



**N°121** 2013  
1<sup>er</sup> trimestre 3

*Meilleurs Vœux 2013*



## **Le Tramway de ville** d'Yves BOISSEL

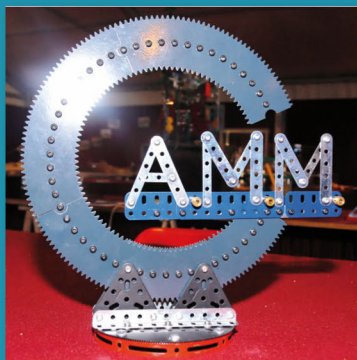
**Egalement dans ce numéro :**

- **Novegro 2012**
- **Le Tracteur Fordson Snow**  
de Jean-Pierre VEYET

# NOVEGRO 2012

par Bernard Garrigues

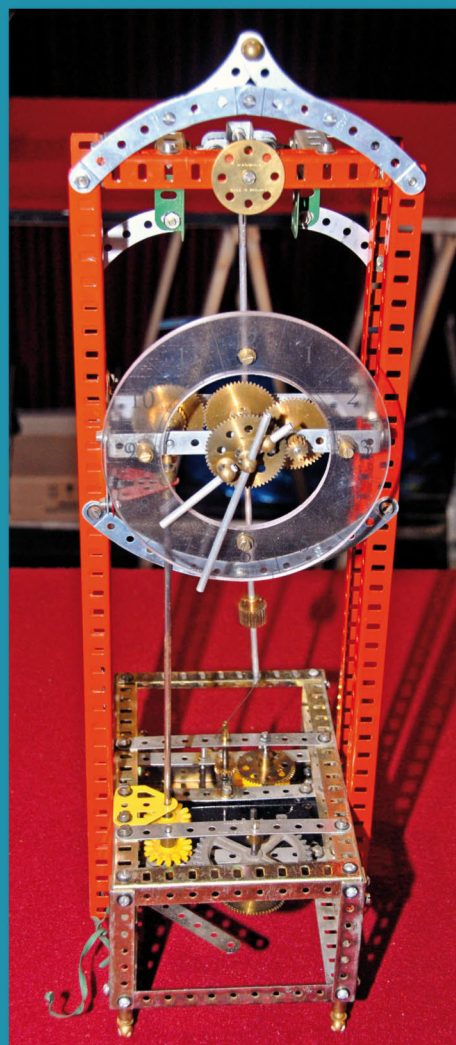
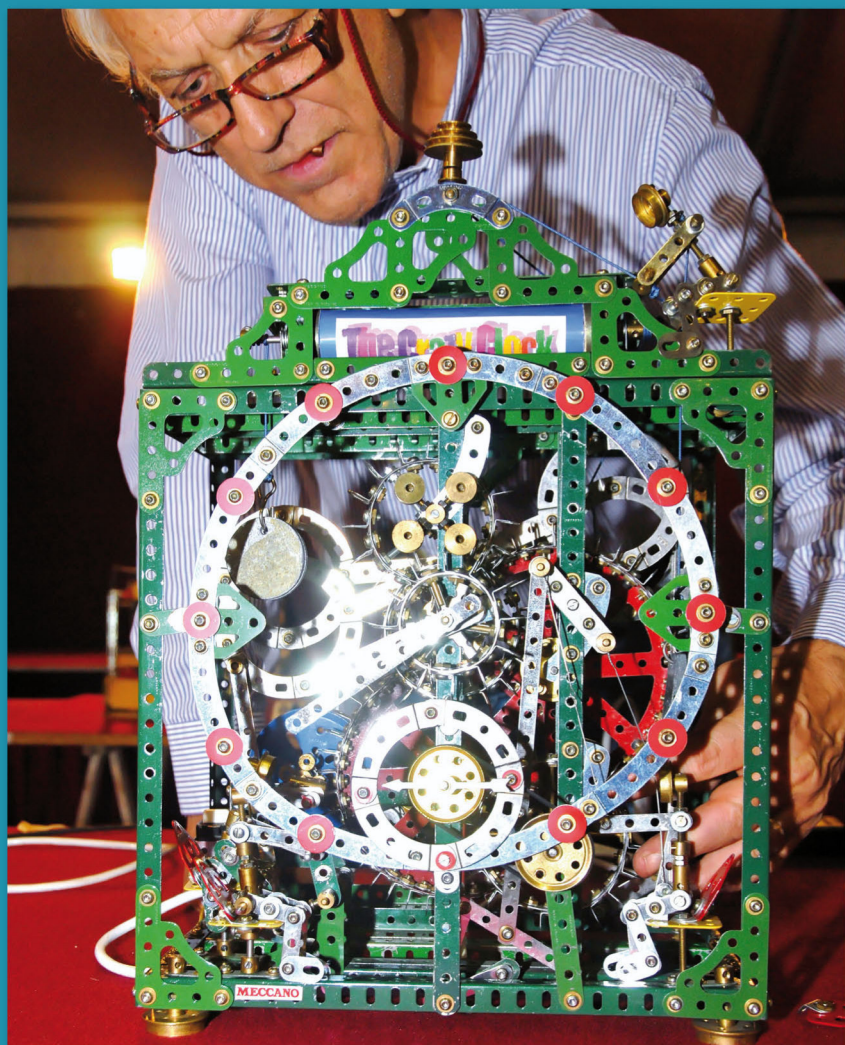
La traditionnelle exposition Hobby Model Expo de Milan, qui s'est déroulée du 28 au 30 septembre, nous a cette année encore attirés Michel et moi. Le public est toujours aussi passionné, l'accueil de nos amis italiens du GAMM tellement chaleureux, que nous ne résistons pas. L'exposition a encore grandi. Le grand hall et les deux ailes, où nous étions en 2010, sont entièrement consacrés aux vendeurs et aux exposants des grandes marques de modélisme. De quoi faire chauffer la carte de crédit !!! Cette année beaucoup d'horlogerie dans les modèles du GAMM, en prévision du Festival de la Science à Gênes, du 24/10 au 5/11.



Le sigle du GAMM, réalisé par Max Ferranti



Suite page 51



Luciano Bernardi : 4 pendules, dont une à cadran tournant et à échappement silencieux (Alberto Campiglio derrière le modèle)



Association régie par la Loi du 1<sup>er</sup> Juillet 1901 et le décret du 16 Août 1901

**Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut**

|                                  |   |
|----------------------------------|---|
| <b>Président :</b>               | <b>Bernard Guittard</b>   |
| <b>Vice Président :</b>          | <b>Albin Treil - Relecture</b>  |
| <b>Secrétaire :</b>              | <b>Jean-Max Estève - Responsable section régionale Normandie</b>  |
| <b>Trésorier :</b>               | <b>Jean-François Vincent - Relecture</b>  |
| <b>Rédacteur en chef :</b>       | <b>Gérard Jousse - Coordinateur du comité de rédaction</b>  |
| <b>Administrateurs :</b>         | <b>Aubin Fanard</b><br><b>Bernard Garrigues - Relations avec la société Meccano</b><br><b>Jean-Marie Jacquet - Responsable section Alsace Franche-Comté</b><br><b>Jean-François Nauroy - Revue de presse et relecture</b><br><b>Michel Perrin</b><br><b>Frédéric Roger - Relecture</b><br><b>Jean Tresson</b>   |
| <b>Responsables de section :</b> | <b>Jeannot Buteux - Responsable section Champagne</b><br><b>Jean-Pierre Greiner - Responsable section Île-de-France</b><br><b>Pierre Jaillet - Responsable section Bourgogne</b><br><b>Daniel Bernard - Responsable section HIRAS</b><br><b>Daniel Gisclon - Responsable section Auvergne - Limousin</b><br><b>Bruno Odeyer - Responsable section Dauphiné</b><br><b>Jacques Proux - Responsable section PACA</b> |
| <b>Relecture</b>                 | <b>Jean-François Aucaigne</b><br><b>Michel Lhomme</b>   |

### Le Club des Amis du Meccano

Site internet : <http://www.club-amis-meccano.net>

Adhésion 2013 : 45 euros, à verser au trésorier : Jean-François Vincent - 16 Chemin de Bel Air - F 81150 MARSSAC-SUR-TARN

Par chèque bancaire ou postal à l'ordre du CAM.

(20 euros pour les moins de 18 ans, 54 euros pour les membres résidant hors CEE).

**L'adhésion annuelle permet notamment de recevoir gracieusement 4 revues, 1 calendrier et 1 annuaire.**

**ATTENTION**, nouveau numéro de compte du CAM : Crédit Mutuel - 7 place Lapérouse - 81000 Albi - France. IBAN : FR76 1027 8022 3500 0205 2240 160 - BIC : CMCIFR2A Club des Amis du Meccano

### Crédit photos :

JF Aucaigne - J. Baranger - JM Blévet - Y. Boissel - W. Dewulf - JM Estève - B. Garrigues - B. Guittard - JM Jacquet - P. Jaillet - G. Jousse - M. Lhomme - P. Monsallut - P. Oury - JP Veyet

### Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

### En encart au présent numéro :

- Dossier de l'expo 2013 La Ferté-Macé
- Index des magazines 2012 du CAM
- L'odeur du papier

### Date limite des envois pour le prochain numéro :

**10 février 2013**

Par e-mail : [redacteur.cam@orange.fr](mailto:redacteur.cam@orange.fr)

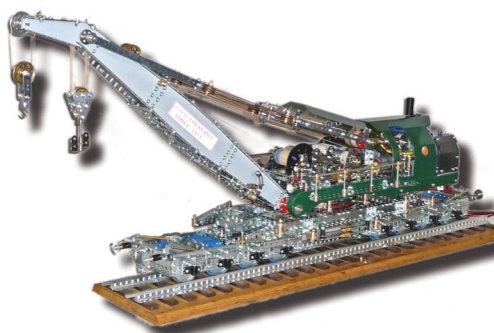
Par courrier : Gérard Jousse

21 avenue Croix Guérin - 14000 CAEN

### Parution du N° 122 : avril 2013

Sommaire prévisionnel :

- La grue à vapeur de 130 T
- La Silver Ghost
- Châssis de camion 8 x 8



|   |    |
|---|----|
| <b>SOMMAIRE</b>                             |    |
| <b>EDITORIAL</b>                            |    |
| Le mot du président .....                   | 4  |
| Le magazine évolue .....                    | 4  |
| <b>LES PAGES JEUNES</b>                     |    |
| Les micro modèles de Gégé .....             | 5  |
| <b>CONSTRUCTIONS 1<sup>ÈRE</sup> PARTIE</b> |    |
| Le tramway de ville .....                   | 6  |
| Camion benne de la boîte 8 .....            | 10 |
| Différentiel compact .....                  | 13 |
| Boîtier de connexion IR .....               | 15 |
| <b>COLLECTION ET HISTOIRE</b>               |    |
| Le break ID Dinky Toys .....                | 16 |
| Le moteur haut voltage de 1929 .....        | 19 |
| L'autorail 425 CV .....                     | 20 |
| Passenger et corridor coaches .....         | 21 |
| <b>CONSTRUCTIONS 2<sup>ÈME</sup> PARTIE</b> |    |
| L'Emeraude .....                            | 26 |
| Le tracteur Fordson Snow .....              | 32 |
| <b>LES EXPOSITIONS</b>                      |    |
| Présentation de la Ferté-Macé .....         | 35 |
| Exposition Bouville .....                   | 36 |
| Réunion SRN du 28/07/2012 .....             | 38 |
| Mini-expo Barberaz .....                    | 40 |
| Speyer 2012 .....                           | 41 |
| Réunion PACA 15/09/2012 .....               | 42 |
| Louhans 22-23/09/2012 .....                 | 44 |
| Exposition Soultz .....                     | 46 |
| Romorantin 07/10/2012 .....                 | 48 |
| <b>DIVERS</b>                               |    |
| Revue de Presse .....                       | 49 |
| Petites annonces .....                      | 50 |
| Novagro (suite et fin) .....                | 51 |

|                                       |    |
|---------------------------------------|----|
| <b>CONTENTS</b>                       |    |
| <b>EDITORIAL</b>                      |    |
| Word from the President .....         | 4  |
| The magazine is changing .....        | 4  |
| <b>YOUTH PAGES</b>                    |    |
| Micro-models built by Gégé .....      | 5  |
| <b>MODEL BUILDING PART 1</b>          |    |
| Streetcar .....                       | 6  |
| Tipping motor lorry from set 8 .....  | 10 |
| Compact differential .....            | 13 |
| IR junction box .....                 | 15 |
| <b>COLLECTORS CORNER</b>              |    |
| Break ID Dinky Toys .....             | 16 |
| High voltage motor, 1929 .....        | 19 |
| Hornby Autorail 425 CV .....          | 20 |
| Passengers and corridor coaches ..... | 21 |
| <b>MODEL BUILDING PART 2</b>          |    |
| Inexplosive steamboat Emeraude .....  | 26 |
| Fordson Snow Tractor .....            | 32 |
| <b>EXHIBITIONS</b>                    |    |
| Getting ready for La Ferté-Macé ..... | 35 |
| Bouville .....                        | 36 |
| SRN meeting 28/07/2012 .....          | 38 |
| Mini-expo Barberaz .....              | 40 |
| Speyer 2012 .....                     | 41 |
| PACA meeting 15/09/2012 .....         | 42 |
| Louhans 22-23/09/2012 .....           | 44 |
| Soultz .....                          | 46 |
| Romorantin 07/10/2012 .....           | 48 |
| <b>MISCELLANEOUS</b>                  |    |
| Press review .....                    | 49 |
| Small ads .....                       | 50 |
| Novagro (concluded) .....             | 51 |

## Le mot du Président

C'est avec grand plaisir que, comme le veut la tradition, je me joins à toute l'équipe du Conseil d'Administration ainsi que des responsables de sections, sans oublier les bénévoles, pour vous présenter tous nos vœux au seuil du nouvel an, à vous toutes et tous ainsi qu'à vos familles.

Bienvenue à tous les nouveaux adhérents et au retour parmi nous d'anciens membres. J'espère qu'ils trouveront dans la grande famille du Meccano, des Amis pour partager conseils, astuces et souvenirs autour de leurs constructions et de leurs collections, objets de notre passion.

En mai 2013, notre exposition annuelle aura lieu à La Ferté Macé (61). Vous trouverez dans ce Magazine, les encarts pour vous inscrire aux différents concours et/ou participer à l'exposition.

**Merci d'effectuer rapidement le retour de ces documents pour faciliter la tâche des organisateurs. Je vous rappelle d'autre part que le retour du descriptif de vos modèles d'exposition est impératif afin que notre rédacteur soit en possession de tous les éléments nécessaires au montage du compte rendu de l'exposition le plus complet possible.**

Et n'oubliez pas le concours sur le thème de :

### La manutention motorisée

Amis du CAM, venez nombreux pour exposer vos réalisations, créations ou collections, ou en simple visiteur. Votre place est parmi nous et la fête sera une belle réussite.

Je suis régulièrement informé de l'avancement de l'organisation de cette exposition par notre Ami Jean-Max Estève. J'en profite pour le remercier de son dévouement.

Je vous rappelle cependant l'aspect exceptionnel de cette exposition annuelle, placée sous le signe des 40 ans du CAM. A cette occasion nos tables d'exposition seront largement ouvertes à nos amis des Club anglais, comme le souhait en a été ressenti au cours de l'exposition de Skegness.

Je fais un nouvel appel aux bonnes volontés pour la section "Languedoc-Roussillon", qui n'a pas de responsable. Aussi, ne pas hésiter à prendre contact avec moi ou avec le secrétaire pour tous renseignements dont vous pourriez avoir besoin. Par avance merci pour les Amis de la section et pour notre Club.

Bien Amicalement à vous toutes et à vous tous,

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

## Le magazine évolue

Au fil des pages de ce magazine, vous découvrirez ça et là quelques changements. Rien de révolutionnaire, le magazine bénéficiant déjà d'une solide construction et de l'appréciation des lecteurs dans sa forme actuelle.

Il s'agit essentiellement de modifications "cosmétiques" touchant à la mise en page et au remaniement ou à l'ajout de certains éléments graphiques.

Ces modestes évolutions visent à harmoniser l'aspect général du magazine et faciliter le repérage du lecteur, afin de rendre sa lecture plus agréable.

J'espère que ces changements amélioreront sensiblement votre expérience de lecteur. N'hésitez pas à me faire part de vos remarques par mail [redacteur.cam@orange.fr](mailto:redacteur.cam@orange.fr).

Je vous souhaite une bonne lecture

VOTRE DÉVOUÉ RÉDACTEUR GÉRARD JOUSSE CAM 1656 ■

## Hommage à Roger Brioult

Figure de l'automobile, citroëniste et meccanoman

Roger Brioult est décédé en mars 2012 à l'âge de quatre-vingt dix ans.

Journaliste automobile, il fut longtemps rédacteur en chef de la Revue Technique Automobile bien connue des professionnels et des passionnés. Il défendit la sécurité routière par l'amélioration de la sécurité active et passive des véhicules.

Citroëniste, il fut l'un des premiers acquéreurs de la révolutionnaire DS 19 et commanda longtemps à l'avance la dernière 2 CV sortie de chaîne

Il fut l'auteur de deux ouvrages marquants sur le bureau d'étude de la marque que j'évoque plus loin. Meccanoman, il fut pendant 25 ans membre du CAM sous le N° 0419. Ne l'ayant pas connu personnellement, je tenais à rendre cet hommage pour deux raisons principales.

D'une part, c'est grâce à lui que j'ai appris l'existence du CAM il y a une vingtaine d'années. Il avait écrit un article dans la revue "la Vie de l'Auto" où il expliquait avec passion sa rencontre avec le CAM et sa redécouverte du Meccano.

D'autre part, j'ai toujours apprécié ses écrits. Déjà à la fin des années soixante dix, élève dans un lycée technique qui était abonné à la RTA, je recherchais ses articles, plus tard je les suivais à nouveau dans "la Vie de l'Auto".

En 1987, lorsqu'il publia ces deux ouvrages très intéressants sur l'histoire et les secrets du bureau d'études Citroën, je les commandais aussitôt.

Début 2012, je me suis replongé dans ces deux livres et je me suis décidé à téléphoner à leur auteur pour lui témoigner mon estime. Il m'a répondu très chaleureusement malgré son état de santé.

C'est donc avec émotion que j'ai appris son décès quelques semaines plus tard.

RICHARD POTTIEZ CAM 1603 ■

## Appel aux bonnes volontés

Notre Ami Jean-Max Estève ne souhaite pas renouveler son mandat d'Administrateur en 2013, afin de se consacrer entièrement à l'animation de la Section SRN.

N'hésitez pas à prendre contact avec moi ou avec Jean-Max afin que nous puissions assurer la continuité de la fonction de secrétaire après l'AG de 2013.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

# LES MICRO MODÈLES DE GÉGÉ

## LE PESON À CONTREPOIDS

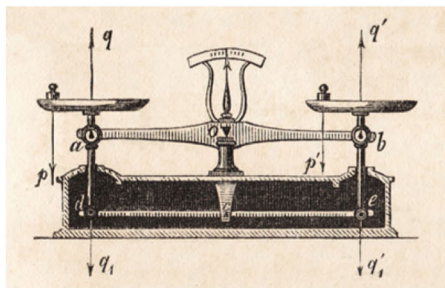
par Gérard Jousse

### Historique

La balance Roberval à deux fléaux est un instrument de pesage qui doit son nom à son inventeur Gilles Personne de Roberval, mathématicien et physicien français né en 1602, connu sous le nom de Roberval car il était originaire de Roberval dans l'Oise. Gilles Personne eut l'ingénieuse idée de placer les plateaux au-dessus du fléau, alors que traditionnellement ils étaient suspendus en dessous. Ce principe a fait le sujet d'une thèse présentée à l'Académie royale des sciences par Gilles Personne en 1669.

### Le principe

Pour peser un objet, il est placé sur un plateau. Ensuite on ajoute des masses marquées sur l'autre plateau jusqu'à ce que les deux plateaux soient en équilibre. La masse de l'objet à peser est alors égale au total des masses marquées - et ceci indépendamment de l'endroit où on les place sur les



plateaux.

### Le modèle Meccano

#### La partie mobile

Les fléaux sont constitués de 4 bandes étroites 7 trous réf 235b. Ces bandes sont reliées à chaque extrémité par un support double étroit réf 811a à l'aide d'une vis réf 37b et d'un écrou carré indesserrable réf 37h, afin d'assurer au système assemblé la liberté de mouvement. La partie supérieure du support double étroit permet de fixer le plateau, constitué d'un flasque de roue réf 187a, à l'aide d'un boulon de 12 mm réf 111a, d'une rondelle réf 38, d'une entretoise plastique réf 38a et d'un écrou. Une tringle de 32 mm réf 18c traverse le fléau supérieur en son milieu et une autre traverse le fléau inférieur de la même façon. Ces deux tringles feront office de pivot entre la partie mobile et le support de la balance.

### Le support, ou partie fixe

Deux équerres étroites réf 239b sont maintenues ensemble par deux vis-écrous, afin de constituer un U de 1t x 2t x 1t. Ceci servira de base au support. A chaque extrémité de ce support viendront se fixer 2 bandes étroites 4 trous réf 235h, qui constitueront les pattes du support, ainsi qu'une bande étroite 3 trous réf 235g maintenue verticale, dans laquelle viendront se loger les tringles-pivot de la partie mobile. Pour maintenir les tringles en place, 4 bagues d'arrêt silicone réf 59c seront placées entre les bandes étroites 7 trous des fléaux et les bandes étroites 4 trous du support.



Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser ce modèle :

| nb | réf  | désignation                          |
|----|------|--------------------------------------|
| 6  | 37a  | écrou                                |
| 12 | 37b  | boulon                               |
| 8  | 37h  | écrou carré indesserrable            |
| 2  | 38   | rondelle métallique                  |
| 2  | 38a  | entretoise plastique                 |
| 4  | 59c  | bague d'arrêt silicone               |
| 2  | 111a | boulon de 12 mm                      |
| 2  | 187a | flasque de roue                      |
| 4  | 235b | bande étroite 7 trous                |
| 2  | 235g | bande étroite 3 trous                |
| 4  | 235h | bande étroite 4 trous                |
| 2  | 239b | équerre étroite 1t x 2t              |
| 2  | 318c | tringle à section triangulaire 32 mm |
| 2  | 811a | support double étroit 2t x 1t x 2t   |

GÉRARD JOUSSE – CAM 1656 ■

# TRAMWAY DE VILLE

par Yves Boissel

## Préambule

Membre de la section PACA, notre réunion du samedi 9 juin 2012 avait pour thème "modèles régionaux". J'ai imaginé, pour l'illustrer, de réaliser en pièces Meccano des années cinquante le tramway que j'empruntais petit enfant avec mes parents, pour me rendre d'un quartier de Marseille au Centre ville : c'était la ligne 29... Ce tram était d'un bleu très foncé pour le bas de la caisse et crème jusqu'à la toiture, tout comme les couleurs des pièces Meccano de cette époque, le "doré" reproduisant, avec encore plus d'éclat, la couleur claire citée plus haut. Ce tramway fut supprimé en 1953 tout comme le "Meccano croissilloné" à quelques mois près... Quelle coïncidence !



Photo 1

## Documentation et description générale

Un ami, aujourd'hui disparu, passionné par l'Histoire des tramways, me légua, de ses nombreux voyages en Europe, des ouvrages souvent écrits en langues étrangères mais si riches en photos et plans de toutes sortes que je décidai de m'en inspirer. C'est à partir de l'un de ces plans que j'établis un coefficient réducteur obtenu, comme bien souvent, en faisant le rapport entre le diamètre d'un boudin de roue sur le plan et le diamètre d'une pièce "Meccano" pouvant s'adapter, ici le boudin de roue n° 137. Tout le reste de la construction en découlera.

Il faut dire aussi que parfois lors de la conception du modèle, j'ai volontiers laissé "vagabonder mon imagination". Deux exemples me viennent à l'esprit.

Tout d'abord, j'ai voulu utiliser des bandes incurvées n° 89a pour le haut des fenêtres et les arrondis de la toiture, propres aux anciens trams Suisses. J'ai aussi pris plaisir à réaliser le pantographe en supplément des 2 perches. Sur les tramways de l'époque évoquée en préambule, il n'y avait qu'une seule perche qui partait du centre de la toiture et que le "wattman" devait s'employer à tourner à chaque terminus pour repartir dans l'autre sens...

## Construction du modèle Meccano

### 1°) Le châssis

Il est formé de 2 cornières de 49 trous espacées de 5 trous ; la liaison se faisant par bandes coudées de 5 trous. La largeur du tram est basée sur 11 trous, mais seulement sur une longueur de 33 trous (c'est la partie "voyageurs"). Il reste donc 16 trous (49 - 33) à répartir

pour les 2 cabines. Le châssis se termine par 2 trapèzes construits avec des bandes de 7 trous et 9 trous, les cabines étant plus étroites aux extrémités.

### 2°) La caisse

Sa hauteur à l'échelle s'adapte à merveille aux bandes de 11 trous soit 14 cm. J'ai utilisé bien volontiers ces bandes de 11 trous que tout "meccanoman" possède en grande quantité. Les arrondis aux extrémités des cabines sont réalisés en plaques flexibles de 5 x 5 trous et 5 x 3 trous. Pour me rapprocher au plus près de la réalité, j'ai utilisé des bandes étroites de 11 trous tout autour des cabines (photo n° 1) ainsi que des bandes flexibles de 5 trous...

### 3°) La toiture

Des équerres à 135° inversées permettent de supporter la partie plane, légèrement surélevée, de 33 trous sur 9 trous (photo n° 2). La toiture reçoit le pantographe central, les 2 perches ainsi que les logements réservés aux résistances (en réalité) et les réservoirs d'air comprimé allongés le long et de chaque côté de la toiture (photo n° 3).

Ce sont les deux extrémités qui ont été les plus difficiles à réaliser. J'ai dû combiner des plaques flexibles de 9 x 5 trous et de 11 x 3 trous pour couvrir l'espace dont les arrondis sont formés de bandes incurvées n° 90a et 89a et de bandes cintrées n° 215. Ces 2 parties sont soutenues en leurs centres par 2 triangles qui simulent des mains courantes. Les compartiments renfermant les résistances sur le tram réel sont réalisés en plaques flexibles de 5 x 5 cm réunies deux par deux et cintrées sur des bandes incurvées n° 89b. Les bords sont renforcés par des bandes étroites dorées de 11 trous.

Les grilles qui imitent les aérations sont figurées par 2 groupes de 5 cliquets à moyeu par côté réunis sur une tringle de longueur adéquate (photo n° 4). Les réservoirs d'air comprimé, sur chaque ligne de toiture, sont réalisés par l'assemblage de 6 manchons n° 163 réunis entre eux par des accouplements jumelés à douille n° 171, lesquels sont traversés par une tringle de 29 cm (photo n° 4).

#### 4°) Les essieux

Chacun d'eux est formé de deux roues de chemin de fer construites à partir de deux plateaux centraux n° 109, sur lesquels sont boulonnés deux boudins de roue n° 137. De plus, chaque essieu porte une roue de chaîne de 36 dents n° 95 (photo n° 5). Remarque : il faut prévoir des boudins de roues non peints afin d'assurer la conduction électrique par les rails.

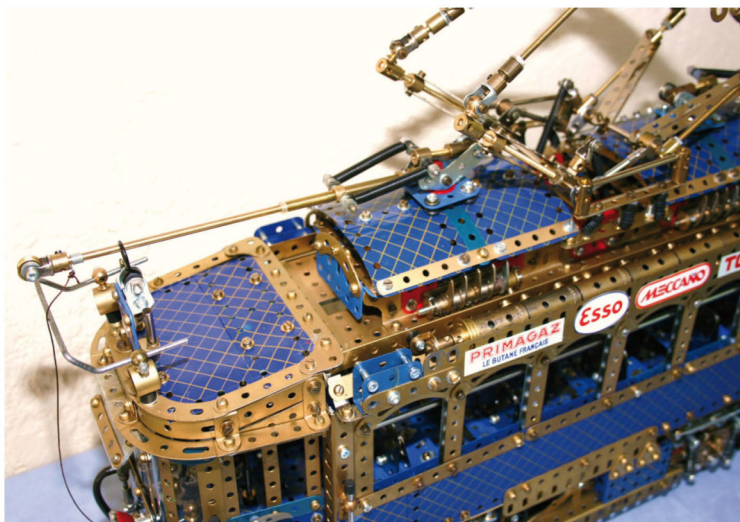


Photo 2



Photo 3

#### 5°) La motorisation

Elle est assurée par deux moteurs de 12V à 6 vitesses "Meccano" et calés sur le rapport 1/60<sup>ème</sup>. Chaque sortie d'axe-moteur porte une roue à chaîne de 14 dents. L'entraînement sur chaque essieu se fait par chaîne Galle classique. Ces deux moteurs sont branchés en parallèle et fixés sous le châssis comme le montre la photo n° 6. J'ai préféré utiliser un moteur par essieu, car le modèle terminé est lourd (9 kg environ), ce qui permet un entraînement souple ainsi qu'un vrai ralenti (photos n° 6 et 7).



Photo 4

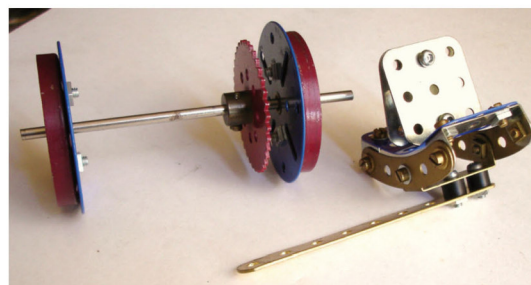


Photo 5

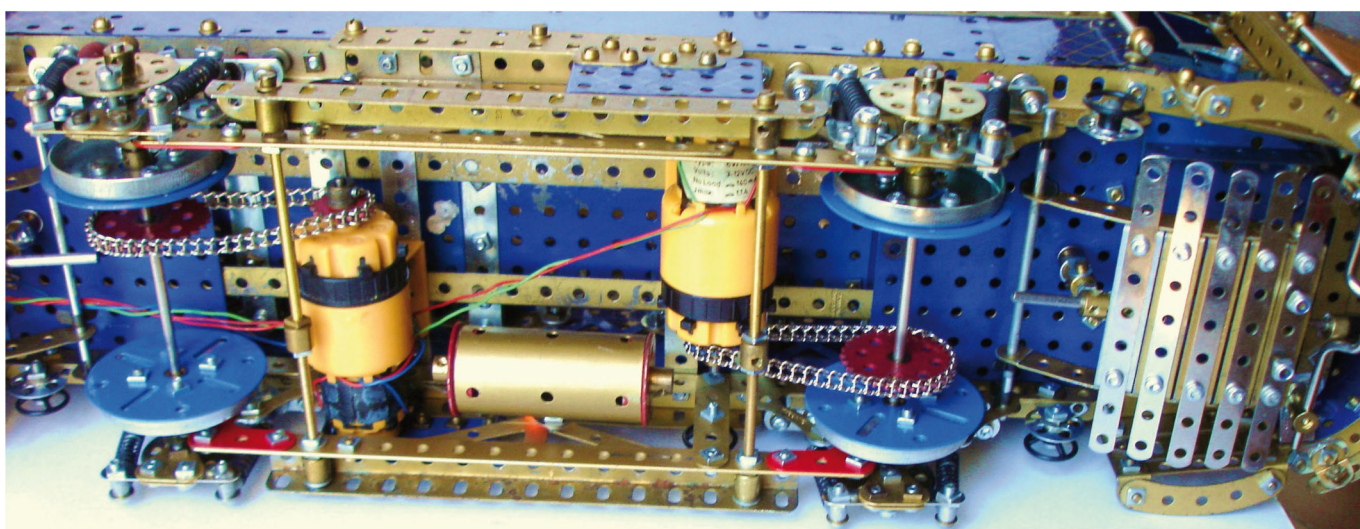


Photo 6

## 6°) Boîtes d'essieux et suspensions

Ce sont des éléments importants à réaliser au moment de la construction du châssis et à soigner dans leur construction, car ils vont déterminer le comportement du tram sur ses rails ; c'est-à-dire sa souplesse et son bon fonctionnement.

La suspension est à deux niveaux ; ressorts à lames composés de 3 bandes étroites de 7 puis 5 puis 3 trous empilées et qui reçoivent à leurs extrémités des ressorts de compression pouvant se déplacer dans des boulons pivots adéquats. Ensuite viennent en renfort 2 amortisseurs (pièces récentes). Une chape d'articulation de 2 mm n° 166 ainsi qu'une roue barillet munie d'un graisseur "Meccano" mises en position comme le montre la photo n° 8 terminent l'ensemble. Il ne faut pas hésiter à lubrifier (huile + graisse) correctement la partie qui reçoit l'essieu, lequel doit tourner librement sans effort (avant graissage, évidemment !). Les essieux se déplacent verticalement sur une course de 1 cm maximum dans le trou allongé d'une bande à glissière de 5 cm n° 55a.

## 7°) Aménagement intérieur

Il s'agissait d'installer 2 postes de conduite aux extrémités des cabines ainsi que 8 sièges doubles dans la partie voyageurs, confectionnés comme le montrent les photos n° 9 et 10.

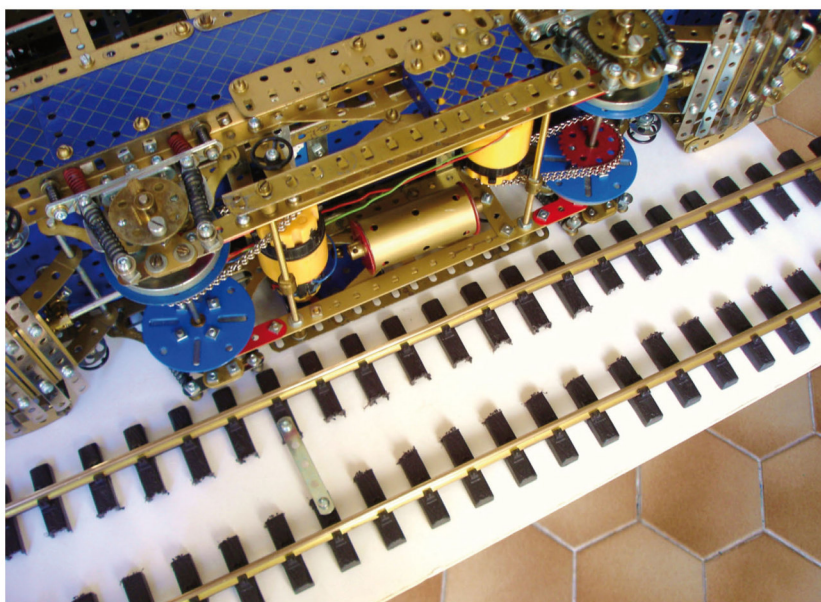


Photo 7

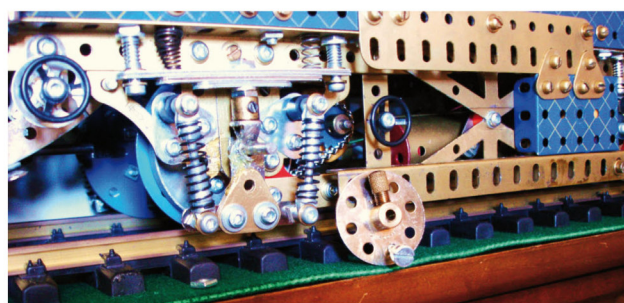


Photo 8

Chaque poste de conduite est réalisé à partir de plaques semi circulaires n° 214, sur la partie arrondie desquelles sont ajustées des plaques flexibles 3 x 5 trous, non croissonnées afin de pouvoir "jouer" sur les trous allongés.

Les sièges sont installés par deux aux extrémités de bandes de 9 trous, elles-mêmes boulonnées tous les 8 trous d'une plate-forme réalisée en plaques rigides n° 53 et 53a. Celles-ci viennent tout simplement se placer entre les longerons espacés de 5 trous évoqués au tout début de la construction.

Remarques : entre chaque rangée de sièges, il y a donc un espace de 3 trous qui figure le couloir. De plus, le fait de fixer les sièges tous les 8 trous permet d'imaginer les voyageurs normalement assis.

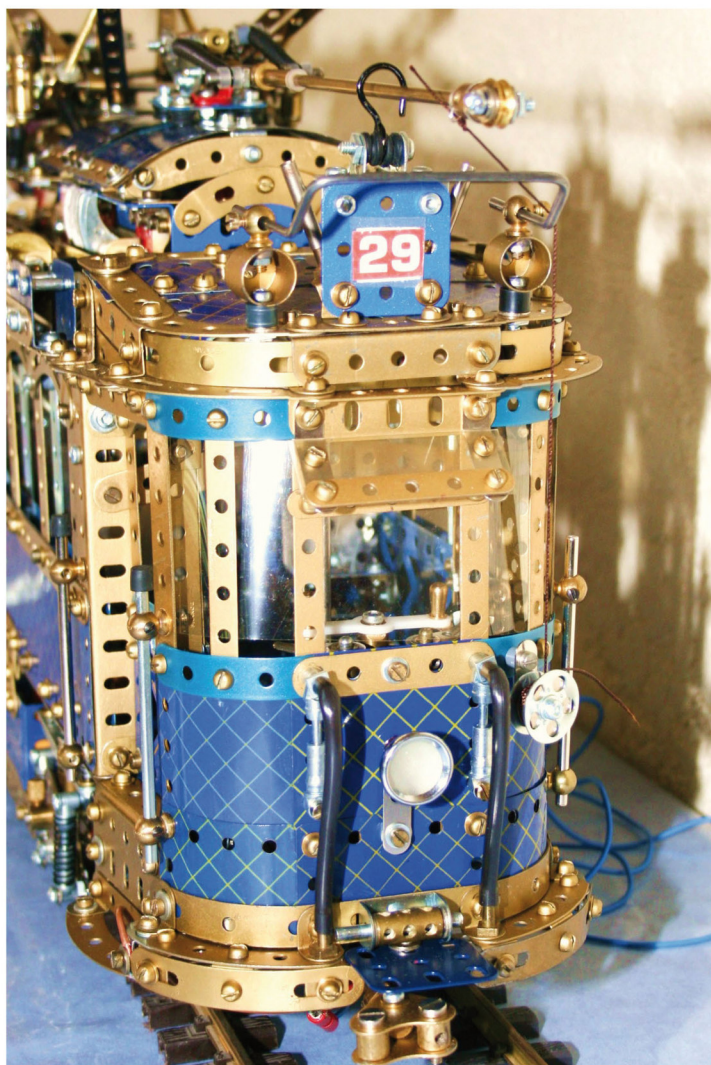


Photo 9

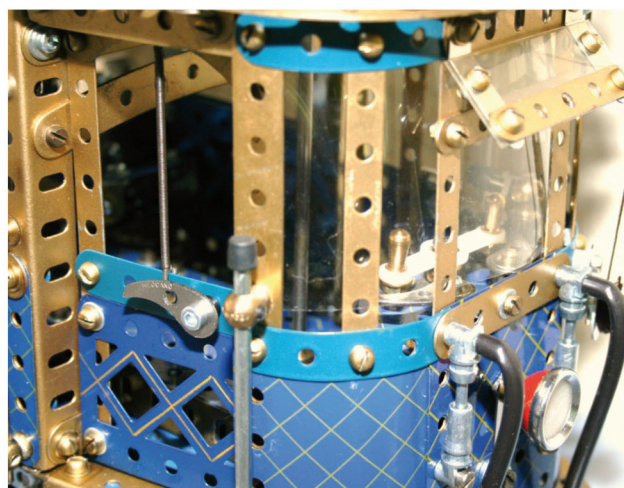


Photo 10



Enfin chaque siège est fixé par 2 boulons-pivots à la bande de 9 trous en intercalant un tasseau (sorte de bague en matière plastique) de façon à placer les sièges à la bonne hauteur par rapport aux fenêtres.

Il est aussi à remarquer que des doubles bandes sont visibles sur chaque fenêtre. Ce sont des bandes de 9 trous sur lesquelles sont fixées des longrines croisillonnées qui habillent jusqu'au bas de la plate-forme les côtés intérieurs de la partie voyageurs (ceci pour masquer les bandes de 11 trous visibles et disgracieuses). Ces bandes sont vissées à quelques millimètres de la première en intercalant une petite bague en matière plastique (présentes dans les boîtes récentes). Il y a alors la possibilité, pour soigner l'esthétique, de glisser une feuille de plexiglas qui imitera les vitres du tram réel.

### 8°) Le pantographe et les perches

Les perches ont été réalisées à partir de 2 tiges de laiton de 8mm dans lesquelles sont enfilés les différents éléments que l'on voit sur la photo n° 3. Les fourreaux sont des pièces glanées ça et là dans les systèmes compatibles. Une petite poulie d'une très ancienne boîte Meccano est fixée dans une petite chape d'articulation.

Le pantographe, malgré sa dimension qui peut paraître exagérée, répond, grâce à l'échelle définie tout au début, à ce que l'on peut voir sur certains anciens trams des pays d'Europe de Suisse ou d'Allemagne.

Bien entendu, on peut ne pas le construire car il est un "grand consommateur de laiton". Toutefois celui-ci est mécaniquement réalisé comme ceux qui équipaient les trams réels. Je l'ai construit à partir de tiges filetées de 9 cm n° 80a, et d'accouplements divers judicieusement disposés de façon à rester au plus près de la réalité. Il serait possible de le faire réellement fonctionner puisqu'il est isolé du métal de la toiture par des éléments en caoutchouc d'origine "Meccano" et que l'on trouve dans les boîtes actuelles, de plus son fonctionnement est très souple.

### 9°) La voie

J'ai trouvé commode et opportun d'utiliser des voies de trains LGB. Celles-ci n'étant pas à l'écartement voulu (8,5cm), j'ai scié les traverses en leur milieu, ce qui m'a permis de mettre les rails à l'écartement adéquat.

De part en part, une bande "Meccano" de 5 trous maintient cet écartement constant (photo 7).

### 10°) L'alimentation

On pourrait envisager de faire fonctionner le tramway par une caténaire portée par des potences réalisées en pièces "Meccano". Toutefois, si l'on désire voir fonctionner simplement ce que l'on vient de construire avec tant de minutie sur une voie de quelques mètres seulement, il est possible d'utiliser les rails pour un conducteur, le second conducteur étant considéré comme "le fil à la patte" (celui qui traînera à l'arrière). Une autre solution consiste à utiliser un 3<sup>ème</sup> rail (placé au bon vouloir du constructeur) sur lequel un frotteur ferait contact. Quoi qu'il en soit, l'alimentation se fait ici en 12 volts continu à partir d'une console "isotrain" muni d'un rhéostat avec affichage numérique de la tension et de l'intensité utilisée. De plus, cette console prévue pour le fonctionnement des trains, possède un dispositif de ralenti très progressif appelé "inertie" qui rend la marche du tram encore plus réaliste.

### 11°) Conclusion

Lorsque le résultat de l'action entreprise est au niveau des espérances, comme chacun le sait, la joie éprouvée est très grande. Pour autant, je n'ai pas grand mérite, et tout constructeur patient et passionné peut y parvenir. Tout d'abord, je n'ai utilisé que des pièces courantes de la période quadrillée, des années cinquante, il est vrai en très bon état, voire neuves. Ensuite, j'ai suivi plusieurs plans pour obtenir des proportions agréables à l'œil. Enfin, grâce à une bonne connaissance des pièces "Meccano", des idées ont surgi pour traduire certains éléments de détail qui agrémentent la construction.

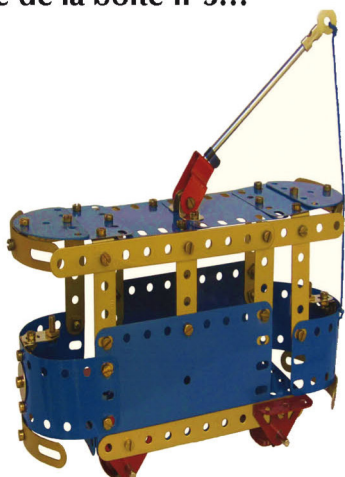
Aucune pièce n'a été amputée, tordue, ou martyrisée et le plus souvent, l'emploi de petites rondelles en laiton (que l'on trouve en quincaillerie) évite de laisser les traces de visserie.

Mes coordonnées personnelles se trouvent sur l'annuaire du CAM. Ainsi, je me tiens à la disposition de tous ceux qui désireraient des informations complémentaires sur la construction...

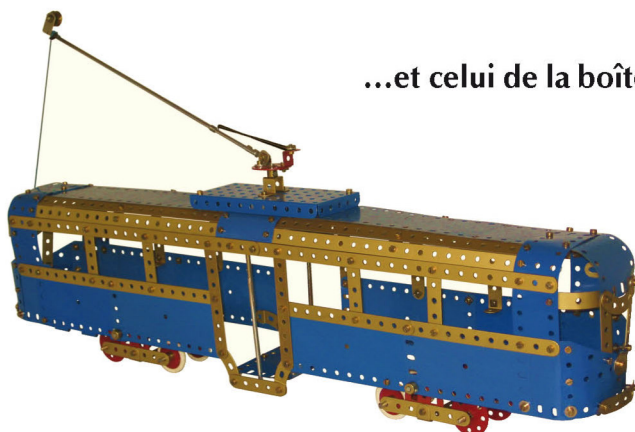
YVES BOISSEL CAM 1054 ■

## LES RECONSTRUCTIONS DE JEAN-MARIE BARRÉ

Le modèle de la boîte n°3...



...et celui de la boîte n°6



# CAMION À BENNE BASCULANTE BOÎTE 8

par Jacques Baranger

## But de la construction

Ayant découvert le moteur Meccano type 700 dans les jouets de mes petits-enfants j'ai voulu voir comment l'utiliser dans des modèles classiques de taille moyenne. Intéressé par ailleurs par les vérins, le camion à benne basculante (modèle 8.5 de la période 49-53) m'a tenté.

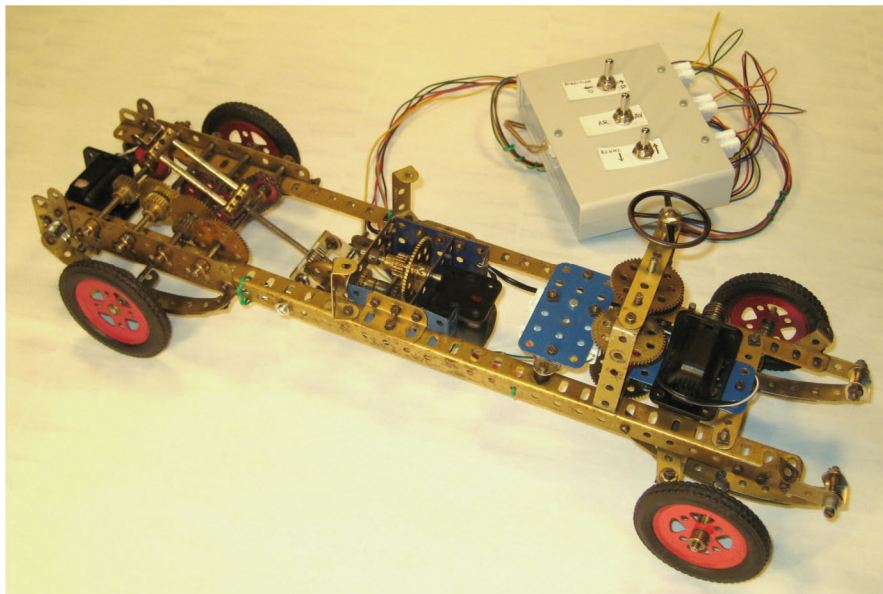
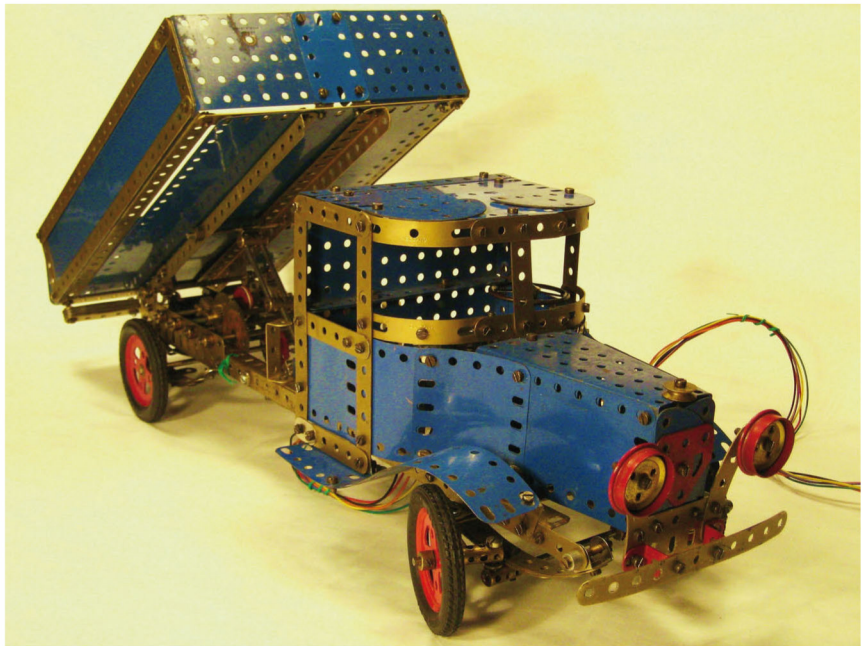
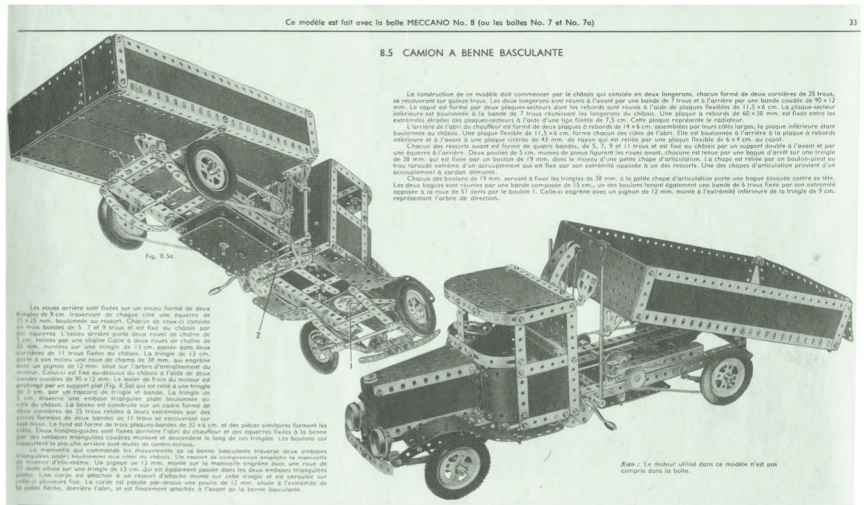
Les conditions ont été imposées par le matériel à ma disposition : 3 moteurs type 700 alimentés en 6V et sans réducteur.

La démarche est comparable à celle de Jean-Pierre Veyet pour son chariot élévateur (revue CAM 110, p. 26 à 29) bien que le but soit différent puisque je ne recherche pas de complexité mécanique.

La présence d'un moteur par mouvement pose cependant des problèmes de place aggravés par l'encombrement des systèmes de réduction. Le poids du modèle passe ainsi de 2,7 kg pour le modèle d'origine à 3,5 kg pour la version à 3 moteurs.

Les principales modifications sont : 1) la motorisation des roues arrière (réalisée par un moteur mécanique 1A dans le modèle initial). 2) la motorisation de la direction protégée par une transmission à friction. 3) le montage d'un vérin à vis articulé pour la benne. Ces 3 moteurs sont commandés par 3 interrupteurs on-off montés sur un boîtier alimenté en 6V ; le boîtier et le camion sont reliés par des fils électriques. Quelques modifications mineures supplémentaires sont mentionnées dans la suite.

La réalisation est partiellement modulaire : châssis, cabine et benne.



## Le châssis et les roues motrices

Le châssis est légèrement plus long que sur le modèle de départ, la cornière composée de 35 trous étant remplacée par une cornière de 37 trous. La partie arrière est équipée de deux poutrelles de 11 trous pour recevoir la réduction des roues et d'un berceau constitué de deux poutrelles de 3 trous, deux bandes de 3 trous et deux bandes coudées de 90x12 supportant le moteur. Sur ce berceau sont fixées verticalement deux bandes de trois trous qui portent l'axe de rotation de la benne. La réduction est composée d'une courroie reliant une poulie de 12 mm sur l'axe moteur à une poulie de 25 mm.

Suit une cascade d'engrenage 25 dents-50 dents (deux fois) et 19 dents-57 dents et enfin une liaison par chaîne 14 dents-28 dents. L'ensemble constitue une réduction de 50:1 (un peu rapide).

### La direction

Une vis sans fin montée sur l'axe du moteur entraîne un pignon de 19 dents qui engrène avec une roue de 57 dents. Celle-ci entraîne par friction une poulie de 25 mm munie d'un pneu qui commande par un accouplement jumelé à douille une cascade de 3 couples 19-57 dents. Réduction totale 1539:1.

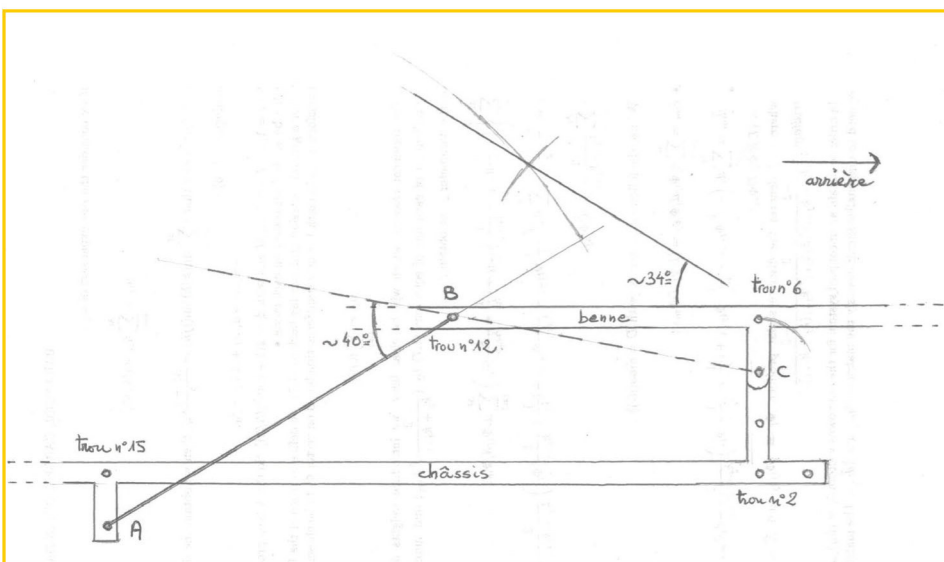
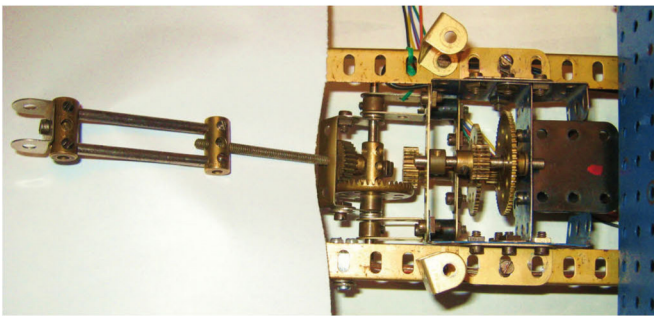
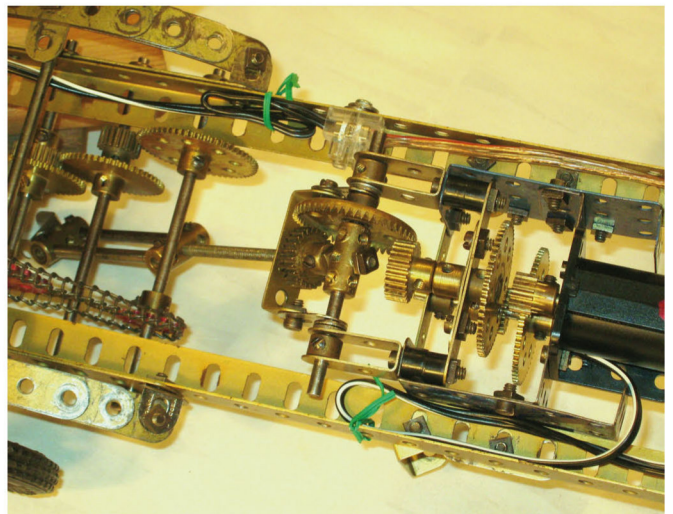
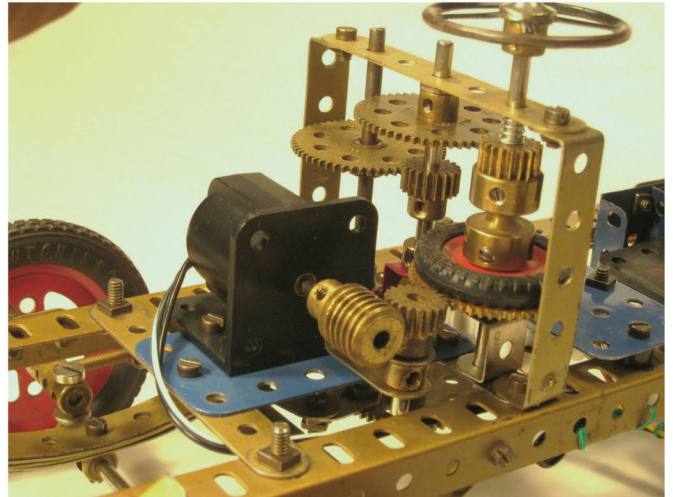
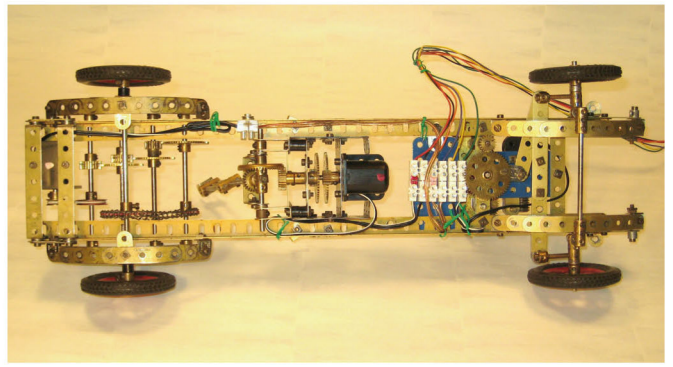
Le mouvement "de butée à butée" correspond à  $1/6^{\text{ème}}$  de tour de la dernière roue de 57 dents, donc à  $1/2$  tour du dernier pignon de 19 dents. Ce  $1/2$  tour correspond à 4,5 tours de volant (un peu excessif).

### Le vérin de la benne

Le moteur commande par l'intermédiaire d'une réduction 60:15 x 57:19 (soit 12:1) une transmission angulaire réalisée avec deux pignons de 25 dents et une roue de chant de 50 dents. Le pignon mobile (en angle) commande le vérin. Celui-ci est une tige filetée de 9 cm bloquée par 2 écrous sur le pignon. La partie mobile du vérin est faite de 2 tringles de 6 cm bloquées dans des accouplements.

*Position sur le châssis* : l'axe A de rotation du vérin est situé un trou en-dessous du 15<sup>ème</sup> trou à partir de l'arrière des cornières du châssis. L'axe C de rotation de la benne est situé 2 trous au-dessus du 2<sup>ème</sup> trou à partir de l'arrière des cornières du châssis.

*Position sur la benne* : l'axe C est situé 2 trous en-dessous du 6<sup>ème</sup> trou à partir de l'arrière des cornières sous la benne. L'axe B de la liaison vérin-benne est situé au 12<sup>ème</sup> trou à partir de l'arrière des cornières sous la benne.



Ce montage donne un vérin dont la longueur AB varie entre 10,3 cm au repos et 14,2 cm au lever maximal de la benne. La longueur utile est donc de 3,9 cm seulement.

C'est la position des axes A, B et C qui détermine le fonctionnement du vérin. On observe que l'angle d'attaque (angle aigu de sommet B entre BA et BC) est d'environ 40° ; c'est un peu moins que les 45° conseillés par Willy Dewulf (revue CAM 112, p. 28). L'angle maximal de montée de la benne (angle entre les cornières du châssis et de la benne) est d'environ 34°, ce qui est faible.

## La cabine et la benne

La cabine se monte indépendamment du châssis Elle se fixe sur celui-ci par : 1) deux équerres tenues par 2 écrous sur des vis de 9 mm servant à fixer la bande de 7 trous qui supporte le moteur de la direction ; 2) deux écrous bloquant sur les cornières du châssis 2 vis de 9 mm boulonnées sur la plaque à rebords de l'arrière de la cabine ; et 3) deux vis et écrous tenant les garde-boue.

Le fond de la benne ne comporte pas de vis (sauf au bord) pour éviter d'accrocher les produits transportés. Pour compenser la faiblesse de l'angle d'attaque du vérin un lest d'environ 100 g composé d'une bande de 15 trous et deux fois 9 bandes de 5 trous est installé à l'arrière.

## Un modèle plus petit

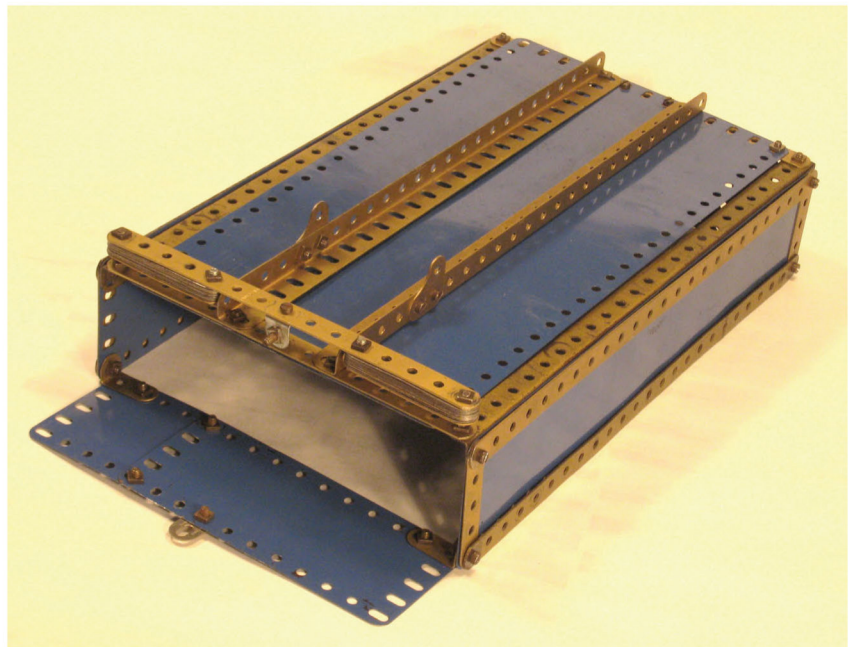
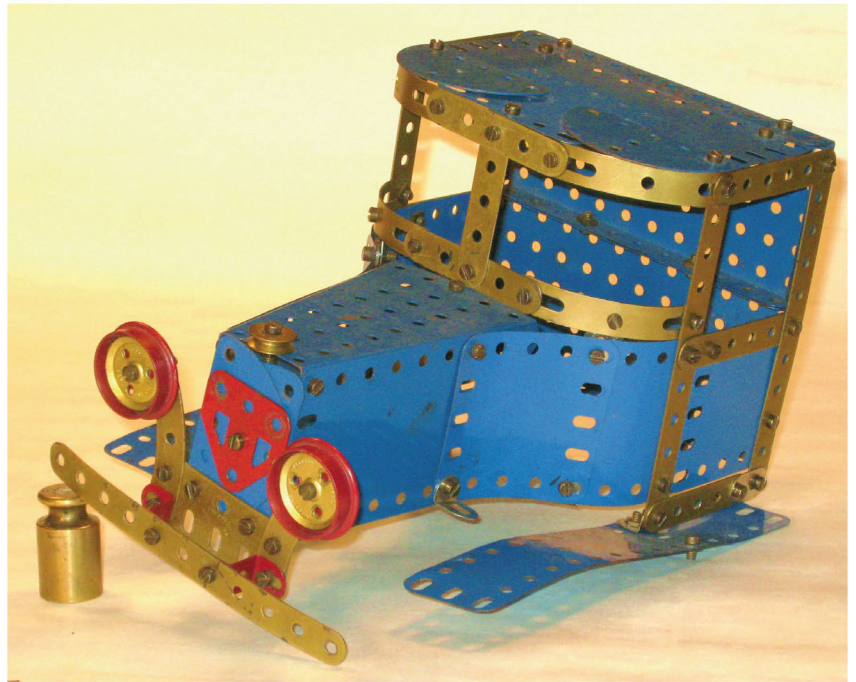
On peut motoriser avec 3 moteurs le camion benne 5.1 de la période 54-61 qui est beaucoup plus petit. Par contre le vérin (d'un genre souvent utilisé dans les boîtes Meccano récentes) n'est pas "rétractable".

## Conclusion

Un exercice distrayant et pas si facile. Les 3 moteurs Meccano 700 permettent le fonctionnement des mécanismes réalisés ; mais le vérin manque de puissance et l'angle maximal de montée de la benne est trop faible. Pour améliorer ce dernier point on peut penser à des dispositifs utilisés sur les "vrais" camions : compas, vérins latéraux, vérins emboîtés... Les suggestions des meccanonautes experts sont bienvenues.

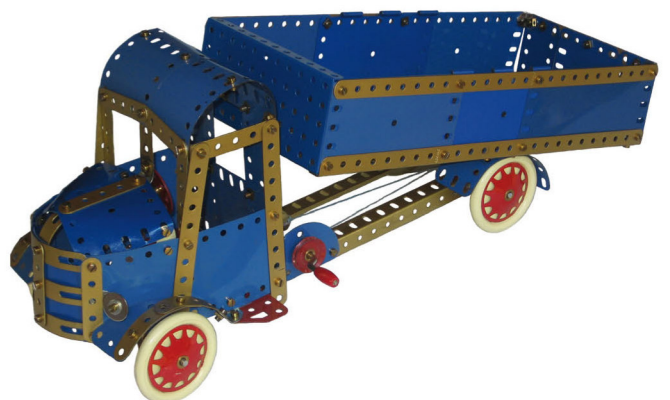
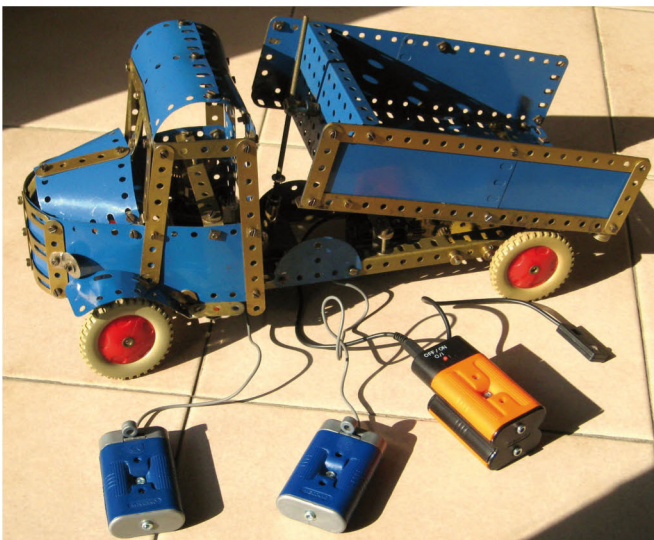
Et puis maîtriser la direction du camion avec un interrupteur demande de la concentration !.

JACQUES BARANGER CAM 1757 ■



## LE MODÈLE DE JEAN-MARIE BARRÉ :

une reconstruction de la boîte 5



# L'HISTOIRE DU DIFFÉRENTIEL TYPE M

par Jean-Pierre Veyet & Pierre Monsallut

## Présentation par Jean-Pierre Veyet

Pour faire suite à l'article sur les transmissions paru dans le numéro 114, voici le différentiel type M (M comme Monsallut).

Lors de mes nombreux articles où je vous parle de transmission, je cite très souvent le montage d'un différentiel type M, je pense que beaucoup d'entre vous doivent se demander "mais de quoi parle-t-il ?", et "qu'est ce qu'un différentiel type M ?"

Le modèle M est un différentiel à double réduction et arbre traversant. Son gros avantage est de pouvoir se loger où il y a peu de place, là où un différentiel avec cage ne passerait pas.

Depuis mon arrivée au CAM en 1996, ma passion pour les modèles comprenant un joli montage mécanique n'a fait que croître. C'est donc à cette époque que j'ai commencé à côtoyer "les grands" du CAM, dont notre ami Pierre Monsallut et ses modèles dont la finesse et la richesse des assemblages est très difficile à égaler. Un des modèles très connu par les anciens du CAM est son tracteur agricole utilisant ce différentiel.

En tant que réalisateur de modèles Meccano, j'ai donc utilisé à maintes reprises ce procédé, notamment sur le tracteur Latil (voir magazine n°109), le GMC au niveau de la boîte de transfert (avec un modèle avec réducteur et l'autre avec un rapport de sortie de 1/1) ; le Renault 1000 kg du même auteur que le différentiel et dernièrement sur le Fordson Snow Motors présenté dans ce magazine. Le montage du différentiel est très facile à réaliser et surtout très facile à régler car il n'y a qu'une seule tringle qui le traverse de part en part.

Ce montage étant fort intéressant, j'ai demandé à Pierre s'il pouvait nous expliquer où il l'avait trouvé et s'il existe dans la réalité. Voici donc la genèse de ce différentiel par Pierre Monsallut.

## Description par Pierre Monsallut

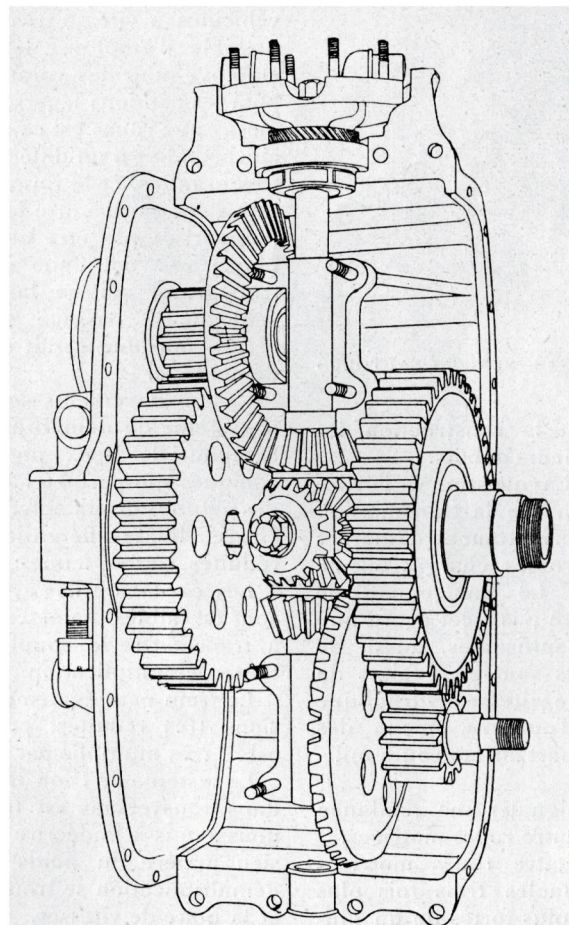
Nous sommes en 1976, je construis une 2CV en Meccano avec comme roues les poulies de 50 mm et pneus associés.

Comme elle est traction avant, et pour respecter les proportions, mon châssis n'a que 3 trous de large entre les roues avant pour loger ensuite les cardans et les roues motrices, en respectant à peu près l'échelle.

Je ne suis pas encore bien calé en Meccano ni puriste (j'ai 15 ans), aussi mon différentiel est un Fischer-Technik à axe de 4 mm, sur lequel mon père m'a monté une roue de chant de 50 dents en l'évidant à la perceuse et à la fraise conique (quelle horreur ...).

Ce que je ne savais pas non plus à l'époque, c'est qu'une fois le modèle construit, le poids serait trop important, et que pour l'entraîner il fallait beaucoup de couple sur le différentiel.

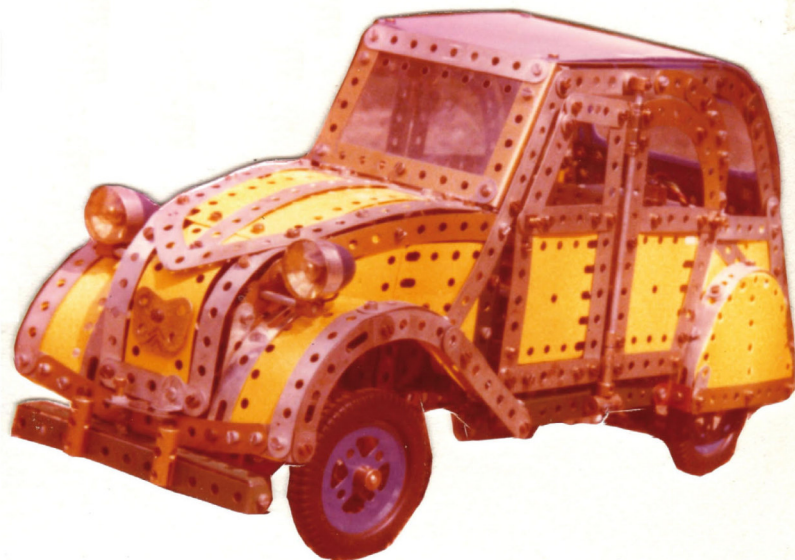
Le Fischer-Technik ne comporte à l'intérieur que 3 petits engrenages coniques riquiqui qui ne supportent pas le couple, et en quelques secondes j'entends un bruit affreux dans mon beau différentiel qui tourne fou sans entraîner le modèle. Je suis anéanti, mon modèle est fichu. En effet, comment loger un différentiel en Meccano dans trois trous de large, alors que le modèle est déjà construit et que le châssis est difficilement modifiable ?



SYSTÈME DÉMULTIPLICATEUR DES CAMIONS RENAULT

*Ce système, employé pour les véhicules Renault de plus de 1 500 kg, permet, grâce à deux pignons d'angle intermédiaires, la transmission de l'effort par pignons droits enfermés dans un carter. Le différentiel peut être de dimensions très réduites et tourner à grande vitesse.*

Le modèle Renault (S&V n° 7, 10/1913, page 115)



Ma 2CV de 1976 (photo d'époque, détournée aux ciseaux)

La solution vint vite.

Vers 1973, mon père avait trouvé aux puces l'année complète 1913 reliée de La Science et la Vie (ancêtre de "Science et Vie"). Et dedans, au numéro 7 du mois d'octobre 1913, page 115, une révélation : la photo d'un différentiel Renault de poids lourd, à double réduction et arbre traversant. C'est absolument génial pour le gamin de 12 ans que je suis à l'époque. Au collège pendant l'année scolaire 73-74, m'ennuyant profondément pendant un cours d'allemand (je suis très cancre en langues étrangères), j'esquisse le premier croquis de ce que l'on pourrait en tirer en Meccano sur mon cahier d'allemand (la prof ne l'a jamais vu). Je ne construis encore rien, mais je médite plus de 2 ans.

Lorsque je me trouve confronté à mon modèle de 1976 en détresse, je repense à ce concept : c'est exactement ce qu'il me faut. Mon modèle est sauvé, l'entraînement du différentiel se fait par l'extérieur du châssis, et il n'y a qu'un seul arbre (donc rigide), sur lequel sont montés fous les deux planétaires. Les demi-arbres de roues sont ensuite déportés et entraînés via une réduction de 3, ce qui soulage d'autant le différentiel.

J'ai ensuite sereinement vécu une bonne vingtaine d'années avec ce différentiel que je croyais mien, jusqu'au jour où j'ai commencé à voyager en "Meccanie" (Angleterre) et découvrir les MM anglais d'avant guerre. Et là, patatras, je découvre que Meccano Ltd avait déjà "inventé" MON différentiel en 1931, sans me le dire !

L'article en question est fractionné sur trois numéros :

1) février 1931, pages 104-105-161

2) mars 1932, pages 184-185

3) mai 1932, pages 368-369

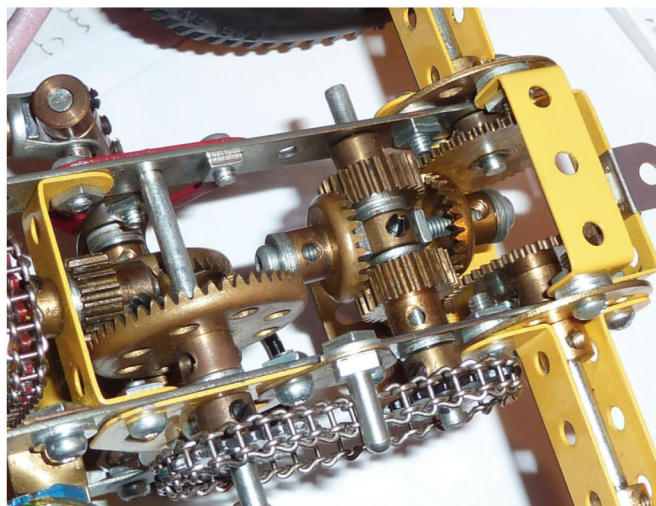
(voir site <http://meccano.magazines.free.fr/months.htm>)

la photo la plus explicite est en mai 32, page 368, dans chaque carter droite et gauche

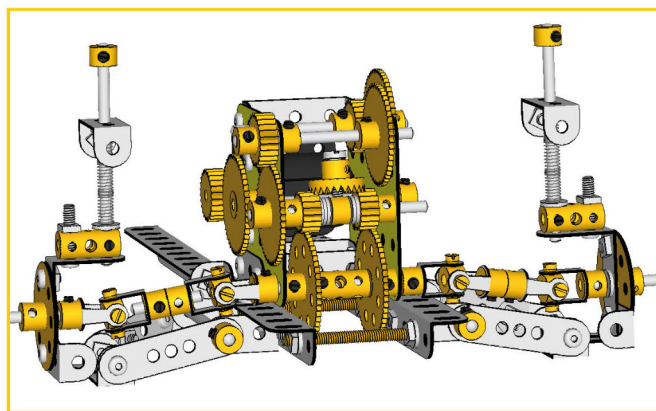
(<http://meccano.magazines.free.fr/html/1932/3205/32050368.htm>).

PIERRE MONSALLUT CAM 0235 ■

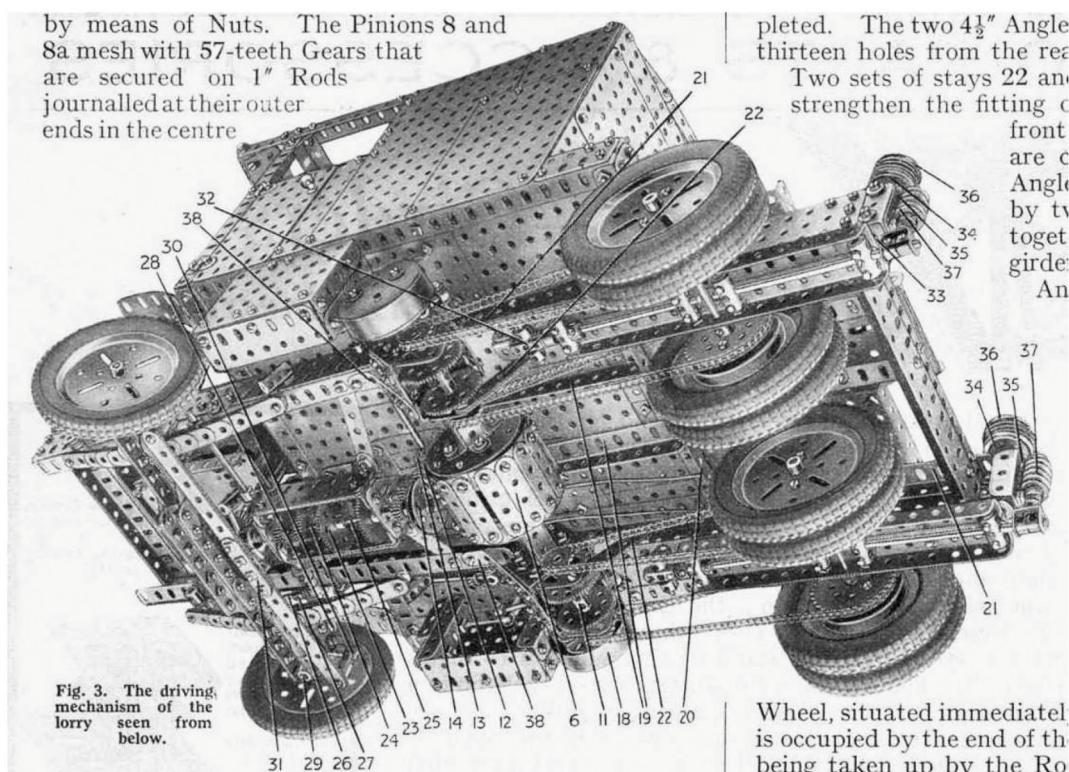
JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■



Le différentiel dans le tracteur de 1982, planétaires de 25 dents et roues de 50 dents (reconstruction en pièces modernes 10 ans plus tard).



Version simplifiée à 1 seul satellite ; planétaires de 19 dents et roues de 57 dents ; les pignons de 19 dents rapprochent les satellites de l'arbre moteur et permettent donc le passage d'un raccord 63 entre les roues de 57 dents qui maintient alignés ensemble les deux demi-arbres de roue ; le raccord n'est fixé qu'à un seul demi-arbre, ou même laissé fou.



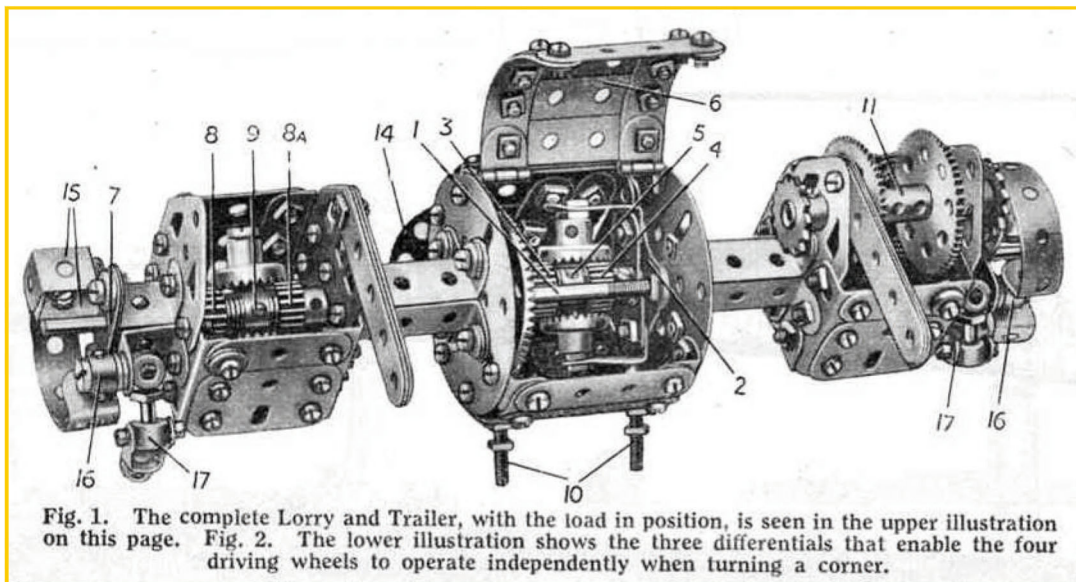
by means of Nuts. The Pinions 8 and 8a mesh with 57-teeth Gears that are secured on 1" Rods journaled at their outer ends in the centre

pleted. The two 4 1/2" Angle thirteen holes from the rear Two sets of stays 22 and strengthen the fitting c front are c Angle by tv together girde: An

Fig. 3. The driving mechanism of the lorry seen from below.

Wheel, situated immediately is occupied by the end of the being taken up by the Ro

Le modèle Meccano Ltd de 1931 à 4 paires de roues arrière



Le pont arrière vers les 4 paires de roues (transmission par chaînes)

\* carter de gauche = vue de l'arbre moteur porte planétaires

\* carter de droite = vue des deux roues de sortie engrenant sur chaque planétaire (chacun comportant une roue de chaîne)

\* carter central, un différentiel "conventionnel"

## CONNEXION BOÎTIER INFRAROUGE

par Jacques Baranger

Le boîtier infrarouge Meccano (de la référence C117 ou des boîtes dualmotor, par exemple) a l'inconvénient d'être monté sur un boîtier à piles et donc de nécessiter une alimentation par commande. Différentes astuces sont employées par les constructeurs de modèles pour n'utiliser qu'une alimentation. Voici un petit montage assez compact et réversible permettant cette opération.

Une bande isolante 3 trous n° 503 est visée sur un support double rentré à force sur les deux barres plastique du boîtier prévues pour s'encaster dans le boîtier à piles.

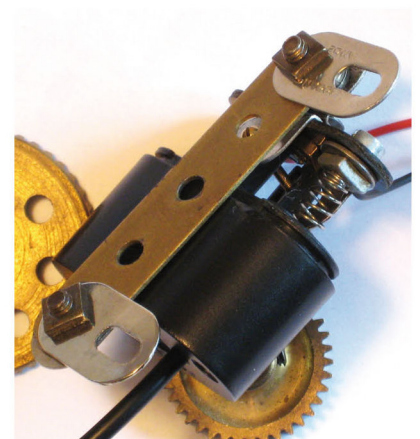
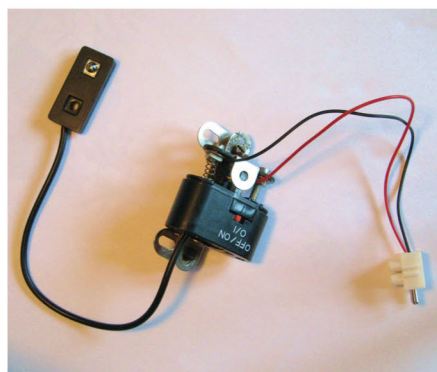
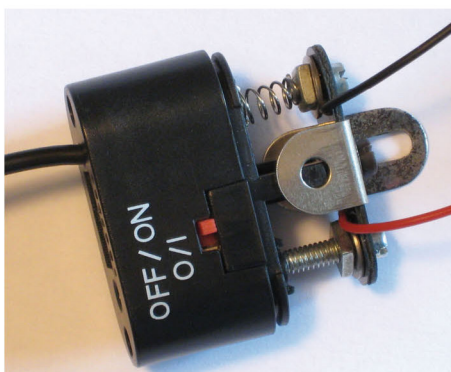
On peut renforcer par une vis, un écrou et une rondelle (le tout de taille modélisme) en perforant la barre la plus large.

Le contact électrique est assuré par une vis standard 37b sur le contact ressort et par une vis de 12 mm sur l'autre contact.

On peut compléter par un système de fixation réalisé ici avec deux équerres, une bande de 5 trous et deux supports plats. Trois rondelles insérées entre l'équerre côté bande isolante et la bande de 5 trous dégagent un accès au réglage du canal de réception.



JACQUES BARANGER CAM 1757 ■



# DINKY TOYS

## LES BREAK "ID 19" CITROËN



par Jean-Michel Blévoit

Au début des années 60, l'immense succès de la DS Citroën ne se démentait pas, tant sur nos routes que chez les fabricants de jouets.

Ces derniers commençaient à se lancer pêle-mêle dans la production de ses dérivés : cabriolets, familiales et autres breaks...

Fort du succès de sa mythique 24C, renumérotée 522, Dinky Toys ne voulait pas en rester là : une version break fut donc mise en chantier, et comme une ambulance manquait cruellement au catalogue de la marque, malgré l'importation de la Daimler britannique, et qu'il fallait bien contrer la concurrence (C.I.J. – Europarc entre autres), ce fut donc cette version qui vit le jour en 1962.

### La 556 : "Citroën ID 19 Ambulance"

Gris clair et toit ivoire, le modèle est équipé de glaces et d'un aménagement intérieur soigné comprenant bien sûr brancard et siège de

l'infirmier.

L'auvent arrière, malheureusement en plastique, se relève avec un certain réalisme et, comme dans la "vraie", le petit hayon en zamak en bout de caisse bascule pour faciliter le chargement.



Plus de deux ans après la mise en circulation du nouveau Franc, (1<sup>er</sup> janvier 60), les Français ont encore du mal à l'intégrer ! Notez les deux prix sur la boîte...

Montée avec des roues concaves, équipée de la nouvelle "direction" et de suspension, avec son gyrophare de laiton sur le toit, cette petite ambulance très populaire à l'époque dans toutes les communes de France connut tout de suite un franc succès qui retarda d'autant la sortie du break en version "civil".



Le mari de cette dame a eu un étrange malaise. S'agirait-il d'un meurtre ?... La police enquête, la presse locale est déjà sur place ! Hayon grand ouvert, l'ambulance attend le malade.

Personnages incontournables de tous les "faits divers" en miniature, les figurines en plastique Starlux ont accompagné nos jeux d'enfants depuis les années 50. Certaines furent même réalisées spécifiquement pour des modèles Dinky Toys. (pompiers de la superbe grande échelle Delahaye de 1955 par exemple). Notez le trottoir en carton Dinky Toys GB.

Commercialisée 8 NF, elle restera au catalogue jusqu'en 1970. On ne peut que regretter qu'elle n'ait pas été produite également en version "Sapeurs Pompiers", et d'autres marques ne s'en priveront pas pour la plus grande joie des enfants...



## La 539 : "Break ID 19 Citroën"

La version "classique" ne vit le jour qu'en 1963. Elle venait à point pour remplacer la "Peugeot 403 Familiale" de 1959, à bout de souffle et toujours sans glace malgré sa renumérotation. Il fallait aussi sortir enfin un break français, moderne et populaire, pour corriger l'erreur de marketing de la "Fiat 1800 Familiale" de 1960, premier break "super-détail" de chez Dinky Toys. Bien que très réussie en miniature, cette voiture, peu connue à l'époque en France, fut quelque peu boudée par les enfants et abandonnée dès la sortie de notre ID qui connut tout de suite un réel succès.

Il est vrai que le prix de lancement de 6,50 FF restait raisonnable pour un modèle de prestige avec parties ouvrantes à l'arrière, directement reprises de l'ambulance, et équipé des fameuses direction et suspension Dinky Toys, brevetées "S.G.D.G.". Et, ma foi, "l'ère moderne" était maintenant au plastique pour bon nombre d'éléments rapportés et les enfants n'y prêtaient guère attention...



1<sup>ère</sup> version : Roues chromées, bronze métal clair

2<sup>ème</sup> version : Roues aluminium, bronze doré

On peut regretter que la carrosserie annoncée en bleu unicolore, comme sur la très belle boîte "super-détail", n'ait jamais été produite dans cette couleur, plus conforme à l'idée que l'on peut se faire d'un break de marchand de primeurs...



Mise en scène réaliste de notre break...



ci-contre, les deux hayons opérationnels en position de chargement

Elle ne fit malheureusement pas une très longue carrière et fut retirée du catalogue en 1966, sévèrement concurrencée par le break Peugeot 404 de 1964, le succès toujours constant de la version ambulance et sans doute pénalisée par ses couleurs étonnantes qui passaient mal avec son intérieur de plastique rouge.

Pour les curieux, il faut noter que les derniers modèles furent équipés d'un intérieur blanc, qui ne fut pas, lui non plus, une grande réussite du genre...

## La 1404 : "Citroën ID 19 Break RTL"

Si l'ambulance avait pour une fois devancé le break pour combler un manque cruel au catalogue, en 1968 Dinky Toys reprit ses anciennes méthodes qui consistaient à faire du neuf avec du vieux !

Ainsi naquit le break de reportage aux couleurs de la célèbre radio périphérique.

Prévu à l'origine pour être commercialisé aux couleurs de l'O.R.T.F, ce joli modèle fut finalement décoré aux couleurs de Radio Télévision Luxembourg. Il est vrai qu'en cette période pour le moins agitée de notre histoire, l'audience de cette radio connaissait un succès croissant, et ses couleurs bien connues au-delà de nos frontières assuraient également des débouchés non négligeables à l'exportation.

Un surhaussement de plastique rouge, placé sur le toit du véhicule et muni d'une base circulaire pivotante sur laquelle on fixait aisément caméra, antenne en fil de fer plié et cameraman, donnait à moindres frais un bel aspect réaliste à l'ensemble, prêt à affronter les pavés et les charges de manifestants ou de C.R.S. selon les cas, tout autant que les foules en liesse massées sur le passage du Tour de France...

A l'arrière, un studio d'enregistrement et les appareils de transmission, moulés en plastique gris d'un assez bel effet, complétaient la réussite du modèle.

Au fil du temps, il sera livré décoré de trois décalques distincts (voir ci-après).



Un modèle réaliste... (ici 2<sup>ème</sup> version)



Une bien jolie boîte...Le maillot jaune caracole en tête !  
A cette époque, le dopage était moins d'actualité...



1<sup>ère</sup> version 1968-1969



Cameraman et "studio" d'enregistrement



2<sup>ème</sup> version 1970-1971, "RTL" en noir



Le mode d'emploi sur le côté de la boîte



3<sup>ème</sup> version 1971, "T" à damier

Vendu 11 Francs tout au long de sa courte carrière, ce joli modèle qui faisait sympathiquement revivre le break Dinky Toys ID 19 de 1963 est aujourd'hui très recherché par les collectionneurs : assez fragile du fait de ses éléments en plastique démontables, il est en effet très difficile de le trouver complet avec sa boîte et en parfait état.

Il sera abandonné, comme la plupart des modèles existants, fin 1971, triste année qui fut marquée par la fin de la production en France de nos authentiques Dinky Toys.

*Tous nos remerciements à Vincent Espinasse, "l'Auto Jaune", qui nous a permis de photographier quelques belles ID de sa collection.*

<http://www.autojauneparis.com/>



La "vraie" en action en mai 68...  
© Photothèque RTL

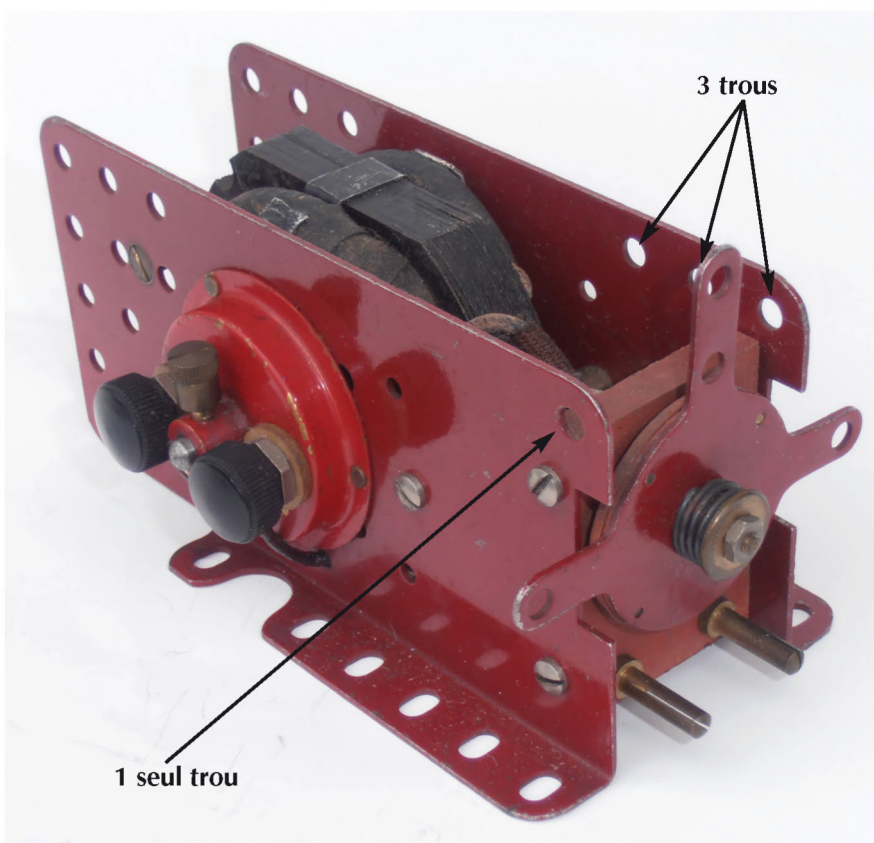
JEAN MICHEL BLÉVOT CAM 0884 ■

# LE MOTEUR ÉLECTRIQUE HAUT VOLTAGE DE 1929

ADDITIF À NOTRE ÉTUDE PARUE DANS LE MAGAZINE N° 120

par Maurice Perraut

Nous revenons sur ce curieux moteur produit en hâte par Meccano-France pour remédier aux dangers que présentaient tous les Hauts-Voltages qui l'avaient précédé. S'agissant d'un moteur provisoire devant assurer la jonction avec un nouveau type à l'étude, il fut réalisé à moindres frais en utilisant pour armature les différents modèles de flasques en stock dont certains remontaient à plusieurs années. On observera que tous ces flasques, quelle que soit leur année, ne variaient entre eux – concernant les Hauts Voltages – que par leurs perforations en partie haute. Leur récupération pour la cause fit qu'ils donnèrent lieu à des montages assez variés. Les deux moteurs démontrés dans notre Magazine n° 120 en sont d'indiscutables témoins. Mais si ceux-ci eurent le privilège d'avoir été montés chacun avec deux flasques identiques, d'autres, essayant probablement la pénurie de pièces, le furent avec les moyens du bord, tel celui démontré ce jour qui se présente avec deux flasques différents : l'un d'eux est perforé de trois trous, l'autre que d'un (fléchés sur la photo). Nous connaissions l'existence de ce phénomène mais n'avions pu le présenter dans notre étude précédente. Il devait être grand temps que ce moteur à l'étude fasse son apparition en 1931 sous l'appellation bien connue de E2. Il a fallu que les circonstances soient exceptionnelles pour que de tels moteurs soient mis sur le marché au regard de la rigueur à laquelle était assujettie la finition des produits Meccano à leur sortie d'usine. Nous remercions Gilbert Basson qui a contribué à l'enrichissement de cette étude en nous ayant transmis la précieuse photo du jour.



MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■

Moteur en 110 volts – N° d'ordre CAM : 18

## DOCUMENTATION

A l'attention des possesseurs du Tome 1 de la Nomenclature des Documents d'instructions édités pour le Marché Français des origines à 1942.

Renseignements manquants recueillis en faveur du Manuel CAM 3 / 25 répertorié page 64A (références d'usine : 225 / 25). Impression : Couverture violet sur gris-vert – Intérieur noir sur blanc. Numérotation des modèles : 1 à 70. En page 15 quelques modèles de choix dont les Super Modèles n° 7 Bascule – n° 16 Métier à tisser – n° 24 Pont Roulant – n° 27 Drague (sans toit) – n° 28 Grue à Ponton et n° 29 Grue à flèche horizontale. Format : 17 x 25 cm. Prix frs 1.00

**Nota :** ce manuel a eu cours en 1926 par modification du prix de vente porté à frs 1.25 imprimé sur une bande de papier de couleur verte collée sur toute la largeur et au bas de la couverture et par l'adjonction du feuillet de 4 pages intitulé : Liste de Prix aux références d'usine 326 / 35 (CAM I / 26 pages 26 à 29). Certaines de ces listes portent en première page au tampon encreur violet et rectangulaire de 19 x 27 mm : Augmentation 30 %. N° CAM à attribuer à ce manuel 0 / 26 page 69. Nos remerciements à J.M. Hellin qui nous a transmis ce document.

# L'AUTORAIL DOUBLE "CARAVELLE", LA GRANDE NOUVEAUTÉ HORNBY-ACHO DE 1965

Par Pierre Jaillet

Cet autorail "425 chevaux" de la SNCF fut fabriqué de 1965 à 1972 sous la référence 6370 par Meccano. Bicolore, rouge pour la caisse et crème du niveau des baies vitrées jusqu'à la toiture. Mis à part que Meccano avait disposé 2 baies vitrées en moins (5 sur l'engin moteur au lieu de 6, 8 sur la remorque au lieu de 9), l'ensemble a fort belle allure, avec un bogie moteur à deux essieux moteurs non bandagés, puis un bogie porteur, avec éclairage avant côté motrice.

Pour raccorder l'ensemble motrice - remorque, il était disposé un attelage rudimentaire avec un œillet côté remorque et une

tige laiton dirigée vers le bas côté motrice.

La motrice portait le numéro 4308 à l'extrémité 1, la remorque portait le numéro XR 8508 à l'extrémité 2, en immatriculation SNCF.

La motrice était équipée de roues métalliques à faces lisses pour le captage du courant 12 volts, la remorque XR était équipée de roues plastiques à faces lisses sur 2 bogies porteurs.

L'ensemble mesure 470 mm hors tampons. Poids de l'ensemble : 335 grammes.

La boîte de 305 x 175 mm est de couleur rouge et bleu marine, sous blister, avec notice Meccano Triang Hornby-ACHO, attelage de rechange, bon de garantie incorporé à la notice et flacon d'huile.

C'était un bel ensemble pour un cadeau de Noël.

## Le vrai autorail double "Caravelle" de la SNCF

Cet autorail fut construit à 122 exemplaires, de X 4301 à X 4361 et de X 4501 à X 4561, entre 1963 et 1965. Masse 35,9 tonnes pour la motrice, longueur de la motrice 21,24 m, vitesse maxi 120 Km/h. Je n'ai pas d'information précise sur la remorque. Constructeur : Poyaud.

Cet autorail portait le surnom de "Caravelle", dont l'origine m'est pour l'instant inconnue.

Cet autorail circulait sur tout le réseau de la SNCF, le dernier exemplaire en commercial entre Nevers et Chagny en 2011.

Nos "Caravelles" ont assuré nombre de circulations omnibus et express, voire rapides entre la gare du Nord à Paris et Le Touquet en complément des autorails rapides de 825 CV "RGP", rames à grands parcours aptes à 140 Km/h, "Flèche d'Argent".



Autre exception, et de taille : sur Paris - Cherbourg, cet autorail assura le rôle d'allège postale, propriété de "La Poste", pour le transport du courrier postal avec des ambulants, et croyez-moi en réactivité et en vitesse "Tip-Top", ça bombardait !...

En 2012 il subsiste quelques "Caravelles" pour des associations de tourisme ferroviaire, en particulier les Autorails de Bourgogne - Franche-Comté et une association d'Épinal.

## La locomotive de... l'espace !

Parue dans les catalogues Hornby-ACHO Meccano Triang de 1968/69 et 1969 uniquement, cette "locomotive", à l'allure de fusée ou de missile de couleur à dominante rouge, comportait une pointe à l'avant (comme un tube de Pitot) en plastique souple de couleur jaune. À l'arrière, elle était équipée d'une hélice jaune en plastique qui la propulsait grâce à un petit moteur sur bâti zamac captant le courant 12 volts continu sur 2 essieux moteurs avec 4 roues en laiton isolées. Longueur : 125 mm, poids : 120 grammes.

Sur cet engin un peu "terre-lune" de Jules Verne était décalquée à l'avant une vague cabine de conduite en pare-brise rappelant celle et celui des futurs TGV. Sur ses deux faces latérales deux sigles en Z symbolisaient la vitesse ; après essais effectivement ça décoiffe !

Cet "engin de l'espace" fut présenté sur à peine 2 ans, puis plus rien. En tout cas, pas de référence, la boîte reste inconnue, mais la marque est Triang, sans aucune indication sur ce petit engin ferroviaire, petit mystère...

Prochain article : les locomotives Hornby Dublo vendues sur les catalogues Hornby-ACHO.

# LES RAMES HORNBY

## 4/ LES "PASSENGER COACHES" ET "CORRIDOR COACHES" AVEC LEUR MATÉRIEL DE TRACTION APPROPRIÉ

par Jean-Michel Blévoit

### 1<sup>ère</sup> partie : les "N°2 Special Locomotives"

En 1929 Hornby Liverpool renouvelle une grande partie de sa gamme de locomotives et retire du catalogue certains modèles obsolètes. Cette année sera marquée par l'apparition de quatre types de locos dites "Special" : une 0-2-0, une 2-2-0, une 0-2-0 loco tender et une 2-2-1 loco tender.

Dans le cadre des articles sur les rames Hornby, nous parlerons aujourd'hui de la série des 2-2-0 destinées à remplacer les bonnes vieilles N°2 apparues en 1921, bien désuètes et archaïques d'aspect.

C'est sans doute le plus spectaculaire coup de maître de Hornby : création simultanée de quatre locomotives "true-to-type" fidèles aux locos de l'époque et dans les couleurs des quatre compagnies, sans oublier la fabrication de quatre tenders spécifiques qui seront d'ailleurs utilisés bien vite pour les locos 2-2-1 N°3 du marché anglais, nos fameuses "fausses Pacific".

C'est incontestablement un pas vers le maquettisme, qui permettra à Hornby de concurrencer sur ce terrain Basset Lowke, et qui préfigure sans doute l'apparition en 1937 des splendides "Eton" et "Princess Elisabeth".

**HORNBY "TRUE-TO-TYPE" PASSENGER TRAIN SETS**  
FAMOUS TRAINS HAULED BY FAMOUS LOCOMOTIVES

Gauge O

**THE BRISTOLIAN**  
No. 2 Special Clockwork Passenger Train Set, G.W.R.

**THE YORKSHIREMAN**  
No. 2 Special Clockwork Passenger Train Set, L.M.S.

**FOLKESTONE FLYER**  
No. 2 Special Clockwork Passenger Train Set, S.R.

**HORNBY E220 SPECIAL ELECTRIC and No. 2 SPECIAL CLOCKWORK PASSENGER TRAIN SETS**

20-VOLT ELECTRIC—AUTOMATIC REVERSING

E220 Special (20-volt). Locomotive (automatic reversing) with electric headlamp, one No. 2 Special Tender, two No. 2 Corridor Coaches, one No. 2 Corridor Composite Coach, twelve EA2 Curved Rails, two EB1 Straight Rails and a TCP20 Terminal Connecting Plate. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 75/-

CLOCKWORK

No. 2 Special (Clockwork). Locomotive (reversing), one No. 2 Special Tender, one No. 2 Corridor Coach, one No. 2 Corridor Composite Coach, twelve A2 Curved Rails, one B1 Straight Rail and one BBR1 Straight Brake and Reverse Rail by means of which the Train can be either braked or reversed from the track. Space required—5 ft. 4 in. by 4 ft. 6 in. Price 55/-

The components of the above Train Sets can be purchased separately. For prices see list of opposite page.

"Folkestone Flyer" (S.R.)  
hauled by the "L1" Class Locomotive "No. 1759"

"The Scarborough Flyer" (L.N.E.R.)  
hauled by the "Hunt" Class Locomotive "The Bramham Moor"

"The Bristolian" (G.W.R.)  
hauled by the "County" Class Locomotive "County of Bedford"

"The Yorkshireman" (L.M.S.)  
hauled by the "Standard Compound" Class Locomotive "No. 1183"

Page 22

Hornby Book of Trains 1939 Publicité pour les "Passenger Train Sets"



Une "County of Bedford" de 1932. du Great Western Railway, inspirée d'une "County Class" de cette compagnie. Notez le dôme très spécial propre au G.W.R., peint façon cuivre, et repris sur la plupart des locos de cette Cie.



Une LMS Compound de 1929, inspirée des locos 3 cylindres compound de 1924 de Sir Henry Fowler.  
Notez le 1er type de tender sans les lignages dorés et les roues à rayons rouges de la locomotive.



Une E 220 électrique de 1934 du Southern, inspirée des "L1 Class locos" à cylindres intérieurs.



Une "Yorkshire" de 1930, inspirée des "Shire locos" de la compagnie.



Après une année de légers tâtonnements, ces superbes locomotives ne connurent pas de modifications majeures.

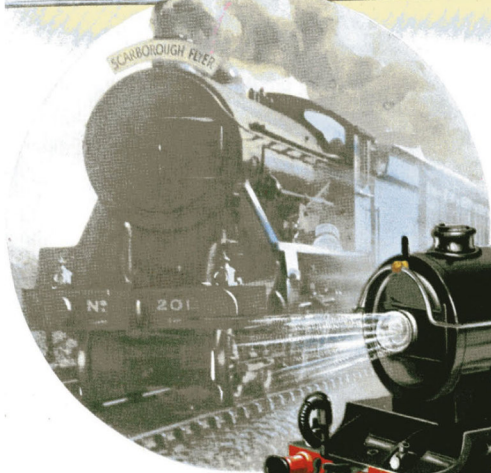
Notez le luxe des détails, en particulier les cheminées toutes différentes...

Cependant, à une époque révolue où le client était roi, Meccano Magazine publia en 1932 des photos de la toute nouvelle locomotive du L.N.E.R., la "Hunt Class D 49" à trois cylindres. De nombreux lecteurs écrivirent à M.M. pour demander que la "Shire loco" soit modifiée pour rejoindre les prestigieuses "Hunt (chasse) Class" ! La tâche n'était pas ardue, les deux locos ayant sensiblement la même apparence. Hornby accepta donc la requête de ses fidèles clients et, en 1935, la "Yorkshire" fut renumérotée 201 et remplacée au catalogue par la nouvelle "Bramham Moor". En réalité Liverpool se contenta de changer de chaque côté de la loco la plaque nominative et de la surmonter de l'émblématique "Runing Fox" fort bien découpé et du plus bel effet.

# "The Scarborough Flyer"

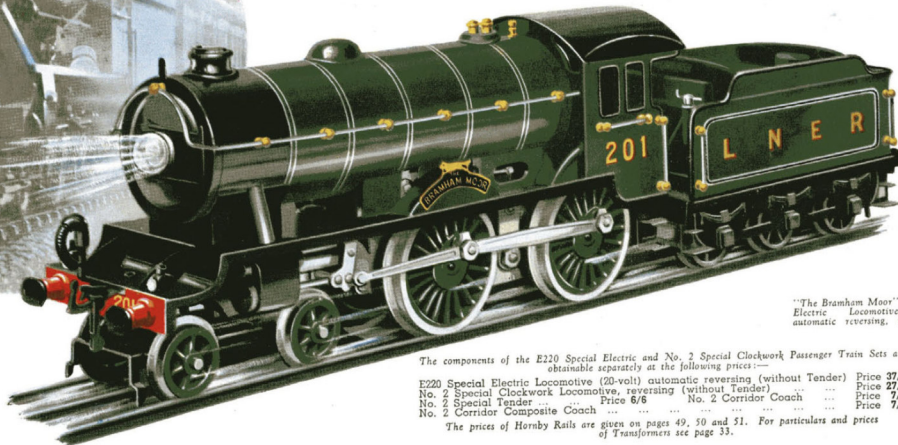


E220 Special Electric Passenger Train Set, L.N.E.R.



"THE SCARBOROUGH FLYER" is a famous L.N.E.R. train that runs between London (King's Cross) and Scarborough, providing a speedy service to the famous Yorkshire coast resort. It is a particularly popular train, and on the first part of the down journey to York it is timed at an average start-to-stop speed of 63 m.p.h. Leaving King's Cross at 11-10 a.m. it brings Scarborough within a four-hour journey from London.

The Hornby 20-volt electric and clockwork models of "The Scarborough Flyer" have all the line characteristics of their prototype. They are available in complete train sets, as detailed on the opposite page, or the components can be purchased separately at the prices indicated at the foot of this page.



"The Bramham Moor" E220 Special Electric Locomotive (20-volt) automatic reversing, with Tender.

The components of the E220 Special Electric and No. 2 Special Clockwork Passenger Train Sets are obtainable separately at the following prices—

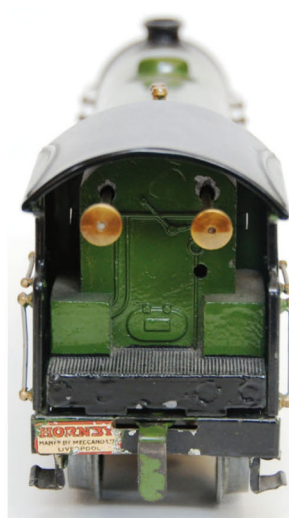
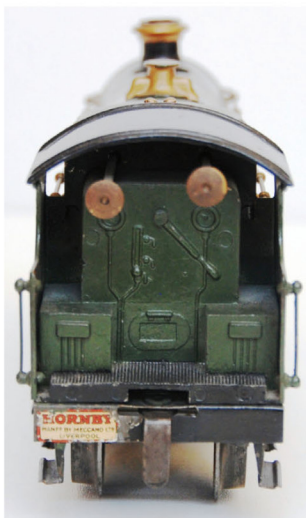
|   |            |
|---|------------|
| E220 Special Electric Locomotive (20-volt) automatic reversing (without Tender) | Price 37/6 |
| No. 2 Special Clockwork Locomotive, reversing (without Tender)                  | Price 27/6 |
| No. 2 Special Tender  | Price 8/6  |
| No. 2 Corridor Coach  | Price 7/6  |
| No. 2 Corridor Composite Coach  | Price 7/6  |

The prices of Hornby Rails are given on pages 49, 50 and 51. For particulars and prices of Transformers see page 33.

Publicité pour la "Bramham Moor", Hornby Book of trains 1939. La loco est bien "true to type", y compris l'immatriculation.



La 201 "Bramham Moor" n° 201 de 1935



Dans une sorte de "folie des grandeurs", Hornby poussa le détail jusqu'à réaliser quatre moules différents pour les cabines de conduite. (cf : page précédente de gauche à droite : Western Railways, Southern, L.N.E.R. et L.M.S.)

Il en fut de même pour l'élaboration des tenders, tous différents et conformes aux modèles des compagnies.



Les quatre tenders.

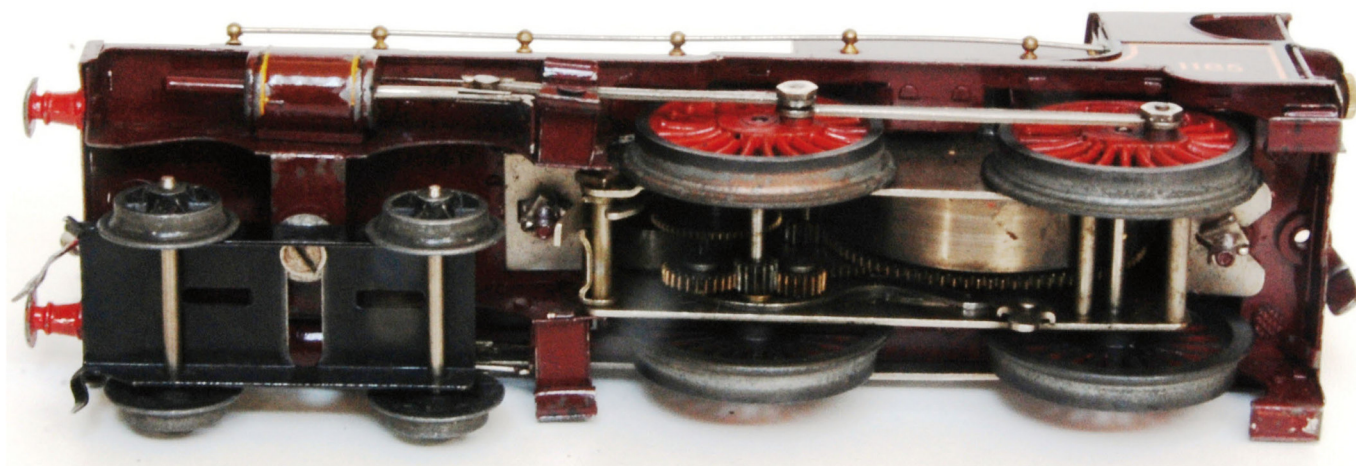


Une nouvelle innovation astucieuse de Hornby : l'attelage du tender n'est pas riveté à ce dernier, mais solidaire d'un ressort qui donne une certaine course en se détendant au démarrage du train, fournissant une plus grande souplesse lors du départ, surtout en traction mécanique.



Le tender le plus élaboré : celui de la Great Western. Rien ne manque : les deux colonnes de frein à main, à gauche sur la photo la jauge à eau, à droite le support de pique à feu, les trop-pleins et un déversoir à charbon très réaliste.

Les bureaux d'étude de Liverpool réalisèrent spécialement un nouveau moteur adapté à ces locomotives : le plus gros et le plus puissant à l'époque, adapté au contrôle de marche par la voie (renversement et marche/arrêt) à condition de disposer des rails spéciaux à leviers incorporés, actionnés manuellement ou par les câblages du "Hornby Control System".







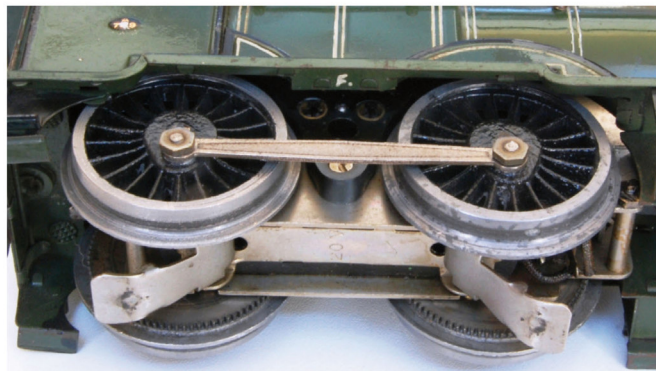
Le moteur mécanique vu de profil : entre les roues motrices la crosse d'inversement de marche avec son maneton mobile. Fixée à l'avant de la platine moteur, la lame du système commandant l'arrêt et la marche.

Ci-dessous, le rail à double action à commande manuelle : Le levier poussé à droite ou à gauche soulève un des deux ergots métalliques. Au passage du train, le levier correspondant sous la loco est actionné, provoquant le renversement de marche ou l'arrêt, certes un peu brutal mais efficace.



Le moteur électrique : il fallut attendre 1934 et la sortie du nouveau moteur 20V à renversement de marche automatique pour disposer d'une motorisation électrique sur les N°2 Special. En effet, les porte-charbons proéminents des anciens moteurs interdisaient leur utilisation sur ces nouvelles machines. Cependant, sur certains modèles, Hornby dut néanmoins se livrer à quelques ajustements et découpages de tôle...

A noter, le petit "F." à la peinture blanche est la "signature" personnelle du monteur-vérificateur de l'usine.



Il existait aussi un rail de ralentissement, actionné par le Control System, agissant par le déplacement latéral d'un troisième rail placé au centre de la voie. En se resserrant sur les boudins de roue de la loco, ce rail provoquait l'arrêt du train.



Ci-dessus une N°2 Special du LMS, tractant une rame de "passenger coaches" de la même compagnie.



Ci-dessus une N°2 Special du Southern, tractant une rame de "corridor coaches" de la même compagnie

Dans le prochain article vous découvrirez ces magnifiques wagons très colorés, surnommés affectueusement les "boîtes à biscuits". Ils seront tractés par les "N 2 Special Loco Tender" pour les "Passenger Coaches" et par les Loco N° 3, les fausses Pacific du marché anglais, pour les "Corridor Coaches".

### Rappel historique

C'est au début du 19<sup>ème</sup> siècle que commence l'histoire de la navigation à vapeur sur la Loire. Elle prend rapidement de l'essor et plusieurs compagnies se livrant une rude concurrence se créent. Hélas la fiabilité n'est pas au rendez-vous et les accidents sont fréquents dont plusieurs mortels, suite à l'explosion des chaudières. En 1837 l'ingénieur Vincent Gâche conçoit un nouveau type de chaudière "basse pression" au fonctionnement beaucoup plus sûr. Ces nouvelles chaudières dites "inexplosibles" donnèrent leur nom à une nouvelle lignée de bateaux qui grâce à leur faible tirant d'eau (environ 20 cm) pouvaient s'affranchir partiellement des caprices de la Loire et la remonter ainsi jusqu'à Nevers. Le premier de ces Inexplosibles fut baptisé Émeraude. D'une longueur de 32 à 38 m (les sources d'information diffèrent profondément !) il pouvait transporter 150 passagers avec une vitesse moyenne de 8 à 10 km/h à la remonte et 16 à 18 km/h à la descente. 21 inexplosibles furent construits, avec au fil des ans une augmentation progressive de la puissance, des dimensions (jusqu'à 45 m) et du nombre de passagers embarqués (jusqu'à 250). Le succès ne fut cependant qu'éphémère, suite au développement du chemin de fer qui permet des déplacements beaucoup plus rapides, et le trafic passager des inexplosibles cesse définitivement en 1851.

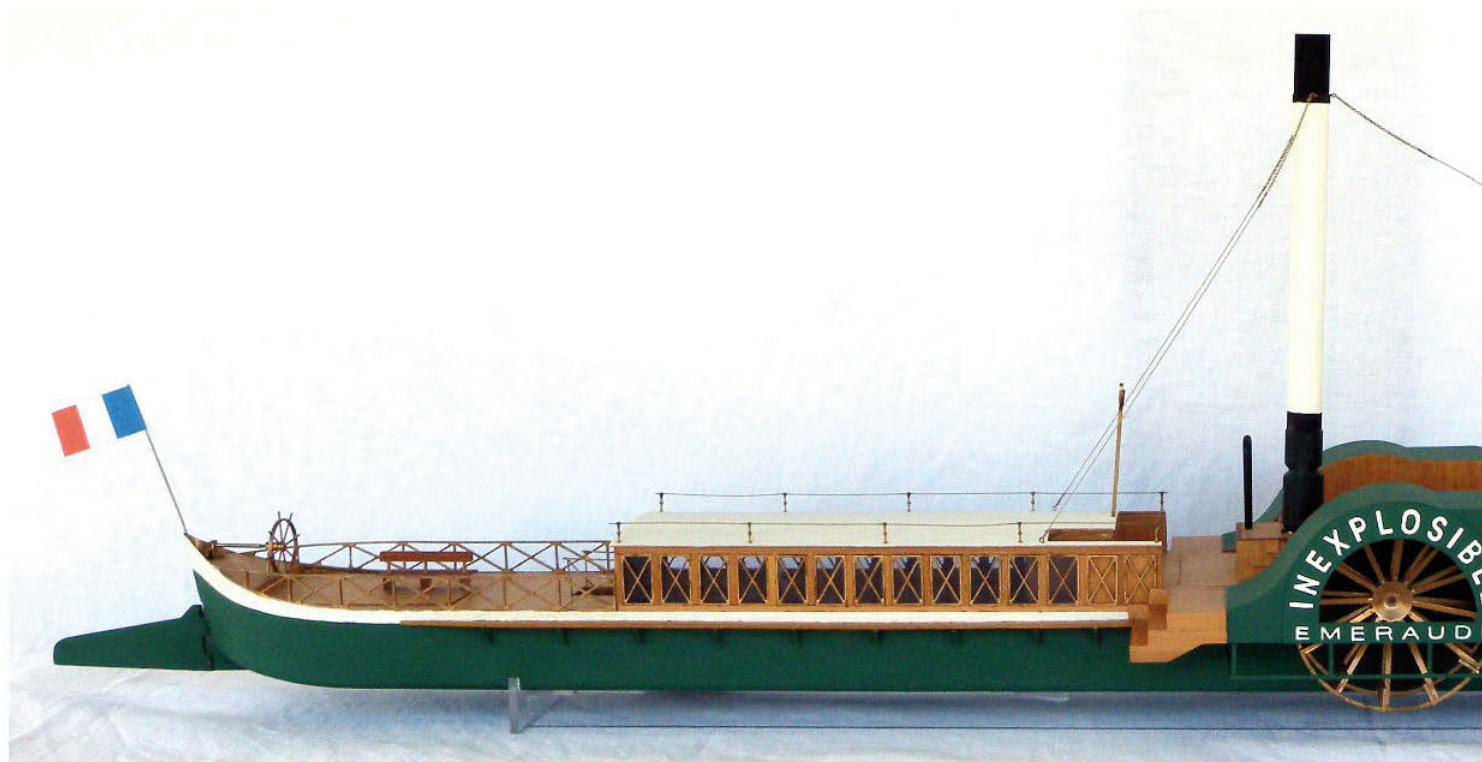
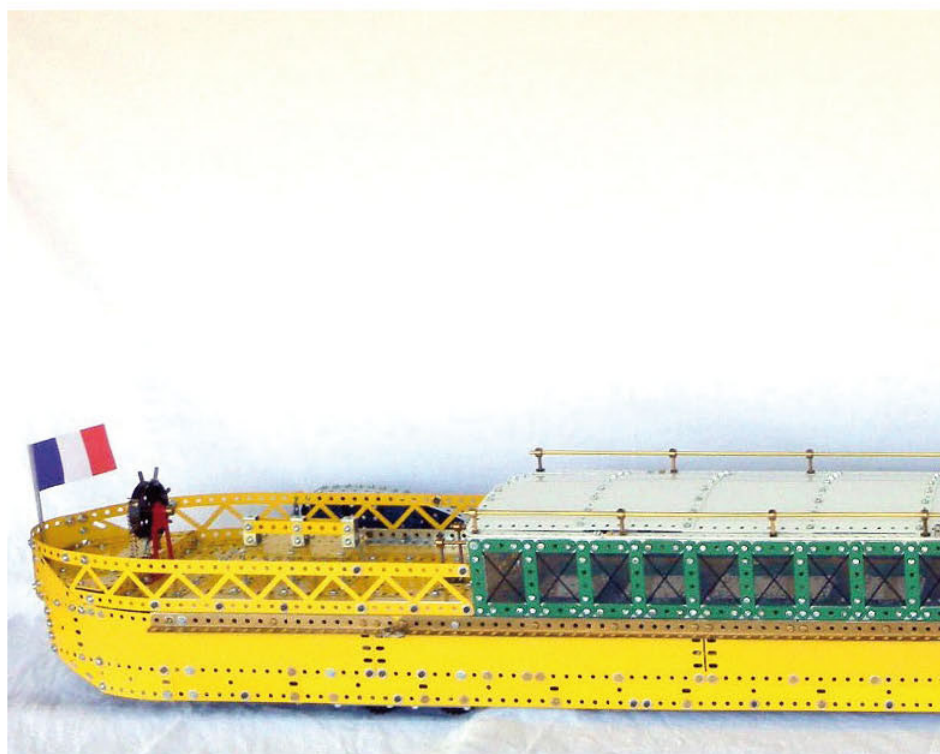


Photo 2

# LE "ÉMERAUDE"

Philippe Oury

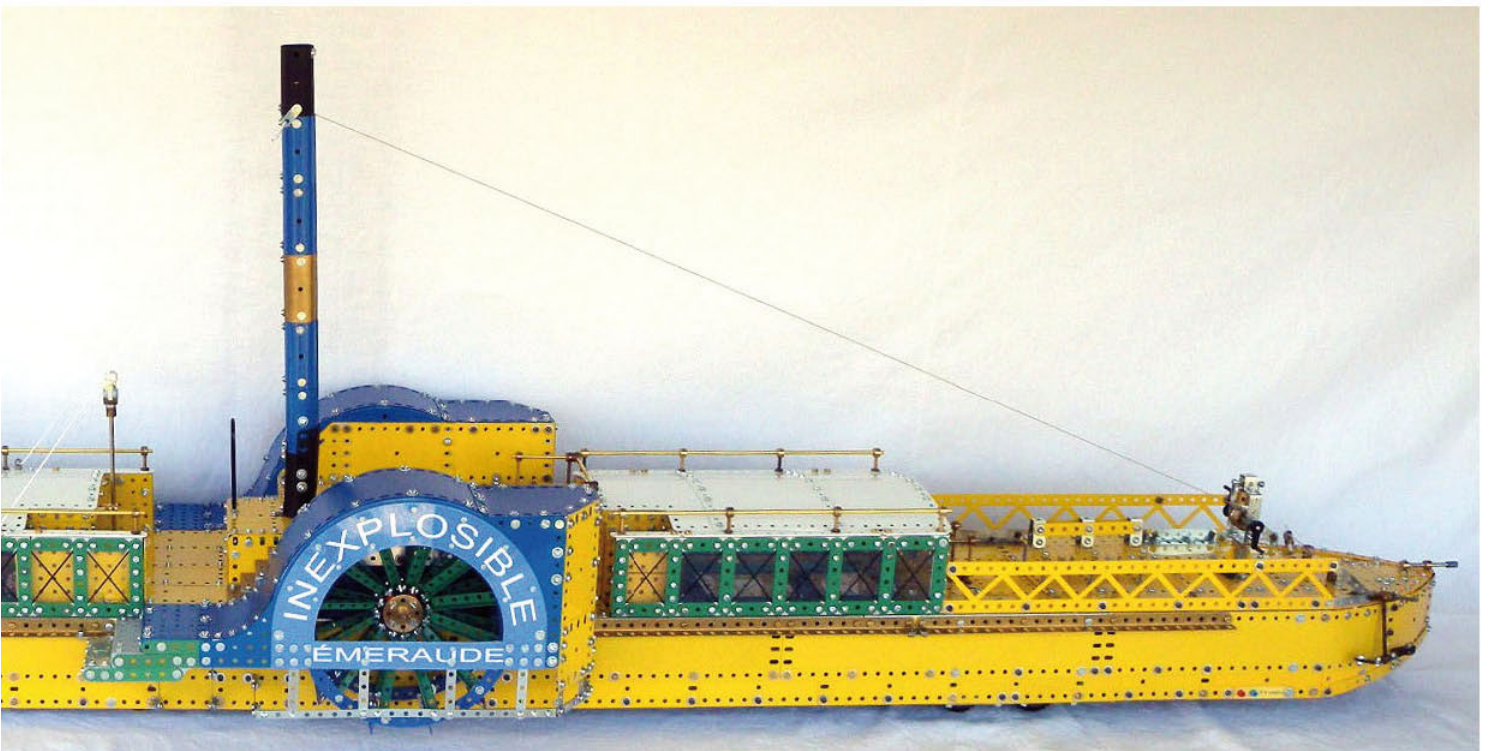


Photo 1

Pour faire revivre l'histoire, l'agglomération d'Orléans a récemment commandé la construction d'un 22<sup>ème</sup> inexploisible. Son aménagement intérieur tout comme ses dimensions s'écartent beaucoup de la réalité historique et il ne me fut pas d'un grand secours pour réaliser mon modèle. Cet inexploisible des temps modernes sert présentement de bar flottant. Il peut effectuer de courtes promenades lorsque les eaux de la Loire le permettent, mais il fait hélas surtout parler de lui pour les problèmes financiers qu'engendre son exploitation.



## Principales caractéristiques de la maquette en Meccano

Réalisé à l'échelle 1/15 mon modèle (photos 1 et 3) a une longueur de 187 trous (2,37 m) pour une largeur de coque de 17 trous. Sa masse est de 22,8 kg. 3 moteurs Meccano de 3-6 volts assurent les différents mouvements : commande de la barre et du gouvernail, rotation des roues à aubes et inclinaison de la cheminée. Pour ce modèle, je me suis très largement inspiré d'une maquette au 1/30 réalisée en laiton il y a une quinzaine d'années par mon père (photo 2), passionné de modélisme naval. À l'époque et dans l'impossibilité de se procurer des plans originaux, mon père avait dû se contenter de la reproduction de quelques gravures ainsi que d'une maquette au 1/20 réalisée par François Ayrault et exposée au musée de la marine de Cosne sur Loire.

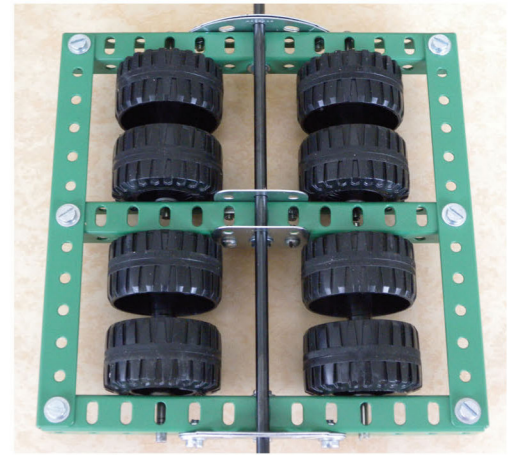
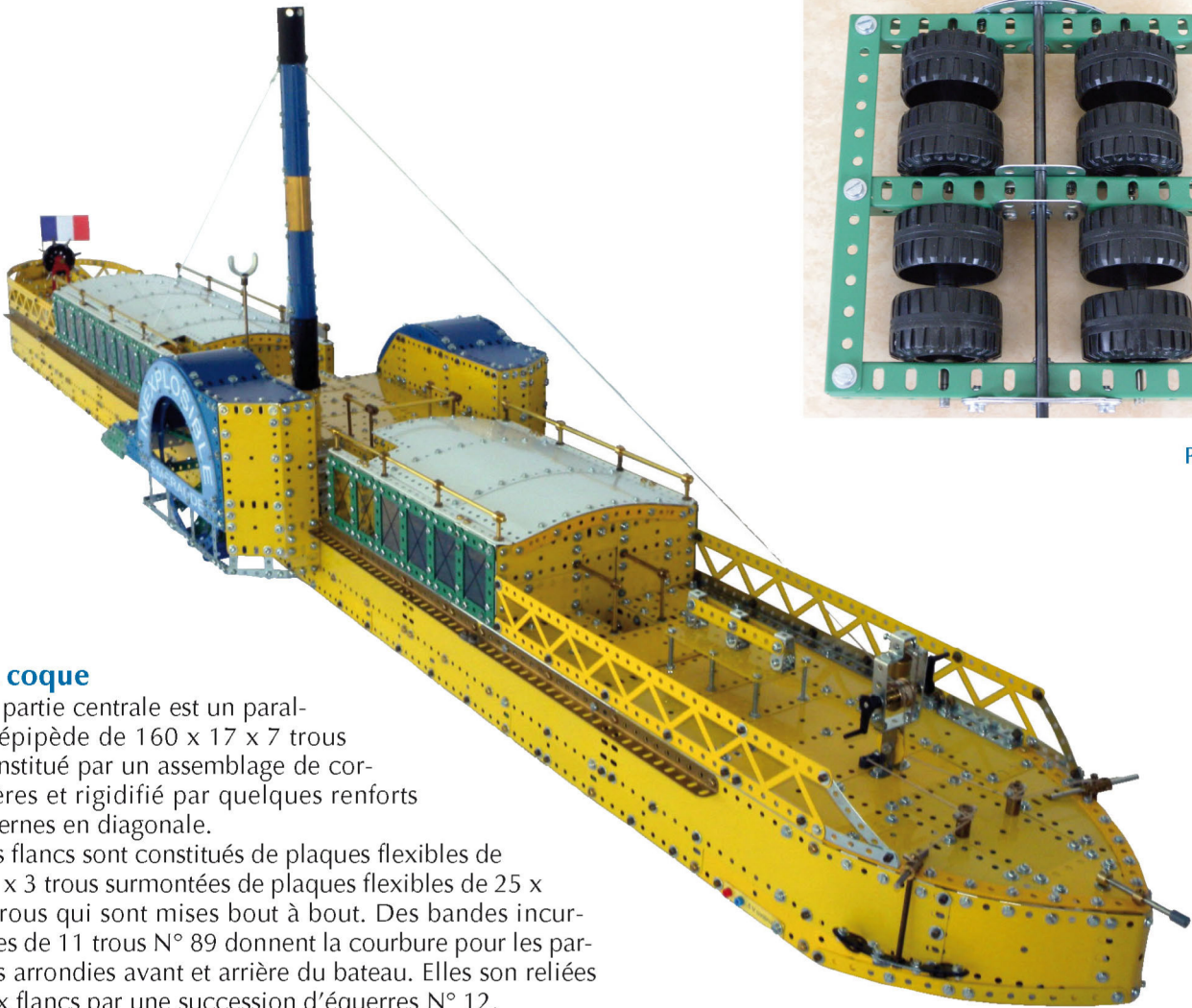


Photo 4

### La coque

La partie centrale est un parallélépipède de 160 x 17 x 7 trous constitué par un assemblage de cornières et rigidifié par quelques renforts internes en diagonale.

Les flancs sont constitués de plaques flexibles de 11 x 3 trous surmontées de plaques flexibles de 25 x 5 trous qui sont mises bout à bout. Des bandes incurvées de 11 trous N° 89 donnent la courbure pour les parties arrondies avant et arrière du bateau. Elles sont reliées aux flancs par une succession d'équerres N° 12.

Pour faciliter la manutention de la maquette, la coque repose sur 2 berceaux espacés de 117 trous (d'axe à axe). Ces berceaux (photo 4) sont des carrés constitués par un assemblage de cornières et de U de 13 trous. Chaque berceau porte 4 axes sur lesquels sont enfilées 2 roues N187G. La liaison des berceaux à la coque se fait par un axe de 5 mm pour plus de solidité, ce qui nécessite bien sûr un reperçage des pièces servant de paliers.

Photo 3

### Les salons

Au nombre de 2 ils possèdent une série de tables et de bancs disposés comme le montrent les photos (5 - 6). Le plancher de ces salons (situé 2 trous au dessus du niveau du fond de la coque) est constitué d'une suite de plaques flexibles bleues de 17 X 5 trous qui se chevauchent sur 1 trou.

Du plexiglas de 0,5 mm d'épaisseur pris en sandwich entre une succession de bandes plates, permet de réaliser les vitres. De l'adhésif noir simule les renforts en diagonale (photo 7).

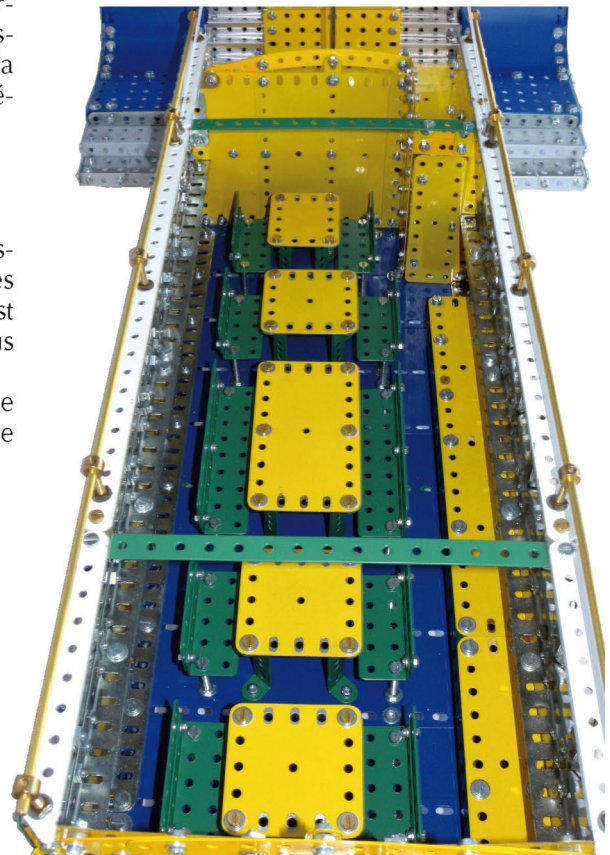


Photo 5

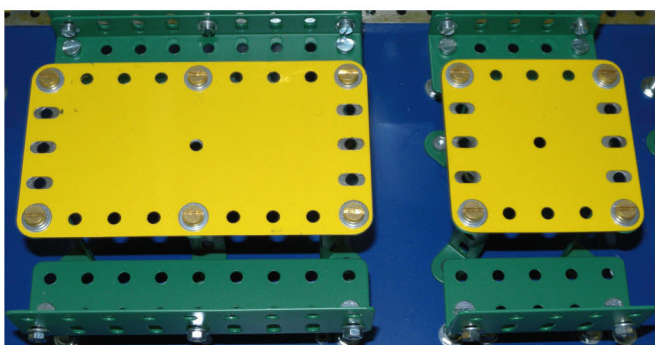


Photo 6



## Les roues à aubes et leur entraînement

Chaque roue à aubes est constituée de 2 bandes circulaires N° 145 reliées par des bandes coudées N° 48a sur lesquelles sont fixées les aubes : des plaques flexibles en plastique de 5 X 3 trous retaillées à 5 X 2 trous. Des cornières étroites relient les aubes à un plateau central N° 109 servant de moyeu. Cette pièce N° 109 a du être reperçée sur sa périphérie afin d'avoir 12 trous équidistants (1 trou par aube). Le moyeu est complété par une roue barillet N° 24 fixée au plateau N° 109 par l'intermédiaire d'une série d'entretoises en plastique N° 38A. (photo 11)

L'entraînement des roues à aubes s'effectue selon la chaîne cinématique décrite par le croquis N°2.

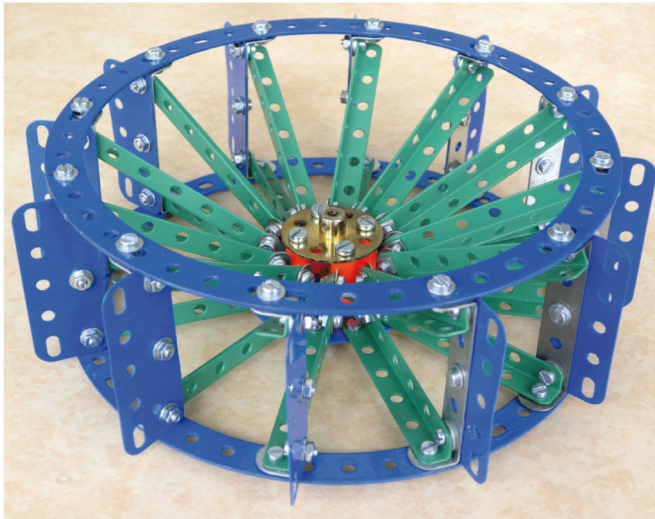


Photo 11

## Les carters des roues à aubes

Le contour des carters est donné par des couronnes à rebord N° 167 B. J'ai coupé ces pièces N° 167B en deux, et les deux moitiés se faisant face sont reliées par une plaque flexible de 25 X 7 trous. Cette plaque flexible est prolongée vers l'avant par une plaque flexible de 9 X 7 trous, et vers l'arrière par un plaque à 2 rebords N° 53-1. Sur les flancs extérieurs on trouve une plaque en aluminium confectionnée sur mesure, qui épouse les contours de la 1/2 couronne à rebords tout en débordant vers l'avant et l'arrière pour la fixation. Cette plaque en aluminium supporte une feuille en forme de rapporteur portant le nom du navire. Elle est protégée par une plaque en plastique transparent de mêmes dimensions (photo 12).

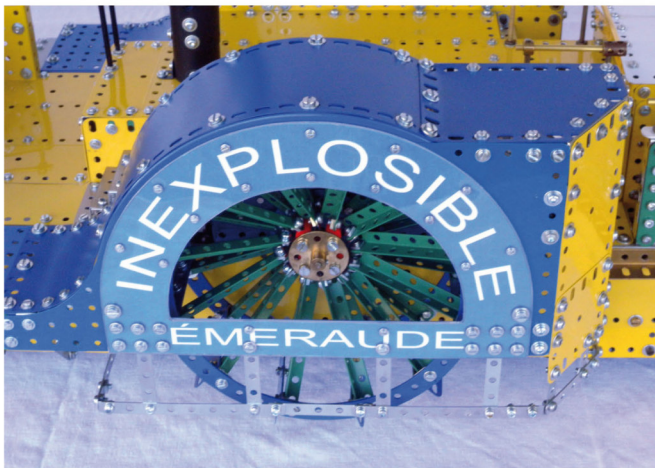
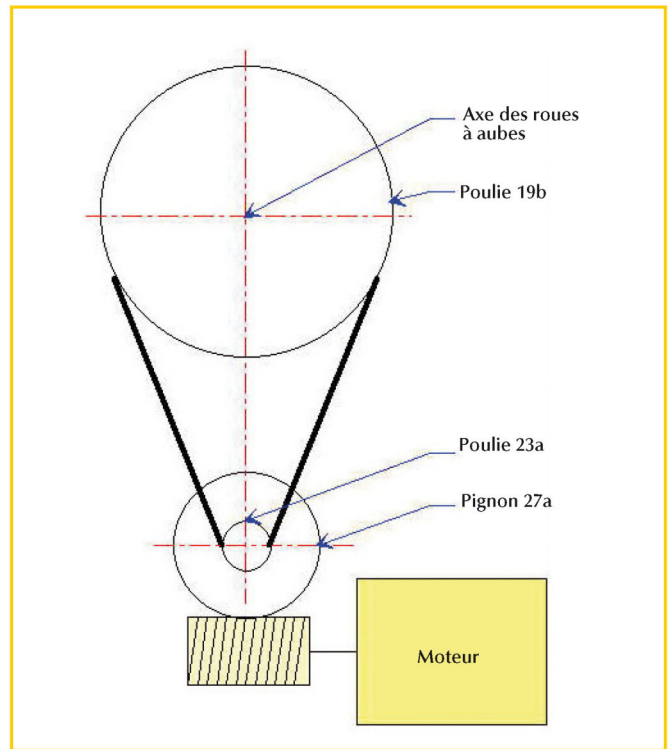


Photo 12



Croquis 2

Un moteur supportant une vis sans fin entraîne une roue dentée de 57 dents. L'arbre supportant cette roue dentée, porte 2 poulies N° 23C entraînant chacune une roue à aubes par l'intermédiaire d'une poulie N° 19B.

## La cheminée

Elle doit pouvoir basculer pour permettre le passage sous les ponts. La base est un cylindre N° 216 fixé sur le pont du bateau par 3 équerres N° 12.

La partie basculante, reliée à la base par une charnière N° 114, est constituée de 6 cylindres N° 216 mis bout à bout (photo 13).

Ces cylindres sont reliés intérieurement par des bandes étroites de 2 trous. Le cylindre supérieur supporte une collerette en bois tournée sur mesure et dans laquelle s'emboîte un petit fumigène : résistance chauffant de l'huile pour imiter ainsi le panache de fumée.

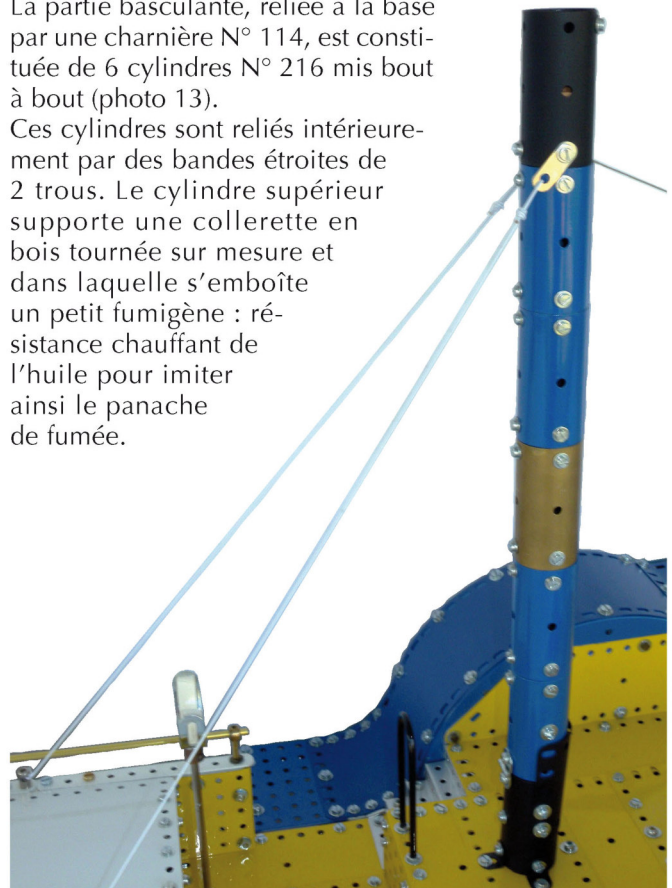


Photo 13

Dans la partie avant de la coque se trouve un ensemble moto réducteur (photo 14) équipé d'un tambour pour l'enroulement de la ficelle qui permet le basculement de la cheminée. Cette ficelle effectue ensuite un tour mort sur 2 roues à boudin N° 20B simulant le tambour de manœuvre : pas de moteur à l'époque ; il fallait tourner les manivelles ! (photo 15). Ce tambour est surmonté d'une cloche (support de cheminée N° 164) utilisée lorsqu'il y avait une annonce à faire aux passagers.

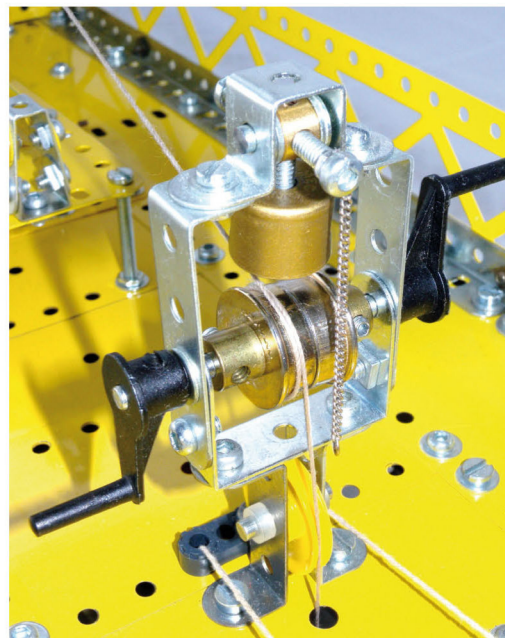


Photo 15

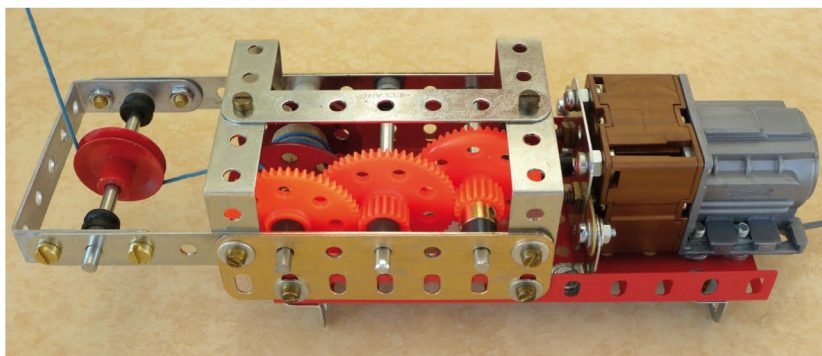


Photo 14

### Les accessoires

À l'avant comme à l'arrière on trouve sur le pont du bateau un banc (photo 16). À l'avant, de chaque côté de la coque se trouve une ancre (photo 17) dont la corde de liaison vient s'enrouler sur une pièce N° 63C servant de point d'amarage. Il reste le canot de sauvetage (photos 18 et 19) situé à l'arrière du navire et à l'extérieur du bastingage. Les cordes qui servent à l'amarrer sont enroulées sur des pièces N° 63C selon le même principe que la fixation des ancres.

PHILIPPE OURY CAM 1608 ■

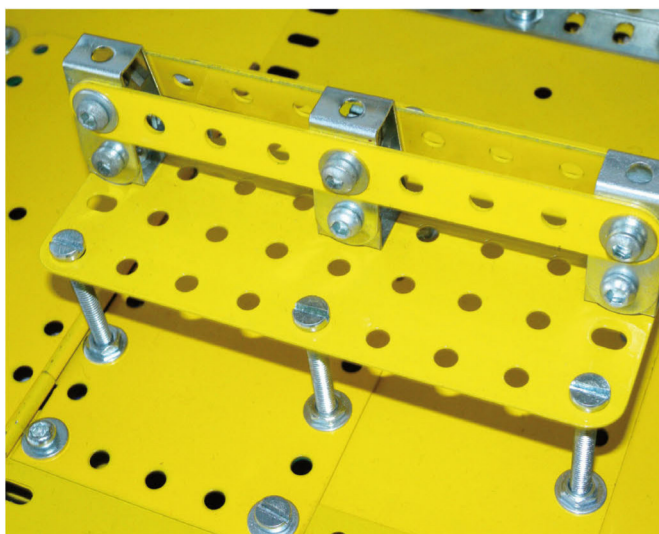


Photo 16



Photo 17

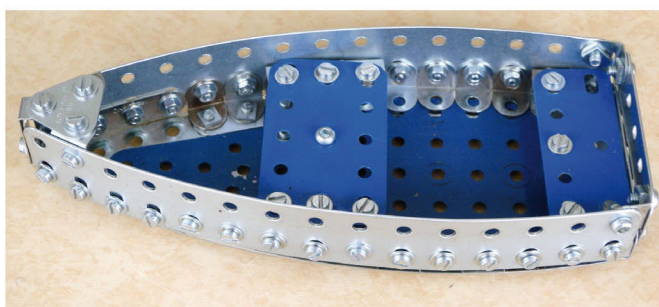


Photo 18

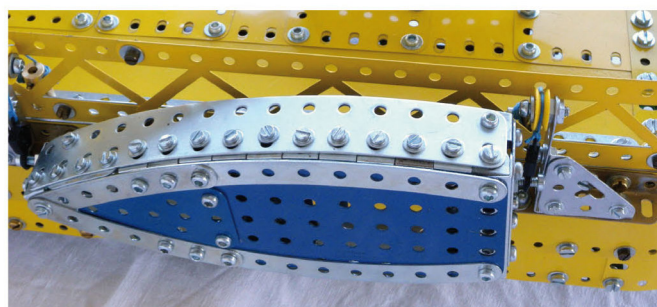


Photo 19

# LE TRACTEUR FORDSON SNOW MOTOR

par Jean-Pierre Veyet

## Un peu d'histoire

Modèle réalisé d'après le livre des nouveaux modèles de 1929.

Passionné par les tracteurs Ford depuis mon enfance, ce modèle ne m'était pas inconnu. Henry Ford avait réussi à produire un tracteur léger, simple et pas cher qui a servi de base à de nombreux constructeurs.

En 1920, la Armstead Snow Motor a développé un prototype en convertissant un tracteur Fordson équipé d'une transmission par vis sans fin montée sur une simple paire de cylindres. Un film fut réalisé à l'époque pour montrer les capacités de l'engin dans la neige ; il en résulte un véhicule relativement maniable et capable de tirer une remorque chargée avec 20 tonnes de grumes.

La direction était assurée par deux embrayages séparés, un pour chaque cylindre. Plusieurs modèles ont été construits sans toutefois obtenir un grand succès.

De leur côté, les soviétiques ont construit entre 1980 et 1991 une vingtaine de véhicules à propulsion par vis, très similaires au Fordson. Ces véhicules faisaient partie du programme de sauvetage "Blue Bird" qui avait pour mission de récupérer les cosmonautes à leur retour sur Terre. Le système de propulsion par vis sans fin confère au ZIL 29061 des capacités de franchissement hors du commun, lui permettant d'atteindre des zones interdites à des engins traditionnels à roues ou à chenilles.

Dans les années 80 la Société Anglaise Land Salvage a fait construire une pelleuse se déplaçant également avec le même principe (voir photo ci-contre) pour travailler dans les marais.

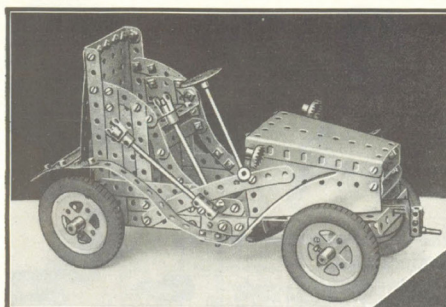
Aujourd'hui grâce aux chenilles en caoutchouc nous avons des machines beaucoup plus souples à l'utilisation et beaucoup plus rapides. Ceci n'empêche pas qu'il y ait encore quelques marchés de niche qui utilisent des machines mues par ce principe, notamment des machines pour broyer les roseaux dans l'eau ou sur des terrains très humides, les cylindres servant de flotteurs.

En 1994 le journaliste et photographe Randy Leffingwell a réalisé un livre sur l'histoire des tracteurs Américains avec l'éditeur ETAI qui comprend de nombreuses photos du Fordson Snow Motor.

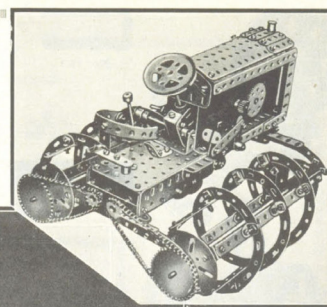


## UNE SÉLECTION DE MODÈLES DE VÉHICULES AUTOMOBILES PRIMÉS

23



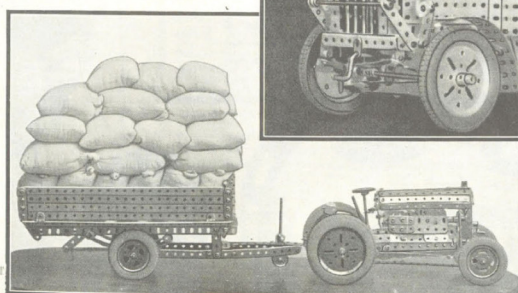
La photographie, reproduite ci-dessous, a été truquée de telle sorte que le constructeur semble placé, le pied sur le marche-pied, à côté d'un camion-automobile de sa construction. Laisant de côté l'effet curieux que produit cette photographie, on constate que le modèle, par lui-même, est des plus intéressants. Il est muni d'une porte à charnières, d'une poignée de mise en marche et d'un grillage de radiateur. Les inscriptions sur les côtés du camion, les Pneus Dunlop et sacs miniatures contribuent à prêter au modèle un aspect extrêmement réaliste.



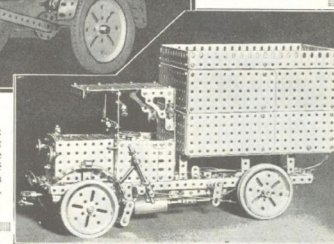
Le modèle d'en haut représente un chasse-neige automobile. Les spirales sont actionnées par un mécanisme d'engrenages.

Remarque : l'aspect réaliste du modèle et de son mécanisme.

Le joli modèle de tramway électrique, représenté ci-dessous, constitue un excellent exemple de construction soignée et bien proportionnée.



Les deux beaux modèles figurant au bas de cette page ont gagné des prix dans un concours récent.

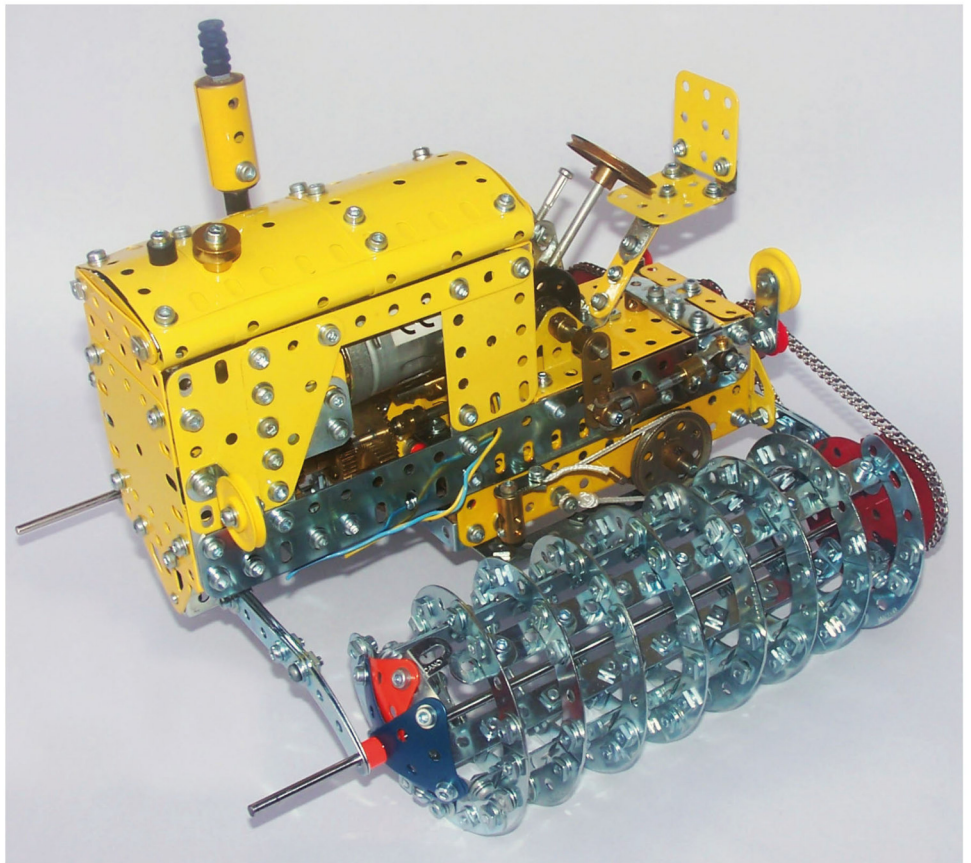




## Le modèle Meccano

Il reproduit assez fidèlement le prototype, sans toutefois pouvoir fonctionner correctement sur du sable ou de la neige, les cylindres n'étant pas complètement fermés et munis d'une multitude de boulons.

Après avoir visionné un bon nombre de fois la vidéo, (<http://www.wimp.com/snow-machine/>) je ne pense pas que la transmission comportait deux embrayages, mais plutôt des freins montés sur chaque sortie du différentiel, et actionnés par le volant de direction ; à vérifier, les deux montages étant possibles. Pour faire suite à mon article sur les transmissions, j'ai opté pour une transmission avec différentiel et freins latéraux, comme sur certaines machines de travaux publics.

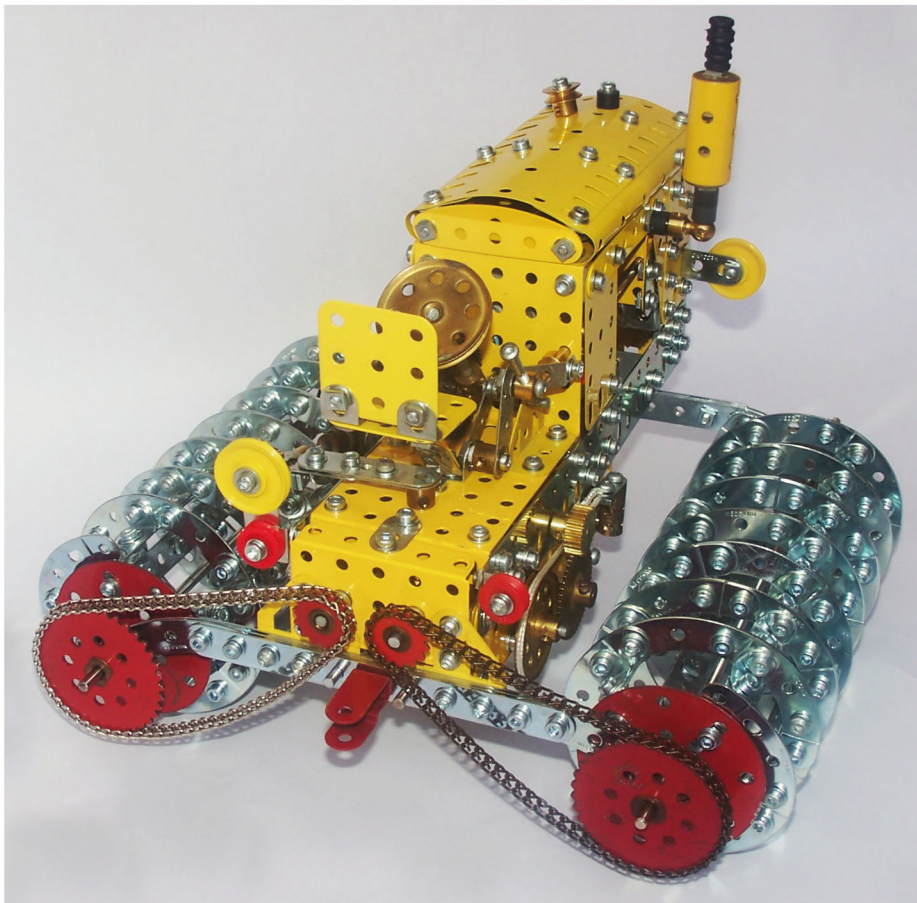


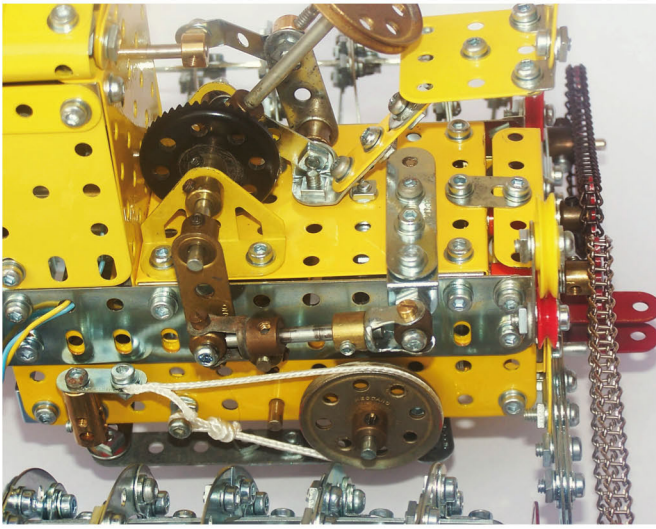
## Partie Mécanique

L'énergie est fournie par un moto réducteur type "Conrad", vient ensuite l'inverseur dont le levier de commande est situé juste à droite du volant. Le différentiel type M "brevet Monsallut" étant monté transversalement, il a été nécessaire d'utiliser un renvoi d'angle composé d'une roue de chant 25 dents qui est entraînée par un pignon de 19 dents en sortie de l'inverseur. Une réduction composée d'un pignon de 25 dents et d'une roue de 50 dents montés du côté droit du tracteur assure la liaison entre la roue de chant et le différentiel. Celui-ci entraîne à son tour deux ensembles composés d'une roue de 57 dents, un pignon de 19 dents et une poulie de 38 mm n° 21, puis deux tringles portant une roue de chant de 25 dents et un pignon de 25 dents. Des roues de 50 dents sont entraînées par les pignons de 25 dents pour attaquer la réduction finale par chaîne qui est conforme au modèle réel et sans carter de protection bien entendu, la sécurité avant tout ! La direction est assurée par les deux freins à sangles qui sont réalisés à partir des deux poulies 38 mm montées en sortie du différentiel, le mécanisme est commandé par le volant de direction qui agit sur l'une ou l'autre des sangles. La commande de direction utilise un renvoi d'angle avec deux sorties afin d'agir de la même façon sur chaque frein.

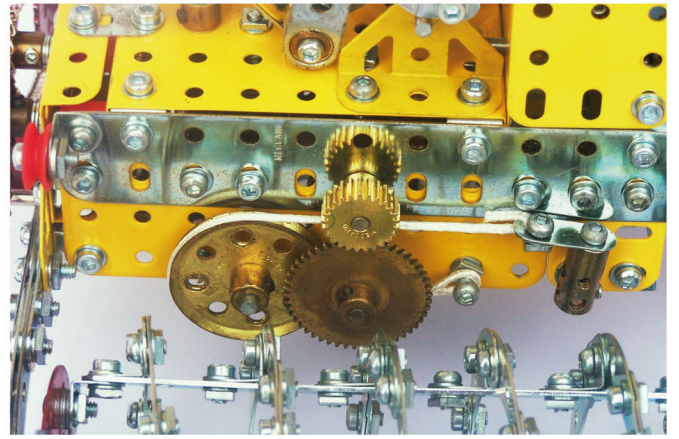
L'essieu avant oscillant est également conforme au modèle réel, celui-ci permet aux deux cylindres d'avoir toujours un contact maximum avec le sol en fonction des irrégularités du terrain.

Au total, un modèle qui n'est pas terrible sur le plan fonctionnel en raison de sa lenteur mais qui vaut son pesant de laiton pour les mécanismes !

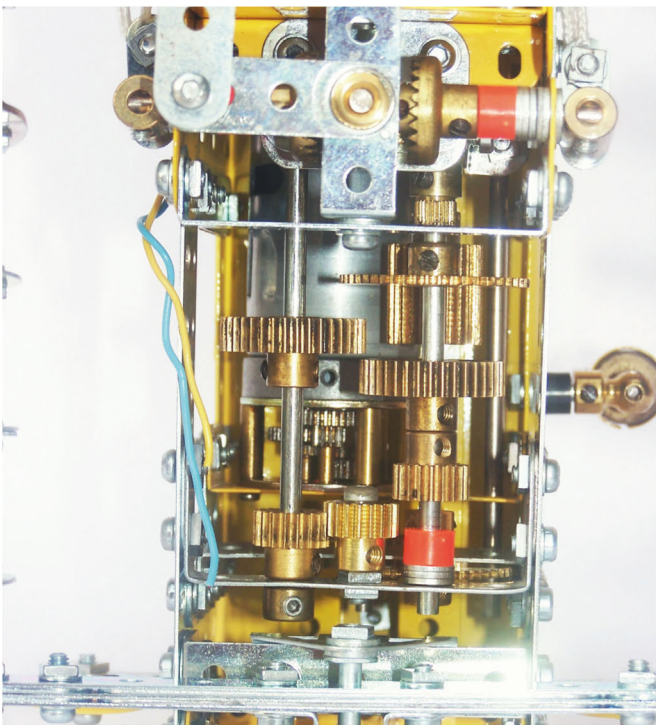




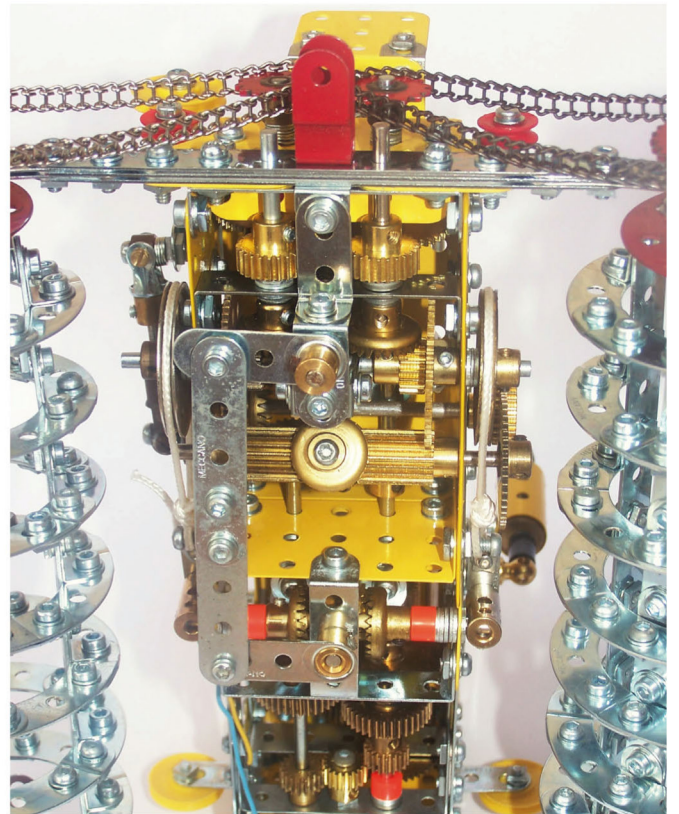
Gros plan sur le dispositif de freinage du côté gauche et du mécanisme de commande de direction



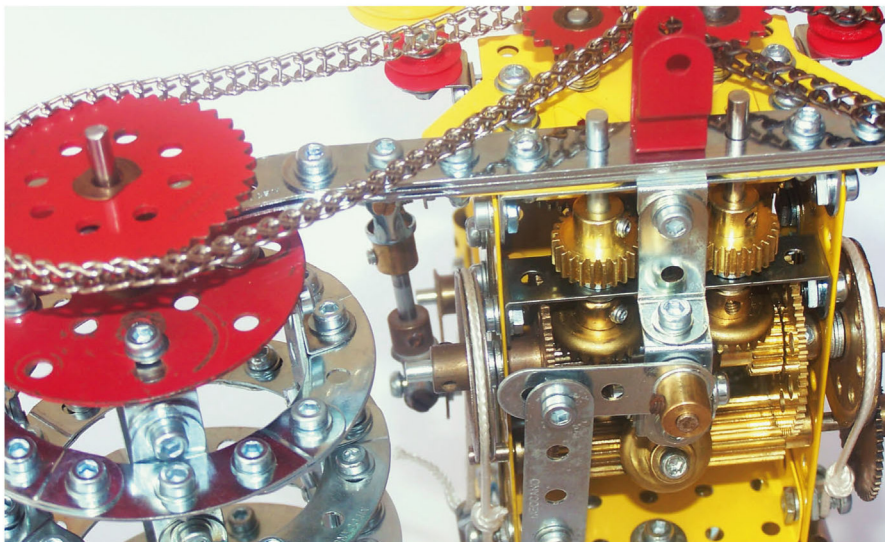
Gros plan sur le dispositif de freinage du côté droit avec au premier plan la réduction 2 à 1 avant d'attaquer le différentiel



Vue de dessous de la partie avant avec au premier plan l'inverseur de marche mécanique



Vue de dessous avec au premier plan le dispositif de commande pour le blocage des cylindres



Vue de dessous de la partie arrière de la transmission avec au premier plan les deux arbres de sortie avant les réducteurs

# LA FERTÉ-MACÉ : EXPO MECCANO EN 2013

Par Jean-Max Estève



**La Ferté-Macé** (61600) est un chef lieu de canton d'environ onze mille habitants. Cette bourgade est administrée par Monsieur Jacques Dalmont, jeune maire fertois. Il est assisté par une équipe très motivée par la venue de l'Exposition Meccano en 2013.

Il fut un temps où on trouvait dans ce canton la Chambre consultative des Arts et Manufactures, des usines pour l'apprêt des étoffes, des tissages de coton, des fabriques de rubans, des brasseries, des tuileries. Le blason, sur la vue générale, rappelle ces anciennes activités.



**Bagnoles de l'Orne**, magnifique station thermale, abrite un Château Hôtel de Ville, aujourd'hui Mairie, construit entre 1855 et 1859. A voir absolument.



**Le château de Couterne**, situé à 11 Km de l'exposition, a été construit au XVI<sup>e</sup> siècle. Les jardins se visitent tous les jours. 02 33 37 97 97



**Méhoudin**, petit village d'à peine cent habitants, possède un prieuré datant du XVI<sup>e</sup> et XVII<sup>e</sup> siècle à l'intérieur duquel des reliques sont à découvrir.



**Le prieuré Saint-Ortaire.** C'est le joyau de la forêt des Andaines. Il suffit de prendre le sentier Saint-Ortaire, juste derrière la gare de Bagnoles. Le prieuré est à deux petits kilomètres de la station. Des moines y vivent toujours. Ils officient dans la chapelle Sainte-Marie, dont l'intérieur peut surprendre. La décoration, moderne, est très colorée. Un lieu de repos qui se visite, avec un détour par le champ à Marie en lisière de la forêt.

**Les gorges de Villiers.** Elles s'étendent le long du ruisseau de la Gourbe, on y trouve la grotte de la fée Gisèle et la fontaine de Chaude Eau.

# LE CAM À L'HONNEUR À BOUVILLE (76)

26 AOÛT 2012

par Jean-Max Estève

Imaginez une exposition Meccano au sein d'une fête foraine et d'une foire à tout. C'est fait, grâce à notre ami Anick Quibeu. Comment, pourquoi ? C'est fort simple. Lors de l'exposition du 6 mai à Gonneville sur Honfleur, la météo était tellement exécrable que les visiteurs ont été peu nombreux.

Qu'à cela ne tienne, il était impératif que la SRN montre les belles réalisations de ses fidèles sujets.

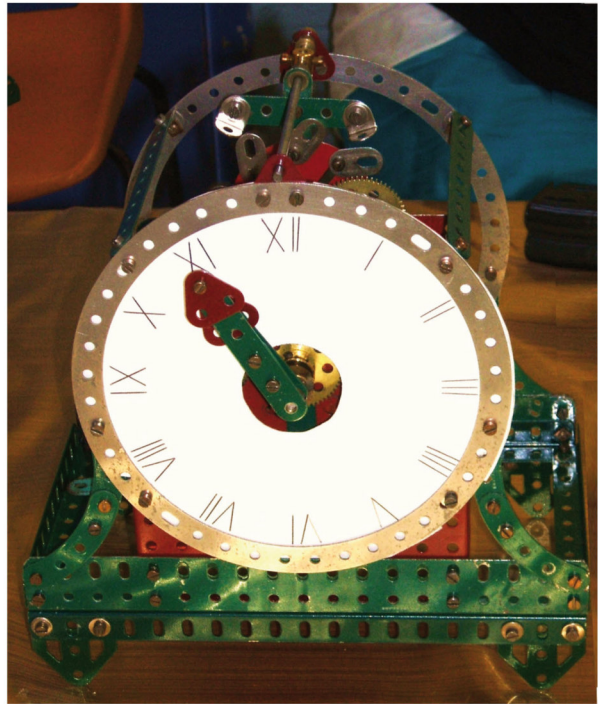
Rendez-vous fut pris avec Madame la Présidente du comité des fêtes de Bouville. Sachez que Bouville, selon le dernier rapport de l'INSEE, compte environ 957 habitants.

Bref.

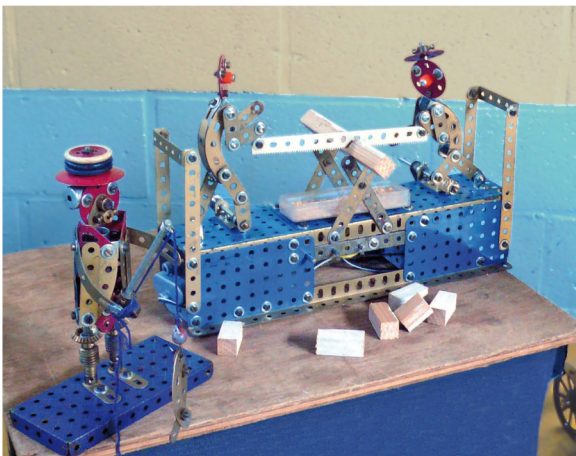
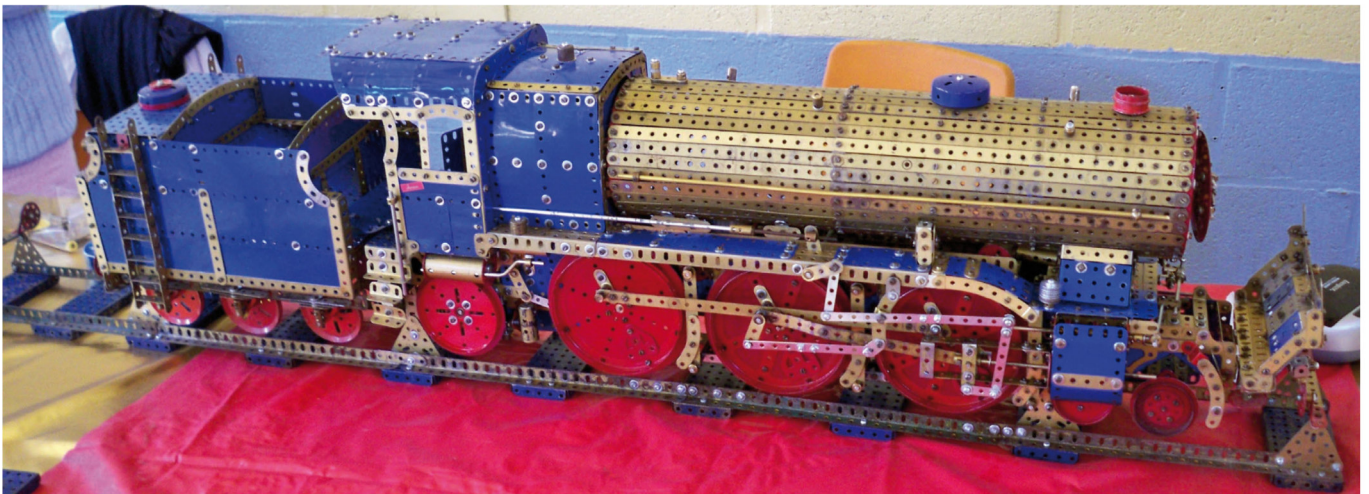
Cher lecteur, pour toi, organiser une exposition quoi de plus simple, comme disait un que je ne veux pas nommer, le Jean Max il a l'habitude, certes oui. Faire venir les exposants est fort aisé. Encore faut-il les inciter à se déplacer... eh bien les membres CAM de la SRN n'ont pas besoin de carotte, ils sont motivés.

Ils sont venus, ils sont tous là, même des non-Normands.

Quelques Amis Meccano ont eu la gentillesse de venir passer la journée avec nous, Olivier Varlet avec Cindy et Enzo un jeune meccanoman de sept mois, Jean-Pierre Jeunehomme, Claude Boidard, Jean-Pierre Duponchel qui est arrivé sur son fier destrier.



L'heure nous est donnée par Frédéric Roger



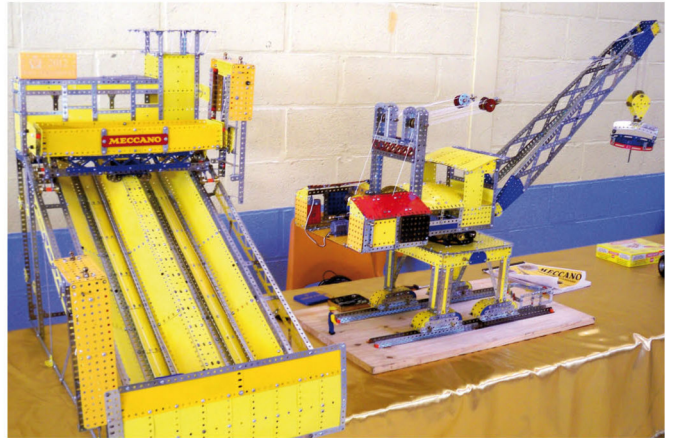
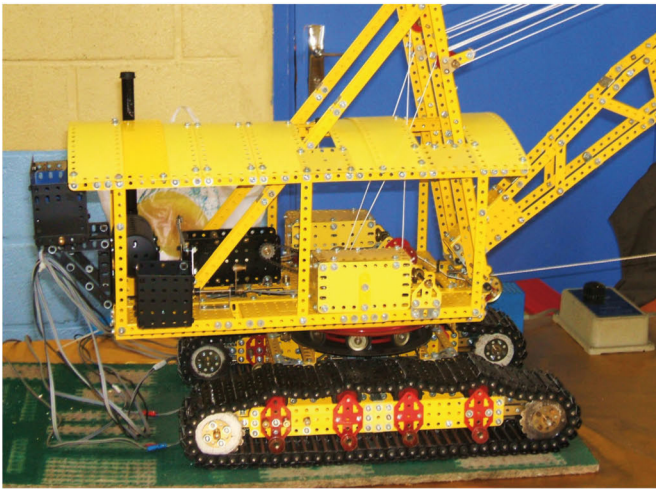
Les p'tits modèles de Bernard Dreux



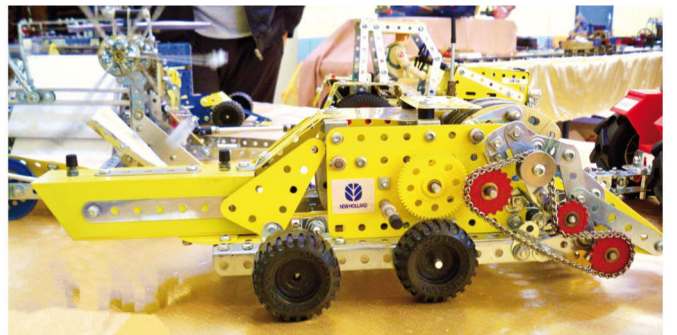
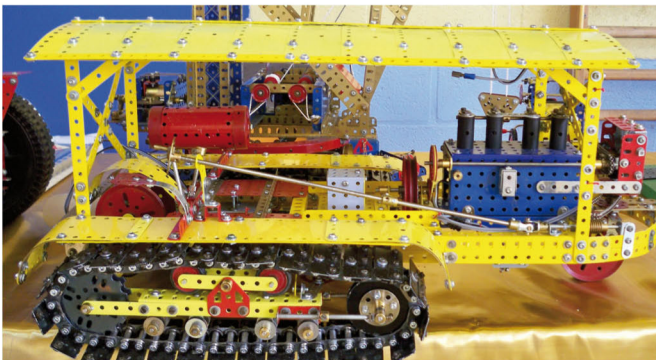
Les modèles de notre hôte et nouvel adhérent Patrick Canac



Les belles boîtes de Gérard Baguelin



Les modèles de Sébastien Robillard et Papa



Les petits modèles de Jacques Tellier

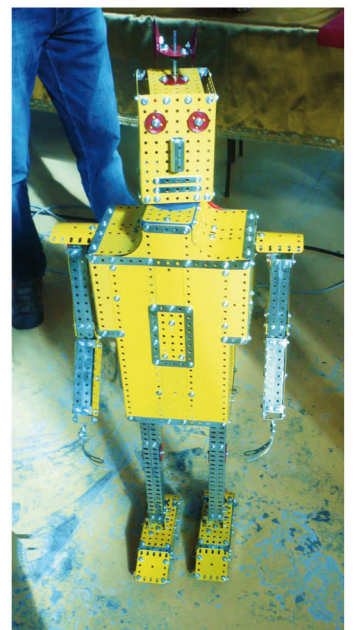
Un modèle de l'initiateur de l'exposition Anick Quibeuif



Magnifique journée, plusieurs centaines de visiteurs sont venus admirer nos constructions.

Que le temps passe vite, déjà 17 heures, les visiteurs s'étant raréfiés, il était temps de ranger le matériel. Nous remercions Odile la présidente du comité des fêtes ainsi que son trésorier de Patrick, sans oublier la douzaine de bénévoles qui tout au long du week-end ont permis que cette fête soit une réussite.

JEAN MAX ESTÈVE CAM 90 ■



# MENNEVAL

28 JUILLET 2012

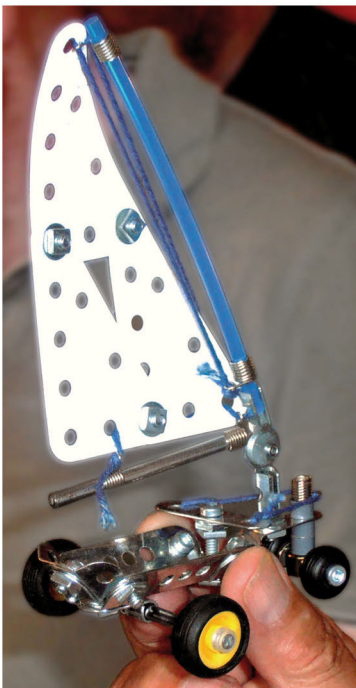
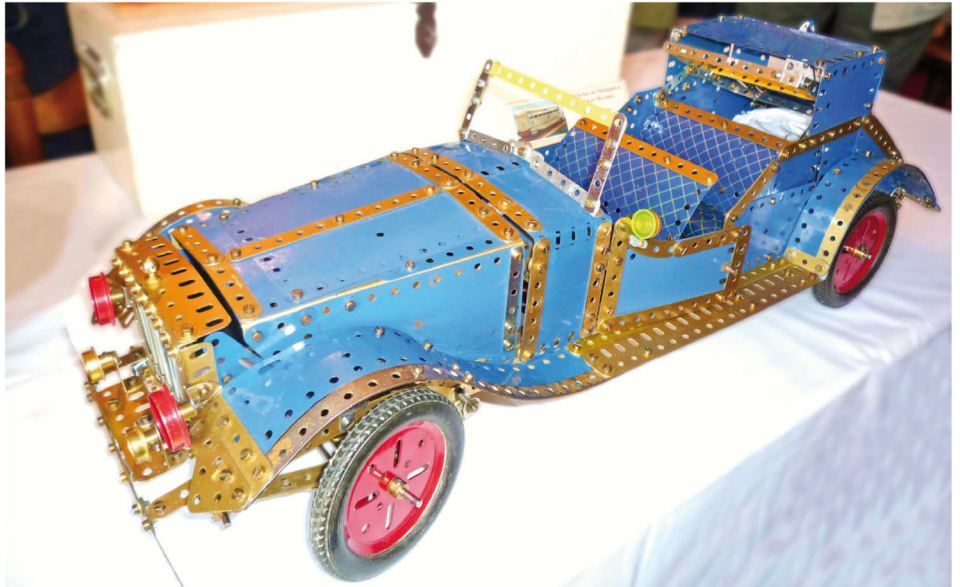
par Jean-Max Estève

Qui aurait cru qu'en ce samedi de juillet nous serions si nombreux ?

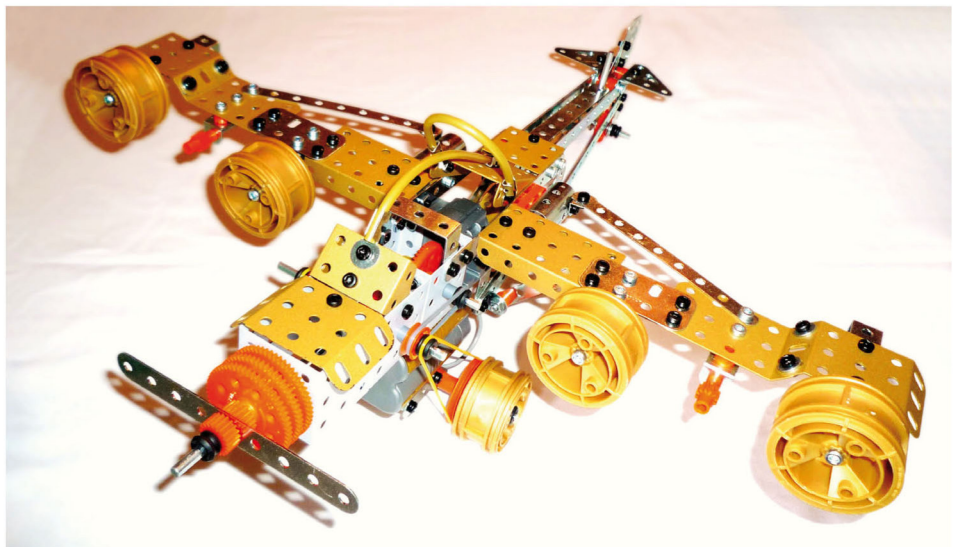
Etaient présents messieurs Ch. Allain, G. Baguelin, C. Boidard et madame, JP. Duponchel, JM. Esteve, F. Feuillet, Ph. Gomont, JP. Jeunehomme, G. Jousse, S. Muller et sa compagne, M. Perrin, R. Pougeux, J. Tellier.

Nous avons eu le plaisir d'accueillir Michel Perrin, venant de l'Ain. Nous pensons qu'il avait entendu parler de la fabuleuse cuisine de Monsieur Yves, notre restaurateur, qui nous avait même préparé une véritable surprise pour le dessert.

De l'ancien au récent, le Meccano était encore à l'honneur. François Feuillet nous avait gratifiés d'un modèle d'une Rolls en pièces bleues unies et quadrillées.



Restons dans le vent avec le char à voile de notre ami Gégé, bref encore un micro modèle.



Roger Pougeux ne voulant pas être en reste a construit un avion muni de cinq moteurs, il ne vole pas encore, les premiers essais, quoique concluants, doivent être approuvés par l'autorité compétente.

En vue de l'exposition internationale de 2013 à La Ferté-Macé, notre bon Jean-Pierre Guibert nous a présenté sa dernière création : la Micheline de Madagascar ZM 514 à l'échelle 1/30<sup>ème</sup>. Certes quelques pièces ne sont pas vraiment du goût des puristes, qu'à cela ne tienne, le résultat est des plus réalistes.



Comme à l'habitude les conversations allaient bon train. Un grand sujet a été évoqué grâce à l'ami François Feuillet, celui-ci ayant des connaissances professionnelles concernant la peinture sur le métal. La mise en place de l'exposition de Bouville pour le dimanche 26 août se précisait, sept, peut-être huit nous serons, dont nos amis "étrangers" Frédéric Roger et Sébastien Robillard.

Texte et photos de GJ 1656 et JME 90

JEAN MAX ESTÈVE CAM 90 ■

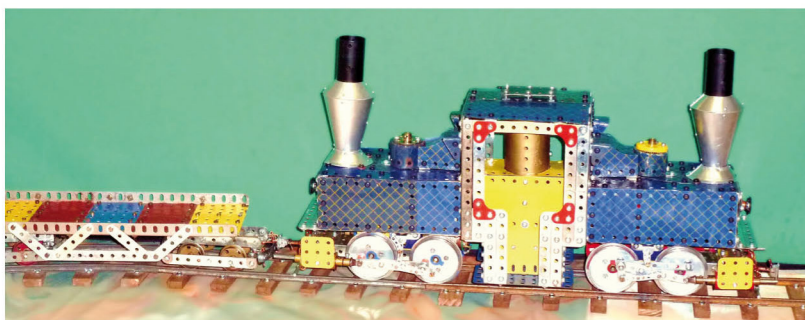
## CARREFOUR DU HOBBY À AUXELLES-HAUT

par Jean-Marie Jacquel

Samedi 2 et dimanche 3 septembre, Auxelles-Haut, petit village du pays sous-vosgien situé au pied du Ballon d'Alsace dans le Territoire de Belfort, organisait son salon, le "Carrefour du Hobby".

Cette manifestation ouverte à toutes les disciplines a rassemblé une vingtaine de passionnés de maquettes, de travail du bois, de généalogie... et bien sûr de Meccano.

A cette occasion, j'ai fait la connaissance d'un adepte de notre hobby, Alain Mercet, lequel présentait une belle locomotive militaire "Pechot-Bourdon" à voie de 60. Cette locomotive faisait partie du paysage local au début du siècle dernier, car elle était utilisée dans la desserte des nombreux forts qui ceignent la ville de Belfort. Durant ce week-end, je n'ai pas ménagé ma peine pour persuader cet "indépendant" de venir nous rejoindre au Club... affaire à suivre !



Avec mon petit fils Henri, nous avons monté un stand de 6 m pour présenter nos modèles sous la bannière du Club, ainsi que des revues du CAM, des cartes postales des modèles de Louis Fleck et Marcel Rebuschung, ces dernières étant distribuées gracieusement.

Un grand merci à l'équipe de bénévoles qui n'a pas ménagé sa peine pour choyer les exposants et faire en sorte que cette manifestation soit une réussite.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0461 ■

# MINI EXPO À BARBERAZ

par Jean-Pierre Veyet

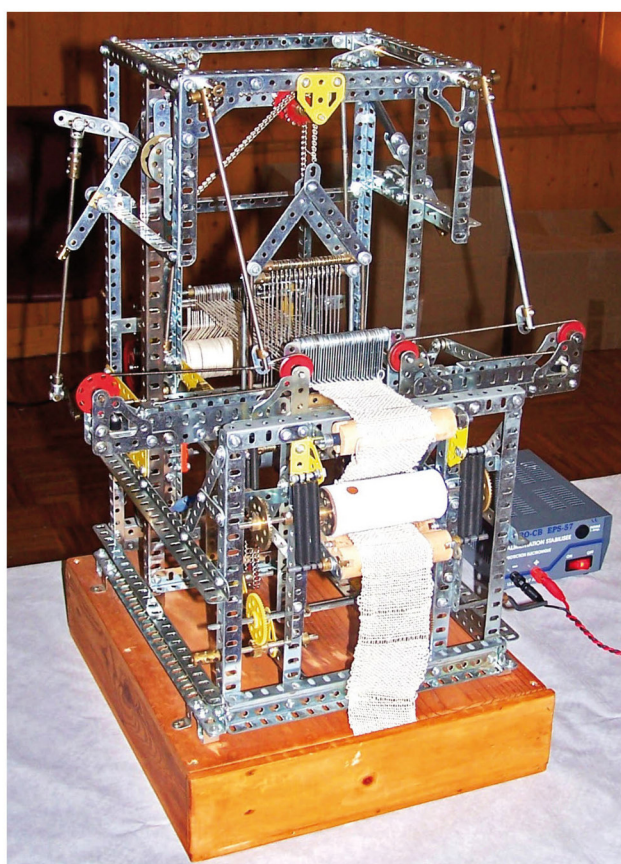


Cette exposition s'est déroulée le 9 septembre 2012 à l'occasion de la journée TLC (Tourisme Loisirs & Culture) de Barberaz (73000).

Voilà déjà plusieurs années que je participe à la journée des associations de Barberaz, village situé dans la banlieue proche de Chambéry. Mon beau-père, qui est secrétaire de l'association et qui connaît quelques-unes de mes œuvres, avait pensé qu'il serait intéressant de présenter du Meccano afin de divertir les enfants et également les adultes lors de cette journée. Bien que le nombre de visiteurs soit limité, je retrouve toujours un petit public qui est très heureux de découvrir mes nouveautés, notamment le reporter du journal le Dauphiné, ancien mécanicien automobile qui fait publier un petit article à chacune de mes présentations.

La présentation cette année du métier à tisser a fortement impressionné le public, notamment une personne qui exposait de la dentelle et qui a été très contente de récupérer les mètres de tissus que j'avais réalisés lors de l'expo de Saint Marcel. Hormis le métier à tisser, j'ai ramassé quelques camions de haricots avec la drague inspirée du modèle réel de l'entreprise Charles Lahaye de Dijon, un excellent modèle copié sur celui de notre ami Bernard Loisier, qui en est l'auteur. J'ai également profité de ma journée pour parler du CAM et du Meccano, qui pour la plupart des gens n'existe plus ! Il y a du travail pour redorer le blason...

JEAN-PIERRE VEYET CAM 0983 ■





# SPEYER 2012

par Willy Dewulf

Les 5 et 6 octobre le Cercle des Amis des Boîtes de Construction métallique (Freundeskreis Metallbaukasten) s'est réuni à Spire (Speyer) dans le cadre extraordinaire du Musée Technique de Speyer.

Au milieu des avions, voitures, locomotives, bateaux, orgues, les modèles faisaient bonne figure dans le stand des engins spatiaux. Nos stands étaient survolés par des avions impressionnants. Sur la photo 1, vous pouvez apercevoir à droite le nez de la navette spatiale russe "Buran" et un jet français de reconnaissance venu observer nos démonstrations pacifiques.

Le CAM était représenté par Michel Perrin (photo 2) et Willy Dewulf. Michel a présenté trois magnifiques ensembles (photo 3) qui ont étonné les petits et les grands.



Photo 1



Photo 2



Photo 3

Willy a présenté sa grue Demag 350t (photo 4), qui a une histoire bien connue en Allemagne, et son bac muni de deux propulseurs Voith Schneider, également connus des techniciens d'outre Rhin.



Photo 4

Le bruit courrait que la prochaine réunion du groupe se tiendrait au Musée technique de Sinsheim. On ne saurait trop conseiller aux amateurs de technique de venir à cette réunion et d'en profiter pour monter à bord de Concorde et de son frère Tupolev qui en position cabrée survoleront la réunion. Speyer est seulement à 100 km de Strasbourg, Sinsheim est 60 km plus loin. Ces musées "valent le voyage" comme dirait le guide Michelin. Avec, cerise sur le gâteau, de formidables modèles de nos camarades du cercle.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

# RÉUNION CAM - PACA

DU 15 SEPTEMBRE 2012

par Jacques Proux

Pour nous aussi, septembre c'était la rentrée. Nous étions une vingtaine à nous retrouver au "Vieux Pressoir" sur le thème : Le Monde Rural. Bien entendu tracteurs et moissonneuses étaient largement représentés. On pouvait ainsi remarquer les petits modèles nickelés de P. Chiambretto (photo 1), la belle moissonneuse de F. Bouchard (photo 2), les tracteurs de F. Boizard et D. Deroulle (photos 3 et 4). Mais il y avait aussi un ensemble camion + pelleuse de W. Dewulf au maniement assez complexe (photo 5), l'ensemble hippomobile de J. Proux inspiré d'un modèle des années 20 (photo 6), l'ensemble très bucolique de J-M Jacquel (photo 7) ou le carrousel de J-J Mordini (photo 8) car le monde rural n'exclut pas la fête ! Hors thème J-P Viel nous avait apporté un magnifique pont ferroviaire du port de La Ciotat qu'il n'avait pas eu le temps de terminer pour la réunion de juin consacrée aux modèles régionaux (photo 9). Comme d'habitude des discussions et une petite bourse d'échange (merci à J. Féron) animaient la matinée. Mais le clou de la réunion était à venir l'après-midi avec la visite des ateliers de R. Pagnon, grand "vaporiste" et brillant "meccanoman". Déjà, lors de notre réunion du 9 juin, nous avons pu admirer une de ses réalisations : un tramway au 1/12<sup>ème</sup>, mais ce n'était qu'un commencement.



Photo 1



Photo 2

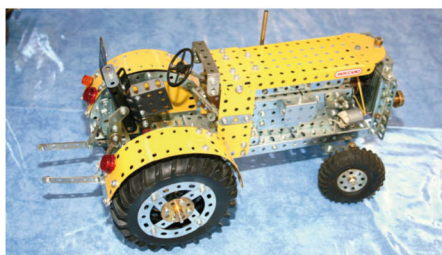


Photo 4

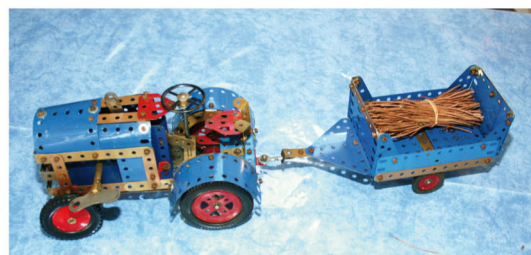


Photo 3



Photo 5



Photo 6

En effet, ingénieur de formation, R. Pagnon construit dans son atelier de "vraies" locomotives, si ce n'était leur taille, et cela de A à Z (photos 10 et 11).

Cela signifie qu'il conçoit ses modèles et en fabrique toutes les pièces grâce à un atelier où se côtoient tours à commandes numériques, perceuses, fraiseuses, postes de soudure en tous genres et même une fonderie pour réaliser certaines pièces telles que les roues ! Bien entendu un circuit qui fait le tour du jardin permet de faire rouler toutes ces merveilles sur des rails de fabrication maison.

Après ça, son magnifique réseau à l'échelle O (photo 12) semblait presque banal dans ce cadre pour le moins stupéfiant. Un grand merci donc à René et à sa famille qui nous ont reçus si gentiment. Petite anecdote pour terminer : le premier modèle Meccano construit par le petit-fils de René était une guillotine pour couper la tête aux poupées de sa sœur !! Cette superbe journée terminée, les rendez-vous suivants ont été rappelés : le 20 octobre à Vence pour les "niçois" et le 17 novembre à Brignoles pour les autres.



Photo 7



Photo 8

JACQUES PROUX CAM 1289 ■



Photo 10

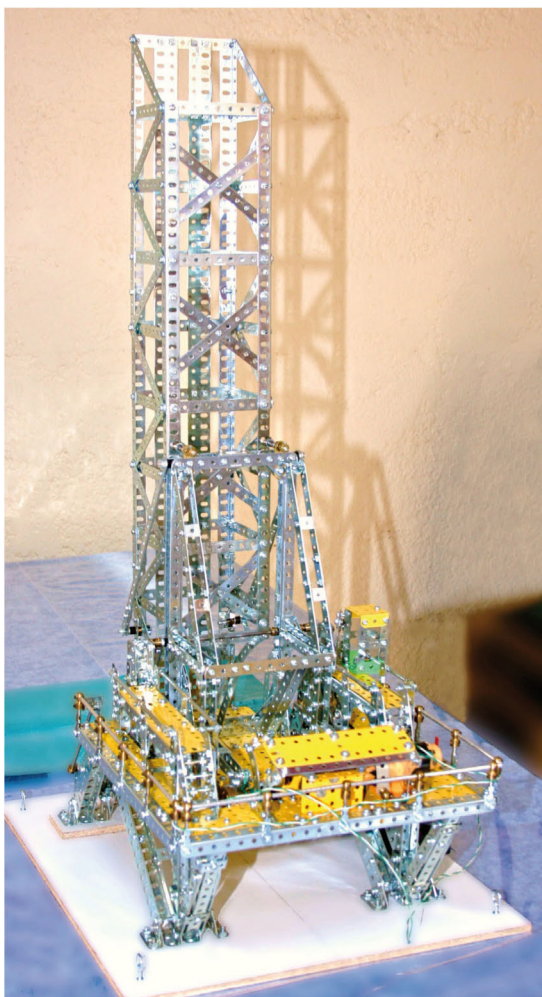


Photo 9



Photo 11



Photo 12

# PREMIER SALON MECCANO À LOUHANS

par Pierre Jaillet

C'est les samedi 22/09/2012 et dimanche 23/09/2012 que s'est déroulé le premier salon du jeu Meccano à Louhans, Saône-et-Loire, salle du Palace "Pierre Provence". Ce salon était organisé par l'association "ARTS" (Association de Reconnaissance des Témoignages à Sauvegarder, Président Jean Bousuge), la section Bourgogne du Club des Amis du Meccano (responsable bénévole Pierre Jaillet, CAM 0725), et la ville de Louhans-Châteaurenaud (Maire Madame Monique Bonin). Ce salon régional "très exactement" avait comme "senteur" celle d'une exposition internationale du CAM...



En vérité, 22 membres du CAM y ont exposé sur 122 mètres de tables, présentant une centaine de modèles Meccano. Ces membres venaient de PACA, Champagne Ardennes, Sologne, Dauphiné, HIRAS, Alsace-Franche-Comté, Bourgogne, Rhône-Alpes.

Hors CAM exposaient les Amis du Rail de la Bresse Louhannaise, ARBL, avec leurs activités dans le modélisme ferroviaire, et les Amis du Rail de Lons-le-Saunier, avec le grand réseau de trains Hornby en O de leur président Jean-Pierre Micard ; le président de l'ARBL étant Jean-Noël Bouchard ; les Amis du Rail de Lons-le-Saunier se dénommant "Lédorail".

Une bourse fort bien fournie comblait pas mal de collectionneurs.

Avec son stand de documentation "Meccano" très complète, Maurice Perraut, CAM 0001, et son épouse nous

ont fait honneur par leur présence et leur participation. Maurice Perraut étant le président fondateur et d'honneur du CAM.

Les activités du CAM étaient représentées au stand de Pierre Jaillet.

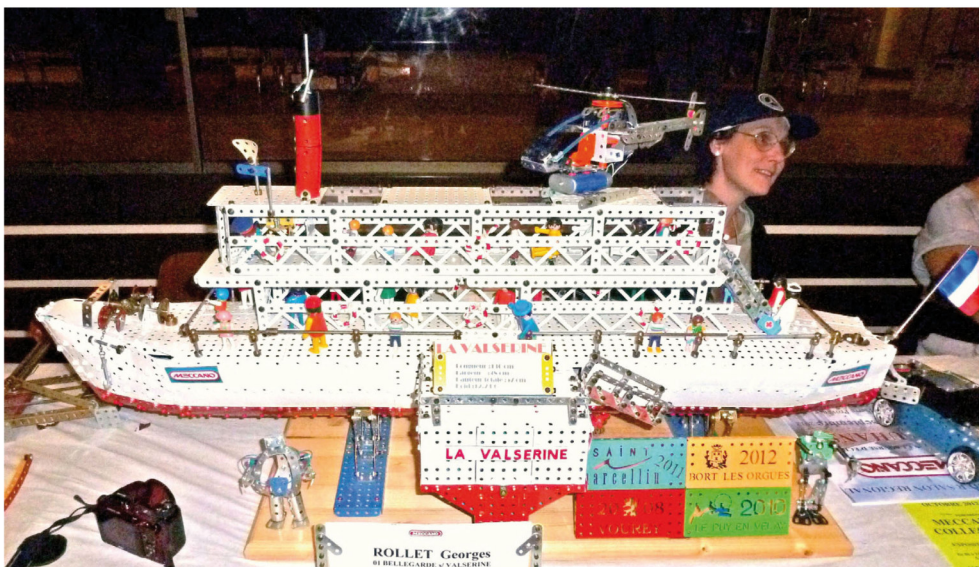
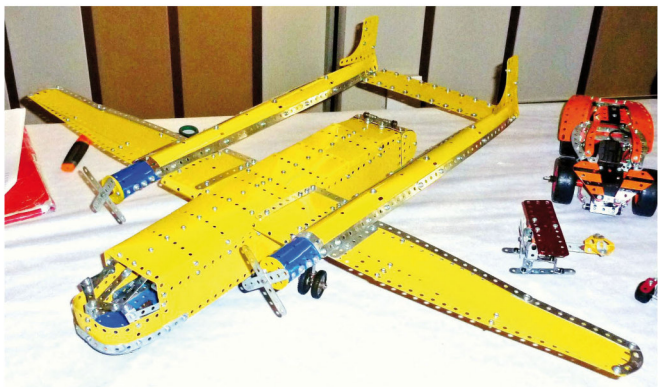
Ce premier salon régional du Meccano était ouvert au public samedi 22 à 10 heures, et inauguré à 11 heures par le maire de Louhans-Châteaurenaud, madame Monique Bonin, et son conseil municipal en partie, l'inauguration étant clôturée par le pot de l'amitié (l'association "Arcades en fête" nous ayant aidés à la mise en place).

Les échanges entre adhérents du CAM, les élus et les visiteurs, au nombre de 600, furent fructueux. La presse locale et France 2 étaient présentes et efficaces.





Beaucoup de visiteurs devaient nous dire combien ils ignoraient ce qu'était le jeu de construction Meccano, les trains Hornby O, aCHO, Dublo, Triang, les Dinky Toys, les autos Meccano, les avions Meccano d'avant-guerre, l'Histoire du Meccano par Franck Hornby aussi, "trônant" sur une grande photographie au stand de Maurice Perraut.



### Ont participé comme exposants du

**CAM** : Bernard CALMELET CAM 0818, Jean-Noël CAILLOIS CAM 0207, Michel LHOMME CAM 0959, Georges ROLLET CAM 1629 et Madame, Maurice PERRAUT CAM 0001 et Madame, Jean-Louis CANAVY CAM 1709, Alain CISEY CAM 1841, Thibault CISEY CAM 1843, Jean-Marie DECOLLOGNE CAM 1812, Lucien HUOT CAM 1329 et Madame, Bernard LOISIER CAM 0159 et Madame, Jean-Jacques LÉCLUSE CAM 0904, Bruno ODEYER CAM 1601 et Madame, Jean-René MERCUZOT CAM 1776, Alexis VINCENT CAM 1756 avec Jamine, sa dévouée "mamie" et François, son dévoué "papa", Jean-François AUCAIGNE CAM 1574 et Madame, Jean-Marie JACQUEL CAM 0461, Jacques PROUX CAM 1289 et Madame, Pierre JAILLET CAM 0725 et Madame, Jeannot BUTEUX CAM 0132, Étienne LASNIER CAM 0215, Roger GAILLARD CAM 0726.

### Sont venus comme adhérents visiteurs :

Michel HERRERO CAM 0096, Raymond CAILLOT CAM 1530, Daniel CARRÉ CAM 1176, Jean-Michel BOLNOT CAM 0799, Pierre BESSIERES CAM 1205.



Nous avons entendu souvent chez nos visiteurs une phrase "sonnant comme un instant de fête !" : je vais me remettre au Meccano, ou alors : ça me donne envie de construire des modèles Meccano, et l'on répondait : Meccano !, le CAM !, mais ... on est là !

Nous pensons, ARTS comme la section Bourgogne du CAM, que ce premier salon Meccano fut un succès positif. Quand le salon ferma ses portes dimanche en fin d'après-midi, tous nos copains, copines, adhérents du CAM prirent le chemin du retour, parfois pour plusieurs centaines de kilomètres. Nous les remercions tous sincèrement de leur venue. ARTS comme CAM-Bourgogne étions fatigués, mais contents..., très contents.

PIERRE JAILLET CAM 0725 ■

# UN SIÈCLE DE MECCANO

## EXPOSITION TEMPORAIRE À SOULTZ (HAUT RHIN)

### DU 29 OCTOBRE 2012 AU 31 JANVIER 2013

par Jean-Marie Jacquel

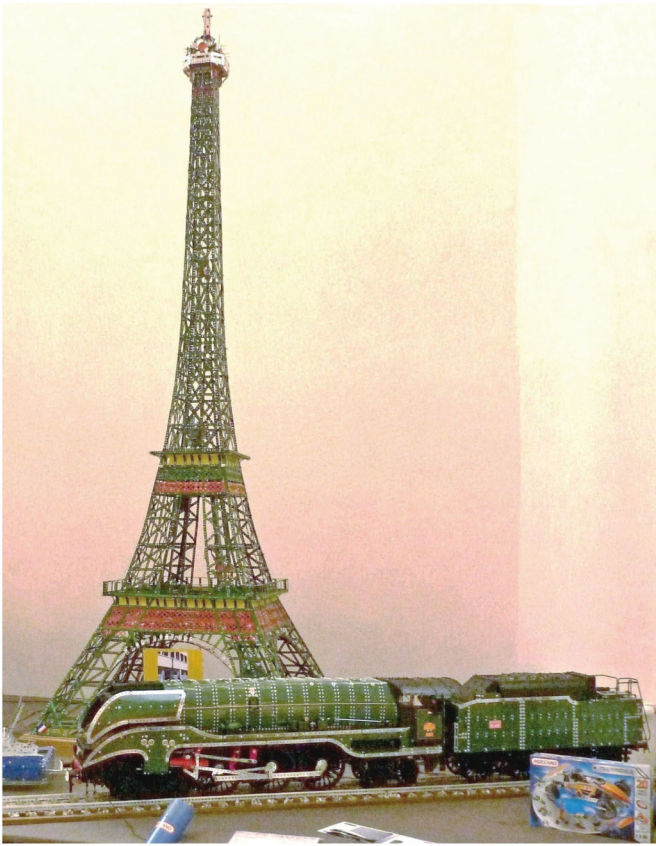
La Nef des Jouets n'est pas un musée comme les autres. C'est une ancienne commanderie des Chevaliers de l'Ordre de Malte. Restauré de 1992 à 1994, ce magnifique bâtiment empreint d'histoire et de calme sérénité abrite la collection de jouets de Joëlle et Jean Richard Haeusser. C'est dans la chapelle de ce lieu magique que Marcel Rebischung et moi-même avons réalisé cette rétrospective. Une première réunion avec la responsable du musée début juin nous permet de prendre la mesure du défi que nous avons à relever. Deux autres réunions furent nécessaires pour finaliser le projet. Enfin, les 27 et 28 octobre nous réalismes l'implantation avec l'aide précieuse de madame Rebischung et de l'équipe du musée. Tout fut terminé pour l'inauguration à 18 heures.



Lors de cette inauguration, Mme Joëlle Haeusser, présidente de l'association "La Nef des Jouets", fit un remarquable exposé de notre jeu favori, puis je remerciai les différents acteurs de cette expo : Marcel Rebischung et son épouse, Pierre Jailliet qui n'a pu se déplacer, Laurent Castet, Jacques Proux pour le prêt de

boîtes anciennes, Michel Lhomme pour ses précieux renseignements et qui nous fit l'honneur d'être parmi nous. J'aurais aimé remercier la Sté Meccano en la personne de Gérard Maury dont la présence était prévue parmi nous, dommage... Je remerciai tout particulièrement Maria Soares Dos Santos, la directrice du musée, et son équipe, pour leur efficacité et leur gentillesse. Marcel Rebischung nous retraça l'histoire du CAM et Madame Winé, adjointe au Maire, conclut cette inauguration en nous invitant au somptueux buffet dressé pour la circonstance.

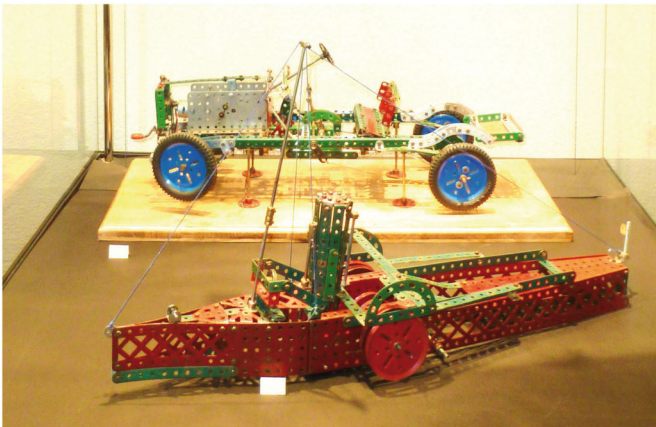




Grands modèles



Boîtes anciennes



Période nickelée et rouge-verte



Période bleu et or



Collections Hornby et Dinky Toys

# MECCANO-COLLECTION À ROMORANTIN

par Michel Lhomme

Pour cette douzième édition du 7 octobre 2012, cette fois encore le succès était au rendez-vous. Les participants d'une année sur l'autre sont toujours sensiblement les mêmes, tant au niveau des exposants que des visiteurs.

Côté exposition Gilbert Basson présentait sa grue de chemin de fer Cockerill de 130t, la seconde, celle de 85t étant restée en réserve, faute de place (ces deux modèles feront prochainement l'objet d'un article dans ces pages).

Côté bourse, on pouvait voir un certain nombre de boîtes importantes dont plusieurs coffrets N° 10, une boîte N° 9A, deux boîtes N° 9 et dans les plus anciennes un coffret N° 7 de 1929, en bel état, ainsi que 2 coffrets N° 6 de 1920, l'un Meccano Paris, l'autre Meccano Liverpool. A noter aussi un beau meuble de revendeur des années 30 qui a changé de propriétaire... Bien sûr, nombre d'autres boîtes plus modestes étaient également proposées ainsi que des pièces détachées.

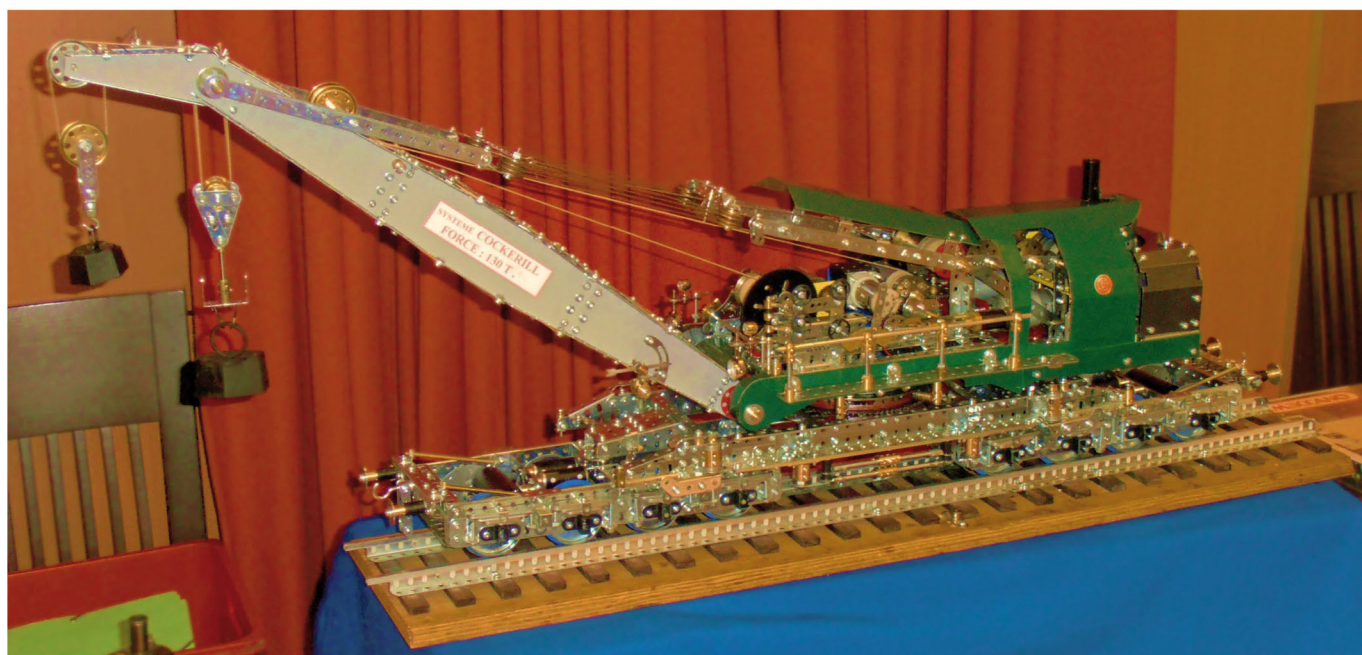
Durant toute la journée, les échanges allaient bon train et nombre d'amateurs ont pu se faire plaisir.



Des articles ont annoncé cette manifestation dans la presse locale, d'autres en ont rendu compte.

D'ores et déjà rendez-vous est pris pour le premier dimanche d'octobre l'année prochaine....

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■





# REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

par Jean-François Nauroy

## The International Meccanoman – N° 66 – Août 2012

Rencontre avec Enrique Segré, un des quatre Meccanotes du Mexique, électronicien et chef d'entreprise,  
Techniques de construction : bogie de train, clocher, traction avant, grappin pour Meccaboule, augmenter le diamètre des axes des moteurs de 2 à 4 mm, mouvement de Chebyshev, rénovation des moteurs à ressort, .... Philip Webb rappelle que cette chronique est inspirée des "Savez vous que" de Louis Fouqué,  
Concours pour les jeunes de moins de 15 ans, maximum 100 pièces plus la visserie,  
Hommage à Rolando Piazzoli,  
Prix Michael Adler attribué à John Ozyer Key,  
Grue de chemin de fer et Meccano, partie 2, par Bruce Ward,  
Comptes rendus d'expos : Skegness, Sydney, Kew Bridge,  
Boîte de vitesses (4 rapports avant, 1 arrière) par Peter Stuart,  
Meccano et scouts en Grande Bretagne,  
Des idées pour des pièces nouvelles par Philipp Webb,  
Brevet Gaillard pour le déchargement du minerai par Willy Dewulf.

## Meccano Nieuws - N° 30.2 – Été 2012

Comptes-rendus d'expos : Ede (photos sur le site du club Néerlandais), Heerenveen, Brummen, Efteling,  
Rencontre avec Huib van Wijngaarden, spécialiste des grues,  
Contacts de fin de course par Eric Beek et Gilbert Ghyselbrecht,  
Tintin et la Licorne par Kees Binnenkade,  
Pages jeunes : construction d'une moto par Charles Spierdijk et Harry Meeusen.

## Canadian MeccaNotes – Septembre 2012 - Numéro 67

Profil des dents de la 167A par Ed Barclay,  
Comptes-rendus d'expos : Ottawa Train Show, Simcoe County Museum au Nord de Toronto, Milton Steam Era (USA), Shekston,  
Grue à flèche horizontale SML 29A de 1939 par Yves Ste Marie.

## Constructor Quarterly - N° 96 – Juin 2012

Petite dépanneuse par Bernard Périer,  
Grue de port Terex MHC par Guy Kind,  
Une boîte de vitesses pour grue par Fred Thompson,  
Une ligne de chemin de fer automatisée par le séquenceur décrit dans CQ 95 par Chris Shute,  
Quatre modèles de Michelin, à différentes échelles par Georg Eiermann,  
Comptes rendus d'expos : Meccanuity par Roger Thorpe et Skegness par Michael Denny,  
Véhicule utilitaire tout terrain (4x4) Hummer par Alan Wenbourne,  
Le monde de Geoff Wright, partie 4, l'âge d'or de Henley,  
Le système de construction Lynx par Malcolm Hanson, datant de la fin des années 1940,  
Critiques du livre "Meccano" de Roger Mariott par Robert Kay,  
Land Rover par Bernard Périer,  
Bandes de 11 trous pliées en zig-zag et mises en sandwich entre deux bandes comme éléments de poutre par Ian Mordue.

## Scheffield Meccano Guild Journal N115 - Octobre 2012

Voiture Humberette de 1903 par Pat Smith,  
Les moteurs à vapeur Meccano, partie 2 : le célèbre moteur de 1929 par Douglas J. Carson,

Un simple interrupteur marche-arrêt en Meccano par Chris Shute,  
Pièces avec des défauts de fabrication par Rob Mitchell,  
Camionnette par Barrie et Iain McKenzie  
Sixième machine à faire des tresses plates par Graham Jost,  
Le vieillissement des pièces Meccano par John Learman,  
Voiture de sport, modèle 3.4 de 1962 par Bob Watson,  
Tracteur Killen-Strait N°3 de 1916 par Paul Furness,  
Mini boîte de vitesses (3AV+1 AR) par Stephen Pashley,  
Chronique de Skegness 2012 par Rob Mitchell.

## Meccano& Erector Club Newsletter – N° 144 – Septembre 2012

Comment je suis devenu collectionneur d'Erector par Dale Beebe,  
Modèles hybrides Meccano-Erector par Ivor Ellard,  
Amélioration de quelques modèles de la boîte Erector "Spécial Edition" par Stan Knight.

## NZFMM Magazine Vol. 36 N3 Août 2012

Batteuse Mc Cormick Deering par Ron Kurtz (Canada),  
Comptes-rendus d'expos : Auckland Mai 2012 (photos sur [www.flickr.com/photos/meccanohig/sets/72157629688838322/](http://www.flickr.com/photos/meccanohig/sets/72157629688838322/)) par Gary Higgins, Watakere par Les Megget, Wellington (photos également sur flickr ),  
Un petit tracteur Farmal par Bruce Geange,  
Boîtes Meccano de voiture de course par Gary Higgins,  
Camion et remorque par Brian Hickson,  
Ma dernière grue, une Liebherr LTC 1045.31 par Les Megget,  
Un modèle pour remonter les montres par Bob Prescott.

## Bulletin du CFE N°106 Septembre 2012

Wagon porte char sur base Merkur,  
Echelle HO-OO,  
Attelages et passages à niveau Hornby.

## TIMS

Compte rendu de l'exposition au musée Blists Hill Victorian Town près de Telford (28 exposants) par John Evans (photos sur <http://www.nzmeccano.com/image-59363>),  
Annonce de l'expo Meccanuity 2013 (3 au 6 mai 2013, une semaine avant la Ferté Macé).

## AMS Bulletin 68/12

Nécrologie de Hans Faust, prix Golden Spanner en 2001,  
Mes modèles en nickelé par Thomas Rothenhäusler, photos de Jacques Vuye,  
Autobus articulé Mercedes Citaro G par Ernst Leimbacher,  
Visite de l'usine Meccano de Calais par Wolfgang et Ursula Repke,  
Transmissions pour bulldozer par Peter Zobrist,  
Monorail par Peter Hartmann,  
Camionnettes Tricycle par Edi Nadig,  
Une machine de battage à coeur ouvert par Norwin Rietsch,  
Moteur à vapeur Kleinemeier Modellbau par Wilfried von Tresckow ([kleinemeier-modellbau.de/baukastenmaschine/](http://kleinemeier-modellbau.de/baukastenmaschine/)),  
Locomotive Märklin N402 par Norwin Rietsch.

# ANNUAIRE

Veuillez noter les modifications suivantes

## ■ NOUVEAUX MEMBRES Email/Téléphone Code

- 1881 - GOURVEST Jean-Pierre - Journaliste ..... 2  
5 avenue de Maréchal De Lattre  
87410 LE PALAIS sur VIENNE  
tél : 05 55 35 63 91 - jeanpierre.gourvest@sfr.fr
- 1882 - COULOIS Guy - Retraité ..... 1 2 7  
255 rue de la Cotette - 39000 LONS LE SAUNIER  
tél : 03 84 24 22 77

## ■ DÉCÈS

- 0476 - DUTEL Pierre
- 0770 - VILLAUME Gilles

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

- 0140 - BOVAS Philippe - tél : 02 37 46 67 50 -  
rue du docteur Calmette - 28500 VERNUILLET
- 0207 - CAILLOIS Jean-Noël - Retraité
- 0449 - DARONNAT Louis-Philippe - Plateau de Lautagne -  
478 chemin des Baumes - 26000 VALENCE
- 0520 - PERETTI Jean - perruchejean27@gmail.com
- 0702 - NOUZARÈDE Georges - pas de téléphone
- 0832 - COLLAVET Christian - Retraité
- 0875 - DEPOMMIER Gérard - Retraité
- 0913 - HURSTEL Émile - tél : 03 89 47 81 22 - 06 89 41 45 94 -  
hurstelemile@neuf.fr
- 0957 - JOURMARD Rémy - tél : 04 77 57 07 21
- 1024 - HAETTEL Alain - Retraité - plus de fax
- 1178 - ROLLIN Jean-Marc - appt B7 Résidence Adélaïde -  
6 bis rue Notre Dame - 91590 LA FERTÉ-ALAIS
- 1332 - NAUROY Jean-François - tél : 06 42 11 38 78
- 1347 - GRENIER Jean - 182 rue des Écoles -  
69440 ST MAURICE SUR DARGOIRE
- 1407 - RAYNAUD Jean-Paul - 2 ter rue de la Gare -  
91180 SAINT-GERMAIN-lès-ARPAJON
- 1464 - LAMOTTE Jean-Pierre - 09 52 11 36 05 - 06 70 13 00 26
- 1487 - ALLAIN Christian - Retraité
- 1530 - CAILLOT Raymond - 9 route de Ledavrée -  
21390 NAN SOUS THIL
- 1587 - KRAJSIC Éric - meccanopassion@gmail.com
- 1602 - LEGRAND Jean-Paul - 45 rue de la Libération -  
91480 QUINCY sous SÉNART - tél : 09 63 20 01 78 -  
06 08 40 30 61 - j.legrand82@laposte.net
- 1615 - CAZES Julien - 36 Av. de l'Océan - 17550 DOLUS d'OLÉRON
- 1653 - GOSSE Fabrice - tél : 02 43 75 89 26 - fabrice.gosse@laposte.fr
- 1663 - PATTEIN Bruno - bruno.pattein@orange.com
- 1734 - ROBERT Maurice - maurice.robert17@sfr.fr
- 1774 - MERMAZ Jacques - Retraité - tél : 06 63 06 32 45
- 1775 - LIÉNARD Philippe - tél : 04 75 45 62 33 - 19 rue Gaillard -  
26100 ROMANS sur ISÈRE
- 1801 - MULLER Sylvain - muller.sylvain@orange.fr
- 1830 - HO-BING-HUANG Sébastien - tél : 06 30 10 13 76

## Fontaines-sur-Saône

14<sup>ème</sup> exposition Meccano  
et bourse d'échanges – jouets anciens

**dimanche 3 février 2013**  
**9h30 – 17h30 - salle des fêtes**

Bulletin de réservation réservé aux exposants Meccano à renvoyer avant le **11 janvier 2013** à:  
Monsieur René FLECHE  
Fontaines Art et Tradition - 54 rue Gambetta  
69270 Fontaines-sur Saône  
Téléphone : 04 78 08 86 33 heures des repas

## Section régionale Normandie du Club des Amis du Meccano

**réunion le 26 janvier 2013 - 11h30**

à l'Ancienne Auberge  
38 côte Aristide Briand  
27300 MENNEVAL  
au cas où : 06 87 60 33 59

## Réunions PACA 2013

| DATE       | GROUPE      | LIEU          | THÈME              |
|------------|-------------|---------------|--------------------|
| 05/01      | Nice        | VENCE         |                    |
| 16/02      | Marseille   | BRIGNOLES     |                    |
| 16/03      | PACA        | BRIGNOLES     | Véhicules routiers |
| 06/04      | Nice        | VENCE         |                    |
| 13/04      | Marseille   | BRIGNOLES     |                    |
| 9 au 11/05 | Expo du CAM | LA FERTÉ-MACÉ |                    |
| 08/06      | PACA        | BRIGNOLES     | Les loisirs        |
| 14/09      | PACA        | BRIGNOLES     | Les mécanismes     |
| 19/10      | Nice        | VENCE         |                    |
| 1 au 06/11 | Marseille   | BRIGNOLES     |                    |
| 07/12      | PACA        | BRIGNOLES     | Modèles boîte n°7  |

### Réservations au plus tard 3 jours avant la date :

jacques.pierre.proux@wanadoo.fr - tél 04 94 45 71 37  
andre.querquelin@wanadoo.fr - tél 04 93 58 67 24

## Dernière minute...

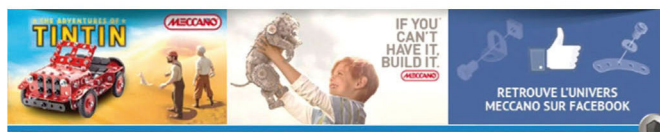
**EXPOSITION "MERCİ GUSTAVE"  
À LEVALLOIS PERRET  
DU 23 NOVEMBRE AU 8 DÉCEMBRE 2013**

Une exposition de grande envergure, à l'occasion du 90<sup>ème</sup> anniversaire de la mort de Gustave Eiffel, emblématique Levalloisien.

La société Meccano et le CAM ont été sollicités pour prêter des modèles "Meccano" en rapport avec les constructions et activités de Gustave Eiffel.

Une telle manifestation est une belle opportunité de présence pour le CAM et nous sollicitons les adhérents pour prêter des modèles de construction. Les frais de transport et les assurances des modèles prêtés seront pris en charge par la municipalité.

Prendre contact avec **Bernard GARRIGUES CAM 0254**



## Communiqué

### Les priorités de la Société Meccano pour 2013 :

Nouvelles gammes techniques - Métal Meccano  
Mécanisation des modèles - Le réalisme des modèles

Merci à la Sté Meccano

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

# NOVEGRO 2012 (SUITE)

par Bernard Garrigues



Le premier prix de Novegro a été décerné au "maestro" Franco Graniero pour son horloge à hibou (ou autre oiseau similaire), maestro parce que il est musicien diplômé du conservatoire.



Notre regretté Rolando Piazzoli était toujours présent par la pensée avec ses modèles apportés par Max Ferranti.

Le dimanche, le jury a remis les récompenses en présence du directeur de l'exposition.

Le trophée Lucio Paglia est attribué cette année à Pinuccia Martina, pour son dévouement perpétuel à l'atelier d'initiation.

BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■

**Suite et fin page 52**

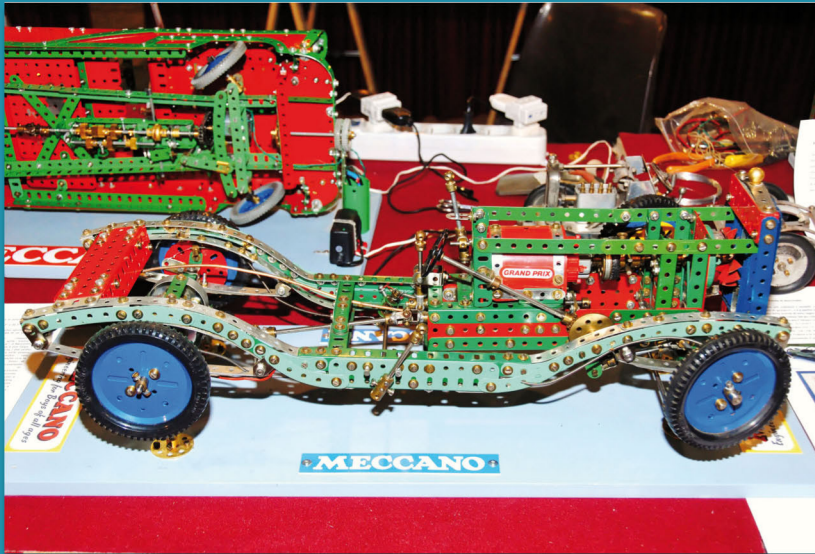


La deuxième coupe a récompensé votre serviteur, pour les modèles les plus attractifs pour le public !!!



# NOVEGRO 2012 (SUITE ET FIN)

par Bernard Garrigues



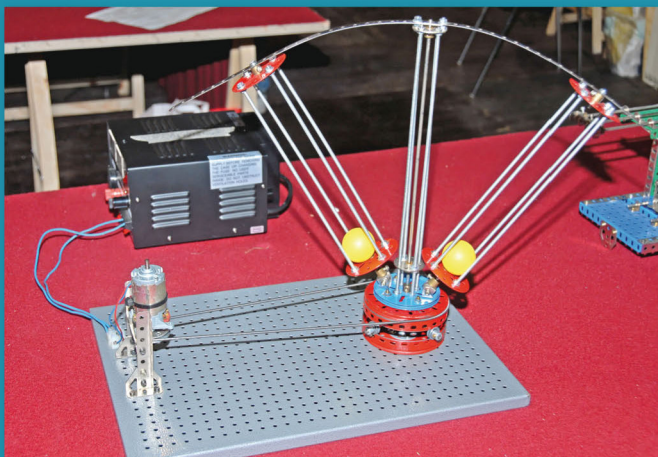
Francesco La Camera (du CAM) :  
châssis automobile, présentoir Meccano-Elec



Aldo Martina : machine à godets pour billes de verre.



Horloge à billes ayant appartenu à Sergio Consolara, mais qui  
aurait été construite par Giuseppe Servetti, spectaculaire, affi-  
chant les heures, les 5 minutes, et les minutes.



Alberto Campiglio : beaucoup de modèles de démonstration de mécanique uniquement, très pédagogiques, pendule et robot  
utilisant le différentiel et différence de couple sur chaque axe.

