



N°124 2013
4^{ème} trimestre

La drague flottante ROHR

de ANICK QUIBEUF



Egalement dans ce numéro :

- **Skegness 2013**
par GUY KIND
- **Les boîtes électriques 1962-1968**
par MICHEL LHOMME
- **Portique de déchargement**
par FRÉDÉRIC LAFITTE

SKEGNESS 2013

par Guy Kind

On dit que le Meccano aide à rester jeune. Quand je constate que cette visite à Skegness était ma 20^{ème} consécutive, je me sens un peu plus vieux quand même, mais je me console en me disant que c'est la même chose pour tout le monde.

Que peut-on conclure après 20 ans ? D'abord que le niveau des modèles a peu évolué, que le rouge et vert domine toujours en Angleterre, que l'électronique n'a toujours que très peu d'adeptes, mais surtout que la communication a explosé. En effet, l'exposition avait à peine ouvert ses portes que des modèles étaient déjà sur internet, en photos et en vidéos, visibles à travers le monde. N'ont pas changé non plus : la salle, les revendeurs, l'accueil toujours aussi chaleureux, les innombrables salles de jeu et de Bingo, les "Bed and Breakfast" toujours aussi nombreux et populaires et les "fish and chips" que votre reporter dédaigne toujours obstinément.

Le climat exceptionnel avec soleil et chaleur, digne de la Côte d'Azur, est certainement une des raisons d'une fréquentation un peu moins élevée. Il me semblait aussi qu'il y avait moins d'exposants (morosité économique oblige ?), avec néanmoins un contingent obligatoire du CAM : les frères Garrigues, Michel Bréal et votre serviteur.

Comme aucun modèle ne semblait se distinguer remarquablement, la proclamation des vainqueurs du concours par vote des exposants fut attendue avec fébrilité. Les photos des modèles primés sont publiées pp 47-48, excepté le 4^{ème} prix : Camion Willeme de Ian Mordue, déjà présenté à l'expo annuelle du CAM à La Ferté-Macé en mai dernier, et publié dans le magazine CAM n°123.

En tant que fervent démocrate, je me garderai bien de critiquer le vote des exposants, mais je trouve un peu dommage que pour la 2^{ème} fois consécutive, des modèles statiques ou architecturaux (l'arche de Noé l'année dernière et les 7 merveilles du monde cette année) soient si bien classés, le vrai but du Meccano étant de concevoir des modèles mécaniques animés. Quid de la Sagrada Familia de Barcelone de Louis Fleck, allez-vous me rétorquer, et je dois admettre que vous n'aurez pas tout à fait tort.

Le tube de l'été sont les machines à tricoter qui font honneur à la France puisque les anglo-saxons les qualifient de "French tricotins". Il y en avait pas moins de 6 de toutes sortes, débitant des dizaines de mètres de produit

fini multicolore.

Tony Rednall présentait un modèle fascinant où une bille circulait très lentement sur un rail circulaire sans apparente force extérieure, grâce à un astucieux mécanisme caché dans la base.

Michel Bréal avait construit une pelle mécanique miniature de toute beauté, entièrement fonctionnelle avec des mini-moteurs

électriques. Ce type de modèle n'a malheureusement, de par ses dimensions réduites, quasiment aucune chance au concours.

Le clan des Garrigues surprenait les anglais avec leurs engrenages carrés, les élucubrations de Jean Garrigues allant même jusqu'à baptiser son horloge à engrenages carrés "Time Square", ce qui prouve bien que le Meccano contribue aussi à apprendre des langues étrangères. Votre serviteur ratait le podium d'une place avec sa machine à billes déjà exposée à La Ferté-Macé.

Autres modèles intéressants, une Mini avec carrosserie en squelette de Tony Wakefield, le manège sauteur de parachute de David Hobson et 3 golfeurs étonnamment réalistes et construits en 2 jours par le Belge Gert van Howe.

Le rapport du contingent du CAM, qui a eu le courage d'affronter tant la nourriture "british" que les discours-fluents, indique que le niveau n'a malheureusement pas évolué dans les deux domaines.



Grue à balancier, B. Shaffer



Unimog Spécial, N. Bedford



Golfeur, B. Van Howe



Mini 1275S, T. Wakefield

GUY KIND CAM 0837 ■

>> Suite pp 47-48



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 Jacquel - <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 Jaillot - <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 Gobeze

Le Club des Amis du Meccano

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

Adhésion 2013 : 45 euros, (adhésion 2014 : 47 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 gratuitement 4 revues et 1 calendrier.

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 :

J-M. Barré - J-M. Blévoit - J-C. Brisson - J. Desaintjean - W. Dewulf - J-M. Estève - H. Forestier - B. Garrigues - S. Gégout - J-P Guibert - P. Jaillot - J-M. Jacquel - G. Jousse - G. Kind - F. Lafitte - M. Lhomme - S. Muller - J-F. Nauroy - M. Perraut - A. Quibeuf - S. Romane

Mise en page, impression et routage :

AMD - 29 rue Chateaubriand - F 34070 Montpellier

Date limite des envois pour le prochain numéro :

8 novembre 2013

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

Par courrier : Gérard Jousse

21 avenue Croix Guérin - 14000 CAEN

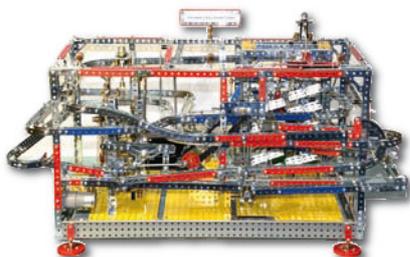
Parution du N° 125 : janvier 2014

Sommaire prévisionnel :

- la machine à billes
- le fardier de Cugnot
- les wagons de marchandises Hornby-Acho

En encart :

- calendrier 2014
- bulletin adhésion 2014
- feuillets de mise à jour de l'annuaire 2012



SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du président	4
Tel fils, tel père	4

LES PAGES JEUNES

Les micro modèles de Gégé	5
Les petits modèles de Siméon	6
Les utilitaires de Jean-Max	7

COLLECTION ET HISTOIRE

Les voitures Hornby-achO (suite)	9
Les rames Hornby (partie 4)	10
Boîtes électriques 1962-1968	16
Les moteurs électriques HT	18

CONSTRUCTIONS

Pont transbordeur de Marseille	20
Drague flottante ROHR	22
La Banda Meccano	24
Machine de Watt	30
Grue de secours au 1/43	32
Portique de déchargement	34
Système de pose rapide de travures	36
Réduction d'axe	37

LES EXPOSITIONS

Réunion PACA	38
Réunions section Normande	40
Expos section Normande	42
Expos section Alsace Franche-Comté	43
Présentation Les Mureaux	44

DIVERS

Revue de Presse	45
Petites annonces	46
Skegness 2013	47

CONTENTS

EDITORIAL

Word from the President	4
Like son, like father	4

YOUTH PAGES

Micro-models built by Gégé	5
Small models by Siméon	6
Useful articles by Jean-Max	7

COLLECTORS CORNER

Hornby-achO cars (suite)	9
Hornby trains (part 4)	10
Electric sets 1962-1968	16
The electric HT motors	18

MODEL BUILDING

Marseille transporter bridge	20
ROHR bucket/ladder dredge	22
Meccano Banda	24
Watt steam engine	30
Breakdown crane in 1:43 scale	32
Gantry crane	34
Quick deployment of bridge elements	36
How to reduce the diameter of a motor shaft	37

EXHIBITIONS

PACA meeting	38
SCMN meetings	40
Exhibitions in Normandy	42
Exhibitions in Alsace	43
Les Mureaux 2014	44

MISCELLANEOUS

Press review	45
Small adds	46
Skegness 2013	47

Le mot du Président

J'ai pu constater que bon nombre de photos de notre exposition internationale de La Ferté-Macé ont été mises à disposition sur différents sites bien avant la publication du magazine n°123, qui porte - entre autres - la rétrospective de l'exposition.

A cet égard, et pour respecter la primeur de ces photos à tous les membres du CAM, y compris et surtout à tous ceux qui ne sont pas informatisés, je souhaite qu'à l'avenir ces photos ne soient diffusées qu'après la publication du magazine.

Si des visiteurs anonymes et indépendants du CAM l'ont fait nous ne pouvons que le constater.

Merci de votre compréhension.

Autre sujet qui me tient à cœur : l'annexe 4 de notre règlement intérieur prévoit la création d'un Comité de Rédaction. Jusqu'à ce jour, ce Comité de Rédaction n'était pas réellement formalisé. Les circonstances nous amènent à former une véritable équipe de rédaction afin de soulager la charge de notre ami Gérard Jousse.

Cette structure n'étant pas limitative, il est vivement conseillé à tous les auteurs d'articles de réaliser leur maquette d'article selon des règles bien définies par Gérard, en accord avec notre imprimeur.

D'autre part, vous avez certainement entendu parler du rachat de Meccano par Spin Master, une société canadienne. Bernard Garrigues nous en parle plus en détails dans cette même page.

Je ne saurai terminer ce petit mot sans oublier de vous rappeler que Noël n'est plus très loin et que si nous savons faire plaisir à nos enfants et petits enfants, nous devons tout faire pour élargir le cercle de cette jeunesse au sein du CAM.

Les nouveaux rythmes scolaires qui se mettent en place progressivement sont une opportunité pour proposer une animation Meccano pendant certains temps libres en fonction de l'organisation des emplois du temps. Les quelques contacts que j'ai pu prendre à ce sujet sont encourageants.

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

Tel fils, tel père...

Ce n'est pas la formule habituelle, mais celle qui s'applique chez les Boizard.

Le fils - Patrick CAM 1241- s'est souvent fait accompagner par son père Claude à nos réunions. Peu à peu, ce dernier a pris goût à la construction de modèles et à l'ambiance de ces réunions.

Patrick lui ayant fourni à peu près l'équivalent de la boîte 9 et de la documentation, Claude s'est mis à créer ses modèles. Enfin, il a décidé de s'inscrire officiellement au CAM. C'est une joie pour tous.

Donc chez les Boizard : Tel fils, tel père !

Bravo Patrick.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■

Spin Master Ltd rachète Meccano

D'après le communiqué de presse du 15 août 2013.

Spin Master Ltd, leader Canadien dans le domaine du jouet, transforme son organisation en opérant des acquisitions stratégiques...

Après une série d'acquisitions, telles que Spy gear et Perplexus, Spin Master vient d'acquérir Meccano, marque emblématique du jouet de construction pour enfants (112 ans cette année).

La société Spin Master, connue pour sa capacité à innover dans le secteur du jouet, va donner un nouvel envol à la marque "Meccano".

"Meccano est une marque emblématique. Fondée en 1901, sa vocation a toujours été de créer des jouets permettant aux enfants et aux adultes d'imaginer et de créer" dit Anton Rabie, Co-CEO de Spin Master Ltd. "Ce concept de jeu devenu classique a su traverser le temps et nous sommes impatients de développer le futur ensemble".

Ben Gadbois, Président du groupe et directeur exécutif, rajoute : "Nous sommes heureux d'accueillir Meccano et tous ses employés chez Spin Master et sommes impatients de développer la marque par l'innovation et le développement de sa distribution. Nous souhaitons remercier l'équipe dirigeante de Meccano, 21 Centrale Partners et Lincoln International pour leur implication dans le process d'acquisition".

"Nous sommes extrêmement heureux de faire désormais partie de la famille Spin Master et sommes enthousiastes quant à la culture d'innovation représentative de Spin Master" dit Michaël Ingberg, Président de Meccano. "J'ai le plus grand respect et toute confiance dans les équipes dirigeantes de Spin Master et suis déterminé à aider Spin Master à positionner Meccano comme un sérieux compétiteur dans la catégorie de la construction".

Dans la procédure de rachat, il a été décidé de maintenir les usines Meccano basées à Calais (France), afin d'optimiser les approvisionnements des filiales Européennes.

En parallèle, les fondateurs de Spin Master on été également occupés ces 12 derniers mois à renforcer l'équipe exécutive avec le recrutement d'un nouveau leader pour son organisation. Ben Gadbois a rejoint la société Spin Master l'été 2012 en tant que Président "Monde" et directeur exécutif. Spin Master a également recruté plus récemment Krista DiBerardino à la tête du marketing (CMO) et de Bill Hess à la tête des opérations et de l'informatique. Ces aménagements dans l'équipe de direction sont essentiels au développement de Spin Master et contribuent à développer notre capacité d'acquisition dans le domaine du jouet et de l'Entertainment.

C'est encore tout nouveau, et nous espérons de tout cœur que la nouvelle équipe dirigeante canadienne saura rester dans "l'esprit" Meccano, avec des standards qui ont assuré son succès et sa longévité. Souhaitons bonne chance aux nouveaux acquéreurs.

BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■

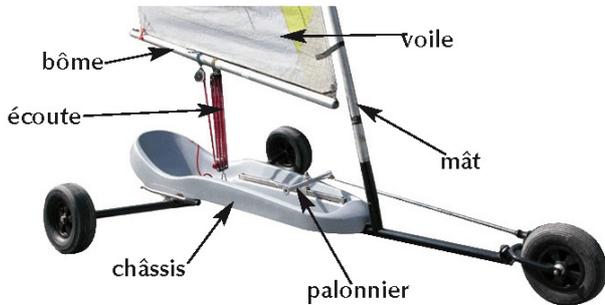
LES MICRO-MODÈLES DE GÉGÉ

CHAR À VOILE

par Gérard Jousse

Historique

Le char à voile est un sport de vitesse qui se pratique en général sur de grandes plages de sable.



Le char à voile se compose de deux éléments :

- le châssis, composé d'une coque où l'on s'installe (assis ou allongé), d'un palonnier pour faire pivoter la roue avant avec les pieds, de deux roues arrière avec essieux, d'une roue avant ;
- le gréement, composé d'un mât qui se pose sur l'avant du châssis, une voile composée de lattes en résine et fibre de verre (pour maintenir la voile horizontalement), d'une écoute (un cordage épais qui permet d'orienter la voile) et d'une bôme en métal (pour faire la liaison entre l'écoute et la voile).

Le modèle Meccano

Ce modèle est relativement simple à réaliser, sans difficultés de montage et utilise des pièces Meccano courantes et actuelles.

La coque

La coque est réalisée à l'aide de 3 bandes 4 trous n° 6 maintenues entre elles à chaque extrémité par 2 équerres à 135° n° 12c formant cuvette. La partie arrière de cette



coque est fermée au moyen de 3 autres équerres n° 12c et une autre équerre à 135° est fixée à l'avant par un boulon de 19 mm n° 111 qui fera office de support au palonnier (commande de direction). Cette équerre à 135° fixée à l'avant de la coque maintient le support commun au

mât et à la roue avant, support qui n'est autre qu'une bande 3 trous à 135° étroite n° 812d. Le mât est fixé au trou intermédiaire de cette pièce et le train avant est fixé pivote à son extrémité.

Le train avant

Les roues sont des entretoises plastique n° 38a avec leur pneu n° 142l. Ces roues sont fixées de chaque côté d'une bague d'arrêt par des boulons de 9,5 mm qui seront serrés en butée sur la tringle centrale de 2,5 cm n° 18b afin d'assurer le libre mouvement des roues, avec une rondelle intermédiaire n° 38.

Cette tringle centrale est fixée au support, la bande 3 trous à 135° étroite, avec pour intermédiaire 3 mini-entretoises plastique n° 38b, et maintenue à son extrémité supérieure par un ressort d'attache pour corde n° 176. Un morceau de corde n° 40 est fixé à ce ressort pour faire le lien avec chaque extrémité du palonnier, qui n'est autre qu'une bande étroite 3 trous n° 235g fixée en son trou central à son support, à savoir la tête du boulon n° 111 fixé à l'avant de la coque.



Le mât et la voile

La voile est constituée de 3 plaques flexibles triangulaires 6 x 4 cm plastique n° 221 fixées ensemble par des vis-écrous. Cette voile est maintenue à chaque extrémité du mât, un jonc plastique n° 940b, par un morceau de corde n° 40 passant par 2 ressorts d'attache n° 176. Dans sa partie inférieure, la voile est maintenue à la bôme, une tringle de 6 cm, par un dispositif similaire.

L'extrémité inférieure du mât est fixée au support à l'aide de deux raccords tringle fixés ensemble en leur trou central, permettant de donner l'inclinaison correcte au mât. La liaison au support est faite par une cheville filetée n° 115.

Le train arrière

Le train arrière est constitué de 2 poulies plastique sans moyeu diamètre 12 mm n° 23b avec leur pneu n° 142j, maintenues sur une tringle de 7,5 cm n° 16b par des bagues d'arrêt silicone n° 59c. la tringle est fixée sous la coque par l'intermédiaire d'un raccord à angle droit n° 212a.

Voici la liste des pièces utilisées pour réaliser ce modèle :

nb	réf	désignation
3	6	bande 4 trous + 1 central 5 cm
8	12c	équerre à 135°, 13 x 10 mm
1	16a	tringle de 6 cm
1	16b	tringle de 7,5 cm
1	18b	tringle de 2,5 cm
2	23b	poulie Ø 12 mm sans moyeu plastique
17	37a	écrou
11	37b	boulon
10	38	rondelle métallique
2	38a	entretoise plastique
4	38b	mini-entretoise plastique
1	40	corde
1	59	bague d'arrêt
4	59c	bague d'arrêt silicone

nb	réf	désignation
1	111	boulon de 19 mm
2	111c	boulon de 9,5 mm
1	115	cheville filetée
2	142j	pneu Ø int. 15 mm Ø ext. 22 mm larg. 10 mm
2	142l	pneu Ø int. 9 mm Ø ext. 15 mm larg. 8 mm
5	176	ressort d'attache pour corde
2	212	raccord tringle et bande
1	212a	raccord à angle droit
3	221	plaque flexible triangulaire 6 x 4 cm plastique
1	235g	bande étroite 3 trous 40 mm
1	812d	bande 3 trous à 135° étroite
1	940b	jonc plastique Ø 4 mm long. 120 mm

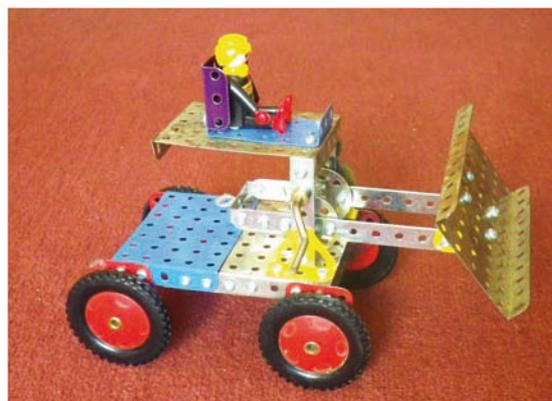
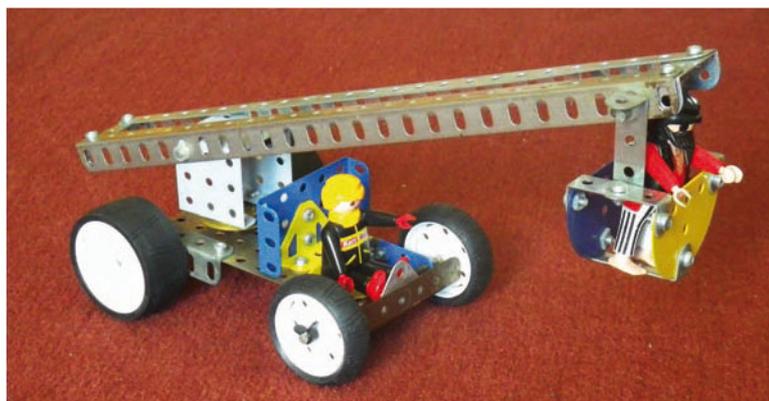
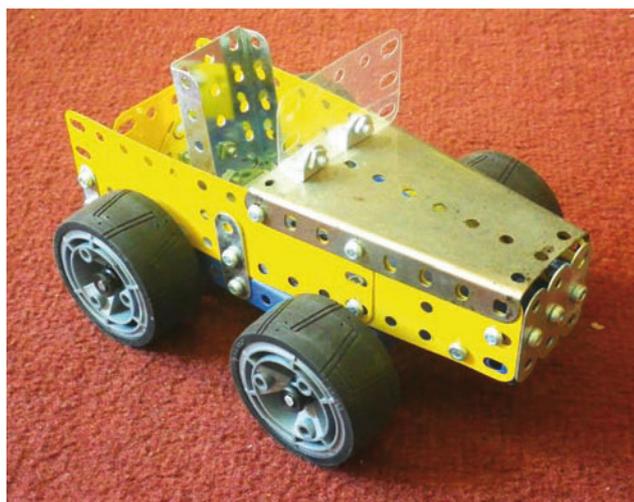
GÉRARD JOUSSE - CAM 1656 ■

LES PETITS MODÈLES DE SIMÉON

par Siméon Romane

Bonjour, je m'appelle Siméon, j'ai 11 ans. J'ai construit une voiture, une dépanneuse, un bulldozer et une nacelle avec les pièces de Meccano de mon arrière-grand-père, de mon grand-père, de mon père et de mon frère. Mon père m'a aidé pour les engrenages. J'aime bien mettre un Playmobil pour faire le conducteur.

SIMÉON ROMANE CAM 1870 ■



LES UTILITAIRES DE JEAN-MAX

par Jean-Max Estève

Ne perdez pas votre temps à courir les boutiques à la recherche de l'objet qui vous manque, construisez-le en Meccano !

Les montages qui suivent sont de conception simple, faciles à réaliser avec des pièces courantes, et donc à la portée de constructeurs débutants. De plus, ils ont une utilisation pratique au quotidien, alors, n'hésitez-plus, lancez-vous !

Dévidoir pour ruban adhésif

En principe, les photos se suffisent à elles-mêmes pour comprendre la construction de ce modèle.

Voici la liste des pièces nécessaires :

9d x 1 - 16a x 1 - 22 x 2 - 22a x 2 - 37a x 8 - 37b x 8 - 38h x 2 - 48e x 2 - 52 x 1 - 69a x 2 - 72 x 1 - 102 x 2 - 110 x 1 - 147d x 2.



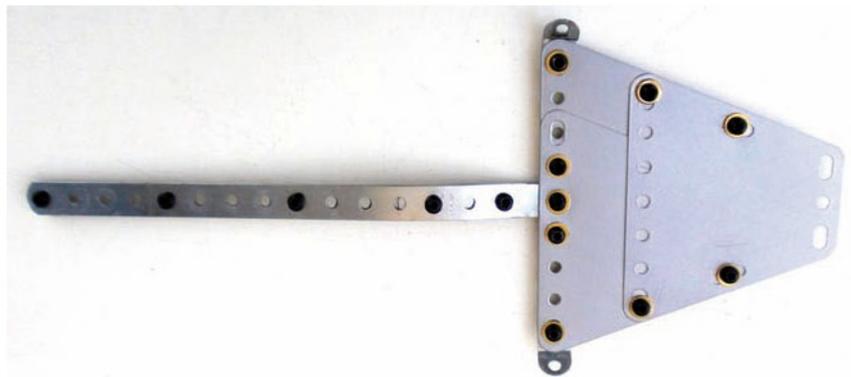
Ustensiles de cuisine

Voici quelques pièces que l'on utilise peu. Alors pourquoi remplir inutilement ses tiroirs de cuisine, construisez-les en Meccano et vous pourrez les démonter quand vous n'en aurez plus besoin.

Pelle à tarte pour professionnel

Pièces nécessaires :

1b x 2 (l'une sous l'autre) - 12c x 2 - 37 a/b x 14 - 38 x 9 - 215 x 1 - B4801 x 3 - B482 x 1 (au dos, entre les deux 12c, pour rigidifier)



Cuillère spéciale salade

Pièces nécessaires :

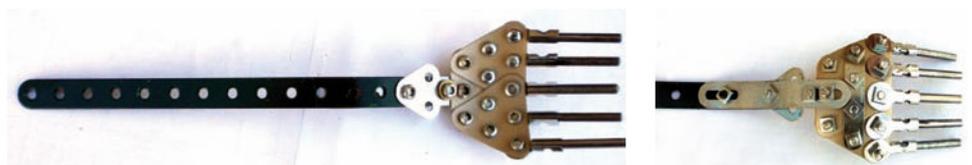
1b x 1 - 37a/b x 27 - 38 x - 77 x 1 - 215 x 1 - 235g x 1 - 235h x 2 - B484 x 7 - 806b x 5



Fourchette spéciale salade

Pièces nécessaires :

1b x 1 - 37a/b x 15 - 38 x 1 - 18a x 5 - 77 x 1 - 212 x 5 - 215 x 1 - 235h x 1 - B484 x 3

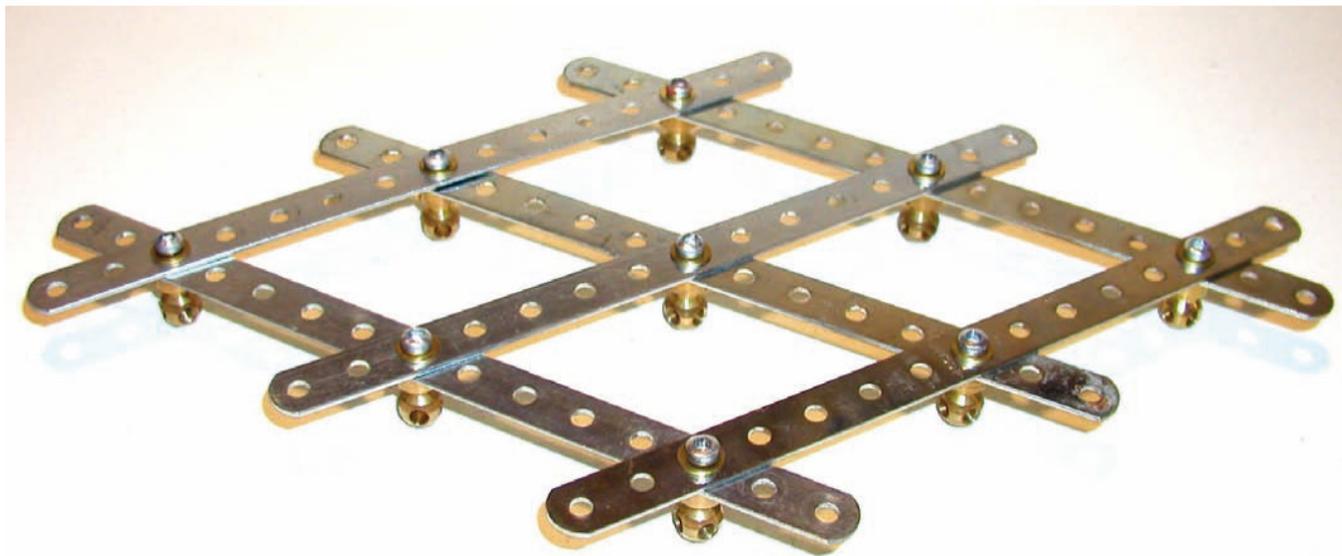
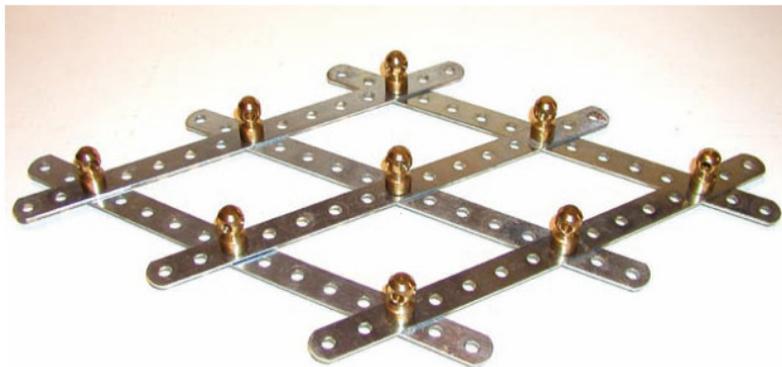


Dessous de plat modulable

Pièces nécessaires :

1b x 6 - 37b x 9 - 38 x 9 - 136b x 9.

La pièce n° 136b n'est pas une pièce de marque Meccano, elle possède un filetage M4. Celui-ci permet, lors du vissage, d'avoir un léger jeu pour obtenir l'extension voulue.



Distributeur de papier toilette

Pièces nécessaires :

3 x 2 - 14 x 1 - 20b x 2 - 22a x 6 - 37a x 6 - 37b x 14 - 37h x 8 - 38a x 12 - 38b x 1 - 52 x 1 - 59 x 2 - 133b x 4 - 139 x 2 - 139a x 2 - 155 x 6.

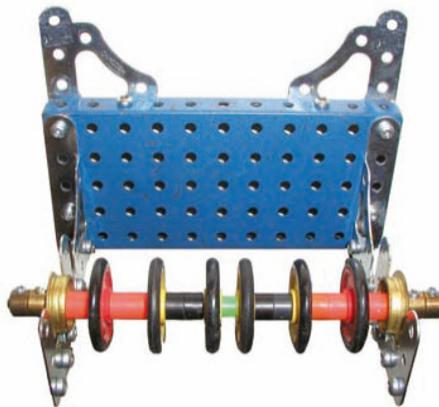
Réserve de papier toilette

Pièces nécessaires :

13e x 1 - 17 x 1 - 18a x 1 - 22a x 16 - 24 x 1 - 37a et b x 2 - 38a x 42 - 63g x 1 - 69a x 5 - 118 x 1 - 136a x 1 - 155 x 16.

Fixer la n° 24 sur la N° 118, ensuite les tringles dans la n° 24 en commençant par la petite et en les raccordant avec les n° 63g. Mettre entre chaque pièce une n° 22a équipée de son bandage n° 155, ensuite la photo vous indique la suite du montage.

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■



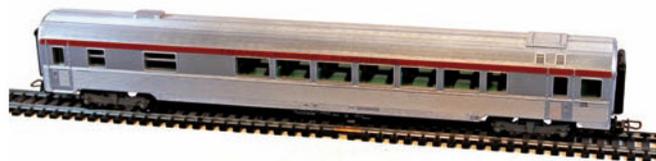
LES VOITURES HORNBY-ACHO

par Pierre Jaillet

Suite de l'article du n°123.



Fourgon à bagages, 2 feux rouges fonctionnels, réf.7310, de 1963 à 1973



Voiture "TEE" type Mistral 69, réf.7456, de 1970 à 1973, 4 modèles différents : restaurant, couloir latéral, salon, générateur



Fourgon porte-automobiles, réf.7292, de 1971 à 1973, rare, avec rampe d'accès, faite pour jouer

Les quatre voitures qui suivent sont du matériel "Rheingold" de la DB (L'or du Rhin), en 1ère classe d'Amsterdam à Genève, fabriqué par Ruco en sous-traitance pour Meccano.



Voiture restaurant, réf. 7446, de 1964 à 1971



Voiture panoramique "Vista Dôme", réf.7448, de 1964 à 1971



Voiture à compartiments, réf. 7450, de 1964 à 1971



Voiture salon (couloir central), réf. 7444, de 1964 à 1971

Tout ce matériel a ses boîtes d'origine.

Si l'ensemble du matériel roulant a des conditions de roulement honorables, le matériel "Rheingold" a un roulement excellent du fait de roues métal et de châssis à bogies articulés, accentuant la souplesse du roulement.

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.

LES RAMES HORNBY

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

par Jean-Michel Blévoit

4^{ème} partie - 1937 La "Magnificence" : les "Eton" et les "Princess Elizabeth".

Fin 1936, Meccano est en deuil : Frank Hornby meurt le 21 septembre au David Lewis Northern Hospital. Son fils aîné Roland, qui participait déjà activement avec son père à la marche de la société, prend les rênes de l'Empire. Et, en 1937, Liverpool est en plein essor : jamais le catalogue de la marque n'aura été aussi riche. Le succès des Special Locomotives, tant les N°1 que les N°2, ne faiblit pas. Même les locos N°3 "si peu british" se vendent comme des petits pains dans leurs superbes coffrets. Hornby vient tout juste de commercialiser (enfin) les "Corridor Coaches", complément grandes lignes indispensable aux "Passenger coaches" ; et la marque va à nouveau frapper un grand coup, peut-être pour bien montrer que la vie continue.

Liverpool va donc enfin réaliser les rêves de ses clients, si souvent exprimés dans Meccano Magazine, et réaliser enfin deux modèles de locomotives collant à la réalité, avec encore plus de soin apporté qu'aux 220 Special locomotives, déjà qualifiées de "true to type". Nous passons du train-jouet au monde de la maquette.

1/ Les locomotives N° 4 "Eton"

Fin 1930, les Southern Railways mettent en service les nouvelles "School Class locomotives", les plus lourdes et les plus puissantes locos de type 220 du Royaume Uni. Trop tard pour les inclure dans la prestigieuse gamme des N2 Special Locomotives !

Bien évidemment les amateurs les réclamèrent à cor et à cri... Mais il fallait "digérer" la mise en production pour Noël 1929 des quatre séries des nouvelles locomotives dites "Special". Les insatiables passionnés durent donc attendre 1937.



Une Eton devant une remise N°2 E en tôle lithographiée de 1929. Les dimensions de ces remises à doubles voies électriques ou mécaniques étaient calculées pour garer les locomotives N°2 et 3. La petite remise N°1 était destinée aux locos N°1. Toutes avaient des doubles portes ouvrantes permettant le passage des machines. Des versions "bas de gamme" étaient produites sans cheminées d'aération.

Pour réaliser cette loco, Hornby n'eut guère de difficultés, utilisant sans trop d'altérations le châssis et la chaudière de la "Bramham Moor". Par contre, comme on le voit très bien sur la photo ci-dessous, et c'est là tout le charme de cette machine, il fallut créer une cabine de conduite typique aux lignes du SR, aux côtés incurvés et au toit arrondi pour épouser au plus près les étroits tunnels de la ligne de Hastings. Les lignages blancs de la cabine sont particulièrement réussis et en soulignent le relief très typique.

Malheureusement, par mesure d'économie, à part l'immatriculation "900" au lieu de "A 759", Hornby conservera tel quel le tender de la N2 Special L1 du SR. Pour bien faire, le haut des tôles du tender aurait dû s'incurver légèrement pour épouser les formes de la cabine. Par contre, le lignage de la loco a été repris sur les flancs du tender, ce qui fait passer plus facilement cette petite négligence...

Pour parfaire le modèle, Liverpool rajoute quelques tuyauteries en cuivre du plus bel effet, dont celles alimentant le sif-flet horizontal placé sur le front de la cabine devant les deux valves de sécurité.

A noter également, l'adjonction de deux superbes pare-fumées typiques du SR, arrondis en haut sur l'avant, et qui épousent parfaitement le décrochement du châssis jusqu'à la poutre de tamponnement.



Petits détails : pour rompre délibérément avec la notion de train jouet, Hornby sacrifie l'éclairage avant de la locomotive. Il est vrai que l'ampoule traditionnelle bien volumineuse, placée au centre de la porte de boîte à fumées, nuit incontestablement à l'esthétique de la loco.

La machine est équipée de trois ergots porte-lanternes à l'avant. Sur l'un deux, il faut insérer le disque peint en blanc, fourni dans chaque boîte, qui représente l'appareil lumineux servant à la numérotation des trains sur les lignes du SR (un peu comme notre "cinéma du nord" de la loco "Etoile du Nord").



Où est l'erreur ? Pardonnez ma distraction, le boggie avant est à l'envers, les chasse-pierres devant être face à la voie...

Par contre, l'embellissage reste bien simpliste et reprend à l'identique celui de la "Bramham Moor".

A noter : une très belle plaque aux lettres et bordure en relief, or sur fond rouge.

Agrémentée de plusieurs éléments rapportés lui donnant un petit "aspect maquette" indéniable, Hornby ne voudra pas l'inclure dans la série des N2 Special et la baptisera "loco N°4", E420 pour la version électrique et N°4C pour la version mécanique, histoire sans doute de faire payer un petit supplément : sans le tender, la E420 sera proposée à 42 Shilling au lieu de 37s/6d pour les E220 Special de 1929, dont le succès ne faiblit pas.

Toutes les "Eton" électriques seront équipées du moteur 20 volts à renversement de marche automatique.

Cette élégante locomotive connut un réel succès et restera sans aucun doute une des locos les plus réussies et les plus populaires produites par Liverpool. La guerre mettra un terme à sa brillante carrière de 3 ans.

2/ Les "Princess Elizabeth"

En avril 1937, nouveau coup de théâtre, Meccano Magazine annonce officiellement : "Le 1^{er} mai nous introduirons dans notre gamme un magnifique modèle à l'échelle de la loco "Princess Elizabeth" des LMS Railways.". Les collectionneurs retenaient leur souffle ! La firme allait-elle enfin céder aux supplications incessantes réclamant depuis si longtemps une véritable Pacific 231 ? Contre toute attente, ce fut bien le cas : la première (et hélas dernière) 231 produite par Hornby en écartement "O" venait de naître. Hommage attentionné à Buckingham Palace, Liverpool choisit donc de reproduire la véritable loco portant le nom de l'héritière royale qui venait de fêter ses 11 ans et qui, sous le patronyme d'Elizabeth II, règne toujours sur le Royaume.



Avec ses 54 cm (tender compris), la bête a belle allure et dépasse de 14cm ses plus longues rivales, les locos N3. Mis à part un foyer un peu trop long qui, avec son inclinaison, donne à notre princesse une allure quelque peu bossue, les proportions sont bien étudiées. Un tout nouveau tender, aux flancs arrondis en haut de caisse et muni de suspensions et de boîtes à graisse en zamak, dont les lignages noirs et or reprennent ceux de la locomotive, contribue à donner fière allure à l'ensemble.



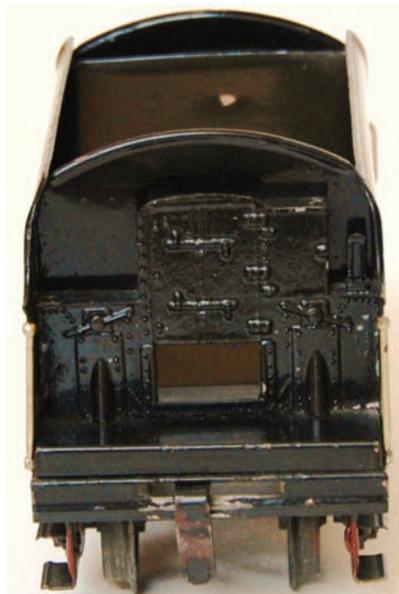
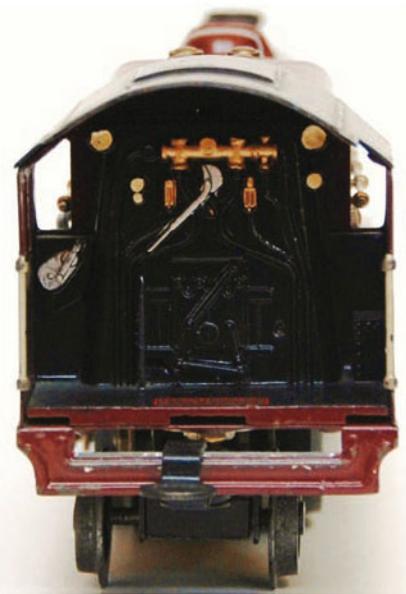
Une très fine plaque nominative, aux lettres d'or en relief, est fixée sur le garde-boue central. Sur celui de l'avant, un décalque ovale représente la plaque du constructeur attitré du LMS.

Pour la motorisation, Hornby utilise le classique moteur de 20v à renversement de marche automatique qui transmet le mouvement à l'essieu arrière du groupe des roues "motrices" (notez l'écart plus important entre les roues 2 et 3). Le reste n'est qu'une simple question de pignons, et un astucieux assemblage de l'embellissage rend celui-ci très réussi et superbe à observer en marche lente. S'il en était besoin, Liverpool prévoit quand même un inverseur manuel, placé sur le côté droit du foyer, comme sur les locos "Etoile du Nord").

La Princess ne sera jamais produite en version mécanique et ne sera pas proposée en coffrets de trains complets.

Pour la construction de la machine, Hornby va innover : les différentes parties seront soudées, notamment la porte circulaire de la boîte à fumées ne chevauchera plus l'avant de la chaudière mais sera encastrée et soudée à l'intérieur de celle-ci.

Pour parfaire le tout, une fine main courante chromée court tout le long de la loco. Quatre impressionnantes valves de sécurité en cuivre sont disposées sur le foyer ainsi qu'une sirène horizontale placée en avant de la cabine. Des tuyaux de vapeur en zamak peint en noir alimentent les cylindres de chaque côté de la machine. Sur le flanc gauche un long tuyau part de l'avant de la chaudière et rejoint la cabine pour alimenter régulateur et système Westinghouse.



L'intérieur de la cabine est particulièrement soigné avec nombre de commandes peintes en or ou argent. Les premiers modèles auront un intérieur sable, hélas vite abandonné. Le tender est également très bien fini, tout comme l'avant de la machine. A noter un attelage à chaînes réaliste et des tampons en ellipse. La loco est livrée avec trois lanternes à disposer sur les ergots ad-hoc.



La Princess est vendue dans un superbe coffret en bois comportant des cales de transport : ici un deuxième type de coffret avec dans le couvercle les photos de la "vraie" et du modèle réduit, ainsi qu'un texte explicatif vantant la parfaite réalisation de la maquette. Les premiers avaient un intérieur de velours bleu sans texte ni photos et un simple marquage en lettres d'or "MECCANO LTD LIVERPOOL".

Mais les belles choses ont un prix et le coffret Princess sera vendu 5£ 5s, ce qui mettait hélas cette toute première Pacific hors de portée de nombre de bourses (une loco N°3 avec son tender ne coûtait que 1£ 19s).



Si Bobigny s'était assuré la collaboration du chef-mécanicien Giffon du dépôt de Lyon pour le lancement de ses trains aérodynamiques AD2 et AD2E, Liverpool publiera dans Meccano Magazine une photo publicitaire très réussie : deux "Hornby Boys", tirés à quatre épingles, présentent fièrement leur toute nouvelle "Princess Elizabeth" à un vénérable chef-mécanicien du LMS et à son chauffeur. Ces derniers leur font les commentaires appropriés sur leur superbe locomotive et le réalisme de la réalisation Hornby.

Photo : Meccano Liverpool

Ci-dessous, une "Princess Elizabeth", en tête d'un convoi de Corridor Coaches, passe un P.N. à voies doubles et s'engage sous une passerelle sémaphorique N°2. Notez les sémaphores également "très british" de la passerelle pour piétons. Avant-guerre cette signalisation équipait cet accessoire tant pour le marché français que pour le marché anglais.

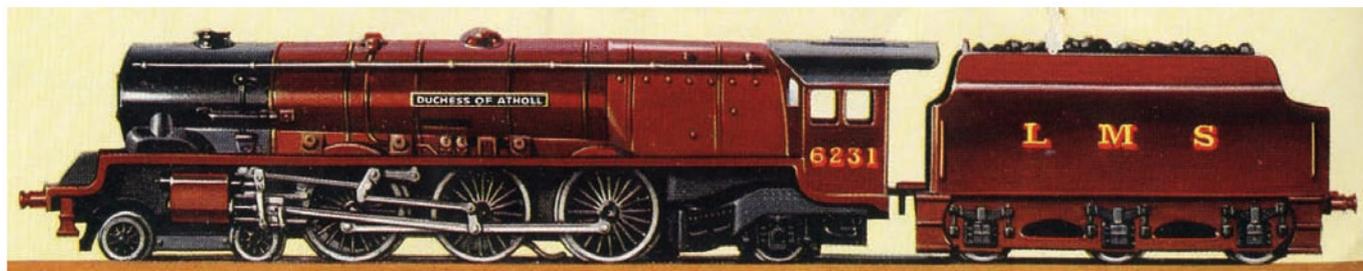


A remarquer également, la burette de graissage Meccano en lait, la station-service Dinky Toys en tôle lithographiée, ainsi que le petit garage de l'autre côté des voies. Les deux "Belisha beacon" à globes jaunes marquent le passage pour piétons.

Le tandem des deux célèbres peintres de la firme "Hall's Distemper" avec leur pancarte, leurs pots de peinture et leurs pinceaux sont à pied d'œuvre pour entretenir les panneaux publicitaires disposés le long des quais. Au premier plan, un "cheval mécanique" aux couleurs du LMS part livrer ses colis. Un Bobby Dinky Toys règle le trafic.

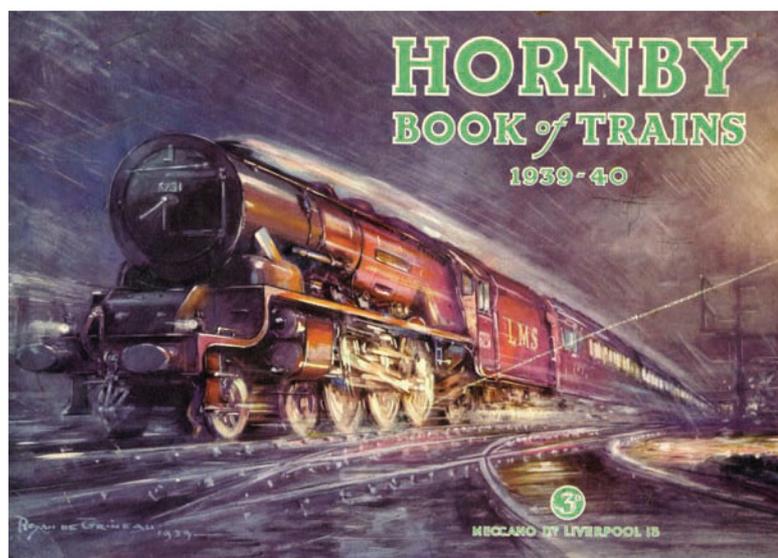
Avec ces deux dernières locomotives, Hornby rejoint donc enfin pratiquement le monde de la maquette pour sa production en écartement "O". Il pourra donc offrir enfin aux amateurs deux superbes Pacific du LMS dans les deux écartements. En effet, ne l'oublions pas, bien que ce ne soit pas l'objectif de cette série d'articles, Liverpool produit également une superbe gamme à l'échelle "OO" ou "HO" avec la série "Hornby Dublo".

La petite sœur de la "Princess Elizabeth" sera donc la "Duchess of Atholl", une autre locomotive 231 du LMS, elle aussi de la prestigieuse gamme de puissance "7P". Contrairement à la Princess, Hornby apportera le plus grand soin au châssis du bissel arrière et, cette fois, le foyer est mieux proportionné.



FDLT2 Hornby-Dublo Electric Locomotive "Duchess of Atholl" (Automatic Reversing) and Tender. Price 45/-

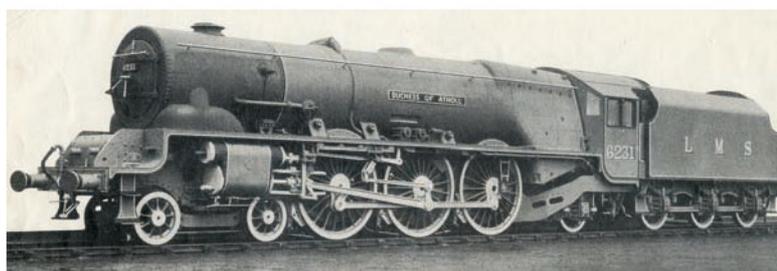
Tout ceci permet donc à Hornby d'illustrer la couverture du "Hornby Book of Trains" d'une splendide vue d'artiste représentant une Pacific en pleine vitesse et, bien qu'on devine qu'il s'agit de la "Duchess", la publicité qui, pour une fois, n'est pas "gentiment mensongère" dans la vieille tradition du train jouet, servira tout autant pour les deux locomotives.



Une nouvelle voie

Bien vite Hornby se rend compte que la longueur hors du commun de la Princess pose quelques problèmes d'inscription en courbe sur la traditionnelle voie en fer blanc de 2 pieds de rayon (environ 122 cm de diamètre, avec 12 rails au cercle).

Cela donne un bon prétexte à Liverpool pour sortir un projet qui dormait dans les cartons depuis quelques temps : une nouvelle voie en acier zingué, plus réaliste avec ses nombreuses traverses. « Bien que nos rails standard soient reconnus comme les meilleurs qui soient, nous avons jugé bon, au vu des performances de vitesse et de traction de nos nouvelles locomotives, de produire une parfaite voie pour chemin de fer miniature en acier de très haute qualité, que nous commercialisons maintenant à un prix raisonnable ». Le rayon passe à 3 pieds (Ø environ 183 cm, avec 10 rails au cercle). En fait, le prix n'est guère "raisonnable" : s'il fallait déboursier 6s pour un cercle traditionnel, il faut maintenant compter 26s/8d pour acquérir les 10 rails en acier nécessaires. Il faut en plus des adaptateurs spéciaux pour passer de la nouvelle voie à l'ancienne...



La vraie : Une photo du LMS de la "Duchess of Atholl", publiée par Meccano.

De fait, peu de collectionneurs pourront financièrement franchir le pas.

Les bruits de bottes en Europe renchérissent le coût des matières premières et, finalement, Hornby produira très peu de ces nouveaux rails, pourtant splendides. La guerre mettra un terme à la production de toutes ces merveilles. Après les hostilités, Liverpool reprendra lentement la production de trains à l'écartement "O", mais seules quelques locos 020 figureront au catalogue. Le "Dublo" connaîtra par contre son heure de gloire.

Si la période 37-40 fût incontestablement l'âge d'or de Hornby, ce sera malheureusement pour l'écartement "O" de notre célèbre marque le "chant du cygne" !

LES BOÎTES ÉLECTRIQUES

DE 1962 À 1968

par Michel Lhomme

Un peu d'histoire

Dès 1921, Meccano eut la bonne idée de compléter les boîtes classiques par des boîtes de pièces électriques, permettant d'animer et d'agrémenter les modèles. Les boîtes X1 et X2 pouvaient être achetées séparément alors que fin 1922, seules les boîtes N°6A et 7 contenaient les nouvelles pièces électriques.

Septembre 1933 voit apparaître les boîtes Elektron, boîtes spécifiques plus complètes permettant la réalisation d'expériences sur l'électricité statique et dynamique alors que, dans le même temps, le contenu en pièces électriques des boîtes supérieures est réduit à quelques boulons et écrous 6BA et quelques rondelles isolantes. Les boîtes Elektron ne seront plus produites après 1939.

Il faudra attendre fin 1962 pour Meccano Paris et 1963 pour Liverpool pour voir à nouveau des boîtes électriques.

Les boîtes Elec. A et Elec. 1

A partir de septembre 1962, deux boîtes sont produites en France : la boîte N°1 qui est une boîte principale pouvant être utilisée seule et la boîte A qui est une boîte complémentaire. Les deux boîtes ont le même manuel, imprimé en septembre 1962. Il contient, outre les modèles à construire, la liste des nouvelles pièces électriques et celle du contenu des boîtes.

Les couvercles resteront identiques durant toute la période de production alors que le contenu, en dehors des pièces électriques, variera légèrement. Pour la boîte N°1, c'est le tournevis qui change. Au début, il est à manche bois, cannelé. A la fin, il est à manche plastique orange. Pour la boîte A, c'est simplement la boîte en carton contenant les petites pièces qui change de couleur, suivant en cela le passage de la série "M" à la série thématique.



Couvercle de la boîte Elec A – 1967



Contenu de la boîte Elec A – 1967
(boîte petites pièces série "Thématique")



Manuel et carton pré-découpé



Bon de garantie de juillet 1967

La datation

Sous réserve de nouvelles découvertes, les bons de garantie retrouvés pour ces boîtes sont datés entre septembre 1962 pour les premières et juillet 1968 pour les dernières. On retrouve trois sortes de bons de garantie :

PE A 9 67 / ELEC 1 10 67 (indication de la fin de la garantie de 5 ans), pour la période 1962-1964 ;
PE A / ELEC 1 (sans date), probablement pour la période 1965-66 ;

233 07 8 / 234 07 8 (233 est la référence de la boîte N°1 et 234 celle de la boîte A, les deux chiffres suivants sont l'indication du mois et le dernier celui du millésime de production), pour la période 1967-68.

Les documents publicitaires postérieurs à 1968 ne parlent plus de ces boîtes électriques, ce qui semble confirmer l'arrêt de la production à cette date. Fin 1969 seront produites les premières boîtes "zinguées" et en 1970 les premières boîtes "électroniques" contenant une cellule photoélectrique et un relais.

En conclusion

Par bonheur, et même si elles ne sont plus produites, de nombreuses pièces électriques de toutes époques sont encore disponibles sur le marché.

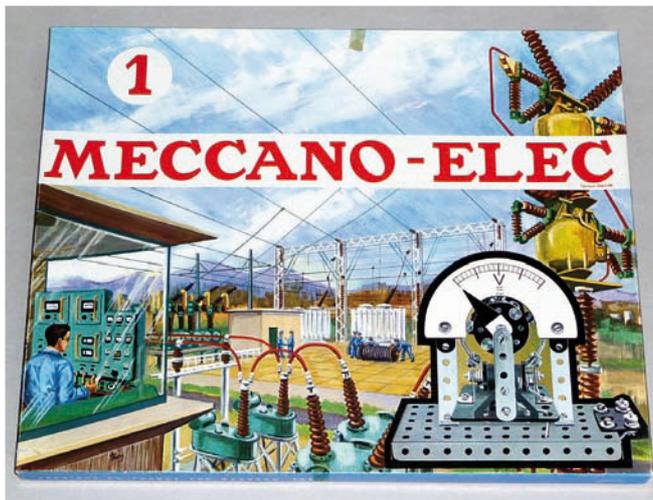
Elles permettent toujours d'agrémenter des modèles et donc de les rendre beaucoup plus attractifs.

Voir également "Les coffrets de pièces électriques pour revendeurs" p 17 du présent magazine.

MICHEL LHOMME CAM 0959 ■



Contenu de la boîte Elec 1 – 1962
(tournevis manche bois)



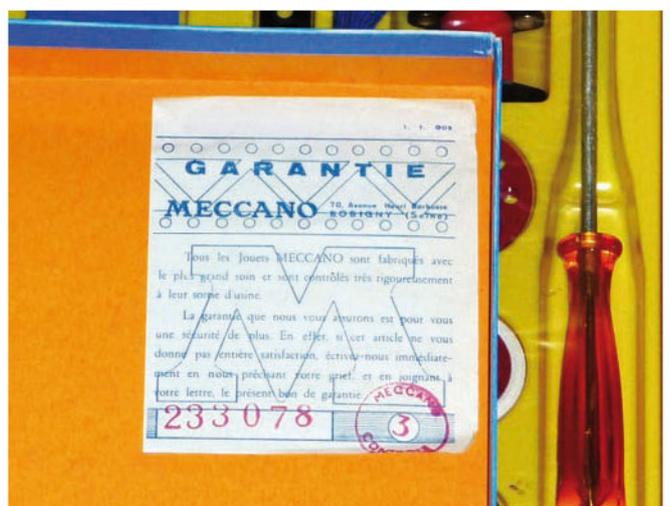
Couverture de la boîte Elec 1 – 1968



Contenu de la boîte Elec 1 – 1968
(tournevis manche plastique)



Manuel et carton pré-découpé



Bon de garantie de juillet 1968

LES MOTEURS ÉLECTRIQUES HAUTE TENSION

FABRIQUÉS EN FRANCE

par Maurice Perraut

MOTEURS de 110 volts – ANNÉES 1926 et 1927 – Dénomination d'usine : Moteurs n° 2.

MODÈLE DE 1926

Photo n° 1 le représentant avec sa boîte. N° d'ordre CAM : 21 (1).

Éléments le différenciant de celui de 1927 :

- 1/ Flasques à rebords de 10 trous de fixation.
- 2/ Poinçon ainsi frappé sur le flasque côté sortie de l'arbre moteur (curieuse interprétation du voltage !):

MOTEUR MECCANO

— • —

230 / 110 volts – 2/10 Amp

2500 tours

FABRIQUE EN FRANCE

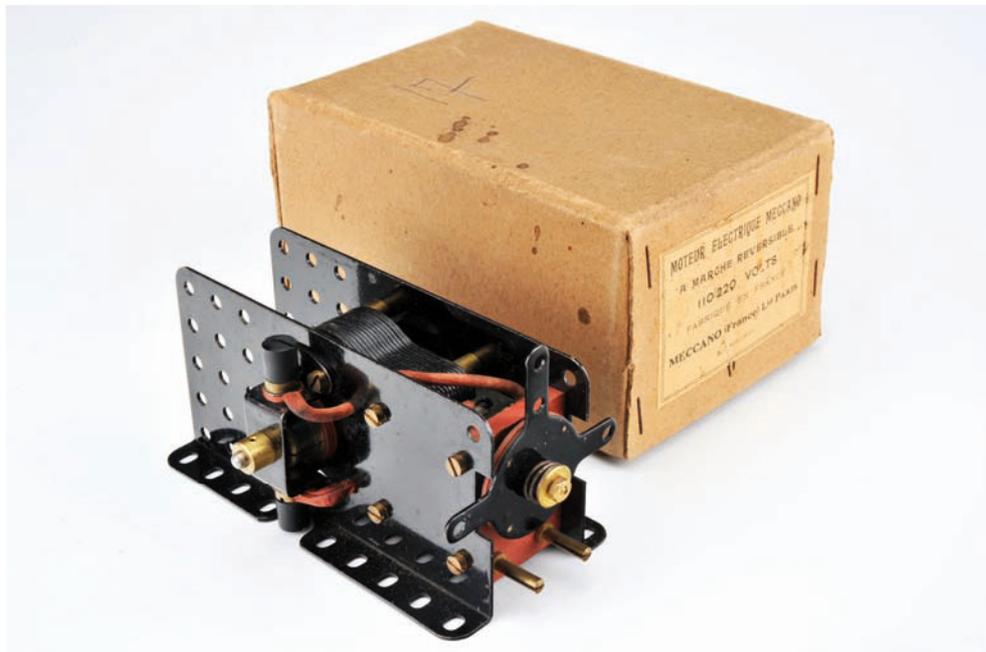


Photo n° 1 : Modèle de 1926 - N° d'ordre CAM : 21 (1)

INDICES ayant permis de déterminer l'année de sa commercialisation :

- 1/ la fiche de garantie (collée à l'intérieur du couvercle de la boîte) porte au tampon encreur rouge la date de sortie d'usine de l'ensemble (moteur, boîte et notice d'instructions reproduits dans cette étude) : 26 sept 1926
- 2/ la notice d'instructions a été quant à elle imprimée en JUILLET 1926 (références d'usine : 726/2)

MODÈLE DE 1927

Photo n° 2 – N° d'ordre CAM : 22 (1).

- 1/ Flasques à rebords réduits à 7 trous de fixation, réduction qui se généralisa (parfois même à 6 trous de fixation) afin de permettre une utilisation optimale de la surface plane et extrême des flasques ainsi obtenue.
- 2/ Poinçon frappé sur le flasque côté sortie de l'arbre moteur :

MOTEUR MECCANO

— • —

110 volts – 2/10 Amp

2500 TOURS

FABRIQUE EN FRANCE

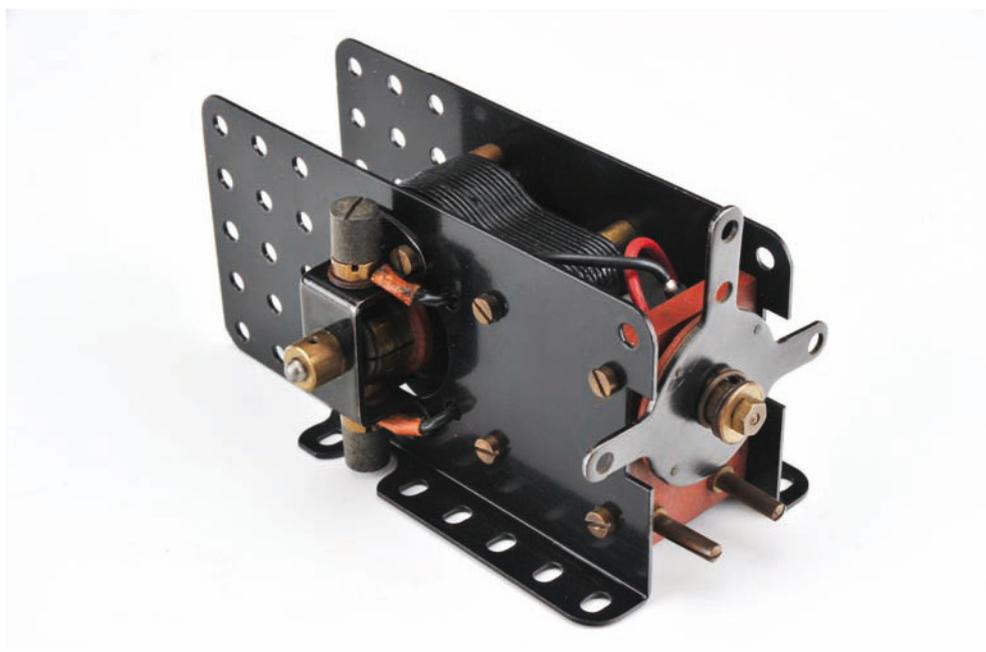


Photo N° 2 : Modèle de 1927 - N° d'ordre CAM : 22 (1)

CARACTÉRISTIQUES COMMUNES AUX DEUX MOTEURS

Telles qu'indiquées par la notice d'instructions reproduite ci-contre :

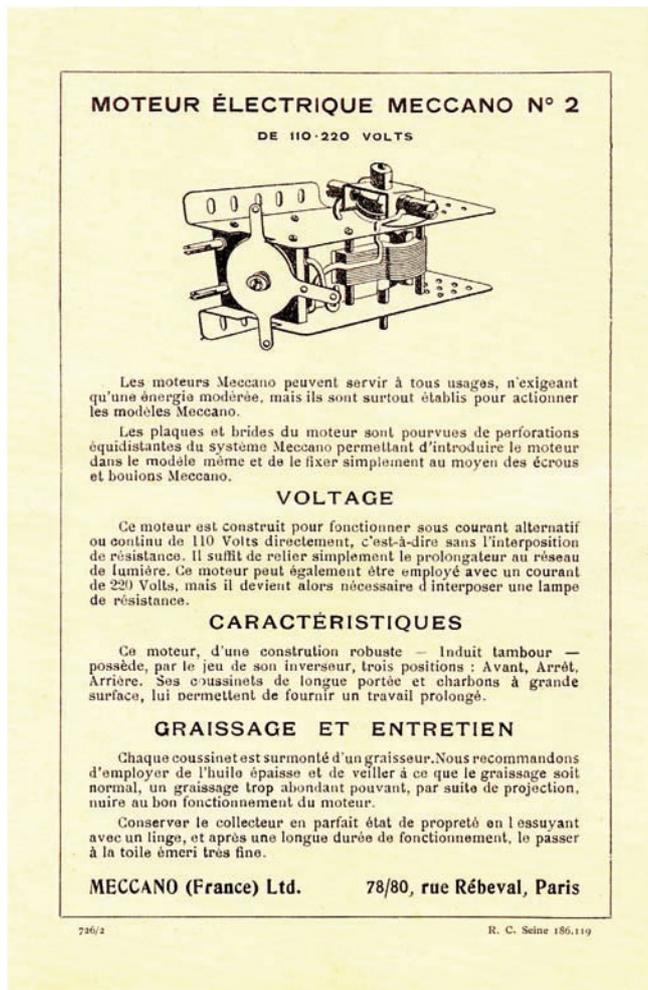
Moteur fonctionnant sous courant alternatif ou continu de 110 volts. Induit tambour. Coussinets de longue portée et charbons à grande surface permettant un travail prolongé.

ERREUR : il s'y trouve précisé : "Chaque coussinet est surmonté d'un graisseur" ce qui n'est pas le cas. Ils sont tout simplement percés pour leur lubrification d'un imperceptible trou interdisant toute adaptation de graisseur. Le cliché apparent sur la notice apporte la preuve de cette erreur.

(1) Ces numéros d'ordre CAM sont particuliers aux moteurs de hauts voltages. Ils sont donc de ce fait totalement étrangers à ceux qui sont attribués aux moteurs basse tension.

Photo n° 3 (ci-contre)
Notice d'instructions
Références d'usine : 726/2
Format : 13 x 20,5 cm

MAURICE PERRAUT CAM 0001 ■



LES COFFRETS DE PIÈCES ÉLECTRIQUES POUR REVENDEURS

par Michel Lhomme

Les meubles de comptoir n'ayant pas été prévus pour contenir des pièces électriques, la maison Meccano a créé un coffret spécifique pour contenir les pièces emballées destinées à la vente au détail.

Ce coffret mesure 52,3 x 35,7 x 6 cm et possède un couvercle articulé sans rebords. Ses dimensions sont adaptées pour pouvoir le poser sur le dessus d'un meuble de comptoir.



Outre les pièces elles-mêmes, ce coffret contenait une liste

des pièces détachées, des cartons prédécoupés et une feuille indiquant l'emplacement par numéro des pièces à l'intérieur du coffret. Ce matériel spécifique destiné aux revendeurs était éventuellement complété d'un présentoir animé, modèle de vitrine destiné à faire découvrir aux clients une utilisation concrète de ces nouvelles pièces électriques.



MICHEL LHOMME CAM 0959 ■

LE PONT-TRANSBORDEUR DE MARSEILLE

par Willy Dewulf

Historique

Ce transbordeur fut construit en 1905 par Arnodin, qui a également construit celui de Rochefort. Il fut détruit en 1944, puis ferrailé en 1946.

Il permettait d'éviter de faire le tour du vieux port, soit environ 800 m, pour le trafic en direction du nouveau port de La Joliette.

Caractéristiques

La nacelle mesure 10 x 12 m pour une capacité d'environ 300 personnes, ou 200 avec voiture. Le trajet est de 2 minutes environ. Le "Wattman" situé dans la tour de la nacelle veillait à éviter le trafic du port. Les pylônes de 87 m de haut, avec un tablier de 242 m, permettaient un débouché du port de 165 m et une hauteur libre de 50 m au-dessus du niveau de la mer.

Le transbordeur pouvait assurer 250 navettes par jour. Il y avait un restaurant côté port de La Joliette, situé à droite sur la carte postale. Peu utilisé à partir de 1930, il servait de promenade aux marseillais qui le considéraient comme "La tour Eiffel" de Marseille.

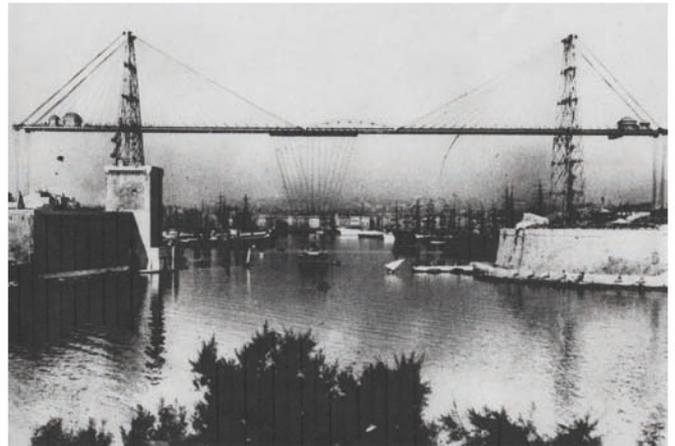
Le modèle Meccano

Il est à peu près à l'échelle de 1/100. La structure a été simplifiée pour des raisons d'encombrement. L'ascenseur construit par la suite n'a pas été représenté. Les câbles de suspension sont d'un seul tenant nacelle-pylône par côté. La structure générale comprend deux pylônes avec travées suspendues. Les deux travées sont reliées par une travée parabolique centrale.

Mouvement

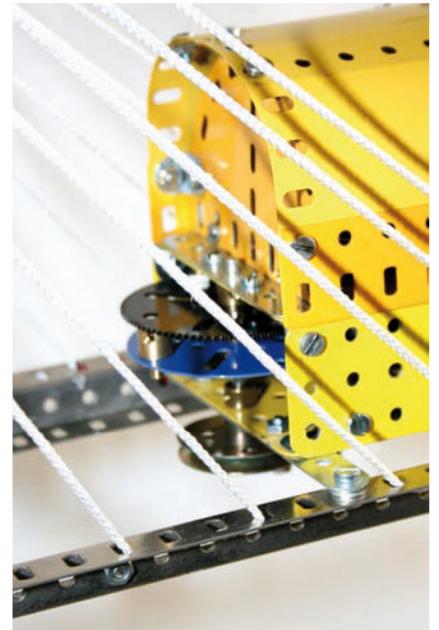
La nacelle va et vient, attachée par un câble sans fin entraîné par une poulie motrice (à droite) et tendu par la poulie de gauche. Ces poulies sont visibles sous le tablier aux extrémités internes des constructions jaunes.

En arrivant en fin de parcours, le chariot de la nacelle stoppe sur des butées de fin de course désignées par FC1 et FC2 sur les schémas. Un relais inverse le sens de rota-



Le transbordeur vu du large. Au fond : le vieux port.

tion du moteur lorsque la fin de course passe de nc (normalement fermé, closed) à no (normalement ouvert, open). Au départ, le chariot est en marche avant lorsque les fins de course sont toutes les deux sur nc. En butant sur FC1, le chariot met le moteur en marche arrière-départ grâce à no.



Le temporisateur



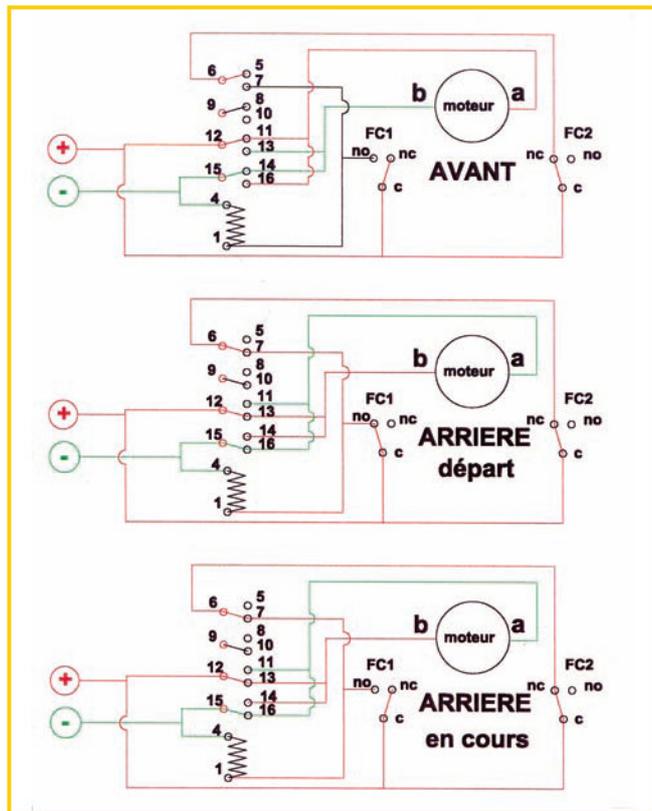
Quittant FC1, celui-ci se remet en nc. La bobine 1-4 étant auto alimentée par 6-7, la marche arrière est maintenue. En arrivant sur FC2, le chariot coupe le circuit 6-7 et le moteur repart en marche avant. Un temporisateur mécanique laisse le chariot immobile à chaque extrémité.

Le moteur entraîne la roue dentée noire de 95 dents portant un collier 179. Celui-ci entraîne un autre 179 porté par le plateau bleu lié à la poulie d'entraînement visible sous le tablier. La durée de temporisation est celle d'un tour de la roue noire.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■



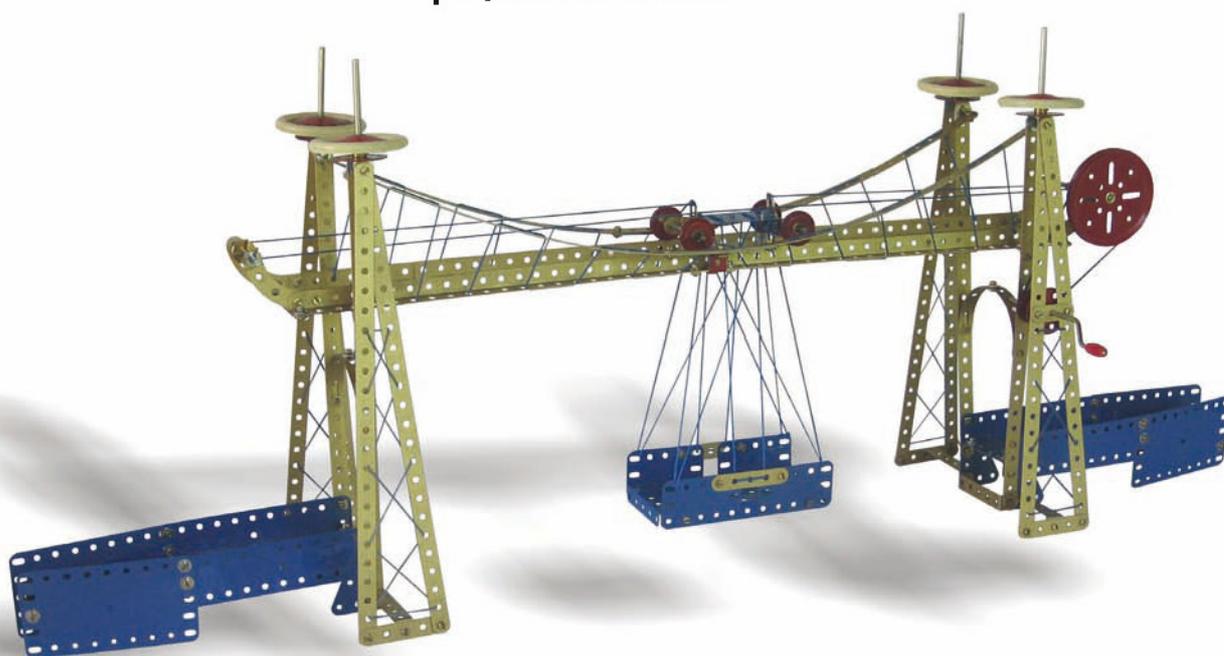
La nacelle



Schémas de fonctionnement

LES RECONSTRUCTIONS DE JEAN-MARIE

par Jean-Marie Barré



Le modèle n° 23 de la boîte 5

DRAGUE FLOTTANTE ROHR

par Anick Quibeuf

Introduction

L'entreprise "ROHR" située à Mannheim, dans le sud-ouest de l'Allemagne, construit des dragues flottantes, des dragues à chaînes à godets, flottantes ou terrestres, ainsi que des convoyeurs à bandes flottantes.

La Société ROHR est le constructeur d'une des installations les plus grandes dans le monde entier d'un système de bâti qui est équipée de deux bennes de 15 m³. Cette installation se trouve en Californie.

Le modèle Meccano

La partie flottante du modèle est de fabrication artisanale du fait d'un manque de pièces, mais aux cotes et perçages réalisés "au pas Meccano". Les quatre piliers font 37 trous de long par 5 de large, fermés sur les 4 côtés, assemblés par des bandes coudées 1 x 5 x 1 trou.

L'astuce pour fermer les piliers est de souder à l'étain un écrou aux trous extrêmes de la bande, sinon il serait presque impossible avec quelque outil que ce soit de maintenir l'écrou et de visser le boulon.

Le cadre supérieur, cadre où la machinerie se déplace, est de 75 trous de long composé de 6 plaques bandes de 5 x 25 trous pour former un "U".

Ces "U" sont fermés à leurs extrémités par des plaques de 5 x 5 trous. Ces 2 longerons sont espacés et assemblés par 2 traverses composées d'équerres-cornières non Meccano et de poutrelles plates de 25 trous.

Les rails pour le déplacement de la machinerie sont composés de cornières et de bandes de 25 et 11 trous.

Le pourtour de ce cadre est élargi par des bandes de 25 et 7 trous. La rambarde de sécurité est composée de tiges filetées de 5 cm "au pas Meccano", avec un support de rampe à collier à leur sommet et une bague en caoutchouc en leur milieu. Une ficelle noire y est rajoutée.

La machinerie

Le châssis de la machinerie est constitué de 2 cornières de 25 trous pour la longueur, de 2 cornières de 15 trous pour la largeur et de 6 plaques de 11 x 5 trous pour le plancher.

L'entraînement est composé de 3 moteurs n° 700 pour les fonctions suivantes :

- 1 pour le déplacement ;
- 1 pour la descente et montée du godet ;
- 1 pour la fermeture du godet.

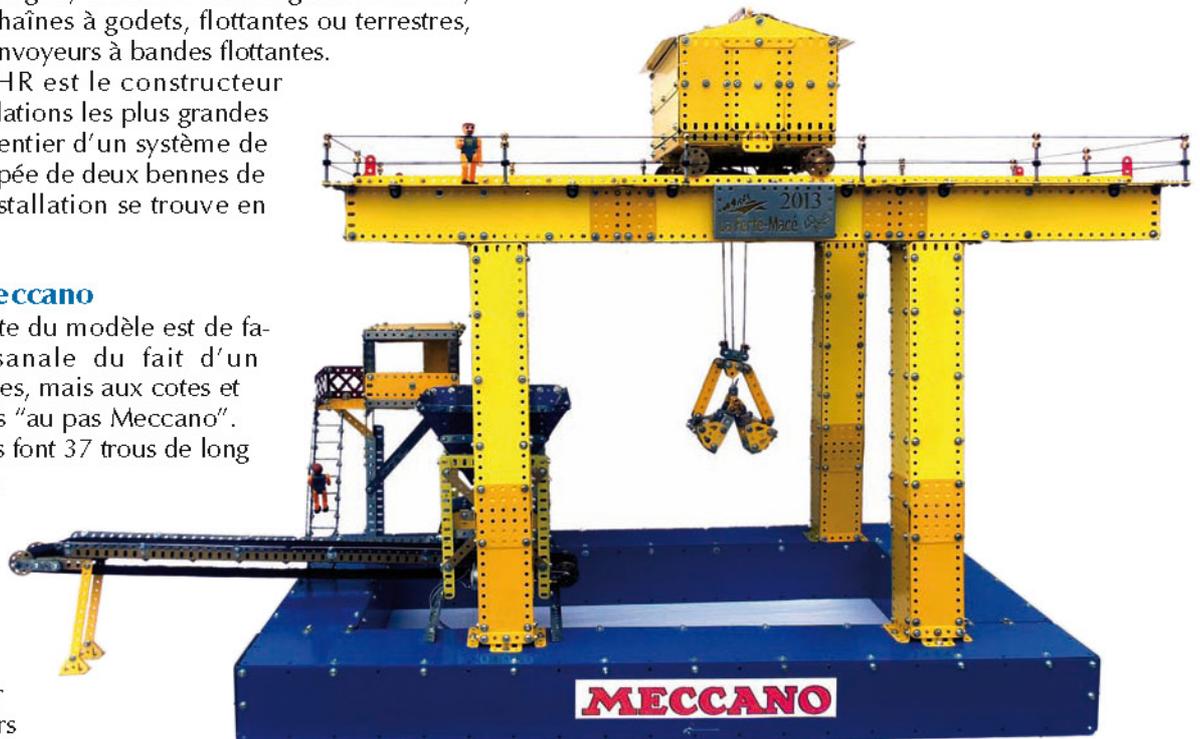


Photo 1

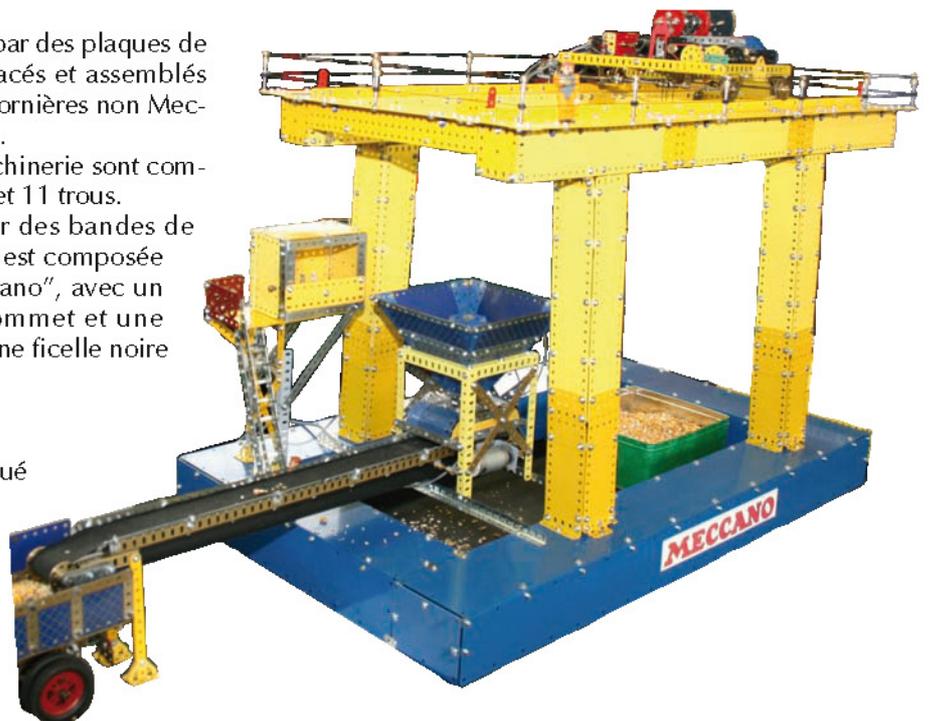


Photo 2

Le godet (photo 3) s'ouvre et se ferme par le biais d'un petit chariot muni de poulies de 12 mm, un accouplement hexagonal et une tige filetée, via un renvoi d'angle d'une roue de chant de 25 dents avec un pignon de 19 dents.



Photo 3

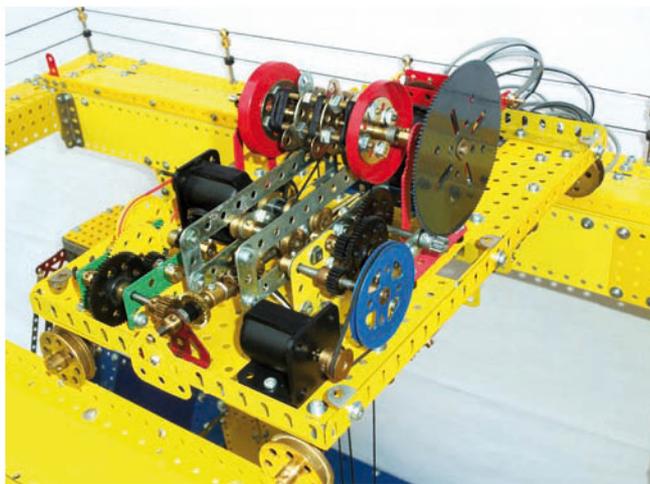


Photo 6



Photo 4

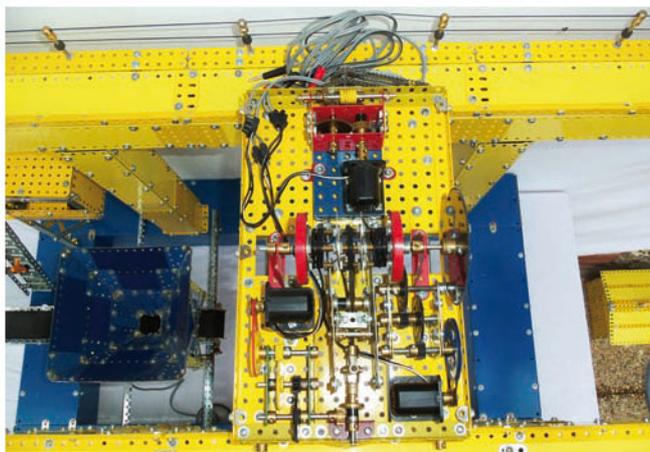


Photo 7



Photo 5

La trémie (photos 4 et 5) est de construction simple, avec des plaques flexibles triangulaires, des plaques de 11 x 5 trous, 7 x 5 trous et 3 x 5 trous.

Toutes ces fonctions sont réalisées par des réductions via des pignons de 19 dents sur roues de 57 dents, de 25 dents sur 50 dents, de vis sans fin, de poulies à moyeux, de roues de chaîne pour le déplacement avec des accouplements universels (photos 6, 7 et 8).

La réduction finale pour la montée et la descente du godet est un pignon de 11 dents sur une roue dentée de 133 dents. Toute cette machinerie est abritée par un habillage style "maisonnette" comme dans le modèle réel.

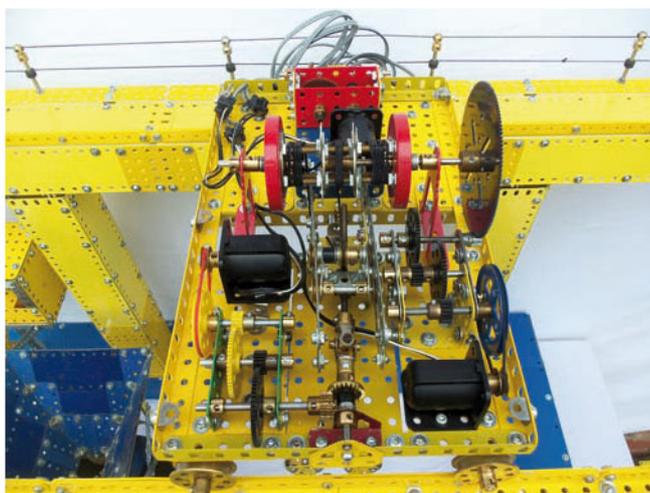


Photo 8



Photo 9



Photo 10

Le tapis roulant est construit avec des cornières de 49 trous et des poutrelles plates de 25 trous, la bande transporteuse est un ruban élastique de mercerie. Un moteur-réducteur du commerce actionne celui-ci.

La drague est agrémentée par un poste de pilotage avec un escalier et des personnages "Meccano" (photos 9 et 10). Je remercie la carrière FcH pour les photos qui m'ont aidé à construire ce modèle.

Introduction

J'ai le plaisir de vous présenter mon dernier modèle "La Banda Meccano".

Qu'es acò ?

Une banda est une fanfare ambulatoire, qui, dans le sud-ouest de la France, a pour rôle d'animer les fêtes et les défilés de rue. Les instruments sont principalement des cuivres : trompettes, trombones, tuba ou sousbassophone, des bois : saxophones, clarinette, flûte piccolo, et des percussions : caisse claire, grosse caisse et cymbales.

Chaque année depuis 1972 à Condom, dans le Gers, le deuxième dimanche de mai, se perpétue un Festival International de "Bandas et Peñas". Pendant trois jours, c'est une fiesta à ne pas manquer.

C'est ce qui m'a inspiré pour cette construction, encombrante, mais assez simple à mettre en œuvre.

Tous mes musiciens sont en mouvement sur un

air musical très connu "Paquito chocolatero", qui entraîne la foule dans la dévotion et la bonne humeur, accompagnée d'une boisson légèrement anisée. Je n'ai pas le droit de citer de marque, mais il faut quand même respecter les doses (1 pour 2).

Passons aux choses sérieuses

Pour construire ce modèle, il faut une base en contreplaqué de 100 cm de long, 70 cm de large et d'épaisseur 15 mm.

L'ensemble se compose de 9 modules fixés sur le support en bois et 3 modules sur le dessus du podium.



Vue d'ensemble de la "Banda Meccano"

MECCANO

Desaintjean



Module 1 : la Bannière

La base (photo 1) : quatre cornières de 15 trous plus quatre cornières de 25 trous, le tout monté sur 5 trous (plaque de 25 x 5 trous + 9 x 5 trous + 3 x 5 trous).

Les personnages sont fixés sur des plaques à rebord 3 x 3 trous (photo 2).

Le mouvement (photo 3) : une bande de 11 trous sur un excentrique course 12,5 mm et un moteur moto-réducteur 12 volts 18 tours/min (PS : hauteur 15 trous pour dépasser le podium de 4 trous).

La banderole est une feuille de plastique souple décorée de morceaux de photos collés.

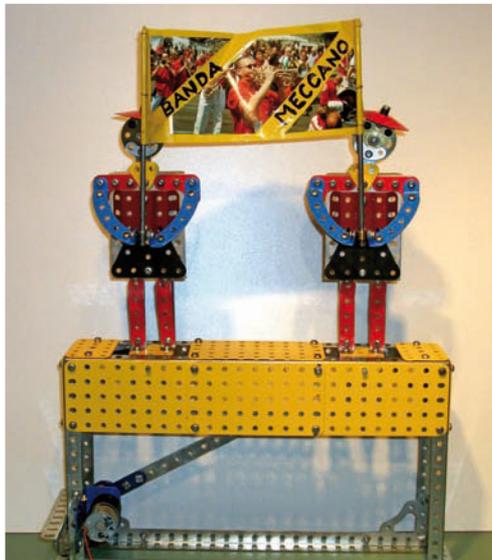


Photo 1



Photo 2

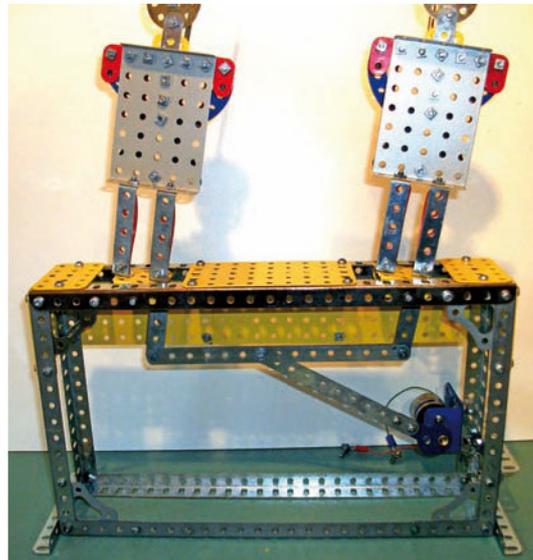


Photo 3

Module 2 : trompettes

La base : quatre cornières de 11 trous plus quatre cornières de 25 trous, le tout sur 25 x 5 trous (photo 4).

Le mouvement : moteur Richard en 6 volts. Excentrique sur bande de 11 trous actionnant une bande de 19 trous supportant trois bras de manivelle libres.

Montage des musiciens sur roue barillet (photo 5).

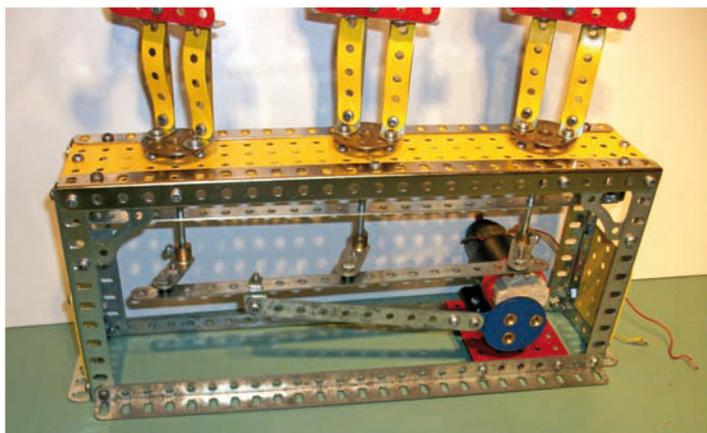


Photo 4



Photo 5

Modules 3 et 4 : trombones

La base : deux plaques de 11 x 7 trous, deux plaques à rebords 7 x 7 trous, deux cornières de 7 trous (photo 6).

Les musiciens : idem trompettes.

Construction des trombones : (photo 7 et photo 8).

L'entraînement se fait par la jonction sur l'articulation des trompettes par un bras de manivelle de 50 mm et à l'opposé jonction par un demi-cardan (photo 9).

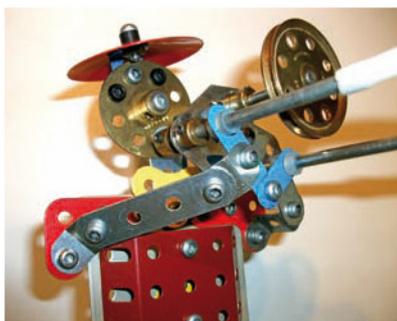


Photo 7



Photo 8

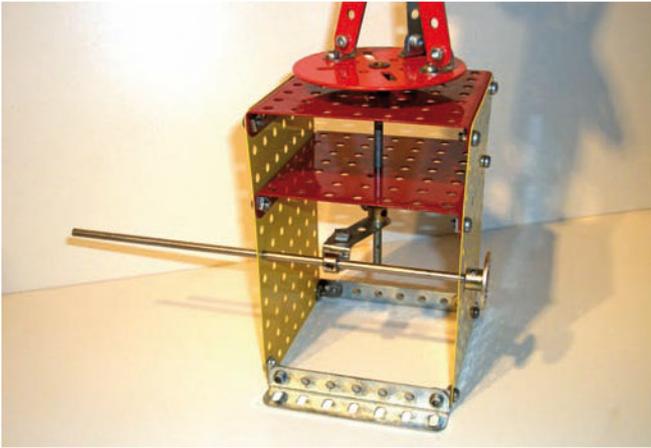


Photo 6

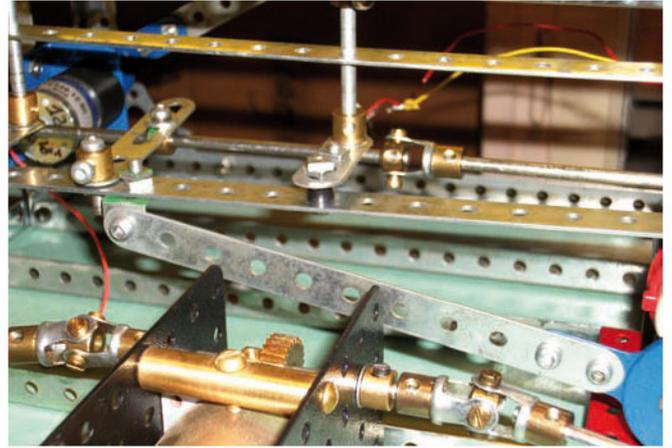


Photo 9

Modules 5 et 6 : saxos et darinettes

Les deux bases sont identiques (photo 10) : deux plaques de 11 x 7 trous, cinq cornières de 25 trous, dessus deux plaques de 11 x 7 trous et une plaque de 7 x 3 trous.

La construction des personnages ne change pas, sauf l'instrument et le principe de basculement (photos 11, 12 et 13).

Les axes de sortie sont équipés d'une roue de chaîne de 36 dents (voir ci-après).



Photo 10

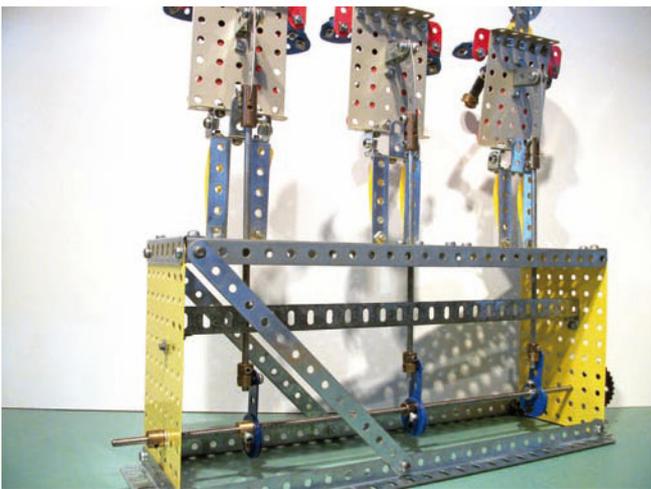


Photo 13



Photo 14



Photo 15

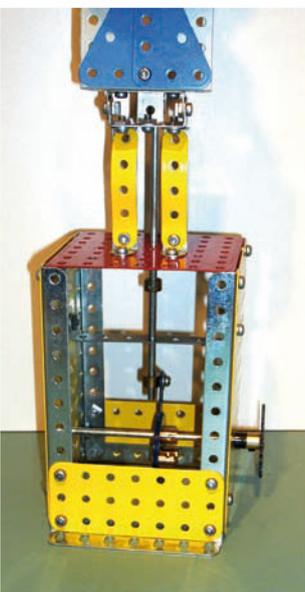


Photo 14



Photo 15

Modules 7 et 8 : hélicons

Les deux bases sont identiques (photo 14) : deux plaques de 11 x 7 trous, quatre cornières de 11 trous, deux cornières de 7 trous, deux plaques de 7 x 3 trous, une plaque à rebords de 7 x 7 trous, une bande coudée de 7 trous.

Les axes avec excentriques sont équipés d'une roue de chaîne de 36 dents à la sortie.

Le musicien, son instrument et l'articulation (deux bandes coudées de 3 trous avec vis, écrou et contre-écrou) (photo 15).

Module 9 : ensemble grosse caisse, tambours, cymbales

La base : toujours hauteur 11 trous, surface 25 x 25 trous (photo 16).

L'entraînement : un moteur Hercule, alimentation 6 volts, entraîne un excentrique entraînant un axe supportant quatre bras de manivelle doubles (photo 19), reliés aux bras des musiciens par du fil nu N° 557.

Le mouvement de translation de la grosse caisse et des petits danseurs : un moteur moto-réducteur 12 volts 18 tours/mn actionne le mouvement (photo 17).

Montage des cymbales (photos 18, 19 et 20).

Vue arrière des tambours (photo 21).

La grosse caisse est montée sur une plaque à rebords de 5 x 5 trous articulée sur un axe par le trou central des rebords.



Photo 16

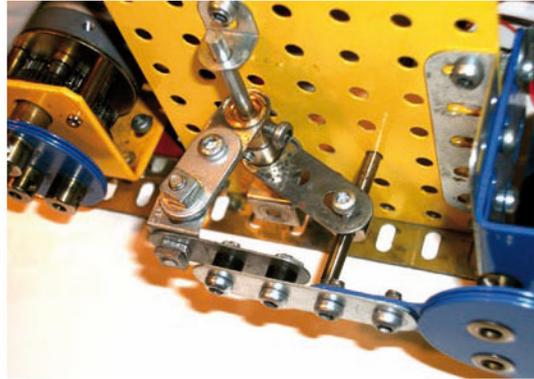


Photo 17

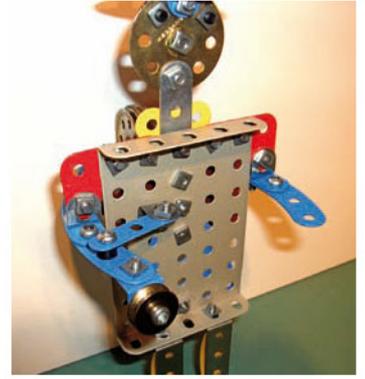


Photo 18

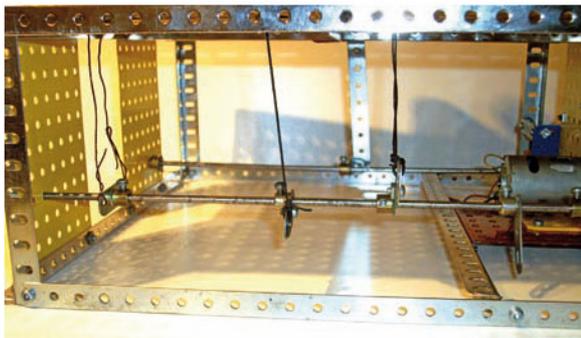


Photo 19



Photo 20

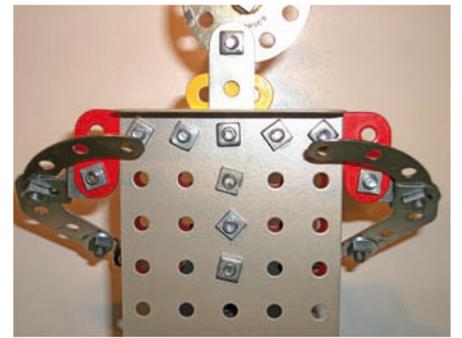


Photo 21

Module 1 bis : danseurs assis (photos 22 et 23)

Montés sur deux cornières de 19 trous et une plaque de 19 x 3 trous.

Actionnés par l'arrière du module par un câble entraîné par une roue de chaîne de 36 dents (photo 24), elle-même entraînée par la roue de chaîne du module 5.

Entraînement (photo 25)

Un moteur ER 20 en 12 volts (ME 97350) entraîne par cardans les axes des modules 5 et 6. Ceux-ci, par les roues de chaîne de 36 dents, entraînent les modules 7 et 8. Le module 5 entraîne également par chaîne une poulie de 38 mm entraînant le module 1 bis (photo 24) et réglé au même basculement que les modules 5-6-7 et 8.

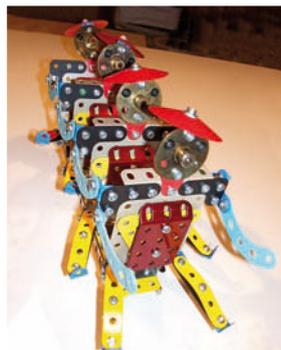


Photo 22

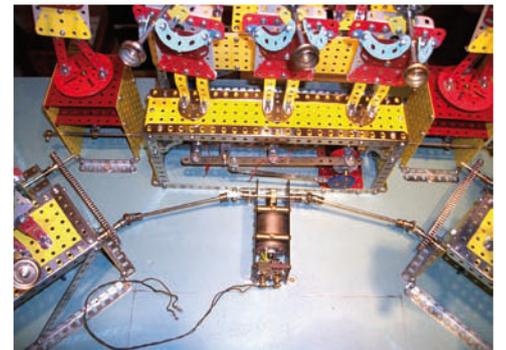


Photo 25

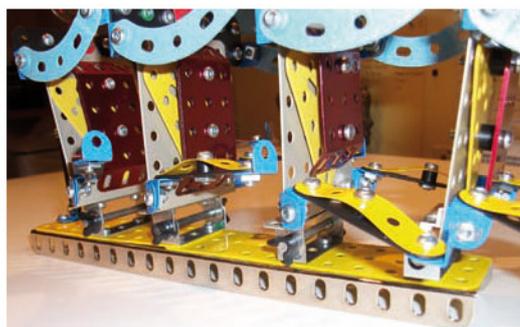


Photo 23

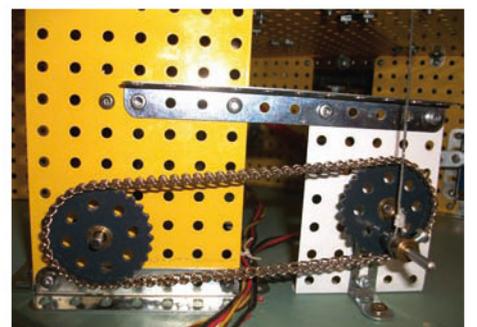


Photo 24



Photo 26

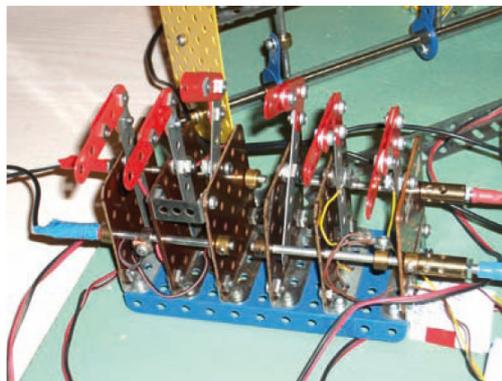


Photo 27



Photo 28

La photo 26 montre les petits danseurs des modules 2 et 3 bis, actionnés par le balancement de la grosse caisse du module 9 (photo 17).
 La photo 27 représente les commandes électriques des trois moteurs en 12 volts et à gauche des deux moteurs en 6 volts.
 Photo 28 : escalier du podium.
 Photo 29 : sigle BANDAS et PEÑAS de Condom.
 Photo 30 : PRÊT à BONDIR.



Photo 30



Photo 29

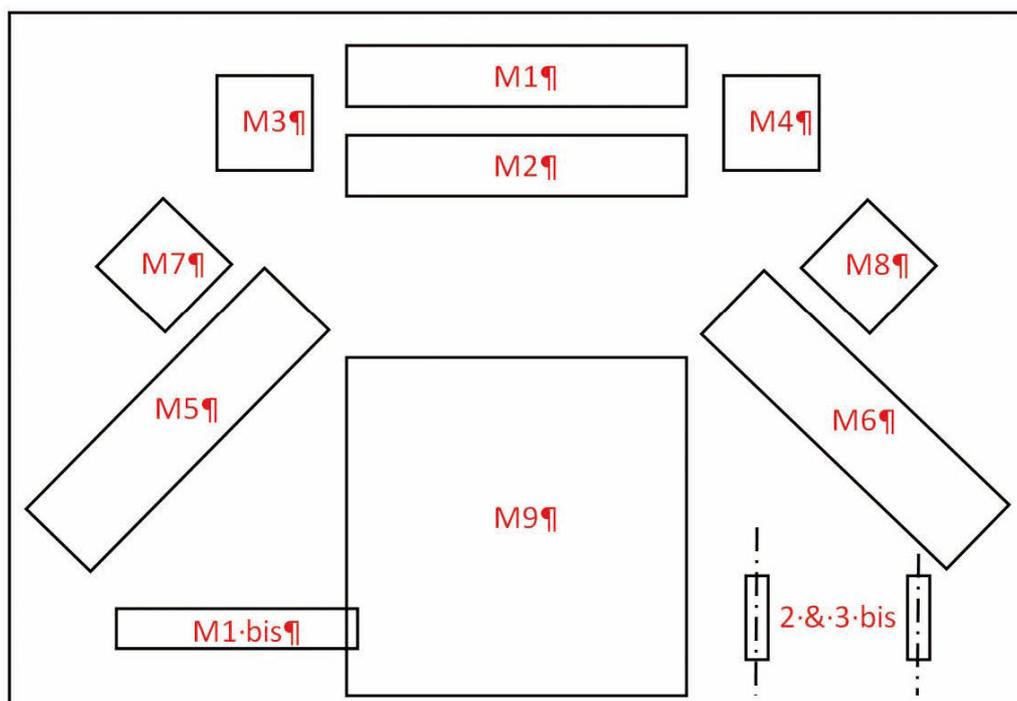


Photo 31 - Plan d'implantation des modules sur plaque 100 cm x 70 cm

LA CHRONIQUE DE MECANOTEPH

MINI-MACHINE DE WATT

par Jean-Claude Brisson

Le développement de l'industrie au début du XIX^{ème} siècle doit beaucoup à la machine à vapeur conçue par James Watt et construite à environ 500 exemplaires par son associé Matthew Boulton. C'était une machine "atmosphérique" : lorsque la vapeur avait rempli le cylindre, on pulvérisait de l'eau froide pour condenser la vapeur et ainsi créer un vide partiel ; c'est la pression "atmosphérique" qui poussait ainsi sur l'autre côté du piston. La machine de Watt était à double action, la vapeur était envoyée alternativement de chaque côté du piston.

Voici quelques années, j'avais présenté chez Jean-Max Estève une réalisation en nickelé du modèle de machine à balancier décrite dans le manuel de 1931 de la boîte 6 (photo 1).



Photo 1

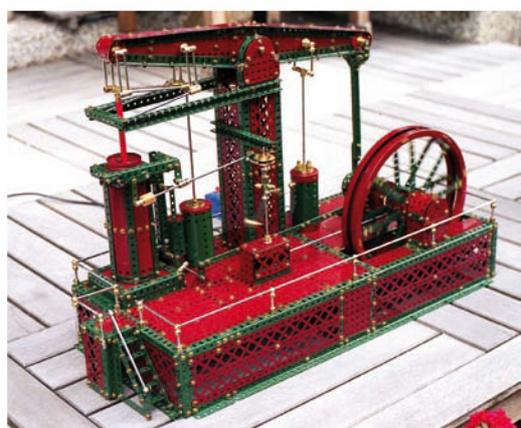


Photo 2

Par la suite, j'avais apporté un autre modèle (photo 2) librement inspiré d'une machine à balancier admirée dans un musée de Berlin.

Dans ces modèles, on distingue les différents perfectionnements qui ont permis à Watt de produire des machines fonctionnelles :

- le volant, qui par son inertie permet de franchir les points morts ;
- le régulateur à boule, qui maintient la vitesse constante, indépendante de la charge ;
- le tiroir de distribution qui achemine la vapeur alternativement sur les deux faces du piston ;
- le balancier avec son parallélogramme qui permet un déplacement vertical du piston.

Compte tenu de l'exiguïté de notre lieu de réunion actuel, j'ai réalisé une machine miniature (photos 3 et 4) sur laquelle on retrouve tous les éléments caractéristiques de la machine de Watt.

Le socle est formé de trois plaques à rebord de 7 x 5 trous (53) montées sur des longrines de 15 et 7 trous.

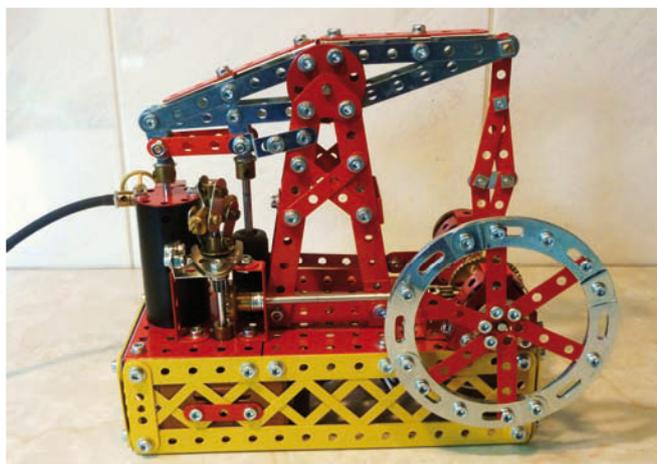


Photo 3

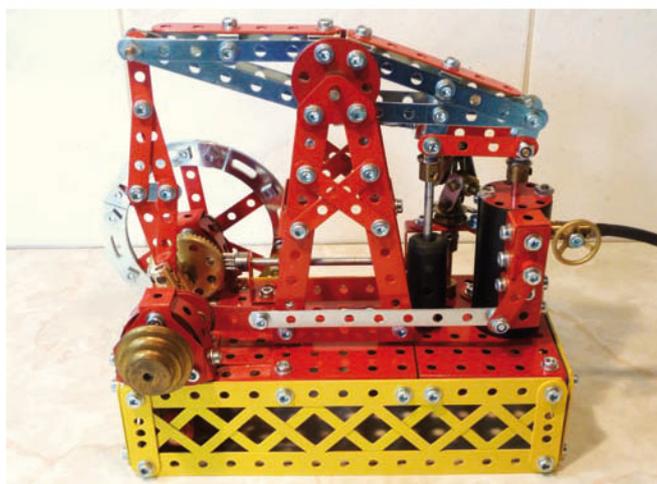


Photo 4

Le balancier est constitué de deux éléments formés chacun de quatre bandes étroites de sept trous fixées sur une roue barillet de six trous. Ces deux éléments sont réunis par des supports doubles sur lesquels sont fixées des bandes de six trous. Il est supporté par deux chaises formées de bandes de neuf trous fixées sur le socle par deux bandes coudées de trois trous et réunies au sommet par des petits goussets d'assemblage (133a) qui servent de paliers.

Une roue barillet de 25 mm de la boîte électrique (518) sert de moyeu au volant (photo 5). Pour lui donner une inertie suffisante, celui-ci est formé de trois épaisseurs de bandes incurvées de 75 mm (89a) réunies au moyeu par six bandes étroites de 4 trous.

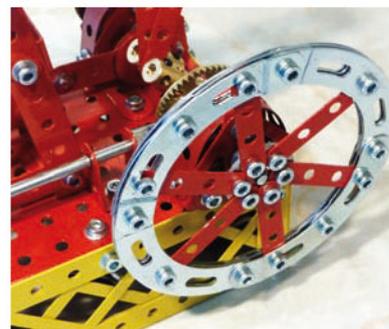


Photo 5

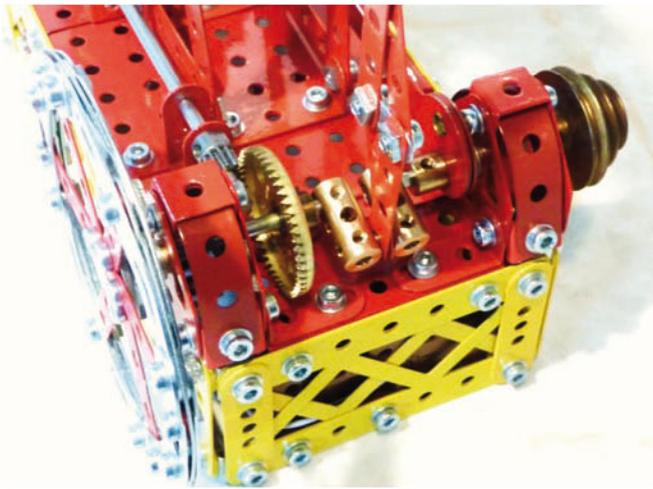


Photo 6

Le vilebrequin (photo 6) est constitué de deux raccords tringle (63). Pour un bon fonctionnement, on veillera à choisir des raccords dont les trous soient bien parallèles entre eux. Chaque palier est constitué de deux embases triangulées plates reliées par des supports doubles sur lesquels est fixée une bande flexible de 7 trous. On distingue sur la photo, à droite, l'excentrique qui commande le tiroir d'admission de la vapeur et, à gauche, la roue de chant qui entraîne le régulateur à boules.



Photo 9

La photo 9 représente le régulateur à boules. La force centrifuge va écarter les masselottes **A** ce qui va soulever la poulie **B**. Deux cliquets sans moyeux (147c) forment une fourchette qui sera entraînée vers le haut pour contrôler l'admission de vapeur et ainsi réguler la vitesse en fonction de la puissance demandée à la machine.

Un moteur avec réducteur est caché dans la base (photo 10) et permet d'actionner le modèle grâce à une poulie située à l'intérieur de l'un des paliers.



Photo 7

La photo 7 représente le cylindre de la machine et le tiroir d'alimentation en vapeur commandé par l'excentrique. Sur la droite on voit l'arrivée de vapeur et sa vanne de fermeture et sur la gauche, la pompe d'alimentation en eau froide. La photo 8 montre le parallélogramme qui permet de déplacer le piston sur un axe vertical.



Photo 10

La photo 11 représente la machine en action.

JEAN-CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■



Photo 8

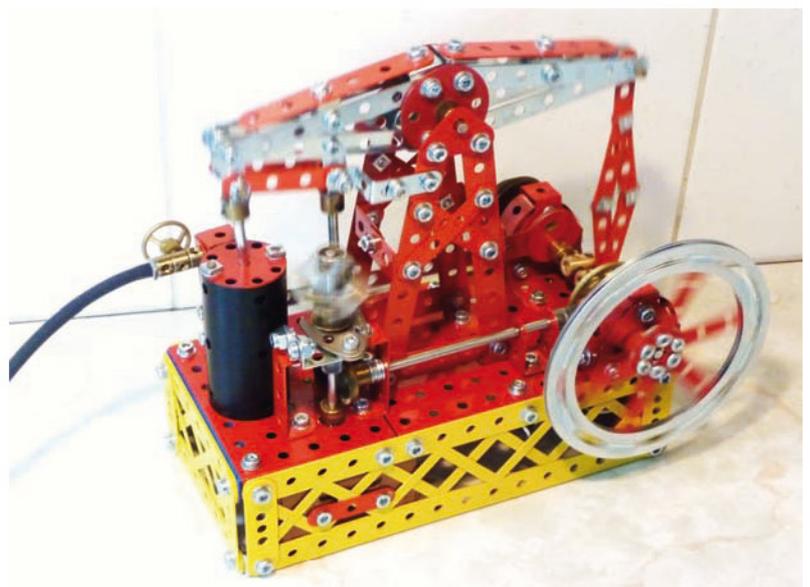


Photo 11

GRUE DE SECOURS POUR CHEMIN DE FER EN MECCANO

par Jean-Pierre Guibert

La grue de secours pour chemin de fer a fait rêver de nombreux enfants. Peu de fabricants de trains miniatures en proposaient dans leurs catalogues. Dans les années 60, on trouve quelques modèles en HO, comme celles de Fleischman, Jouef ou Roco et même Hornby en OO.

Mais en voie O, ce modèle est pratiquement inexistant et seules de petites grues de dépannage sont proposées par toutes les grandes marques. Il faut dire qu'une telle grue de secours serait toujours trop longue pour les virages serrés des voies O.



Fleischman



Roco

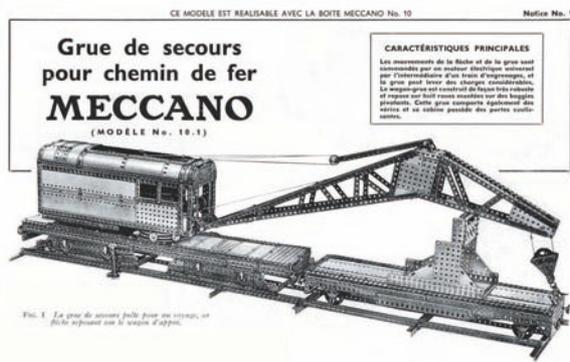


Jouef

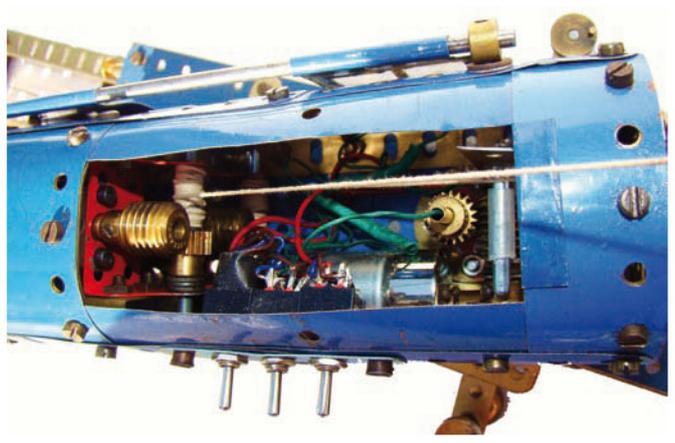


Hornby

Lors de la sortie de sa nouvelle boîte N°10 en 1955, Meccano proposa une grue de secours complète à l'échelle 1/17.



Le modèle au 1/43 s'inspire au plus près de la forme définie dans la notice N°1 de la boîte N°10 de 1955. Il peut circuler sur une voie O mais, malheureusement, il ne passe ni les courbes, ni dans les tunnels, ni sous les ponts traditionnels des voies O.



Ce genre de convoi nécessitait des rayons de courbure de 200 m minimum alors que les voies Hornby correspondent à des rayons de moins de 50 m, rayons que l'on ne trouve que sur de très rares voies de service du Métro. La réduction par 2,5 du modèle Meccano a nécessité de nombreux aménagements des pièces Meccano existantes et l'utilisation de trois petits moteurs électriques avec une réduction de 1:50 pour remplacer le très gros moteur Meccano 110 v avec sa boîte d'engrenages très encombrante.



L'une des plus célèbres parmi les grues de secours de la SNCF est sans conteste la grue Cockerill 85 tonnes (voir article dans magazine CAM N°122). La N°IV du dépôt de Dijon-Perrigny m'a servi de modèle pour le marquage de cette grue au 1/43, même si le modèle Meccano s'en écarte sensiblement.

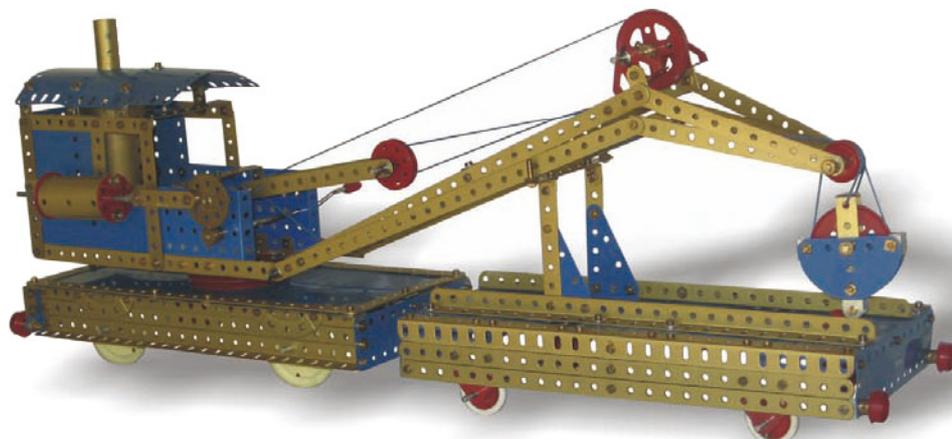


Plus aucune de ces grues n'est en service. Mais au musée du train à Mulhouse, on peut toujours en admirer une qui a été bien restaurée.

JEAN-PIERRE GUIBERT CAM 0812 ■

LES RECONSTRUCTIONS DE JEAN-MARIE

par Jean-Marie Barré



Le modèle n° 3
de la boîte 7

Le modèle n° 17
de la boîte 5



PORTIQUE DE DÉCHARGEMENT

par Frédéric Lafitte

Pour ma première réalisation en Meccano après une interruption de quasiment 25 ans, j'ai décidé de construire un portique de déchargement qui présente l'avantage, outre le fait de s'appuyer sur des principes structurels relativement simples, tels que le contreventement ou l'inclinaison des diagonales en travée centrale et en console, de laisser une certaine liberté à mon imagination (photo 1).

La structure principale

Elle est constituée de deux jambages en forme de U inversé de 50 cm de haut par 33 cm de large, supportant 2 poutres longitudinales de 124 cm de long. Les jambages assurent également le contreventement transversal et peuvent translater grâce à une soixantaine de roues. Le contreventement longitudinal est assuré quant à lui par les 2 poutres longitudinales (photos 2 et 3).

La structure secondaire

La poutraison de la structure secondaire reproduit à plus petite échelle les jambages de la structure principale. Elle s'appuie sur les 2 poutres longitudinales et participe également au contreventement latéral de l'ouvrage. Les axes ou "tirants" supportant le chemin de roulement sont fixés au niveau des nœuds formés par l'intersection des poutrelles. Ce principe de construction permet d'optimiser le dimensionnement de la structure, reprenant les efforts verticaux amenés par le chariot lors de son déplacement (photo 4).

Le chemin de roulement

Le chemin de roulement est constitué de 2 alignements de 4 cornières de 25 trous fixées bout à bout sans recouvrement, et suspendues aux structures principales et secondaires par l'intermédiaire de tirants munis de bagues d'arrêt à leurs extrémités (photos 5 et 6).



Photo 1

L'écartement entre les cornières a été réduit au minimum, de manière à conserver assez de place pour l'intégration des circulations techniques latérales nécessaires à l'entretien du portique et à l'accès au chariot, tout en assurant un passage assez large pour la translation de ce dernier.

Le chariot

Le chariot a été réalisé de manière à répondre aux contraintes suivantes :

- avoir une largeur réduite au niveau du chemin de roulement afin de translater librement sans accrocher la structure ;
- intégrer et caréner le moteur de commande du crochet de levage ;
- intégrer les diverses poulies et engrenages nécessaires au cheminement du câble supportant le crochet de levage.

Ces contraintes m'ont amené à associer 2 plaques à rebords de 3 x 7 trous pour construire la plateforme de roulage dans laquelle s'insèrent 4 essieux munis de roues à boudin, et à intégrer le moteur dans un carénage octogonal en sous-face du chariot. Ce carénage devait être adapté aux dimensions du moteur tout en étant de taille assez réduite de manière à ne pas paraître disproportionné par rapport à la plateforme.

Afin que les axes supportant les engrenages et les poulies de commande du crochet ne dépassent pas du carénage du chariot, les poutrelles dans lesquelles ils s'encastrent ont été doublées. Ce principe a de plus permis de corriger les écarts d'alignement dus à la forme octogonale du carénage (photo 7).



Photo 2

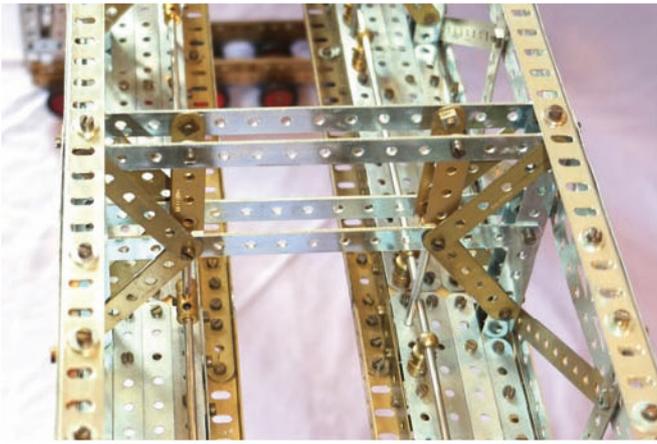


Photo 4

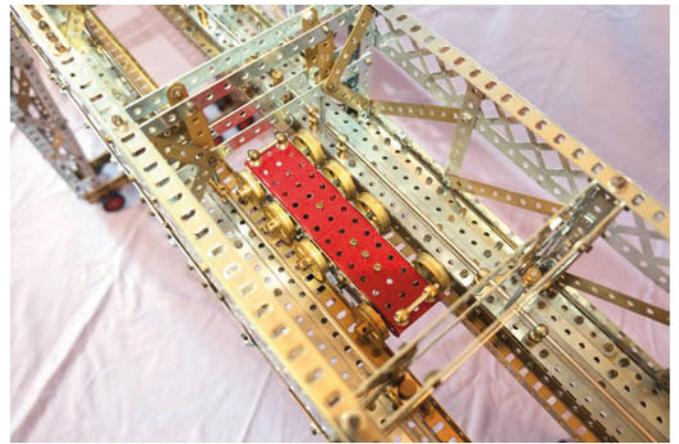


Photo 5



Photo 6



Photo 8

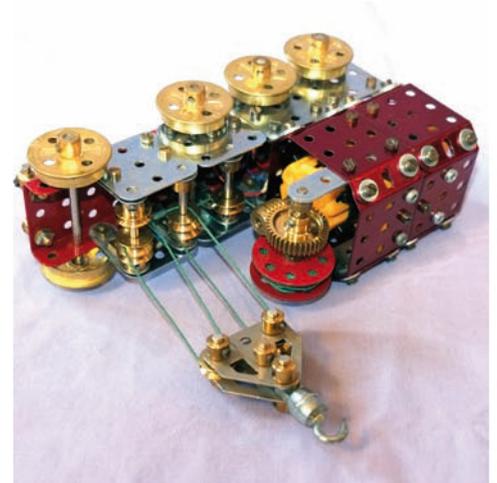


Photo 7

Le roulement du chariot n'est pas entravé au niveau de la jonction des cornières du fait de la présence de 4 essieux rapprochés qui amortissent les irrégularités du support en répartissant les charges.

L'ensemble qui constitue la suspension du crochet a été réalisé avec 2 plaques triangulaires enserrant 2 poulies. Ces plaques sont liées entre elles par l'intermédiaire d'axes de 25 mm et de bagues d'arrêt (photo 8).

Aménagements divers

Plusieurs aménagements ont été réalisés :

- des garde-corps de part et d'autre du chemin de roulement, les fixations étant constituées de supports de rampes ou d'accouplements ;
- un ascenseur dans un des piliers afin de permettre l'accès aux circulations techniques ;
- des amortisseurs à chaque extrémité du chemin de roulement afin de limiter la course du chariot (photo 9).



Photo 9



Photo 3

SYSTÈME DE POSE RAPIDE DE TRAVURES

par Willy Dewulf

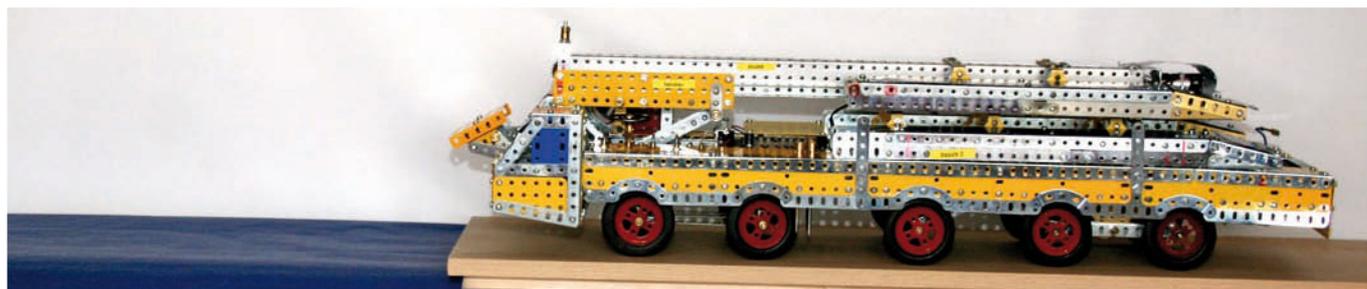


Photo 1

Ce modèle peu connu est celui d'un camion militaire blindé français capable de lancer un pont de deux travures d'environ 14 m de long en moins de cinq minutes. Le lancement se fait quasi horizontalement, ce qui évite un repérage en milieu hostile.

Le modèle présenté est destiné à la démonstration cinématique du lancement.

La photo 1 montre le camion prêt au lancement. Vous pouvez voir deux travures. La première, repérable par sa pente d'accès dorée à droite, est posée sur une poutre par ses traverses.



Photo 2



Photo 3



Photo 4

La seconde est posée sur la plateforme du camion, au-dessus des côtés jaunes. La poutre horizontale de lancement est portée par un berceau, jaune, au-dessus de la cabine.

La photo 2 montre la première travure poussée vers l'avant de la poutre. Ensuite, la seconde travure est relevée puis reposée sur la poutre (photo 3).

Une fois les deux travures réunies, l'ensemble est poussé et sa partie centrale est placée en bout de poutre (photo 4). Poutre et pont sont alors posés sur la rive opposée.

La poutre s'incline et se rétracte, laissant le début du pont reposer sur le sol (photo 5).



Photo 5

Le camion recule pour dégager le pont (photo 6).

La photo 7 montre le tableau de commandes situé du côté opérateur. Observez le berceau et la poutre revenus au point de départ.

Si vous désirez des renseignements complémentaires, merci de me contacter.

WILLY DEWULF CAM 0590 ■



Photo 6

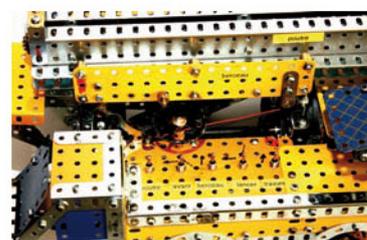
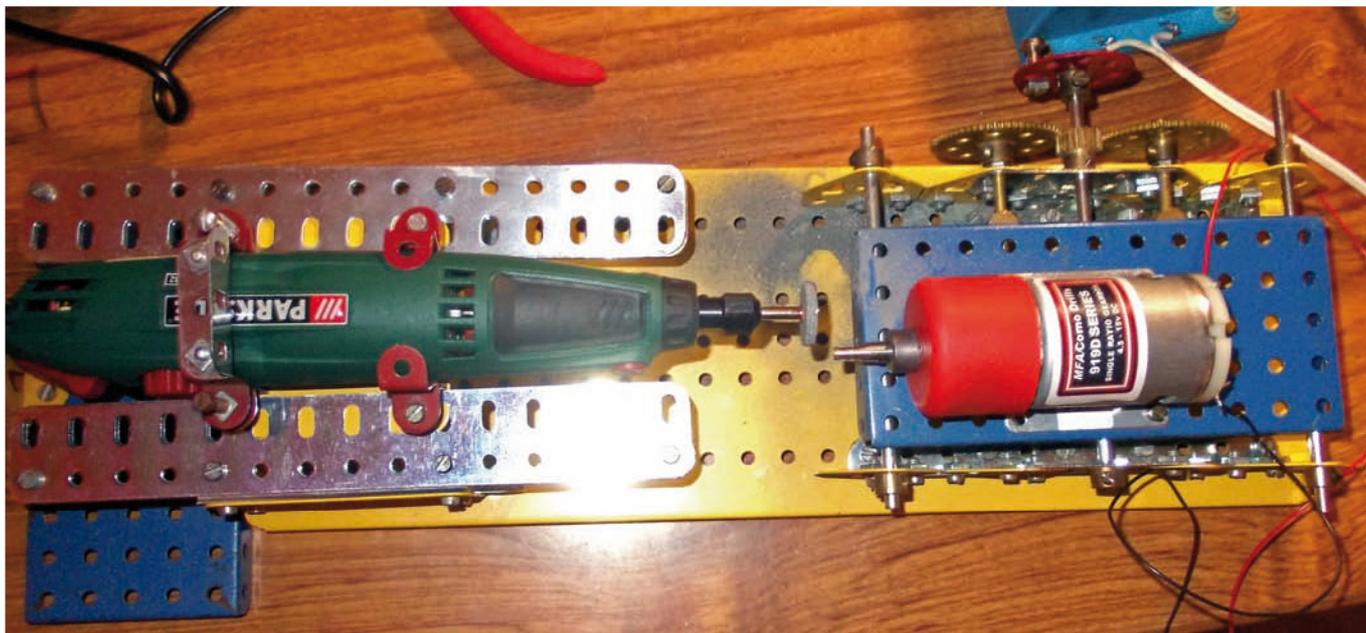


Photo 7

RÉDUCTION DU DIAMÈTRE D'UN AXE MOTEUR

par Sylvain Muller

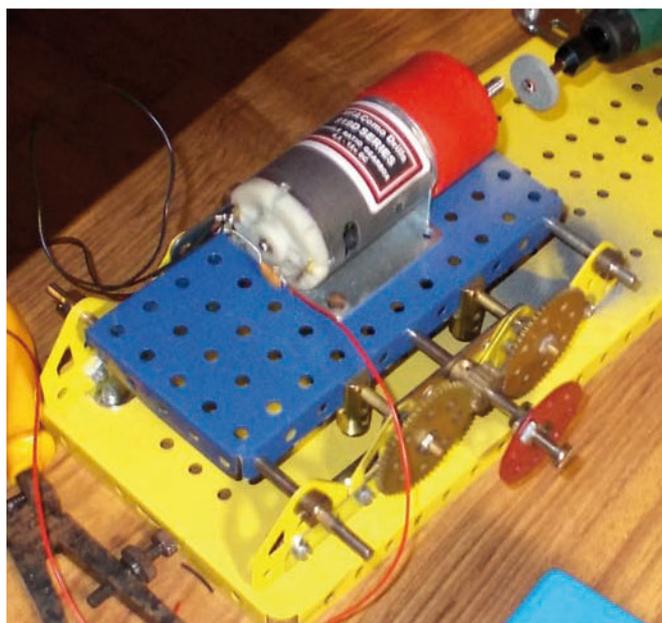
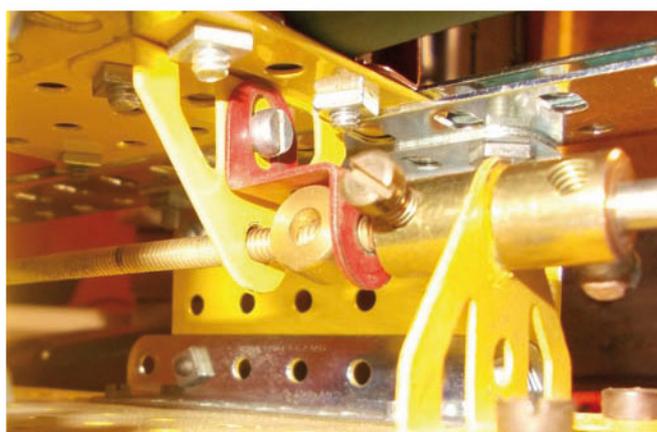


Il est curieux de constater que les moteurs que nous achetons chez les spécialistes du modélisme ont rarement un diamètre d'axe compatible avec le Meccano, à savoir 4 mm. Généralement, ils ont un diamètre de 6 mm !

Qu'à cela ne tienne, moi Sylvain Muller, votre serviteur dans le domaine, je vous ai concocté un petit mécanisme à la portée des moins bricoleurs, qui vous permettra de ramener un axe au diamètre adéquat.

Pour cela il faut vous procurer un outil essentiel : une mini perceuse du genre gros cigare, venant de votre magasin de bricolage préféré. La mise en place est très simple.

Deux fois deux poutrelles plates n° 103k, espacées de deux rondelles, permettent d'obtenir une glissière d'avancement, plus quelques autres pièces comme l'indiquent les photos.



La photo à gauche vous montre comment effectuer le rapprochement de l'axe vers la meule.

Les deux petits mécanismes sont mus par une manivelle. Par sécurité, je vous conseille de porter des lunettes de protection, votre œil n'est pas à l'abri d'une projection de poussière de métal, surtout lors de vos premiers essais. Le cas échéant, mes coordonnées sont dans l'annuaire.

SYLVAIN MULLER CAM 1801 ■

RÉUNION PACA

16 MARS 2013

par Jacques Proux

Pour cette 3^{ème} réunion 2013 de notre section, nous avons eu le plaisir d'accueillir, en plus des habitués, André Messens (CAM 1725), M. et Mme Cardoletti (CAM 1803) venus en voisins de leur résidence secondaire et M. Candella, un ami de Patrick Boizard, spécialiste de l'illustration de maquettes. Nous étions donc 17 personnes pour cette réunion dont le thème était : "tout ce qui roule". Comme nous allons le voir, ce thème a été quelque peu élargi par certains mais leurs auteurs ont été vite pardonnés, l'important étant de présenter de beaux modèles.

Ceux-ci étaient pour le moins variés puisque allant de la pelleuse géante au corbillard !

Les plus imposants ont été sans contexte la pelleuse de carrière de P. Boizard (photo 1) et les deux camions porte-ponts de W. Dewulf (photos 2 et 3), engins capables de déployer en quelques minutes des ponts routiers au-dessus d'un cours d'eau, et dont les mécanismes ont été longuement expliqués (photo 4).

Plus petit mais tout aussi réussi, le magnifique tracteur à vapeur d'Y. Boissel (photo 5) aux brillantes couleurs, à la finition irréprochable et aux mécanismes aussi complexes qu'originaux (photo 6). L'ensemble sur chenilles de G. Chiambretto (photo 7) et l'avion triplan de P. Briand (photo 8) ont fait pardonner leur légère entorse au thème retenu par leur originalité et la qualité de leur réalisation. Plus "orthodoxes", l'autobus parisien de J.-J. Mordini (photo 9), réplique d'un modèle Dinky Toys, et la très belle Bugatti Exacto (Meccano Argentine) de P. Boizard (photo 10). Pour terminer le corbillard de J. Proux (photo 11), très pompeux (il ne manquait que le garde suisse).

La bourse d'échanges devient une (bonne) habitude, animée cette fois ci par J. Féron, A. Querquelin et J. Proux.



Photo 1



Photo 4

PHOTOS WILLY DEWULF CAM 0590 ■
TEXTE JACQUES PROUX CAM 1289 ■

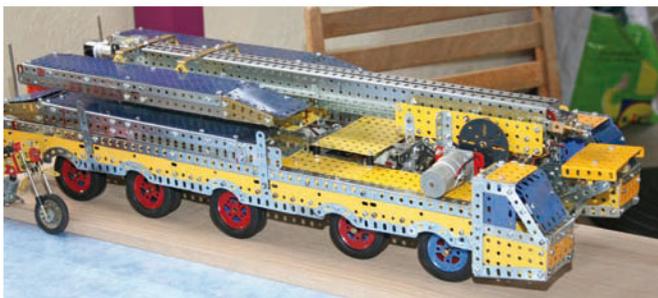


Photo 2

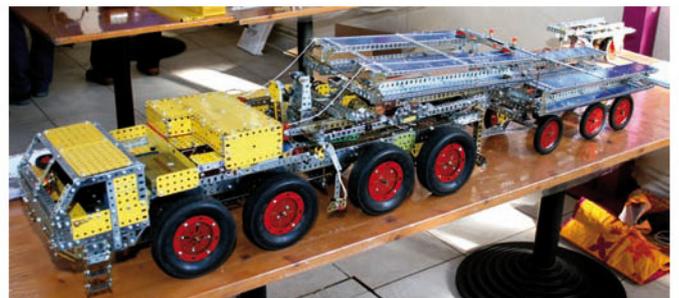


Photo 3

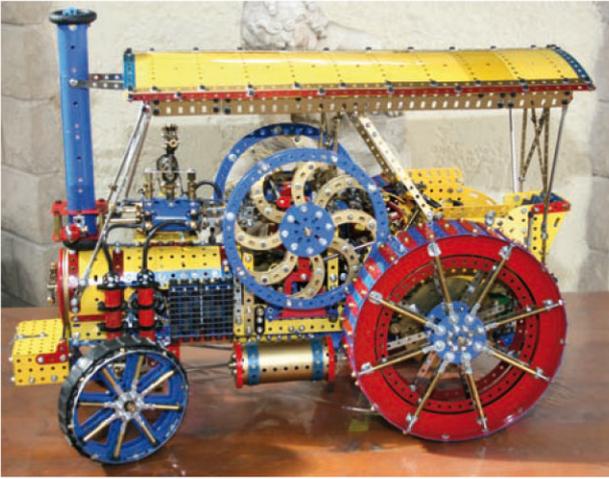


Photo 5



Photo 6

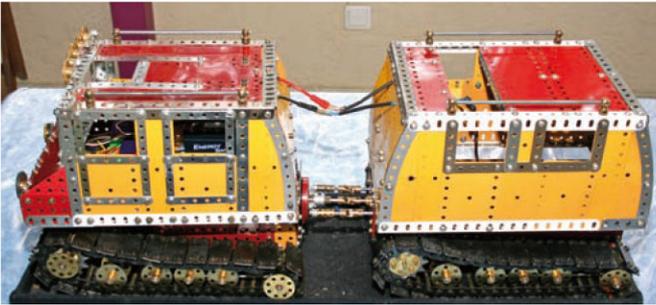


Photo 7



Photo 9



Photo 8



Photo 10

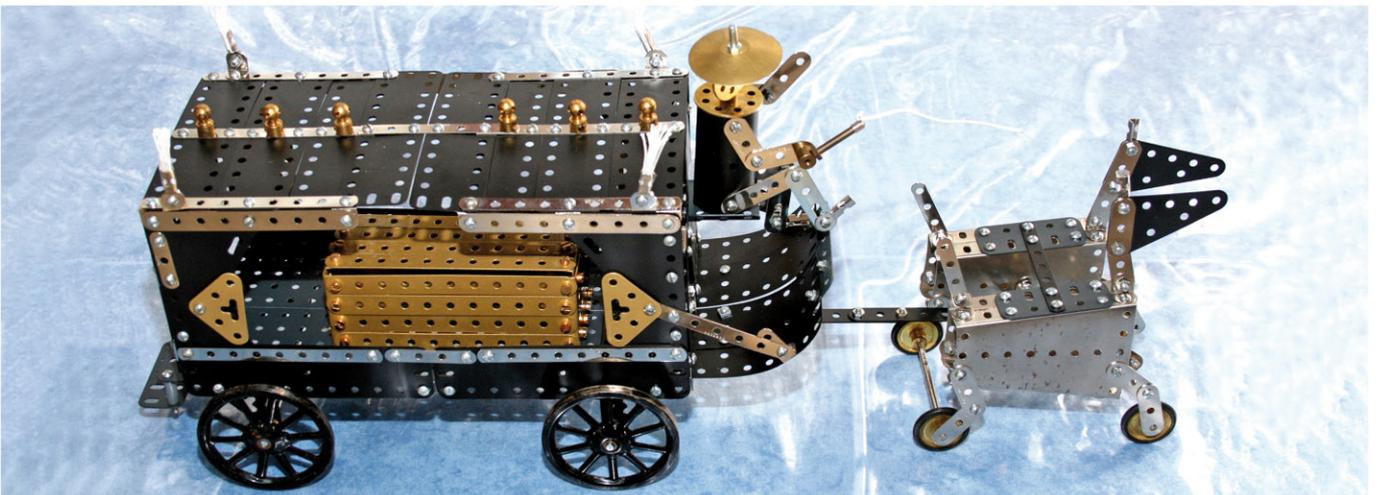


Photo 11

LA SECTION NORMANDE

À MENNEVAL (27)

par Jean-Max Estève

Comme nos fidèles lecteurs ont pu le noter, la Section Normande du CAM a depuis quelque temps choisi comme QG de campagne l'Ancienne Auberge à Menneval.

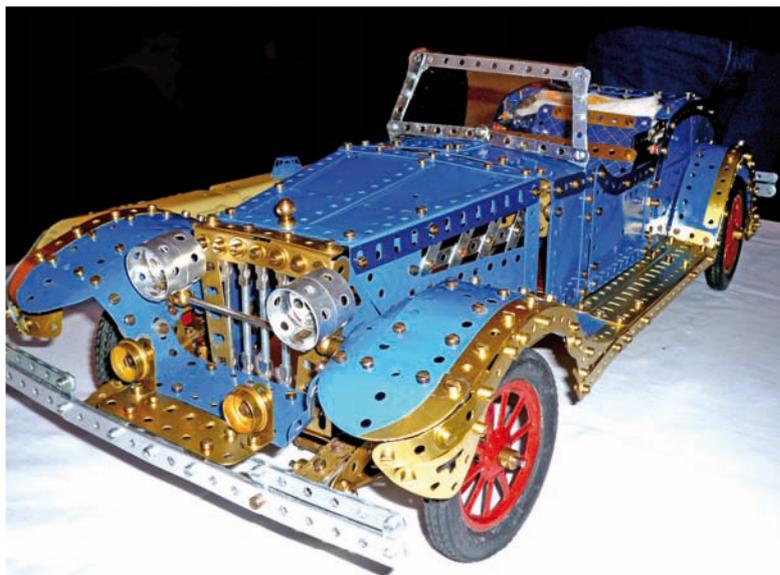
Le 23 février, première réunion de l'année qui a permis d'accueillir deux membres ayant récemment rejoint le groupe, MM. Claude Dupré et Jean Etienne. Jean est un sympathique meccanoman de quatre-vingts onze ans, autrefois musicien de métier. Jean nous a fait partager son plaisir de rencontrer des personnes qu'il n'avait pas vues depuis longtemps.

On pouvait sentir, lors de la réunion du 27 avril, une certaine effervescence monter à l'approche de la grande expo annuelle. Le sujet de créer un évènement de type grande exposition a été abordé. Jacques Tellier nous suggère Le Vaudreuil (27100) pour 2015 avec l'aide de la section Normandie.

Ambiance détendue lors de la réunion du 29 juin. Nous avons eu le plaisir d'accueillir deux vétérans du CAM, MM. Langlois et Portier. Beaucoup de souvenirs et d'anecdotes ont été évoqués au sujet de l'expo annuelle de La Ferté-Macé. Mais déjà d'autres projets d'expositions locales commencent à germer... Nous ne manquerons pas de vous en faire état dans le magazine.

Afin de ne pas courir le risque de voir les réunions reportées pour cause de route impraticable, les réunions auront lieu en 2014 le dernier samedi des mois de mars, juin et septembre, sauf avis de dernière minute.

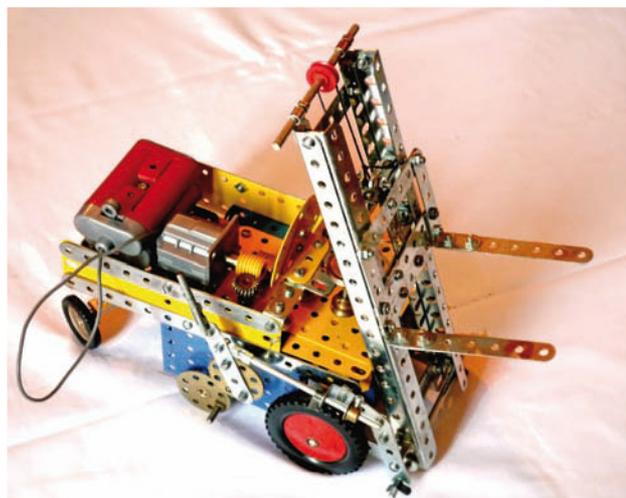
JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■



Modèle d'inspiration boîte n° 10 avant-guerre



Les voitures de François Feuillet



Chariot élévateur de Sylvain Muller



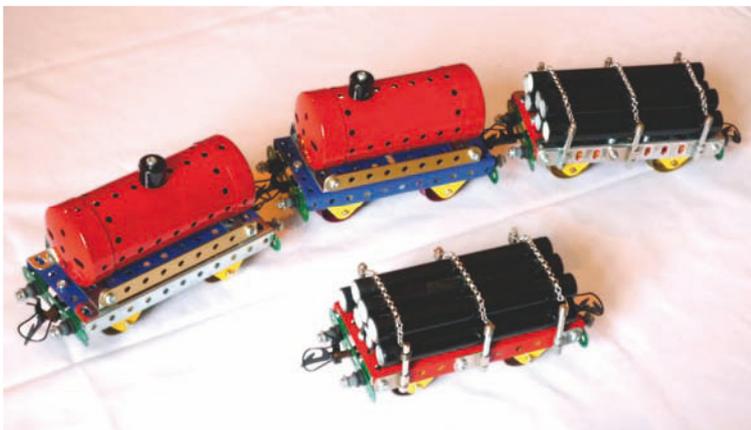
Les petits modèles de Jacques Tellier



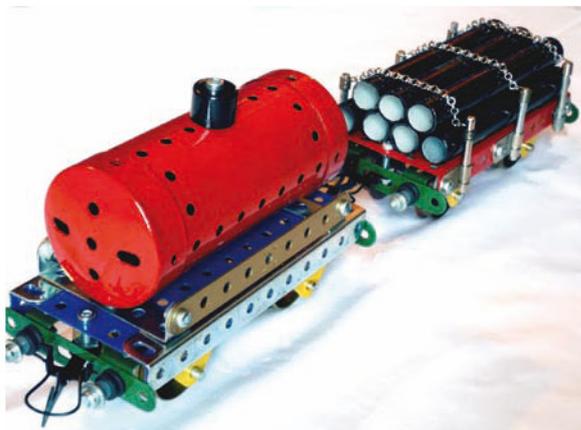
Rotonde et affiches de Christian Allain



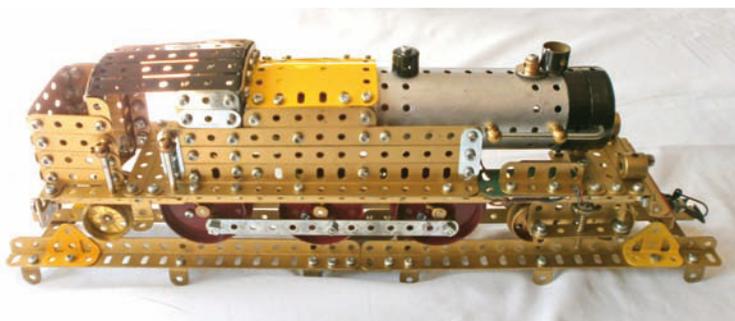
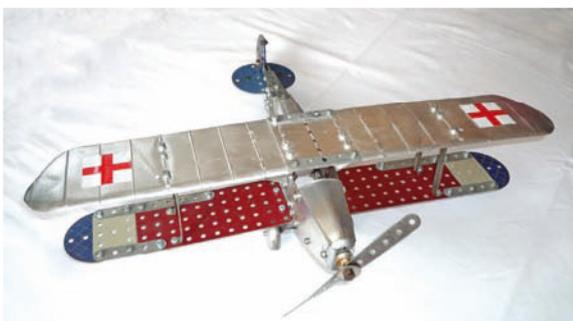
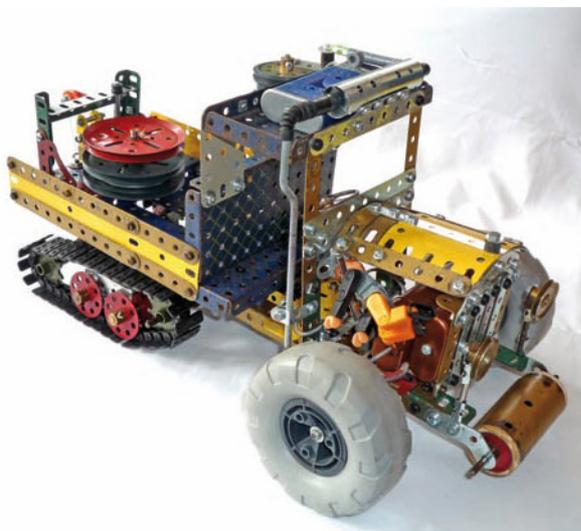
Micheline (copie Hornby) de Francis Deshayes



Wagons de Claude Dupré



Loco JEP de Jean-Pierre Guibert



EXPO NOTRE-DAME-DE-GRAVENCHON

25 & 26 MAI 2013

par Jean-Max Estève

Les 25 et 26 mai 2013, la section Normande du CAM exposait à Notre-Dame-de-Gravenchon.

Nous avons comme exposants :

- Philippe Gaumont avec une magnifique boîte N° 10 à cinq tiroirs ;
- Claude Dupré avec de très belles voitures de la série Tuning ;
- Gérard Baguelin avec une collection de boîtes des années 50 ;
- Anick Didier Quibeuf avec sa Drague flottante ROHR ;
- Jean Max Estève avec sa petite usine Delphinette, un manège d'hélicoptères, une vitrine de jouets de collection, des brochures du Club des Amis du Meccano, pour inciter les visiteurs à adhérer.

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■



Anick Quibeuf et sa drague flottante



La vitrine de Jean-Max Estève

EXPO LA FERTÉ-MACÉ

31 AOÛT & 1^{ER} SEPTEMBRE 2013

par Jean-Max Estève

Excellent week-end que cette exposition Meccano et chemin de fer miniature en binôme CAM et CFE qui, quelques semaines plus tard, nous a ramenés sur les lieux de notre expo annuelle. Un grand merci aux responsables Fertois qui encore une fois ont accueilli les meccanomen.

Durant cette exposition, nous avons dénombré plusieurs centaines de visiteurs. Nous avons eu l'honneur d'avoir la visite de Gérard Hamel (CAM 0013) accompagné de madame.

MM. Tellier, Quibeuf, Muller, Deshayes et Estève ont exposé leurs dernières créations. De nombreuses cartes de visite du CAM ont été données ainsi que quelques magazines anciens.

Meccano existe encore ? Bien sûr, même que l'usine est à Calais. "C'est formidable", nous a-t-on dit.

JEAN-MAX ESTÈVE CAM 0090 ■



EXPO CHÂTENOIS-LES-FORGES

par Jean-Marie Jacquel

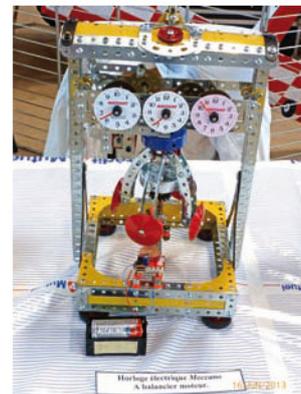
La 14^{ème} exposition de maquettes, figurines et modèles réduits s'est déroulée le week-end du 15 et 16 juin à Châtenois-les-Forges. Ce salon qui a lieu tous les deux ans est sans aucun doute le plus important du Territoire de Belfort, par son étendue - 1000 m² couverts, plus un étang pour les régates - et par le nombre d'exposants venus du grand Est de la France. Je n'ai pas trouvé de volontaires pour participer à cette manifestation, c'est donc avec mon petit-fils Maxime, âgé de 7 ans, que nous avons décidé de mettre en avant notre cher Meccano sur 8 mètres de stand. Nous avons eu l'agréable surprise de rencontrer d'autres constructeurs qui exposaient du Meccano.



Léo Vieljus



Maxime Jacquel



la pendule de M.G.

Leo Vieljus, 7 ans, venu de Guebwiller avec son papa, présentait les modèles de la série Tintin, la Licorne, l'hydravion et la Jeep, ces 3 modèles ne manquaient pas d'allure parmi les constructions en Lego Technic de son copain Ethan. Bien sûr, nous avons parlé du Club avec son père, je lui ai donné une revue et les éléments utiles pour que son fils vienne grossir nos rangs.

Dans une autre allée M.G., ancien membre du CAM, présentait une pendule à balancier moteur ainsi qu'une locomotive à vapeur 0.3.0.

Cette manifestation a connu un franc succès et s'est terminée en beauté par une parade d'anciennes voitures américaines.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 0421 ■

EXPO UNGERSHEIM

par Stéphane Gégout

Membre du CAM depuis 3 ans, je me posais la question de savoir comment je pouvais modestement apporter ma contribution au Club et en particulier à notre section Alsace Franche-Comté. L'occasion s'est présentée à moi lorsque mon amie m'a parlé de sa participation à l'exposition Art et Passion à Ungersheim (Haut-Rhin), les 1^{er} et 2 juin 2013. Nous avons contacté l'organisateur Jean-Pierre Vargas qui a immédiatement adhéré à ma proposition de mettre en place un stand Meccano. Mon objectif était principalement de faire découvrir aux enfants présents ma passion pour le jeu de Meccano.

Objectif atteint au-delà de mes espérances, avec de nombreuses initiations réalisées au cours de ces 2 journées auprès d'enfants très attentifs à mes conseils et aides de découvrir tout ce qu'il est possible de construire avec les différentes pièces mises à leur disposition. Les adultes, quant à eux, étaient agréablement surpris de redécouvrir le célèbre jeu

Meccano qui avait bercé leur enfance, beaucoup pensaient d'ailleurs qu'il n'était plus fabriqué ! Pour terminer la journée du dimanche, une petite démonstration de fonctionnement de la machine à vapeur a ravi bon nombre de visiteurs. Une première pour moi qui je l'espère en appellera d'autres.



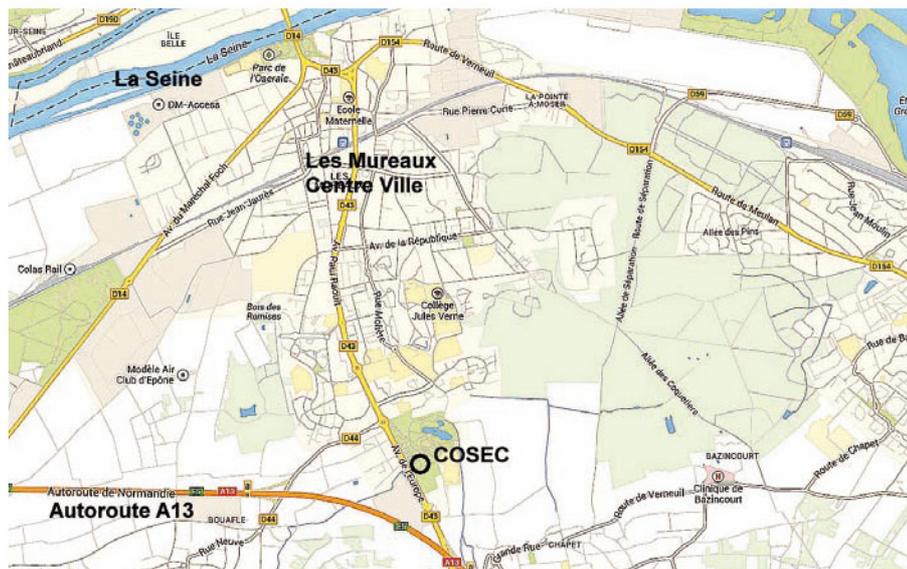
STÉPHANE GÉGOUT CAM 1827 ■



LES MUREAUX (78130)

VILLE D'ACCUEIL DE L'EXPOSITION DU CAM 2014

par Jean-François Nauroy & Hervé Forestier



La ville

Elle est située sur la rive gauche de la Seine à environ 40 km à l'ouest de Paris. On peut y accéder par l'autoroute de Normandie (A13) ou par le train au départ de la gare de Paris St Lazare (environ 30 minutes de trajet).

Dans les années 50, l'écrivain Frédéric Dard y a écrit ses premiers San Antonio, c'était alors une ville de moins de 8000 habitants. Elle a connu un fort développement démographique dans les années 60-80 principalement en raison de l'implantation de sites industriels : Renault Flins (tout proche) PSA Poissy un peu plus loin et Aérospatiale (maintenant EADS/Astrium) dans la ville même.

Elle compte maintenant environ 32 000 habitants et dispose de toutes les infrastructures d'une ville moderne : lignes de bus, médiathèque, nombreux équipements sportifs et culturels. Parmi ceux-ci figure **le COSEC où se tiendra l'exposition Meccano 2014**. Comme indiqué sur la vue aérienne ci-jointe, le COSEC se trouve en entrée de ville côté Autoroute A13. Il peut être également rejoint par bus depuis la gare.

Hébergement

Dans un rayon de 20 km nous avons recensé plus de 20 hôtels, de nombreux gîtes et chambres d'hôtes, au moins trois terrains de camping. La base de loisirs de Verneuil-sur-Seine située à environ 6 km du COSEC, dispose

notamment de chambres à prix modique (avec sanitaires privés ou collectifs) et d'emplacements pour caravanes et camping cars.

Visite et Tourisme

Nous pensons vous proposer deux visites guidées : un site industriel et un site touristique. En individuel nous vous recommandons la balade pédestre en bord de Seine du pont de Meulan-Les Mureaux à la base de loisirs de Verneuil. Cette promenade passe à proximité du Cercle de Voile de Paris, du Yacht Club d'Ile-de-France et du site d'intégration de la fusée Ariane 5. Au cœur de la ville, il y a le château de Bécheville, qui a vu passer notamment Stendhal et qui abrite le Conservatoire de musique, danse et arts dramatiques.

Aux alentours, vous pourrez visiter les châteaux de Versailles et de Saint-Germain-en-Laye, la maison de Monet et le musée des impressionnistes à Giverny et, bien sûr, la capitale : Paris qui n'est pas si loin !

Parmi les lieux moins connus : Poissy (collégiale et musée du jouet), Mantes-la-Jolie (collégiale et musée de l'Hôtel-Dieu) ainsi que le plateau du Vexin, de l'autre côté de la Seine, à découvrir grâce à des sentiers du patrimoine aménagés dans huit communes.

Les organisateurs remercient encore une fois la municipalité des Mureaux pour son excellent accueil, la mise à

disposition du COSEC ainsi que pour l'aide logistique apportée. Nous vous donnons rendez-vous aux Mureaux dernière semaine de mai 2014. Plus de renseignements sur les sites du CAM et de Rémi Lanne.



Château de Bécheville



Plan d'eau avec régates sur la Seine

REVUE DE PRESSE : LE MONDE DU MECCANO

par Jean-François Nauroy

The Meccano Newsmag - N° 126 – Juillet 2013

Horloge astronomique par Pat Briggs,
Introduire un petit animal Meccano dans ses modèles par John Hornsby,
Souvenirs par Richard Barker,
Histoire de la série des "Hornby Companion" par Peter Gurd,
Pont dans le style Meccano installé sur un canal à Bolton (UK), par Geoff Brown,
Compte rendu d'expos : Maghull par Wendy Miller, Skegness, Oxtou par Margaret Massingham, Bryton Toy par Geoff Brown,
La destinée de l'horloge de Rahm, traduction d'un article de Claude Lerouge par John Nuttal,
Les frères et sœurs de Frank Hornby par Jim Gamble.

Canadian MeccaNotes – Juin 2013 - Numéro 70

Pneus de grande taille par Frank Curry (www.cmamas.ca/meccano/cmversand/tires),
Compte rendu d'expos : Meccanuity (UK) par Don Morton, Barrie, Kingston, Ottawa (www.cmamas.ca)
La couronne circulaire 118 et ses étonnantes dimensions par Ed Barclay,
Comment couper et raccorder les chaînes Meccano par Ron Lepofsky.

Meccano Québec - N°28 - Juillet 2013

Comptes rendus d'expos : Laval, Ottawa par Larry Yates et James Bobyn,
Grue Liebherr LR1750 par Jacques Langevin,
Cinq thèmes de construction (avion, camion citerne, grue de chemin de fer, hélicoptère, voiture) par Laurent Daoust.

Scheffield Meccano Guild Journal N117 -Juin 2013

Comptes rendus d'expos : Laughton-en-le-Morthen, (photos sur www.nzmeccano.com/image-34584) par Eric Wright,
Russ Car and Lesley Mitchell, Meccanuity et La Ferté-Macé par Rob Mitchell,
Un regard sur le site des Meccanomen du Québec, www.meccanoquebec.org,
Actionner un grappin de grue avec deux cordes par John Ozyer-Key et Rob Mitchell,
Tricotin à deux fils par Graham Jost,
Dictionnaire Meccano, lettre O suite,
James Watt, lignes droites et pantographes en 3D par Allan Clough,
Installation d'une éolienne de 132 m de haut (ingénierie) par Rob Mitchell et John Ozier Key.

Constructor Quarterly - N° 100 – Juin 2013

Un numéro de 100 pages !!
Grue flottante Langer Heinrich par Joseph Attard (Malte), le modèle peut être vu sur youtube, tapez "Langer Heinrich crane",
Motocycliste dans un cercle de la mort par Bernard Périer,
Les grands hommes derrière CQ, un hommage rendu par Robin Johnson à Keith Cameron, Bert Love, Alan Partridge, Brian Rowe, Bill Thacker,
Une horloge pilotée par quartz par Stephen Jeavons,
Souvenir de la boutique Madoc par John Bridger,
Tricotins, l'évolution continue par Graham Jost,
Ma façon de faire du Meccano par Ken Senar,
Une machine à composer de la poésie par Chris Shute,

Promeneur et son chien par Bernard Périer,
Autobus Leyland de Geoff Wright décrit par Michael Walker,
Citroën 2CV en Eitech par Bernard Périer, tricycle en Trix,
Matériel publicitaire à destination des enfants par Roger Mariott,
Grue de port LMM 250 d'Antony Gane décrit par Antony Els,
Un vieux thème en nouvelles couleurs par Norman Brown,
Mémorial Meccano aux grands inventeurs par Michel Denny,
Une pièce Meccano sans référence par Richard Pullen de la société Meccano,
Une machine à calculer par Geoff Benett.

Bulletin du CFE N°109 Juin 2013

Histoire des poteaux télégraphiques,
La Micheline de Madagascar,
Compte rendu de l'expo de la Ferté-Macé,
Passion des ports ferroviaires,
Motorisation des aiguillages Hornby,
Les locomotives-jouets à vapeur,
Locomotive 131 Merkur.

NZFMM Magazine –Vol. 37 N°2 -Mai 2013

Les Meccanomen Néo-Zélandais (4 Clubs) organisent leur convention nationale tous les deux ans pendant le week-end de Pâques dans une ville différente. Ce numéro est consacré essentiellement à la convention de Pukekohe cette année (photos sur <http://www.flickr.com/photos/meccanohig/sets/>)

NZFMM Magazine –Vol. 37 N°3 -Août 2013

Locomotive du chemin de fer Néo-Zélandais par Neil Carey (photos sur le site du Club),
Tracteur forestier par Bruce Geange,
Boîte 6515 série multi-modèles par Bob Prescott,
Hommage à Llyod Spackman et Bruce Haines, disparus en 2013,
Radiocommande 12 canaux et contrôleur de vitesse pour moteurs électriques par Stan Baker,
Compte rendu d'expos : Auckland et Watakere par Gary Higgins et Les Megget (<http://www.flickr.com/photos/meccanohig/>), Christchurch par Mike Howse,
Les volants Meccano par William Irwin,
Les 12 premiers magazines Meccano Néo-Zélandais en 1976 par Peter Hancock.

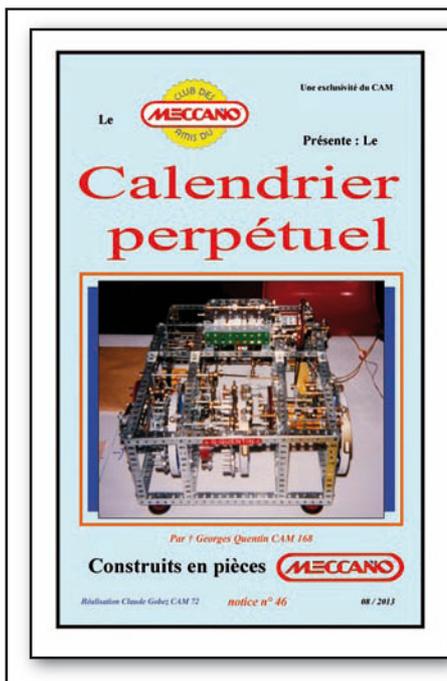
AMS Bulletin 69/13

Compte rendu expo à Weltall par Peter Thomas,
Avion quadrimoteur Junkers G38 par Bruno Muhlehalter,
Tronico, jeu de construction avec des trous carrés par Peter Thomas et Wolfgang Repke,
Camion Grumier par Peter Zobrist,
Stokys par Han Rudolf Stadtmann,
Chariot élévateur par Markus Zanelli.

Holy Trinity Meccano Club Newsletter – Été 2013

Les grands noms de la révolution industrielle par Colin Davies,
Compte rendu du meeting par James Dowswell,
Modèle pour démontrer les principes du gyroscope par Gerry Kingston,
Joysticks de Jim McCulloch (vus à la Ferté Macé).

ANNONCES



L'odeur du papier

Voici la notice n° 46 "Calendrier perpétuel" de + Georges Quentin CAM 0168. Un ouvrage de 15 pages de texte pour expliquer le montage du modèle, 17 pages de dessins et 14 photos.

Un extrait du sommaire : principe de fonctionnement, jour, mois, réalisation en pièces Meccano, compteur d'année, année bissextile, etc.

Soit 45 pages tout en couleurs, 35 € franco France.

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

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

La vie des sections octobre-décembre 2013

Section PACA

19 Octobre à Vence (groupe Nice).

1 au 6 novembre à Brignoles (groupe Marseille).

7 décembre à Brignoles (groupe PACA) – thème : modèles de la boîte n° 7.

Contacts :

Jacques Proux - tél 04 94 45 71 37 - email jacques.pierre.proux@wanadoo.fr

André Querquelin - tél 04 93 58 67 24 - email andre.querquelin@wanadoo.fr

Section Alsace Franche-Comté

26 et 27 octobre 2013 - Expokit Besançon.

Contact :

Jean-Marie Jacquelin – email jeanmarie.jacquelin@dbmail.com

Section Dauphiné

5 et 6 octobre 2013 - Exposition Meccano salle des fêtes de Saint Romans.

Le samedi de 14 h à 18 h 30 - Le dimanche de 9 h à 18 h.

Contact :

Bruno Odeyer – email brunoodeyer@sfr.fr

Section Aulidel

La section Aulidel s'est réunie le samedi 8 avril 2013 en Corrèze au domicile d'André Bénéteau.

Tout d'abord, des nouvelles de Daniel Gisclon, président de la section : son état de santé est en voie d'amélioration.

Le thème de la réunion était la motorisation (avec ou sans fil) de nos modèles Meccano, chacun a pu montrer son savoir-faire avec des réalisations concrètes.

Joël Lemarchand, par son expérience du modélisme avant de s'adonner au Meccano, nous a présenté des solutions très intéressantes en radiocommande, à des coûts abordables.

ANDRÉ BENETEAU CAM 1524 ■

PETITES ANNONCES

■ **BITOT M. - CAM 1598**
4 chemin des Pierrodins
21000 DIJON
Tél. 03 80 71 58 68
e-mail michelbitot@orange.fr

Achète pièces électroniques Meccano du début des années 1970 :

- réf. 602/604 cellule photo-électrique ;
- réf 608/610 ampoule et support ;
- réf 606 relais.

Un set complet devait être disponible avec d'autres pièces.

■ **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

Recherche Meccano boîte Sonic & Knuckles Chemical Plant Racing Playset (2012).

■ **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-SAINTE-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.

Et encore...

Exposition "merci Gustave" à Levallois Perret du 23 novembre au 8 décembre 2013

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

Pour les étourdis, les retardataires, dépêchez-vous de proposer vos constructions.

Prendre contact avec :

BERNARD GARRIGUES CAM 0254 ■

SKEGNESS 2013



1^{ER} PRIX - LOCO À VAPEUR "REMEMBRANCE" DE BOB SEATON
dans sa splendide livrée verte.



2^{ÈME} PRIX - LES 7 MERVEILLES DU MONDE PAR MICHAEL WHITING
dont la pyramide de Kheops et les jardins suspendus de Babylone.

SKEGNESS 2013



3^{ÈME} PRIX - LOCO À VAPEUR LA "DUCHESS OF HAMILTON" DE RICHARD SMITH
tout en rouge bordeaux.



5^{ÈME} PRIX - CAMION MERCEDES BENZ À CIMENT DE NICK RODGERS
tout en rouge et reproduisant à merveille les formes complexes d'un camion-citerne.