout à fait en bas la roue de chant de 50 dents entraînant une tige filetée pour le mécanisme d'ouverture des portes, le moteur étant situé sous la roue de 57 dents que l'on aperçoit en arrière plan côté gauche. En arrière plan côté droit, on aperçoit la roue de 95 dents du différentiel. On notera au premier plan, la tige filetée de commande du sélecteur de vitesse avec ses deux fins de course, la vieille bande de 5 trous dorée modifiée servant de biellette.

La benne

Elle dispose de quatre trappes motorisées pour son déchargement. Là encore un troisième moteur Meccano en assure l'entraînement. Deux tringles tournant en opposition à l'aide de deux 38 dents entraînent des bras de manivelles deux trous, tandis que des supports plats 2 trous font office de biellettes. La rotation des tringles se fait par un levier longueur 6 trous réalisé à l'aide d'un bras de manivelle réf 62 et prolongé par une bande 6 trous. Un pignon de 19 dents entraîne une roue de chant de 50 dents montée sur un axe comprenant une tige filetée et un raccord taraudé réf 64, celui-ci est relié à l'aide d'une vis au bras de levier. Une première réduction de $1/3$, 19 sur 57, est montée en sortie du moteur. Ce mouvement est également protégé par des fins de course.

L'échelle d'accès

Comme sur le modèle réel l'échelle est motorisée, afin de réaliser un dispositif relativement compact, celui-ci fonctionne à l'aide d'un moufle et d'un minuscule moteur, le moufle comprend 5 brins et des poulies de 12 mm, une première réduction est faite par courroie puis une deuxième à l'aide d'une vis sans fin et un pignon de 19 dents.

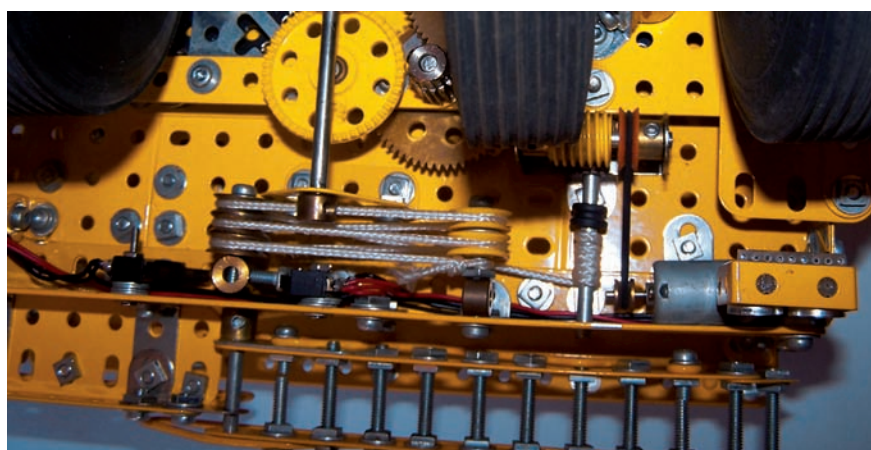
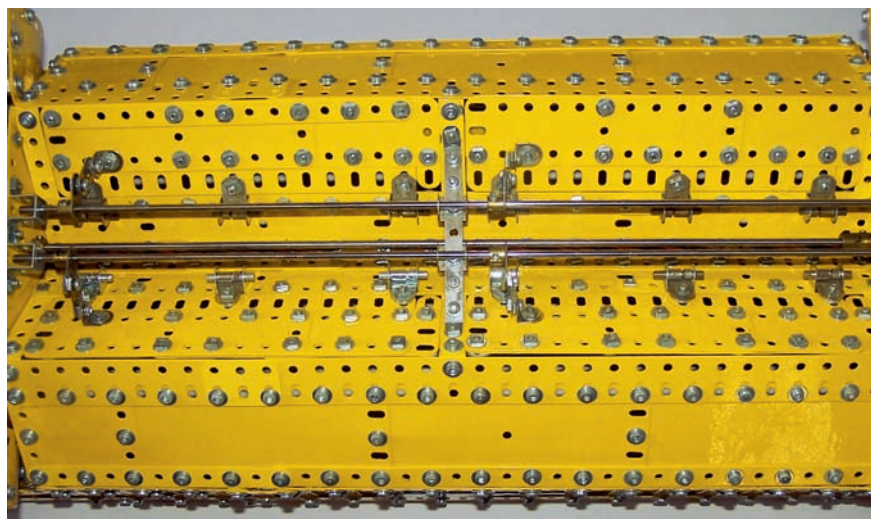
L'échelle, qui est maintenue sur son axe grâce à un bras de manivelle réf 62, est entraînée en rotation par un accouplement pour tringle réf 63 (dont on ne voit que l'extrémité supérieure) qui sert de levier, l'axe des poulies laiton étant monté sur le troisième trou de l'accouplement donc à 12,7 mm, le bras de levier ainsi obtenu entraîné par le moufle à cinq brins est suffisant pour lever l'échelle. C'est cet accouplement qui porte les vis de contact de fin de course. Le fonctionnement est lent et très réaliste, l'ensemble de ce mécanisme restant invisible.

Divers

Les roues utilisées sont de provenance MR production réf 142 R, l'éclairage avant est réalisé par quatre LED.

Les fonctions les plus importantes ont été réalisées à l'aide de 3 moteurs Meccano, ce qui prouve que ces moteurs bien alimentés sont capables d'entraîner de gros modèles.

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



À LA (RE)DÉCOUVERTE DU PASSÉ INDUSTRIEL DE MECCANO

Une visite des locaux de la rue Rébeval (Paris XIX^{ème}) où battait le cœur de l'entreprise Meccano il y a 80 ans, cela vous tente ? La visite aura lieu le vendredi **18 septembre 2009** à partir de 11h

Le programme qui vous est proposé est le suivant :

- présentation de la visite avec quelques rappels historiques
- visite des locaux, en compagnie de la directrice de la communication de l'Ecole d'Architecture de Paris-Belleville
- déjeuner dans un petit restaurant du quartier (menu, boissons et café compris), 10 minutes de marche à prévoir

Participation de 25 euros par personne, à régler au moment de l'inscription.

Pour vous inscrire, merci de compléter le coupon d'inscription ci-joint et de le renvoyer avec votre règlement. **Attention** : le nombre de places limité à 20.



L'immeuble de la rue Rébeval hier...

COUPON D'INSCRIPTION

Visite des anciens ateliers Meccano de la rue Rébeval le 18 septembre 2009.
A renvoyer avant le 31 août 2009 accompagné de votre règlement (chèque à l'ordre de Gérard Jousse)

M/Mme/Mlle

Adresse

Ville – Code Postal.....

Email@.....

seul(e) 25,00 € accompagné(e) 50,00 €



... et aujourd'hui

RENSEIGNEMENTS ET INSCRIPTIONS : Gérard Jousse - 21 avenue Croix Guérin 14000 CAEN - Tél : 06 87 86 62 95 - meccano.passion@orange.fr

LES MOTEURS ÉLECTRIQUES BASSE TENSION (SUITE)

SUBSTANTIELLES DÉCOUVERTES...

Par Maurice Perraut

PRÉAMBULE :

Les productions que nous présentons intéressent essentiellement les moteurs E1 et E2 du type de 1916 qui furent commercialisés en boîtes spéciales sur le Continent Américain.

Afin d'éviter toute confusion, précisons que ces moteurs se caractérisent par leurs trous de fixation ronds et leurs flasques présentant une découpe centrale carrée. Ils ont été traités et sont repérables dans notre Magazine n° 93 page 26.

Lors de leur étude, indépendamment des documents d'instructions s'y rapportant qui nous faisaient cruellement défaut, nous avons eu le pressentiment de n'avoir traité qu'une partie des productions répandues sur ce Continent. Ces prévisions se sont avérées fondées par les récentes découvertes que nous mettons en évidence dans ces pages. Elles ont trait aux documents d'instructions, aux boîtes et plus spécialement à leurs étiquettes.

Par sa provenance qui était totalement ignorée à ce jour, l'étiquette que nous reproduisons sous la photo n° 7 et décrivons plus loin, nous fixe de façon évidente sur le fait que nos études sur ce sujet sont loin d'être parvenues à leur terme.

NOUVEAUTÉS

Documents d'instructions

Photo n° 1 : Feuille simple provenant de l'usine Meccano de New-York. Format 18,5 x 28 cm. Impression une face en noir sur papier crème. Indice : le transformateur dont il est question est au prix de : \$ 2.00.

Photo n° 2 : Feuille de même origine et de présentation similaire à la précédente mais au texte quelque peu modifié. Le prix de ce même transformateur est quant à lui porté à : \$ 3.25.

Photo n° 3 : Petit dépliant provenant de l'usine de New-York. Format replié : 66 x 130 mm. Impression recto-verso en noir sur papier paille. Référence d'usine : 721/10.

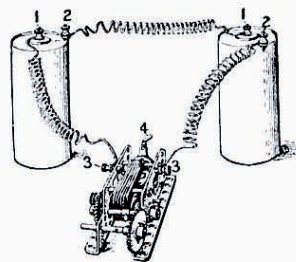
Étiquettes de boîtes :

De toutes les découvertes venues récemment enrichir nos connaissances, l'étiquette que nous produisons sous la photo n° 7 est celle qui nous révèle l'information la plus inattendue. A son examen il ressort que ces mêmes produits (moteurs et boîtes) n'avaient pas été commercialisés, contrairement à ce qui avait pu être observé jusqu'ici, que par l'usine Meccano sise à New-York mais également par celle établie à Elizabeth (N.J) et sous des étiquettes qui lui était particulières.

The Meccano Electric Motor

Most Wonderful and Most Powerful Toy Motor

THE Meccano Electric Motor may be used for any purpose for which a 4-volt motor is suitable, but it has been specially designed for running Meccano models. The sides and flanged base have the Meccano standardized perforations, so that the motor may be built right into Meccano models.



For working the motor, any good make of accumulator or battery giving approximately 4 volts may be used. If two or more batteries are used, they should be connected together as illustrated, the central or positive terminal (1) of one being joined to the outside or negative terminal (2) of the other.

Two unconnected terminals should be connected to the motor terminals (3), and for this purpose insulated wire of 1-18 gauge is advised.

The connecting of the second motor terminal to the battery sets the motor in motion.

The E2 motor has a reversing-lever or switch (4). When the lever is in the central position, as illustrated, the motor is stopped, and may be started forward or backward by moving the lever to right or left.

In disconnecting the motor always release the wire from the battery first, in order to avoid risk of forming a short circuit which would exhaust the batteries. If batteries are in unprotected metal cells, do not allow them to touch, or a short circuit would be formed, with the result above mentioned. A little vaseline should be applied occasionally to the bearings of the motor and commutator.

Another way to operate the motor is to use the Meccano Transformer. All that is necessary is to unscrew the bulb from an ordinary lamp socket and attach the plug of the Transformer. Then connect the Transformer terminals with your motor as in the manner above described. Note particularly that this Transformer is only for alternating current of 110 volts (60 cycles). Whenever there is current available we strongly recommend the use of the Transformer. It makes the home lighting system your own power house.

The price of the Meccano Transformer is \$2.00.

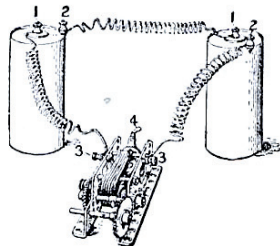
MECCANO CO., INC., NEW YORK.

Photo 1

The Meccano Electric Motor

Most Wonderful and Most Powerful Toy Motor

THE Meccano Electric Motor may be used for any purpose for which a 4-volt motor is suitable, but it has been specially designed for running Meccano models. The sides and flanged base have the Meccano standardized perforations, so that the motor may be built Meccano models.



For working the motor, any good make of accumulator or battery giving approximately 4 volts may be used. If two or more batteries are used, they should be connected together as illustrated, the central or positive terminal (1) of one being joined to the outside or negative terminal (2) of the other.

Two unconnected terminals should be connected to the motor terminals (3), and for this purpose insulated wire is advised.

The connecting of the second motor terminal to the battery sets the motor in motion.

The E2 motor has a reversing-lever or switch (4). When the lever is in the central position, as illustrated, the motor is stopped, and may be started forward or backward by moving the lever to right or left.

In disconnecting the motor always release the wire from the battery first, in order to avoid risk of forming a short circuit which would exhaust the batteries. If batteries are in unprotected metal cells, do not allow them to touch, or a short circuit would be formed, with the result above mentioned. A little vaseline should be applied occasionally to the bearings of the motor and commutator.

Another way to operate the motor is to use the Meccano Transformer. All that is necessary is to unscrew the bulb from an ordinary lamp socket and attach the plug of the Transformer. Then connect the Transformer terminals with your motor as in the manner above described. Note particularly that this Transformer is only for alternating current of 110 volts (60 cycles). Whenever there is current available we strongly recommend the use of the Transformer. It makes the home lighting system your own power house.

The price of the Meccano Transformer is \$3.25.

MECCANO COMPANY, INC., NEW YORK.

Photo 2

Le texte en est singulièrement différent et nous en soulignons ci-après l'essentiel au début des paragraphes 1 et 2 sous le titre "Particularités".

1) ÉTIQUETTES DE BOÎTES COMMERCIALISÉES PAR L'USINE DE NEW-YORK :

Particularités :

Toutes mentionnent les prix DES DEUX MOTEURS DISPONIBLES : E1 (à marche simple) et E2 (à renversement de marche) ce qui n'est pas le cas des étiquettes ornant les boîtes issues de l'usine sise à Elizabeth (New-Jersey).

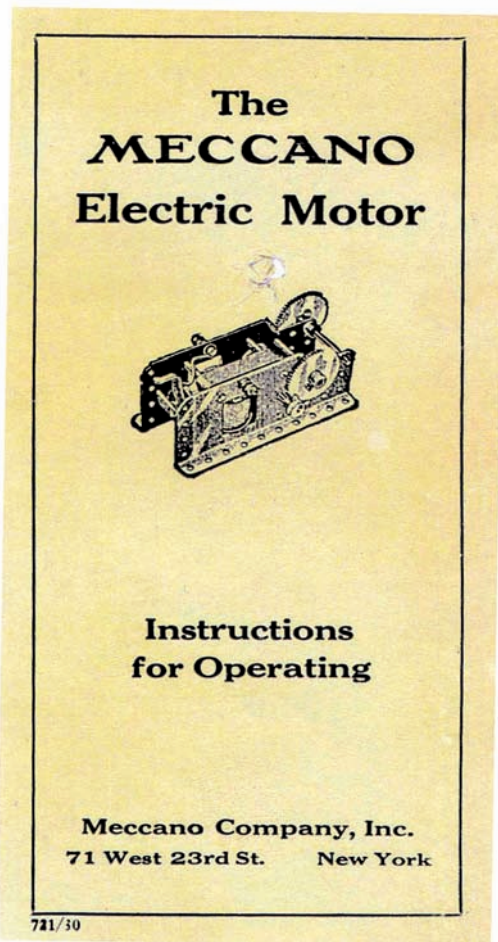


Photo 3

Nouveautés à ce type et détails spécifiques :

Photo n° 4 : Étiquette de boîte destinée au moteur E1 : Prix des moteurs s'y trouvant imprimés : E1 : \$ 1.50 – E2 : \$ 3.00. Aucune indication relative aux brevets n'y figure. Adresse de l'usine telle qu'elle y est formulée : Meccano Company, Inc., New-York.

N° d'ordre CAM attribué à un ensemble constitué d'un moteur à ce type et d'une boîte portant cette étiquette : 1A.



Photo 4

Photo n° 5 : Étiquette de boîte destinée au moteur E2 : Prix des moteurs s'y trouvant imprimés : E1 : \$ 1.50 – E2 : \$ 3.00. Aucune indication relative aux brevets n'y figure. Adresse de l'usine telle qu'elle y est formulée : Meccano Company, Inc., New-York.

N° d'ordre CAM attribué à un ensemble constitué d'un moteur à ce type et d'une boîte portant cette étiquette : 2A.

Photo n° 6 : Étiquette de boîte destinée au moteur E2 : Prix des moteurs s'y trouvant imprimés : E1 : \$ 2.00 – E2 : \$ 4.00. Aucune indication relative aux brevets n'y figure. Adresse de l'usine telle qu'elle y est formulée : Meccano Company, Inc., BROOKLYN, N.Y. U.S.A

N° d'ordre CAM attribué à un ensemble constitué d'un moteur à ce type et d'une boîte portant cette étiquette : 2D.

2) ÉTIQUETTES DE BOÎTES COMMERCIALISÉES PAR L'USINE D'ELIZABETH (NEW-JERSEY) :

Particularités :

Seul s'y trouve mentionné le prix DU MOTEUR CONTENU DANS LA BOITE ; en l'occurrence celui du E1 : \$ 3.50.

Photo n° 7 : Détails spécifiques relatifs à cette étiquette (la seule actuellement en notre possession) : S'y trouvent indiqués six dates de brevets : 29 Août 1916 – 24 Oct. 1916 – 24 Déc. 1918 – 11 Février 1919 – 14 Déc. 1920 et 15 Mai 1923.

Apparemment anodine cette dernière date n'en est pas moins un précieux indicateur en nous révélant que ce type de moteur était toujours commercialisé par cette usine en 1924.

Adresse de l'usine telle qu'elle y est formulée : Meccano Company, Inc., Elizabeth, N.J..

N° d'ordre CAM attribué à un ensemble constitué d'un moteur à ce type et d'une boîte portant cette étiquette : 2E.

Photo n° 8 : Cette rare fiche appartient à cette même boîte provenant de l'usine d'Elizabeth. Curieusement collée sous la boîte elle ne nous dévoile pas moins de 17 brevets constituant vraisemblablement la totalité de ceux délivrés aux U.S.A jusqu'en Mai 1923 ce qui est très rare de relever sur un même document. Format : 40 x 101 mm.

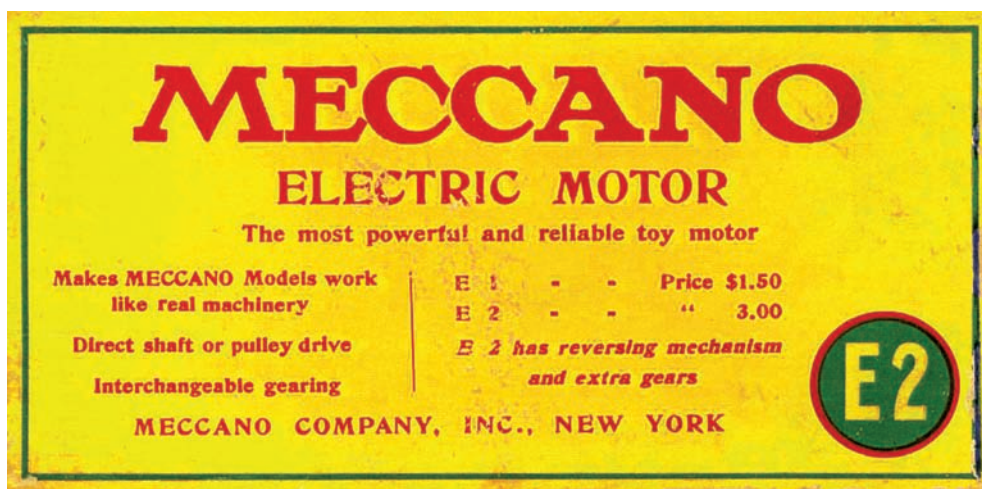


Photo 5



Photo 6



Photo 7

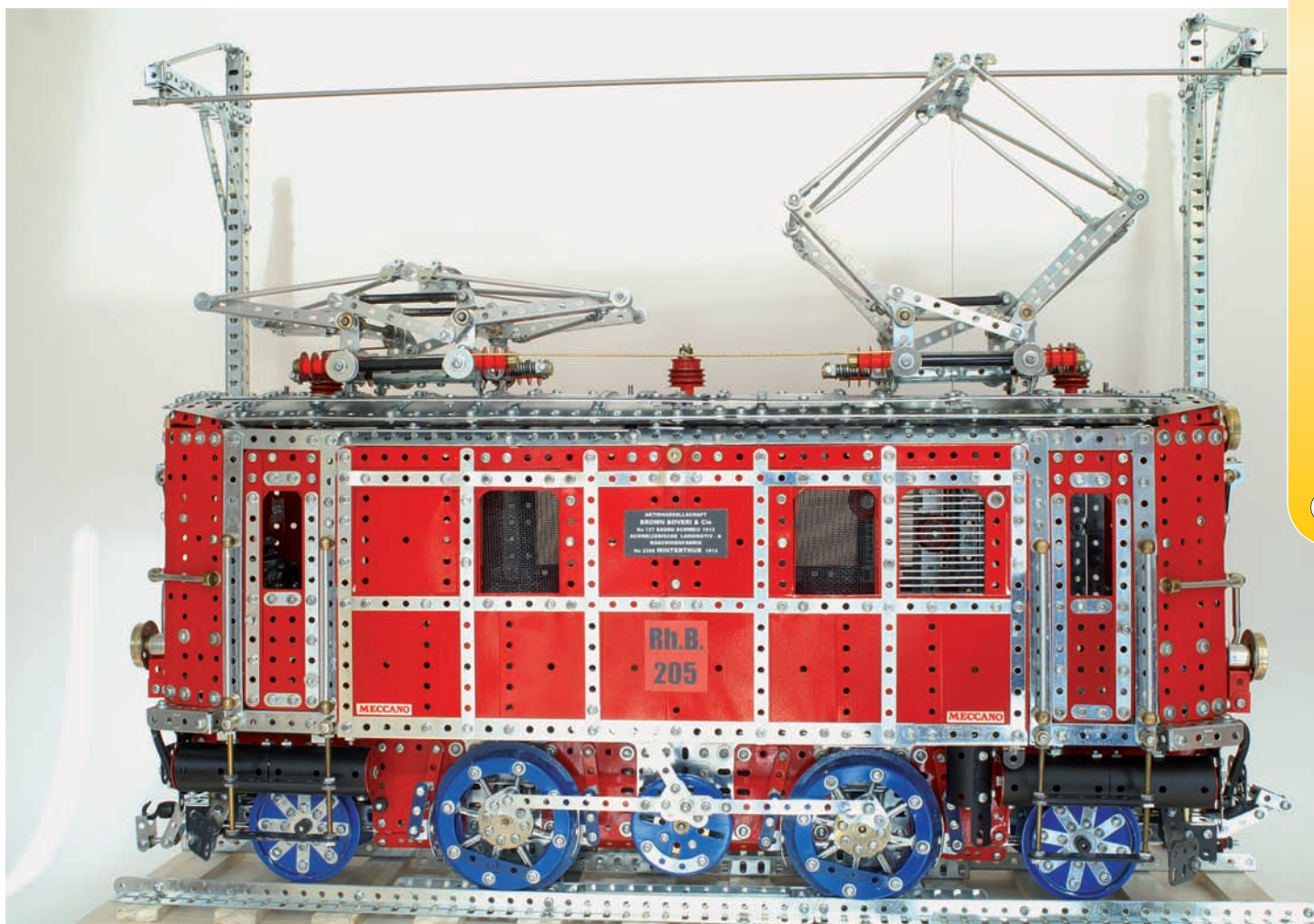


Photo 8 : Reproduction grandeur nature

L'usine d'Elizabeth nous réserve pour sa part certainement d'autres surprises ! Nous invitons nos amis collectionneurs à porter toute leur attention sur le sujet afin de nous communiquer toute information de nature à enrichir nos études.

LA LOCOMOTIVE RH.B 205 DES CHEMINS DE FER RHÉTIQUES

Par Guy Kind



1. Vue générale du modèle avec roues, pantographe et porte fonctionnels

PRÉAMBULE

Les Chemins de Fer Rhétiques sont une compagnie privée, exploitant environ 350 km de lignes de chemin de fer dans la région de l'Engadin en Suisse. Les locomotives avec leur livrée rouge sont aussi typiques dans l'Engadin que le chien St. Bernard l'est en Suisse.

Le prototype est une locomotive à 4 essieux dont 2 moteurs, et 1 faux-essieu, dont la particularité est un entraînement par bielles motrices obliques, donnant un mouvement assez particulier.

LE MODÈLE MECCANO :

Mon modèle est une représentation à l'échelle de 1:12 de la Rh.B 205, locomotive construite en 1913 par Brown-Boveri. N'ayant à ma disposition que très peu de données sur l'original, une locomotive LGB, deux fois plus petite que le modèle Meccano, me sert de base.

Le modèle est fonctionnel mais stationnaire avec les roues surélevées des rails d'un millimètre environ.

Afin de l'animer, il comporte un pantographe mobile et une porte de conducteur qui s'ouvre.

Quand le pantographe quitte la caténaire, les roues motrices s'arrêtent et la porte du conducteur s'ouvre.

Le pantographe monte ensuite et jusqu'à ce qu'il touche la caténaire, la porte se ferme. Au contact de la caténaire, les roues motrices commencent à tourner. Un cycle complet prend entre 30 et 45 secondes en fonction des engrenages utilisés en sortie de moteur.

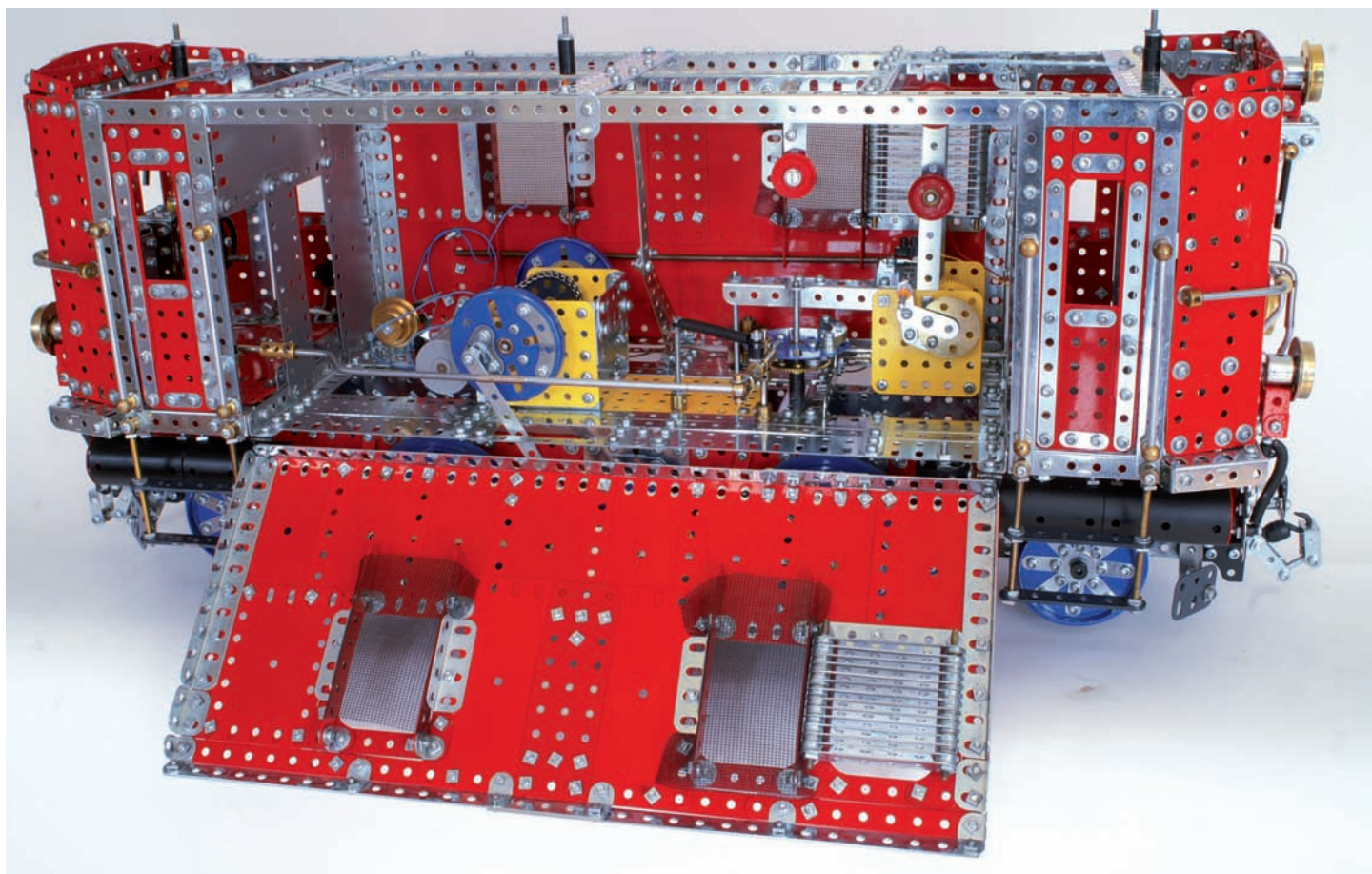
La photo 1 montre le modèle dans son ensemble. Ne voulant pas passer un temps excessif pendant les expositions Meccano à réparer en cas de pépin, le toit est détachable et les parties latérales s'ouvrent, ceci permettant un accès facile à toute la mécanique intérieure.

La photo 2 montre la locomotive sans toit et avec parois latérales ouvertes.

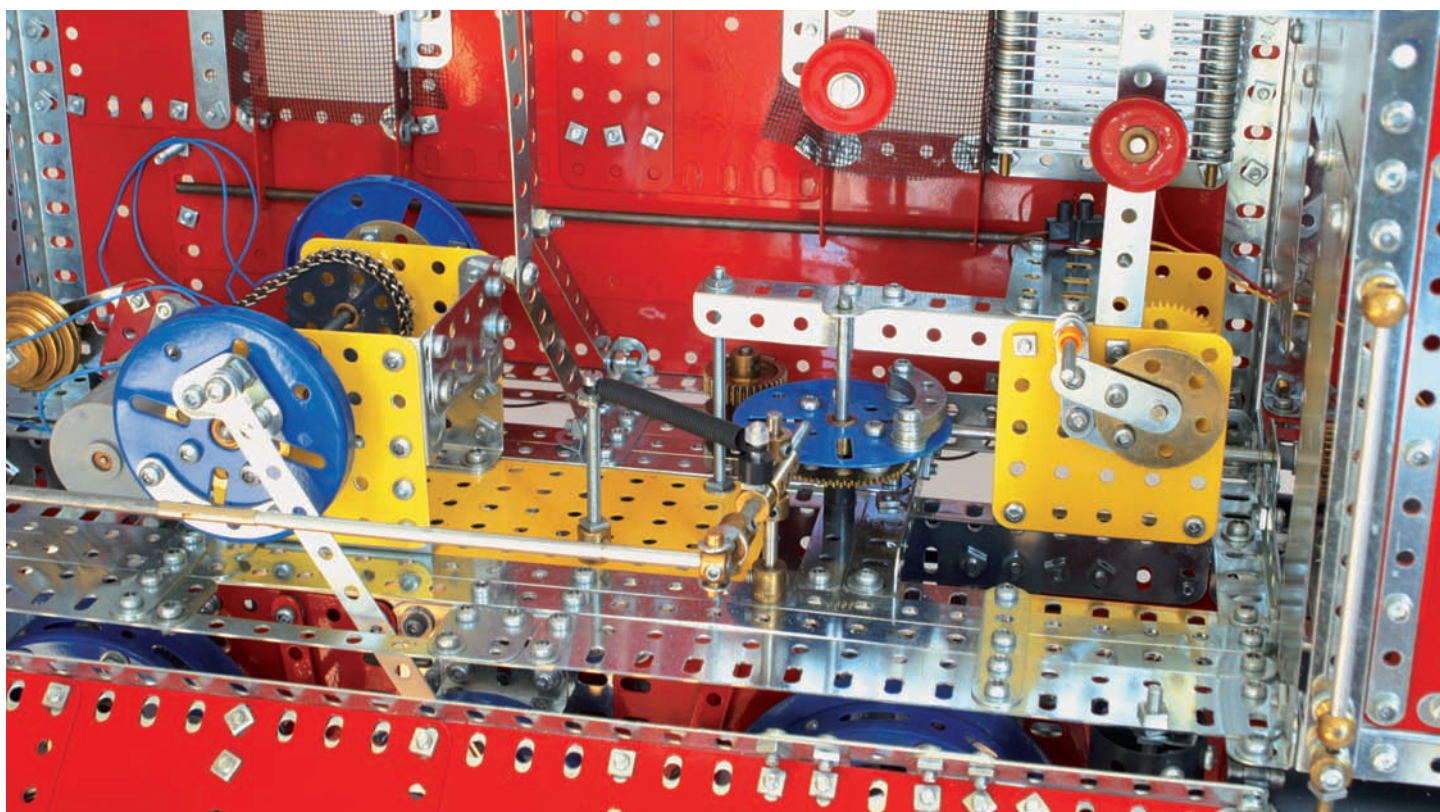
Le modèle comporte deux moteurs Philips. Un moteur entraîne les roues par l'intermédiaire de roues de chaîne et chaîne, l'autre entraîne le pantographe et le mécanisme d'ouverture de la porte.

Ce second moteur tourne en permanence, tandis que le premier est alimenté par la caténaire pour ne tourner que quand le pantographe touche celle-ci.

Le pantographe est maintenu en position haute par deux ressorts et est rétracté par une fine corde, attachée à un excentrique.



2. Vue de l'intérieur avec toit et panneaux latéraux ouverts. L'excentrique du pantographe est à droite (corde enlevée) et le mécanisme d'ouverture de la porte à gauche (actionné par une came). L'entraînement des roues est au centre. Le moteur est fixé à une plaque pivotant autour d'un axe, le poids du moteur, augmenté d'une poulie à cônes, faisant fonction de tendeur de chaîne. Le moteur avec le poids supplémentaire de la poulie à cônes sont visibles à gauche de la photo.



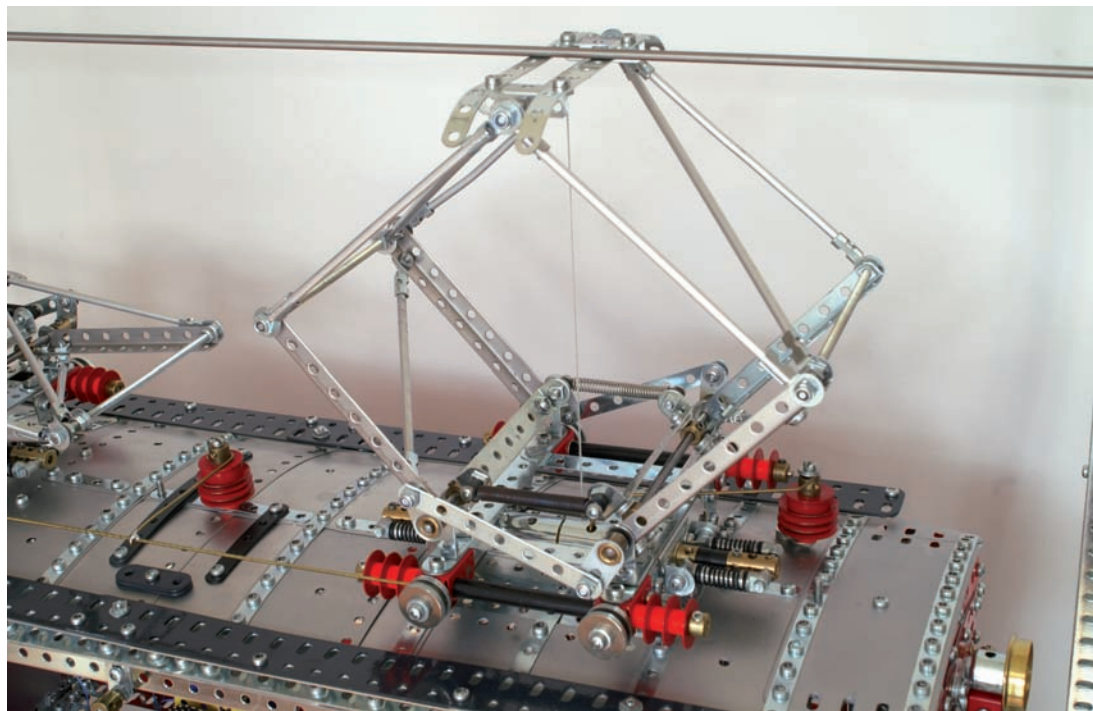
3. Vue en gros plan de l'entraînement du pantographe et de la porte. Le moteur est à droite dans la cabine du conducteur. Une tringle horizontale comporte deux vis sans fin, l'une entraînant la roue dentée de 57 dents jaune, fixée à l'excentrique du pantographe, l'autre entraînant une roue dentée de 57 dents, fixée sur l'axe du plateau à came.

Le mécanisme d'ouverture de la porte du conducteur est actionné par une came par l'intermédiaire d'un levier, la fermeture se faisant moyennant un ressort.

La photo 3 est une vue d'ensemble des mécanismes de retrait du pantographe et d'ouverture de porte.

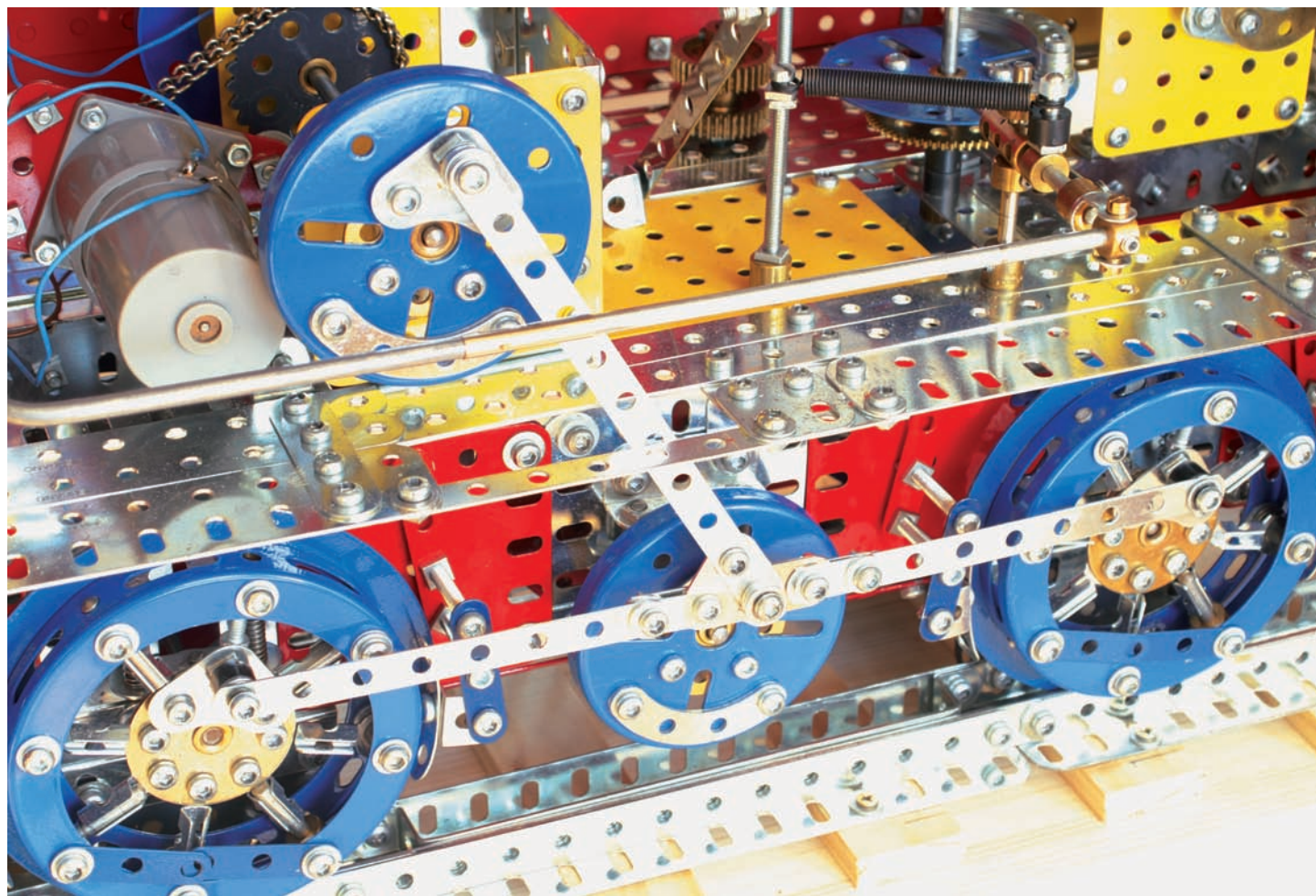
La photo 4 montre le pantographe qui est de dimensions plutôt importantes. Un seul des deux est animé, le second est fixé en position rétractée.

La photo 5 montre l'entraînement oblique des deux essieux moteurs. Il n'est pas vraiment difficile à construire, mais demande une mise au point précise afin de garantir un mouvement sans à-coups. Les essieux extérieurs sont entraînés par des courroies en caoutchouc avec le rapport de transmission correct pour tourner à la vitesse appropriée. Les es-



4. Le pantographe avec tout son équipement auxiliaire ainsi que la corde attachée à l'excentrique de la photo 2.

sieux moteurs sont munis de ressorts et de deux freins non fonctionnels pour chaque roue. Le modèle est fait presque entièrement de pièces standard Meccano, les principales exceptions étant les roues motrices et les pièces circulaires de l'embliage.



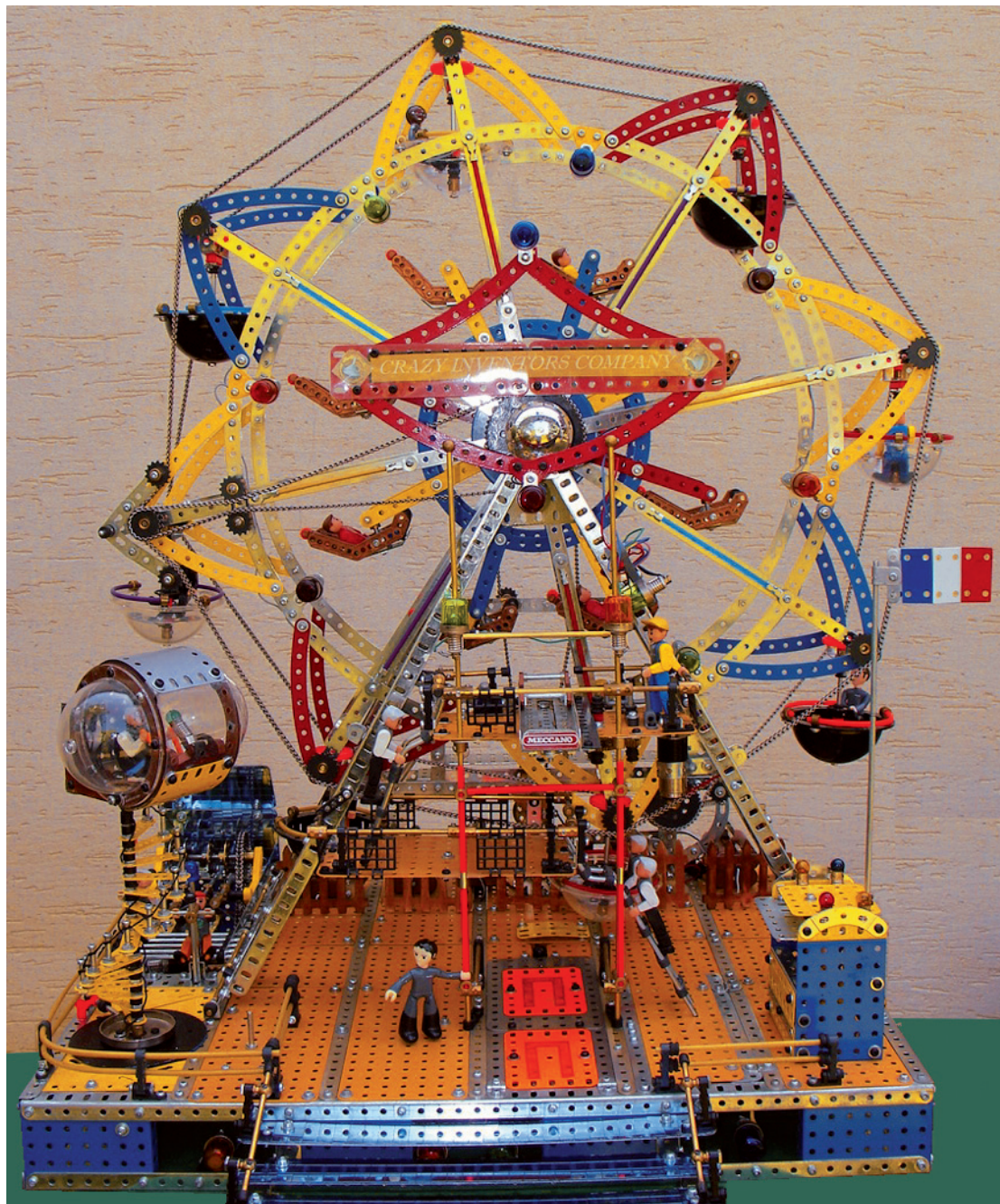
5. Détails du mécanisme d'entraînement oblique à partir du moteur situé à l'intérieur de la cabine. Les roues et les pièces circulaires de l'entraînement sont des pièces compatibles. Les freins sont visibles mais non fonctionnels.

Dimensions du modèle : Longueur : 77 cm - Largeur : 22 cm - Hauteur : 57 cm - Poids : 18 kg

Temps de construction : environ 5 mois

LA GRANDE ROUE CRAZY INVENTORS COMPANY

Par Jean Marie Jacquél



Ce modèle, fruit de mes élucubrations, reprend le thème et les pièces MECCANO CRAZY INVENTORS.

La description est volontairement sommaire, en effet tout constructeur de ce type de modèle voudra apporter son propre grain de folie...

DESCRIPTIF :

Ce manège est composé d'une grande roue dans laquelle tourne une roue plus petite. Chacune d'elles est commandée par 1 moteur. La petite roue est solidaire de l'axe tandis que la grande roue tourne librement sur celui-ci, entraînée par

une chaîne de galle qui fait la circonférence et repose sur des boulons pivots (à l'arrière du modèle).

Les deux roues peuvent tourner dans le même sens, en sens contraire et à des vitesses différentes.

Une autre chaîne de galle passe sur 8 roues de chaîne n° 96 fixées sur les axes supportant les nacelles ; 1 pignon de 11 dents entraîne une roue de chant fixée sur le bât de chacune d'elles et assure la rotation de ces dernières (la position du pignon soit à droite soit à gauche permet de donner un sens de rotation inversé d'une nacelle à l'autre). Cet ensemble est entraîné par une autre chaîne passant sur une roue n° 95b fixée sur l'axe des 2 roues et une n° 96 vissée sur l'un des axes des nacelles.

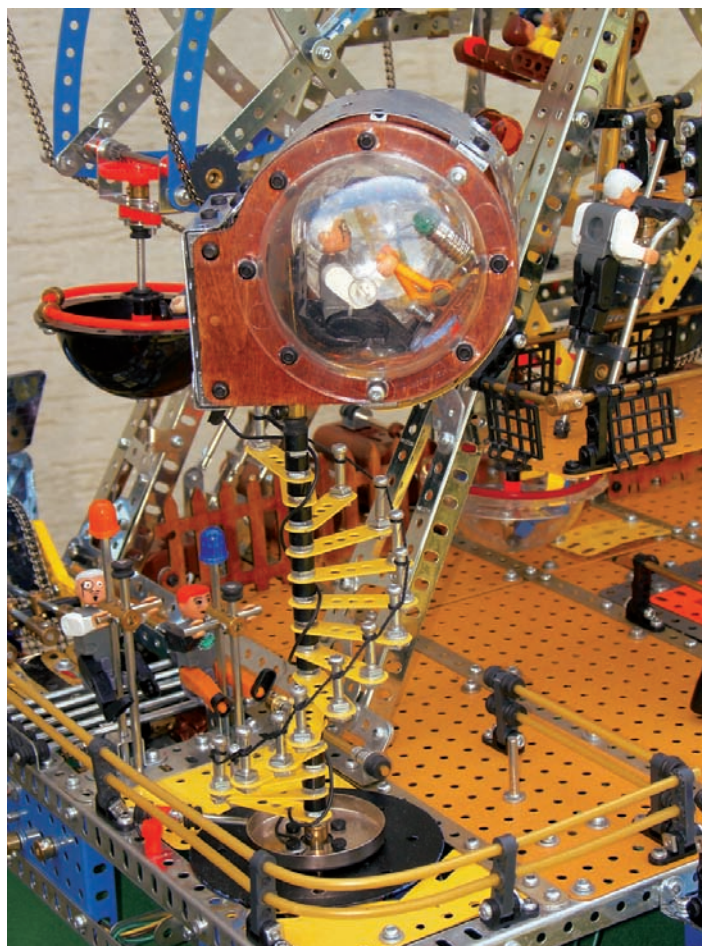
LES AUTRES CARACTÉRISTIQUES :

Poste de pilotage : muni de son escalier hélicoïdal, sa rotation est assurée par 1 moteur + réducteur.

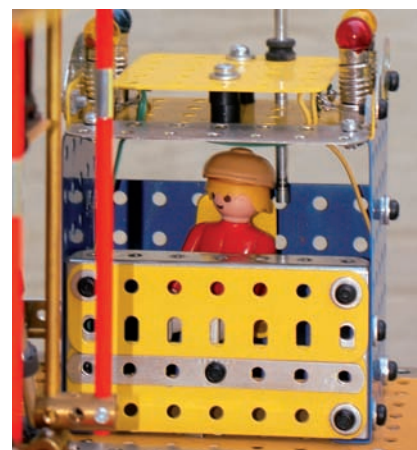
Passerelles : 1 pour chaque roue, elles permettent l'embarquement des passagers sur la grande et la petite roue.



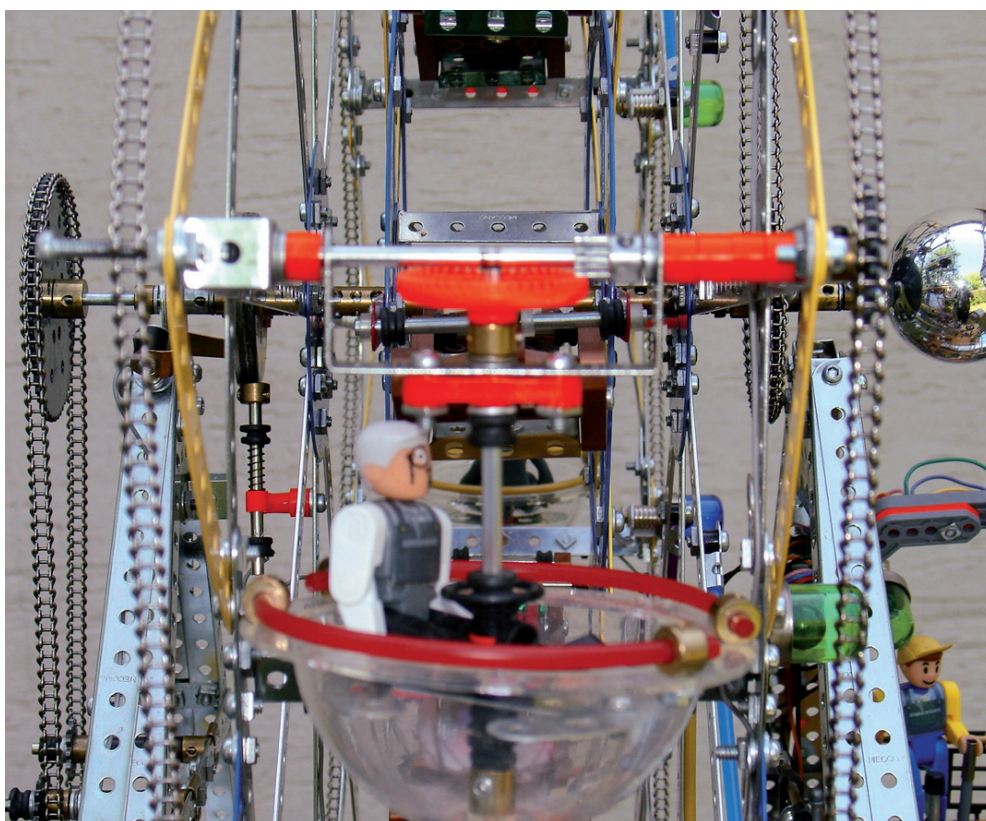
Vue arrière



Poste de pilotage



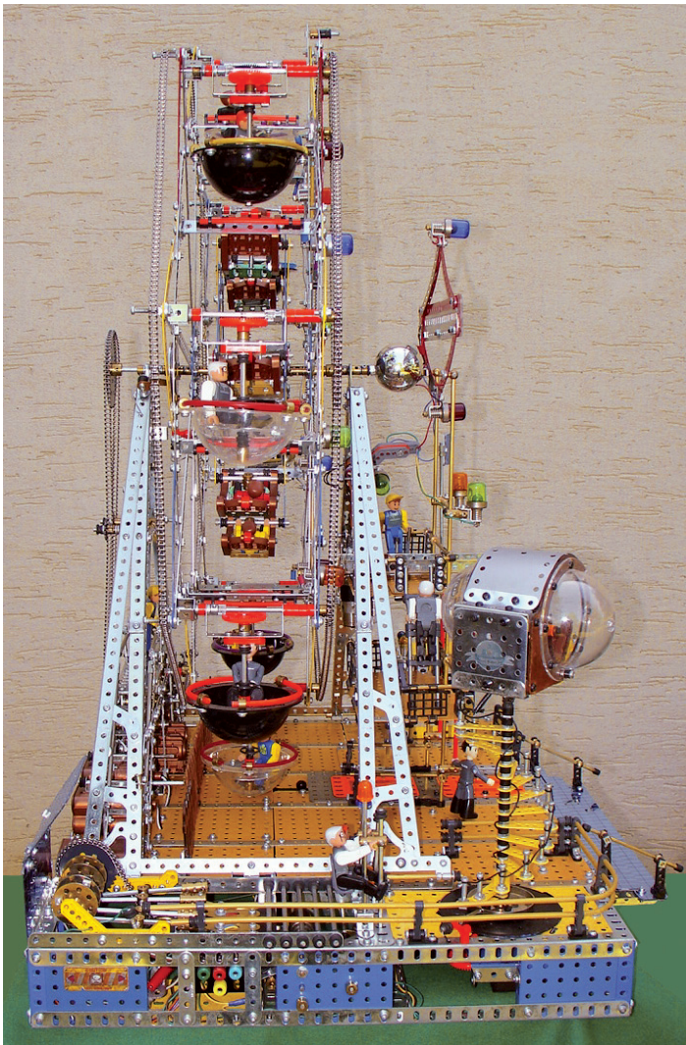
Caisse



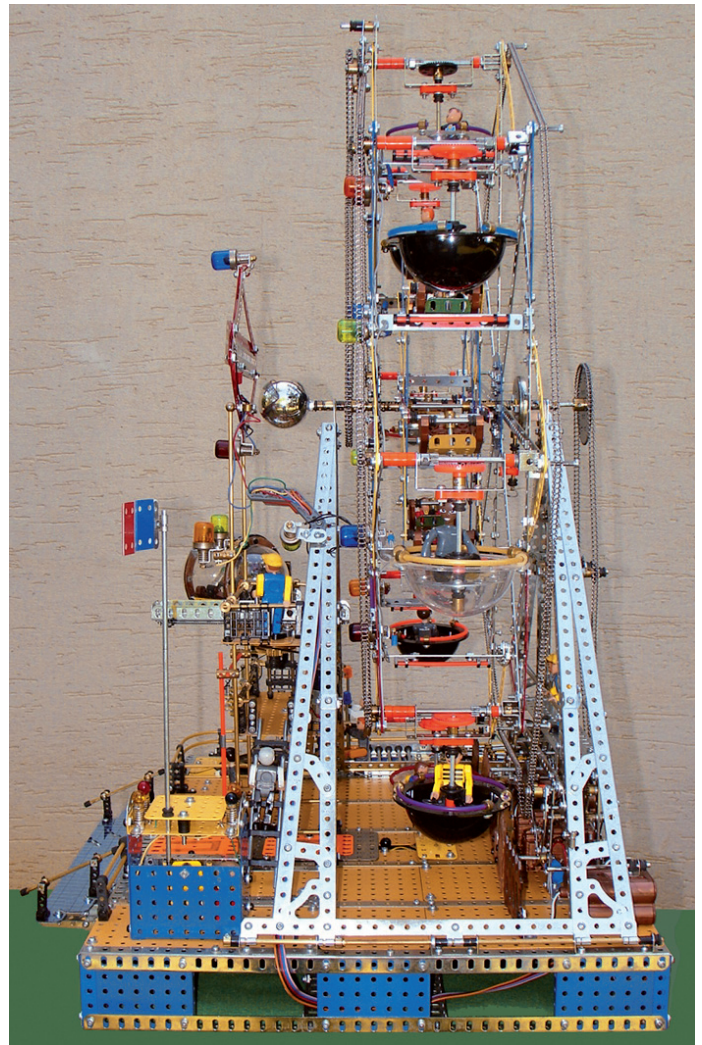
Nacelle rotative



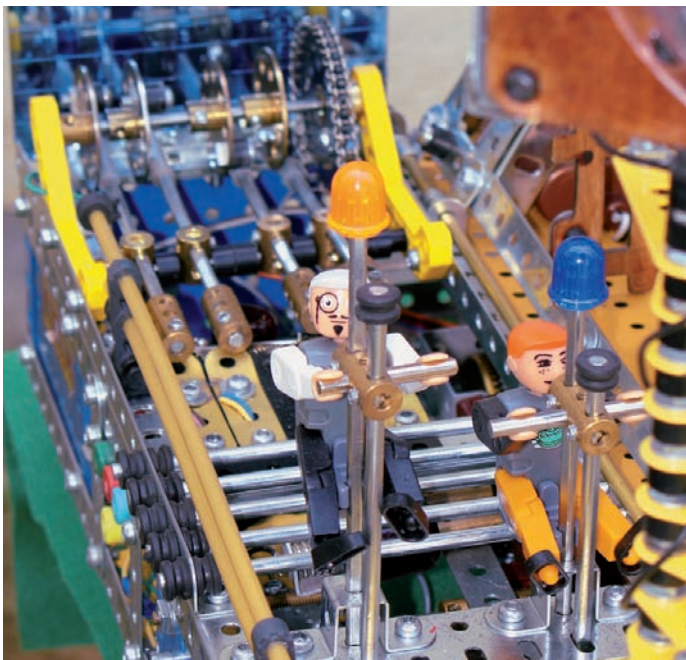
Transmission rotation



Côté gauche



Côté droit



Shadocks

Éclairage : 3 cames assurent un contact électrique intermittent pour faire clignoter les ampoules. Le même moteur entraîne 2 cames pour le mouvement des "shadocks".

Une musique d'orgue de barbarie ajoute une touche surannée à ce manège.

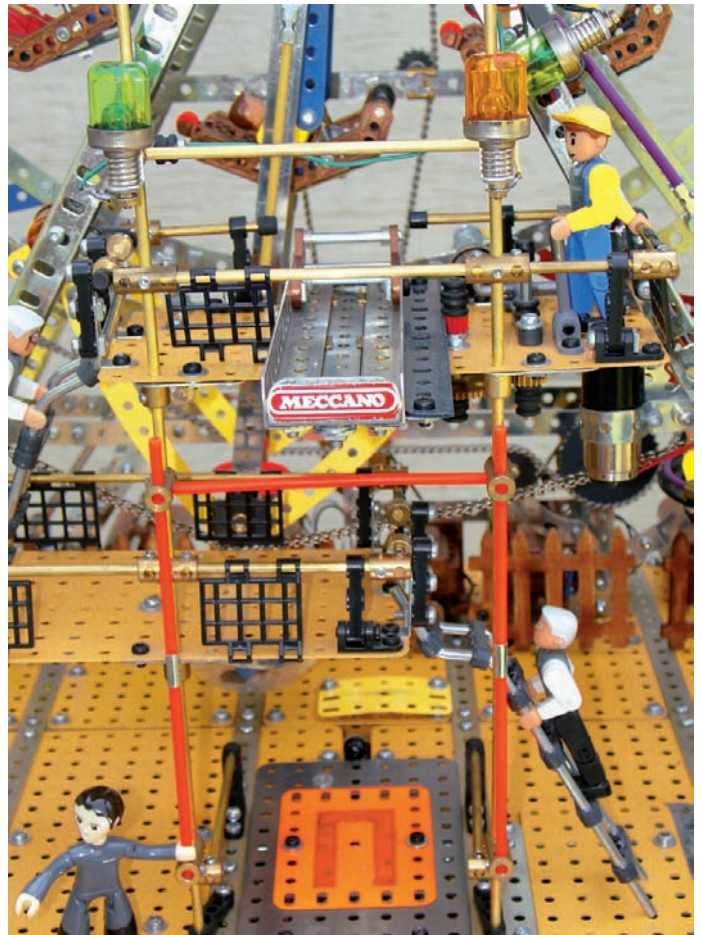


Plate-forme

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

Par Jean-François Nauroy

The Meccano Newsmag - N° 113 - Mars 2009

Complexe de tir des fusées Saturn par Brett Gooden.
Fusée Saturn V et sa tour de lancement par Philip Webb (photos sur le site www.nmmg.org.uk).
Tour de défense antiaérienne installée dans l'estuaire de la Tamise pendant la 2^{ème} guerre mondiale, modèle à l'échelle 1/36 par Tony Homden.
Réflexions sur la conversion du mouvement axial en mouvement de rotation sur les premiers moteurs à vapeur, engrenage "soleil et planète" ou simple manivelle par Tony Brown.
Compte rendu d'expos : Maghull par Ken Ratclif, Oxton par Brian Newsome.
Système d'arrosage rotatif par John Lacey.

The International Meccanoman – N°56 – Janvier 2009-04-11

Techniques de construction : des coins parfaits, mécanisme de direction, entretoisement, masquage des trous, contacts tournants,
Boîte de vitesse robotisée DSG (équipant certaines voitures Volkswagen) avec un servomécanisme piloté par un PC, une réalisation d'Alan Wenbourne
Le mode de fonctionnement des Meccanomen en Allemagne, sans Clubs ou organisations formelles, par Georg Eiermann.
Compte rendu et images d'expos : Christchurch (NZ), Melbourne (AUS), Milan-Novogro par Willy Dewulf (photos sur le site <http://dewulfwi.perso.cegetel.net/>), Henley (UK),
Initier des enfants au Meccano, un défi relevé par Wendy Miller, dans des écoles, des musées, des expos.
Portrait d'Anthony Els, président du Club Meccano de Johannesburg, éditeur du JHM Newsletter, constructeur et illustrateur talentueux et hyperactif.

Meccano Nieuws - N° 26.4 - Hiver 2008

Trucs et astuces : Mécanisme inverseur en ligne.
Horloge musicale par Berco Landman.
Compte rendu d'expos : Harderwijk, Mechelen, Dordrecht (photos sur le site www.meccanogilde.nl).
Éléments pour un Meccaboule par P.J.'t Hoen.
Modèles pour les jeunes : utilité de rondelles de différentes épaisseurs.
Commentaires de Tim Verdoes et Hans Kuijl sur le livre "Factory of dreams, a History of Meccano Ltd" de Kenneth Browns.

Canadian Meccanotes – Mars 2009- Numéro 53

Pont à haubans, un modèle simple par Ed Barclay.
Petits roulements à rouleaux par Larry Yates.

Compte rendu de l'exposition au Centre des Sciences de l'Ontario.

Boîte de vitesse prés sélective Wilson par Terry Pettit.
Locomotive insolite de l'artiste Rowland Emmett modélisée par John Bridger.

Constructor Quarterly - N° 83 - Mars 2009

Manipulateur de boîtes d'allumettes réalisé avec le contenu d'une boîte N° 8 par Chris Shute (UK).
Pompe entraînée par vapeur à l'échelle 1/17 par Phil Bradley (UK)
Petits modèles par Bernard Périer (CAM 797) : Goliath Pionner, une petite voiture allemande de 1933 et une moto tricycle.
Modèle de manège irlandais par Joseph Attard (Malte), vidéo sur youtube ([fairground meccano](http://fairgroundmeccano.com))
Les dynamomètres Meccano par Tom McCallum (UK)
Tracteur à vapeur John Fowler B5 avec grue par Darren Bonner (UK)
Bateau à vapeur "Medway Queen" mu par roues à aubes latérales, 3^{ème} prix à Skegness 2008, modèle de Tony Homden.
Chargeur Caterpillar 966H par Antony Gane
Tramway par John Herdman
Compte rendu d'expo : Meccanuity 2008 (photos sur le site www.tims.org.uk)
Planétaire de poche par Michael Whiting.
Excavateur hydraulique Liebherr R966 d'Eric Champlébourg (CAM 801), un modèle à l'échelle 1/12 (vidéo sur youtube (R966 excavator Meccano) d'un poids total de 160 kg, entièrement radio-commandé.
Autobus avec boîte de vitesse automatique par Michael Edwards.
Gordon le dragon : une illusion d'optique tout en Meccano par Paul Dale (AUS).

Johannesburg Meccano Hobbyists Newsletter N° 89 Mars 2009

Régulateur et amortissement pour mécanismes de sonnerie d'horloge par Wessel Matthews.
Compte rendu de l'expo Hobby X2009, 40000 visiteurs sur 4 jours.
Le Meccano en réduction à la façon Albert Charrier.
Locomotive 462856 "Sir William Stanier", un modèle conçu par Bill Steele, décrit et illustré par Anthony Els.
Trucs et astuces : charnières en Meccano utilisant autre chose que la pièce 114.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

2^{ÈME} SALON DE LA MAQUETTE ET DU MODÈLE RÉDUIT

26 et 27 septembre 2009
78200 MANTES LA JOLIE

Contact : Jean-François Nauroy CAM 1332
Jean-francois.nauroy@wanadoo.fr
Inscriptions avant le 30 juillet 2009
Détails sur demande

6^{ÈME} SALON DE LA MAQUETTE ET DU MODÈLE RÉDUIT

26 et 27 septembre 2009

Organisé par le Comité des fêtes
01290 PONT-DE-VEYLE

Contact : Michel Marquois
Tél : 03 85 31 65 61
michel.marquois@wanadoo.fr

ANNUAIRE

Veuillez noter les modifications suivantes

■ NOUVEAUX MEMBRES	Email/Téléphone	Code
• 1737 - PONTIE Jean - Retraité 3 87 rue d'Artois - F 59000 LILLE 06 87 07 62 62 - 03 20 52 77 62 - jean.pontie@wanadoo.fr		
• 1738 - JOURNAUX Bernard - Chauffeur Routier..... 1 2 19 rue des Coquelicots - F 21600 LONGVIC 03 80 31 66 40 - 06 07 34 49 00		
• 1739 - FOULON Jean - Décorateur étalagiste Retraité 3 19 rue de Chartres - F 92200 NEUILLY - 01 47 22 61 81		
• 1740 - MADELAINE Bruno - Hôtelier Retraité 1 3 23 boulevard Barrieu - F 63130 ROYAT - 04 73 29 95 60		
• 1741 - CHUARD Gaston - Gérant succursale Cedis Casino Retraité 1 rue des Courbes - F 25160 VAUX ET CHANTEGRUE - 03 81 69 61 43		
• 1742 - LARCHIER Alain - Ingénieur Électronicien Retraité 1 62 chemin des Acacias - F 69210 CHEVINAY - 04 74 70 81 80 larchier.daniel-alain@neuf.fr		
• 1743 - MOUTON Florent - Étudiant 1 130 Grand Chemin - 38210 VOUREY - 04 76 31 82 00		
• 1744 - COLLETTE Pascal - Surveillant Éducateur 1 Route de Lessay - F 50490 MUNEVILLE LE BINGARD 02 33 47 28 08 - 06 87 57 32 39 - jolipapa@aliceadsl.fr		
• 1745 - FUSTIER Pierre-Henri - Chirurgien Dentiste..... 2 Château de Robersart - Avenue de Robersart - F 59118 WAMBRECHIES 03 20 39 69 28 - contact@musee-du-jouet-ancien.com		
• 1746 - BOULMÉ Michel - Ingénieur Retraité..... 1 3 4 71 rue Hodebourg - F 78114 MAGNY LES HAMEAUX 01 30 47 21 85 - 06 12 71 43 96 - michel.boulme@free.fr		
• 1747 - HETTÉ Denis - Agent d'Assurances..... 1 3 4 9 avenue Médéric - F 92360 MEUDON LA FORET - 01 40 94 18 34 01 46 31 65 12 - 06 82 42 60 98 - denis.hette084@orange.fr		
• 1748 - JULIEN Philippe - Ingénieur..... 3 4 rue du Pic du Gar - F 31750 ESCALQUENS - 06 20 77 42 40		
• 1749 - BONNARDOT François - Cadre de Banque Retraité 1 3 Rés. Carronnerie - 85 avenue du Grésivaudan - F 38240 MEYLAN 04 76 04 90 49		
• 1750 SENGEL Antoine - Écolier 1 43 rue d'Autan - F 71100 CHALON SUR SAONE - 03 85 93 41 14		
• 1751 KARPINSKI Pol 202 rue du château B 6150 ANDERLUES BELGIQUE		
• 1752 JOURDAIN David - Employé communal 1 4 rue Eléonore Boyer - F 60300 CHAMANT - 06 43 13 11 02 - davjour@free.fr		
■ CHANGEMENTS ADRESSE, TÉLÉPHONE, MAIL, OU AUTRE...		
• 1092 - GALLET René - Immeuble Xavier de Maître - 21 montée de Tresserve F 73100 TRESSERVE - 04 79 35 68 36 - 06 98 07 63 22		
• 1404 - MARTIN Maurice - mart.momo@hotmail.fr		
• 1484 - MARTHON Olivier - 229 chemin du Moulin à Vent F 76430 GRAIMBOUVILLE		
• 1558 - VANDERBERCK André - andre.vanderberck@orange.fr		
• 1596 - PAMART Frédéric - 06 36 34 60 39		
• 1601 - ODEYER Bruno - 4 Pace Château Bayard - 38160 ST MARCELLIN		
• 1715 - PRIME Didier - 61 rue du X Octobre - L 7243 BERELDANGE		
■ RÉINTÉGRATIONS		
• 0289 - LAFLEUR Jean-Louis - Cadre supérieur Retraité 1 2 37 rue des Bignelles - F 92310 SEVRES 01 46 26 91 35 - 06 07 18 50 70 - jlafleur@noos.fr		
■ DÉCÈS		
• 1408 - LABARTHE Charles - 08-03-2009		
• 1531 - CHUARD Jean-Paul - 08-01-2009		

PETITES ANNONCES

- ESTEVE JM – CAM 0090
4, avenue Ed. Branly
F 91220 BRÉTIGNY SUR ORGE
Tél. 01 60 84 14 82 - 06 87 60 33 59
jmesteve91@orange.fr
- Vends pièces et littérature Meccano. Liste sur demande.
- FREYDIER P – CAM 0572
56, avenue du bois de Verrières
F 92160 ANTONY
Tél. 01 46 66 68 89
Port : 06 67 83 13 36
- Vends boîtes 7 et 7A (doré bleu croisé), avec 1 mot. electr. et 1 mot. mécan. (TBE dans emball. d'origine). Notices + un lot complémentaire de pièces dont cornières, engrenages et divers. Le tout en un lot unique et non détaillable.
- THIEFFRY J.C. – CAM 1073
3 rue Froissart
F 75003 PARIS
Tél. 06 83 37 00 45
- Recherche dans la marque MULTIMOTEUR : coffrets, albums, listes de pièces, documentation générale, pièces détachées, transfos, etc.
- VAUDOYER N. – CAM 0886
3 avenue de Suffren
F 75007 PARIS
Tél. 01 47 83 48 36
Port : 06 67 83 13 36
- Vends coffret bois Meccano n°6 de 1923, boîtes 9 et 9A de 1955 état exceptionnel ainsi que des pièces et moteurs.



La Bibliothèque de Chevinay (69) propose une

EXPOSITION DE MAQUETTES MECCANO

avec bourse d'échange de modèles, boîtes et pièces
LE DIMANCHE 20 SEPTEMBRE 2009
de 10heures à 18 heures
Salle des fêtes de Chevinay



Pour venir exposer : Contact : bibliochevinay@yahoo.fr
Par courrier : Bibliothèque de Chevinay - Le Bourg - 69210 CHEVINAY
Aucun droit perçu - Repas offert aux exposants - Places limitées.
S'inscrire avant le 5 septembre 2009.

DIMANCHE 4 OCTOBRE 2009

9^{ème} rencontre
**MECCANO-
COLLECTION**

EXPOSITION et BOURSE

De 8h à 12h30 et 14h à 17h30, dans les
SALONS DE L'HÔTEL
« LA PYRAMIDE »

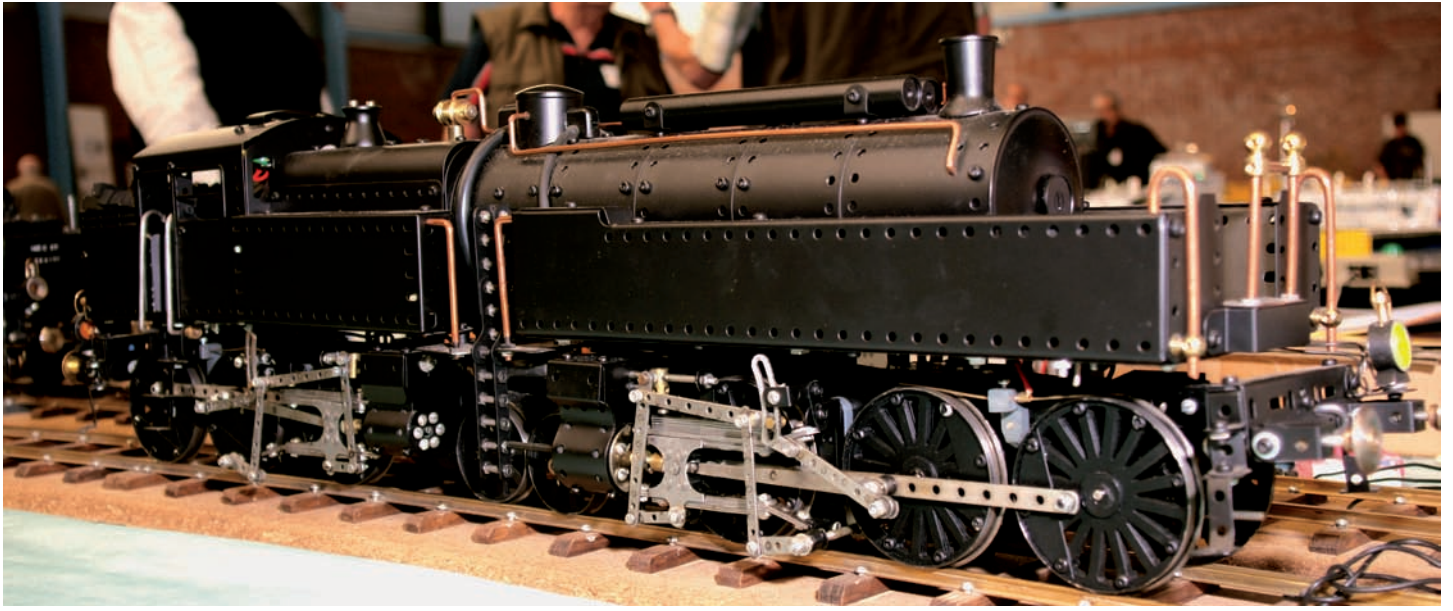
41200 ROMORANTIN

Renseignements et réservations :
Tél. : 06 20 88 71 87

PROJET DE SOMMAIRE DU N° 108

- Camion à vapeur Foden d'A. Charrier.
- La dragline de JP. Veyet.
- La loco Mallet 020-020T du PO Corrèze par J. Locussol.
- Bigue hydraulique oscillante par W. Dewulf.
- Portique de distribution du combustible par G. Gimel.

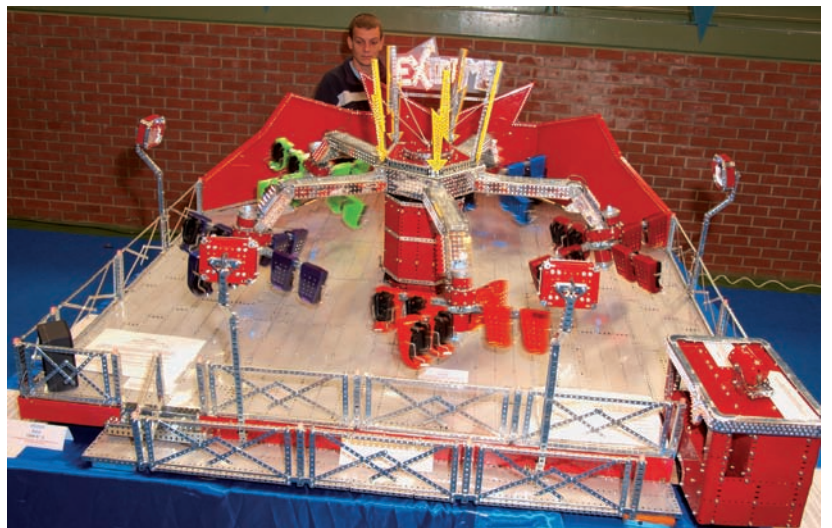
ANICHE 2009 (Suite)



Locomotive 031130 TA de Guy Gimel



Lance missile "SCUD B" de Marcel Rebischung



Orbiter fairground ride de Barry Wilcox

ANICHE 2009 (fin)



Le pont Flaubert de Rouen par Claude Lerouge



Wild Mouse Scania de Michael Molden