



N°123 2013
3^{ème} trimestre 3

La grue Derrick sur ring de LOUIS-PHILIPPE DARONNAT

Egalement dans ce numéro :

- **L'expo de La Ferté-Macé**
- **Juziers 2013**
par HERVÉ FORESTIER
- **Un Meccanoman à l'honneur**
par BERNARD GARRIGUES



EXPO LA FERTÉ-MACÉ 2013

LES CONCOURS



Les lauréats

Concours à thème "la manutention motorisée"

- 1^{er} prix Louis Philippe Daronnat
pour sa grue Derrick 1000 tonnes
- 2^{ème} prix Anick Quibeuf
pour sa drague flottante ROHR
- 3^{ème} prix Ian Mordue
pour sa grue automobile Willeme 8 x 4

Concours libre

- 1^{er} prix Chris Shute
pour sa mine à mélasse
- 2^{ème} prix Guy Kind
pour sa machine à billes
- 3^{ème} prix Jean-Yves Leray
pour son manège d'autos tamponneuses



Les jeunes primés avec Philippe Antoine



Louis-Philippe Daronnat
CAM 0449



Chris Shute
invité

Les jeunes primés

Il s'agit de : l'Amicale Laïque Jean Zay représentée par Philippe Antoine - Cécile et Lise Robillard – Manuel Marchand – Maeva Azaïs – Alexandre Giroud (présents sur la photo) + Stéphane Guittard représenté par son cousin Manuel Marchand – Thibault Cisey – Tania Buche Madelaine, Arthur Gisclon-Moreira et Clément Gippet représentés par Philippe Antoine – Henri et Maxime Jacquel représentés par Jean-Marie Jacquel.



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

Fondateur, Président d'honneur : Maurice Perraut

Président :	Bernard Guittard - tél. 02 54 88 07 06 7 Clos Domaine de Boutay - F41600 YVOY-LE-MARRON <i>Responsable section Centre</i>
Vice Président :	Albin Treil - <i>Relecture</i>
Secrétaire :	Jean-Max Estève - <i>Responsable section Normandie</i> tél : 02 31 98 96 27 - 06 87 60 33 59
Trésorier :	Jean-François Vincent - <i>Relecture</i>
Rédacteur en chef :	Gérard Jousse - <i>Coordinateur du comité de rédaction</i>
Administrateurs :	Aubin Fanard Bernard Garrigues - <i>Relations avec la société Meccano</i> Jean-Marie Jacquell - <i>Responsable section Alsace Franche-Comté</i> Jean-François Nauroy - <i>Revue de presse et relecture</i> Michel Perrin Frédéric Roger - <i>Relecture</i> Jean Tresson
Responsables de section :	Jeannot Buteux - <i>Responsable section Champagne</i> Jean-Pierre Greiner - <i>Responsable section Île-de-France</i> Pierre Jaillet - <i>Responsable section Bourgogne</i> Daniel Bernard - <i>Responsable section HIRAS</i> Daniel Gisclon - <i>Responsable section Auvergne - Limousin</i> Bruno Odeyer - <i>Responsable section Dauphiné</i> Jacques Proux - <i>Responsable section PACA</i>
Relecture	Jean-François Aucaigne Michel Lhomme
Site Internet	Claude Gobez

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 - Tél. 05 63 55 47 64

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.

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 :

P. Antoine - D. Bernard - J.-M. Blévoit - W. Dewulf - H. Forestier - B. Garrigues - P. Jaillet - G. Jousse - M. Lhomme - J.-F. Nauroy - B. Odeyer - M. Perraut - C. Shute

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

Date limite des envois pour le prochain numéro :

9 août 2013

Par e-mail : redacteur.cam@orange.fr

Par courrier : Gérard Jousse

21 avenue Croix Guérin - 14000 CAEN

Parution du N° 124 : octobre 2013

Sommaire prévisionnel :

- la drague flottante ROHR
- la machine de Watt
- pièces et boîtes électriques 1962-68



SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du président	4
Les Conférences du CAM	4

LES PAGES JEUNES

L'atelier enfants	5
Les micro modèles de GéGé	6

LES EXPOSITIONS

Inauguration expo La Ferté-Macé	8
Expo La Ferté-Macé en photos	10
En marge de l'expo	23

CONSTRUCTIONS

Grue Derrick sur ring	24
La mine à mélasse	26

COLLECTION ET HISTOIRE

Les voitures Hornby-achO	30
Les rames Hornby	31
Le premier moteur électrique HT	38
Les pièces emballées	39

LES EXPOSITIONS (SUITE)

Un Meccanoman à l'honneur	40
La section Dauphiné	41
La semaine du jeu à Bellegarde	41
Juziers 2013	42

DIVERS

L'Assemblée Générale	44
Revue de Presse	49
Petites annonces	50
Les modèles primés	51

CONTENTS

EDITORIAL

Word from the President	4
CAM Conferences	4

YOUTH PAGES

Children workshop	5
Micro-models built by GéGé	6

EXHIBITIONS

Inauguration of La Ferté-Macé Exhibition ..	8
Le Ferté-Macé in pictures	10
Aside from the Exhibition	23

MODEL BUILDING

Derrick Crane on ring	24
The Wem Treacle mine	26

COLLECTORS CORNER

Hornby-achO cars	30
Hornby trains	31
The first HT electric motor	38
Packaged parts	39

EXHIBITIONS (CONTINUED)

A Meccanoman to honour	40
The Dauphiné section	41
Bellegarde games week	41
Juziers 2013	42

MISCELLANEOUS

The General Assembly	44
Press review	49
Small adds	50
The prize models	51

Le mot du Président

Ô temps suspends ton vol...

Comme chaque fois nous avons bien tous en tête ce célèbre vers de Lamartine. Ces trois journées furent d'une telle intensité ! On ne remerciera jamais assez tous ceux qui ont œuvré pour la réussite de cette splendide 40^{ème} exposition du CAM à La Ferté-Macé. 91 exposants : un record, il fallait bien cela pour couronner une telle manifestation.

Le soufflé vient à peine de retomber que nous devons nous retrousser les manches pour mettre en œuvre les modifications d'organisation de notre Club ainsi que les nouveautés qui ont été entérinées par le Conseil d'Administration et l'Assemblée Générale. Vous pourrez en prendre connaissance dans les pages suivantes, mais la plus importante est l'augmentation de l'adhésion de 2 € qui la fait passer à 47 € à partir de 2014, sans modification de l'adhésion des moins de 19 ans qui reste à 20 €. Nos amis anglais que nous avons conviés nous ont félicités pour l'organisation de cette expo, certains d'entre eux souhaitant déjà pouvoir revenir en 2014. Ces félicitations retombent bien naturellement sur tous ceux qui sont à l'origine de leur venue.

Et pour la suite ? J'ai le plaisir de vous annoncer que notre 41^{ème} exposition aura lieu en 2014 aux Mureaux, en région parisienne. Elle sera organisée par Jean-François Nauroy et Hervé Forestier qui organisent et participent déjà localement à de nombreuses manifestations autour du Meccano. Le thème retenu est...

Le Spatial sous toutes ses formes

... compte tenu de la forte implication de la ville des Mureaux dans les activités spatiales.

Je vous souhaite à tous de paisibles vacances, pendant lesquelles nos esprits pourront vagabonder librement en imaginant déjà 2014.

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

Les conférences du CAM

L'expo de La Ferté-Macé a été l'occasion de lancer l'idée d'un cycle de conférences destiné aux membres du Club.

En effet, ce grand rendez-vous annuel est une occasion unique pour les membres de se rencontrer et d'échanger sur ce sujet inépuisable qui leur tient à cœur : le Meccano.

La 1^{ère} conférence a été organisée le 10 mai 2013 à La Ferté-Macé dans une salle attenante au lieu de notre expo.

Le thème était "**Ecrire un article pour le magazine du CAM**", avec un rappel des consignes et des règles typographiques à respecter pour faciliter la prise en compte des articles des membres. Une dizaine de membres ont participé avec intérêt, ce qui a permis d'ouvrir la discussion sur le sujet. Cette conférence a aussi permis de nouer des liens avec le Cercle Ferroviophile Européen, qui est confronté aux mêmes problématiques de publication que notre Club, et de partager nos expériences réciproques.

Le billet d'humeur du rédacteur

Je déplore que les membres et exposants ne se soient pas davantage mobilisés pour participer à cette conférence. En effet, je reçois toujours des propositions d'articles qui ne respectent pas les règles élémentaires de la typographie.

Je rappelle que les articles qui respectent les règles sont traités en priorité, car plus faciles à mettre en publication.

Vous trouverez au lien Internet suivant les actes de la conférence, ainsi que les documents rappelant les règles de typographie : <http://club-amis-meccano.net/t%C3%A9%91%C3%A9charger.htm>

VOTRE DÉVOUÉ RÉDACTEUR EN CHEF GÉRARD JOUSSE CAM 1656 ■

Avez-vous accès à Internet ?

Dans le cadre de la réduction de nos dépenses, je me permets d'insister afin que tous ceux qui disposent d'un accès à Internet, ou qui pourraient disposer de celui d'un ami ou voisin nous en fassent part dès que possible.

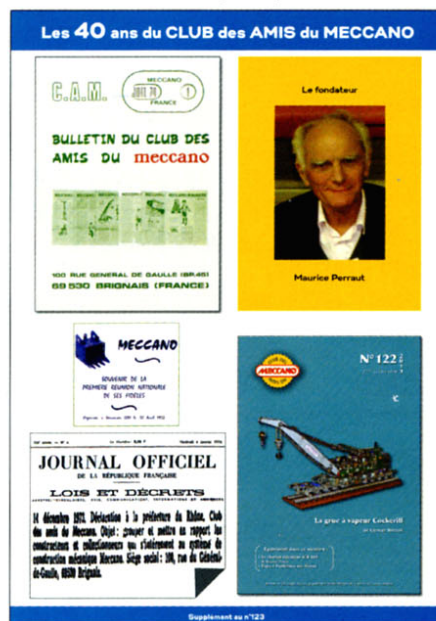
La facilitation des échanges par Internet doit nous permettre de faire des économies dans la diffusion de documents tels que l'annuaire et l'odeur du papier, par exemple. Internet est aussi le moyen le plus rapide et le plus efficace pour transmettre les articles et les photos pour le magazine.

Merci pour votre compréhension.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

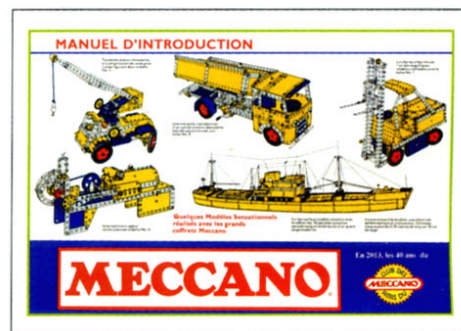
L'Odeur du Papier

Le supplément au n° 123 est disponible : les 40 ans du Club des Amis du Meccano. Prix : 7 € franco de port pour la France.



Le manuel d'introduction Meccano de 1980 à été reproduit en photocopie couleurs, avec un plus : les listes des pièces électroniques, des pièces X, des pièces Meccakit, des pièces Meccano-Elec et des pièces des boîtes de 1983 dites "boîtes jaunes".

Prix : 7 € franco de port pour la France.



CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

L'ATELIER DES ENFANTS

À L'EXPO DE LA FERTÉ-MACÉ

par Philippe Antoine

L'atelier des enfants, organisé lors de l'expo de La Ferté-Macé, a permis d'accueillir 54 enfants, dont 60 % de garçons et 40% de filles. Ces enfants sont majoritairement originaires de la région de La Ferté-Macé. Je souhaiterais à l'avenir avoir un peu plus de visites de nos amis du CAM à l'atelier.

Chaque enfant devait réaliser un petit modèle avec les boîtes Meccano. Les modèles proposés sont : un bulldozer, une Formule 1, un chariot élévateur et une moto. Je leur proposais ensuite de créer des modèles suivant leur imagination avec les pièces contenues dans des boîtes des années 60 à 70.

Concernant l'atelier des petits, les sourires étaient sur tous les visages. Chaque enfant a réalisé la plus simple proposition, avec le plus grand calme et beaucoup de patience. Le montage de petits modèles par les enfants du primaire s'est révélé un peu plus délicat pour certains d'entre eux. En effet, le montage de ces modèles demande tout de même de la dextérité, un peu d'appropriation et une certaine dose de patience.

A la fin du montage du petit modèle, je mettais à leur disposition des anciennes pièces, afin de leur permettre d'entrer dans le mode création. Comme à chaque animation, j'ai découvert des enfants passionnés qui ont réalisé plus de deux modèles. L'entrée gratuite leur a donné le plaisir de pouvoir revenir à leur convenance.

Les parents ont été impressionnés de voir leurs enfants découvrir le Meccano avec notre matériel mis à disposition. Parfois, la passion des enfants pour finir leurs modèles a provoqué une certaine impatience des parents...



Le déroulement de l'animation a donné toute satisfaction. Les enfants ont été agréables et toujours respectueux des personnes présentes et du matériel mis à leur disposition. Je tiens à remercier :

- Jean-Max Estève pour la mise à disposition des tables et pour m'avoir laissé l'entière liberté dans la mise en place de l'atelier ;
- la société Meccano pour les dons des boîtes de micro-modèles Meccano et des séries Junior ;
- Bernard Garrigues pour son aide et ses relations avec la société Meccano ;
- Monique Faure, Aimé et Denise Bati, Roger et Monique Blanchard pour leur aide dans le cadre de cet atelier.

Je souhaite continuer dans cette voie de l'animation et suis disposé à venir animer vos différentes expositions locales avec de nouvelles pièces pour proposer de nouveaux modèles. Veuillez me contacter si vous souhaitez ma présence.

PHILIPPE ANTOINE CAM 0566 ■

LES MICRO-MODÈLES DE GÉGÉ

CHARIOT ÉLEVATEUR

par Gérard Jousse

Historique

Un chariot élévateur est un engin de manutention destiné au transfert de charges dans les usines ou les entrepôts de stockage. Ses domaines d'activité sont principalement la reprise des produits finis des chaînes de fabrication vers les lieux de stockage, le chargement ou déchargement des moyens de transport tels les wagons ou camions, l'aide au chargement ou déchargement dans les cales des navires, mais sa grande souplesse lui permet beaucoup d'usages.

Les premières versions ont été des chariots à fourches fabriqués en 1917 par l'industriel anglais installé aux États-Unis, Eugene Clark. La renommée de Clark dans le domaine a fait de ce nom de marque un nom commun, c'est toutefois aussi vrai de Fenwick qui fut le premier à construire de telles machines en France, ou bien encore de Prat (aujourd'hui disparue).

Il existe, au Royaume-Uni, un musée du chariot élévateur où des passionnés reconstruisent des machines anciennes.

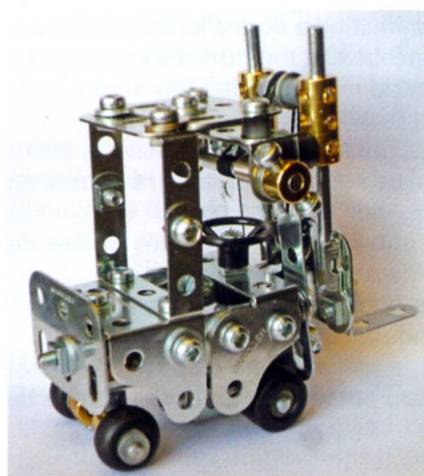
Le modèle Meccano

Le montage de ce modèle est un peu plus sophistiqué que les micro-modèles des précédents magazines. La commande de direction ainsi que la fourche sont fonctionnels.

Le châssis

Le châssis de l'engin est composé d'une plaque à rebords gousset n° 51d à laquelle sont raccordés latéralement 2 goussets d'assemblage n° 133a pour matérialiser les bas-côtés, à l'aide de supports plats n° 10.

Ces deux goussets sont reliés entre eux par deux bandes coudées n° 48. Le trou central de celle située à l'avant reçoit l'axe du volant de direction.

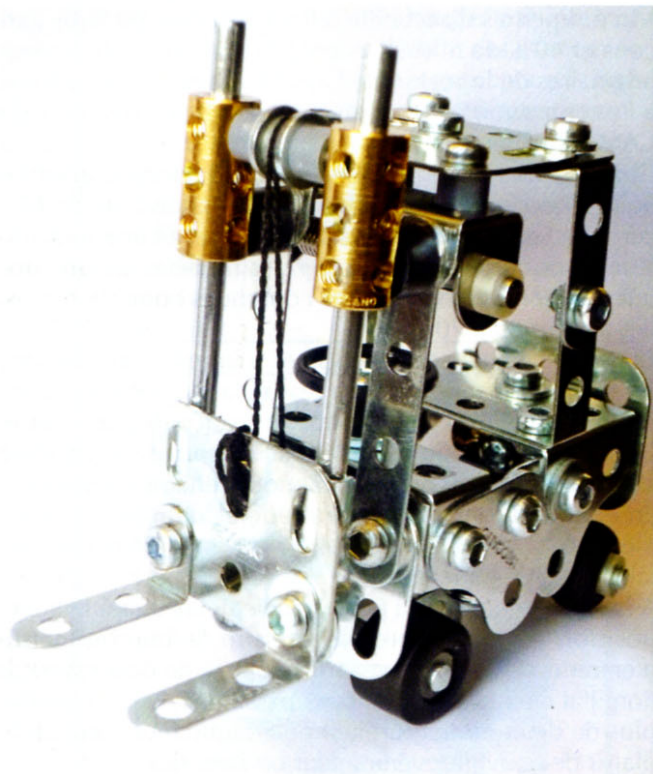


Celle située au centre, orientée vers le bas, sert de fond de caisse pour le conducteur et aussi de support pour la transmission de direction et pour les roues avant.

L'habillage avant et arrière est réalisé par deux poutrelles plates 3 trous n° 133h.

La cabine

Les montants de la cabine sont réalisés à l'avant par 2 bandes étroites 4 trous n° 235h et à l'arrière par 2 bandes coudées étroites n° 846a mises bout à bout. La cabine est coiffée de 2 poutrelles 3 trous n° 103h, reliées



aux montants avant par l'intermédiaire de 2 équerres n° 12 fixées sur une bande coudée n° 48, une mini-entretoise plastique n° 38b assurant l'ajustement en hauteur de chaque montant.

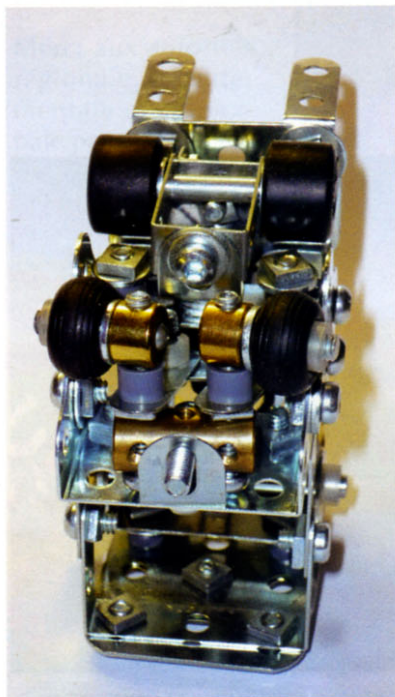
La commande de direction

Un volant n° 321 est maintenu par un boulon de 28 mm n° 111d qui traverse par son trou central la bande coudée située à l'avant du châssis. Dans sa partie inférieure, ce boulon de 28 mm fixe un ressort d'attache n° 176 entre 2 écrous. Ce ressort maintient la corde n° 40 qui transmet le mouvement de direction aux roues.

Deux plots latéraux, constitués chacun d'un boulon de 9,5 mm n° 111c, d'une rondelle n° 38 et d'une mini-entretoise plastique n° 38b, sont fixés à la bande coudée n° 48 qui matérialise le fond de caisse. Ces plots permettent d'écarter la corde avant qu'elle ne rejoigne le train de roues arrière, attachée à 2 boulons de 9,5 mm.

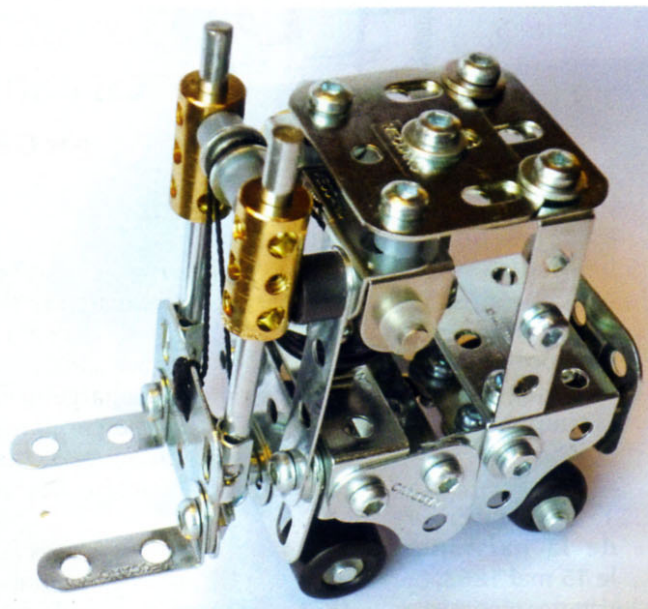
Le train de roues

À l'arrière, chaque pneu n° 142l est monté sur une cheville filetée n° 115 à l'aide d'une entretoise plastique n° 38a qui fait office de moyeu. La cheville filetée est fixée dans une bague d'arrêt n° 59. Cette bague d'arrêt est vissée à la perpendiculaire au bout d'un boulon de 19 mm n° 111, en maintenant serrée une bande étroite 2 trous n° 806b et une mini-entretoise n° 38b à l'aide d'un écrou. La partie supérieure des boulons de 19 mm traverse chaque extrémité d'un accouplement pour tringles n° 63 en restant libre à l'intérieur afin d'assurer le pivotement des roues.



Cet accouplement pour tringle est fixé en son milieu à une équerre n° 12 à l'aide d'un boulon de 19 mm n° 111, qui la relie au châssis.

Les 2 pneus n° 142n du train de roues avant sont montés sur une tringle de 4 cm n° 18a. Cette tringle est enfilée dans un support double qui est fixé au trou central de la bande coudée n° 48 du fond de caisse, à l'aide d'une équerre n° 12.



Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser ce modèle :

La fourche

Deux équerres étroites n° 812b fixées sur une poutrelle plate n° 103h forment la partie portante de la fourche. Cette partie est fixée aux montants de la fourche, constitués de 2 tringles de 6 cm n° 16a, à l'aide de 2 raccords tringle et bande n° 212.

Les montants de la fourche coulisent dans 2 accouplements pour tringles n° 63, fixés en haut des montants de la cabine avec l'écartement d'une entretoise plastique n° 38a sur chaque montant.

La commande de la fourche

La commande est transmise par l'intermédiaire d'une corde n° 40 fixée à l'aide d'un ressort d'attache n° 176 sur une tringle de 5 cm n° 17 qui tourne dans la bande coudée n° 48 située à la partie supérieure avant de la cabine. Une manivelle, constituée par une bague d'arrêt n° 59 dans laquelle sont vissés 2 boulons n° 37b, est fixée à une extrémité de cette tringle.

La corde passe à la partie supérieure par une poulie composée de 2 mini-entretoises plastique n° 38b, de 2 rondelles n° 38 et d'une bague d'arrêt silicone n° 59c. Cet ensemble est monté sur une cheville filetée n° 115 fixée entre les 2 raccords de tringles.

A la partie inférieure, la corde coulisse sur le corps d'un boulon-pivot n° 147d, fixé par une équerre n° 12 au châssis.

Ainsi, le mouvement de la manivelle permet d'actionner la fourche de haut en bas.



nb	réf	désignation
2	10	support plat
1	11a	support double 12 x 25 mm
7	12	équerre 13 x 10 mm
2	16a	tringle de 6 cm
1	17	tringle de 5 cm
1	18a	tringle de 4 cm
33	37a	écrou
22	37b	boulon
24	38	rondelle métallique
7	38a	entretoise plastique
8	38b	mini-entretoise plastique
1	40	corde
3	48	bande coudée 3t x 1t 38 x 12 mm
1	51d	plaque à rebords gousset 38 x 25 x 12 mm
3	59	bague d'arrêt
8	59c	bague d'arrêt silicone
3	63	accouplement pour tringles
5	103h	poutrelle plate 3 trous 4 cm
3	111	boulon de 19 mm
7	111c	boulon de 9,5 mm
1	111d	boulon de 28 mm
3	115	cheville filetée
2	133a	gousset d'assemblage (petit)
2	142l	pneu Ø 15 mm larg. 8 mm
2	142n	pneu Ø 16 mm larg. 11 mm
1	147d	boulon-pivot 14,7 mm
2	176	ressort d'attache pour corde
2	212	raccord tringle et bande
2	235h	bande étroite 4t 50 mm
1	321	volant d'auto Ø 20 mm plastique
3	806b	bande étroite 2t 25 mm
1	811a	support double 2t x 1t x 2t étroit
2	812b	support équerre L 90° : 1t x 2t étroit
2	846a	bande coudée étroite 38 x 25 mm

LA FERTÉ-MACÉ 2013

LES DISCOURS D'INAUGURATION

Jean Max prend la parole en premier.

MM les élus et bénévoles, Chers amis,

Je commencerai mon propos par un hommage à Frank Hornby dont nous célébrons presque jour pour jour le 150^{ème} anniversaire de la naissance, le 15 mai 1863.

Mesdames, messieurs et chers amis Meccano, bonjour.

Ces quelques mots pour remercier les présents, le Président du conseil régional de Basse Normandie, le Président du conseil général de l'Orne, les élus et le personnel municipal de La Ferté-Macé, le personnel de l'office du tourisme, madame la proviseur, madame l'enseignante et ses élèves du BTS commercial et tous les bénévoles sans qui cette exposition n'aurait pu avoir lieu. Je profite de ces quelques minutes pour remercier tous ces amis qui ont pendant plus d'un an supporté mon fichu caractère de cochon quand il est agacé par une contrariété qui le fait démarrer au quart de tour.

Désolé de vous avoir agacé, mais cette 40^{ème} exposition doit rester dans les mémoires.

José Collado – Conseiller général du canton de La Ferté-Macé.

Remerciements à tous et en particulier à Jean Max, cheville ouvrière de l'expo, les bénévoles, la municipalité de La Ferté-Macé, qui depuis 2 ans préparent cette expo.

Je salue le président Bernard Guittard, le président fondateur Maurice Perraut, Eric Renou Président du CFE. Je suis heureux de vous accueillir et d'accueillir la 40^{ème} exposition internationale de Meccano dans l'Orne, sur le canton de La Ferté-Macé.



Conclusion : "Jouer c'est la vie" dit le jeu de Meccano. Un jeu qui s'apparente à une construction, de la même manière "tout projet territorial est une construction, nous avons besoin de toutes les pièces et de tous les acteurs !" "Construire c'est la vie; la vie d'un territoire, d'une cité..."

"Tout a été fait pour que cette manifestation soit une réussite. Bon 40^{ème} anniversaire!" Allons de l'avant ! Continuons !

Bernard Guittard - Président du CAM

Grâce à vous tous, nous sommes très heureux de nous retrouver encore une fois réunis pour ces trois journées magiques autour de notre Meccano et du chemin de fer miniature, qui comme toujours passent beaucoup trop vite tant nous avons de choses à nous dire et de magnifiques modèles à admirer...



Je voudrais remercier chaleureusement tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à la préparation de cette manifestation qui est chaque année le point d'orgue de l'activité de notre Club.

Un grand merci à notre ami Jean-Max Estève qui, en prenant l'initiative, a été la cheville ouvrière de cette grande fête préparée de longue date.



Merci aux autorités régionale, départementale et municipale pour leur totale implication.

Merci aux bénévoles et à tous les services techniques sans lesquels rien n'aurait été possible.

Merci à nos amis anglais qui ont répondu avec enthousiasme à notre proposition de participation à cette grande manifestation.



Les présidents du CAM

Et maintenant, comment continuer ?

Vous connaissez tous cette phrase pleine d'espoir et de curiosité que nous pouvions lire au dos de nos manuels d'instruction des boîtes des années 50. Cette phrase, toujours d'actualité, est une incitation à aller de l'avant.

Cette année, notre assemblée revêt une solennité particulière, car nous fêtons les 40 ans de la création de notre Club des Amis du Meccano et les trente ans du Cercle Ferroviophile Européen.

Je rends ici hommage à mes cinq prédécesseurs que nous avons la chance d'avoir toujours avec nous, en particulier au premier d'entre eux, notre Ami Maurice Perraut, Fondateur et Président d'honneur.

Mais, au fait, Maurice, c'est bien grâce à toi que nous sommes là ! Toi, le collectionneur chevronné, véritable encyclopédie de notre jeu favori, qui as eu cette riche idée de créer le CAM avec une poignée de copains il y a 40 ans, ce CAM que tu as su animer et développer pour t'entourer des constructeurs en tous genres dont certains - je ne citerai pas les noms de peur d'en oublier - sont devenus des légendes en repoussant toujours plus loin les limites de notre jeu.

Maurice Perraut, Président fondateur du CAM

Conscient d'être l'heureux responsable de cette situation Meccano, je me permets à ce titre de remercier à mon tour les personnalités municipales pour nous avoir favorisé la tenue en cette ville de cette Exposition. Elle revêt cette année, comme l'a souligné notre Président, un caractère exceptionnel puisqu'elle coïncide avec le 40^{ème} anniversaire du Club. Vous avez ainsi permis, Mesdames, Messieurs, à notre Ami Jean-Max Estève de réaliser dignement son rêve qui était d'en être l'organisateur. Devant cet acquis, je me fais l'interprète de l'ensemble

des membres du Club pour t'adresser, mon cher Jean-Max, nos plus vifs compliments.

Cher Bernard, je suis particulièrement sensible aux éloges dont tu me couvres pour avoir pris l'initiative de fonder ce Club. Je saisis l'occasion qui m'est offerte pour évoquer de vive voix à ton intention ainsi qu'à celle de tous nos Amis du Club quelques souvenirs restés sous silence et d'autres impérissables qui ont émaillé la période pré-club. Les premiers sont liés à la crainte qu'une telle initiative soit vouée à l'échec et me ridiculise (j'étais bien loin d'imaginer le fulgurant succès qu'elle allait rencontrer). A cette inquiétude s'ajoutait celle d'être dans l'impossibilité de prévoir la parution indispensable d'un bulletin de liaison inter-membres compte tenu des éléments quasi inexistantes dont je disposais.

Ma ténacité prévalant sur ces tracasseries, je n'attendais finalement qu'un déclic pour mettre ce projet de club à exécution. Il fut à ma portée ce jour de 1968 où tous les adeptes connus de ce jeu scientifique étaient réunis à l'initiative de mon premier correspondant dans son appartement parisien. Nous y étions tous sans exception, soit cinq, ce qui actuellement porte à rire et je le conçois aisément. Ce qu'il convient de considérer est l'ambiance euphorique qui régna ce jour là, déterminante en faveur de mon projet. Il était dès lors scellé et chacun s'employait à battre le tambour pour sortir de l'isolement d'autres passionnés Meccano en les invitant à nous rejoindre pour goûter aux joies que nous avions connues. Je tairai toute la suite qui vous est relatée par notre magazine N° 100 ainsi que par celui distribué ce jour.

Je me dois par contre de souligner que de cet antique groupe de cinq passionnés que nous étions, un second et dernier témoin de cette journée de liesse de 1968 subsiste, s'agissant de notre Ami Yves Flamand.

Tenant compte de l'amitié et de la confiance indestructibles qui nous lient, Yves qui n'a pu, à son grand regret, être des nôtres en ce jour mémorable, m'a confié ce message à vous transmettre qu'il a intitulé :

Confessions d'un ancien

Qu'écrire à l'occasion de cette 40^{ème} exposition internationale du Club des Amis du Meccano ? J'évoquerai d'abord ce jeu, ou jouet, aussi bien élément de loisir pour les adultes, qu'outil pédagogique pour les plus jeunes, et plus que centenaire.



Tout a déjà été dit sur cette géniale invention, aux possibilités multiples et réversibles d'assemblage pour des modèles statiques ou animés, dont le succès découle, entre autres critères, du choix initial judicieux pour le matériel retenu de l'échelle du demi-pouce, de ses multiples et sous-multiples, si bien adapté aux doigts enfantins comme accessible aux mains adultes.

Mais c'était essentiellement une activité solitaire. Ayant eu l'occasion de me rapprocher de la maison Meccano à l'occasion d'une visite à Bobigny, j'ai rencontré l'un de ses cadres, monsieur Gérard, qui m'a mis en relation avec Georges Perrard et un petit groupe d'amis, aussi mordus que moi : parmi eux, Maurice Perraut, Michel Delannoy, Ulysse Bachelard, et encore d'autres, avec lesquels les rencontres périodiques ont été fructueuses puisque ce noyau a conduit finalement à la naissance du CAM.

Le club a mis au point, sous la conduite de son président Maurice Perraut, des rapports adaptés avec la Société Meccano, y compris juridiques, et une coopération bienveillante a contribué au développement du CAM tel qu'il est maintenant. Je ne voudrais pas oublier de souligner l'action, qui me semble importante, exercée en direction des jeunes comme le concours doté de prix.

En ce début du XXI^{ème} siècle où le virtuel - télévision, informatique, internet - tient tant de place, n'oublions pas que la main est le prolongement du cerveau, et qu'une activité manuelle de loisir a son utilité, à caractère pédagogique pour les jeunes, mais constitue aussi un élément d'équilibre psychique : le système d'assemblage Meccano, efficace et réversible, nécessite patience et attention, facilite l'imagination et la création et, finalement, procure une grande satisfaction au constat des réalisations.

Le nombre des adhérents à ce jour du Club des Amis du Meccano, la qualité de son bulletin, le succès de ses expositions, l'amitié et la coopération entre ses membres, témoignent d'une remarquable réussite qui lui a donné accès, parmi d'autres, au rang international, en continuité avec la "Gilde Meccano" du temps de Frank Hornby. Mon souhait est que son activité se perpétue, accompagnée de l'évolution indispensable à tout progrès, en concertation avec la société Meccano, en restant fidèle au souci éducatif contenu dans le slogan de la marque à l'époque où je l'ai découvert :

Le club a mis au point, sous la conduite de son président Maurice Perraut, des rapports adaptés avec la Société Meccano, y compris juridiques, et une coopération bienveillante a contribué au développement du CAM tel qu'il est maintenant. Je ne voudrais pas oublier de souligner l'action, qui me semble importante, exercée en direction des jeunes comme le concours doté de prix.

"Meccano est plus qu'un jouet"

YVES FLAMAND CAM 0016 ■



Mes chers Amis, je conclurai en me confondant en remerciements au regard de cet accueil que vous avez réservé à mon initiative. Que de chemin parcouru depuis cette antique hésitation et ce Club que vous avez actuellement hissé, grâce à votre détermination, au rang des plus prestigieux Club Meccano mondiaux. Comment le contester avec cet effectif de plus de 700 adhérents qui l'honorent actuellement ?

Sur cet émerveillement, et enclin à la modestie consécutive à la jeunesse qui me caractérise, je vous donne allègrement rendez-vous pour la célébration du 50^{ème} anniversaire du CAM !

MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■

Cercle Ferroviophile Européen – Président Eric Renou, représenté par Francis Deshayes

Monsieur Le Conseiller Général, Monsieur Le Maire, Chers Amis Meccano, Mesdames, Messieurs, Au nom du Cercle Ferroviophile Européen, de son Bureau et de tous ses membres, je tiens à vous remercier pour l'accueil chaleureux et la parfaite organisation dont nous bénéficions et qui nous permet de fêter dignement les 30 ans de notre Club aux côtés du CAM qui lui, soufflera ses 40 bougies. Quoi de plus fort pour illustrer un jumelage déjà initié entre nos deux clubs.

Je tiens également à manifester notre profonde gratitude à notre camarade Jean-Max Estève qui n'a pas ménagé sa peine et investi toute sa passion afin que cet événement fasse date, qu'il en soit vivement remercié.

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

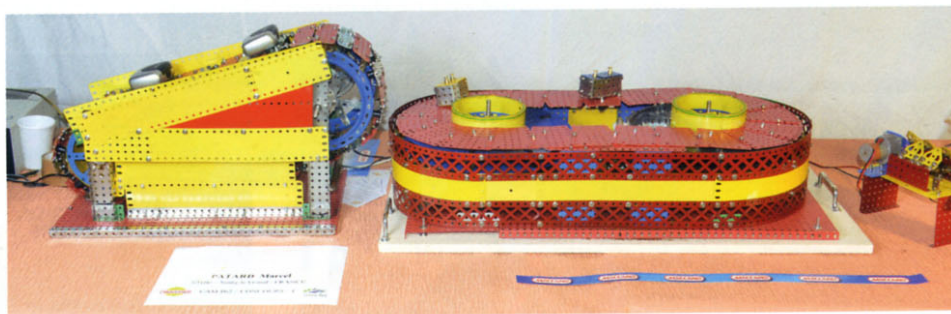


LA FERTÉ-MACÉ 2013

L'EXPO EN PHOTOS

Marcel Patard – CAM 0862

Tapis roulant pour bagages d'aéroport. Un premier tapis roulant incliné monte les bagages vers un deuxième tapis roulant à destination des voyageurs, pour récupération par ceux-ci.



Jean-Pierre Guibert – CAM 0812

Réseau ferroviaire en voie 0 en Meccano. Outre le circuit complet, l'ensemble comporte de nombreux trains et wagons, trois autorails, deux michelines, deux locomotives vapeurs, trois locomotives électriques et de nombreux accessoires.



Jacques Blondet – CAM 0303

Grue de chemin de fer. Modèle de la boîte N° 10 déjà exposé à Bort-les-Orgues.

Claude Gobez – CAM 0072

Horloges et stand du CAM.



Wilhelm Dewulf – CAM 0590

Tricycle de manutention : tricycle, sens de marche et direction par joystick. Levage, préhension de blocs parallélépipédiques pour montage de piles ou de briques.

Philippe Oury – CAM 1608

Camion Renault Magnum : camion tracteur Renault Magnum attelé à une remorque porte engins. Voir article détaillé dans magazine CAM N° 120.



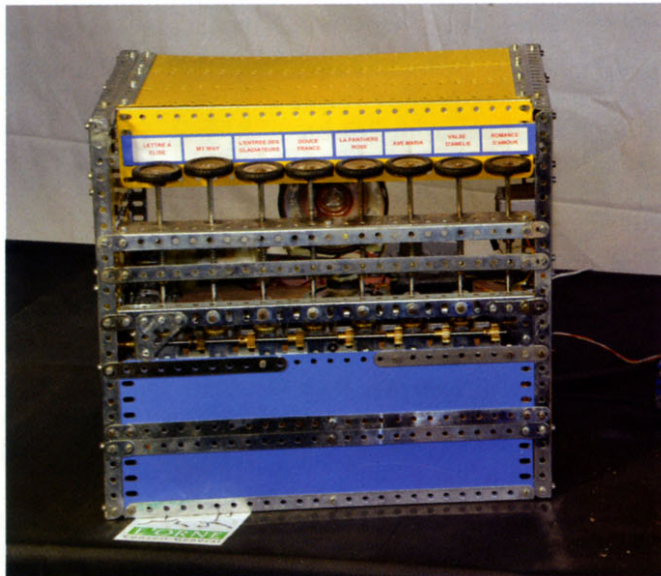
Albin Treil – CAM 0873

Chargeur télescopique. Il s'agit du Mosel Plan N° 95 de MW Models. Toute la partie mécanique a été revue, avec notamment le vérin de la flèche réalisé entièrement avec des pièces Meccano, selon le principe décrit dans le Constructor Quarterly N° 88 page 55.



Alain Larchier – CAM 1742

Boîte à musique. Ce modèle est une boîte qui joue huit morceaux différents. Le son est produit par des mécanismes de boîte à musique qui sont embrayés lorsque l'on appuie sur la touche correspondant à l'air choisi.



Jean Hankenne – CAM 0491

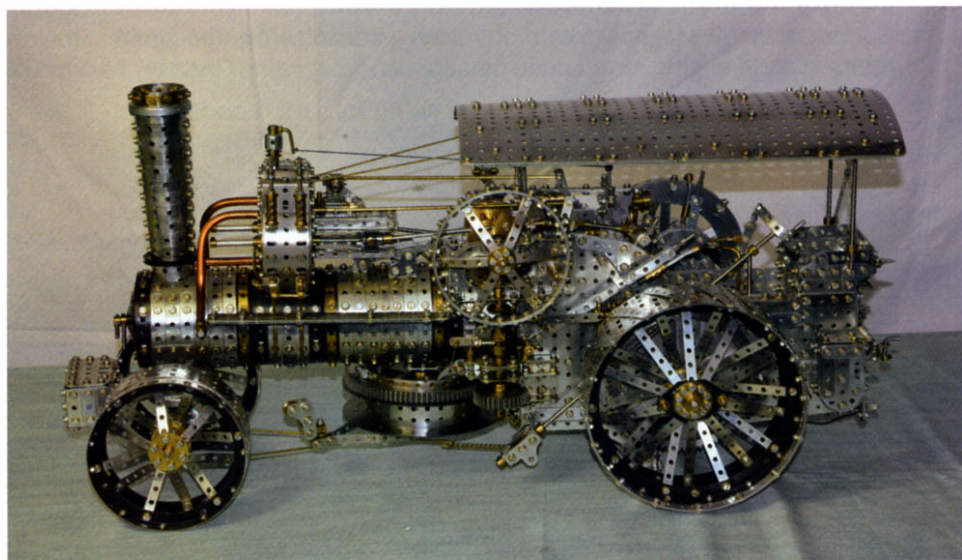
Deux petites locomotives, une grue de chantier, une machine à vapeur d'usine, une machine à vapeur industrie agricole.

Claude Calle – CAM 1412

Grue de chantier : grue utilisée dans les travaux publics pour l'aide à la construction d'immeubles de grande hauteur.

André Bénéteau – CAM 1524

Roupinac : machine à roupinaquer.



Terry Allen – Invité

Fowler Superba Type 30. hhp Ploughing. Huit engins de labour "Superba" ont été construits en 1927 et fournis au gouvernement italien pour un programme de mise en valeur des terres. Aucun de ces engins n'a survécu, ce modèle est basé sur les dessins réalisés pour un modèle à vapeur vive.

Michel Alessi – CAM 0729

Modèle N° 9.20 du manuel d'instructions de la boîte N° 9 de 1948. Il s'agit du chariot à fourche. Le modèle a été perfectionné et personnalisé pour l'exposition, doté d'une radio-commande à distance, il exécute tous les mouvements comme le véritable chariot industriel. Il est muni d'un klaxon et d'un gyrophare fonctionnels présents sur le modèle.



Jean-Marie Jacquel – CAM 0461

Divers petits modèles.



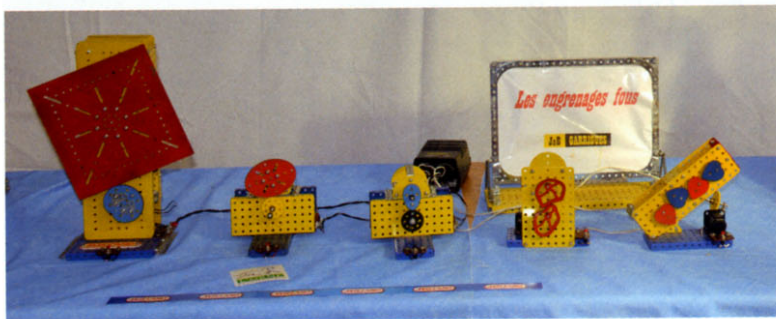
Christophe Dondeyne – CAM 1476

Plusieurs véhicules.



Jean Garrigues – CAM 0931

Divers mouvements à engrenages curieux : horloge à engrenages carrés et engrenages fous, horloge à engrenages carrés défiant les lois du pendule et d'une précision vraisemblablement approximative, engrenages bizarres non circulaires.



Michel Lhomme – CAM 0959

Présentation de boîtes de collection : initiation à la datation des boîtes anciennes.

Jim Mac Culloch – CAM 1529

Quatre modèles : grue mobile, Spinnaker Tower (tour du port de Portsmouth à l'échelle 1/40), mini-hélicoptère CH 46 Sea Knight échelle 1/87, mini-excavatrice échelle 1/100.



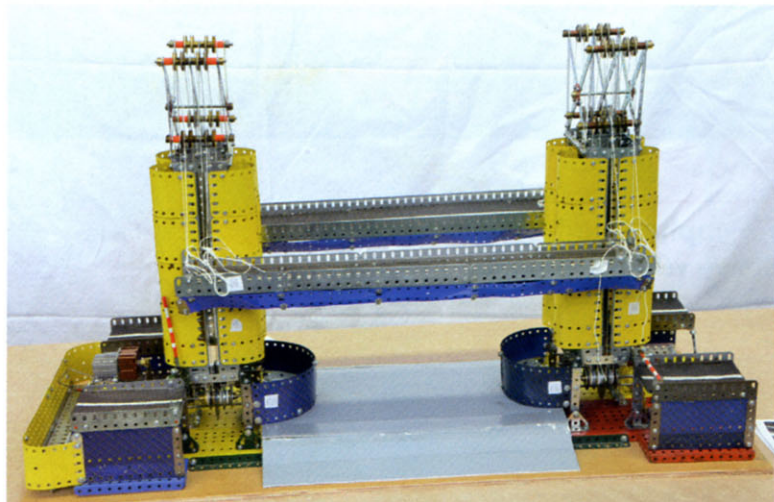
Bernard Tesson – CAM 1599

Chariot élévateur : représentation du chariot élévateur à l'échelle 1/8ème JCB940. Mât de levage à triple expansion, boîte de vitesses et marche arrière, pont arrière oscillant et directionnel. Modèle animé par un seul moteur pour la traction et l'élévation de la fourche. Poids 8,5 kg.



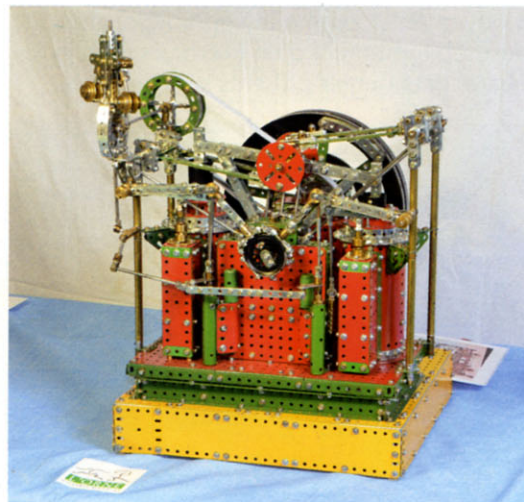
Jean Tresson – CAM 1388

Trois modèles : le pont Pégasus Bridge (pont levant une travée). Le pont Gustave Flaubert de Rouen (pont à deux tabliers-autoroute levant). Robot 'Walloe' tête et bras arrimés, avec une micro caméra pour filmer et montrer aux visiteurs sur un écran ce qui se passe autour.



Howard Somerville – Invité

Deux machines à vapeur stationnaires de 1867 et 1914 utilisées pour animer des machines dans les usines et manufactures : machine Diamond Rope Works, machine Tumbling Beam.



Roger Martin – CAM 0152

Deux modèles : carrousel d'un diamètre de 80 cm, locomobile. Boîtes en bois permettant de ranger son Meccano.



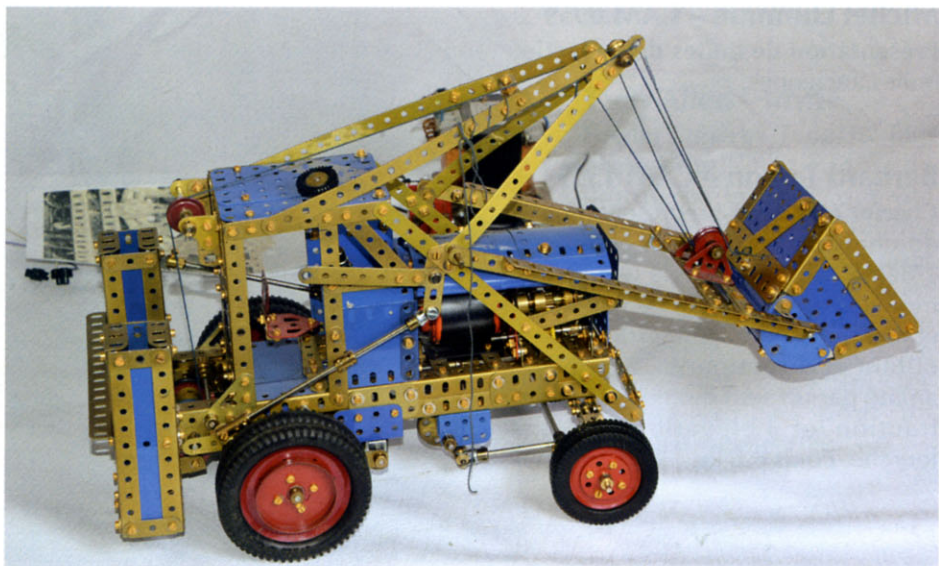
Frédéric Roger – CAM 1619

Circuit de chemin de fer.



Serge Hondemarck – CAM 0606

Benne pelleuse automobile (modèle N° 10.4). Modèle présenté avec quelques modifications : direction revue et corrigée, les roues avant tournant sur des axes lisses. Motorisation par un moteur Hectoperrm, première démultiplication par courroie et pignon. Rajout d'une suspension arrière par un système breveté Pierre Monsallut.



Sylvain Muller – CAM 1801

Pont roulant sur chemin de roulement. Il s'agit d'un pont roulant alimentant un atelier de charpente métallique. Autres éléments pour la manutention : chariot élévateur et camion plateau, banc de perçage de profilés.



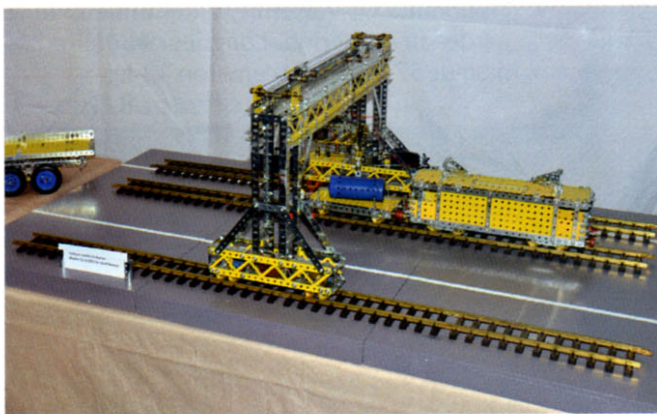
Roger Blanchard – CAM 1736

Grue à benne preneuse et péniche. Grue à benne preneuse déchargeant une péniche sur le canal du nivernais dans les années 1900 / 1940. Carrousel.



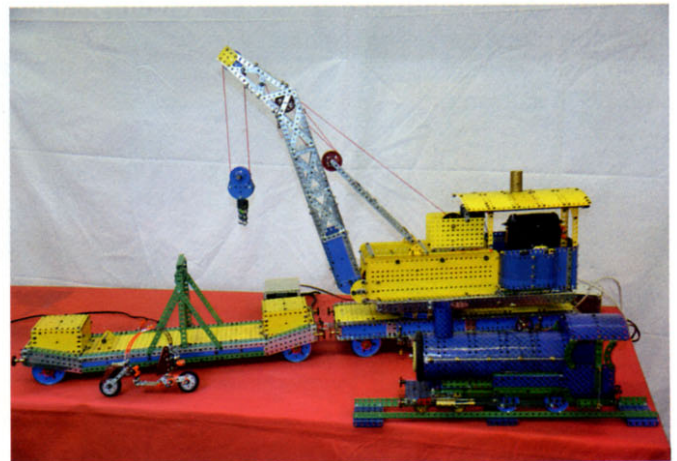
Didier Roussel – CAM 1191

Portique de manutention. Modèle inspiré de Constructor Quaterly de décembre 2012.



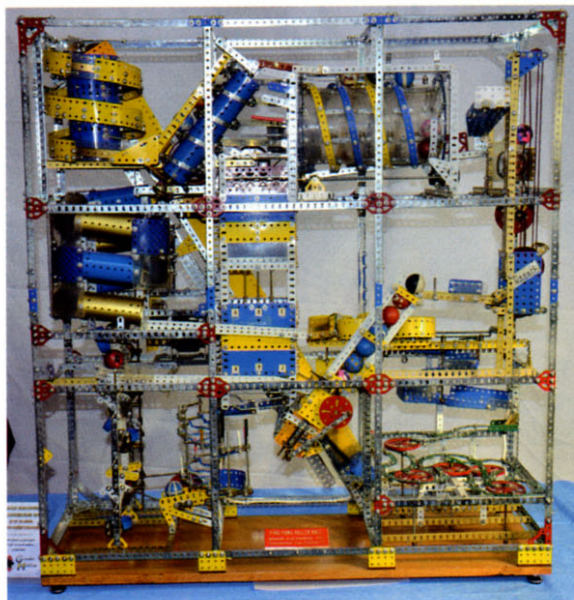
Jean-René Mercuzot – CAM 1776

Grande grue de dépannage à vapeur avec remorque. La motorisation est assurée par 10 petits moteurs Meccano de 6 volts.



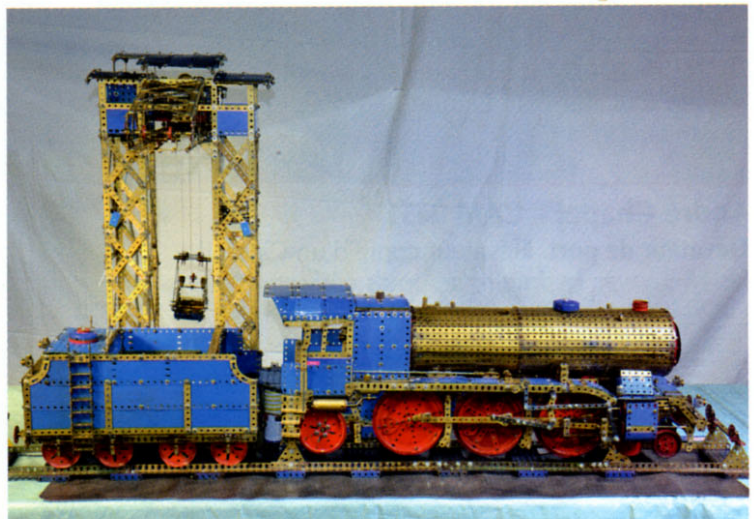
Bernard Garrigues – CAM 0254

Ascenseur, modèles ludiques, Roller balls de Paul Freydier.



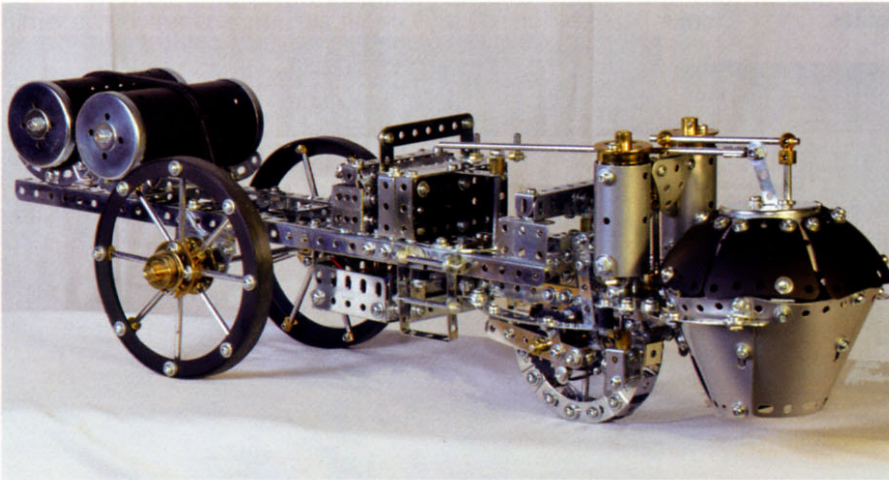
Bernard Dreux – CAM 1815

Divers modèles.



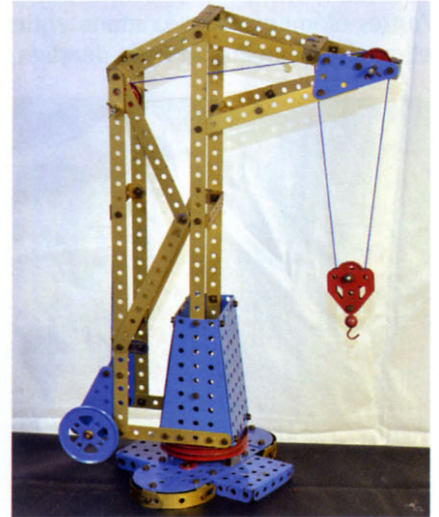
Gérard Jousse – CAM 1656

Fardier de Cugnot. Le premier véhicule de manutention motorisée de l'histoire à l'échelle 1/12ème. Les micro-modèles de Gégé.



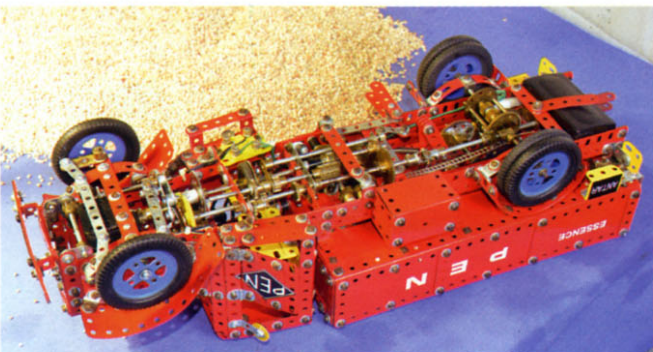
Cyril Termoz – CAM 1321

Divers modèles.



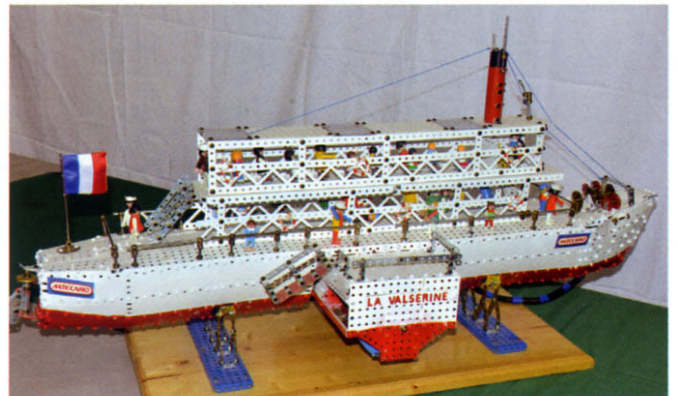
Jean-Pierre Veyet – CAM 0983

Citroën P45. Reproduction d'un camion Citroën type P45 d'après une photo. Le modèle dispose d'une direction fonctionnelle, d'une transmission avec deux vitesses avant plus la marche arrière et d'un différentiel, ainsi que d'une benne basculante. Mécanismes entraînés par un moteur Meccano N° 700. Ici : vue de dessus du mécanisme.



Georges Rollet – CAM 1629

Bateau à roues à aubes. Modèle construit selon le modèle d'un bateau navigant sur le lac Léman (Suisse – France) que j'ai nommé La Valserine, en l'honneur de la ville de Bellegarde-sur-Valserine. Longueur 130 cm, largeur 48 cm, hauteur 57 cm, poids environ 12 kg.



Amicale Laïque Jean Zay -

Philippe Antoine – CAM 0566

Bande transporteuse. Ensemble de bandes transporteuses réalisé en partie par les jeunes meccanomen de l'Amicale Laïque Jean Zay de Clermont-Ferrand.

André Chapel – CAM 0451

Elévateur de port. Elévateur copie d'un Caterpillar 15 T. avec hydraulique, poids environ 40 kg. Finition du système en cours.

Manuel Marchand – CAM 1592

Train routier : modèle radiocommandé réalisé sur une base Design 4. Citroën 2 CV et Jeep réalisés sur base roulante Design 4.

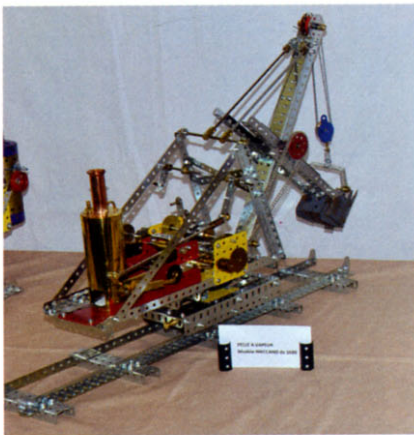
Bruno Odeyer – CAM 1601

Divers modèles motorisés.



**Maurice Roussel –
CAM 1225**

Pelle à vapeur. Il s'agit du super-modèle N° 19 A : un excavateur mécanique animé par une machine à vapeur verticale.



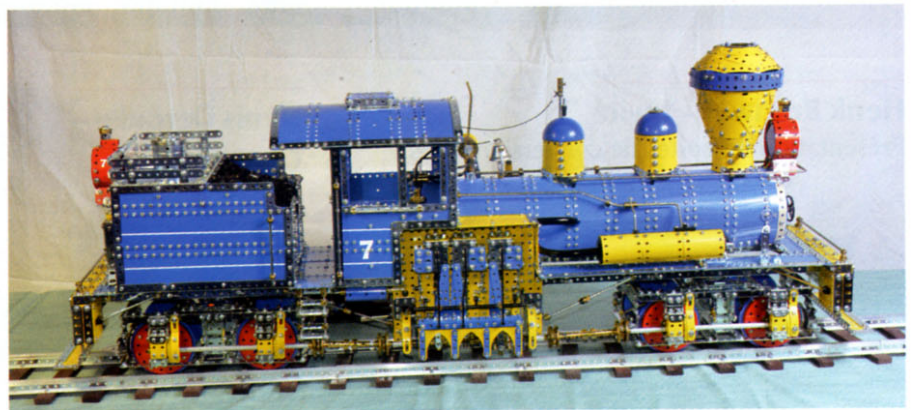
James Chaudron – CAM 1666

Diverses constructions : camion nacelle de pompiers, Harley Davidson, Tour Eiffel, châssis auto avec boîte de vitesses et embrayage.



Marcel Rebischung – CAM 0263

Locomotive à vapeur Shay. Modèle évoluant sur rails réalisé à l'échelle 1/8ème, longueur 1,30 m, poids 28 kg.



**Maurice Perraut –
CAM 0001**

Documentation et objets Meccano de collection.

**Gérard Baguelin –
CAM 1790**

Boîtes de collection.

James Lawarrée – CAM 1564

Diverses constructions et vente de boîtes pour le CAM.

Thomas P. Rothenhäusler – CAM 1469

Divers modèles réalisés en Meccano ancien.



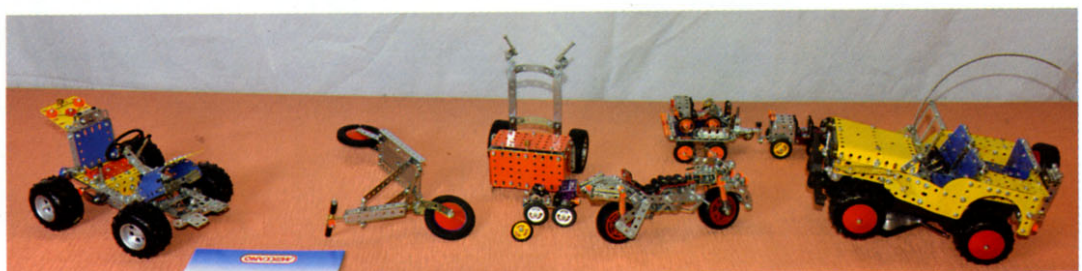
Dominique Potier – CAM 1899

Divers modèles.



Stéphane Guittard – CAM 1850

Le diable et sa caisse, Karting et Moto : modèles d'inspiration libre. Tacots. Pelle mécanique : inspirée de la boîte 15 modèles.



Michel Bréal – CAM 0793

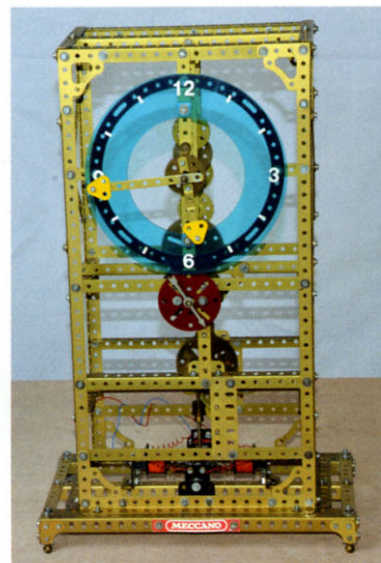
Drague pelleuse géante à godets.



Jean-Michel Delaunay –

CAM 0316

Divers modèles, pendule de table



Henk Bronwer – Invité

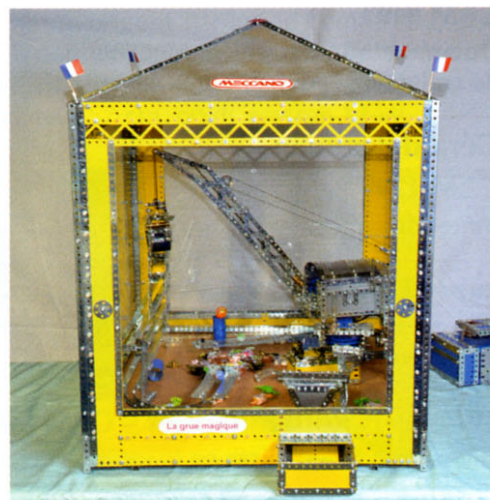
Présentation de boîtes de conversion rares.



Denis Derouille –

CAM 1614

Grue magique : grue de port placée dans un cube de 0,70 cm d'arête construit en cornières et plexiglas, représentant une attraction de fête foraine avec commandes déportées pour extraire des bonbons ou des chocolats.



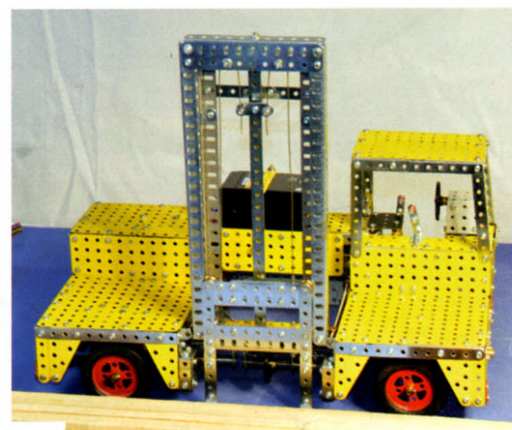
Bernard Guittard – CAM 1198

Méhari Citroën 4x4 entièrement fonctionnelle à l'échelle 1/4. Citroën DS 23 : en cours de montage, transposition des fonctions hydrauliques et électromécaniques. Plusieurs petits modèles didactiques.



Albert Charrier – CAM 0993

Chariot élévateur latéral. Cet engin est équipé d'un mât élévateur rétractable placé sur le côté. Le chargement latéral est particulièrement adapté à la manutention d'objets longs, poutrelles, bois de charpente, etc.



Jean-Maxime Lafont – CAM 0826

Réseau ferré : ensemble de locomotives et de wagons fabriqués en Meccano et d'autres de marques Hornby, JeP ou LR. Ce circuit est destiné aux enfants qui peuvent en prendre les commandes.



Francis Hamon – CAM 0512

Grue mobile à portique sur pneus. Cette grue est utilisée pour la maintenance de bateaux à moteur ou de voiliers (sans démonter le mât). Grâce à sa grande mobilité, la grue permet de déposer les bateaux sur des chandelles en vue de leur entretien ou de leur réparation, puis de les remettre à l'eau.



Jean-Jacques Lécluse – CAM 0904

Tracteur locomobile. Il s'agit d'un modèle de locomobile à vapeur datant des années 1930.

Christian Allain – CAM 1487

Machine à vapeur horizontale. C'est une machine genre Corliss avec condenseur, chaudière et cheminée, avec un petit atelier mû par des courroies. Une rotonde et une gare de marchandises sont présentées sur le stand de Jean-Pierre Guibert.



Jacques Proux – CAM 1289

Diverses constructions et exposition de boîtes anciennes.

Francis Parant – CAM 1716

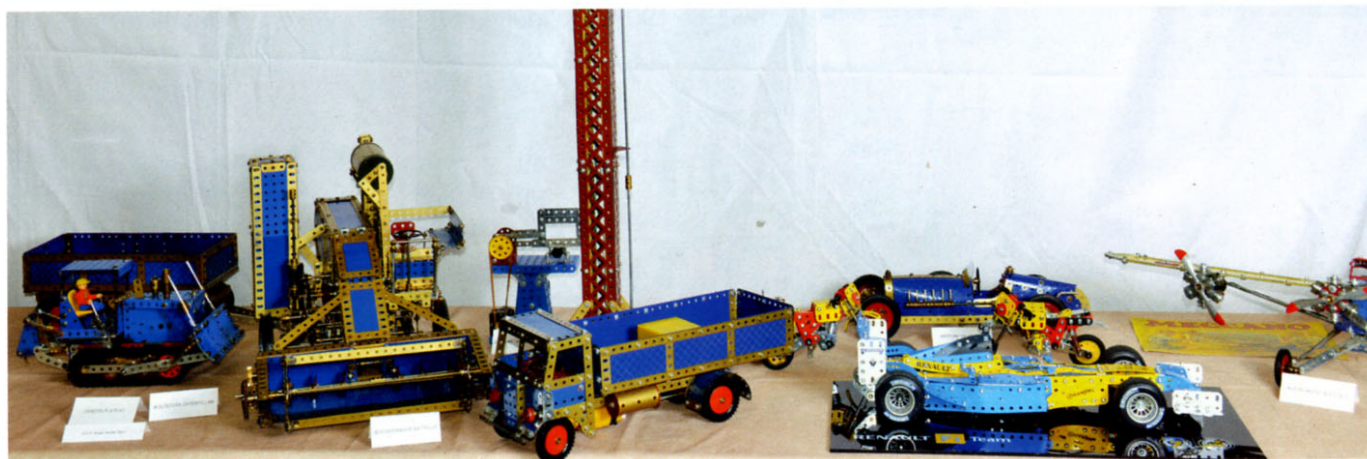
Camion grue, machine à vapeur, pelle mécanique, scie, automobile, moissonneuse, motocyclette.

Jeannot Buteux – CAM 0132

Anciennes littératures Meccano et brevets.

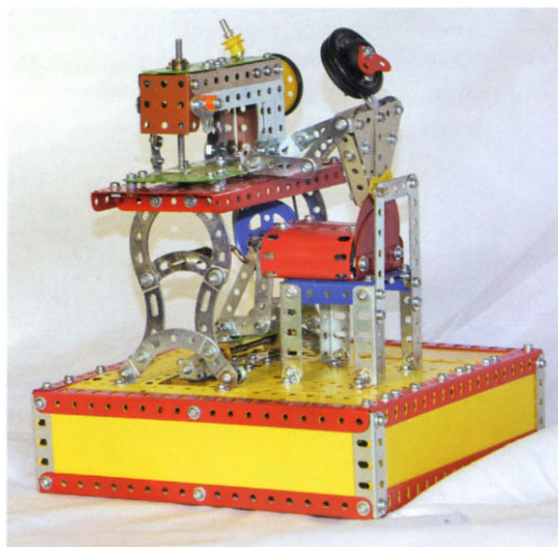
Christian Parent – CAM 1693

Horloge comtoise. Modèle d'une hauteur environ 2,40 mètres.



Jean-François Nauroy – CAM 1332

Machine à coudre à pédale, d'après Margaret Massingham. Dinosaur bipède genre vélociraptor, d'après une idée de Mike Blayney et une suggestion de Martine Pouchet.



Sébastien Robillard – CAM 1684

Grue flottante automatique : grue ponton avec mécanisme de levée de la flèche, rotation de la tour et système de rotation des roues à 90°. Le tout est actionné par des manivelles.



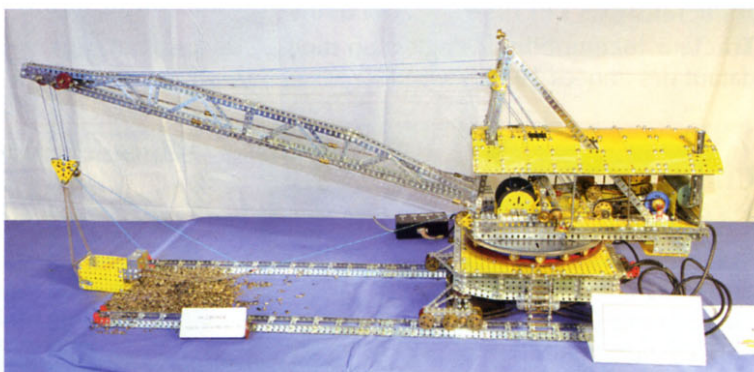
Jean Boibergue – CAM 0171

Circuit de chemin de fer.



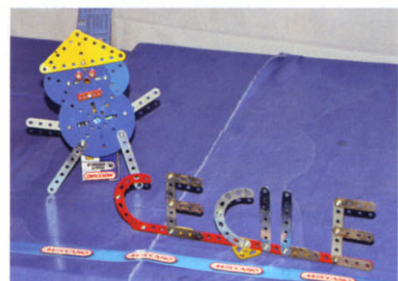
Jean-Pierre Greiner – CAM 0794

Drague excavatrice géante : super-modèle N° 27 modifié par le regretté Alain Legrand.



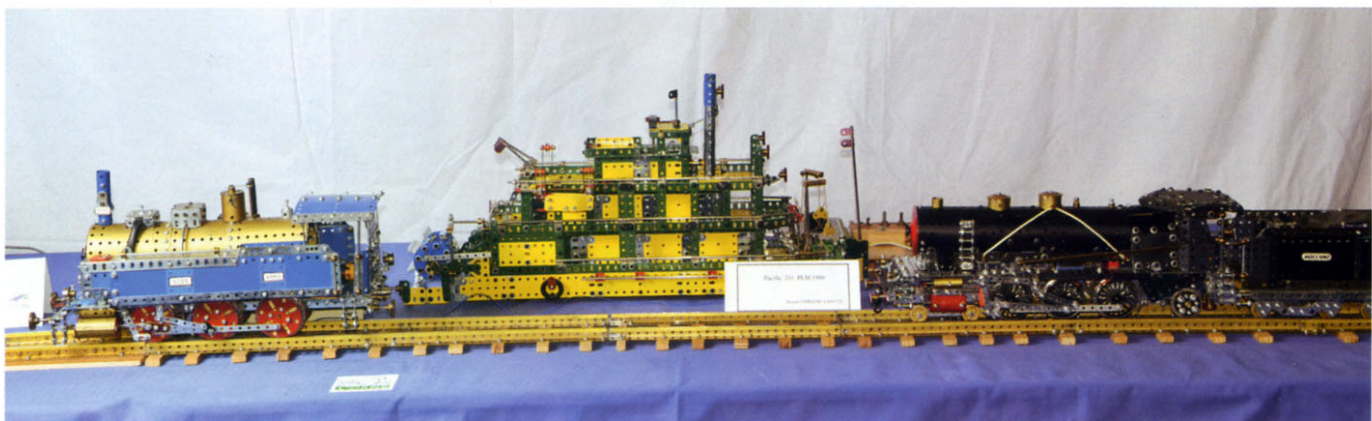
Cécile Robillard – CAM 1684

Plusieurs petits modèles.



Jacques Tarratre – CAM 1758

Petit réseau de chemin de fer : locomotive 030 de 1876, Pacific 231 de 1909, Krokodile de 1930, motrice à crémaillère.



Michel Beaurepaire – CAM 0186

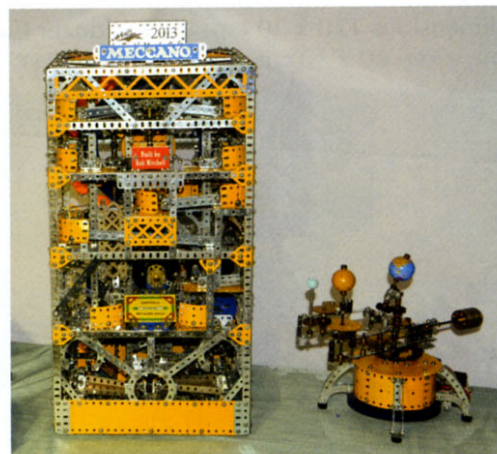
Barographe mensuel meccano.

Ce modèle est une balance à air. Il mesure le poids de l'air au-dessus de nos têtes à l'aide de capsules barométriques, appelées capsules de Vidée (Lucien Vidée 1805 – 1866). Les faibles variations de quelques microns sont amplifiées quatre cents fois avant de s'inscrire sur un cylindre enregistreur dont la rotation est assurée par un système d'horlogerie entièrement en Meccano.



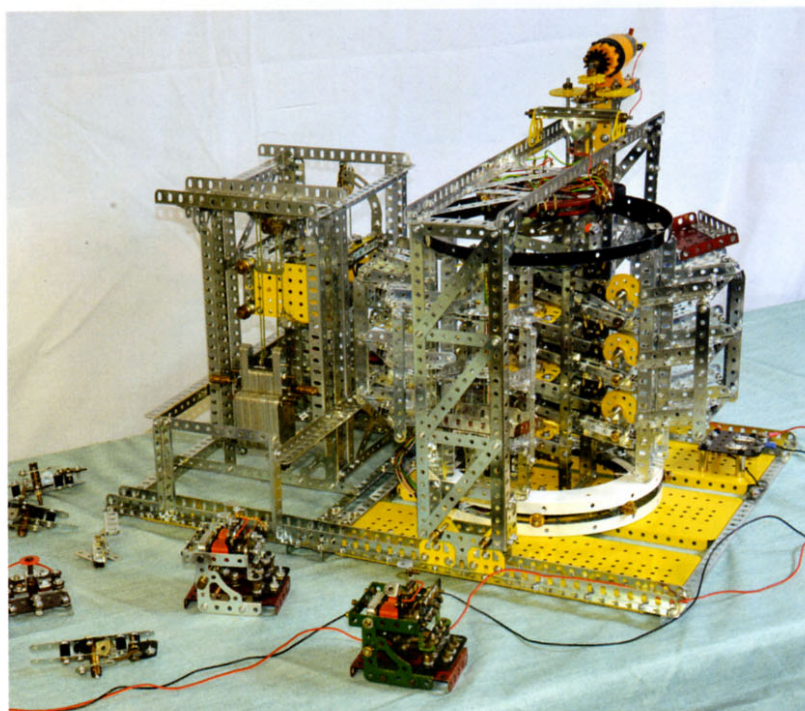
Rob Mitchell – Invité

Bureaux de l'usine minière.



Max Ferranti – CAM 1251

Système automatique de récupération et de stockage de pièces. Ce système consiste en un carrousel (stockeur relatif horizontal) comportant des étagères où sont logés des plateaux contenant les pièces stockées. Un ascenseur vertical remonte les plateaux à l'emplacement de la présentation. Des mécanismes assurent le transfert des plateaux entre le carrousel et la plateforme de l'ascenseur.



Alexandre Giroud – CAM 1789

Divers modèles.

Henri Jacquet – CAM 1808

Un petit modèle.

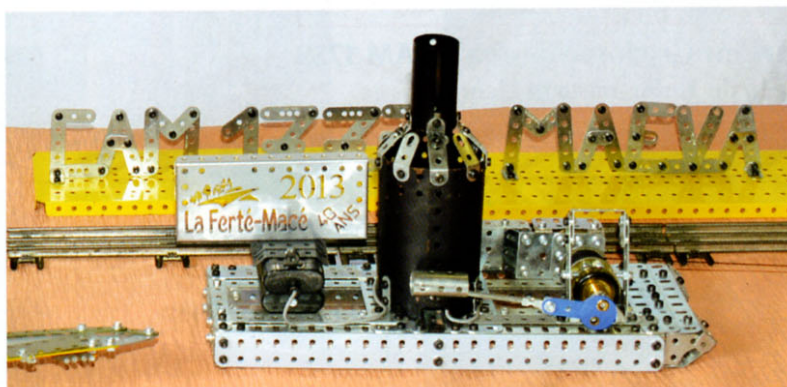
François Sellon – CAM 0732

Plusieurs modèles : petite étude de jeep au 1/18ème, systèmes de traction avant sur voitures et vélos, étude de boules ou ballon de football, traîneau avec son attelage de chiens.



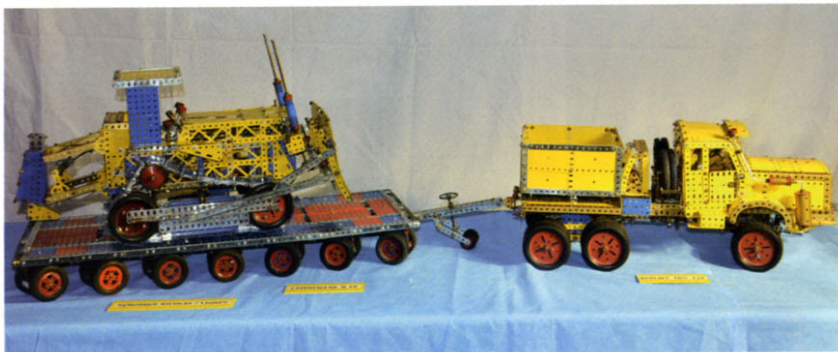
Maeva Azais – CAM 1771

Steam Donkey (âne à vapeur). Il s'agit d'un treuil pour débarber du bois. Il a été utilisé dès la fin du XIXème siècle aux Etats-Unis. Le moteur à vapeur a été remplacé par un moteur électrique, la transmission par bielle est factice, remplacée par un train d'engrenages caché. Il y a un embrayage sur le treuil car le moteur tourne en continu. Les Steam Donkeys possèdent en général deux treuils dissociables. Ce modèle mesure : 40 cm x 15 cm x 25 cm.



Claude Beugin – CAM 1488

Convoi exceptionnel : un Berliet TBO. 6 x 6 – 2 VVA – 2 VAR – treuil, dimensions 70 x 30 cm. Une remorque Nicolas 56 roues directionnelles, dimensions 120 x 30 cm. Un bulldozer Caterpillar D10 + poinçon, dimensions 60 x 30 cm.

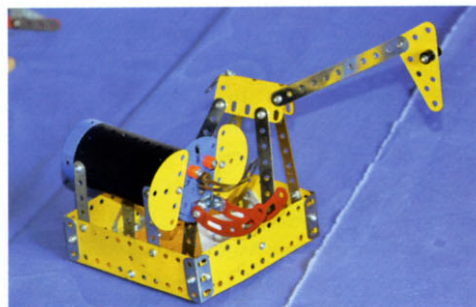


Clément Gippet – CAM 1617

Divers petits modèles.

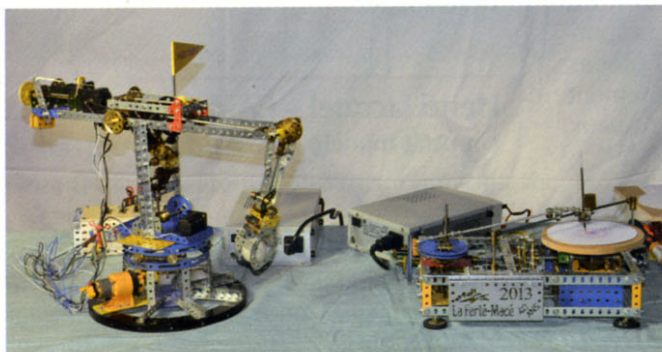
Lise Robillard – CAM 1684

Plusieurs petits modèles.



John Evans – CAM 1264

Meccanographe et bras de manivelle.



Guy Gimel – CAM 1101

Matériel de chemin de fer.



Francis Deshayes – CAM 0196

Réseau ferré et matériel de chemin de fer.



Thibault Cisey – CAM 1843

Divers petits modèles.



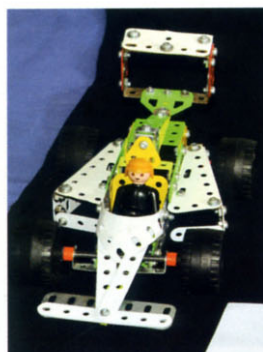
Arthur Gisclon-Moreira – CAM 1759

Jeep de Tintin, moto et Licorne.



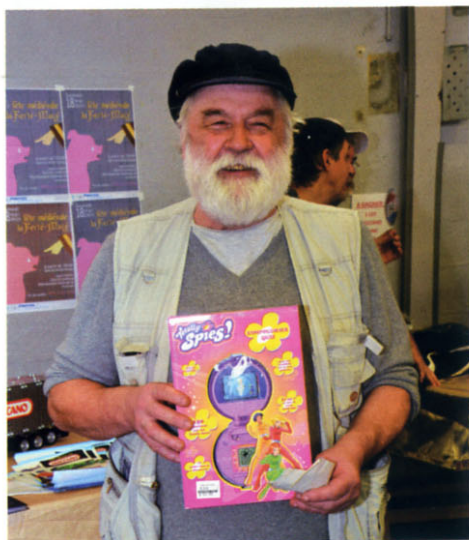
Maxime Jacquel – CAM 1808

Un petit modèle.



EN MARGE DE L'EXPO

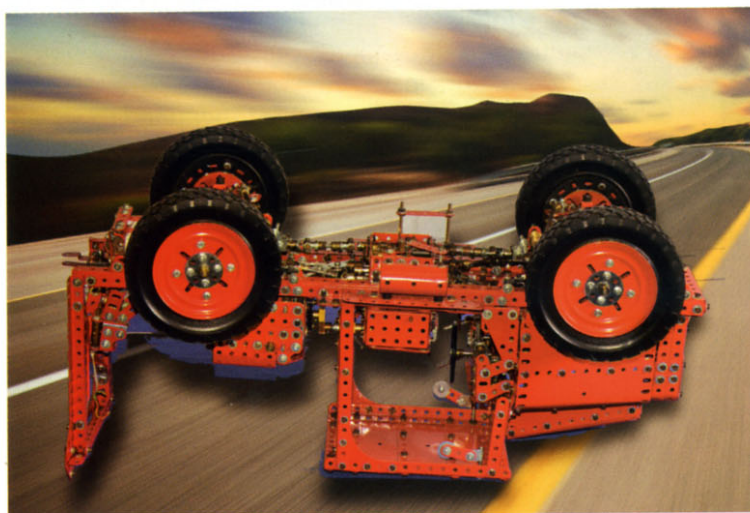
BRÈVES ET ANECDOTES



La loterie a fait des heureux



Bernard en formation aux premiers secours



Vitesse, alcool ? le Meccano n'est pas épargné



On peut tout faire avec le Meccano

Jean-François surpris en flagrant délit

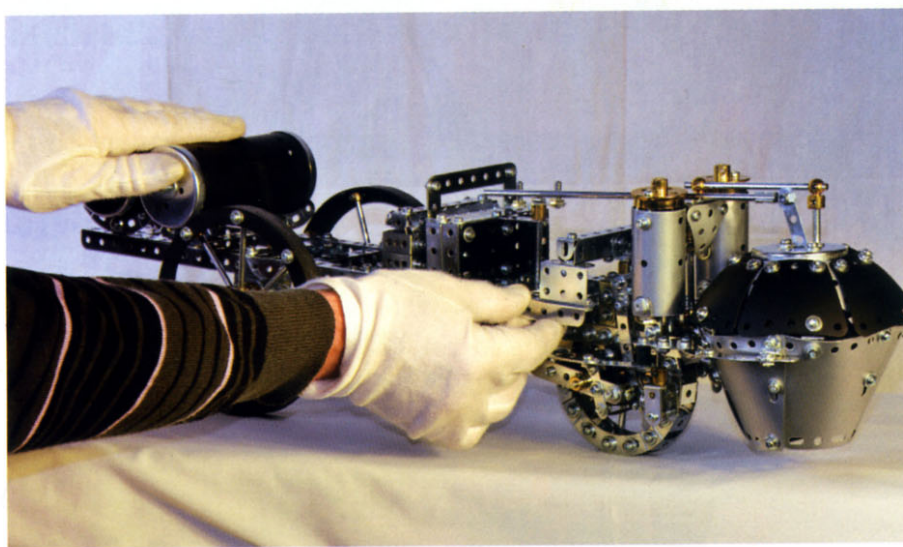


Gégé les gants blancs nous fait une démo de son fardier.

Mais, au fait, combien de pièces a-t-il fallu pour construire ce modèle ?

1636 était la bonne réponse.

Personne n'a trouvé le chiffre exact, le plus proche a été donné par un visiteur de passage.



GRUE DERRICK SUR RING

par Louis-Philippe Daronnat

Ce modèle a obtenu le 1^{er} prix du concours à thème "la manutention motorisée" lors de l'expo de La Ferté-Macé 2013.

Historique

Cette grue a été montée à Memphis (USA) pour la mise en place d'un réacteur nucléaire en mille neuf cent soixante-dix. Elle a une capacité de levage de 1000 tonnes.

J'ai trouvé un article et une petite photo sur Meccano magazine anglais de janvier 1978.

Le modèle Meccano

Mon modèle mesure environ 2 mètres de haut et 1 mètre de large et il pèse 40 kg.

La base comprend 3 boggies de 16 roues chacun. Chaque boggie est actionné par 2 moteurs noirs Meccano qui roulent sur 2 rails en cercle de 1 mètre de diamètre.

La chèvre de support est faite de 4 mâts constitués de bandes de 25 trous vissées autour de roues à barillet. La flèche principale est construite par 8 cornières de 49 trous cerclées par des plaques flexibles cintrées.

L'ensemble est centré par un roulement à galets au milieu du châssis, constitué d'une longrine de 13,5 centimètres et de 8 roues à boudin de 19 mm.

La motorisation est conséquente et se décompose de la manière suivante :

- 6 moteurs noirs pour la rotation de la grue sur son ring ;
- 3 moteurs destinés à faire contrepoids pour les 3 treuils installés à l'arrière ;

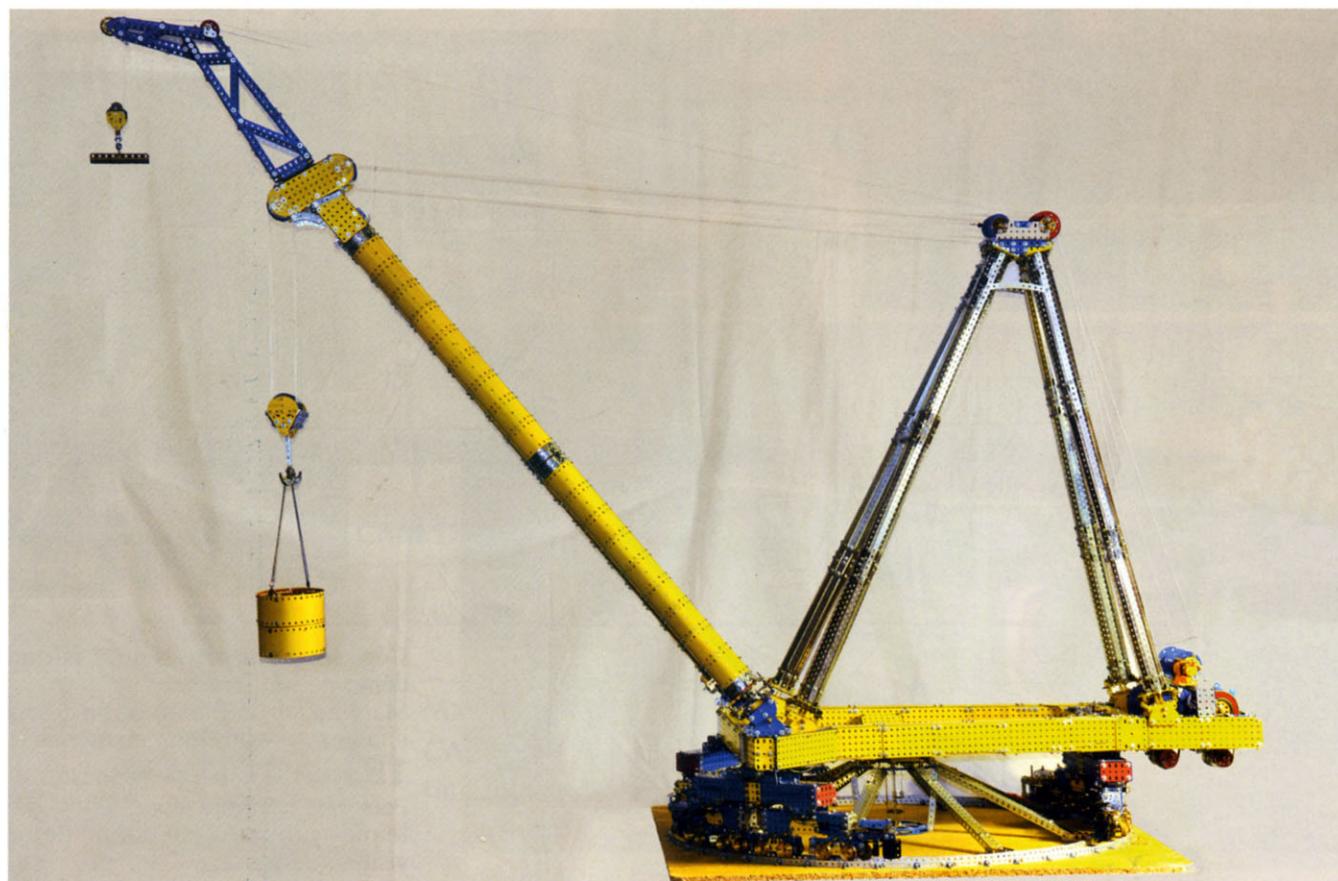


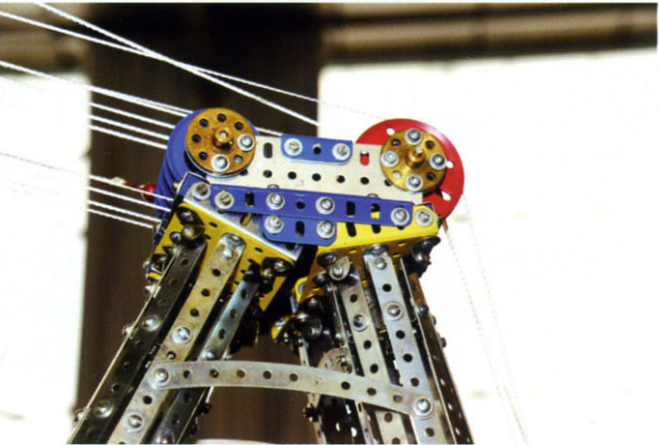
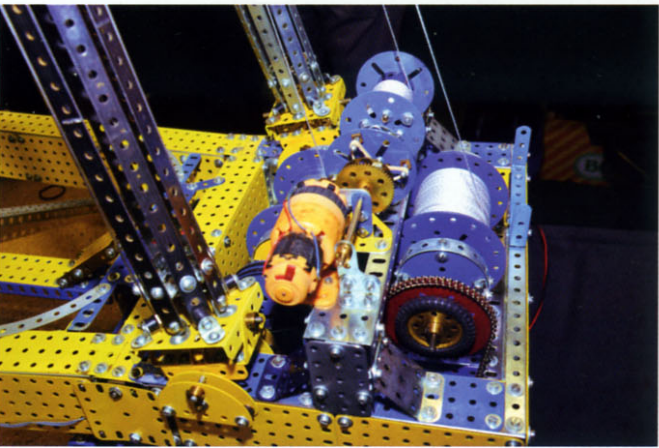
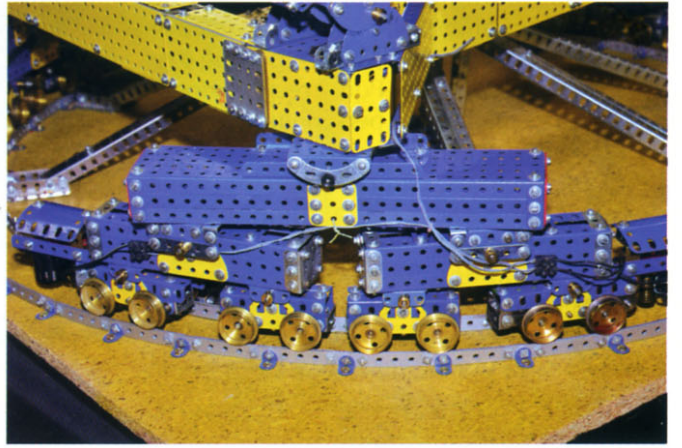
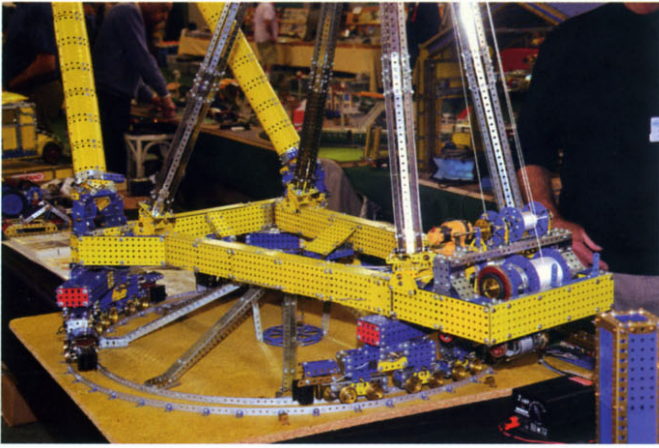
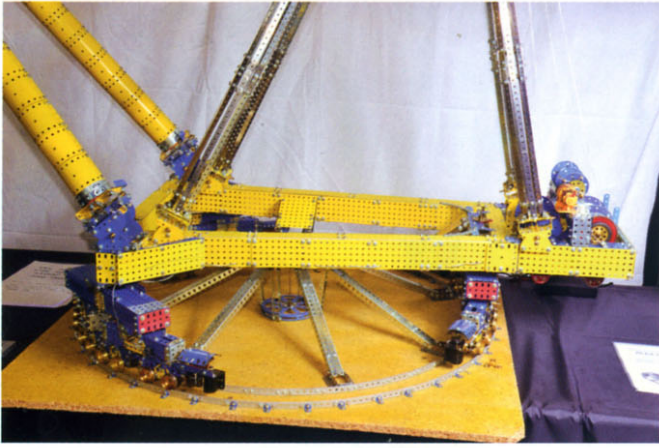
La grue Derrick du port de Memphis (USA)

- un petit treuil avec un moteur de 12 v pour la flèche ;
- un treuil plus puissant pour l'inclinaison de la flèche, mouflé 6 fois ;
- un autre moteur de même puissance pour le levage du crochet principal.

Chaque groupe moteur - treuil est indépendant et démontable individuellement pour une intervention rapide. La construction m'a demandé environ 6 mois.

LOUIS-PHILIPPE DARONNAT CAM 0449 ■





Dans les profondeurs souterraines de la petite ville de Wem (Shropshire), des mineurs exploitent en secret une mine précieuse produisant toutes sortes de confiseries pour la fabuleuse boutique située dans une rue au-dessus. Ce modèle a remporté le 1^{er} prix de l'exposition de La Ferté-Macé 2013 dans la catégorie "concours libre" et le 1^{er} prix de l'exposition Skegness 2010.

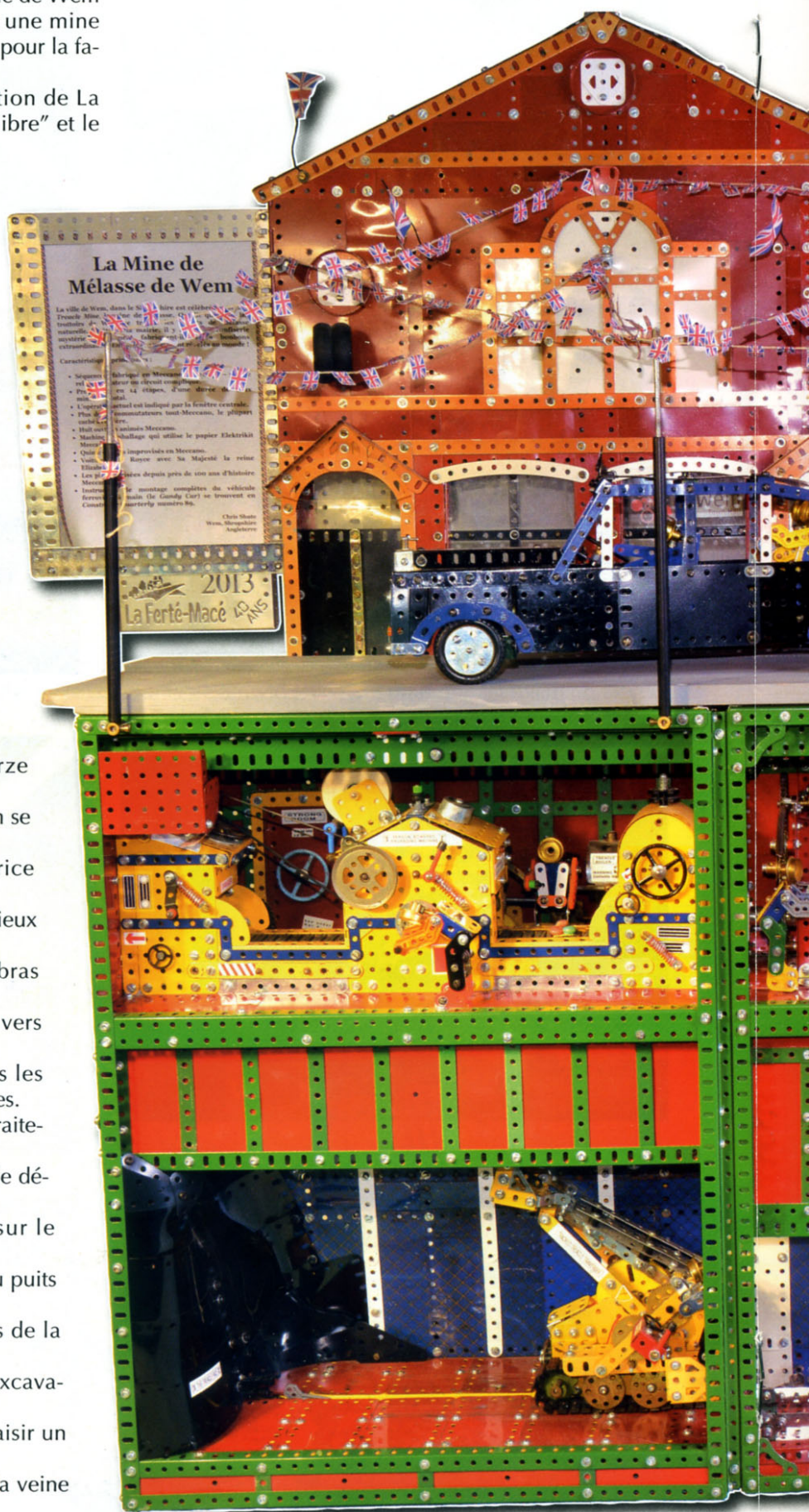
Origine du projet

Je souhaitais construire un modèle automatisé utilisant les pièces de ma collection non encore utilisées dans les autres modèles. Une mine paraissait le sujet idéal, car elle se prêterait à un affichage bidimensionnel, un peu comme les dessins en coupe que l'on nous montrait à l'école. Pour créer ce monde fantastique, il fallait des personnages animés, de la lumière et de la couleur. Pour parfaire l'illusion, moteurs, câbles et commutateurs devraient être cachés à la vue. J'ai commencé par la construction des véhicules individuels, et j'ai ensuite monté l'environnement minier autour. Les dimensions de la mine ont été déterminées par l'espace disponible dans la vitrine du magasin de jouets pour lequel elle avait été conçue.

Animation du modèle

Chaque opération est annoncée aux spectateurs tour à tour, de façon coordonnée avec le séquençage électrique de l'installation. Quatorze opérations principales sont libellées ainsi :

1. Selon la légende, sous les trottoirs de Wem se trouvent des dépôts de mélasse naturelle.
2. Icky le mineur conduit sa pelle excavatrice vers une veine de mélasse.
3. Avec précautions, la pelle prélève un précieux bloc de mélasse !
4. Le wagonnet est tiré par une draine à bras vers l'ascenseur.
5. La cabine d'ascenseur monte lentement vers l'usine souterraine de bonbons.
6. Un conducteur pousse le wagonnet vers les machines à la force de son chariot à pédales.
7. Le bloc quitte le wagonnet et le cycle de traitements commence
8. Les machines transforment la mélasse en de délicieux bonbons !
9. Un autre bloc de mélasse est chargé sur le convoyeur lorsque le wagonnet est libéré.
10. Le wagonnet retourne vers l'ascenseur du puits de la mine.
11. La cabine descend vers les profondeurs de la mine de mélasse.
12. Le wagonnet est poussé vers la zone d'excavation.
13. La pelle s'abaisse à l'horizontale pour saisir un bloc de mélasse.
14. L'excavatrice s'avance de nouveau vers la veine de mélasse.



E À MÉLASSE

Chris Shute



Construction de la structure

Pour faciliter le transport, la mine a été construite en deux modules. Le premier module situé à gauche (47 cm de large x 62 cm de haut x 24 cm de profondeur) comporte la chaîne d'emballage et la zone d'extraction, les alimentations électriques étant dissimulées dans l'espace situé entre les deux. Le module situé à droite (93 cm de large x 62 cm de haut x 19 cm de profondeur) est raccordé à l'aide de bagues d'arrêt sous des poutrelles étroites à l'endroit où les modules se rejoignent.

De nombreuses bandes perforées de 32 cm ont été incurvées pour former le profil des parois arrière, notamment le plafond de la mine et celui de la partie souterraine de l'usine.

La partie inférieure, comprenant la zone d'extraction ainsi que les zones d'acheminement du minerai, est garnie de plaques bleu quadrillé qui représentent un grillage, alternées de plaques blanches figurant les poteaux.

L'excavatrice à chenilles

Au front de taille, représenté par des plaques plastique souples noires, un bloc de mélasse est extrait par cette excavatrice. Ce véhicule se déplace d'avant en arrière, guidé par des tiges sortant d'une fente centrale située au sol. Le câblage n'est pas apparent.



Le châssis étroit renferme un moto-réducteur Meccano qui entraîne les chenilles. Une commande de direction n'est pas nécessaire.

Un second moto-réducteur miniature (non Meccano), entraîne un engrenage plastique de 95 dents pour soulever la pelle, qui semble manipulée à la manivelle par l'cky le mineur.

A hauteur maximale, la pelle peut basculer en arrière et ainsi vider son contenu dans le wagonnet en attente. Les contacteurs Meccano embarqués stoppent le moteur de la pelle et se positionnent pour l'opération suivante.

Le moteur entraînant les chenilles est arrêté de la même façon par des contacteurs situés en-dessous de la fente centrale de la piste, actionnés par les tiges de guidage.

Transport de la mélasse et wagonnet

Le wagonnet est tracté par une draine à bras jusqu'à la cage d'ascenseur. Le wagonnet est découplé et la draine va heurter un interrupteur de fin de course. Ceci va actionner le séquenceur qui va déclencher la montée de l'ascenseur.

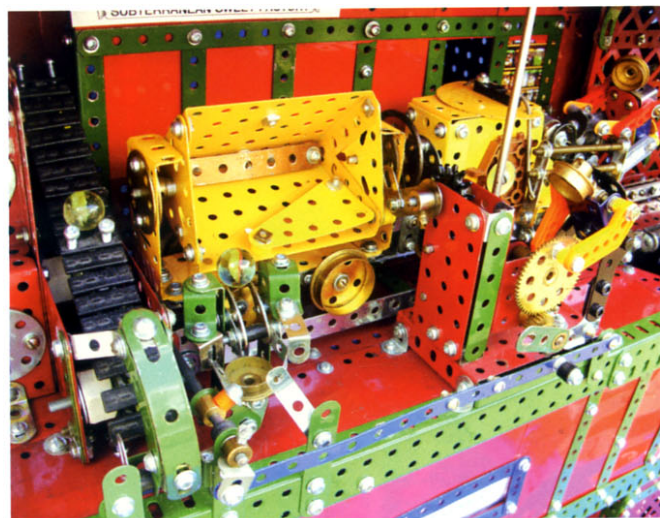
Un chariot à pédales va alors pousser le wagonnet vers la zone de déchargement.

Les rails situés dans l'ascenseur assurent la continuité électrique à chaque niveau.



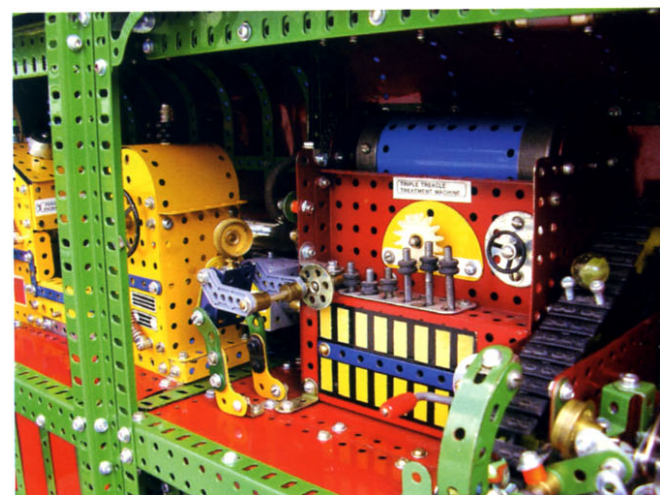
Déchargement

Entraîné par un moteur avec réducteur situé à l'arrière de la machine, un opérateur actionne la manivelle qui va faire basculer la cargaison dans une roue à boudin. Celle-ci va ensuite vider son contenu sur le tapis roulant. Un contacteur stoppe le moteur.



Machine de traitement

Contrairement à la plupart des autres appareils, cette machine est commandée par le séquenceur et pas par l'opération de déchargement. Le wagonnet étant incliné, la tête d'un boulon à tête sphérique établit le contact avec une borne du boîtier MR kit automobile.

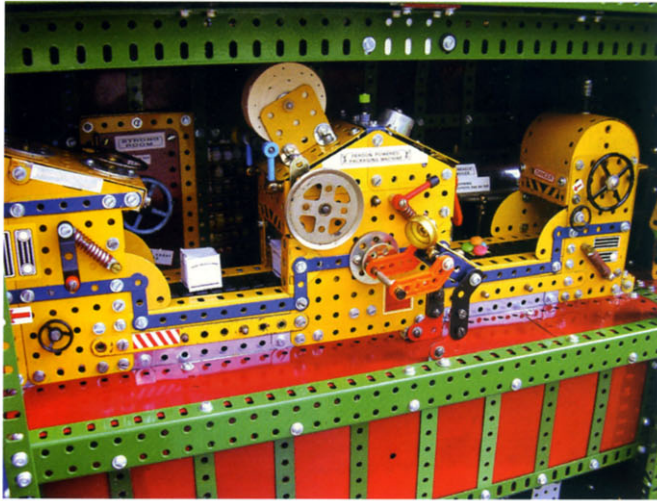


Plusieurs équipements semblent actionnés par un mineur affairé : une cuve rotative lave les blocs de mélasse, un

ventilateur les sèche et des pistons les broient en petits morceaux. Les blocs sont ensuite acheminés par un tapis roulant.

Chaîne d'emballage

Des petits tas de pastilles de couleur circulent sur un tapis roulant.



A l'aide d'une manivelle, une roue à rochets fait descendre un rouleau de papier (Meccano Elec) dans la machine, où de petites boîtes sont façonnées et remplies de bonbons. Il y a 2 convoyeurs distincts, mais synchronisés, pour les boîtes et pour les bonbons, dont les extrémités sont masquées par les machines, donnant l'illusion d'une circulation en continu.

Le principe du séquenceur

On pourrait être tenté de comparer ce dispositif à une sorte de programmeur. En réalité, il n'y a ni minuterie, ni fonctionnement en continu. Le séquenceur ne progresse qu'après la fin de l'opération en cours. Si, pour une raison quelconque, le dispositif s'enraye (ex : blocage d'un wagonnet), le séquenceur ne progressera plus. A la fin de chaque opération, un contacteur permet d'inverser le sens de l'alimentation des moteurs.

Affichage des opérations sur un tambour

Le séquenceur fait progresser les légendes affichées sur un tambour à chaque opération. Le tambour est réalisé avec des bandes perforées de 32 cm montées entre les rebords de 2 flasques circulaires.

Un carton léger sur lequel sont imprimées les

légendes est enroulé et maintenu autour de ce tambour. Afin que les légendes soient bien affichées au centre de la fenêtre des légendes, un dispositif d'alignement a été réalisé à l'aide de têtes de vis. L'affichage de la légende est synchronisé avec l'opération en cours grâce au frottement d'un balai souple légèrement incurvé sur les têtes de boulons disposées sur le rotor du séquenceur.

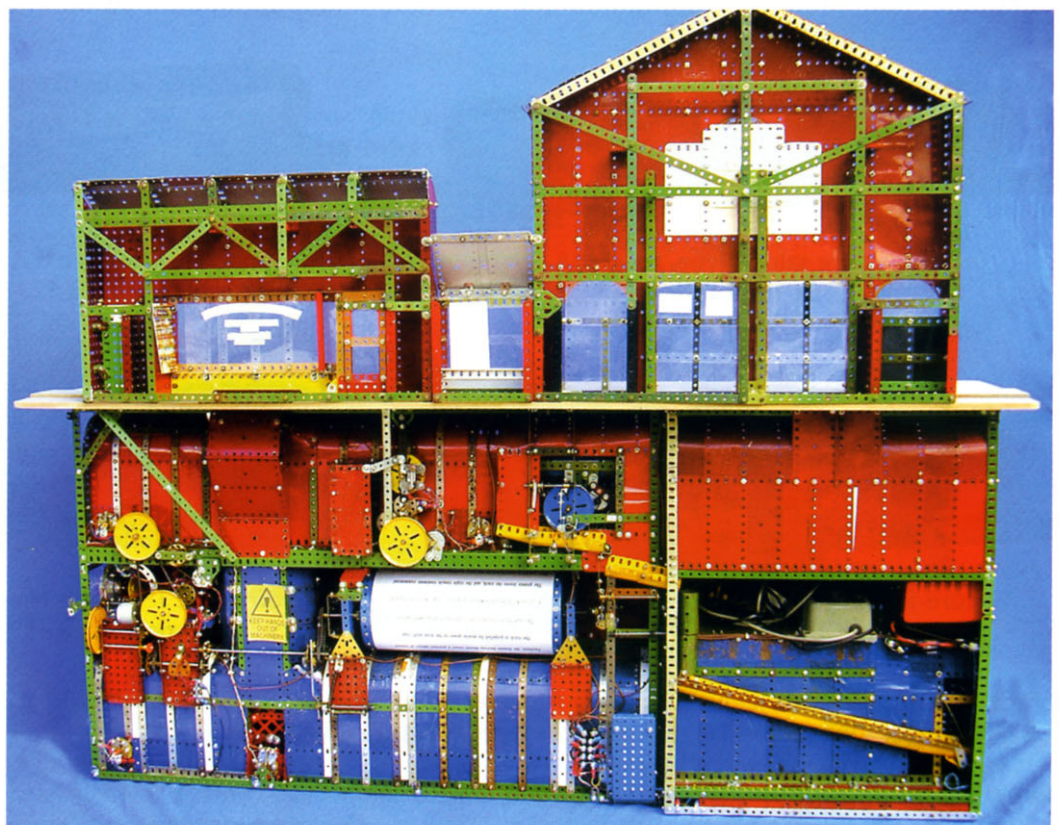


Fiabilité de l'ensemble

Comme souvent, cette construction est un compromis entre fiabilité, déroulement des actions et esthétique. Les principaux éléments auraient dû être mis à l'épreuve avant d'être intégrés dans l'ensemble. Il est nécessaire de veiller au bon alignement des différents éléments mobiles. Pour améliorer le contact électrique entre le matériel roulant et les rails, on aurait pu prévoir une suspension souple. Au final, la soixantaine de contacteurs et le séquenceur ont créé peu de dysfonctionnements.

Nos vifs remerciements à Robin Johnson de nous avoir aimablement autorisé la publication de cet article. Texte traduit de l'anglais par Gérard Jousse. L'article complet a été publié dans le Constructor Quarterly N°90 de décembre 2010.

CHRIS SHUTE ■



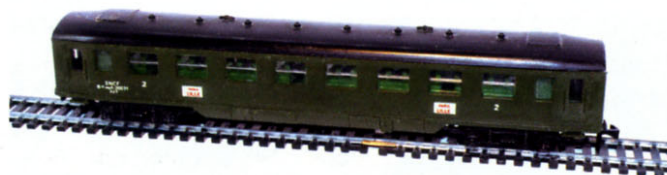
LES VOITURES HORNBY-ACHO

par Pierre Jaillet

Meccano aura fabriqué pour Hornby-achO pas moins de 16 modèles de voitures et fourgons voyageurs à boggies, et fait fabriquer par "Ruco" 4 modèles du célèbre train allemand "Rheingold" des années 60.



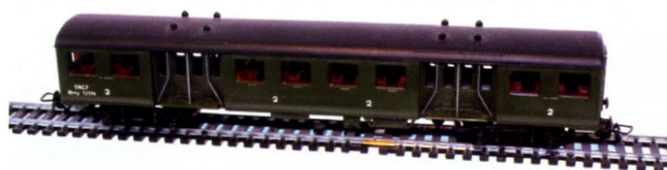
Voiture Paris – Lille 1^{ère} classe, réf. 734/7340, de 1960 à 1973, la plus rare en 1^{ère} classe sans le bandeau jaune



Voiture Paris – Lille 2^{ème} classe, réf. 733/7330, de 1960 à 1973



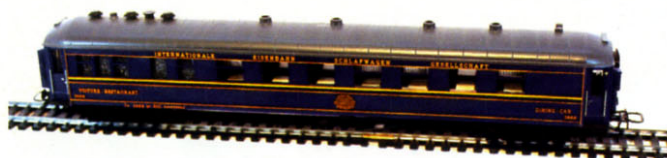
Voiture banlieue 1^{ère} classe, réf. 736/7360, de 1961 à 1972



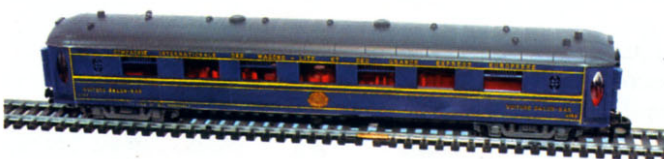
Voiture banlieue 2^{ème} classe, réf. 735/7350, de 1961 à 1971



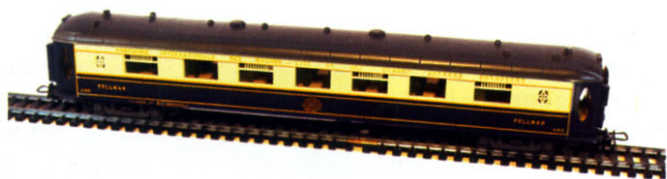
Allège postale, réf. 742/7420, de 1962 à 1973 (ex SMCF)



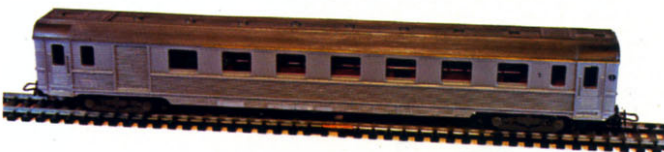
Voiture restaurant, réf. 7390, de 1962 à 1972, CIWL, (ex SMCF)



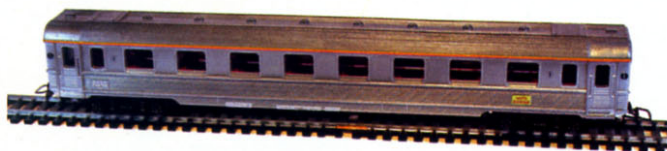
Voiture salon bleue, réf. 7458, de 1970 à 1972, CIWL, très rare



Voiture salon Côte d'Azur crème, réf. 7452, de 1969 à 1972, CIWL, rare



Voiture-fourgon inox, 2 feux rouges fonctionnels, réf. 7453, de 1969 à 1973, rare en 1^{ère} classe



Voiture inox 1^{ère} classe Nantes – Bordeaux, réf. 737, de 1961 à 1973 (ex SMCF)

SMCF : copié sur SNCF, signifiant "Super Modèles de Chemin de Fer", créé en 1948 par MM Robert Guérin et René Collard à Montreuil. En 1961 SMCF est racheté par Meccano-Hornby.

Suite de cette série dans le prochain magazine.

LES RAMES HORNBY

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

par Jean-Michel Blévat

3^{ème} partie : les locomotives "N°3" et les "Corridor Coaches"

Nous avons vu dans les premières parties de l'article les splendides locomotives 220 N°2 Special, puis les 221 N°2 Special Tank Locomotives tractant les "Passenger Coaches". Ces précédentes locomotives faisaient partie des quatre Special Locomotives promises pour Noël 1929. Dans l'esprit de cet article consacré aux rames Hornby, nous découvrons maintenant les locomotives N°3, commercialisées dès 1927, ainsi que les nouvelles voitures lithographiées dans leur version "Corridor Coaches" qui, elles, n'apparaîtront qu'en 1937. Nous retrouverons les deux autres Special (N°1 Locomotives et Tank Locomotives) dans un futur article.

Ces locomotives N°3 vont remplacer l'antique locomotive N°2, très sympathique mais bien rustique, qui fut commercialisée dès 1921, essentiellement en version mécanique. Quelques-unes de ces machines furent équipées des tout premiers moteurs électriques Hornby. Ces dernières, produites en peu d'exemplaires, sont d'incalculables raretés dont bien peu ont survécu.

Ci-dessous, un des tout premiers types de 1921 en version mécanique, avec tampons Meccano boulonnés, dôme cuivre, bordure de châssis rouge et simple marquage "M Lt L England" (abréviation de Meccano Limited Liverpool) sur la loco et le tender.



Une plaque d'immatriculation en cuivre "2711" est fixée sur le flanc de la cabine.

Bien vite, ce marquage fut remplacé par les noms des différentes compagnies sur les garde-boue et les locos furent produites dans chaque livrée correspondante.

A partir de 1924, l'immatriculation immuable "2711" prit place sur le tender, à l'exception de la rare version Southern apparue en 1928.

Nous reviendrons ultérieurement sur ces locomotives produites tant pour le marché anglais que pour le marché français.

La Locomotive N°3

Hornby s'était "fait la main" dès 1926 avec ses premières "fausses Pacific", les 221 Nord du "Riviera Blue Train". Ce fut donc facile de donner un certain "look british" à cette locomotive par l'adjonction de deux garde-boue sur le tablier au-dessus des roues motrices, le premier arborant le nom de la locomotive, le second décoré d'un joli décalque ou d'un simple lignage selon les époques. On notera également le remplacement des deux dômes plats de la Cie du Nord par un simple dôme arrondi. Ci-dessous, une des premières "Royal Scot" du LMS, moteur 6 volts de 1929.



L'antique tender à six roues de la loco N°2, assemblé avec écrous et boulons Meccano, (renuméroté 6100 pour le LMS) restera en service jusqu'en 1930, année où il sera remplacé par les superbes tenders de la série des 220 Special N°2. La même année, les lanternes fixes seront supprimées et remplacées par des ergots porte-lanternes. En 1929, les cheminées type "tuyau de poêle" seront avantageusement remplacées par la cheminée de la Loco N°2 Special "Yorkshire".

La loco N°3 fut naturellement produite dans les livrées des quatre principales compagnies anglaises de l'époque. Une livrée noire fut disponible sur commande spéciale, Hornby ne lésinant pas sur les relations commerciales avec ses clients aisés ; ce qui n'était pas trop difficile, nombre de ces machines destinées à l'exportation, étant peintes en noir à Liverpool.

Toutes furent dotées de moteurs mécaniques ou électriques 4 volts, puis 6 volts à partir de 1929. En 1933, elles furent équipées du moteur 20 volts (avec renversement de marche automatique à partir de 1934). Le 6 volts restera disponible également jusqu'en 1936. La guerre marquera la fin de la production de ces machines.



Une "Royal Scot" de 1934 sans pare-fumées. L'immatriculation est dorénavant placée sur le flanc de la cabine, à la place du monogramme de la Cie, sauf pour le SR (voir en bas de page).



Une "Royal Scot" de 1936 avec pare-fumées. Immatriculation immuable du LMS 6100.



Une "Flying Scotsman" de 1935 avec pare-fumées. Immatriculation LNER 4472.



Une "Lord Nelson" de 1936 avec pare-fumées. Immatriculation 850 sur le tender (E850 sur les N°2 et N°3 antérieures à 1934). Notez la forme des pare-fumées spéciaux que nous retrouverons sur les "Eton".

Toutes ces locos, sauf celle du Great Western, (nous verrons plus loin que cette loco, comme bon nombre des machines de cette Cie, diffère des trois autres) furent pourvues de pare-fumées à partir de 1935. Si ceux du LMS et du LNER sont identiques, ceux de la Lord Nelson du Southern sont différents, preuve du souci de Liverpool de coller (si possible) à la réalité. Je vous livre maintenant au sujet de ces locos quelques anecdotes tirées de l'excellent ouvrage de Julie & Chris Graebe "The Hornby Gauge O System" (New Cavendish Books):

- Les pare-fumées

Dans la réalité, ces accessoires furent rajoutés aux locos du LMS suite à une collision dramatique survenue en 1931, provoquée par un manque de visibilité due à des vents rabattant la fumée sur la cabine de conduite. Dès 1932, les lecteurs du Meccano Magazine demandèrent l'adjonction de cet accessoire. MM refusa de prendre cette demande en considération, mais se contenta de donner des instructions cotées pour la réalisation de pare-fumées en carton !

- La rubrique des critiques

Petit rappel historique : Meccano Magazine, dont les premières parutions remontent à 1916, donne souvent la parole à ses lecteurs, fidèles amateurs de la marque. MM accepte parfois leurs suggestions (Cf. : loco Bramham Moore), mais peut aussi leur répondre vertement.

En effet, en 1928 les critiques au sujet de cette loco N°3 "si peu british" furent si nombreuses que MM dut répondre que les trains Hornby étaient conçus "more for a long life than as scale models.". Le débat se poursuivit et MM répondit sèchement pour y mettre fin : "Nous sommes en complet désaccord avec votre suggestion consistant, soit à faire de parfaits modèles à l'échelle, soit à ne rien faire du tout !". La cause était entendue, et ces locos efficaces et joliment faites, mais certes un peu bâtarde, connurent malgré tout un franc succès jusqu'à la guerre.

On soulignera l'importance pour la marque de ce dialogue parfois houleux avec les amateurs au travers de MM.

Ces critiques seront probablement à l'origine du renouveau de 1929 aboutissant à la série des Special Locomotives puis, plus tard, à la magnificence des "Eton" et des "Princess Elizabeth".

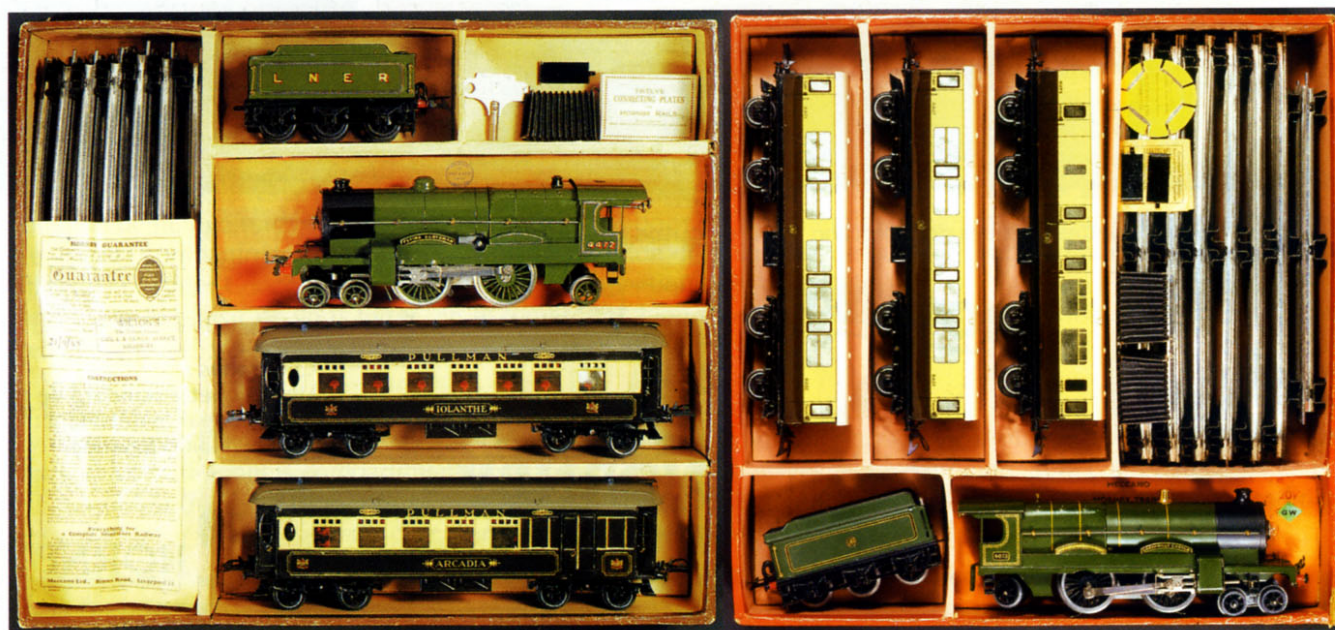


Une "Caerphilly Castle" de 1934, loco toujours produite sans pare-fumées. Immatriculation 4073 dans un encadré à fond noir, style plaque de locomotive.



Une intéressante "Lord Nelson" de 1929, période transitoire 1929-1930. Photo Chris Graebe, H.R.C.A.

Avec ces locomotives N°3, Liverpool réalisa de nombreux coffrets. En attendant la sortie en 1937 des fameux "Corridor Coaches", ces luxueuses boîtes étaient composées d'une paire de différents "Pullman Coaches N° 2", variant au fil des années et de leur évolution, puis d'un "N°2 Special Pullman", accompagné d'un "N°2 Special Pullman Composite".



Photos Chris Graebe, H.R.C.A.

Ci-dessus à gauche, un coffret "LNER N°3 C Pullman Set" de 1934 ("C", comme "clockwork")

A droite, un luxueux coffret "GW E320 Passenger Set - Cornish Riviera" de 1939 ("E" comme "electric" et le "20" de "320" pour 20 volts), composé de trois "Corridor Coaches", dont deux voitures et un mixte. On note sur le tender l'absence du marquage "Great Western" avec l'ancien monogramme au centre, qui sera remplacé à partir de 1936 par le nouveau logo "GWR" dans son cercle.

A partir de fin 1937, tous ces coffrets furent garnis avec les nouveaux "Corridor Coaches", à l'exception de ceux incluant la loco du Southern, qui eux conservaient les N°2 Special Pullman, pour la commercialisation du célèbre "Golden Arrow".

En 1939, le coffret avec les 3 "Corridor Coaches" était vendu 70 shilling avec loco 20 volts à renversement de marche automatique, 50 shilling avec la loco mécanique. Tout juste une Livre de différence, soit plus d'un tiers du prix du coffret version mécanique ! Les motorisations électriques étaient encore un luxe à l'époque...

A la surprise de Meccano, ces coffrets connurent un énorme succès affectif et furent vendus jusqu'à la guerre à un très grand nombre d'exemplaires.

Toujours bénéficiaires d'un traitement spécial de Liverpool, les locos du Great Western se différencient de leurs petites sœurs par la valve de sécurité couleur cuivre typique qui remplace le dôme en "pot de chambre renversé" des autres compagnies. Un sifflet fin sur le foyer remplace la valve classique utilisée sur toutes les autres "fausses Pacific", y compris celle de la loco Nord du "Riviera Blue Train".

La cheminée, bien que du type "Yorkshire", est plus haute que les autres.

Ci-contre, une Lord Nelson mécanique de 1929 avec déjà le nouveau tender des N°2 Special, qui conserve encore l'ancienne immatriculation E850 qui deviendra 850 en 1934.

Nous pouvons aussi affirmer, grâce à cette excellente photo de Chris Graebe que, bien qu'elle porte le nom du célèbre amiral borgne, vainqueur de la flotte de Napoléon à Trafalgar, cette locomotive avait bien deux lanternes fixes à l'avant !

Nota : il fallait 12 Pence (d.) pour faire un Shilling (s.) et 20 Shilling pour faire une Livre (£) ! Damned !

Un peu de publicité ! N'oublions pas que c'était chez Frank Hornby une véritable passion. Nous y reviendrons sûrement...

HORNBY GAUGE O TRAINS

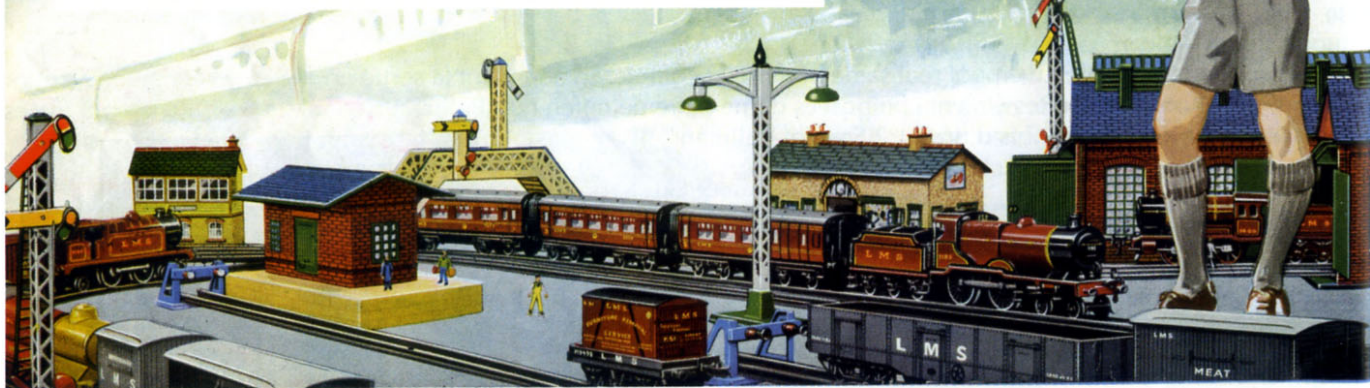
Dans cette publicité extraite du "Hornby Book of Trains" de 1939, vantant l'aboutissement parfait du système Hornby, le publicitaire met en scène un de ses innombrables "Meccano Boys", chronomètre en main et drapeau vert levé, prêt à donner le départ de l'express "Yorkshireman" du LMS. Sur fond de photo de locomotive réelle, l'enfant est judicieusement placé au cœur d'un réseau de rêve où nous découvrons une bonne partie de la production disponible à l'époque. La rame de "Corridor Coaches", voiture mixte en tête de train, est tractée par une "N°2 Special, Standard Compound", stationnée devant une gare N°2. Notez cette forte incitation pour l'enfant : "Sois Chef !"

Frank Hornby affectionnait particulièrement ce style de dessin conjuguant réel et virtuel et incitant le jeune lecteur à acheter les produits de la marque.

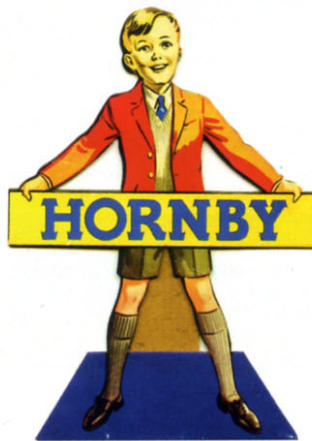
Dans les magasins de jouets étaient disposés de superbes réseaux agrémentés de Dinky Toys, d'avions, de canots Hornby et de spectaculaires constructions en Meccano. Là aussi, les "Meccano" et "Hornby Boys" étaient présents sous la forme de silhouettes en carton judicieusement placées.

Be Chief Engineer of
your own Railway, like
this boy!

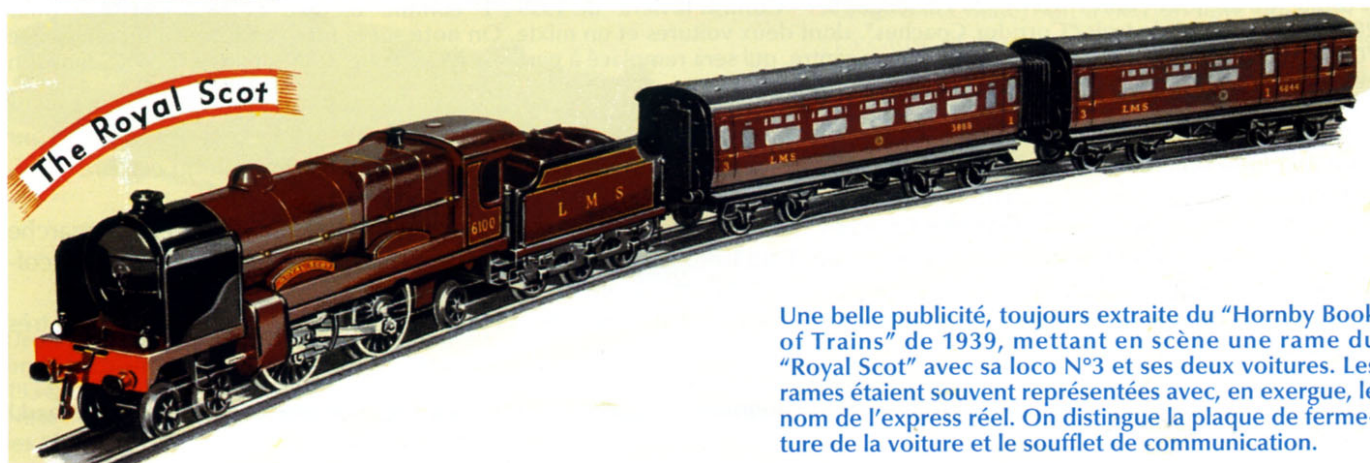
Ready to
give the
"Right Away!"



Ci-dessous, trois silhouettes typiques de "Meccano Boys" en carton pour magasins de jouets.



Ci-dessous :
Une étiquette standard de prix
à remplir par le détaillant :
Ici : 13 shilling/6 pence.



Une belle publicité, toujours extraite du "Hornby Book of Trains" de 1939, mettant en scène une rame du "Royal Scot" avec sa loco N°3 et ses deux voitures. Les rames étaient souvent représentées avec, en exergue, le nom de l'express réel. On distingue la plaque de fermeture de la voiture et le soufflet de communication.

Les "Corridor Coaches"

Dès l'origine, Hornby avait privilégié pour ses voitures à voyageurs la production de wagons Pullman, symboles du faste des trains de luxe des années 20, qui plus est, fort commodes à exporter puisque la C.I.W.L régnait en maître dans toute l'Europe avec le concours obligé des compagnies nationales. Mais les temps changent, les trains se modernisent, et Liverpool ne souhaite pas oublier les lignes ferroviaires secondaires et les grandes lignes du Royaume-Uni. En effet, les petits Anglais, qui achètent les "merveilleux Trains Hornby", empruntent plus souvent les lignes locales que les grands express internationaux.

Il y avait donc là un créneau à exploiter, également plus rentable en termes de coût de production. L'aboutissement de cette idée fut la production des fameux "Passenger & Corridor Coaches".

Dans l'article précédent, nous avons pu admirer les "Passenger Coaches", nous découvrons maintenant leurs frères des grandes lignes : les "Corridor Coaches", littéralement "voitures à couloir".

Il fallut attendre 1937 pour disposer de ce nouveau matériel roulant, promis depuis longtemps par Meccano Magazine. Conforté par son succès de 1935 et toujours par mesure d'économies, Hornby reprend la méthode de fabrication des "Passenger Coaches" pour ces nouvelles voitures à boggies.

Cependant, pour ce nouveau matériel, une ouverture rectangulaire est pratiquée à l'extrémité de chaque voiture pour y adapter les fameux soufflets de communication (voir article sur la rame "Flèche d'or"). Une plaque métallique amovible permet de fermer l'arrière du dernier wagon du convoi. Au détail, chaque wagon sera vendu avec une plaque et un soufflet. Malheureusement, les deux vigies latérales du garde, en tôle rapportée sur les voitures composites, seront abandonnées et simplement lithographiées. Ces wagons ne furent pas remis en production après la guerre.



Les célèbres boîtes rouges "Hornby Series" (pastille N.E. pour LNER) Un assortiment de lanternes, une plaque et un soufflet.

L'acheteur y trouvera son compte également : ces voitures étant vendues au détail en 1939 (au tarif Meccano) 7 shilling/6 pence, alors que pour le "N°2 Special Pullman Coach" il fallait déboursier 12s/6d !

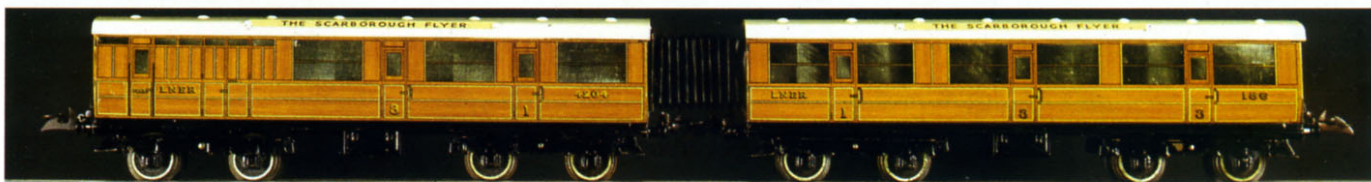
Le Passenger Coach, vendu "of course" sans soufflet ni plaque de fin de convoi, restait le moins cher à 6s/6d...

Ces wagons sont évidemment disponibles dans les livrées des L.M.S., L.N.E.R., S.R. et G.W.R. ; toits gris pour le L.M.S., toits blanc-crème pour les autres compagnies. Une fois de plus, Hornby fit "très fort" pour coller à la réalité des réseaux : Production de huit voitures différentes et souci du détail pour les lithographies, représentant pour chacune le côté couloir et le côté compartiments, ce qui nécessita l'élaboration de pas moins de quinze lithographies différentes ! (En effet, la litho du "Corridor Coach" du SR est la seule à être identique des deux côtés)

Ci-après, j'ai le plaisir de vous livrer, en le remerciant bien sincèrement, les excellentes photos de notre ami Chris Graebe.

L.N.E.R.

Les voitures du LNER reprennent fidèlement les panneaux de teck verni du matériel roulant en service. La voiture mixte comprend les traditionnels compartiments du garde et celui des bagages à une extrémité. Si la compagnie adopte elle aussi un couloir de circulation, signe des temps et toilettes obligent, elle conserve côté compartiments les traditionnelles portes pour chacun de ceux-ci et, curieusement côté couloir, place une troisième porte centrale.



Côté couloir... ↑ ↓ Côté compartiments... Nom du train : "The Scarborough Flyer"



L.M.S.

D'un aspect résolument plus moderne, les voitures du LMS reproduisent le tout nouveau matériel roulant grandes lignes "tout acier" de la compagnie dans le superbe bordeaux de sa couleur traditionnelle.

A première vue, il n'y a pas de différence entre les deux côtés... mais, cherchez bien : du côté couloirs, à chaque extrémité, vous trouverez en grisé les deux fenêtres des toilettes ! Élémentaire, mon cher Watson ! Au bout de la voiture mixte, la litho reproduit "en relief" la double vigie "avant-arrière" du garde.



Côté couloir... ↑ ↓ Côté compartiments... Nom du train : "The Mancurian-London (Euston) and Manchester (London Road)"



G.W.R.

Très modernes également avec leurs grandes baies vitrées côté couloir, ces voitures en deux tons, marron et crème, ont beaucoup de charme. Sur la voiture mixte, Hornby respecte une particularité de cette compagnie : le compartiment du garde est situé au milieu, entre l'espace bagages et l'espace voyageurs. Selon les époques, les toits varieront du blanc au crème clair.



Côté couloir... ↑ ↓ Côté compartiments... Nom du train : "Cornish Riviera Limited"



S.R.

Si on en croit la présentation faite par Meccano, la voiture de 3^{ème} classe est "le tout dernier type de voiture à couloir central "open third" introduite récemment sur le réseau du SR". C'est donc une voiture sans compartiments, dans le style de nos trains "Corail". A une extrémité, on distingue la fenêtre à barreaux d'un petit compartiment à bagages, à l'autre bout en grisé la fenêtre des toilettes. Les deux côtés sont donc identiques.

La voiture mixte est plus classique et conserve l'entourage rouge des fenêtres des portières propre à cette compagnie. Les portes de ses trois compartiments sont conservées, comme sur les voitures du LNER.



Côté couloir... ↑ ↓ Côté compartiments... Nom du train : "London-Folkestone - Dover - Deal"



Luxe de détails : Des encoches étaient disposées sur les toits de ces wagons, (sur le haut des fenêtres pour le LMS), afin d'y apposer les fameux "Train Name Boards", ce qui permettait de nommer les convois. Pas moins de 19 sachets différents furent réalisés, avec des lettres noires sur fond blanc ou des lettres dorées sur fond bleu selon les noms des trains... Cet accessoire doit être manipulé avec beaucoup de précautions : avec l'âge, (plus de 75 ans) la peinture des toits étant devenue très fragile !

Ci-dessous, quelques exemples de "Train Name Boards" en version bleu et or, avec leurs sachets nominatifs en papier... Remarquez la qualité du lettrage de la sérigraphie.



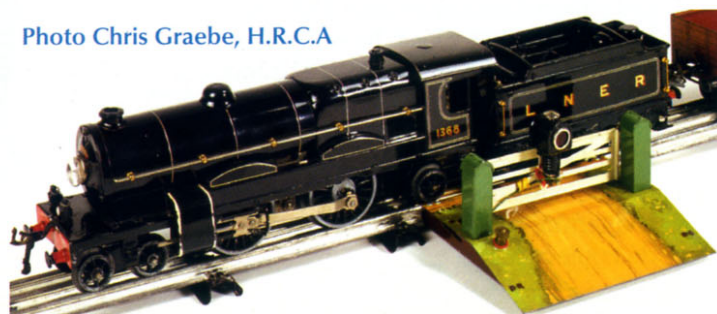
Du temps où Photoshop n'existait pas, voici une photo très joliment retouchée par un des nombreux dessinateurs de Liverpool, montrant une vraie "Royal Scot" tractant une longue rame de "Corridor Coaches". Puissance de la vapeur mariée à un réalisme certain : tout ce qu'il faut pour donner l'envie d'acheter un "Hornby Train, British and Guaranteed".

Notez l'immatriculation 6100 de la Loco N°3 du LNER sur la boîte à fumées. Réelle, ou habile retouche de l'artiste de service ?



Enfin, pour terminer cet article en beauté, voici une rare et splendide loco N°3 du LNER en livrée noire, réalisée par Liverpool sur commande spéciale à partir d'une machine destinée à l'exportation, franchissant un P.N. électrique N°E1E, équipé de sa lanterne. Notez à l'avant de la loco sur le tablier les deux lanternes Hornby amovibles, placées sur deux des trois ergots porte-lanternes.

Photo Chris Graebe, H.R.C.A



En guise de résumé des trois parties de cette série, vous trouverez ci-dessous une gare terminus du GWR, réalisée selon les instructions d'un dépliant Hornby des années 30, avec deux gares N°2, deux quais et leurs barrières, ainsi qu'un quai couvert et les plans inclinés aux extrémités. Tous ces accessoires sont rendus solidaires par un système d'ergots placés sur les côtés des quais qui s'emboîtent dans des trous judicieusement placés. Petit raffinement : le système est étudié pour laisser l'exacte place à la voie double Hornby. L'ensemble est agrémenté d'accessoires et de Dinky Toys d'avant et d'immédiat après-guerre.

Sur le fond du décor, une publicité en carton pour magasins, illustrant une Loco N°3 tractant deux "N°2 Special Pullman Coaches et Composite".



La loco N°3 a des lanternes fixes et un tender du premier type : Cette publicité doit donc dater de 1930.



A l'arrivée, un convoi de "Passenger Coaches", tracté par une N°2 Special Locomotive "County of Bedford". Au départ, un "Cornish Riviera Express" et ses "Corridor Coaches", avec une Loco N°3 "Caerphilly Castle" en tête de train. Sur la voie de garage, les deux N°2 Special Tank Locomotive du GWR attendent un train de marchandises. Comme le proclamait si justement un catalogue de 1937 : "Meccano, votre enchantement !". Merci à vous, Sir Frank !

LE PREMIER MOTEUR ÉLECTRIQUE HAUTE TENSION FABRIQUÉ EN FRANCE

par Maurice Perraut

Ce moteur auquel aucune dénomination spécifique d'usine n'a été attribuée a été disponible en fin d'année 1924. Sauf autre découverte, le premier document qui en dévoile l'existence à l'appui d'un cliché est le manuel d'instructions édité en octobre 1924 (réf : 1024/25). Il fut conçu pour fonctionner sous courant alternatif ou continu de 110 volts. Supprimé dès 1926, il reçut néanmoins au cours de cette courte existence les quelques modifications détaillées ci-après. Elles lui valurent de se présenter dès lors sous deux aspects différents que nous avons pris en compte en les désignant par type A ou B.

Année 1924 - Type A -

N° d'ordre CAM : 19

- 1) Les paliers sont munis pour leur lubrification de Clics Clacs. Ils sont reconnaissables, pour être d'origine, à leur présentation chromée, et au couvercle portant gravé : Clic Clac Déposé Girard Paris.
- 2) Le bobinage du stator est isolé par du chatterton (ruban isolant de l'époque) de couleur beige.

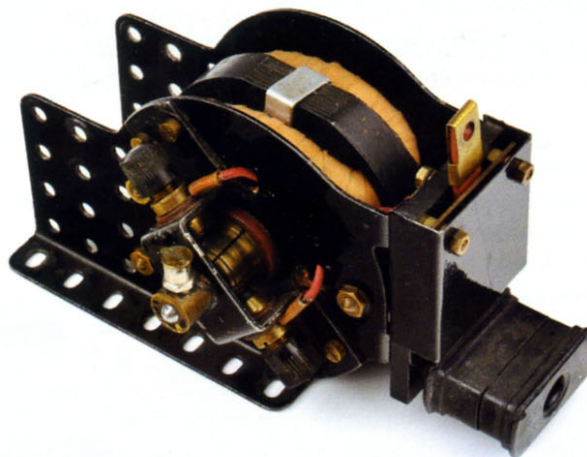


Photo 1 : Année 1924 - Type A - N° d'ordre CAM : 19

Année 1925 - Type B -

N° d'ordre CAM : 20

- 1) les Clics Clacs susmentionnés ont laissé la place à des graisseurs hauts de plus grande capacité jugés, à n'en pas douter, d'une plus grande efficacité. Ils sont en laiton couleur nature.
- 2) Le bobinage du stator quant à lui est désormais isolé par du chatterton de couleur noire. Cette nouvelle teinte alimente une interrogation qui restera vraisemblablement sans réponse : a-t-elle été choisie pour remédier aux altérations rapides auxquelles était exposée la précédente, la rendant inesthétique, ou par souci de l'harmoniser à la teinte du moteur ?

Cette photo n° 2 témoigne d'une découverte qui relève du miracle par le fait qu'elle concerne un ensemble d'origine et neuf. Il se compose de l'un de ces moteurs de 1925, de sa boîte, de son cordon d'alimentation et de son assortiment de petits accessoires constitué d'un pignon n° 26 (de 20 dents à l'époque), d'une roue de 56 dents n° 27 a, de deux bagues d'arrêt n° 59 et d'une tringle de 9 cm n° 16.

Sur le plan documents figure d'une part la fiche de garantie (collée à l'intérieur du couvercle de la boîte) qui porte au compositeur et en violet la date de sortie d'usine de l'ensemble, soit le 21 oct 1925. De l'autre la notice d'instructions qui est toujours aux références qui lui furent attribuées en 1924 (524/2.2). Ce détail intéressant prouve que son tirage qui fut de 2 200 exemplaires s'avéra suffisant pour satisfaire les ventes effectuées jusqu'à cette date du 21 octobre 1925, mais l'aurait-il été pour assurer son rôle jusqu'à la suppression de ce moteur en juillet/août 1926 ? Nous remercions par avance nos amis collectionneurs qui découvriront d'autres tirages de cette notice et nous en feraient part dans le but d'enrichir cette étude.

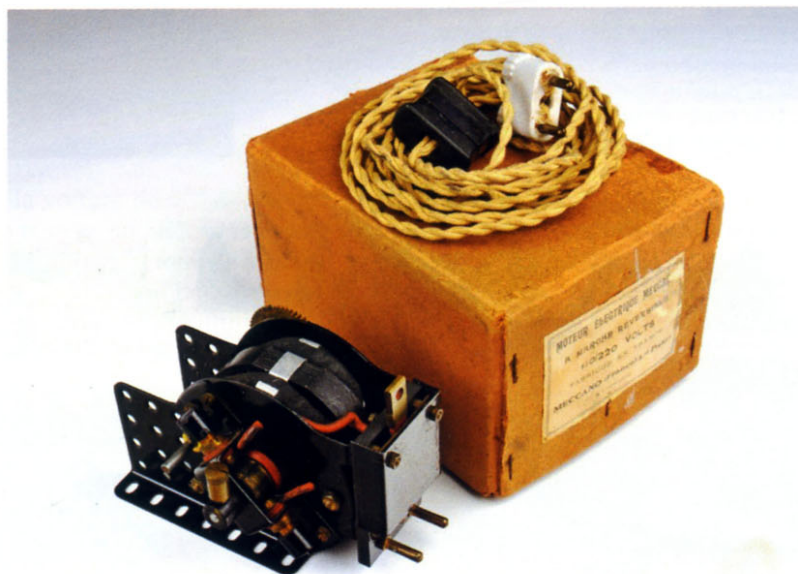


Photo 2 : Année 1925 - Type B - N° d'ordre CAM : 20

Reproduction fidèle du poinçon frappé en partie supérieure du flasque côté sortie de l'arbre moteur :

MOTEUR MECCANO
ALTER ET CONTINU
110 volts – 2/10 Amp.
2500 TOURS
FABRIQUE EN FRANCE

Caractéristiques

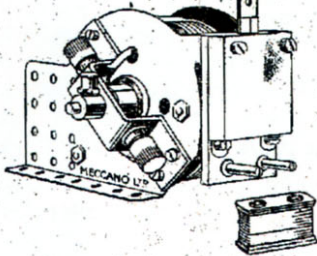
Moteur universel à marche réversible – Tension d'utilisation : 110 volts – Ampérage : 2/10 – Vitesse de rotation : 2500 tours/minute – Induit tambour

INDUCTEUR – Cet élément électrique peut se présenter sous différentes compositions. Le moteur au type A de 1924 a été observé pourvu d'un inducteur formé soit de 17, 18 ou 22 tôles, et au type B de 1925 de 23 tôles.

Ci-contre : une reproduction de la notice du moteur "Référence d'usine 524/2.2"

MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■

FONCTIONNEMENT
DES
MOTEURS ÉLECTRIQUES MECCANO
de 110/120 Volts
Sur le courant de la Ville



Les moteurs Meccano peuvent servir à tous usages, n'exigeant qu'une énergie modérée, mais ils sont surtout établis pour actionner les modèles Meccano.

Les plaques et brides du moteur sont pourvues de perforations équinistées du système Meccano permettant d'introduire le moteur dans le modèle même et de le fixer simplement au moyen des écrous et boulons Meccano.

VOLTAGE

Ce moteur est construit pour fonctionner sous courant alternatif ou continu de 110 Volts directement, c'est-à-dire sans l'interposition de résistance. Il suffit de relier simplement le prolongateur au réseau de lumière. Ce moteur peut également être employé avec un courant de 220 Volts, mais il devient alors nécessaire d'interposer une lampe de résistance.

CARACTÉRISTIQUES

Ce moteur, d'une construction robuste — Induit tambour — possède, par le jeu de son inverseur, trois positions : Avant, Arrêt, Arrière. Ses coussinets de longue portée et charbons à grande surface, lui permettent de fournir un travail prolongé.

GRAISSAGE & ENTRETIEN

Chaque coussinet est surmonté d'un graisseur. Nous recommandons d'employer de l'huile épaisse et de veiller à ce que le graissage soit normal, un graissage trop abondant pouvant, par suite de projection, nuire au bon fonctionnement du moteur.

Conserver le collecteur en parfait état de propreté en l'essuyant avec un linge, et après une longue durée de fonctionnement, le passer à la toile émeri très fine.

Meccano (France) Limited 78/80, rue Rébeval, Paris

524/2-2 R. C. Seine 186.119

LES PIÈCES EMBALLÉES

par Michel Lhomme



Modèle A



Modèle B



Modèle C



Modèle D

Quelques boîtes anciennes particulièrement bien conservées nous permettent de savoir que les pièces qu'elles contenaient étaient souvent emballées dans du papier avec une étiquette dont le dessin a évolué dans le temps.

Les quatre modèles représentés ci-contre en sont un exemple, non exhaustif, mais ces "vestiges" demeurent fort rares et certains modèles ne sont connus qu'en dehors d'un contexte qui permettrait de les dater.

Si vous possédez une boîte contenant l'un de ces exemples, merci de me contacter : lhommeichel@hotmail.com ou 06 20 88 71 87.

Si les réponses le permettent, les résultats de cette recherche feront l'objet d'un article dans un prochain bulletin.

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■

UN MECCANOMAN À L'HONNEUR

par Bernard Garrigues

Frédéric Pamart a commencé le Meccano à l'âge de sept ans, avec une boîte N°5 que ses parents lui avaient offerte... à Noël. Cela a été le déclic de départ d'une grande passion : le "Meccano". Trente ans après, il construit encore et toujours. Dès qu'il a été en âge de travailler, au Centre d'Aide par le Travail d'Hirson, Frédéric a pu compléter son stock de pièces (comme la plupart d'entre nous). Toutes les nouveautés "Meccano" l'intéressent, et Frédéric s'empresse de les construire...

Depuis quelques années, Frédéric, accompagné de son épouse Nathalie, fait une exposition chaque mois dans la galerie marchande du magasin Leclerc de Buire, à côté d'Hirson (02). L'ancien directeur, l'initiateur, puis, M. Puicouyoul, le directeur actuel, mettent à disposition deux tables juste en face des caisses pour permettre à Frédéric de présenter ses nouvelles constructions. C'est devenu un rituel, Frédéric est connu de tous les clients maintenant, et c'est une animation fort appréciée. Les samedis retenus, de 9 heures à 19 heures, Frédéric et Nathalie sont fidèles à leur poste, à la grande joie de tous les passants avides de nouveautés.

Pour Noël, Frédéric se costume en "Père Noël Meccano", favorisant ainsi la vente des coffrets Meccano pendant les périodes de fêtes. Monsieur Gérard Maury, collaborateur Meccano sur la région, lui a rendu visite (avec article dans la presse locale en décembre 2010). Il est convaincu de l'impact de



cette prestation sur le nombre de boîtes vendues ! Sur les tables, outre les modèles, sont exposés des catalogues, des documentations et des livres de modèles que les visiteurs peuvent consulter. Les imprimés du Club sont en bonne place. Frédéric est au CAM depuis 2005 (N°1596). Il aime beaucoup les contacts par Internet avec les adhérents du Club. Remercions-le pour tout ce qu'il fait pour notre "Meccano"... et ce n'est pas près de s'arrêter !

BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■
POUR FRÉDÉRIC PAMART CAM 1596 ■

LA SECTION DAUPHINÉ

par Bruno Odeyer & Jean-Pierre Charras

Réunion de section

La section Dauphiné s'est réunie le 2 mars 2013 à Saint-Hilaire-du-Rosier.

Présents : MM. James Chaudron, Jean-Pierre Charras, Bruno Odeyer et Alex (futur adhérent). Beaucoup d'absents du fait des conditions météo et des coups de froid hivernaux.

James présentait une magnifique boîte d'engrenages qu'un papy lui a donné. Jean-Pierre avait apporté un camion semi-remorque de sa construction. Bruno a présenté trois constructions : le camion toupie et les deux "lapins crétins". Prochaine réunion le **samedi 7 septembre 2013**.



Exposition Maquettisme et Modélisme à Tullins

Les 19 et 20 avril 2013 a eu lieu une exposition de modèles réduits et maquettes, organisée par la section "modélisme" (réseaux ferroviaires et slot racing) de la MJC de Tullins.

Nous disposons de 14 mètres de tables d'exposition, pour présenter quelques modèles, ainsi qu'un espace pour organiser un petit atelier d'initiation au Meccano, destiné à accueillir 3 à 4 enfants simultanément.



Ce fut une occasion pour présenter aux 700 visiteurs, sans compter les enfants, les riches possibilités du Meccano. C'était aussi une opportunité de faire connaître le CAM, et sa section Dauphiné, aux visiteurs très intéressés par tout ce qui est construction (maquettes d'avions, bateaux, tanks, etc.), autant que le Meccano et les possibilités qu'il offre.

Salon des Collectionneurs de La Buisse

Le 3^{ème} Salon des Collectionneurs au profit de l'association Diana et Linda, destinée à aider la famille de ces deux petites filles lourdement handicapées, s'est tenu le dimanche 5 mai 2013 à La Buisse, un petit village à 20 km de Grenoble.

Bruno Odeyer avait demandé à deux membres du CAM d'y participer, George Rollet et Jean-Pierre Charras.

Le salon a reçu 150 visiteurs, un score très honorable pour ce type de manifestation.

BRUNO ODEYER CAM 1601 & JEAN-PIERRE CHARRAS CAM 0680 ■

7^{ÈME} SEMAINE DU JEU

par Daniel Bernard

La section HIRAS a participé à la Semaine du Jeu, organisée par le centre social des Hauts de Bellegarde. Près de 450 jeunes de maternelle et de primaire sont venus jouer à de nombreux jeux de plateau, d'adresse ou d'esprit, et bien sûr à notre fameux "Meccano", métal ou junior.

Par groupes de douze, les élèves ont joué pendant les heures de classe, le matin ou l'après-midi, sur le thème du "Far-West", sous l'œil vigilant de Rabhia, l'animatrice.

Il y avait quatre groupes par matinée. A tour de rôle, les élèves disciplinés s'installaient autour des tables, dont une était réservée aux plus initiés, puis ils construisaient selon un modèle. La majorité d'entre eux découvrait notre jeu et les résultats étaient surprenants, selon les enseignants. Les novices, très studieux, construisaient selon leurs idées, mais l'heure de changer d'atelier arrivait très vite.

Une nouveauté cette année, le groupe suivant construisait sur les idées du précédent, ceci a permis d'avancer, plutôt que de démonter à chaque changement de groupe. Les constructions sont souvent encourageantes pour les



jeunes, surpris de voir ce que l'on peut construire avec de simples pièces du jeu de Meccano. Peut-être penseront-ils à remettre en question les jeux modernes qui les accaparent habituellement ?

CÉLINE JACOUD DIRECTRICE & DANIEL BERNARD CAM 1333 ■

JUZIERS 2013

par Hervé Forestier

Le 24 mars dernier, des constructeurs Meccano s'étaient donné rendez-vous à Juziers (petite ville de la vallée de la Seine à l'ouest de Paris) à l'invitation d'Hervé Forestier et de Jean-François Nauroy. Une manifestation similaire, réunissant constructeurs et collectionneurs, avait eu lieu en 2009 (cf bulletin N° 107 du CAM), mais cette année l'accent a été mis essentiellement sur la construction. Il faut remercier la municipalité et l'Association des Festivités Juziéroises (AFJ) qui ont mis gratuitement la salle à disposition et pour le chaleureux accueil de l'AFJ qui a offert aux exposants : café, viennoiseries et apéritif avant déjeuner.

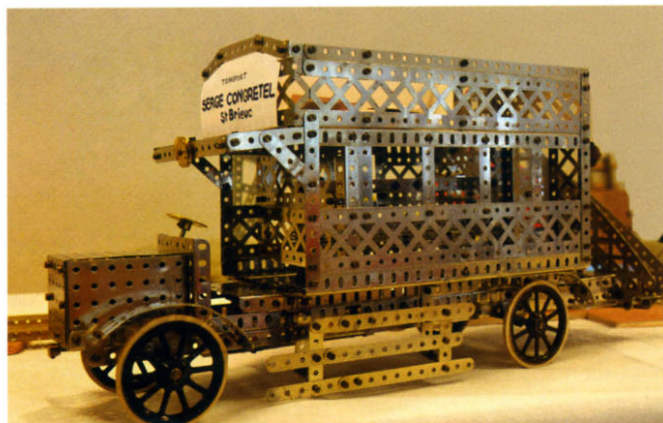
Compte tenu des dimensions limitées de la salle, nous avons pris contact en priorité avec les constructeurs des sections Ile-de-France et Normandie et une liste complète avait rapidement été arrêtée.

Bien sûr, les fidèles lecteurs du magazine du CAM connaissent probablement déjà la plus grande partie des modèles présentés dans cette exposition car ils ont été, pour l'essentiel, déjà reproduits en photos dans le magazine. Néanmoins, il nous faut citer tous les participants à cette journée, en nous excusant à l'avance de ne pas reproduire des photos de tous les exposants et de leurs modèles mais les internautes pourront consulter un album de 68 photos avec légendes à l'adresse suivante : <http://herveclara.forestier.free.fr/MeccanoJuziers/>

Claude Gobez a vu beaucoup de visiteurs s'intéresser à ses mécanismes d'horlogerie, de conception souvent très originale, mis en œuvre dans les nombreux modèles qu'il avait apportés. Il représentait plus particulièrement le CAM, sous forme d'une banderole sur son stand, en proposant également aux visiteurs des publications du CAM.

Philippe Bovas avait apporté de très nombreux modèles, principalement liés à l'univers de l'enfance et de la bande dessinée. Ainsi, les visiteurs ont pu voir nombre de montages évoquant le monde de Tintin, le ballon "Spirit of Meccano", le Nautilus ainsi que toutes sortes de véhicules.

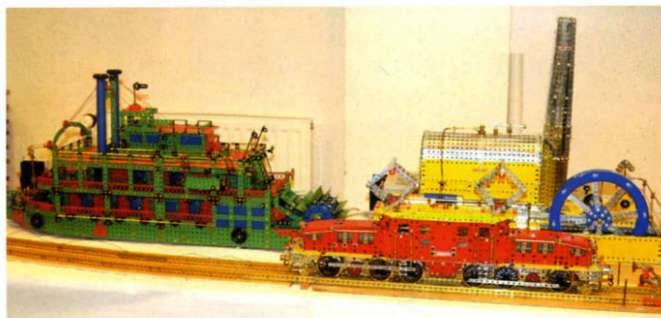
Jacques Tarratre faisait équipe avec J-P. Greiner. Il présentait plusieurs locomotives, dont une splendide "Crocodile" en livrée rouge que les visiteurs étaient invités à faire fonctionner sur une portion de rails d'environ cinq mètres.



Autobus à impériale de Serge Congretel

Il avait également eu la très bonne idée d'amener le bel autobus à impériale en pièces nickelées construit par Serge Congretel, présent à Juziers en 2009 et qui nous a brutalement quittés en 2010. Ce fut une occasion d'avoir une pensée pour notre ami.

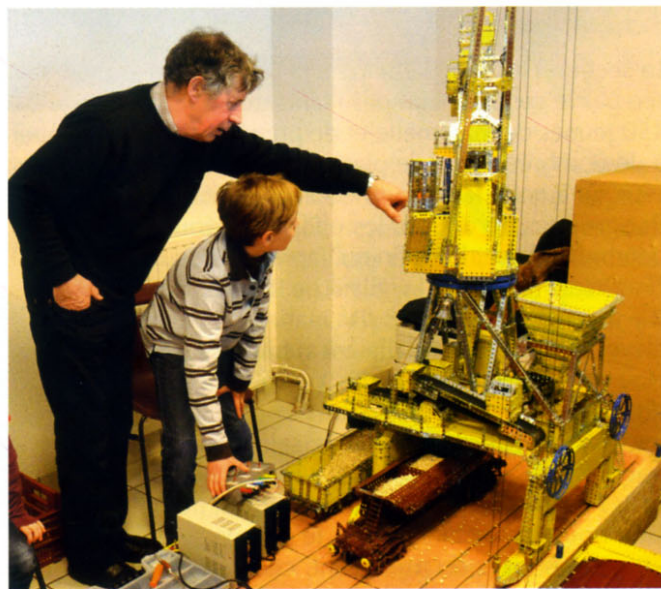
Jean-Pierre Greiner présentait un modèle de machine à vapeur en pièces récentes ainsi qu'un magnifique bateau à aubes réalisé avec des pièces Märklin vertes et rouges, preuve que le responsable CAM de la section Ile-de-France n'est pas sectaire !



Bateau à aubes et machine à vapeur de J-Pierre Greiner
Locomotive de Jacques Tarratre

Bernard Garrigues, accompagné de Michel Bréal, est arrivé avec un camion de matériel ! Il présentait notamment son ascenseur ainsi que le Meccaboule de Paul Freydier. Certes, ces réalisations sont connues mais elles sont toujours impressionnantes et de très nombreux visiteurs, non familiers du monde du Meccano, ont pu les découvrir. Bernard a aussi réalisé un très grand nombre de photos de la manifestation (que vous pouvez découvrir sur l'album en ligne référencé plus haut) et donné des conseils photographiques avisés à Anne-Laure Guibert.

Michel Bréal avait amené sa grande grue de Calais, un modèle impressionnant par ses dimensions, ses fonctionnalités et tout son environnement.

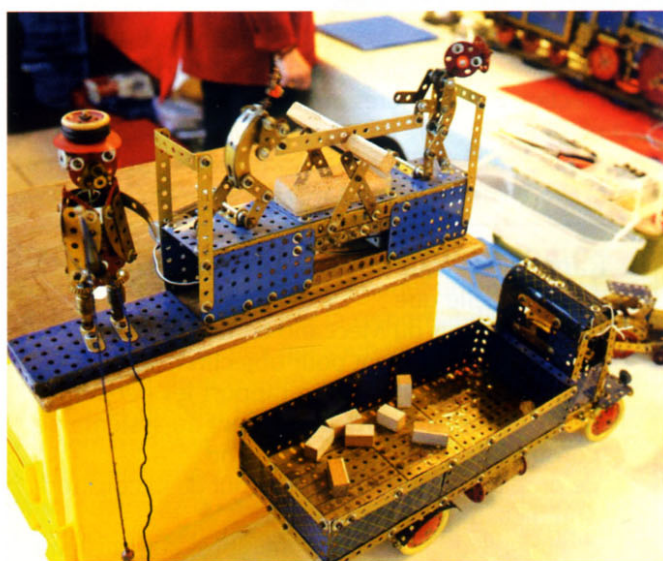


La grande grue de Michel Bréal

Il a été constamment sollicité pour la faire fonctionner, ce qui l'a mobilisé pratiquement toute la journée, en particulier pour accompagner les manœuvres de certains enfants à qui il avait confié provisoirement les commandes.

Jean-Pierre Guibert présentait une partie de son réseau ferré, lequel a intéressé notamment de nombreux enfants. Le nombre de modèles (motrices, wagons, ouvrages, accessoires, ...) est impressionnant. Il nous pardonnera de ne pas développer plus avant et de ne pas faire figurer de photos mais ses réalisations ont fait l'objet d'un article très complet dans le dernier bulletin du CAM N° 122.

Bernard Dreux nous a présenté des modèles originaux, certains impressionnants comme une grande locomotive et un robot (photos déjà publiées dans les comptes rendus de la section Normandie) mais aussi de plus petits modèles dont l'intérêt n'est pas moindre, comme ceux sur le thème du travail du bois.



Le travail du bois par Bernard Dreux

La famille Dondeyne (père et fils) nous a encore fait le plaisir de venir à Juziers depuis le nord de la France. Christophe avait amené plusieurs de ses modèles, toujours très réalistes, dont un camion et une moto.



La moto de Christophe Dondeyne

Jean-François Nauroy était venu en voisin de Mantes-La-Jolie. On le sait, c'est un spécialiste du matériel agricole, il présentait le tracteur "Waterloo Boy" et la batteuse "Marshall".



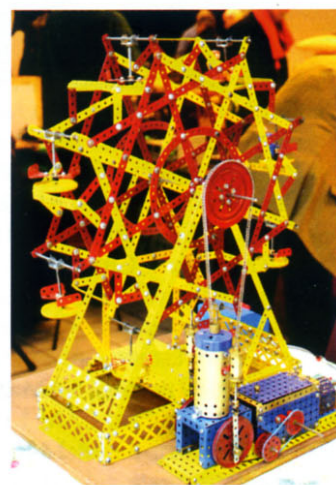
Le livreur de bois de Guy Pouchet

Guy Pouchet était venu avec son métier à tisser bien connu, dont il a montré le fonctionnement aux visiteurs néophytes. Ceux-ci furent également intéressés par Piguy, l'infatigable livreur de bois, qui n'arrêtait pas de faire les cent pas sur un beau tapis rouge.

Marcel Patard, aidé par sa compagne, avait installé et réglé tous ses manèges la veille, dont un petit nouveau ! Tous ses modèles en fonctionnement ont fait le bonheur des petits et des grands.

Anick Quibeuf présentait de nombreux modèles, notamment un tracteur du "far-west", une grue et une grande roue.

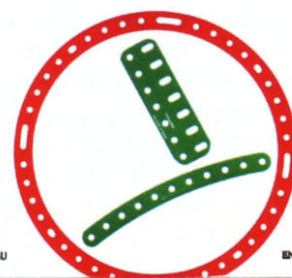
Enfin, le stand d'accueil d'**Hervé Forestier** apportait une touche insolite. Outre une petite vitrine "historique" avec des coffrets du début du XXème siècle, étaient présentées quelques œuvres de l'artiste italien Enrico Baj, disparu il y a dix ans, et qui fut en partie inspiré par le Meccano (sujet traité plus longuement par J. Proux dans le magazine CAM N° 110). Une édition originale du livre "Meccano ou l'analyse matricielle du langage" de R. Queneau et E. Baj était présentée.



La grande roue d'Anick Quibeuf



RAYMOND QUENEAU



ENRICO BAJ

"Meccano ou l'analyse matricielle du langage"

Au cours de cette journée, nous avons eu environ 350 visiteurs, y compris des personnes qui ne connaissaient pas - ou qui redécouvraient - le Meccano. Des enfants ont pu manipuler des pièces en plastique et en métal. Plusieurs membres du CAM sont passés en visiteurs. Grâce aux exposants, l'objectif de montrer aux visiteurs toutes les possibilités de ce système universel était donc atteint.

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU CAM

par Bernard Guittard



Rapport moral de l'année 2012

Election des membres du Conseil d'Administration

Le président ouvre la séance à 18h20

Chers Amis,

Bienvenue à toutes et à tous pour cette 40^{ème} Assemblée Générale du Club des Amis du Meccano.

Merci de votre présence qui va nous permettre de mener à bien les décisions qui s'imposent.

Pendant la présentation du rapport moral, nous allons procéder à l'élection des membres du Conseil d'Administration :

Pour l'année 2013 les membres sortants sont :

Mr Jean-Max Estève CAM 0090

Mr Bernard Garrigues CAM 0254

Mr Bernard Guittard CAM 1198

Mr Michel Perrin CAM 1448

Se représentent :

Mr Jean-Max Estève CAM 0090

Mr Bernard Garrigues CAM 0254

Mr Bernard Guittard CAM 1198

Mr Michel Perrin CAM 1448

Nous avons reçu une nouvelle candidature au poste d'administrateur en la personne de Philippe Oury CAM 1608. Notre ami Philippe n'a pu être présent pour des raisons de santé.

Nous allons vous remettre à chacun un bulletin de vote portant le nom des Amis qui se présentent ou se représentent. Ne pas oublier de signer la feuille de présence, merci.

Nous sommes 71 présents (feuille de présence) et 167 pouvoirs nous ont été envoyés par des membres qui ne pouvaient se déplacer cette année. Soit un total de 238.

Rapport moral du Président

Tout d'abord, comme hélas chaque année, nous devons évoquer le souvenir de nos amis disparus. Ayons une pensée amicale, voire affectueuse pour ceux qui, chacun à leur façon, ont apporté leur enthousiasme au sein de notre club.

René Blais CAM 0827 le 27 juin 2012

Roger Brioult CAM 0419 début 2012

Nicole Dubois CAM 1451 le 16 juin 2012

Pierre Dutel CAM 0476

Claude Jolivet CAM 1174 début juin 2012

Guy Lozach CAM 1536 le 15 août 2012

Edgard Magrin CAM 1301 le 13-05-2012

Henri Mativat CAM 0270 le 26 novembre 2012 au CAM de 1982 à 1995

Jack Partridge CAM 1324 le 20-05-2012

Gilles Villaume CAM 0770 le 12 novembre 2012

Pensons aussi à tous ceux qui n'ont pu se joindre à nous pour diverses raisons et à ceux qui, arrivant au bout de leur rêve Meccano, laisse désormais le CAM poursuivre son chemin sans eux n'ayant plus leur dynamisme d'antan. A ceux-là, plus que jamais un petit coup de fil de temps en temps leur permet de rester en contact avec notre grande famille.

Rappel des valeurs de notre association

Je vous rappelle que :

Le Club des Amis du Meccano est une association à but non lucratif et ayant pour objectifs

1. de regrouper et mettre en rapport les personnes qui s'intéressent particulièrement au système de construction mécanique Meccano.
2. de propager et développer le goût de la construction mécanique miniature.
3. d'initier et d'informer ses membres sur l'histoire et l'évolution du système depuis sa création jusqu'à nos jours.
4. de contribuer aux recherches des collectionneurs de pièces et de littérature relatives au système de construction mécanique Meccano.
5. de permettre, grâce à la diversité des professions de ses membres, la réparation ou la restauration de certaines pièces rares en mauvais état.

Utilisation du Logo du CAM

Je rappelle :

Que le logo du CAM ne peut être utilisé par les membres du Club.

Trois Amis peuvent en faire usage, ils sont : le secrétaire, le trésorier et le président.

L'organisateur de l'exposition doit en faire la demande écrite auprès du président, en son absence au secrétaire.

L'autorisation ne sera que provisoire pour toute la durée de l'organisation et jusqu'à la fin de l'expo.

Le rayonnement du CAM

Notre Club a un très bon rayonnement, en particulier grâce à son Magazine.

C'est grâce à l'échange de Magazines entre le CAM et 10 Clubs étrangers. Nous constatons à quel point il est apprécié, ce dont je me réjouis. Mais ce n'est pas acquis une bonne fois pour toutes, il faut continuer nos efforts. Merci à Gérard Jousse pour avoir si bien pris la relève de la rédaction et à tous ceux qui ont le souci d'améliorer sans cesse notre magazine. A cet égard

je vous conseille vivement d'aller voir sur le site du CAM les conférences proposées par Gérard.

La revue de presse fonctionne toujours très bien grâce à notre Ami Jean-François Nauroy, qui est le correspondant et aussi l'ambassadeur du CAM auprès de nos Amis étrangers.



L'activité des sections en quelques chiffres

Tout d'abord je voudrais vous parler de notre Ami Daniel Gisclon dont l'état de santé ne lui permet plus, au moins pour un bon moment, d'assurer la responsabilité de la section AULIDEL. Tous nos vœux de prompt rétablissement l'accompagnent. Merci à ceux qui souhaiteraient prendre la suite de Daniel de se manifester.

34 expositions et réunions diverses ont fait l'objet d'un compte rendu dans notre magazine pour 76 pages sur les 224 pages du N° 117 au N° 120, ce qui représente environ le tiers.

Au nom du CAM, merci à tous, connus et inconnus, pour toutes ces initiatives dans le but de faire connaître notre passion qu'est le Meccano et pour que vive notre Club. J'insiste là pour vous rappeler que toutes les manifestations que vous organisez ou auxquelles vous participez sont à l'origine du plus grand nombre d'adhésions. Elles sont donc capitales pour la pérennité de notre Club. J'ajoute que c'est souvent à l'occasion de ces expositions ou réunions de section que l'on découvre de nouveaux modèles inédits qui bien entendu n'échappent pas à notre ami Gérard Jousse pour inciter les auteurs à nous rédiger les articles correspondants.

Sachez aussi répondre spontanément aux propositions d'expositions permanentes, souvent sur plusieurs mois, qui seront autant d'occasions de montrer vos plus beaux modèles, qui seront toujours mieux là que dans leur caisse au fond du garage... Tous les meccanomen de bonne volonté seront bien accueillis dans ces expositions, qu'ils fassent partie du CAM ou non. Cependant, ceux qui ne font pas partie du CAM ne peuvent prétendre à avoir les honneurs du magazine. Sauf exception dûment argumentée et avec mon accord, le magazine étant par principe réservé exclusivement aux membres du CAM à jour de leur cotisation.



Les rapports avec les adhérents, les responsables de section et les membres du Conseil d'Administration

Merci aux Amis qui nous ont apporté leur soutien, par courrier, par téléphone ou par mail pour l'action du Club. J'en profite, pour remercier tous les Amis qui, de près ou de loin, connus ou inconnus, se donnent pour notre Club et bien sûr pour notre Meccano.

Je vous rappelle que tous les articles sont à envoyer à notre Ami Gérard Jousse, votre rédacteur. Si vous avez des problèmes de texte, de dessin ou de photo, il répondra à toutes vos questions. Même si vous n'avez pas internet ni d'appareil photo numérique, il est toujours possible de trouver une solution grâce aux amis voisins meccanomen ou non.

A cette occasion, merci de donner toutes les autorisations écrites de publication des photos dans notre Magazine à notre Ami Gérard Jousse.

Jean-Max, notre secrétaire et votre serviteur peuvent également vous apporter leur aide.

Pour les nouveaux venus qui ne se sentent pas une âme d'écrivain, un guide d'aide à la rédaction d'article ou de notice est à votre disposition. Vous pouvez le demander à Gérard Jousse

Il faut aussi inciter les jeunes à se lancer dans la publication. Nous sommes tous là pour les aider. C'est la mission de notre Club. Je rappelle à ce sujet que pour chaque publication d'un enfant dans les pages jeunes, celui-ci sera récompensé par une belle boîte de Meccano.

Un très grand merci à tous les Amis qui participent à la relecture du Magazine. C'est une tâche ingrate qui s'alourdit au fur et à mesure de l'augmentation du nombre de pages.

La relecture du Magazine se fait par informatique; merci de donner à notre rédacteur votre correction dès que possible pour ne pas retarder la parution du Magazine.

Il faut également noter les progrès accomplis par les auteurs dans le domaine de la photographie, même si nous pouvons encore nous améliorer, notamment en prenant en compte les conseils prodigués par notre Ami Jacques Vuye dans les n° 105 et 106 de notre Magazine et dans la notice qu'il a rédigée à cet effet.

Evolution structurelle de notre Club

- Le nombre d'adhérents a progressé constamment plus ou moins régulièrement jusqu'en 2000, date depuis laquelle ce nombre évolue entre 700 et 740. Une partie de ce tassement s'explique par le décès ou l'abandon des plus anciens malheureusement de plus en plus nombreux chaque année, leur disparition étant tout juste compensée par les nouveaux venus.
- L'âge moyen des adhérents n'a cessé d'augmenter de 46 à 65 ans en 2009 et est resté constant depuis cette date. Cette constance s'explique par les mêmes raisons que ci-dessus et par une poussée des jeunes particulièrement significative depuis 2006.
- Les jeunes de moins de 19 ans ont progressé de 0 en 1978 jusqu'à 23 en 2012 avec une forte augmentation depuis 2009. Je pense que cette forte poussée est due à une prise de conscience générale qui nous amène à prendre des initiatives tendant à nous mettre de plus en plus à la portée des jeunes. J'insiste ici pour que nous les aidions à réaliser de beaux modèles avec les pièces actuelles.

Les pages jeunes

Les enfants ne se retrouvent pas toujours dans les pages du magazine qui traitent de modèles construits avec des pièces auxquelles ils n'ont pas accès pour la majorité d'entre eux. Je vous assure que l'on peut monter de très beaux modèles avec les boîtes actuelles.

Je suis très sensible à la démarche de longue haleine entreprise par notre Ami Philippe Antoine pour l'animation de ses ateliers Meccano lors de nos expositions. Jean-Claude Brisson sait faire "le grand écart" en nous proposant aussi bien de superbes modèles en nickelé que de très belles constructions en pièces actuelles. Dans le même esprit, vous avez pu vous rendre compte de la pureté et de la simplicité des modèles construits par Jean-Marie Jacquet. Philippe, Jean-Claude et Jean-Marie nous donnent l'exemple. Je renouvelle donc mon appel afin d'élargir le cercle de ce type de construction. Qu'on le veuille ou non, l'avenir du CAM passe par les jeunes que nous aurons réussi à faire participer à cette magnifique aventure.

Réfléchissez ! Si nous n'avions pas eu cette chance lorsque nous avions 8 ans le CAM n'existerait pas. Si nous n'assurons pas la relève d'une manière ou d'une autre le CAM s'éteindra de lui-même dans quelques années, car nous n'arriverons plus à compenser les disparitions par de nouveaux venus.

Les nouveautés

Création de nouvelles sections

Aux neuf sections actuelles nous avons créé six sections supplémentaires afin d'avoir une meilleure couverture du territoire. Bien entendu, le périmètre de ces sections est donné ici à titre indicatif et pourra évoluer en fonction des souhaits du responsable de section. Les bonnes volontés seront les bienvenues.

- **Section Bretagne / Vendée** 35 – 44 – 49 – 53 – 72 – 85 ;
- **Section Languedoc / Roussillon** 11- 30 – 34 – 48 – 66 ;
- **Section Aquitaine** 24 – 33 – 40 – 47 – 64 ;
- **Section Nord-Pas de Calais** 59 – 62 ;
- **Section Pays de Loire** 44 – 49 – 53 – 72 – 85 ;
- **Section Centre** 45 – 41 – 18 – 37 – 36 (l'Assemblée Générale a donné son accord à l'unanimité pour confier la responsabilité de cette section à Bernard Guittard qui en avait émis le souhait).

Relations avec la Société Meccano

A titre expérimental, nous avons proposé à Meccano de nous procurer pour la durée de l'exposition 2013 des kits ou boîtes complémentaires constitués de pignonnerie plastique permettant d'assurer une meilleure mécanisation des modèles des boîtes actuelles. Vous pourrez voir ces kits sur le stand de vente des boîtes. D'autre part, un kit sera donné avec chaque boîte offerte à chaque enfant récompensé lors de la remise des prix.

Récompense du plus bel article de l'année : une boîte 50 modèles

Afin d'apporter un peu plus d'esprit d'émulation chez les auteurs d'articles du magazine, nous vous proposons, chaque année, d'élire l'auteur du meilleur article de l'année (en consultant les 4 numéros de l'année). Les critères de jugement seront sensiblement les mêmes que pour les concours de l'expo, auxquels nous ajouterons la notion d'équilibre entre le texte et les photos dont la qualité sera prise en compte, mais au global, c'est le subjectif qui l'emportera.

Compte tenu des circonstances, cette année l'élection s'est déroulée au sein du bureau, mais à l'avenir l'ensemble des membres du CAM y participera, le vote se faisant, pour les exposants, par l'intermédiaire du retour du dossier d'inscription à l'expo et pour les autres sur le coupon du pouvoir que chaque membre ne pouvant participer à l'AG est tenu de nous retourner. Une belle boîte de Meccano viendra récompenser l'élu.

Cette année, c'est **Jean-Michel Blévoit CAM 0884** qui a été retenu pour la série des magnifiques articles sur les trains Hornby "O" qu'il nous a proposée en 2012.

Une carte de visite pour le CAM

Lors de nos diverses expositions tout au long de l'année et surtout lors de notre grande exposition annuelle, nous sommes très souvent sollicités pour fournir aux visiteurs les coordonnées du CAM et éventuellement aussi d'autres renseignements. C'est pourquoi j'ai soumis ce projet au CA qui l'a approuvé. Une dotation d'une vingtaine de cartes sera destinée à chaque responsable de section et quelques cartes seront données à chaque participant à notre exposition annuelle.

Evolution de l'annuaire

Tout d'abord le Conseil d'Administration a considéré que la place prise par les mises à jour dans le magazine se faisait au détriment des articles. L'annuaire fait bien sûr partie des organes de liaison de notre Club. Nous avons cependant considéré qu'il serait possible d'alléger sa diffusion.

Ainsi l'annuaire annuel diffusé tous les ans avec le magazine d'octobre ne le sera désormais que tous les deux ans, des mises à jour intercalaires à grafer étant jointes aux magazines en fonction des besoins.

Evolution du calendrier

Actuellement le calendrier comporte 24 pages (2 par mois). Il va être remanié de façon à ne présenter qu'une page par mois.

Evolution de la carte de membre

Toujours soucieux d'attirer les jeunes, après de nombreuses années durant lesquelles le recto de la carte représentait les produits Hornby d'antan, il a été décidé de mettre la carte au goût du jour avec une nouvelle série de photos de modèles de Meccano actuel. D'autre part, la carte sera valable 4 ans par apposition d'une vignette annuelle dont la procédure vous sera précisée ultérieurement.

Les projets

On ne le dira jamais assez, l'avenir de notre Club ce sont les jeunes. Il faut absolument les aider à découvrir et à aimer le Meccano. En résumé, essayez de faire un maximum en faveur des jeunes par des mini expositions et, dans la mesure du possible, de la publicité pour votre Club.

Concernant la rubrique histoires et collections de notre magazine, je souhaite que l'on puisse continuer à publier de beaux articles sur l'ensemble de la production de Frank Hornby notamment sur les Dinky Toys dont les premiers articles nous ont été proposés par notre Ami Jean-Michel Blévoit.

L'idée de Frédéric Roger

Réaliser un magazine spécial rassemblant un maximum d'histoires et de souvenirs.

Deux sources sont à prendre en compte :

- les articles déjà parus dans le magazine ;
- les histoires et souvenirs qui n'ont jusqu'à présent pas fait l'objet de publication.

Merci de faire appel à vos meilleurs souvenirs, histoires et anecdotes.

La boutique du CAM

Vous trouverez sur le stand du CAM les produits à vendre au profit de votre Club. Je tiens à remercier tous les Amis que j'ai sollicités et qui ont répondu favorablement à mes demandes pour le bien de notre Club.

Enfin, et pour terminer, je remercie notre Ami Jean-Max Estève et toute son équipe pour l'organisation et toutes les informations transmises au fur et à mesure qui m'ont permis de suivre la préparation de l'exposition de La Ferté Macé 2013.

Mise à jour du Règlement Intérieur

Le Règlement Intérieur a fait l'objet d'une profonde remise à niveau, ce qui n'avait jamais été fait depuis sa création. Il est disponible sur simple demande à notre Secrétaire.

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

Quels sont ceux qui l'approuvent : tous

Qui ne l'approuvent pas : aucun

Qui s'abstient : aucun

Merci à tous.

Je vais donner maintenant la parole au trésorier Jean-François Vincent qui va nous communiquer le bilan d'exploitation de l'année écoulée.

Rapport financier de l'année 2012

Le trésorier prend la parole

Chers amis,

C'est la quatrième fois que je vous présente les comptes annuels, et je remercie le bureau pour la confiance qu'il m'a accordée.

Vous avez eu connaissance des comptes du CAM dans le dernier numéro du magazine, ces comptes ont été vérifiés dans les règles ; je n'y reviendrai pas dans le détail, seulement pour quelques chiffres.

En 2012, le nombre d'adhérents est en légère baisse : 724 contre 742. Cela s'inscrit dans l'ordre des fluctuations "normales", comme le Président le notait.

Mais notre résultat comptable, lui, est carrément mauvais : 5 300 Euros, environ, de déficit, contre 5 400 Euros en 2011.

Il n'y a aucune inquiétude dans l'immédiat, car notre fonds de roulement nous permet d'absorber facilement cette perte ; mais ce qui n'est pas normal, c'est que nous sommes structurellement déficitaires depuis 2006, et notre fonds de roulement n'est pas éternel ; si nous laissons les choses en l'état nous l'aurons consommé en quelques années. Or il est indispensable d'avoir un fonds de roulement important pour absorber les dépenses exceptionnelles, comme l'édition du supplément des quarante ans, ou, plus trivial, l'obligation d'envoi des convocations à l'AG sous pli séparé (incidence : environ 700 Euros).

Le déficit s'est installé parce que nous vivons au-dessus de nos moyens.

Un exemple : le magazine, qui est notre principal poste de dépenses, comptait 20 pages en moyenne en 2002 ; en 2012, il en comptait plus de 50, et cela avec la même cotisation en euros constants.

Toutes choses égales par ailleurs, comme disent les matheux, nous aurons, si nous ne faisons rien, un déficit de plus de 6 000 Euros à partir de 2014, en tenant compte, d'une part, du déficit qui s'est installé, et d'autre part de la prochaine augmentation prévue du taux de TVA, dont l'incidence, pour nous, est supérieure à 1 000 Euros.

Les mesures déjà annoncées par notre Président nous permettront de faire des économies significatives (près de 4 000 Euros par an) tout en gardant la qualité de nos prestations, en particulier la qualité du magazine auquel nous sommes tous, ici, très attachés. Pour arriver à l'équilibre en 2015, ce qui est notre objectif, il sera également nécessaire d'augmenter la cotisation de deux Euros pour 2014, c'est ce que le bureau vous propose.

Une nouvelle augmentation sera certainement à prévoir pour 2015, nous en reparlerons.

Merci Jean-François pour toutes ces informations.

Je vais vous demander de voter à main levée.

Qui ne l'approuvent pas : 1

Qui s'abstiennent : 1

Quels sont ceux qui l'approuvent : tous - 2.

Pour 2014 la prochaine exposition aura lieu aux Mureaux, en banlieue parisienne à l'initiative de nos amis Hervé Forestier et Jean-François Nauroy. Le thème proposé est : **Le spatial sous toutes ses formes.**

Résultat des élections au CA

Membres sortants, souhaitant se représenter : 4

Nouveaux candidats : 1

Suffrages exprimés : 238

Bulletins blanc ou nul : 1

Nombres de votants présents ou représentés : 238

Résultats des votes :

Mr Jean-Max Estève CAM 0090 – 216 voix

Mr Bernard Garrigues CAM 0254 – 220 voix

Mr Bernard Guittard CAM 1198 – 214 voix

Mr Michel Perrin CAM 1448 – 190 voix

Mr Philippe Oury CAM 1608 – 82 voix

Sont réélus :

Mr Jean-Max Estève CAM 0090 – 216 voix

Mr Bernard Garrigues CAM 0254 – 220 voix

Mr Bernard Guittard CAM 1198 – 214 voix

Mr Michel Perrin CAM 1448 – 190 voix

Fin de l'assemblée Générale à 19 h 50.

Le Président du Club des Amis du Meccano pour l'Assemblée Générale 2013

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

par Jean-François Nauroy

The International Meccanoman – N° 68 – Avril 2013

La Henley Society fête ses 40 ans,
Des idées pour utiliser les nouvelles pièces : amortisseur plastique C372, longrines en bandes étroites,
Rencontre avec Jan Schurink, médecin et Meccanoman Hollandais,
Techniques de construction : plaques secteur, réduction décimale, escalier en spirale, plaquettes de freins, hélice, suspension de trains,
Nouvelle série Evolution,
Construire sa propre machine de Turing par Peter Harwood,
Un pont dans le style Meccano par l'artiste Liam Curtin (<http://liamcurtin.co.uk/>),
2012 année des tricotins, avec les modèles de David Couch (NZ), Ken Sennar (UK), Graham Jost (AU), John Stark (NZ) et Hugh Ramage (NZ),
Le prix Michael Adler 2012 est attribué à Les Megget (NZ),
Compte-rendu de l'exposition annuelle du SELMEC,
Moteur à vapeur d'un bateau américain de 1816, par Les Squires.

The Meccano Newsmag - N° 125 – Mars 2013

Mécanisme de précision pour horloge astronomique par Pat Briggs,
Geoff Brown et Jim Gamble ont retrouvé le premier tricotin construit en Meccano par Phil Ashorth en 1972,
Littérature et publicité Meccano par Jim Gamble,
Utiliser le Meccano pour faire une démonstration d'un mouvement harmonique simple par Ian Taylor,
Quelques modifications au moteur à vapeur stationnaire 10.3 par Tony Brown,
Itinéraire de deux Meccanomen, Ken Ratcliff et Ralph Bennett,
Compte rendu de l'exposition d'Oxton par Rob Mitchell.

Meccano Nieuws - N° 30.4 – Hiver 2012

Comptes rendus d'expos : Mechelen, Haaksbergen-Boeelo, Hierden, Harderwijk, Heerenveen,
Rencontre avec Koos van Reesch, journaliste, éditeur de magazines, Meccanoman plutôt collectionneur,
Pour célébrer son 30ème anniversaire, le Club lance la publication de livrets d'instructions en Hollandais,
Voiture Rolls Royce Silver Ghost, Partie V, par Charles Spierdijk,
Grue portique en systèmes rares (Standard LR, Dux) par Christoph Schörner,
Tronico, un nouveau système de construction allemand, vendu en 2011, spécialisé dans les tracteurs, par Jan Ringnalda.

Canadian MeccaNotes – Mars 2013 - Numéro 69

Machine à trier les tringles, conçue initialement par Colin Cohen (Afrique du Sud), reconstruite et décrite en détail par Ron Kurtz (partie 3),
Camion Rotinof et porte char par Frank Curry,
Grande roue double (SML de 1929) par Yves Ste Marie,
Mes débuts avec le Meccano par Ed Barclay,
Pièces présentant des anomalies par Ed Barclay.

Constructor Quarterly - N° 99 – Mars 2013

Meccaboule par Rob Mitchell, modèle présenté à La Ferté Macé,
Camion livreur de lait par Bernard Périer,
Machine à coudre à pédale par Margaret Massingham,
Camion Scammell par Bill Charleson,
Un calendrier automatique simple par Chris Shute,
La boîte la plus inutile par Mike Hooper,
Grue Titan Fishguard par Roger Mariott,
Camion Scammell porte char par David Upton,
Structures réelles dans le style Meccano par Michael Walker,
Tracteur de forain miniature par Bernard Périer,
Grue de port Adler 1500 par Stefan Tokarski,
Rhéostats et moteurs HT Meccano par Tom McCallum,
Le fil rouge, d'après une sculpture cinétique de Jennifer Torwnley par Paul Dale,
Camion Chevrolet par Geoff Burgess.

Bulletin du CFE N°108 Mars 2013

Trains électriques JEP,
La Micheline de Madagascar,
Les locomotives jouets à vapeur,
Le porte-autos Merkur,
Les accessoires de train Hornby en 1948,
Les trains jouets Distler.

The Meccano Club of South Africa, Vol.1, N° 4

Comptes rendus de la réunion 5 et de l'expo Hobby X,
Locomotive 0-8-0 par Kenny Leibbrandt,
Moteurs à vapeur en verre par Michael Zabradnik (www.slozmac.cz)
Chariot élévateur 120A par Stefan Tokarsi,
Citroën H par Hylton Smith, basé sur un design de Pierre Monsallut,
Trucs et astuces par Anthony Els : bandes lumineuses LED, alimentation, séquenceur.

Meccano& Erector Club Newsletter – N° 145 – Janvier 2013

Meccano constructeur d'avions 1932 par Anton Calleia,
Francis Anderson raconte sa fascination pour l'Erector depuis 70 ans,
Extrait du Meccano Magazine de janvier 1982, moteurs à ressort pour avions.

NZFMM Magazine –Vol. 36 N°3 -Février 2013

Grue mobile par Bruce Geange,
Compte rendu d'expos : Damaru Festival, Auckland,
Tracteur Fowler par Henry Porter,
Ma dernière grue Liebherr LTC 1045.3.1 par Les Megget,
"Les Lapins crétins" par Les Megget,
Voyage au pays du Meccano, Ashok en Inde par Stan Baker.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

PETITES ANNONCES

Le **CLUB DES MECCANO** présente

PLANÉTAIRES

Tome IV

Modèle de démonstration et photo de Laurent Chaté CAM 1445

Construits en pièces **MECCANO**

par Georges Quentin CAM 168 Notice n° 44 Février 2013

L'odeur du papier

Notice n° 44 "Planétaire (Tome IV)" par † Georges Quentin. Ce tome est le dernier de la série. C'est un modèle de 1987.

Extrait du sommaire :

- réalisation ;
- excentricité des planètes ;
- mécanismes de la révolution de la lune ;
- chariot Mercure ;
- schéma électrique ;
- etc.

Pas de photos du modèle.
29 pages de dessins.

Ouvrage de 55 pages A4.
30 € franco France.

A commander au Trésorier, votre chèque à libeller au nom du CAM.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

13^{ème} rencontre Meccano Collection exposition et bourse

dimanche 6 octobre 2013
de 8h à 12h30
et 14h à 17h30

dans les salons de l'Hôtel
"La Pyramide"
41200 ROMORANTIN

Renseignements et
réservations :
Tél. 06 20 88 71 87

MICHEL LHOMME - CAM 0959 ■

PETITES ANNONCES

L'odeur du papier

La notice n° 45 "Dessins du lundi 2012" est disponible, grâce à des Amis qui ont permis la réalisation par leurs envois de documents. Je les remercie pour notre Club.

Extrait du sommaire :

- savez-vous que ;
- pièces Meccano ;
- support pour interrupteur ;
- rapport 5:1 ;
- fourchette ;
- et bien d'autres encore.

Ouvrage de 43 pages tout en couleurs.

25 € franco France.

A commander au Trésorier, votre chèque à libeller au nom du CAM.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

Le **CLUB DES MECCANO** présente

Dessins du lundi 2012

Recueil de mécanismes construits en **MECCANO**

par Claude Gobeze CAM 72 notice n° 45 décembre 2012

■ THIEFFRY J.C. - CAM 1073
3 rue Froissart - 75003 PARIS
Tél. 06 83 37 00 45

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

■ PAMART F. - CAM 1596
111 bis rue St Michel
02500 HIRSON
pamartfrederic@hotmail.fr

Echange catalogue trains Hornby année 1937-38 très bon état contre autre catalogue Meccano pas Hornby-Dinky Toys.

■ VAUDOYER N. - CAM 0886
33 av. de Suffren
75007 PARIS
Tél. 01 47 83 48 36
Port : 06 67 83 13 36

Vends 2 coffrets bois :
- l'un contenant les pièces de la boîte n°7 de 1925 ;
- l'autre contenant les pièces de la boîte n°5 de 1925 ;
- Meccano Magazines avant-guerre ;
- pièces et moteurs toutes époques ;
- catalogues toutes époques.

■ BUTEUX J. - CAM 0132
5b rue Pasteur
10150 PONT-SAINT-MARIE
Tél. 06 62 11 56 99

Recherche toutes pièces Standard L. R., toutes peintes, même usagées, ainsi que tous jeux de constructions métalliques rares. Echange possible contre pièces Meccano.

■ MADELAINE B. - CAM 1740
23 bd Barrieu - 63130 ROYAT
Tél. 04 73 29 95 60
mail: christandbreu@orange.fr

Recherche pack de batterie et chargeur NICD 6 v de la boîte N°8701 (Design Radio Control).

Les expos Meccano 2013 à Buire Hirson (02) Centre Leclerc

31 mars - 6 avril - 6 mai - 1^{er} juin - 6 juillet - 31 août - 7 septembre - 5 octobre - 2 novembre.

FREDERIC PAMART CAM 1596 ■

Trêve estivale

Le service de l'odeur du papier sera fermé du 12 juillet au 30 août.

Reprise dès le 2 septembre 2013.

Merci de votre compréhension.

Bonnes vacances à tous.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

LES MODÈLES PRIMÉS

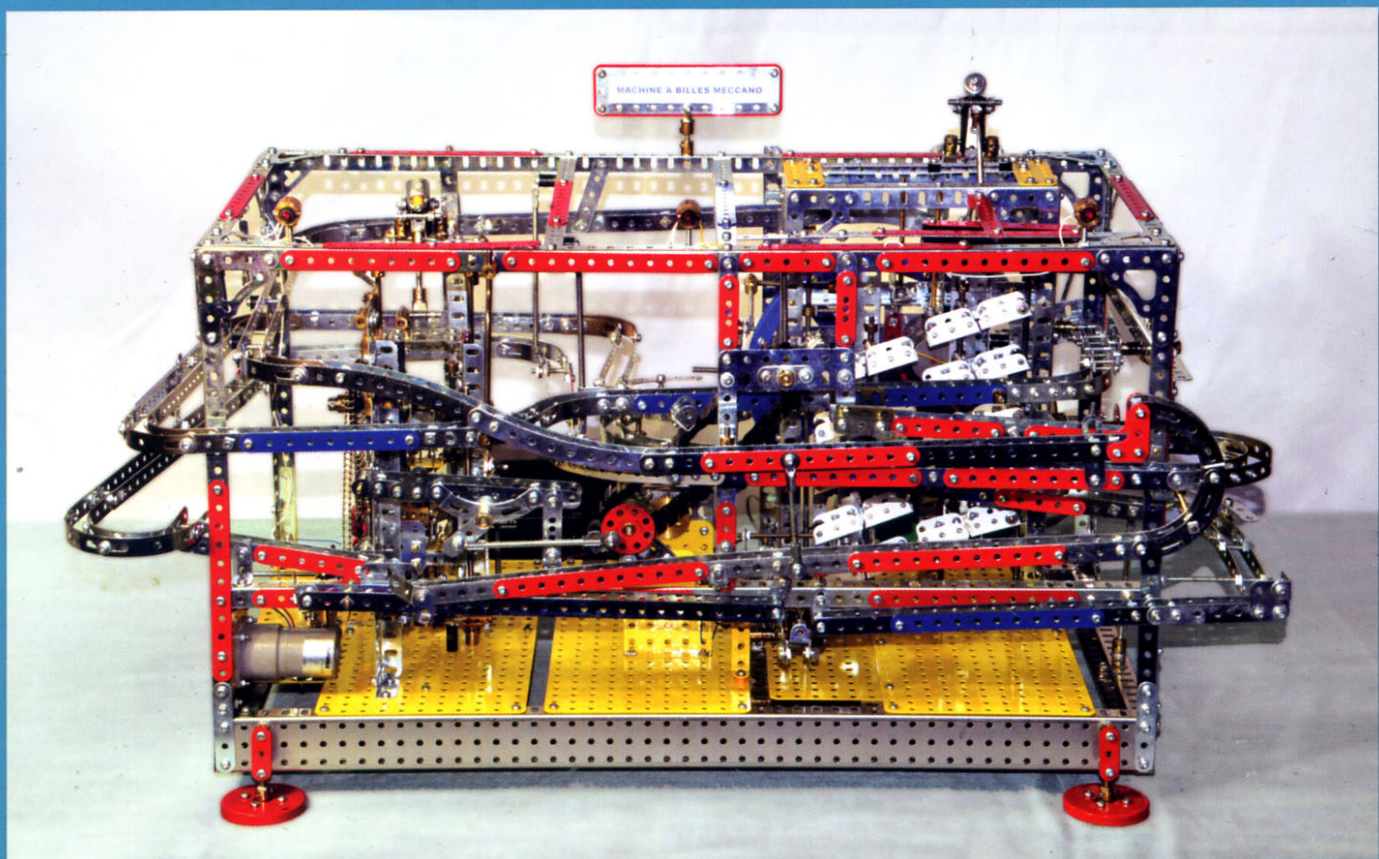


ANICK QUIBEUF - CAM 1505 - 2^{ÈME} PRIX DU CONCOURS À THÈME
Drague flottante ROHR : portique sur caisson creux flottant avec machinerie mobile équipée d'une benne preneuse pour l'extraction du tout-venant dans les carrières.



IAN MORDUE - INVITÉ - 3^{ÈME} PRIX DU CONCOURS À THÈME
Grue Automobile Willeme CG 8 x 4 : grue à levage sur châssis.

LES MODÈLES PRIMÉS



GUY KIND - CAM 0837 - 2^{ÈME} PRIX DU CONCOURS LIBRE

Boulier : machine à billes comportant deux parties séparées finissant dans un système de rails entrelacés.



JEAN-YVES LERAY - CAM 0925 - 3^{ÈME} PRIX DU CONCOURS LIBRE

Autos tamponneuses version 2013 : les voitures de l'édition 2001 ont été reconstruites avec emploi exclusif d'engrenages droits.