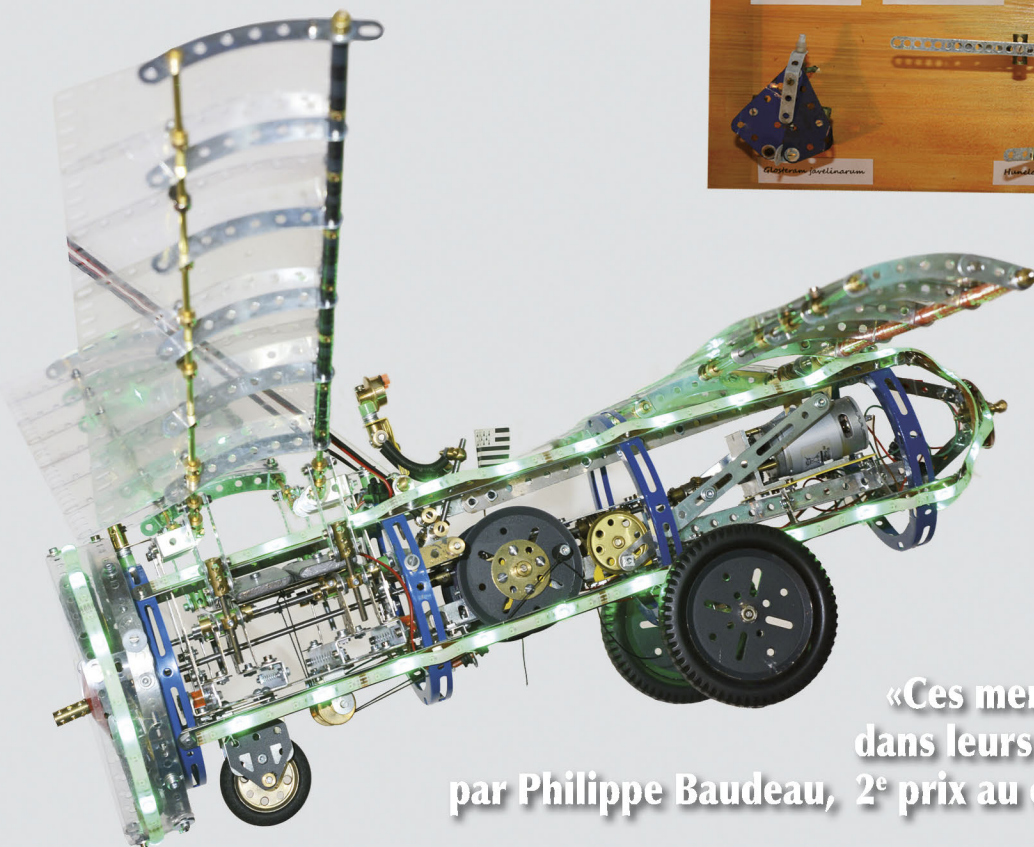
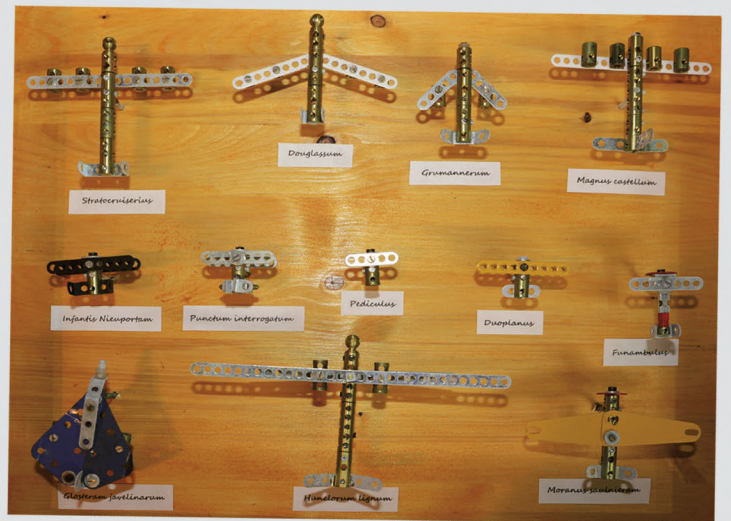
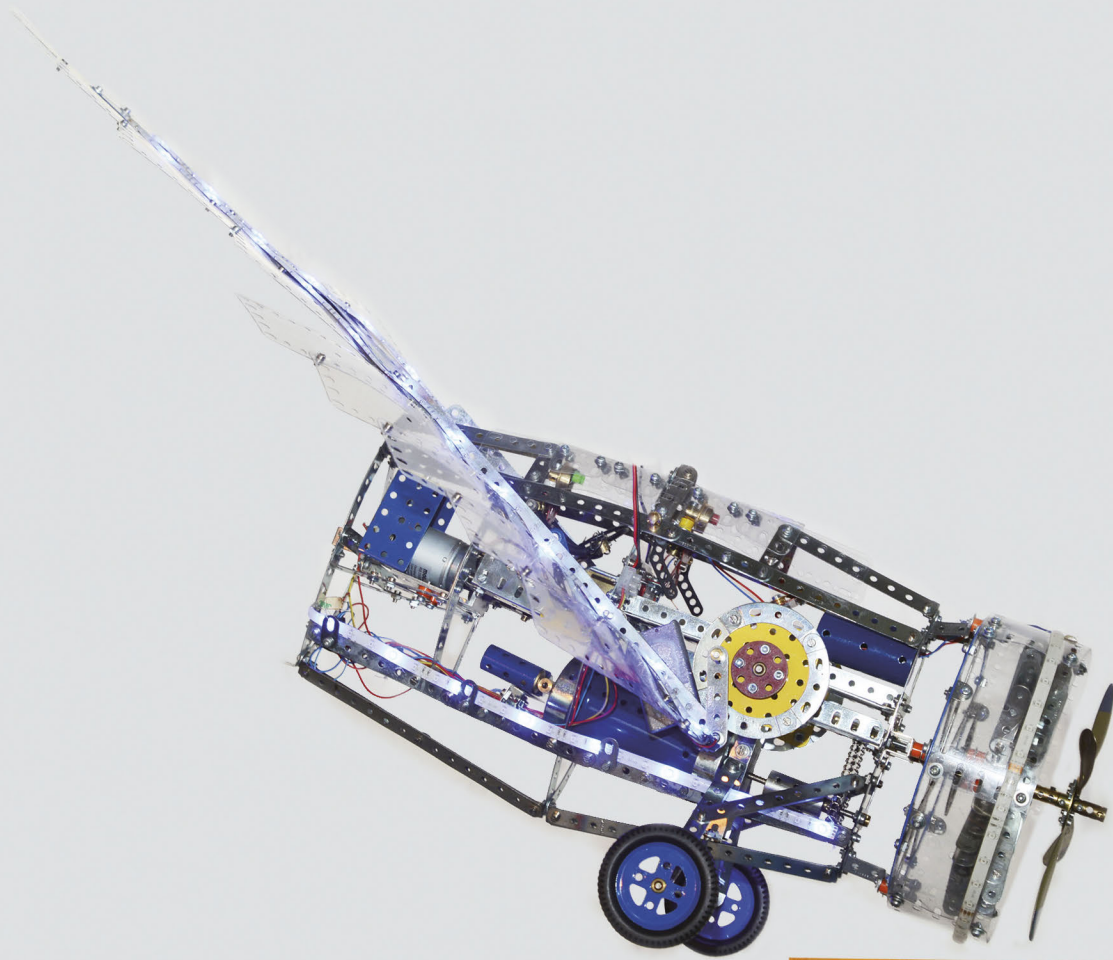


**Latécoère 28 de Jean-Marie Jacquel
et Avro Lancaster de Christophe Dondeyne,
respectivement 1^{er} et 3^e prix du concours thématique
à l'exposition de Garges-lès-Gonesse**



«Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines»
par Philippe Baudeau, 2^e prix au concours thématique



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 - F41 600 YVOY-LE-MARRON <i>Responsable section Centre</i>
Vice Président :	Sylvain Muller
Secrétaire :	Jean-Max Estève - <i>Responsable section Normandie</i> tél : 02 31 98 96 27 - 07 89 98 80 03
Trésorier :	Claude Dupré
Rédacteur en chef :	Jean-François Nauroy
Administrateurs :	Philippe Antoine - <i>Animation stand enfants</i> Philippe Baudeau André Bénéteau - <i>Responsable sections Aulidel et Aquitaine</i> Aubin Fanard - <i>(et relecture magazine)</i> Jean-Claude Brisson - <i>Relations avec la société Meccano</i> Jean-Marie Jacquel - <i>Responsable section Alsace Lorraine Franche-Comté</i> Frédéric Roger - <i>(et relecture magazine)</i> Jean-François Vincent - <i>(relecture du magazine)</i>
Responsables de section :	Bernard Garrigues - <i>Responsable section Champagne et relations avec la Sté Meccano</i> Frédéric Pamart - <i>Responsable section Picardie</i> Jean-Pierre Greiner - <i>Responsable section Île de France</i> Pierre Jaillet - <i>Responsable section Bourgogne</i> Daniel Bernard - <i>Responsable section Rhône-Alpes nord</i> Jean-Pierre Charras - <i>Responsable section Dauphiné</i> Jacques Proux - <i>Responsable section PACA – (et relecture magazine)</i> Serge Lassausaie - <i>Responsable section « 07-38-42-69 »</i>
Revue de Presse :	Albin Treil - <i>(et relecture du magazine)</i>
Site Internet :	Claude Gobez
Traitement photos :	Jacques Vuye

Le Club des Amis du Meccano

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

Adhésion annuelle 2017 : 49 euros, à verser au trésorier : Claude Dupré – 5, route du Stade -

F 76330 PETIVILLE– tél : 02 35 39 90 98

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

(25 euros pour les moins de 18 ans, 58 euros pour les membres résidant hors CEE).

L'adhésion annuelle permet de recevoir 4 revues, un calendrier, l'annuaire du club et la carte de membre.

Numéro de compte du CAM : CA Normandie-Seine ND GRAVENCHON

IBAN : FR76 1830 6000 6636 0983 3614 659 - BIC : AGRIFRPP883 Club des Amis du Meccano

Crédit photos :

J. Baranger – A. Bénéteau – J-M. Blévoit – M. Bréal – J-C. Brisson – A. Cisey – O. Depardieu – W. Dewulf – G. Eiermann – J-M. Estève – B. Garrigues – G. Gimel – M. Girol – C. Gobez – J-M. Jacquel – A. Larchier – M. Leroy – C. Mollica – J-F. Nauroy – R. Thorpe – J-P. Veyet – J. Vuye

Mise en page, impression et routage :

IMPRIMERIE DES CAPITOULS - 31130 FLOURENS

Date limite des envois pour le prochain numéro :

10 Août 2017

Par email : jean-francois.nauroy@wanadoo.fr

Par courrier : Jean Francois Nauroy

4 rue des Crosnières - 78200 Mantes la Jolie

Tel 01 34 78 58 14

Parution du N° 140 : Octobre 2017

SOMMAIRE

EDITORIAL

Le mot du président 4

LES PAGES JEUNES

Concours Meccano 20175-6

EXPOSITION DE GARGES-LÈS-GONESSE

Inauguration Garges.....7-8

Les concours.....9

Assemblée Générale..... 10-15

Rétrospective..... 16-32

CONSTRUCTIONS 1^{ÈRE} PARTIE

Finisseurs pour pistes d'aéroport (suite)33-35

Orienteur automatique..... 36-37

Drague 38-42

Rotative d'imprimerie..... 43-44

LE COIN DES COLLECTIONNEURS

High Capacity Wagons 45-47

CONSTRUCTIONS 2^{ÈME} PARTIE

Toboggan ferroviaire 48-50

Latécoère 28..... 51-52

LES EXPOSITIONS

AULIDEL.....53

Bellegarde et autres 54-56

Menneval.....57

Boves 58-59

Château de Pierre-de-Bresse..... 60

DIVERS

Collection Hachette 61-62

Résultats du sondage 63-64

Revue de Presse - Infos lecteurs 65-66

Garges..... 67-68

CONTENTS

EDITORIAL

Word from the President 4

YOUTH PAGES

Meccano contest 20175-6

EXHIBITIONS

Opening speeches7-8

Contests.....9

General Assembly..... 10-15

Retrospective..... 16-32

MODEL BUILDING 1

Asphalt paver finisher (suite) 33-35

Solar panel orientation system 36-37

Dredge 38-42

Rotary printing press 43-44

COLLECTORS CORNER

High Capacity Wagons 45-47

MODEL BUILDING 2

Feeder hopper for coal 48-50

Latécoère 28..... 51-52

EXHIBITIONS

AULIDEL.....53

Bellegarde and others..... 54-56

Menneval.....57

Boves 58-59

Pierre-de-Bresse Castle..... 60

MISCELLANEOUS

Hachette Collection 61-62

Results of the survey..... 63-64

Press review – infos for readers..... 65-66

Garges..... 67-68

Le mot du président

Garges, c'est fini...

Encore un grand merci à nos amis Christian et Françoise Mollica ainsi qu'à Patricia Genty pour l'organisation sans faille de notre fête annuelle. Grâce à eux, nous avons établi un nouveau record d'exposants présents ou représentés puisque nous étions 102 sur 12 pays dont plusieurs de l'autre bout du monde !

Malgré le peu de visiteurs, les ventes au profit du CAM ont été d'un bon niveau. D'autre part nous avons enregistré sept nouvelles adhésions, dont trois enfants.

Les élections

Albin Treil, sortant, n'a pas souhaité se représenter (tout en conservant la fonction Revue de Presse). Nous devons d'autre part remplacer notre ami Jean Tresson qui nous a quittés il y a un an.

Philippe Baudeau et André Bénêteau ont été élus en remplacement.

Je vous confirme que notre exposition 2018 aura lieu à Larmor-Plage (à 5 km de Lorient).

Le thème du concours sera :

Ports et navires, de la rame au solaire

VOTRE PRÉSIDENT BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■



Philippe Baudeau

Nouveaux administrateurs



André Bénêteau

Nouveaux administrateurs

DÉCÈS DE MICHEL GIROL CAM 593

Michel nous a quittés le 30 avril à l'âge de 75 ans. Ce retraité des Télécom, radio amateur assidu, faisait partie du Radio Club Belfort. C'était également un excellent constructeur Meccano.

Avec le concours de Marcel Pahin, on lui doit de très belles horloges : horloge 400 jours décrite dans la revue n° 60, horloge électrique parue dans la revue n°73. Dans les numéros 88 et 89, on peut lire la description d'un télégraphe morse réversible. En hommage à notre ami, vous trouverez dans ce magazine le dernier article qu'il a fait parvenir à la rédaction. Nous présentons à sa famille et à ses proches nos sincères condoléances.

JEAN-MARIE JACQUEL CAM 461 ■

POUR ENRICHIR LE SITE DU CLUB.

Recherche la date du document en figure 1 (dans l'ovale une réf. en dernière page du document)

Recherche la couverture et la dernière page du document en figure 2

Prendre contact avec moi.

Par avance merci pour votre aide.

CLAUDE GOBEZ CAM 072 ■



Fig. 1



Fig. 2

CONCOURS MECCANO DANS LES COLLÈGES DU NORD/PAS-DE-CALAIS

REMISES DES PRIX À HÉNIN-BEAUMONT

par Bernard Garrigues



Fig. 1 Interview de Bernard Garrigues



Fig. 2 Les participants collégiens et professeurs

A l'initiative de l'UIMM (Union des Industries et Métiers de la Métallurgie) du Nord/Pas-de-Calais et du Pôle d'excellence Mécanique Mecanov, un concours annuel appelé « Challenge Meccano » a été lancé dans les collèges (voir Magazine 138). L'inscription reste à l'initiative des professeurs qui encadrent le projet.

130 jeunes et 25 enseignants de la région ont répondu « présent ».

Le principe : Proposer aux jeunes collégiens d'innover dans la construction de modèles Meccano. Les collégiens doivent rivaliser d'ingéniosité afin de développer une construction innovante incluant un « mécanisme de transformation ou de transmission de mouvement ». Les meilleurs projets sont sur : www.mecalive.com.

Bonus cette année pour quelques points supplémentaires : Réalisation d'un décor – Lien avec d'autres disciplines – Commande programmée – Création de pièces en imprimante 3D – interview d'un Professionnel – Visite d'une entreprise

Le CAM a répondu à l'invitation de Nadine Ficheux (UIMM NPDC) pour animer la journée, et représenter « Meccano » partenaire de ce projet depuis 7 ans, qui n'a pu se libérer pour cette occasion.



Fig. 3 Remise des prix

Michel Bréal avec sa grue de Calais, et votre serviteur avec le Tir au canard – Ascenseur et Passe Boule de Paul Freydl (remis en 12 Volts pour l'occasion) et les engrenages fous du frangin Succès garanti pour les 5 modèles !!! Les professeurs (et le jury) sont très intéressés par la carte « Arduino » dont l'utilisation est encore à développer au sein des équipes. Durant la visite des stands, l'animateur m'a permis de rappeler l'histoire succincte de « Meccano » jouet qui a traversé le 20^e siècle, et de parler de notre passion également avec Michel.

Le jury a délibéré et la remise des prix a eu lieu (où j'ai représenté « Meccano » pour cette manifestation) :

Pour ne citer que les premiers

- Collège Jean Jaurès de Bourbourg « **l'éclusette** » fonctionnement d'une écluse, « **le télésiège** » un peu succinct,
- Collège Saint-Exupéry Onnaing « **la mecca'raignée** » joli modèle,
- Collège Jean Demailly Seclin : « **la serre Meccano** » avec ouverture des bâches,
- Cité scolaire Lavoisier Auchel « **la foreuse écologique** » à énergie solaire dans la terre,
- Collège Saint-Exupéry Onnaing : « **le train fantôme** »,
- Collège Jean Demailly Seclin « **le meccadraw** » engin avec un stylo piloté,
- Collège Pierre et Marie Curie Lievin « **l'unstoppable Curie** »,
- Collège Albert Roussel Tourcoing « **Le pont hydraulique de Tourcoing** », (avec une vis réalisée avec une imprimante 3D). On peut trouver sur Youtube des vidéos de tous ces modèles.

Personnellement, j'ai beaucoup aimé la plage avec les « **véhicules flottants** » sur l'eau et la plage installée par les filles... et le taille crayon !!!

La remise des prix a eu lieu pour tous les participants...

Quelques questions pertinentes aux élèves dans les gradins :
Q : Faites vous du « Meccano chez vous » ? R : très peu, mais ceux qui en font sont reconnaissables à leur modèles.

Q : Quels sont ceux qui veulent faire leur métier dans la métallurgie..... R. sur 200 enfants environ, deux ont levé le doigt !..... C'est un bon début, mais il y a encore du travail !

La remise des prix a été suivie d'un cocktail déjeunatoire. Et l'après midi, pendant 1h1/2 un exercice était demandé aux collégiens par équipes, sans leurs professeurs, de faire une « pince » avec des boîtes « Monoplace de course ». Deux équipes se sont démarquées. Pour les autres, il conviendra de s'entraîner pour l'année prochaine ! Une anecdote amusante, la réflexion d'un collégien, voyant nos modèles en arrivant dans la salle, s'est écrié : « Ce n'était pas la peine que je fasse le concours, ils sont sûrs de gagner !!!!! »

BERNARD GARRIGUES CAM 254 ■



Fig. 4 Crayonneur

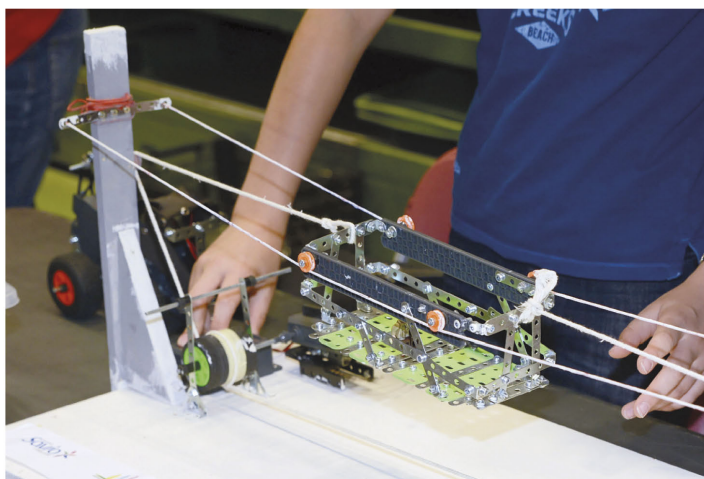


Fig. 5 Télécabine

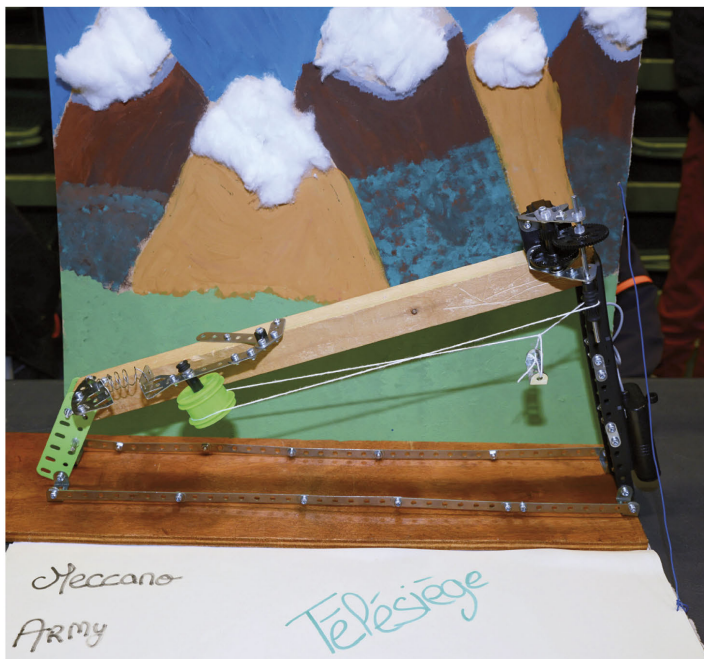


Fig. 6 Télésiège



Fig. 7 Foreuse écologique

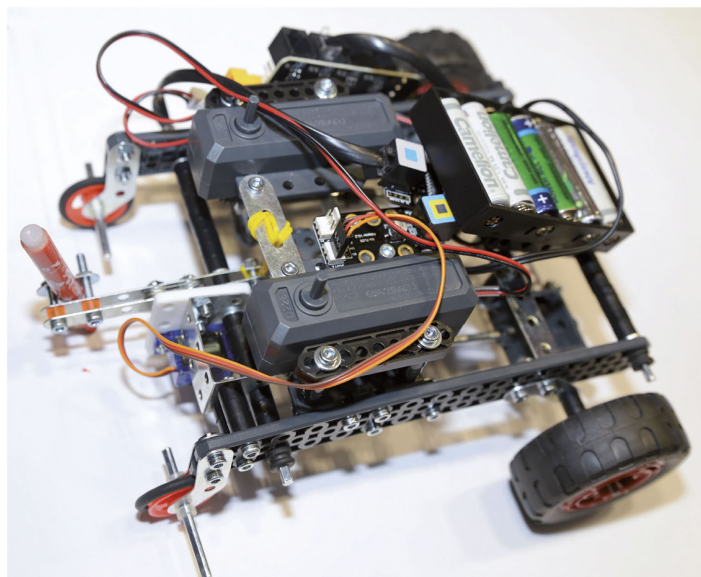


Fig. 8 Rotopaddle



Fig. 9 Train fantôme

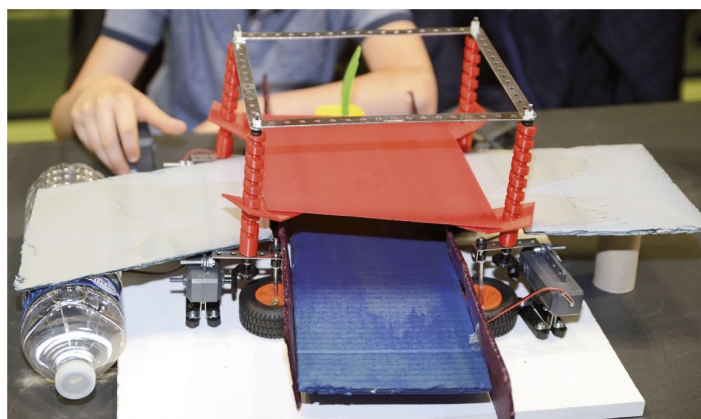


Fig. 10 Pont hydraulique de Tourcoing

GARGES-LÈS-GONESSE 2017

LES DISCOURS DE L'INAUGURATION

Allocution de Monsieur Maurice Lefèvre, maire de Garges-lès-Gonesse

Mesdames, Messieurs les Élus,
Monsieur le Président du Club des Amis du Meccano,

C'est avec une grande joie que je vous souhaite la bienvenue à Garges, pour l'ouverture de la 44^e exposition internationale de Meccano.

Exposition internationale, c'est dire l'honneur que vous nous faites, chers organisateurs et passionnés de Meccano, de venir, après Calais, au sein de notre Ville.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour saluer toutes les personnes qui ont permis de vous faire venir à Garges : je pense à Maurice Perraut, Fondateur du Club, Bernard Guittard, Président du Club des Amis de Meccano et à Christian Mollica, organisateur de l'exposition et qui a habité pendant près de 24 ans à Garges, ville à laquelle il reste attaché si l'on en juge par son implication dans ce projet. Et bien évidemment, à tous les exposants qui permettront de faire vivre lors des prochains jours cet événement.

Aujourd'hui, à l'heure où le sentiment d'appartenance européenne peut faire douter certains, je peux vous affirmer qu'ici à Garges, nous sommes citoyens européens mais, plus largement, citoyens du monde.

La diversité culturelle de Garges en fait sa richesse ; son vivier associatif également.

Sportive, culturelle, intergénérationnelle, artistique : près de 690 associations font vivre Garges, toutes différentes les unes des autres.

La diversité des nationalités représentées ici parmi les 102 exposants montre également ce point commun avec Garges : Allemagne, Angleterre, Italie, Suisse, Pays-Bas mais aussi Australie sont les délégations des passionnés venus nous faire découvrir leurs créations.

Petits et grands peuvent se retrouver à l'occasion de ce rendez-vous et autour d'une même passion : l'art d'imaginer, créer, de manière ludique et éducative, différents modèles mais aussi s'inspirer et inspirer les constructeurs d'un jour ou de toujours...

Profitez pleinement de ces journées de rencontres et d'échanges.

Bienvenue à la 44^e exposition internationale de Meccano !
Bonne visite à chacun !

Allocution de l'organisateur, Christian Mollica

Monsieur le Maire,
Mesdames Messieurs les Elus,
Mesdames, Messieurs,

Monsieur le Maire, lors des vœux de la nouvelle année 2015, je vous proposais qu'une Exposition Internationale Meccano



ait lieu une année dans votre ville. Vous avez aussitôt accepté l'idée. Depuis, le projet a pris forme et nous voici réunis pour la 44^e Exposition Internationale Meccano. Au nom du Club, je tiens à vous remercier bien sincèrement.

Plus de 102 exposants sont réunis. Je nommerai tout spécialement Monsieur Maurice Perraut fondateur du CAM qui nous honore de sa présence. Mais c'est aussi une grande joie que d'accueillir à Garges-les-Gonesse où se rencontrent plus de 40 nationalités, des amis venant d'Angleterre, d'Ecosse, de Suisse, de Hollande, d'Allemagne, de Belgique, du Luxembourg, d'Italie... Je ne manquerai pas de citer Edmundo Veiga, Brésilien, André Théberge, Canadien – tous deux inscrits comme visiteurs, et nos amis Johnson, d'un Club australien, inscrits comme exposants.

Si cette Exposition a lieu, c'est grâce à la collaboration des services de la Mairie. Je remercie tout spécialement :

- Monsieur Benoît Jimenez qui a su répondre sans relâche à toutes mes requêtes et a mis à disposition plusieurs centaines de fascicules sur la ville,
- Mesdames Sourdou et Garcia, du service Infographie, qui ont travaillé à la réalisation des affiches et flyers sans oublier la communication,
- Monsieur Gonzalez, président de l'Association des Portugais de Garges-lès-Gonesse, qui prend en charge la buvette, les plateaux repas et le banquet,
- Les services techniques qui ont apporté tables et chaises utiles à l'Exposition.

Merci aussi aux amis du CAM, tout particulièrement à :

- Bernard Guittard, président du CAM
- Jean-Max Estève, secrétaire - Claude Dupré, trésorier
- Jean-François Nauroy - Hervé Forestier - Olivier Depardieu - Bernard Garrigues - Claude Gobez - Jacques Vuye qui m'ont conseillé à multiples reprises pour la bonne organisation de l'Exposition.

Je remercie aussi Patricia Genty qui n'a pas hésité à se déplacer à maintes reprises lors de réunions en mairie, et à prendre contact avec divers Offices de Tourisme pour la communication.

Merci à tous ceux qui m'ont encouragé par des messages écrits ou téléphoniques.

Pour conclure, je voudrais remercier Françoise, mon épouse, qui a donné de toute son énergie à la réalisation de ce grand événement.

Merci à tous. Et que ces journées soient l'occasion de rencontres dans la diversité.

Allocution de Bernard Guittard, Président du Club des Amis du Meccano

Tout d'abord, je voudrais remercier chaleureusement tous les artisans de cette magnifique manifestation.

Monsieur le Maire, un grand merci pour avoir donné votre accord pour nous permettre d'utiliser ce très beau complexe sportif et l'Espace Associatif des Doucettes qui regrouperont l'ensemble des activités du CAM tout au long de cette exposition.

Merci à Benoît Jimenez, maire adjoint, pour sa disponibilité, et son professionnalisme avec qui nous avons construit toute l'organisation de notre grande fête annuelle du Meccano.

Merci à Mme Sourdot et Madame Garcia pour leur collaboration à l'élaboration de l'affiche, des flyers ainsi que pour tout le travail de communication.

Merci à Monsieur Cordonnier et au service technique de la ville.

Merci à Françoise et Christian Mollica qui, bien que n'étant plus Gargeois, ont su établir les différents contacts nécessaires à la préparation de cet événement avec une grande rigueur. Ils ont été très efficacement aidés sur place par Patricia et Didier Genty eux aussi fervents meccanomen.

Merci aussi à tous ceux qui ont contribué de près ou de loin à mener à bien ce grand projet.

Nous sommes 102 exposants pour le plus grand bonheur des visiteurs qui bien souvent ne savent plus où tourner la tête, assaillis par l'enthousiasme de leurs enfants les tirant par la manche !

Ce point d'orgue annuel dans notre vie de meccanoman est l'occasion de faire connaissance des nouveaux venus au Club des Amis du Meccano et de motiver les jeunes à venir nous rejoindre en leur offrant une boîte 25 modèles lors de leur première adhésion.

Je ne pouvais terminer cette petite allocution sans évoquer l'épopée fantastique de l'aviation qui est le thème de notre concours (et non la Fantastique Epopée qui est le titre du livre de la grande aventure du Meccano) et de rendre hommage à leurs pionniers.

Le 7 mai 1927, Nungesser et Coli décollaient du Bourget pour tenter la traversée de l'Atlantique nord dans le sens est-ouest à bord de l'Oiseau Blanc équipé d'un curieux moteur Lorraine de 12 cylindres en W de 450 cv.

Par un malheureux concours de circonstances, qui ont pu être largement développées, nous savons que l'Oiseau Blanc n'a jamais pu atteindre le continent américain, bien que nous ayons la certitude qu'il n'en fut jamais aussi près. Le mystère reste entier à ce jour, mais nous gardons espoir d'arriver un jour à découvrir la vérité, notamment grâce aux progrès technologiques.

Quelques jours après, le 20 mai 1927, Charles Lindberg réussissait la traversée ouest-est à bord du Spirit of Saint-Louis équipé d'un moteur Wright-Whirlwind de 9 cylindres en étoile de 230 cv.

Cette tentative était moins risquée compte tenu des vents favorables dans ce sens.

Enfin, le 2 septembre 1930, trois ans après Nungesser et Coli, Coste et Bellonte retentent et réussissent la traversée est-ouest à bord du Point d'interrogation surnommé « le bidon » car gavé de carburant équipé d'un moteur Hispano Suiza de 12 cylindres en V de 630 cv (moteur sur lequel j'ai eu l'honneur de travailler lors de mes études et qui a fait l'objet de plusieurs répliques en Meccano).

Pour finir, je ne peux oublier la catastrophe du vol AF 4590 du Concorde qui s'écrasait à Gonesse le 25 juillet 2000 pour lequel ce fut le chant du cygne de ce fleuron de notre industrie aéronautique. Ayons une pensée émue à l'intention des 113 victimes.

Je souhaite à tous, maintenant, les meilleurs moments de convivialité pour refaire le monde, comme nous en avons le secret autour de notre Meccano, ce jeu scientifique, venu d'outre Manche dû au génie d'un certain Frank Hornby, devenu maintenant séculaire.

LES BÉNÉVOLES

MERCI POUR LEUR AIDE

L'Association des Portugais de Garges-lès-Gonesse, accompagnée de leur président et de son épouse, Monsieur et Madame Gonzalvez, a pris en charge avec beaucoup de disponibilité et de sérieux, l'organisation de la buvette et de la restauration durant les trois jours. Merci pour leur dynamisme.

Des membres du CAM ont aidé à la mise en place des tables et des nappes, assuré la billetterie, participé à la remise en état du gymnase. Merci à tous et à chacun.

CHRISTIAN MOLLICA CAM 1921 ■



LES CONCOURS

CONCOURS THÉMATIQUE 2017

- 1^{er} Jean-Marie Jacquel, Latécoère 28
- 2^e Philippe Baudeau, Ces merveilleux fous volants
- 3^e Christophe Dondeyne, Bombardier Avrot Lancaster
- 4^e Maurice Roussel, Véhicule de déneigement des pistes
- 5^e Francis Parant, divers avions

LES ENFANTS RÉCOMPENSÉS

Chaque enfant a reçu une boîte Meccano 20 modèles.

- Kévin Carletto, Hélicoptère Meccano
- Henri Jacquel, Avion Dewoitine D520
- Joseph-Emmanuel Kammerer, Tracteur d'avion
- Cléa Depardieu, Blindé à huit roues
- Maeva Azais, Eléphant avec son howdah, Boeing 314 Clipper, Hydravion
- Stéphane Guittard, plusieurs petits modèles, Camion toupie béton
- Maxime Jacquel, Ferrari 488 Spider
- Thomas Kerbarh, plusieurs modèles
- Guillaume Goenvec, Xavier Coliche, Elisabeth Goenvec, Blandine Goenvec, Aurélien Decouchant. Jeunes de l'atelier de Philippe Antoine.
- Lasse Pedersen, Maxime Laviale, Kilian Pottier. Ces jeunes font partie du Meccano Land de Vence.

CONCOURS LIBRE 2017

- 1^{er} Jean-Jacques Cavallaro, le « Pourquoi pas »
- 2^e Jacques Tarratre, Grue géante de Bordeaux
- 3^e Jean-Louis Canavy, Atomium de Bruxelles.
- 4^e Bernard Dreux, Funiculaire
- 5^e Willy Dewulf, Grue de port automatisée



L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE



Rapport moral de l'année 2016

Election des membres du Conseil d'Administration

Le président ouvre la séance à 18h40 après émargement de la feuille de présence et distribution des bulletins de vote portant les noms des Amis qui se présentent.

Chers Amis,

Bienvenue à toutes et à tous pour cette 44^e Assemblée Générale du Club des Amis du Meccano.

Merci de votre présence qui va nous permettre de mener à bien les décisions qui s'imposent. Pendant la présentation du rapport moral, nous allons procéder à l'élection des membres du Conseil d'Administration.

Pour l'année 2017 les membres sortants sont :

- Philippe Antoine CAM 0566
- Aubin Fanard CAM 1197
- Albin Treil CAM 0873
- Jean Tresson CAM 1388 qui nous a quittés en juin 2016.

Se représentent

- Philippe Antoine CAM 0566
- Aubin Fanard CAM 1197

Se présentent

- Philippe Baudeau CAM 1880
- André Bénéteau CAM 1524

Nous sommes 65 présents (feuille de présence). 113 pouvoirs nous ont été envoyés par des membres qui ne pouvaient se déplacer cette année. Soit un total de 178.

Rapport moral du Président

Tout d'abord, comme hélas chaque année, nous nous devons d'évoquer le souvenir de nos amis disparus. Ayons une pensée amicale, pour ceux qui, chacun à leur façon, ont apporté leur enthousiasme au sein de notre club et dont les créations inédites resteront à jamais dans nos mémoires et pour beaucoup immortalisées dans notre magazine et dans les notices.

Bernard Riff CAM 1077 nous a quittés le 5 février 2016 à l'âge de 88 ans.

Jean Tresson CAM 1388 nous a quittés le 21 juin 2016.

Claude Langlois CAM 1248 décédé le 19 août 2016

Jeannot Buteux CAM 0132 décédé le 13 décembre 2016

Alain Valadon CAM 1425 décédé le 22 novembre 2016

Gérard Hutteau CAM 0094 décédé le 21 février 2017

Jean-Daniel Royet CAM 1679 décédé le 24 février 2017

Claude Letort CAM 1252 décédé en février 2017



Les Meccanomen au bout de leur rêve...

Pensons aussi à tous ceux qui, arrivant au bout de leur rêve Meccano, laissent désormais le CAM poursuivre son chemin sans eux n'ayant plus leur dynamisme d'antan. A ceux là, plus que jamais, un petit coup de fil de temps en temps leur permet de rester en contact avec notre grande famille.

S'il est un sujet délicat que je souhaite aborder avec vous, c'est bien celui des familles qui se retrouvent à la tête de tout le matériel Meccano de notre Ami décédé dont on ne sait très souvent que faire. Pour ceux-là et pour les familles de ceux qui nous quittent, je pense que nous devons tous avoir une réflexion afin que chacun pense à la façon de transmettre son Meccano : un testament en quelque sorte permettant d'orienter les familles sur l'attitude à tenir en pareille situation.

Le don fait partie des solutions ; don de tout ou partie du matériel à d'autres membres qui sont engagés dans l'initiation au Meccano des jeunes enfants dans différents cadres d'activité.

Pour la suite de ce rapport moral, je voudrais commencer par plusieurs bonnes nouvelles qui seront développées par les intervenants concernés.

- Meccano a bien voulu répondre à notre nouvelle demande de sachets de pièces détachées dans le cadre de notre exposition annuelle et réservée strictement aux membres du CAM.
- Nous avons le plaisir d'accueillir André Bénéteau en tant que responsable de Sections
- Les finances du Club sont au beau fixe
- Nous avons trois longueurs d'avance en ce qui concerne nos prochaines expositions annuelles.

Présentation du projet d'exposition pour 2018

Les propositions faites l'an passé ont quelque peu évolué. Notre ami Jean-Claude Jadin qui nous avait proposé d'organiser notre exposition annuelle à Pont-à-Mousson m'a informé qu'il n'était plus en mesure de maintenir sa proposition pour 2018. Il pense pouvoir nous représenter son projet pour 2020 à Pont-à-Mousson.

Philippe Baudeau qui nous avait alors proposé d'organiser l'expo à Lorient pour 2019, a pu prendre le relais pour 2018. Je lui passe la parole pour qu'il nous présente sa proposition qui est déjà bien avancée.

«L'exposition aura lieu à Larmor-Plage à 5 km de Lorient dans le Morbihan. Cette commune est une station balnéaire de 8500 habitants bordée de jolies plages. Elle fait face à la presqu'île de Gâvres et à la citadelle de Port Louis construite par Vauban et intégrant le musée de la Compagnie des Indes. Elle se trouve également par son port de plaisance en face de la base de sous marins de Lorient et à l'opposé on aperçoit l'île de Groix.

Cette exposition se fera en partenariat avec le CEP (Centre d'Education Physique et d'entraide sociale) de Lorient qui accueille les deux ateliers Meccano que j'anime.

J'ai constitué une équipe de huit personnes, sans compter l'équipe du CEP, qui sont issues du monde du BTP, nous nous connaissons depuis au moins vingt ans. C'est avec enthousiasme qu'elles souhaitent monter cette expo.

J'ai rencontré le maire de Larmor (un « voileux » qui a créé et réalisé les premières voiles d'Eric Tabarly) qui d'emblée a été favorable à notre projet. Par deux fois j'ai rencontré une personne de son service culturel afin de débroussailler les différents points cités dans le vade-mecum de notre association. Deux points importants ont nécessité de ma part des démarches auprès d'une part de la communauté d'agglomération du pays de Lorient afin d'obtenir les tapis de sol nécessaires à la protection de la salle de sport qui nous est prêtée. Cette salle située à l'entrée de Larmor dispose d'une surface intérieure de 1000 m², un parking la jouxte. D'autre part, pour qu'elle soit utilisable, il a fallu que je prenne contact avec le capitaine chef de centre des pompiers afin d'obtenir une sorte de déclassement temporaire de cet ERP (formulaire de sécurité), point important mais qui finalement ne posera pas de problème.

Une tente extérieure permettra d'assurer d'une part nos réunions et d'autre part servira pour les déjeuners. L'assemblée générale comme le banquet se dérouleront à quelques km de là (10 minutes en voiture) dans un décor très agréable (Il s'agit des Salons du golf) en face de l'île de Groix. Enfin l'après midi des accompagnants consistera en la visite commentée de la rade de Lorient suivie par la visite du musée interactif du sous marin « La Flore ».

Pour terminer l'intitulé du concours à thème sera :

Ports et navires de la rame au solaire»

Pour 2019, Jean-Max nous propose de revenir à la Ferté Macé. Nous gardons tous un excellent souvenir de cette expo de 2013 et nous sommes partants pour y retourner. Les démarches de base sont déjà faites, Jean-Max ayant d'excellents contacts sur place.

L'activité des sections

Dans le cadre du renouvellement des membres du CA dont nous avons parlé plus haut, j'ai le plaisir de vous annoncer qu'André Bénétou veut bien prendre la relève de la responsabilité de la section AULIDEL actuellement assurée par notre Ami Bruno Madelaine. Merci à Bruno d'avoir bien voulu assurer l'intérim de la responsabilité de la sec-

tion lors de l'accident cérébral survenu à notre Ami Daniel Gisclon. Merci à lui, en particulier pour avoir pris en charge l'exposition de Bort-les-Orgues en 2012 avec le succès que l'on sait.

Mais André ne va pas s'arrêter là ! Il nous a proposé de prendre aussi la responsabilité de la Section Aquitaine (16 - 17 - 24 - 33 - 40 - 47 - 64 - 79 - 86) ayant aussi des attaches dans cette région.

Plus de cinquante expositions et réunions diverses ont animé toutes nos sections au cours de cette année. Ce chiffre en constante augmentation témoigne de la bonne santé du CAM. Au-delà des grands classiques comme Novegro ou Skegness, le CAM est de plus en plus sollicité pour participer à certaines expositions devenues récurrentes tous les ans ou tous les deux ans. Je vous rappelle que toutes ces manifestations sont l'occasion de faire connaître le CAM et de présenter de nouveaux modèles inédits qui auront l'honneur des pages de notre magazine selon la volonté des auteurs. C'est aussi l'occasion de faire de nouvelles recrues en particulier parmi les jeunes auxquels nous réservons un accueil particulier avec l'offre de la boîte 25 modèles. N'hésitez pas à envisager des partenariats avec des organismes qui ont déjà pignon sur rue.

Sachez aussi répondre spontanément aux propositions d'expositions permanentes, souvent sur plusieurs mois, qui seront autant d'occasions de montrer vos plus beaux modèles, qui seront toujours mieux là que dans leur caisse au fond du garage...

Tous les Meccanomen de bonne volonté seront bien accueillis dans ces expositions, qu'ils fassent partie du CAM ou non. Cependant, ceux qui ne font pas partie du CAM ne peuvent prétendre à avoir les honneurs du magazine. Sauf exception dûment argumentée et avec mon accord, le magazine étant par principe réservé exclusivement aux membres du CAM à jour de leur cotisation.

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

Depuis la création des six nouvelles sections, mis à part la Section Centre dont j'ai pris la responsabilité et la Section Aquitaine dont nous avons parlé plus haut, je n'ai toujours pas eu d'autres propositions de responsable. Je vous les rappelle ci-après :

- Section Bretagne / Vendée 35 - 44 - 49 - 53 - 72 - 85 ;
- Section Languedoc / Roussillon 11 - 30 - 34 - 48 - 66 ;
- Section Nord-Pas de Calais 59 - 62 ;
- Section Pays de Loire 44 - 49 - 53 - 72 - 85.

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

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

Pour les nouveaux venus qui ne se sentent pas une âme d'écrivain, je rappelle qu'un guide d'aide à la rédaction d'article ou de notice est à votre disposition. Vous pouvez le trouver sur notre site ou le demander à Jean-Max.

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

Le Comité de Rédaction

Vous savez tous maintenant que la rédaction du magazine a été confiée à Jean-François Nauroy épaulé par Hervé Forestier.

Les instructions relatives à la rédaction des articles ont été précisées afin d'améliorer sans cesse la qualité de lecture de notre magazine.

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

La relecture du Magazine se fait par informatique ; merci de nous donner vos corrections dès que possible pour ne pas retarder la parution du Magazine.

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

Résultat du sondage sur le contenu du magazine

Sur ce sujet, je laisse la parole à Jean-François et à Hervé... Les pages 63 et 64 de ce magazine présentent les résultats et les commentaires de ce sondage.



Quelques rappels de l'organisation du CAM à destination des nouveaux membres.

Relations avec la Sté Meccano

Compte tenu du nombre de membres de notre Club, et pour éviter des pertes de temps et des malentendus, seules quatre personnes du CAM sont habilitées à communiquer avec Mr. Julien Blanchet, notre correspondant officiel chez Meccano, et le staff de Calais pour certaines considérations techniques. A ce jour il s'agit en premier lieu de notre correspondant officiel en la personne de **Bernard Garrigues** secondé par **Jean-Claude Brisson**, puis notre secrétaire actuellement **Jean-Max Esteve** et enfin le **Président du CAM**.

Toutes les questions à destination de Meccano relatives à notre jeu passion doivent donc obligatoirement passer par l'une de ces quatre personnes en relation avec les trois autres.

Relations avec Capitouls notre nouvel imprimeur

Nous avons les meilleures relations avec Capitouls, ce qui, d'une part, nous a permis de faire des économies importantes et d'autre part de mener à bien la réédition du N°100.

Pour les mêmes raisons invoquées plus haut les interlocuteurs du CAM vis à vis de notre imprimeur sont limités à :

- Le président
- Le rédacteur en chef du magazine (Jean-François Nauroy)
- Le responsable photo (Jacques Vuye)
- Notre secrétaire Jean-Max Esteve
- Notre trésorier (Claude Dupré)

Déroulement des concours de l'expo annuelle

Il existe actuellement deux concours :

- le concours à thème défini en principe en accord avec l'organisateur de l'exposition lors de l'AG de l'année N-1.
- Le concours libre.

Il est vivement conseillé de fournir un dossier texte et photos à toutes fins de publication dans notre magazine.

L'organisation de ces deux concours est identique. A savoir :

- Ils sont ouverts à tous les exposants, membres du CAM ou non.
- Chaque modèle concourant devra être clairement identifié afin de faciliter la tâche du ou des photographes,
- Des fiches de classement sont remises lors de l'arrivée des membres au lieu de l'expo,
- Il n'y pas de notation à proprement parler, le jugement subjectif étant la règle pour classer les 5 premiers lauréats de chaque concours. *Afin de ne pas décourager les débutants, membres ou visiteurs, le classement devra malgré tout prendre en compte le fait de la présence ou non d'un modèle simplifié à côté du modèle du concours.*

Afin de laisser leur chance au plus grand nombre, un modèle donné ne peut concourir qu'à un seul concours.

Lors du classement des fiches le jury est souverain pour estimer le niveau de respect de la déontologie.

Le concours enfant :

Il n'y a pas de concours concernant les enfants à proprement parler. Cependant tous les enfants présentant un modèle de leur fait ou se faisant représenter reçoivent une boîte de Meccano pour les encourager.

Evolution structurelle de notre Club

En 2017, le nombre d'adhérents au CAM de moins de 18 ans continue de progresser malgré un turn over important de l'ordre de 40% dans cette tranche d'âge. Le nombre des primo adhérents de plus de 50 ans reste constant, ce qui nous permet de penser que nous avons encore une bonne réserve de membres qui viendront nous rejoindre tôt ou tard. Les sources des adhésions de nos nouveaux membres sont toujours les mêmes :

- Collectionneur chineur,
- Le site du CAM,
- Les expos,
- Les relations.

A propos de notre site internet

Je laisse à **Claude Gobez**, le responsable du site, le soin de vous en commenter les évolutions.

Mise en ligne du site du CAM le 28 août 2012.

L'activité du site a été très riche sur l'exercice 2016-2017.

Par exemple pour la semaine 17 au 24 avril 2017, le nombre total de visiteurs est de 835. (Source : hébergeur du site. Système de comptage modifié au 1er janvier 2017).

Pages les plus visitées : manuels boîtes progressives, manuels boîtes thématiques, albums photos, Meccano Magazines français et anglais, le trombinoscope, les sections, l'odeur du papier.

La mise à jour du site : vous pouvez trouver une liste des noms de documents nouveaux dans votre magazine à la page «Infos lecteurs».

Je rappelle: les sections du Club ont leurs pages, elles sont mises à jour grâce aux responsables ou correspondants de section. Ne pas hésiter à donner vos dates de réunions, vos affiches, vos photos.

Une page des jeunes est ouverte sur le site du Club, elle ne fonctionne que grâce à vous tous.

Les photos avec enfants, joindre accord écrit d'un parent ou tuteur (mail ou papier via la poste).

Merci à tous mes correspondants collectionneurs, constructeurs, sympathisants et anonymes pour leurs envois de documents papiers et ou numériques.

Le site est fait pour vous et avec vous pour nous tous.

CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

Les jeunes primo adhérents

Je vous rappelle que depuis la fin août 2013 nous avons mis en place en accord avec Meccano l'attribution gratuite d'une boîte 25 modèles aux primo adhérents de moins de 18 ans. Cette opération est couronnée de succès car depuis le début nous avons réalisé près de 40 adhésions dans ces conditions. Je vous demande, chacun à votre mesure, de promouvoir cette opération qui me paraît être un des vecteurs fondamentaux de la pérennité de notre Club, en plus, bien entendu de toutes les vertus que le Meccano nous apporte et entretient en nous.

Si attirer les jeunes vers le Meccano est une démarche incontournable pour la survie de notre Club, il reste maintenant à savoir les garder le plus longtemps possible. A cet effet une réflexion est menée sur ce sujet nous conduisant à proposer aux jeunes une nouvelle démarche alliant la construction Meccano et l'informatique.

Les pages jeunes

Cette rubrique a une double vocation ; d'une part permettre aux enfants de s'exprimer en publiant leurs modèles et d'autre part de leur proposer des modèles simples mis à leur portée par les plus anciens qui auront soin de ne pas utiliser trop de laitons, pièces le plus souvent inaccessibles à nos jeunes amis alors qu'il est toujours possible de trouver des équivalences avec les pièces actuelles.

Comme je l'ai déjà dit l'an passé, je souhaite d'autre part que nous puissions découvrir de nouveaux modèles à partir des boîtes actuelles à l'instar de ce que fait la section PACA à partir des boîtes anciennes.

Les nouveaux rythmes scolaires

N'hésitez pas à vous lancer dans cette activité au service des jeunes. Vous serez certainement écoutés et aidés par les autorités locales. Les pages du magazine vous sont ouvertes pour vos publications sur ce thème.

Relations avec la Société Meccano

Meccano nous a fourni d'une part 200 kits composés de 58 pièces et d'autre part de quoi constituer 30 sachets de 200 éléments de chenille supplémentaires afin de pouvoir satisfaire les dernières demandes.

Nous ne perdons pas espoir de pouvoir obtenir un kit comprenant la nouvelle télécommande à trois voies ainsi que les trois moteurs qui y sont associés.

Récompense du plus bel article de l'année : une boîte « Lamborghini Aventador »

Je vous rappelle que depuis quatre ans, nous avons instauré la récompense du plus bel article de l'année. Nous avons reçu 14 votes avec les citations suivantes :

Les votes pour 2016 :

4 Tracteur et faucheuse de Raymond Caillot N° 134

2 Moissonneuse de J-P. Veyet N° 136

2 Les autos Meccano par J-M. Blévet N° 136

1 Intégraphe de J-P. Guibert N° 136

1 Meccanoteph de J-C. Brisson N° 134

1 L'entente cordiale de Ph. Baudeau N° 135

1 Les Bourgeois de Calais par J-F. Nauroy

1 Cargo en détresse dans la Manche de Marcel Rebischung

1 Meccano lab N° 134

Cette année le lauréat est : **Raymond Caillot** pour son tracteur et sa faucheuse à disque. Merci à Jean-Pierre Veyet pour son aide à la rédaction de cet article.

A propos des photos de l'expo annuelle

A ce sujet, je vous rappelle les termes de l'encadré publié en page 4 du numéro 125.

La priorité des photos sera donnée aux nouveaux modèles inédits et aux modèles des enfants. Le compte rendu dans le magazine restera néanmoins fidèle à la description de tous les autres modèles en particulier ceux des enfants.

La boutique du CAM

Vous trouverez sur le stand du CAM les produits à vendre au profit de votre Club :

Une reliure pour nos magazines

Les reliures sont toujours disponibles au prix de 15€

Les autres produits :

- La Clé USB 16 Go du CAM

- Les sachets de pièces.

- Il y a toujours des plaques bleues quadrillées...../

Nous étudions la possibilité de relancer la fabrication des Mugs.

Ce rapport moral est maintenant terminé, je vous demande de voter à main levée. Quels sont ceux qui ne l'approuvent pas ? : 0

Qui s'abstient ? 0. Approbation à l'unanimité.

Merci à tous.

Rapport financier de l'année 2016

Jean-François Vincent et Renée n'ont pu se joindre à nous pour notre grande fête du Meccano, retenus par les cérémonies du mariage de leur fils, très loin d'ici...Néanmoins, il nous a transmis son rapport annuel 2016 que voici :

Cette année, c'est la 8^e fois que je vous présente les comptes du CAM.

Mais c'est certainement la dernière : en 2018, ce sera Claude Dupré qui vous présentera les comptes. En effet, après avoir reçu le flambeau des mains de Guy Pouchet, que je remercie une nouvelle fois pour la patience dont il a fait preuve à mon égard, en 2009, j'ai passé le relais à Claude Dupré, comme prévu.

Je remercie le CA de la confiance qui m'a été accordée au long de ces 8 années, et de l'indulgence dont vous avez tous fait preuve à mon égard.

Vous avez pu prendre connaissance du compte de résultat de 2016, qui était inclus dans le magazine 138 ; et vous avez remarqué que notre résultat est nettement positif, pour la deuxième année consécutive. Ce résultat est même supérieur au résultat de 2015.

Cet excellent résultat, près de 9000 Euros, (exactement 8983,73 Euros) était prévisible, puisque depuis 2013 le

fonctionnement courant du club est équilibré, en raison des mesures que nous avons prises alors et que je ne rappellerai pas, (et qui ont toutes porté leurs fruits!).

Un certain nombre d'éléments, parfois prévus, parfois tout à fait inopinés sont venus conforter ce résultat.

Pourtant, les recettes sont en légère baisse :

- les cotisations sont en léger repli par rapport à 2015, mais nous sommes au niveau de 2014 (2015 avait été une année exceptionnelle à cet égard) ;
- d'une année sur l'autre, les autres recettes varient de manière un peu aléatoire, mais cette année, elles ont toutes un peu baissé : on a vendu un peu moins de CD, de n°100, de magazines anciens, et surtout de notices ; par contre, en compensation, les sachets de pièces détachées de B. Guittard, ont reçu un accueil enthousiaste.

Le point le plus décevant est la vente de boîtes sur l'expo de Calais : 1 800 Euros de moins par rapport à Vence ; certes, Vence avait été exceptionnel, mais c'est aussi 1000 Euros de moins qu'aux Mureaux.

Mais les dépenses ont, elles, nettement baissé

- nous n'avons pas imprimé de cartes de membre en 2016 ;
- les frais de bureau sont nettement inférieurs à 2015 (1400 Euros), mais cela est dû à la baisse de la vente des notices ;
- pour des raisons conjoncturelles, les boîtes de Meccano que nous vendons lors des expositions nous ont coûté également moins cher.

Mais surtout, comme annoncé déjà l'an dernier, le fait d'avoir changé d'imprimeur nous permet de faire des économies notables par rapport à la situation précédente : environ 1 000 Euros par magazine et 500 Euros sur le calendrier, soit plus de 4 000 Euros en 2016.

Au total, d'excellents résultats, qui nous ont permis d'augmenter le nombre de pages du magazine : 50 pages en moyenne (hors couverture), au lieu de 44 en 2015.

Ils nous permettent aussi de prendre quelques risques :

- nous avons réimprimé 300 exemplaires du (mythique !) n° 100 ;-ainsi que des plaques quadrillées, encore plus belles que les précédentes ;
- nous avons prévu de distribuer des fanions à ceux qui en feront la demande, pour des expositions régionales ;
- et nous vous proposons cette année des clés USB de 16 Go, au sigle du club.

et nous vous proposons de maintenir le niveau de la cotisation à 49 Euros, et 25 Euros pour les moins de 18 ans.

Je vous remercie de votre attention.

Je passe maintenant la parole à notre trésorier **Claude Dupré** :

Bonjour à tous

Tout d'abord, en tant que nouveau Trésorier, je tiens à remercier Mr le Président et les membres du bureau qui m'ont tous aidé dans la prise de ma nouvelle fonction, et en particulier Jean-François Vincent qui a toujours été présent lorsque j'avais besoin de documents et renseignements divers pour la bonne utilisation du programme de gestion informatique.

Je les remercie également pour la confiance qu'ils m'ont

accordée en m'attribuant cette responsabilité.

Bref, à mes yeux, nous formons tous une excellente équipe pour « servir » au mieux nos adhérents.

Cette nouvelle fonction m'a souvent permis de faire connaissance avec un bon nombre d'entre vous, de constater leur enthousiasme et sympathie, et de partager notre expérience commune.

Lors de la réception des cotisations, j'ai reçu à plusieurs reprises des photos / souvenirs de constructions de toutes les époques accompagnées parfois de messages émouvants. Je leur adresse un grand merci. C'est là que je me suis aperçu que nous étions une grande famille

Maintenant, avec 5 mois de recul, je pense pouvoir dire que la transition s'est bien déroulée dans l'ensemble et qu'elle a été sans doute transparente pour vous tous ; c'est ce que je voulais.

Maintenant passons aux choses sérieuses, à savoir la lecture du rapport financier 2016 (que vous avez tous reçu) :

Mes premières analyses pour 2017.

Sommaire comptes au 20 Mai 2017		
Les Membres		
Nouvelles adhésions 2017	26	
Renouvellements	653	
Retours au Club	4	
Total	683	
Adhésions totales non reconduites	50	
Le magazine imprimé du 2ème trimestre		
Magazine 138 imprimés	820	
Magazines 138 envoyés	776	
Solde en vente au Club	44	
ENTREES		
Adhésions	683	33162
Notices	18	398
Magazines divers		292
Clés USB	42	420
Reliures	4	60
CD	1	35
Plaques bleues	2	20
Set radio	4	100
Dons		143
Total		34630
SORTIES		
Cartes adhérents		1847.53
Magazines 137/138/ ré-édition 100 / encarts		18856.31
Frais divers (papeterie / envois / impression notices)		1459.67
L'assurance		273.62
Clés USB		1724.4
Total		24161.53
Sorties - postes principaux à venir		
Pièces Meccano		3720
Mag 139 et 140		
Calendrier 2018		
Annuaire 2017		

Cependant, comme tout n'est pas toujours parfait, j'ai quand même quelques commentaires à faire, que ce soit pour les ré-adhésions ou commandes.

Parfois, il se peut que pour raison personnelle un adhérent quitte le Club, puis revienne quelques années plus tard. Sachez que votre numéro de CAM reste en mémoire dans notre base de données. Lors de votre retour, n'omettez pas de nous l'indiquer sur votre fiche d'adhésion lors de votre retour.

Pour les ré-adhésions, certaines personnes n'utilisent pas le document adéquat ; ils prennent le document d'adhésion, ce qui prête à confusion lors de l'enregistrement (nouveau n° CAM ou pas ? ...

D'autres prennent le bon document, mais ne le complètent pas correctement (par exemple, oublient de préciser leur prénom ou n° de CAM d'où recherche...).

Pour les paiements par chèque j'en ai reçus quelques-uns sans signature ... donc renvoi... perte de temps et frais supplémentaires ; précisez également la personne pour laquelle vous réglez si ce n'est pas pour vous-mêmes.

Pour les paiements par virement bancaire ; veillez surtout à préciser le nom de la personne pour laquelle vous payez, et surtout son n° de CAM. J'ai effectivement eu un virement de l'étranger de 54 euros avec un nom inconnu dans la base de données, et sans n° de CAM. Je l'ai considéré comme un don puisque personne n'a réclamé jusqu'à présent, sauf si elle avait déjà payé lors de la précédente expo annuelle comme ça arrive parfois.

J'ai également reçu une lettre non timbrée, forcément taxée par l'administration.... Frais supplémentaires payés pour l'obtenir.

D'autre part, les mises à jour de vos coordonnées personnelles sont très importantes, mail, téléphone, adresse afin que nous puissions vous contacter en cas de besoin ; je vous rappelle que ces données sont confidentielles, et que nous ne les diffusons jamais, sauf demande ponctuelle exceptionnelle que nous adressons aux intéressés. Pour ces raisons, 3 cartes de membres me sont revenues, sans qu'on ne me les réclame.

Concernant les commandes diverses au Club, je vous demanderais d'utiliser, dans la mesure du possible, le formulaire adéquat que vous trouverez sur notre site. C'est tellement plus facile à gérer et à classer !

Merci également de veiller à avoir une écriture « lisible » lors de vos correspondances par courrier (cela évite les erreurs et confusions)... mais, je sais que malheureusement la vie fait que ce n'est pas toujours facile.

Privilégiez dans la mesure du possible la communication par mail ; vous serez servis plus rapidement et économiserez un timbre.

Envoi des cotisations : comme chaque année, vous recevrez le bulletin de ré-adhésion dans le 3^e magazine de l'année. Il vous sera demandé, dans la mesure du possible de vous réinscrire avant la mi-décembre. Si réception après le 1^{er} janvier, une charge de 5 euros supplémentaires vous sera demandée, pour frais divers dus à un second envoi par l'imprimeur.

Enfin, je me permettrais simplement de rappeler que le Trésorier est bénévole, comme tous les membres du bureau et que nous consacrons tous beaucoup de temps à notre

tâche. En conséquence, je vous remercie de m'aider en m'envoyant des documents complets clairs et précis. Je vous remercie de votre attention et vous souhaite une bonne suite pour cette exposition.

Résultat des élections au CA

Membres sortants, souhaitant se représenter :

- Philippe Antoine CAM 0566
- Aubin Fanard CAM 1197

Nouveaux candidats :

- Philippe Baudeau CAM 1880
- André Bénéteau CAM 1524

Suffrages exprimés : 178 Bulletins blanc ou nul 0 :

Nombres de votants présents ou représentés : 178

Résultats des votes

- Philippe Antoine CAM 0566: 177 voix
- Aubin Fanard CAM 1197: 173 voix
- Philippe Baudeau CAM 1880 : 177 voix
- André Bénéteau CAM 1524 : 176 voix

Sont réélus :

- Philippe Antoine CAM 0566
- Aubin Fanard CAM 1197

Sont élus :

- Philippe Baudeau CAM 1880
- André Bénéteau CAM 1524

Sans autre question, fin de l'Assemblée Générale à 19h45.

LE PRÉSIDENT DU CLUB DES AMIS DU MECCANO POUR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE 2017

BERNARD GUITTARD CAM 1198 ■

EDMUNDO VEIGA, DU BRÉSIL NOUS A ÉCRIT

Je tiens à vous remercier ainsi que les membres de CAM pour l'accueil chaleureux que vous nous avez réservé lors de notre rencontre.

La qualité, la sophistication et la variété des modèles étaient superbes. Je peux dire la même chose à propos des personnes présentes.

C'est fantastique de constater la place que tient la tradition, l'activité et la présence du Meccano pour les Français.

Certes, c'est ma façon de dire l'excellence en créativité et en ingéniosité que les Français ont montré au monde depuis les temps anciens.

Il y avait tellement de choses à voir et tant de gens intéressants à rencontrer que je ne pouvais pas gérer tout cela de la meilleure façon.

J'aurais aimé parler plus avec vous. Dans le même temps, vous étiez également sollicité par d'autres demandes et je ne voulais pas vous monopoliser.

Mes médiocres restes du lycée français survivants après 45 ans, la critique de ma femme chaque fois que je prononce ou dit quelque chose d'incorrect en français, je me suis abstenu d'essayer de le parler, bien que je sache que, concernant mes interlocuteurs français, la plupart m'auraient pardonné de telles erreurs.

GARGES-LÈS-GONESSE 2017

RÉTROSPECTIVE DE L'EXPOSITION

CONCOURS THÉMATIQUE

JEAN-MARIE JACQUEL – CAM 461

Latecoère 28 ou Late 28 (1^{er} prix). J'ai construit la version terrestre du Laté n° 904 de la Compagnie Générale de l'Aéropostale immatriculé F-AJIX.

Il est réalisé à l'échelle 1/15^e, son envergure de 128 cm pour une longueur de 91 cm. Il est aux couleurs de l'aéropostale : bordeaux, argent et blanc (photo de couverture et article pages 51 -52).

Tandis que les 8 passagers et le copilote sont à leur place, il ne manque que le pilote. Le moteur ronronne, entraînant l'immense hélice. Je vais devoir remplacer le pilote car il faut agir sur les gouvernes de profondeur (tangage) en tirant ou en poussant le manche, agir sur les volets d'aile (roulis) en tournant le volant à droite ou à gauche et obtenir un mouvement de lacet en agissant sur le palonnier.

PHILIPPE BAUDEAU – CAM 1880

Ces merveilleux fous volants dans leurs drôles de machines (deuxième prix). C'est l'histoire d'une personne qui découvre dans son grenier une boîte en bois, vitrée, contenant des « lépidoptères » : le rêve d'Icare lui revient à l'esprit. Ce passionné de mécanique se met alors à penser à une machine qui pourrait l'emmener dans les airs. Il réalise dans un premier temps un engin mû à la force des bras et après des essais plus ou moins fructueux construit un autre objet volant doté d'un moteur thermique.

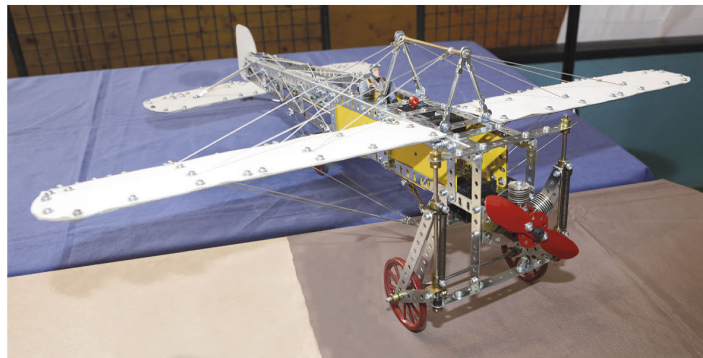
Je présente ces deux machines volantes en mouvement suspendues à un portique, à l'un de ses pieds on peut découvrir la collection de « lépidoptères » (photo page 2).

MAURICE ROUSSEL – CAM 1225

Véhicule de dégivrage et de déneigement des pistes (4^e prix) : semi-remorque avec lame de déneigement, balayeuse et soufflante d'air chaud.

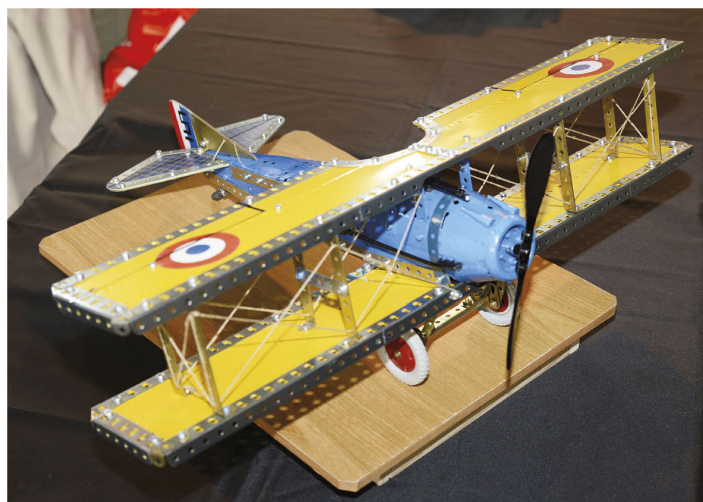
FRANCIS PARANT – CAM 1716

Le Blériot 11.



JACQUES LECLERCQ – CAM 1974

Spad VII. Reproduction d'une maquette plastique Heller réalisée par mon beau-père. Le Spad VII est un avion biplan français utilisé lors de la première guerre mondiale. L'envergure des ailes est environ de 0,60 m et l'hélice est entraînée par un moteur sur pile.

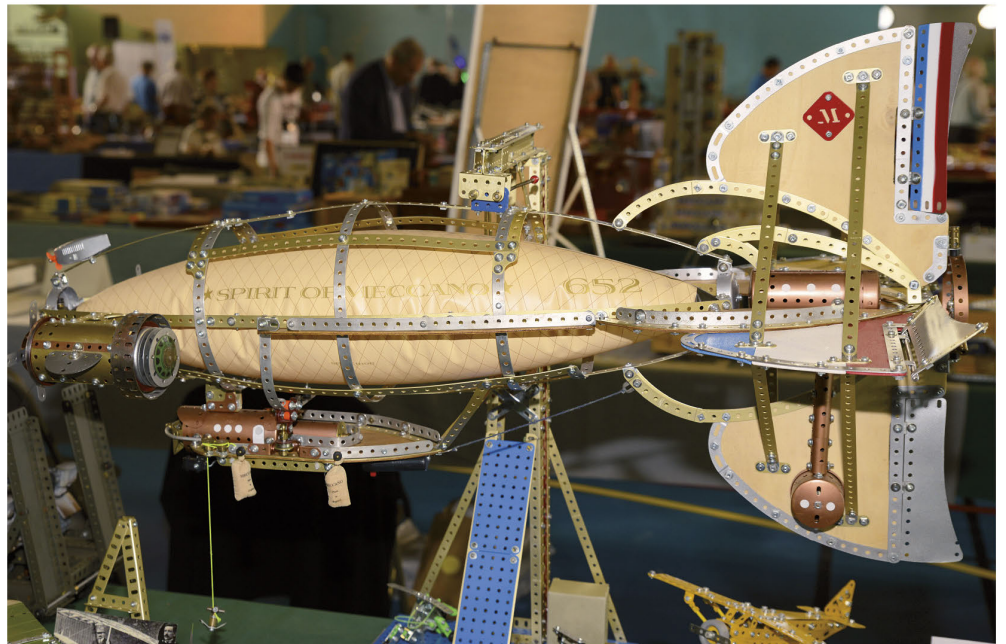




**CHRISTOPHE DONDEYNE –
CAM 1476**

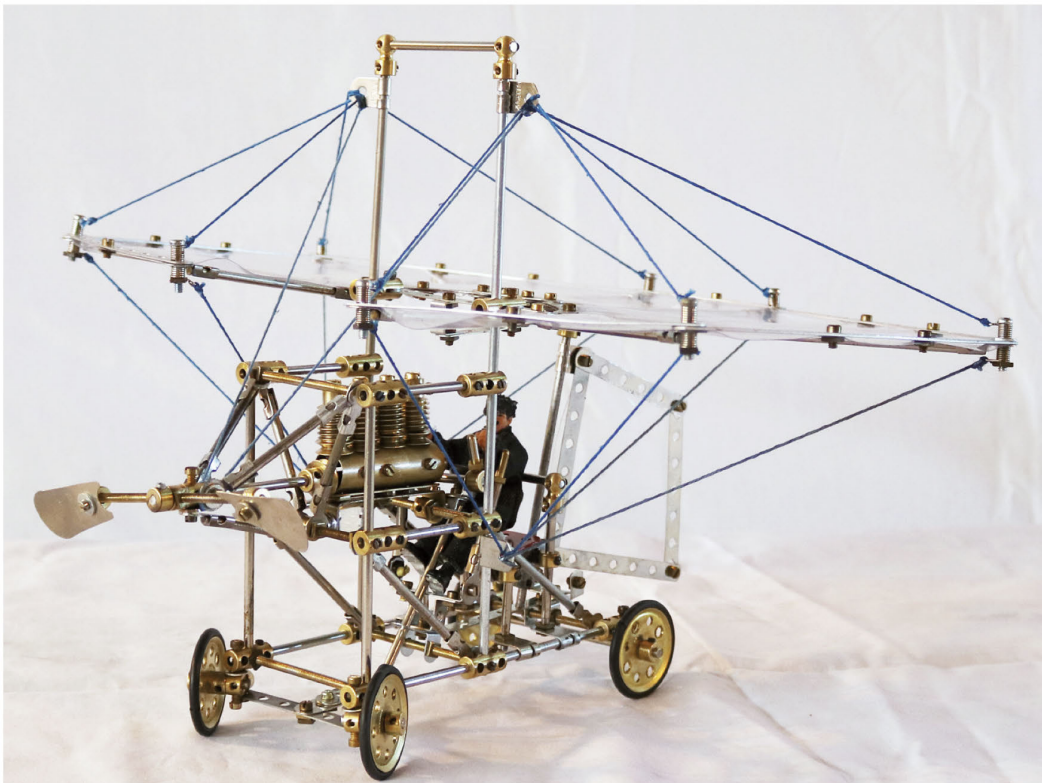
Bombardier anglais Avro Lancaster (3^e prix), envergure 2m, longueur 1,4 m, 4 hélices animées par des moteurs, trappe à bombe motorisée, tourelles mobiles avec mitrailleuses, canons.

Echelle environ 1/15. Réalisé par Christophe Dondeyne et son père Daniel (photo également page de couverture).



PHILIPPE BOVAS – CAM 140

Dirigeable : inspiré d'un chromo de Tintin. Utilisation du ballon gonflable Meccano.



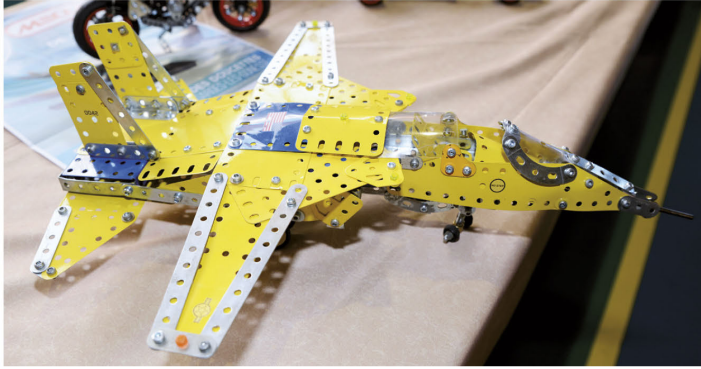
**JEAN-CLAUDE CHOLLET –
CAM 564**

Aéroplane de Monsieur Vuia (1906) « Voiture volante ». Ingénieur d'origine roumaine, Traian Vuia munit son aéronef quadriangle à voilure repliable d'un moteur Serpollet de 25 CV. Le 18 mars 1906, le pilote réussit à lui faire effectuer quelques bons à Montesson.

LES ENFANTS

HENRI JACQUEL – CAM 1808

Avion DEWOITINE D520 : Chasseur français contemporain du Spitfire et Messerschmitt. Je me suis inspiré d'un modèle construit par mon grand-père.



STÉPHANE GUITTARD - CAM 1850

Plusieurs petits modèles didactiques. Poste de conduite automobile. Camion toupie béton. **Un avion biplan.**



MAEVA AZAÏS – CAM 1772

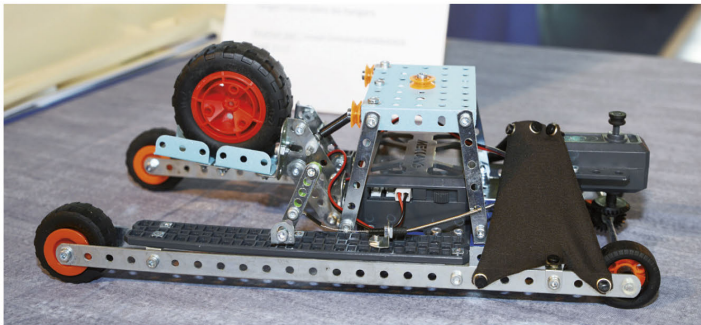
Eléphant avec son howdah. Un palanquin porté par un éléphant utilisé pour la chasse aux tigres et la guerre.

Boeing 314 Clipper. Hydravion à coque produit de 1938 à 1941 et utilisé sur les routes trans-pacifiques, réquisitionné pendant la guerre par l'US Navy sous le nom de Boeing C-98. Modèle à l'échelle 1/78^e. Deux autres avions : **Harrier** (avion d'attaque britannique) et le **Flyer** des frères Wright.



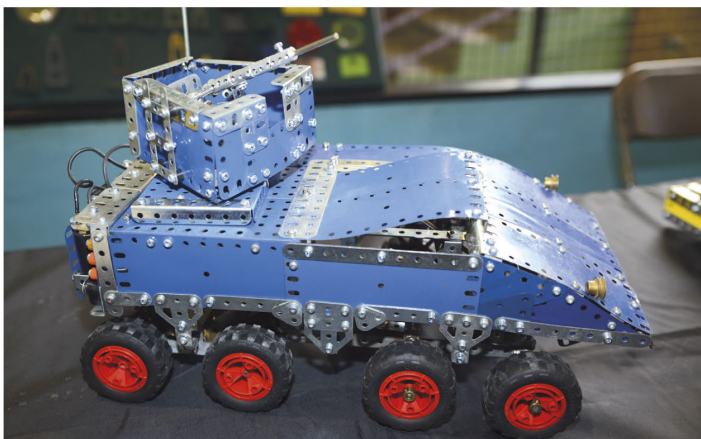
JOSEPH-EMMANUEL KAMMERER – CAM 2112

Tracteur d'avion : ce modèle est motorisé et articulé. Avec le tracteur, il y a une roue d'avion sur portique.



CLÉA DEPARDIEU - CAM 1306

Blindé à huit roues. Véhicule blindé de combat d'infanterie tout terrain. Modèle entièrement mécanisé.



MAXIME JACQUEL - CAM 1983

Ferrari 488 Spider.

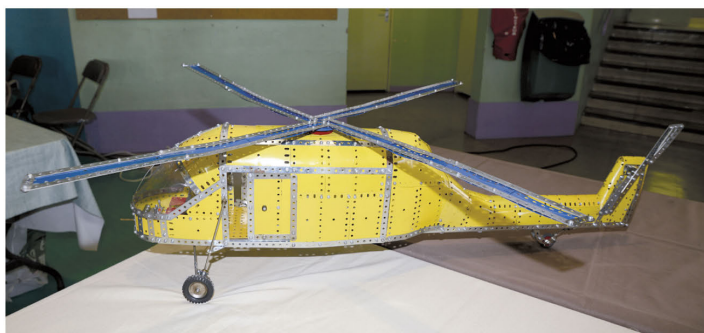
Modèle Meccano référence 16309.



Sur le stand d'Olivier Depardieu

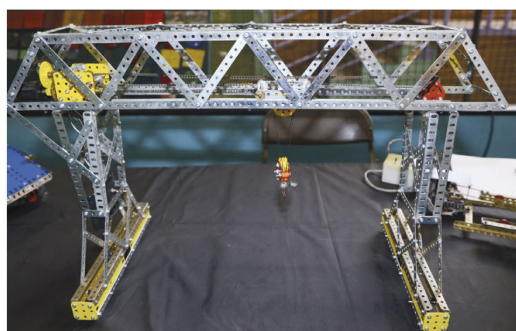
- **KÉVIN CARLETTO - CAM 2021**

Hélicoptère Meccano d'une envergure de 1,30 m issu de son imagination sur le thème militaire.



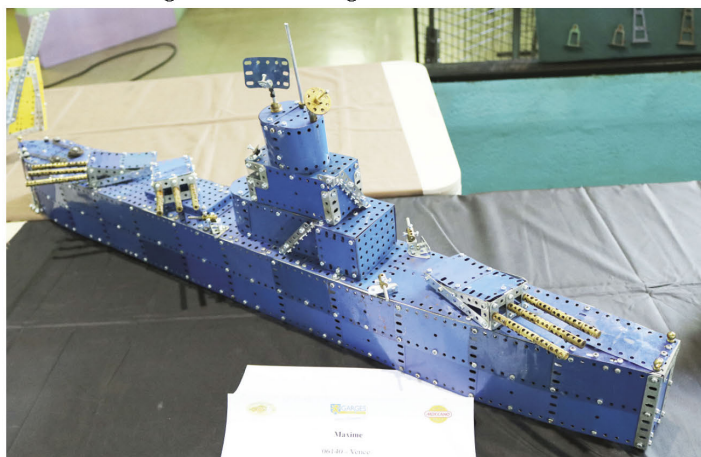
- **LASSE PEDERSEN**

Grue portique de port servant à transporter le matériel militaire.



- **MAXIME LAVIALE**

Cuirassier de guerre muni de grosses artilleries.



- **KILIAN POTTIER**

Avion de chasse



ATELIER ENFANTS

PHILIPPE ANTOINE - CAM 566 ET MONIQUE FAURE - CAM 1924

Animation de l'atelier enfants



Sur leur stand

- **THOMAS KERBARH - CAM 2102**

Plusieurs modèles issus des boîtes actuelles.

- **GUILLAUME GOENVEC - CAM 2081**

ET SES DEUX SOEURS ELISABETH ET BLANDINE GOENVEC



- **XAVIER COLICHE - CAM 2082**

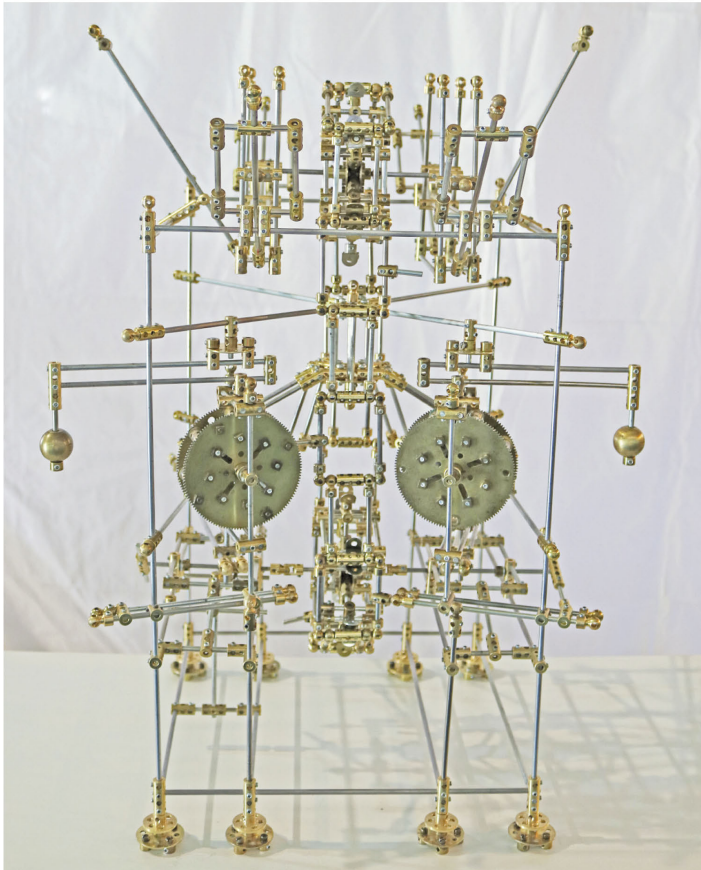
- **AURÉLIEN DECOUCHANT**

CONCOURS LIBRE

JEAN-JACQUES CAVALLARO - CAM 1605

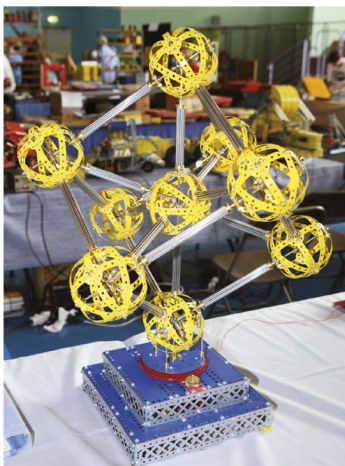
« Le pourquoi pas ? » (1^{er} prix). Résultat d'un souvenir d'enfance : mon père CAM 1063 aurait voulu réaliser un modèle sans cornières, plaques et engrenages mais avec un mouvement.

Constructeur et surtout aimant créer et réaliser des modèles inédits, je me suis dit « Pourquoi pas ? ». Le modèle a suscité de nombreuses questions lors de l'exposition. On peut compter un ensemble de 465 pièces en laiton et quelques tringles pour assembler le tout.



JACQUES TARRATRE - CAM 1758

Grue géante de Bordeaux (2^e prix) (Meccano Magazine février 1925). Description : grue flottante pouvant soulever jusqu'à 250 tonnes. Un seul moteur pour actionner : - la rotation complète - le mouvement de la flèche pour colonne filetée - le levage avec deux palans principaux utilisés simultanément ou séparément et un palan secondaire se déplaçant sur un chariot le long de la flèche (photo page 67).

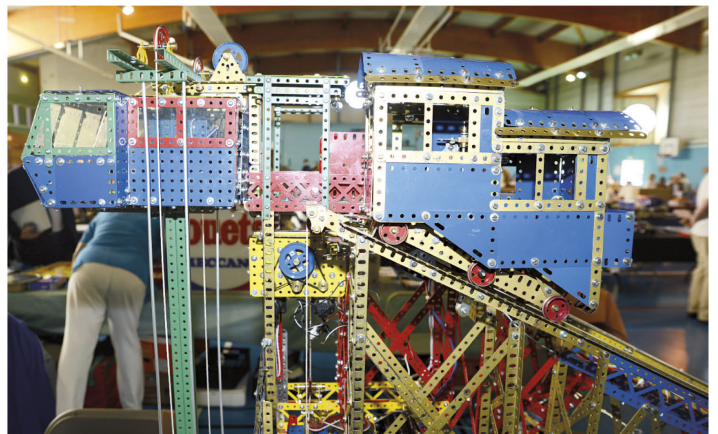


JEAN-LOUIS CANAVY - CAM 1709

Atomium (3^e prix) : représentation de l'Atomium de Bruxelles. Construction d'une géométrie parfaite d'un cube centré, de telle façon que l'ensemble puisse tourner autour d'une diagonale verticale.

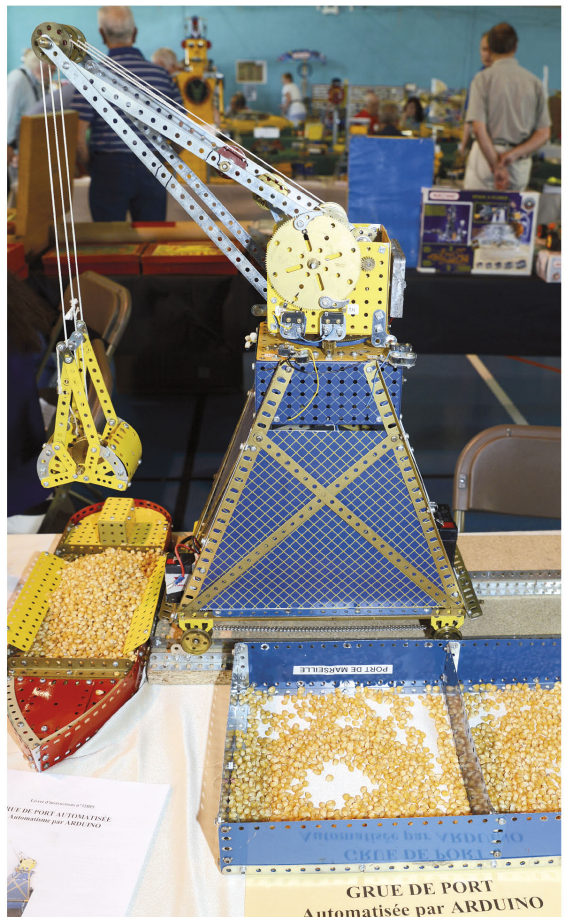
BERNARD DREUX - CAM 1815

Un funiculaire avec diverses animations (4^e prix)



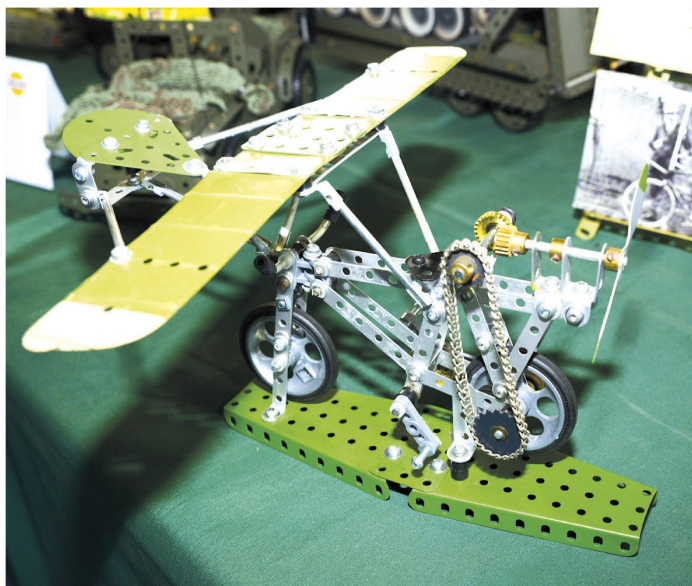
WILLY DEWULF - CAM 590

Grue de port automatisée (5^e prix) : (voir magazine du CAM 137).



PHILIPPE BOVAS - CAM 140

Aviette : vélo du concours Peugeot de 1920



GUY KIND - CAM 837

Locomotive AE 3-6 : Locomotive suisse des années 1915 à l'échelle de 1/16, Les pantographes montent et les parois latérales s'ouvrent.



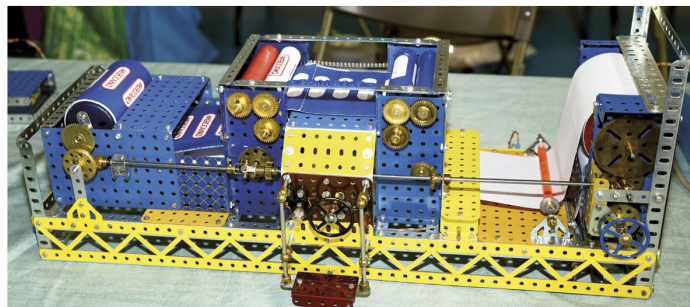
JEAN-CLAUDE BRISSON - CAM 1273

« Une famille de 7 Finisseurs » : du surfacteur de la boîte 10 à un pico finisseur (article pages 33-35).



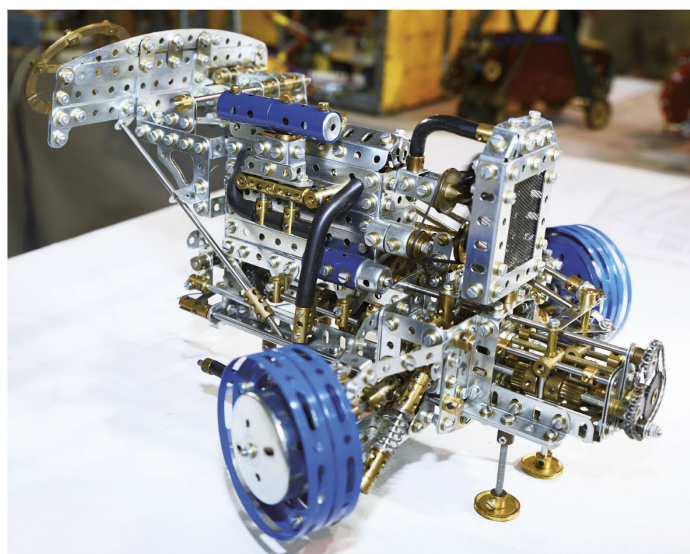
ALAIN LARCHIER - CAM 1742

Machine rotative d'imprimerie : ce modèle simule l'impression d'étiquettes Meccano. Les couleurs sont appliquées successivement par des rouleaux encres. Le papier blanc sur la bobine de départ se retrouve imprimé sur la bobine réceptrice (article pages 43-44).



TERRY ALLEN - CAM 1977

Moteur, boîte de vitesse, direction et suspension avant de Citroën Traction Avant de 1932.



ETIENNE LASNIER - CAM 215

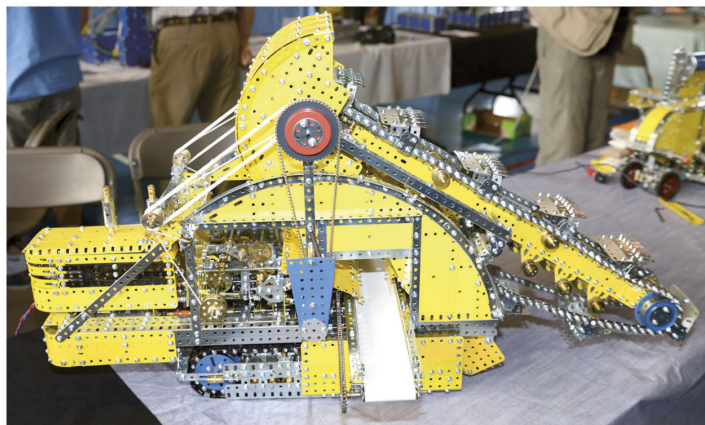
Grande roue : modèle réalisé en constructor. Grand modèle de conception personnelle



JEAN-PIERRE VEYET - CAM 983

Excavatrice pour tranchées PARSONS 310

Après la moissonneuse et le tracteur country réalisés en 2016, voici une nouvelle machine qui reprend la taille et les caractéristiques d'un modèle Meccano type boîte 10 avec quelques petits aménagements personnels (voir article pages 38- 42).



STUART WEIGHTMAN - CAM 2104

Iron Man (Homme de fer) : un robot de marche basé sur le Iron Man Hulk Buster, super-héros de bande dessinée créé en 1963 par Stan Lee (photo page 68).

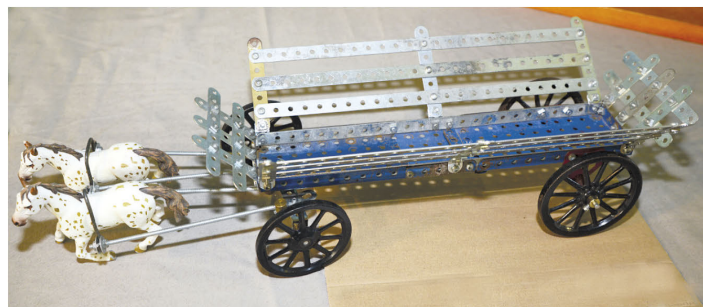
LOUIS-PHILIPPE DARONNAT - CAM 449

Grue de port. Prototype Le Tourneau, grue montée sur des roues de scraper automotrice 200 T. Modèle Meccano longueur et largeur de 1m. Hauteur : 2,50 m. 12 moteurs. Poids 50 kilos environ.



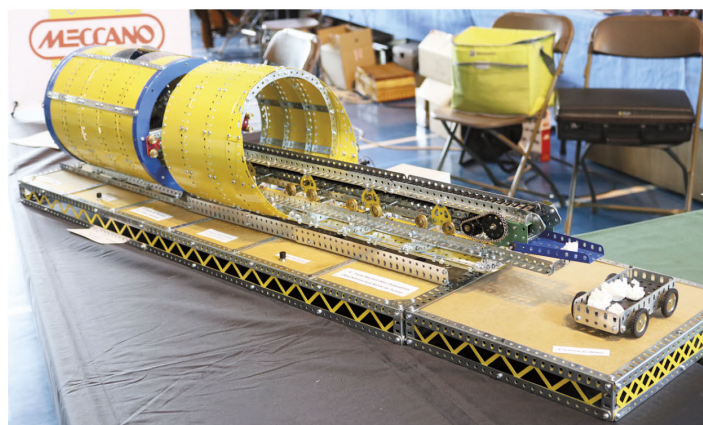
LOUIS MALARD - CAM 1573

Chariot de cowboy.



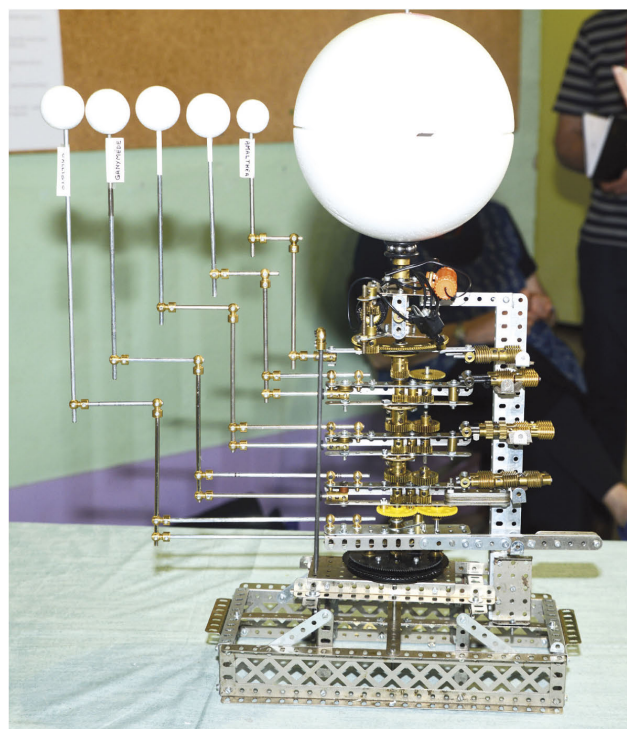
FRANCIS HAMON - CAM 512

Tunnelier (version II). Le tunnelier est une machine permettant de creuser des tunnels. Il réalise trois fonctions : 1. Abattage du terrain (perçement) –2. Evacuation des déblais (tapis roulant). 3. Mise en place du soutènement (voussoirs)



MAXIME NOÉ - CAM 1328

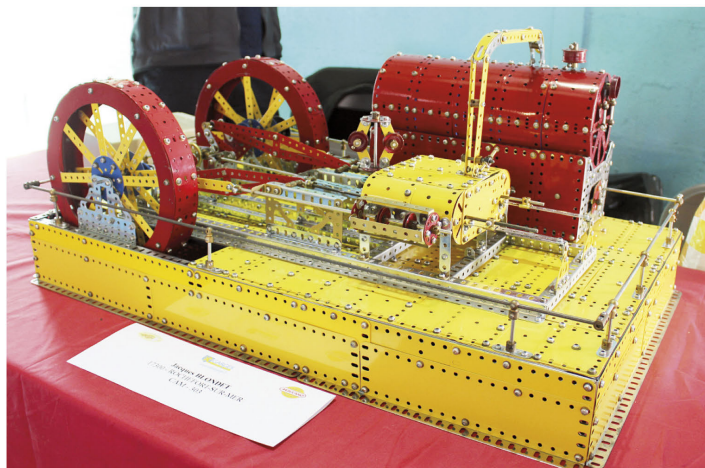
Satellites galiléens de Jupiter : ballet des rotations des quatre satellites galiléens (1610) : Io, Europe, Ganymède, Callisto, autour de Jupiter (plus grande planète de notre système solaire) et Amalthée découvert en 1892. Les périodes des rotations sidérales des cinq satellites de Jupiter sont conformes à la vitesse de rotation de la terre dans le système solaire dans son grand planétaire.



AUTRES EXPOSANTS

JACQUES BLONDET – CAM 303

Machine à vapeur.



JEAN-ALMIRE THEROUT – CAM 1577

Excavatrice réalisée en pièces MARKLIN (poids environ 25 kg), un hélicoptère en pièces Meccano, la grue géante Meccano quelque peu modifiée, rendue « mobile » le modèle original étant fixe.



THOMAS ROTHENHAUSSLER – CAM 1469

Nombreux modèles en pièces nickelées

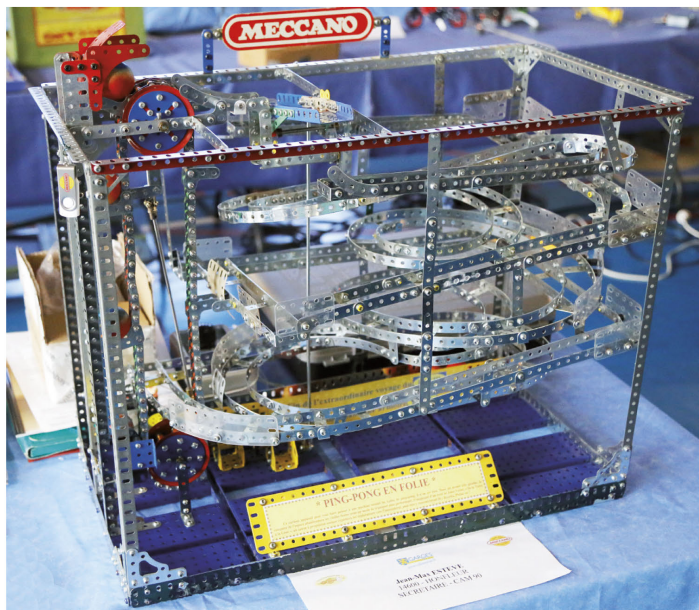
WOLFGANG REPKE – CAM 1703

HERVÉ FORESTIER – CAM 0673

Vente de boîtes et pièces

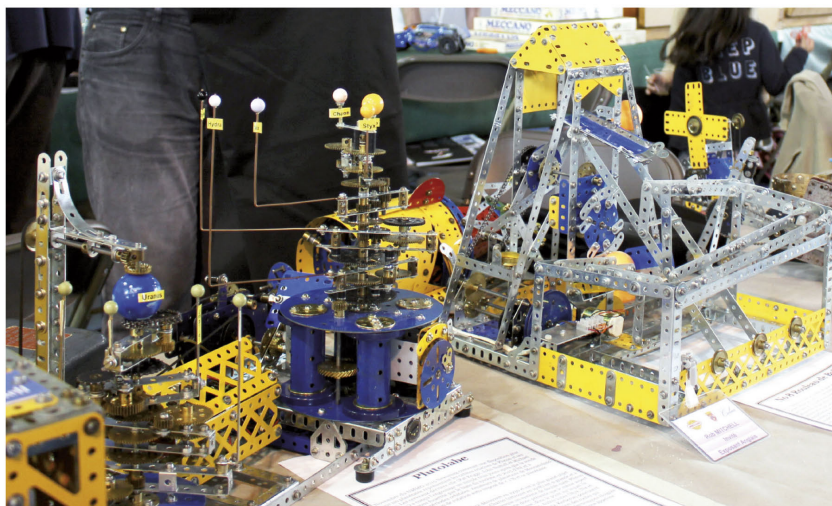
JEAN-MAX ESTEVE – CAM 90

Ping pong en folie Sorte de grand huit ou montagne russe avec des balles de ping pong. Divers circuits, différents, aléatoires



ROB MITCHELL

Magicien de Servetti et autres modèles. Le Magicien est une version beaucoup améliorée du modèle de Servetti GSM32. Le planétaire Plutonien décrit dans le magazine 136 a été couplé à un autre pour Uranus (CQ83), tous deux entraînés par un moteur électrique. Je présente également quatre modèles conçus pour différents concours SMG et Telford & Ironbridge MS 201 7 ainsi que le Supermodel n° 20, la grue mobile électrique et le tracteur Massey Harris de Paul Furness.



SERGE HONDEMARK - CAM 606

Pont à travée basculante. Modèle 10-6 décrit dans la notice du n° 10 ainsi qu'un Passe-billes (déjà exposé).

CLAUDE DUPRÉ - CAM 1886

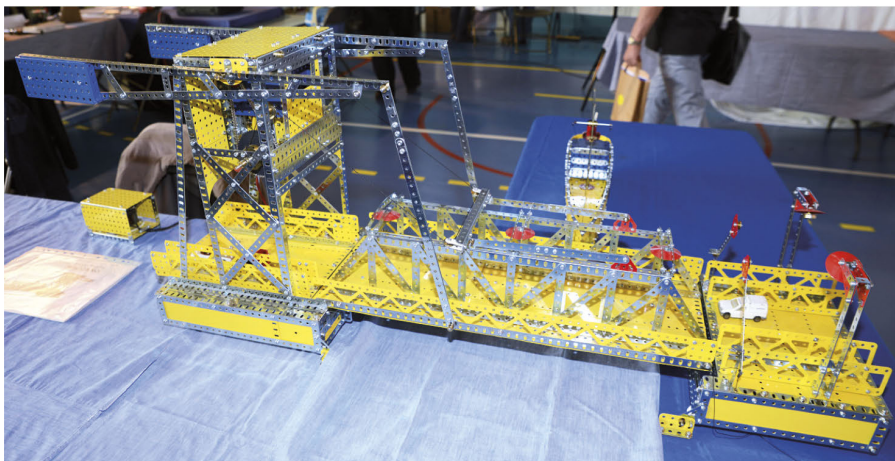
Stand de vente du CAM. Grue à tour modifiée rendue mobile comme la grue N°4. Cycliste équilibriste.

BERNARD GARRIGUES - CAM 931

Ascenseur, hélicoptère, chasse au canard.

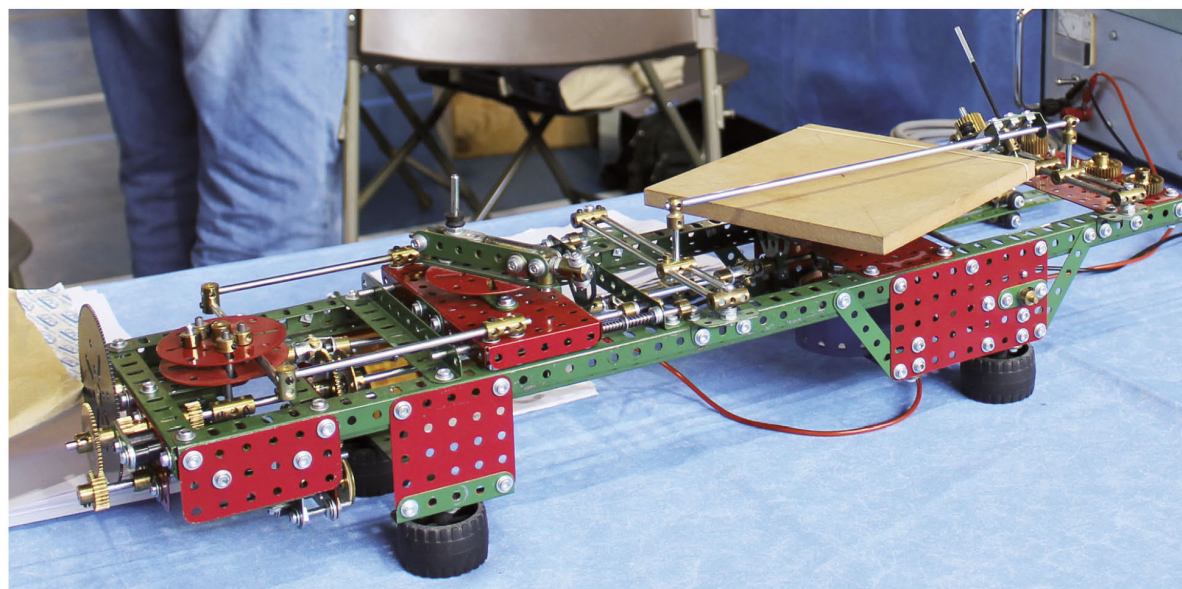
DAVID BRADLEY - CAM 1135

Ensemble de véhicules



ROGER THORPE - CAM 2034

Selection d'horloges

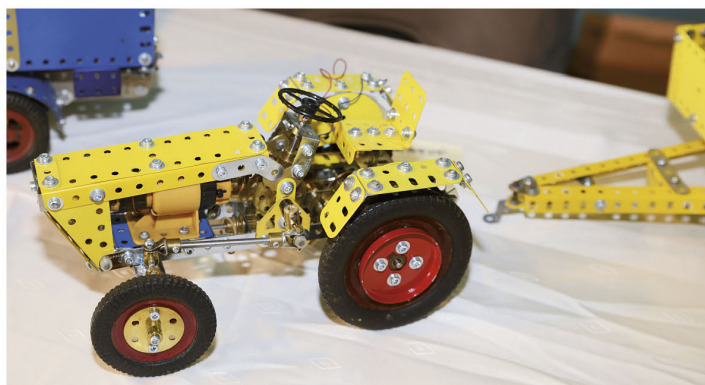
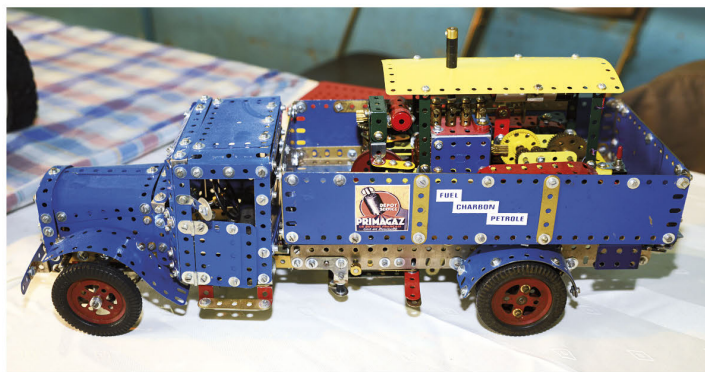
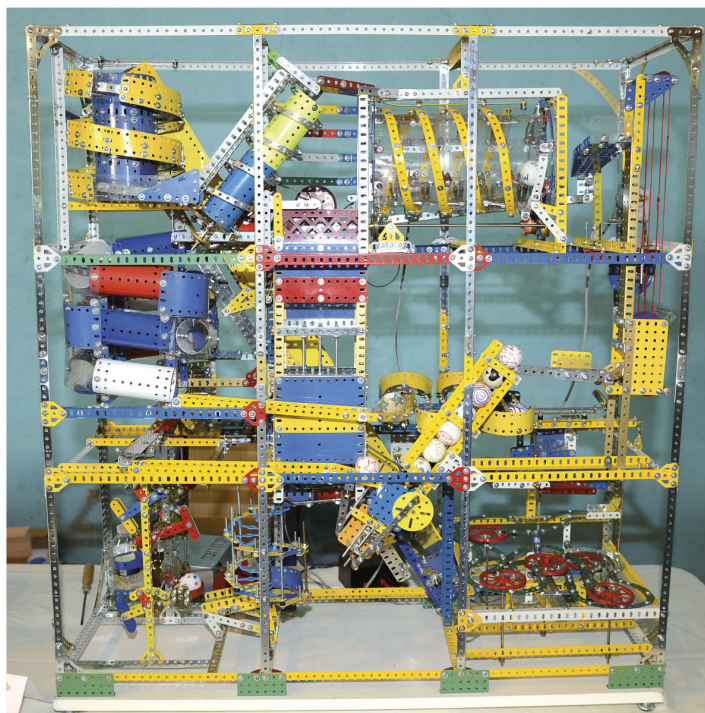


AUBIN FANARD - CAM 1197

Meccanographe de variantes rectilignes ou guilloches

ANICK QUIBEUF - CAM 1505

Passé boules. Copie du modèle de Paul Freydier d'Antony, **camion Citroën P45**, **petit tracteur jaune** (conception Monsallut), **tracteur forestier** (conception Jean-Pierre Veyet).



SERGE LASSAUSAIE - CAM 1916

Stand de vente de boîtes et pièces

JEAN GARRIGUES - CAM 931

Engrenages bizarres. Le non conformisme au service des engrenages tristement circulaires.

JOHN THORPE - CAM 1652

Stand de vente de boîtes, pièces et littérature

MICHEL BEAUREPAIRE - CAM 186

Barographe Meccano. Représentation visuelle sur un diagramme de la pression atmosphérique et de ses variations. Modèle déjà exposé plusieurs années.

ANDRÉ BÉNÉTEAU - CAM 1524

Boîtes et pièces de collection.

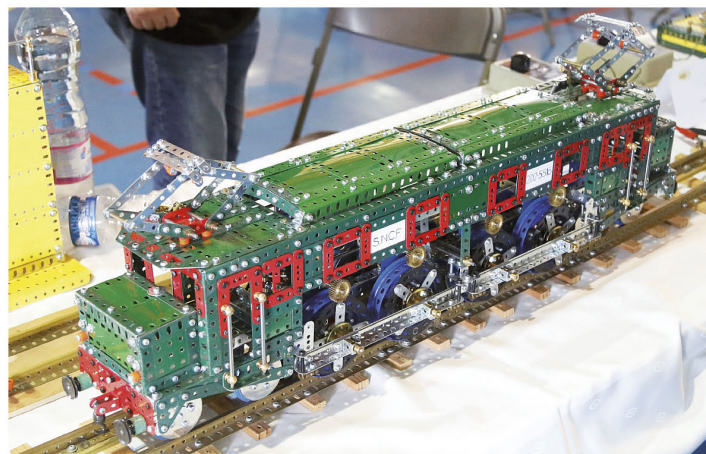
JEAN-PIERRE GREINER - CAM 794

Machine à vapeur d'après Philip Webb (MP 93)



JACQUES TARRATRE - CAM 1758

Locomotive 2D2 du réseau P.O. série 5503-5537 fonctionnant en 1500 V continu avec une transmission Buchli (adapté en Meccano par Alain Legrand). Elle porte le numéro 5516 comme sa grande soeur exposée à la cité des trains de Mulhouse.



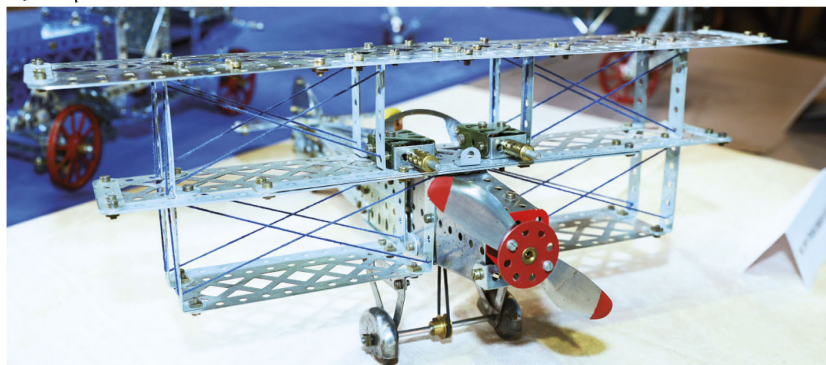
JEAN LE LOUS - CAM 1676

Machine de WATT, Loco SHAY classe A. Transmission par engrenages, animée par ARDUINO, Tracteur à vapeur LOMBARD, Roller ball à vis d'archimède, Roller ball à déplacement latéral.



FRANCIS PARANT - CAM 1716

Quelques avions



MICHEL LHOMME - CAM 959

Boîtes de collection. Boîtes de collection (1915-1980) et initiation à la datation des boîtes anciennes (base de données photographique).

JACQUES VAUTRIN - CAM 1730

Voiture fonctionnelle de conception libre en pièces meccano des années 1950.

JEAN-JACQUES LÉCLUSE - CAM 904

Stand de vente de boîtes et pièces.

CYRIL TERMOZ - CAM 1321



BERNARD GUITTARD - CAM 1198

Citroën 2CV à l'échelle 1/4
Transmission Buchli de la D2 par Alain Legrand
Plusieurs modèles didactiques en pièces actuelles

JAMES LAWARREE - CAM 1564

Stand de vente de boîtes pour le CAM

DENIS HETTÉ - CAM 1747

Stand de vente de boîtes et pièces



JOHN EVANS - CAM 1269

Deux Meccanographes : l'un est un modèle conçu par Andreas Konkoly décrit dans le Runnymede magazine de février 2017.

L'autre est un modèle conçu par John Ince (ModelPlan 138) qui utilise un accouplement de Schmidt développé pour être utilisé dans des machines d'impression offset.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY - CAM 1332

Diligence et chevaux d'après Charlie Pack et Andreas Konkoly – **Aquarium** d'après Paul Dale – **Machine volante** d'après l'artiste australien Agdag Daniel



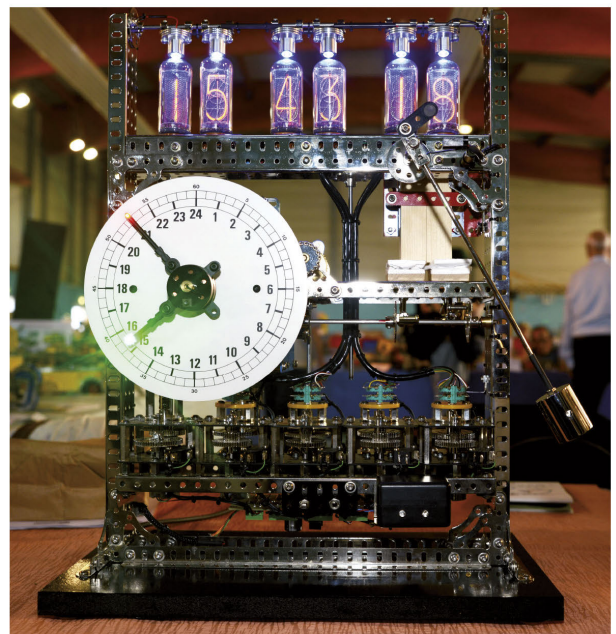
ERIC CHAMPLEBOUX - CAM 801

Grand manège à billes. Le fonctionnement général est très simple, il utilise des billes en verre de 25 mm de diamètre, de quatre couleurs différentes : bleue, verte, rouge et jaune. L'élément principal est le trieur de couleur qui sépare les billes et les oriente chacune vers un parcours différent. Chaque bille de couleur arrive sur un élévateur spécifique, qui la remonte en haut du modèle, jusqu'à une rampe circulaire. Une grue automatique à godets charge 10 billes à la fois et les dépose à nouveau sur la rampe du trieur de billes et ainsi de suite. Un compteur électro-mécanique enregistre le nombre de billes triées.

Horloge à tubes Nixie. L'horloge utilise d'anciens tubes « Nixie » des années soixante qui étaient les précurseurs des afficheurs digitaux actuels. Pour chaque tube un compteur mécanique entraîne un commutateur à 6, 10 ou 24 positions pour les secondes, minutes et 24 heures.

Un balancier animé par un électro-aimant bat la seconde et synchronise tous les compteurs. Un affichage analogique avec un cadran 24 heures complète l'affichage digital des tubes Nixie.

Un dispositif de sonnerie réalisé avec des soufflets utilisés dans les « coucou » de la forêt noire notifie les demi-heures et le nombre d'heures.



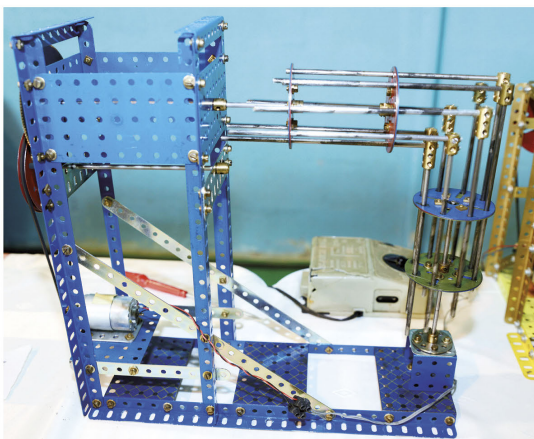
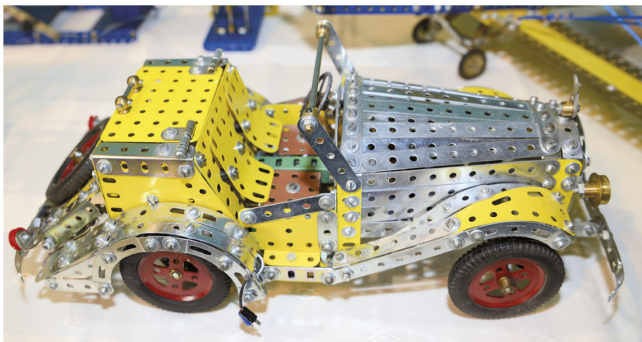


**MAX FERRANTI -
CAM 1251**

Téléphérique urbain de Brest.
Modèle du nouveau téléphérique comportant deux cabines qui se déplacent en va et vient, chacune portée par deux câbles porteurs et deux câbles tracteurs. Se caractérise par le croisement des cabines l'une au-dessus de l'autre.

**LOUIS-PHILIPPE DARONNAT -
CAM 449**

Bateau-phare d'après un Meccano Magazine anglais, Petite voiture de sport, également d'après un Meccano Magazine anglais, **renvoi d'angle sans engrenages**



GUY GIMEL - CAM 1101

Toboggan ferroviaire (voir pages 48-50 de ce magazine)

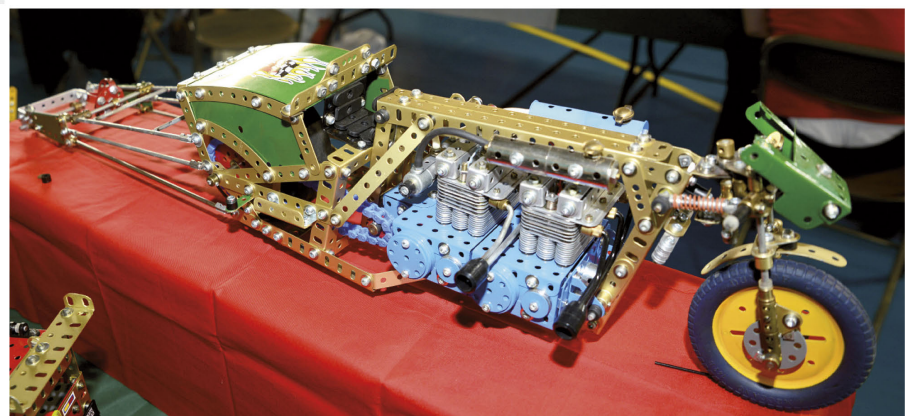
MAURICE PERRAUT - CAM 0001

Documentation Meccano

GERT RIJPKEMA - CAM 2095

PHILIPPE BOVAS - CAM 140

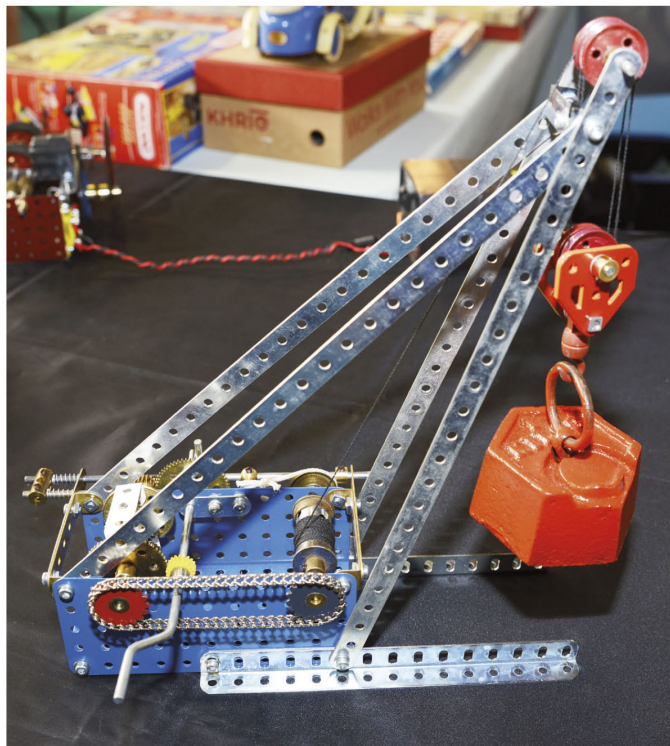
Dragster Moto



JEAN-PIERRE VEYET - CAM 983

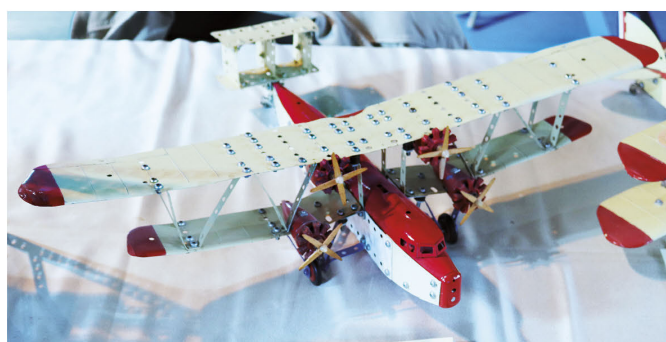
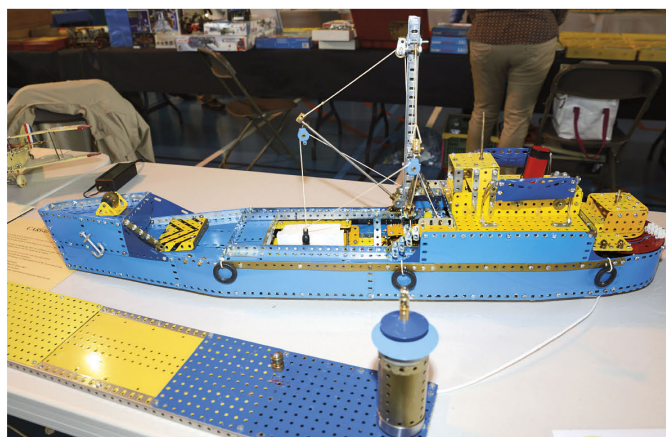
Pelle Poclairn 1000 CK, Tracteur Latil, Moissonneuse boîte 10 modifiée, Tracteur Ford County Sea Horse.

Petit mécanisme : Le **frein automatique** contrôlé par un différentiel



WILLY DEWULF - CAM 590

Cargo (Simulateur, déchargement automatisé). Avion biplan « Oiseau blanc » sur bases Meccano Construction avion 29, train d'atterrissage du Mirage F1.



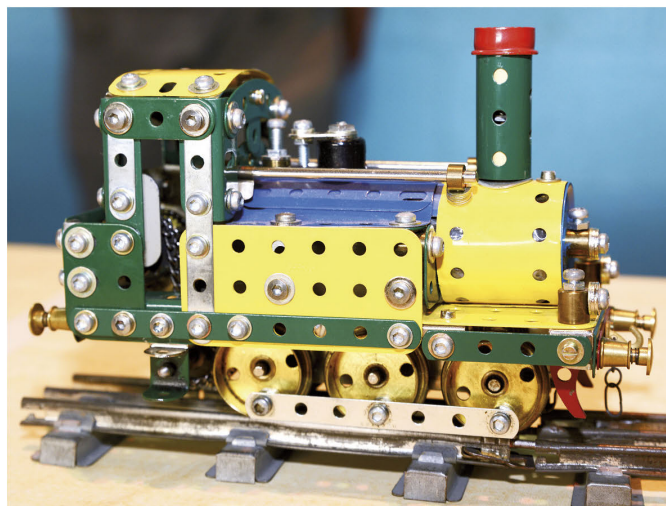
OLIVIER DEPARDIEU - CAM 1306

Présentation de pièces et de boîtes de collection meccano de différentes variétés et de rareté

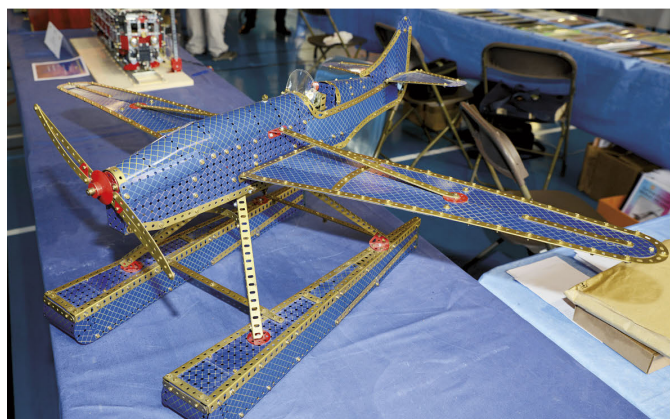


PAUL FREYDIER - CAM 572

Locomotive



HENRI GOOVAERTS

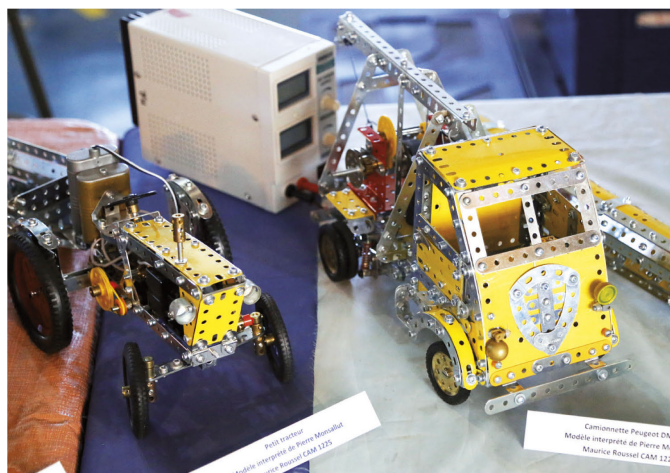


ANDRÉ CHAPEL - CAM 451

Casse-noix



MAURICE ROUSSEL - CAM 1225



FRANCOIS SELLON - CAM 732

Jeeps au 1/18 décrites dans le n° 120 du magazine. Tractions AV sur véhicules et vélos. Boules et ballons de foot. Traîneau et son attelage de chiens. Différentes boîtes et coffrets de collection (de 1914 à 1975). Vente de meccano : boîtes, moteurs, pièces détachées, et documents.

MICHEL ALESSI - CAM 729



MICHEL BREAL - CAM 0793

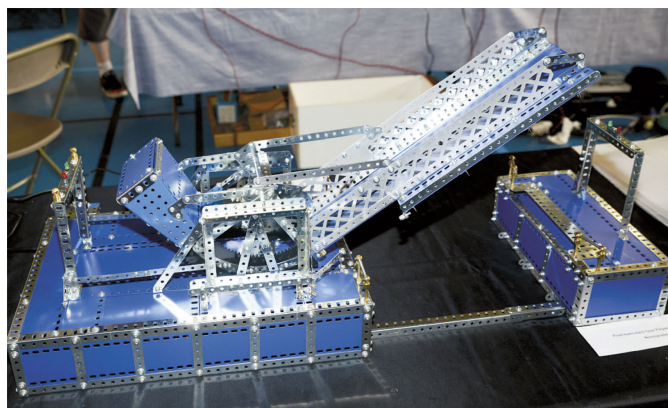
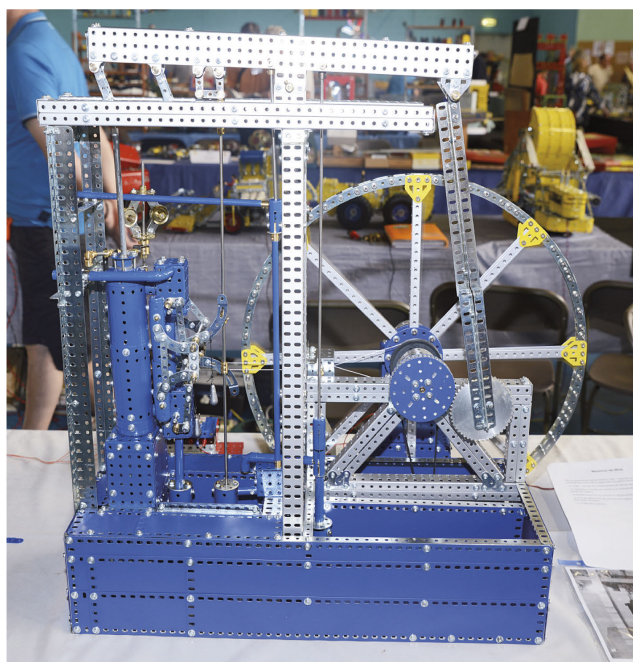
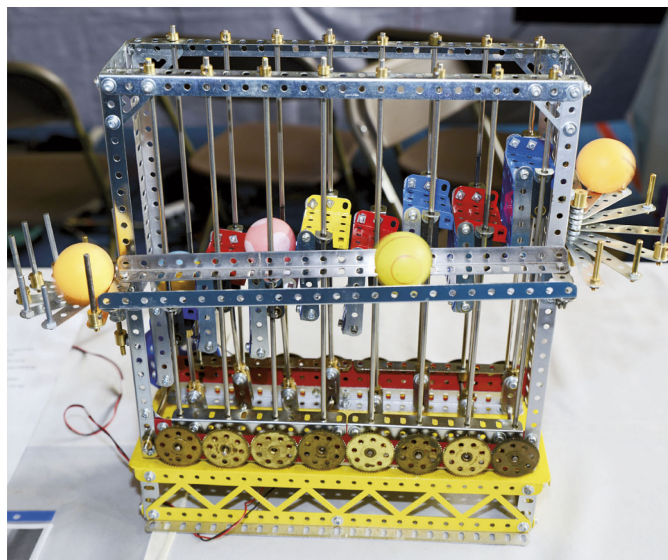
Grue de Calais, grue à grande flèche pour pose de blocs de béton, voir article page 61 -62.

PATRICK BOUIN - CAM 1170

Stand de vente de boîtes et pièces

JEAN-LOUIS CANAVY - CAM 1709

Passes-boules, Machine à vapeur de James Watt de 1709, pont basculant





MICHAEL MOLDEN - CAM 1533

« Meccano 'TOPBUZZ' ». Manège avec son camion de transport. Présenté pour la dernière fois à Compiègne en 2005.



JEAN-JACQUES CAVALLARO - CAM 1605

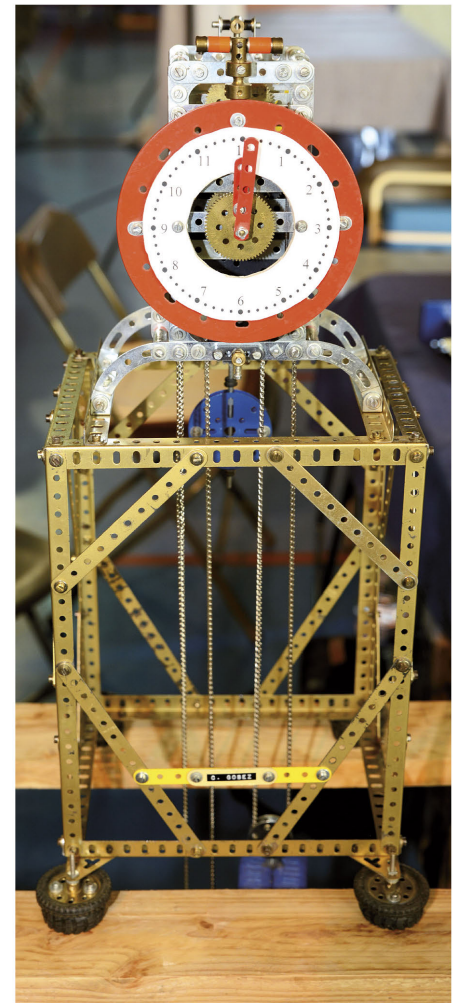
Présentoir de divers avions (boîtes Meccano)

ALAIN COUIDAT - CAM 275

Niveleuse
Equilibriste

CLAUDE GOBEZ - CAM 72

Pendule à poids à remontage manuel. Modèle compact – Horloge à mécanisme Meccano sur Tour Eiffel.



GASTON MARETTE - CAM 0496

JACQUES PROUX - CAM 1289

PATRICK BOIZARD - CAM 1241
Bugatti (boîte Exacto), Sidecar, et deux micro modèles

ANGUS PLUMB

Mon stand tente de montrer les couleurs et les styles de Meccano (britannique) depuis les premiers jours jusqu' à présent. Le premier modèle est un **Tramway à double pont** en nickel, basé sur un Trolley Car illustré dans un manuel d'instructions de 1918.

Une « Rocket » de Charabanc et Stephenson dans les modèles typiques du rouge foncé et du vert des années 1920.

Un certain nombre de modèles de constructeurs d'avions **Le cuirassier HMS Rodney** est le modèle phare de mon stand, un modèle impressionnant, mais assez facile à construire.

Quelques voitures de sport dans le même type de couleurs.

Une **plate-forme d'évacuation du feu**, un wagon-caisse à 8 roues Foden et un modèle de Bluebird de Donald Campbell (en rouge !) caractérisant la production britannique des années 1950.

Une sélection de modèles Multikit Road Construction and Maintenance Plant illustre les couleurs et montre la différence entre les cabines britanniques et le style Meccakit français.

Mon modèle principal à partir des années 1960 est un **Meccanographe**



Je suis impressionné par les modèles de Bernard Perier et ses Triumph TR3A, Diesel Road Roller et Land Rover figurent dans mon stand.

Cette année, à Garges, j'ai fait une première tentative pour montrer d'autres systèmes comme le Minibrix, Primus (train), Trix (voiture).



CHRIS JOHNSON - CAM 2135

Un grand pont transbordeur : en bleu et or, 7,5m de long. 1m de large, 1,4m de hauteur.

PROPOSITION D'UN PROJET DE CONSTRUCTION INTERNATIONAL

Dans le cadre de l'exposition de Garges-lès-Gonesse, le CAM a enregistré la première adhésion d'un ressortissant australien, à savoir Chris Johnson (CAM 2135). Chris est vice-président du Meccano Club de Sydney et toutes les personnes qui l'ont rencontré à Garges ont été impressionnées par son enthousiasme et par l'importance du modèle qu'il a présenté, à savoir un pont transbordeur d'environ 7,5 m de long (photo ci-dessus). Chris, accompagné de son épouse Winnie, est venu environ un mois en Europe et son modèle a été expédié en conteneur(s) par bateau depuis l'Australie. Au cours

de l'exposition, il a distribué un document intitulé «Proposition de projet WAMM» (WAMM signifiant «World Assembly Meccano Monorail»). Le concept en est le suivant : à partir de spécifications préalablement définies, des constructeurs Meccano se retrouvent en un lieu donné (à préciser) et amènent des kits de pièces Meccano afin de construire ensemble un système de monorail fonctionnel (structures, rails, voitures, propulsion, etc). Le document est à finaliser mais il est probable que Chris pourra donner des détails supplémentaires à ceux qui le souhaitent.

CHRONIQUE DE MECANOTEPH

FINISSEURS POUR PISTES D'AÉROPORT (2^E PARTIE)

par Jean-Claude Brisson

Un mini-modèle (Fig. 1)

Ce modèle s'inspire d'un finisseur DEMAG. Il utilise les chenilles caoutchouc de la boîte Futur Master de 2003. La figure 2 représente le châssis sur lequel sont fixés un moteur et son réducteur. Le faible diamètre des barbotins ne permet pas de réaliser la

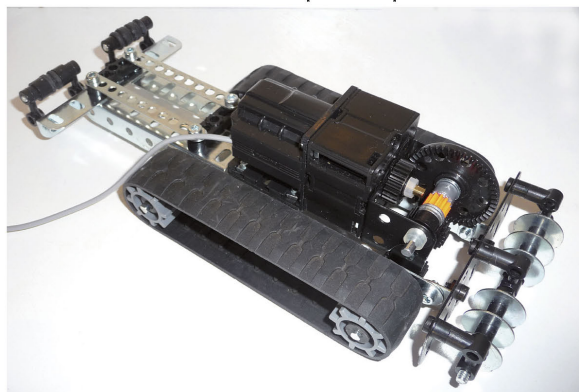


Fig. 2 Le châssis du Mini-finisher

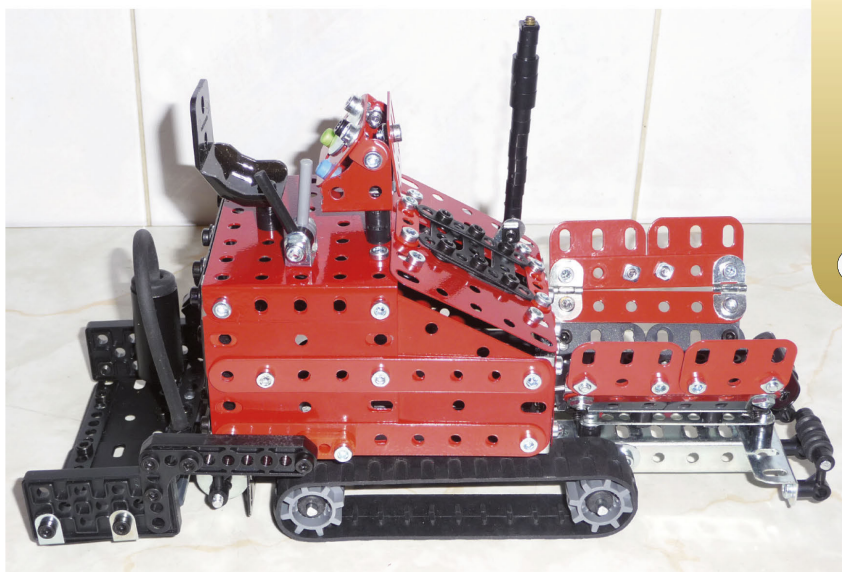


Fig. 1 Le Mini-finisher

réduction habituelle pignon 19 dents/roue dentée 57 dents et oblige à réaliser une démultiplication en 2 temps entre le moteur et l'axe du barbotin moteur (Fig. 3). Sur l'axe de la roue de chant on place un pignon de 12 dents qui engrène sur un pignon

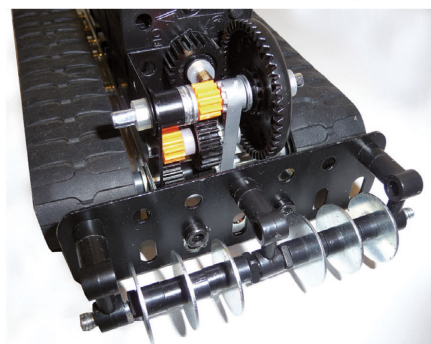


Fig. 3 La transmission et l'épandeur

de 24 dents situé sur un axe intermédiaire. Sur cet axe un autre pignon de 12 dents engrène sur un pignon de 24 dents situé sur l'axe du barbotin moteur. Les paliers de l'axe intermédiaire sont constitués d'une

bande de 3 trous et d'une bande épaisse de 5 trous. Sur cette figure 3, on voit également les disques de 19 mm qui simulent la vis d'épandage de l'enrobé. La figure 4 présente la trémie ouverte et fermée. La table de réglage (Fig. 5) se compose de

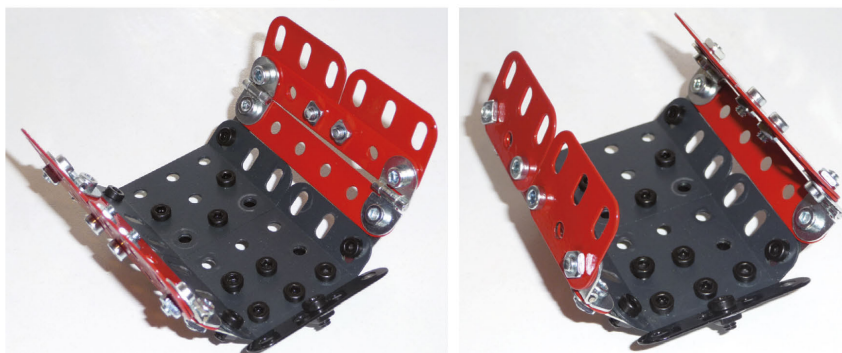


Fig. 4 La trémie ouverte et fermée

2 plaques flexibles de 3x5 trous, réunies par une bande étroite 1/4" de 17 trous. Les côtés sont constitués par des plaques perforées épaisses de 4x2 trous, B756. Deux cornières plastiques, D224, réunies par une bande étroite 1/4" de 13 trous, constituent le tunnel de chauffe. Un manchon fixé à l'un des côté représente la bouteille de gaz. La figure 6 montre le dessous du châssis sans les chenilles. Sur la figure 7, on voit la superstructure avec la plateforme de commande. Sur la figure 8, on voit le boîtier de piles fixé à l'arrière de la superstructure et la figure 9 est une vue arrière du finisseur.

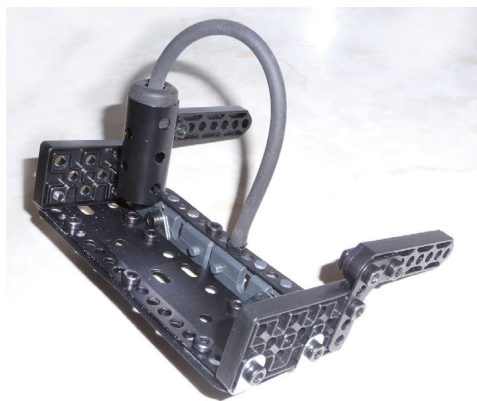


Fig. 5 La table de réglage

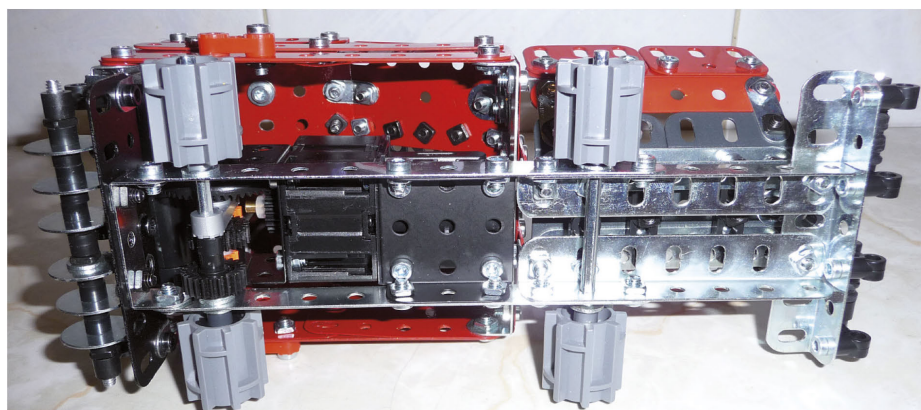


Fig. 6 Le finisseur vu de dessous sans ses chenilles

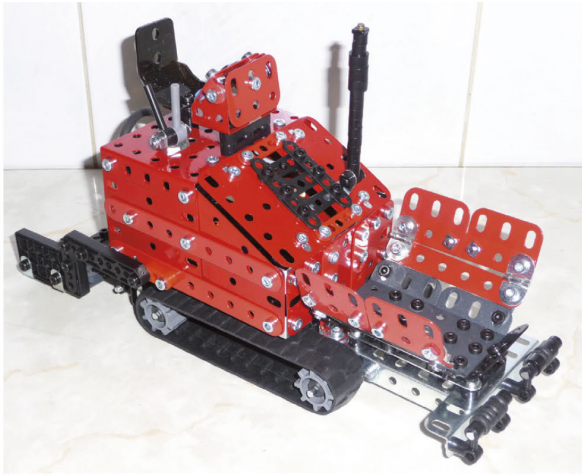


Fig. 7 La trémie et la plateforme de commande.

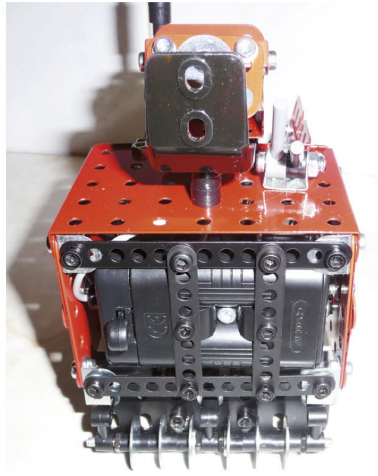


Fig. 8 Le boîtier de piles

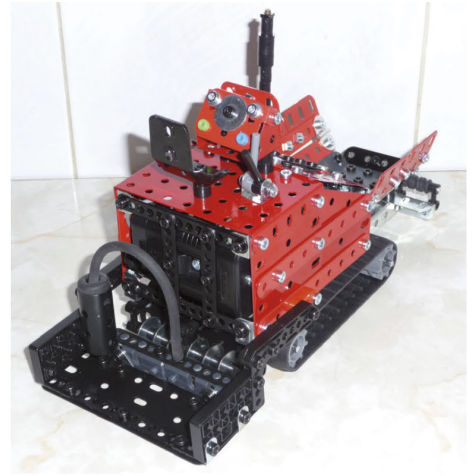


Fig. 9 Vue arrière du mini-finisueur

Un Micro-modèle (Fig. 10)

Il est inspiré par un modèle Volvo. Le chariot porteur, (Fig. 11), est constitué de deux bandes spéciales de cinq trous réunies par deux bandes coudées trois trous de 27 mm. Elles sont

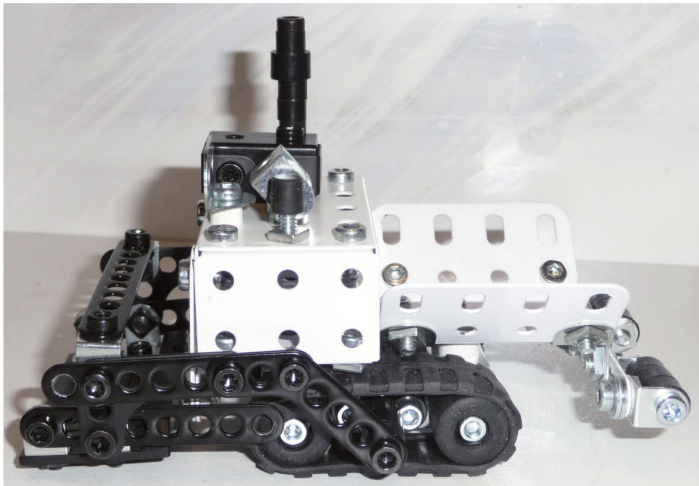


Fig. 10 Le micro modèle de finisseur

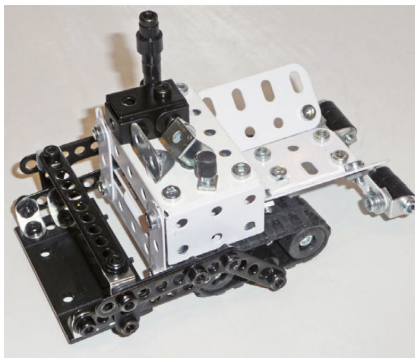


Fig. 13 La plateforme de commande

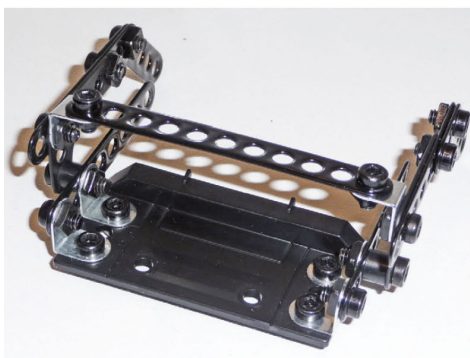


Fig. 14 La table de réglage

fixées aux extrémités des bandes par des vis de 19 mm sur lesquelles sont placées une entretoise et 3 rondelles. Quatre petits pneus cylindriques sont insérés sur les entretoises et servent de barbotins. Les chenilles sont ensuite placées autour.

Le châssis, (Fig. 12), est formé d'une poutrelle plate de 7 trous sur laquelle sont fixées, par des équerres à 135°, 2 poutrelles plates de 4 trous pour former la trémie. Deux plaques à rebords de 25 x 38 mm sont fixées sur la poutrelle plate par des bandes étroites de 11 trous 1/4".

Une plaque à rebord de 40x60 mm (51f), forme la plateforme de commande, sur laquelle sont fixés le siège du chauffeur et son tableau de contrôle ainsi que le capot du moteur (Fig. 13).

La table de réglage, Fig. 14, est constituée par une plaque plastique C878 (calandre du camion-grue Evolution), bordée par 2 bandes étroites 8 trous 1/4" fixées sur la plaque par des équerres étroites et supportées par 2 bras composites formés par un gousset triple étroit à 135°, une bande étroite 8 trous 1/4" et un gousset triple étroit. Ces bras sont reliés par une bande étroite 11 trous 1/4". Ils s'articulent sur des boulons-pivots de 40 mm qui passent dans le trou central de la bande épaisse de 3 trous du chariot porteur. La figure 15 représente le micro-finisueur vu de dessous.



Fig. 11 Le chariot porteur

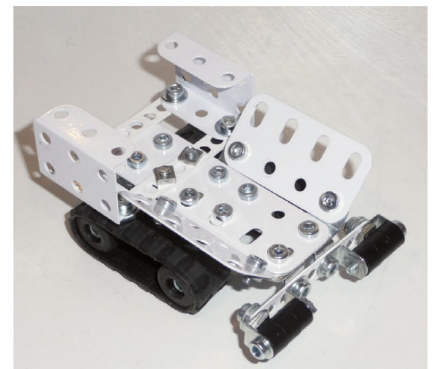


Fig. 12 Le châssis

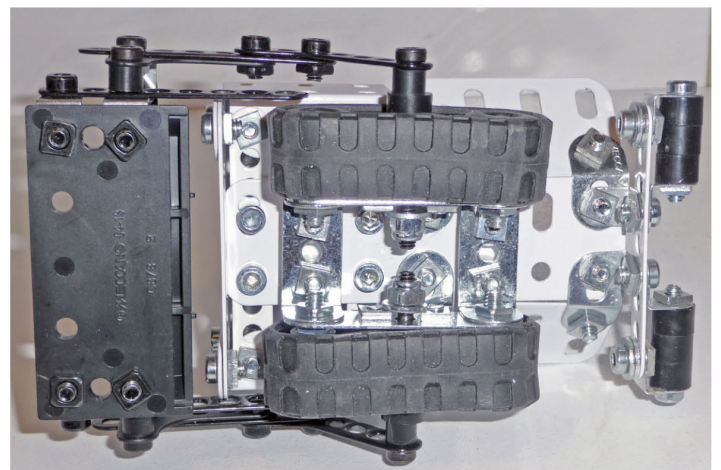


Fig. 15 Vue de dessous

Un Nano-modèle (Fig. 16)

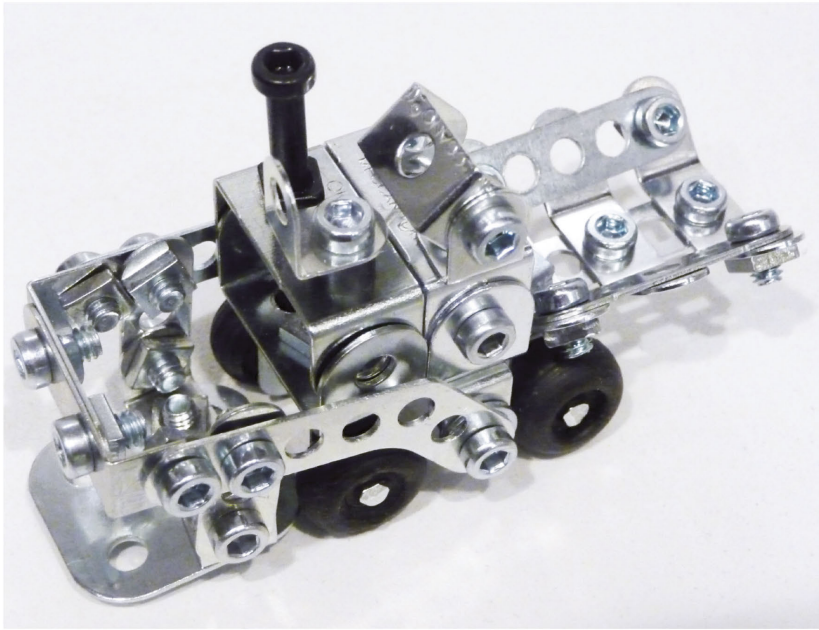


Fig. 16 Le nano modèle de finisseur

Pour construire le châssis, Fig. 17 et 18, on fixe sur une bande étroite 9 trous 1/4", 3 supports doubles étroits à 135° qui, réunis par 2 bandes étroites 5 trous 1/4", formeront la trémie, 2 supports doubles étroits qui porteront les essieux des roues et 2 bandes coudées 3 trous spéciales (48e) constituant la partie inférieure de la superstructure. Sur l'une de ces bandes coudées on fixe

2 équerres étroites sur lesquelles sera fixée la table de réglage.

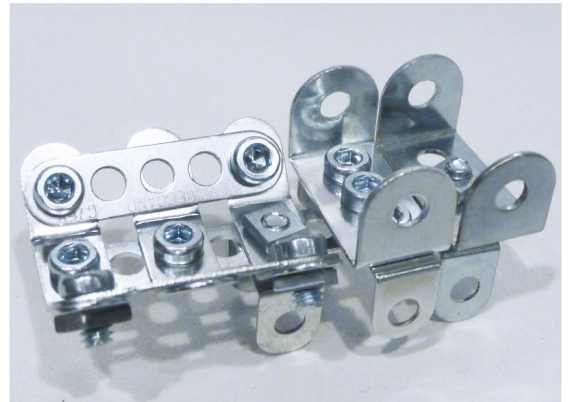


Fig. 17 Le châssis vu de dessus

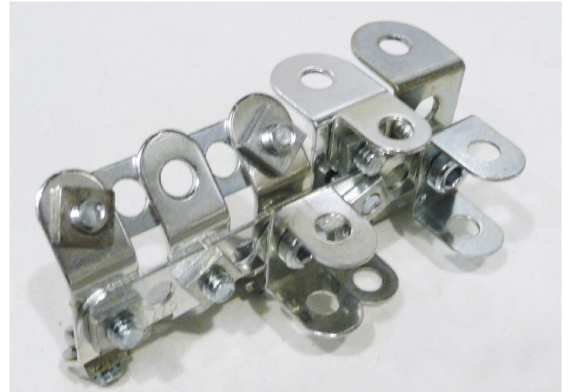


Fig. 18 Le châssis vu de dessous

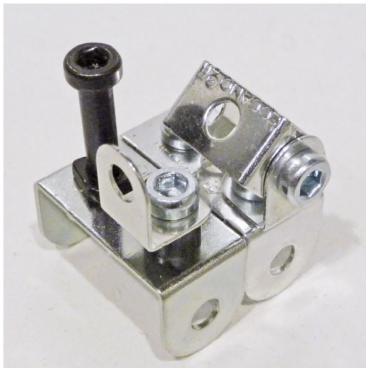


Fig. 19 La plateforme

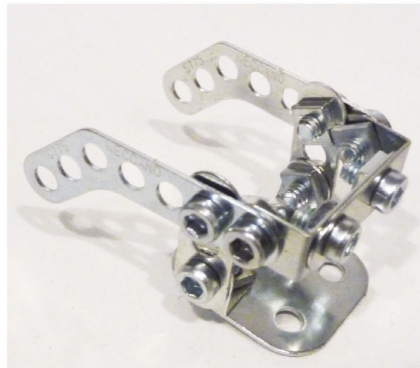


Fig. 20 -La table de réglage

La plateforme de commande, Fig. 19, partie supérieure de la superstructure, est formée de 2 bandes coudées spéciales de 3 trous réunies par 2 bandes étroites de 2 trous. Elles portent une équerre sur une petite entretoise formant le siège du conducteur, un support double étroit figurant le tableau de commande et un boulon-pivot noir de 23 mm représentant l'échappement du moteur.

La table de réglage, Fig. 20, est constituée de 2 goussets triples étroits à 135° réunis par une bande coudée composée de 2 équerres étroites 1x2. Deux bandes étroites de 3 trous 1/4" supportent une poutrelle plate de 2 trous formant la plaque de lissage.

Un Pico-modèle (Fig. 21 et 22)

Avec seulement 36 pièces (Fig. 23), on peut faire plus petit, un pico-finisseur !

Sur une bande étroite 1/4" de 7 trous, on fixe une plaque à rebord de 1x2 trous à l'aide d'un support double étroit. Cette plaque représente le corps du finisseur. Deux supports

doubles étroits à 135° représentent la trémie. Sous la bande, 2 supports doubles étroits portent les roues. Une petite plaque triangulaire représente la table de réglage.

JEAN-CLAUDE BRISSON CAM 1273 ■

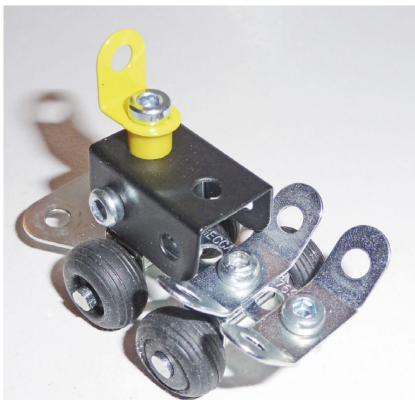


Fig. 21 Le pico-modèle de finisseur



Fig. 22 Le pico-modèle de finisseur, vu de côté



Fig. 23 Les 36 pièces

ORIENTEUR AUTOMATIQUE POUR PANNEAU SOLAIRE

par Michel Girol

Note de la Rédaction : Le temps ne nous a malheureusement pas permis de préciser avec Michel Girol, certains aspects de son projet d'article. Nous nous sommes permis de parfois simplifier le texte qu'il nous avait proposé, en espérant ne pas avoir trahi sa pensée. Si des membres du CAM s'intéressent à ce sujet, ils peuvent réagir, nous adresser des commentaires voire prolonger cet article.

Introduction

Le rendement d'un panneau solaire est maximum lorsque son plan est perpendiculaire aux rayons du soleil, malheureusement ce n'est le cas que quelques instants par jour quand le panneau est fixe.

D'où l'idée de concevoir un système mobile permettant aux panneaux solaires de suivre la courbe du soleil.

En voici un qui utilise des pièces Meccano.

Principe de fonctionnement et sous-ensembles

Le système suiveur doit pouvoir être orienté simultanément selon deux axes :

- en azimut, correspondant à l'angle formé par la projection du soleil dans un plan horizontal et une référence (nord ou sud). L'azimut varie de 15° par heure,
- en élévation, correspondant à la hauteur du soleil en fonction de la saison. Il faut noter que la variation en élévation dépend de la latitude et de la longitude. Des tables de données existent pour connaître ces variations. Pour mon domicile, les valeurs extrêmes sont 18° au solstice d'hiver et 70° au solstice d'été, soit un degré par semaine en moyenne.

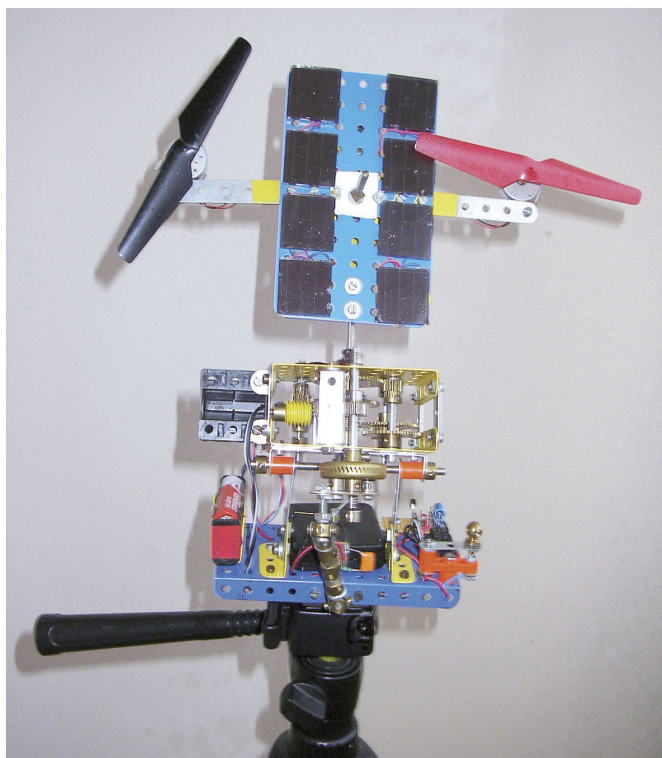


Fig. 1 Le modèle d'orienteur automatique

Pour ce modèle, l'énergie nécessaire à la rotation des deux axes indépendants est fournie par un moteur 3V Meccano.

En outre, le système est piloté par un réveil à quartz et une électronique de commande, permettant le fonctionnement entre 6 et 18 heures.

La figure 1 représente l'ensemble du système, monté sur un pied photo. Il peut être décomposé en trois sous-ensembles (en partant du bas) : une structure support (repérée par la plaque 52 bleue), le mécanisme suiveur qui s'oriente selon les deux axes (plaques 53 jaunes) et enfin les panneaux solaires.

La figure 2 montre, en plus gros plan, les deux premiers éléments. Dans le cadre de cet article pour la revue du CAM, on détaillera principalement le mécanisme suiveur et son système d'orientation.

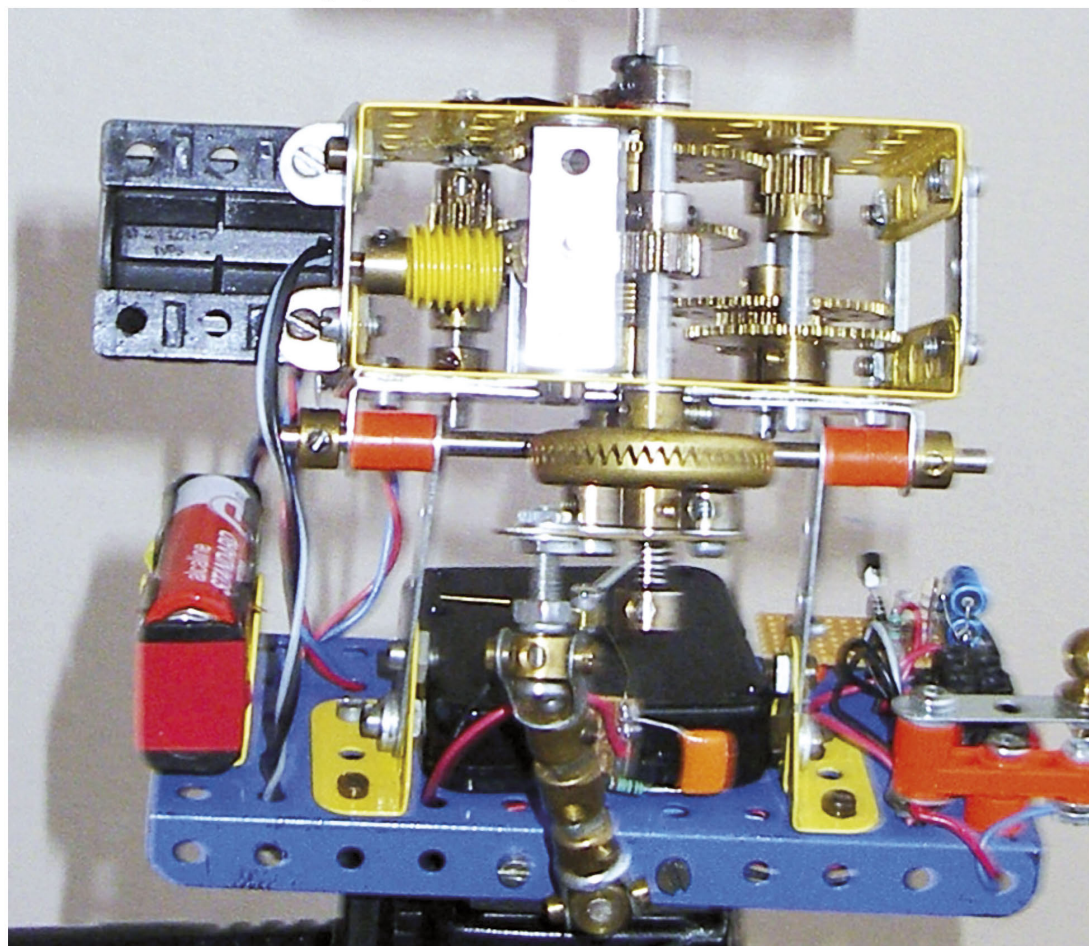


Fig. 2 Structure support et mécanisme suiveur

Le mécanisme suiveur

Les figures 3 et 4 montrent l'intérieur et les détails de ce mécanisme.

Deux plaques à rebords de 7x5 trous sont assemblées par des bandes de 3 trous. Un moteur 3 volts est fixé sur un côté, il porte une vis sans fin en plastique (pour diminuer l'inertie) qui engrène avec une roue de 50 dents. L'axe de cette roue porte un pignon de 15 dents faisant tourner une roue de 60 dents. L'axe de cette roue est prolongé vers le haut (sur le bas de la figure 3) et porte une came faite avec une roue barillet largement échancrée permettant de commander un micro Switch pour alimenter le moteur.

Cet axe fait un tour par heure. Ensuite on divise par 3, par 2 et par 4 pour arriver à l'axe principal qui est au centre des plaques. Cet axe, qui effectue un tour par jour, porte une roue de 60 dents et une vis sans fin, c'est sur cet axe que sera fixé le panneau solaire.

La vis sans fin entraîne un pignon de 19 dents, son axe porte une seconde vis sans fin qui fait tourner un second pignon de 19 dents. Cet axe, qui fait pratiquement un tour par an (19x19 font 361, il manque 4 jours, ce qui est pratiquement négligeable), porte à l'extérieur une roue de chant de 50 dents.

Une seconde roue de chant porte une bande glissière et est plaquée contre la première par un ressort, sur la bande glissière est fixée une vis de 28 mm qui par l'intermédiaire d'une

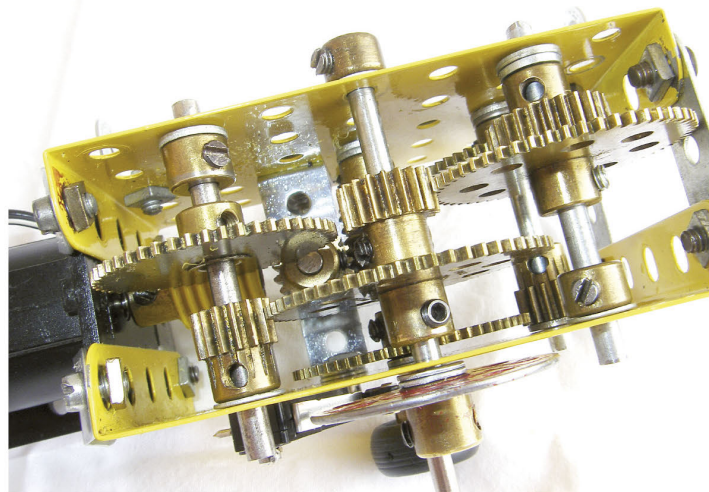


Fig. 3 Mécanisme de rotation

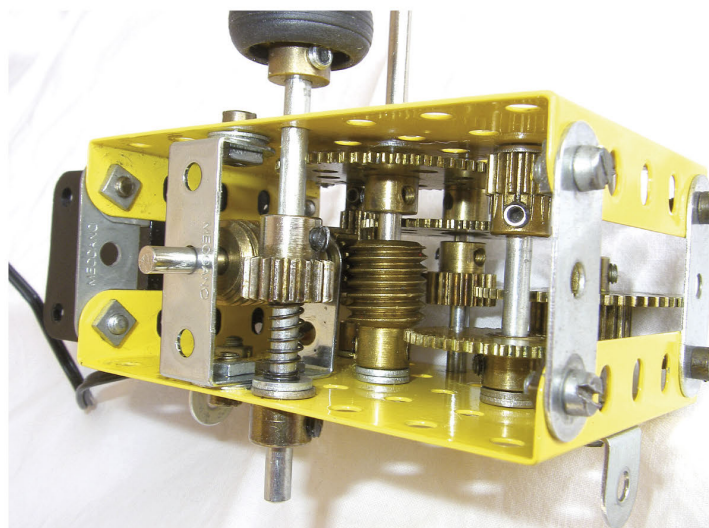


Fig. 4 Autre vue du mécanisme de rotation

bielle règle l'inclinaison de l'ensemble. Elle se compose de 2 cardans, un raccord taraudé et d'une cheville fileté.

On peut débrayer l'ensemble pour mettre à la semaine, une dent faisant presque une semaine.

Une bande coudée de 7 trous est fixée à la base du modèle. Une tringle est passée dans cette bande coudée.

C'est sur cette tringle que s'articule le mécanisme porteur du panneau.

La partie support et les éléments électriques

Comme on peut le voir sur les figures 1 et 2, le système repose sur une plaque à rebords N° 52 (11x5 trous). Elle comporte 2 embases triangulées coudées fixées au troisième trou de la plaque à rebords et prolongées de 2 bandes de 5 trous, le mécanisme peut pivoter sur le dernier trou de la bande de 5 trous et sur la tringle passée dans la bande coudée de 7 trous du mécanisme.

A gauche, un coupleur de piles est coincé entre 2 autres embases coudées, il contient deux piles de 1,5 V pour alimenter le moteur. A droite, un bouton poussoir de mise à l'heure est fixé, il est construit avec des pièces plastiques, une bande de 3 trous étroite et un support de rampe avec collier.

La base de temps : un réveil à quartz est débarrassé de sa petite aiguille, un petit fil de laiton remplace la grande aiguille, il établit un contact à chaque heure ; il est coincé entre les embases coudées sur la plaque à rebords N° 52.

L'électronique : on charge un condensateur à travers une grande résistance. Au moment du contact, donné par le réveil, on déclenche un thyristor qui démarre le moteur. Le micro-switch prend le relais ; fermé il désamorçe le thyristor, et continue d'alimenter le moteur, au bout d'un tour le palpeur du Switch tombe dans l'échancrure de la came et coupe le courant.

Un bouton poussoir en pièces Meccano alimente directement le moteur, pour la mise à l'heure.

Le panneau solaire

Il est constitué de 8 cellules, prélevées sur des bornes lumineuses de jardin, fixées sur une plaque 11x7 trous à l'adhésif double face. Chaque cellule donne 2.6 volts et quelques dizaines de mA. Elles sont câblées deux par deux. Au milieu du panneau est collé un petit cadran de papier avec en son centre une cheville fileté. En observant l'ombre portée, on peut vérifier l'orientation du panneau.

Mise en service et fonctionnement

Le montage doit être parfaitement horizontal et orienté plein sud. Fixez le panneau sur la tringle support plein Est, par appui sur le bouton poussoir, et faire tourner le système vers le soleil. C'est le réglage de l'heure. Ensuite débrayer une des roues de chant pour régler l'inclinaison. Tourner en sens inverse horloge, c'est le sens de rotation de l'excentrique en fonctionnement. Vérifier avec l'ombre de la cheville.

Grâce à ce système j'ai fait fonctionner d'une part deux moteurs de lecteur de CD pourvus d'hélices (Fig. 1) et d'autre part des LED qui s'allument à la tombée de la nuit.

+ MICHEL GIROL CAM 597 ■

EXCAVATRICE POUR TRANCHÉES PARSONS 310

par Jean-Pierre Veyet

Un peu d'histoire

George W. Parsons a été l'un des pionniers dans la fabrication de trancheuses. Lorsque la ville de Newton, dans l'Iowa, a lancé un projet pour un système d'égout sanitaire en 1903, Parsons a pris note de la méthode d'excavation qui était utilisée et il pensa qu'il devrait bien y avoir de meilleures façons de régler ce problème. Si je me réfère à mon livre « 500 Years of earthmoving », livre qui retrace 500 ans de terrassement par Heinz-Herbert Cohrs, la plupart des machines construites jusqu'en 1920 sont à vapeur et de type butte, godet qui se remplit en poussant comme les pelles utilisées à Panama. Il existe également des grues équipées de bennes preneuses et quelques prototypes de draglines. Les pelles de type rétro que l'on rencontre aujourd'hui sont alors pratiquement inexistantes. Parsons s'inspira d'une machine pour couper la glace et ouvrit un atelier dans une vieille église abandonnée pour réaliser sa propre machine : la première trancheuse était née. Contrairement à une pelleuse qui est munie d'un seul godet qu'il faut remplir et déplacer pour le vider à l'endroit désiré, la trancheuse utilise une multitude de godets qui se remplissent dans la tranchée en cours d'exécution et se vident de façon continue sur un convoyeur. La machine avance en permanence et les matériaux sont évacués sur un des côtés, de ce fait il n'y a aucun temps mort et donc une grande productivité.

Ce sera un succès, et très rapidement, Parsons constituera une gamme de machines et jouera un rôle crucial dans le domaine de la trancheuse où ses idées influencent encore les machines actuelles. Sa première et plus petite trancheuse a été construite en 1905 ; ensuite ses trancheuses ont progressé et ont intéressé de plus en plus d'entreprises. En 1906, il avait une trancheuse à godets qui pouvait ouvrir une tranchée de 12 pieds (3,65 m) de profondeur et 2 pieds (61 cm) de large. L'année suivante, il présenta une trancheuse qui pouvait creuser une tranchée de 20 pieds (6,1 m) de profondeur et de 5 pieds (1,5 m) de large. La plus grande trancheuse était le modèle 355 sorti en 1964, qui était capable de creuser une tranchée de 25 pieds (7,6 m) de profondeur. Elle avait été conçue pour les grosses conduites type pipeline. L'entreprise a été vendue plusieurs fois mais il existe toujours aujourd'hui des trancheuses sous le nom de Parsons qui sont fabriquées par la société Seaman-Maxon de Milwaukee. Bien que les trancheuses utilisant une chaîne à godets existent encore, elles ont été remplacées par des machines équipées d'une seule grosse roue munie de godets sur la périphérie. Parsons fut également un précurseur dans ce domaine, voir à ce sujet les roues pelles de notre ami Michel Bréal. L'association Rétro machines dans la Loire (42) possède une magnifique trancheuse CLEVELAND 400 qui était

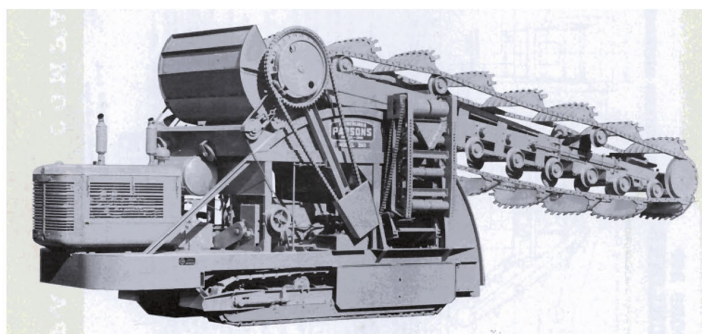


Fig. 1 Excavatrice Parsons 310

encore en état de marche il y a quelques années, machine concurrente très proche des Parsons. Les trancheuses sont toujours utilisées aujourd'hui pour la mise en place de drains, de conduites ou de câbles électriques. Ces machines n'ont pas la polyvalence d'une pelleuse qui peut réaliser d'autres opérations, ce que ne peut faire la trancheuse, mais une fois en place, le rendement de celle-ci est très impressionnant. Pour les personnes qui parlent couramment la langue de Shakespeare, un article sur une trancheuse modèle 25 est présenté dans le Meccano magazine Anglais d'avril 1936 page 197. Il y est noté que la vitesse de travail va de 11 à 139 pouces par minute soit 16,7 m/h à 211,8 m/h.

Le modèle Meccano

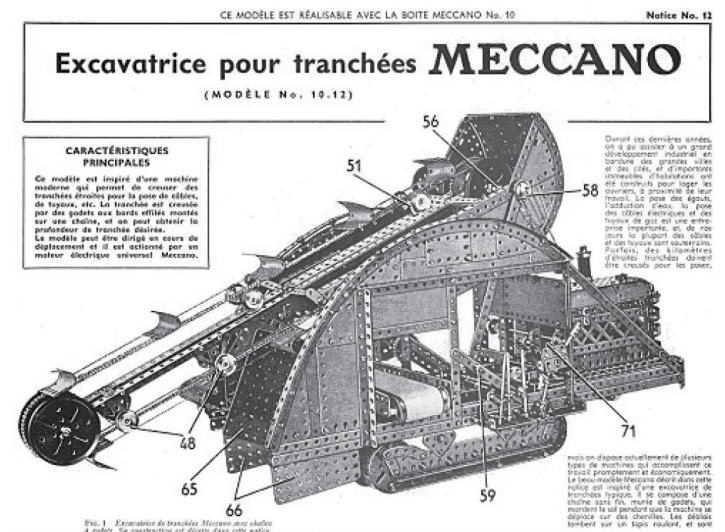


Fig. 2 Le modèle Meccano

Après la moissonneuse et le tracteur County réalisés en 1916, voici une nouvelle machine qui reprend la taille et les caractéristiques d'un modèle Meccano avec quelques petits aménagements personnels. Le modèle décrit dans la notice 10.12 (Fig. 2) a été, je pense, inspiré d'une machine de marque Parsons ou Allen. La mécanique est assez rudimentaire, mais compte tenu du nombre d'engrenages qui est relativement peu élevé dans une boîte 10 ce n'était pas si mal. La machine se déplace sur des roues faute de chenilles, celles-ci étant factices et représentées par des plaques flexibles. La chaîne à godets est fonctionnelle mais un peu frêle, le convoyeur un peu court et il faut inverser la rotation du moteur pour inverser le sens des mouvements. Le challenge était de réaliser la machine avec les mêmes dimensions, équipé de chenilles fonctionnelles et d'un bras avec des godets plus conformes.

Le modèle Veyet

Mon modèle reprend uniquement la forme des côtés et la largeur du châssis ; pour le reste tout est créé à partir d'une photographie sur une Trancheuse Parsons 310 (Fig. 1). Le modèle 310 est similaire au modèle Meccano qui pourrait être une Parsons 250 à un détail près : les bras latéraux qui maintiennent la chaîne à godets sur le modèle 250 sont situés à l'extérieur du bâti. Ce petit détail va me permettre de transmettre le mouvement sur la chaîne à godets sans que les axes d'entraînement ne servent également de pivot pour les bras de maintien, dispositif déjà utilisé sur la moissonneuse pour la fixation du convoyeur sur le bâti et décrit dans le n° 136.

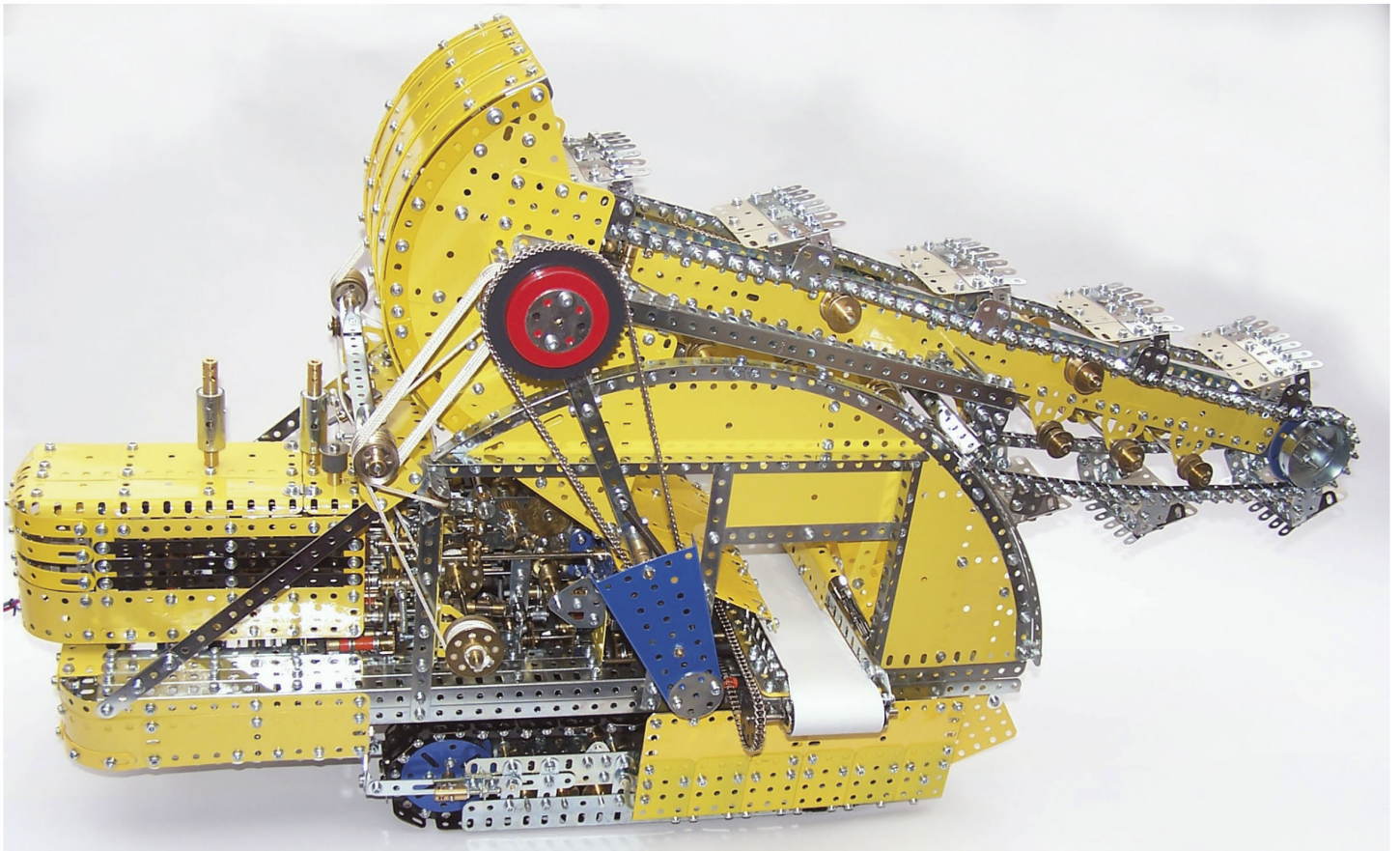


Fig. 3 Drague coté droit, avec la chaîne à godets en position haute et convoyeur translaté sur le côté gauche. Les plaques montées de part et d'autre de la machine permettaient de protéger les trains de chenilles

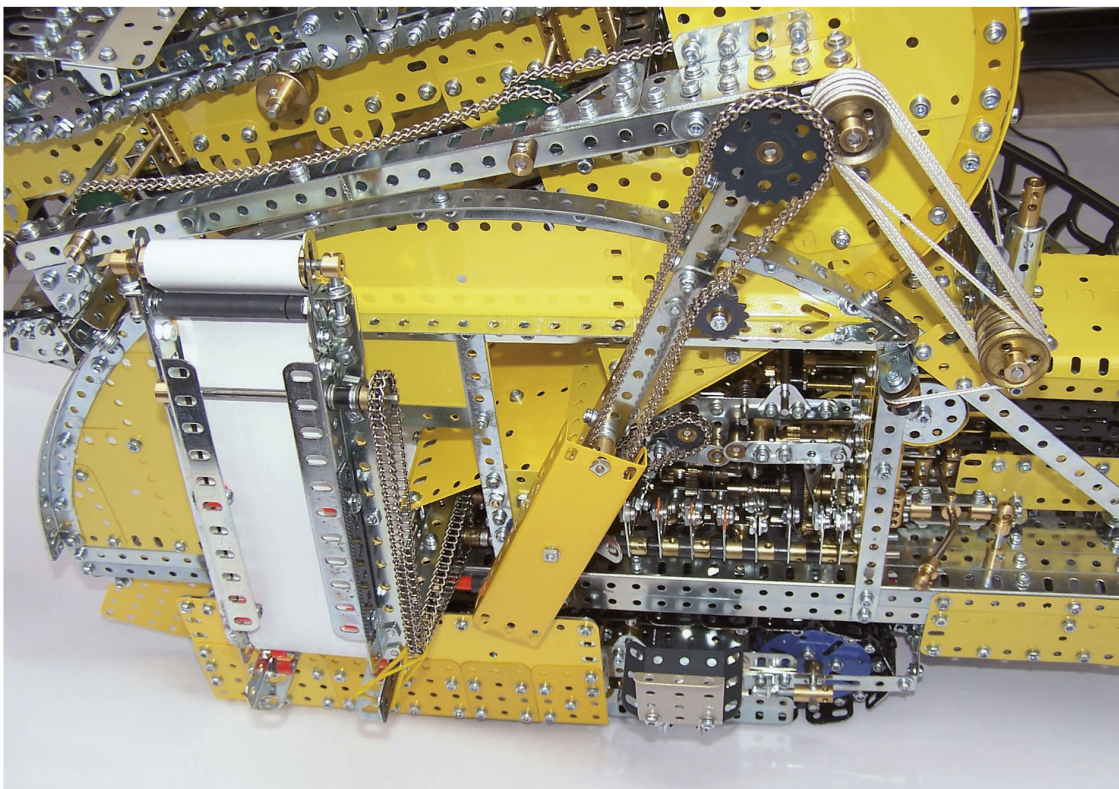


Fig. 4 Drague coté gauche avec convoyeur en position de transport, avec au premier plan le mécanisme qui permet de déplacer la chaîne à godets de gauche à droite

Le modèle Meccano comprend tous les mouvements du modèle original, une centaine d'engrenages étant utilisés pour les transmissions.

On commence par la transmission des chenilles qui comporte 4 vitesses actionnées par un levier de commande et grille en H semblable à celle du Ford County présenté à Calais en 2016. Chaque vitesse est verrouillée par un dispositif à ressort, le

passage entre les vitesses 1 ou 2 & 3 ou 4 ne pouvant se faire qu'après un passage par le point mort. La boîte 4 vitesses est entraînée par un mécanisme à deux rapports, pour une gamme haute et une gamme basse, suivi d'un inverseur mécanique comprenant un double embrayage (un pour chaque sens), ce qui nous donne un total de 8 vitesses AV ou AR. Le modèle réel possédait une boîte comprenant 16 vitesses avant et 4 arrière, réalisée, je pense, avec deux boîtes de vitesses en série : une boîte 4 vitesses + marche arrière, relayée par une boîte 4 vitesses. Sur mon modèle, le mécanisme à deux vitesses entraîne également grâce à un deuxième inverseur comprenant un double

embrayage, le mouvement de levage du bras comprenant la chaîne à godets. L'effort nécessaire au levage de l'ensemble étant relativement important, un mouffle comprenant 10 brins est montée de chaque côté de la machine, et afin de répartir convenablement l'effort sur les deux tambours, les deux mouffles sont réalisés avec la même corde qui communique entre chaque côté (Fig.5) grâce à un jeu de poulies.

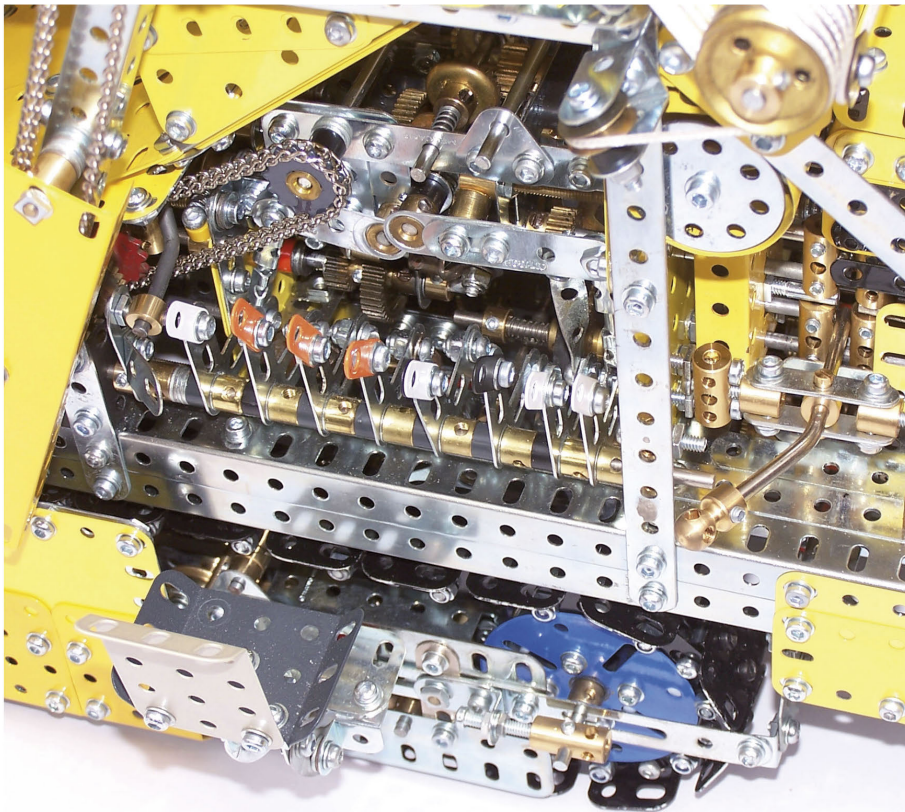


Fig. 5 Les dix leviers de commande. De gauche à droite,
 1^{er} Translation de la chaîne à godets à droite et à gauche,
 2^e (blanc) : translation du convoyeur
 3^e et 4^e, (orange) : commande des chenilles,
 5^e orange marche AV ou AR
 6^e (blanc/noir) : vitesse lente ou rapide
 7^e (noir) levage de la chaîne à godets
 8^e : entraînement du convoyeur
 9^e (blanc) entraînement de la chaîne à godets
 10^e (blanc) levier de vitesse

une roue barillet permet de bloquer la rotation sans trop gêner l'entraînement depuis la commande, celui-ci étant permanent.

L'entraînement des chenilles ne comprend pas de transmission Gleasman ou Coronal mais une simple transmission avec embrayages latéraux comme il y avait sur les machines de l'époque. Aujourd'hui la plupart des transmissions de machines de ce genre se font grâce à des moteurs hydrauliques ou électriques, le passage de fils ou de conduites hydrauliques étant beaucoup plus facile à réaliser qu'une transmission mécanique.

Un frein de rotation empêche les tambours de se dérouler tout seuls, le mécanisme ne comprenant pas de vis sans fin dont le mouvement irréversible est trop énergivore à mon goût.

Un frein est monté juste après l'inverseur et avant les réductions finales ; ainsi, une simple pression d'une roue à pneu sur

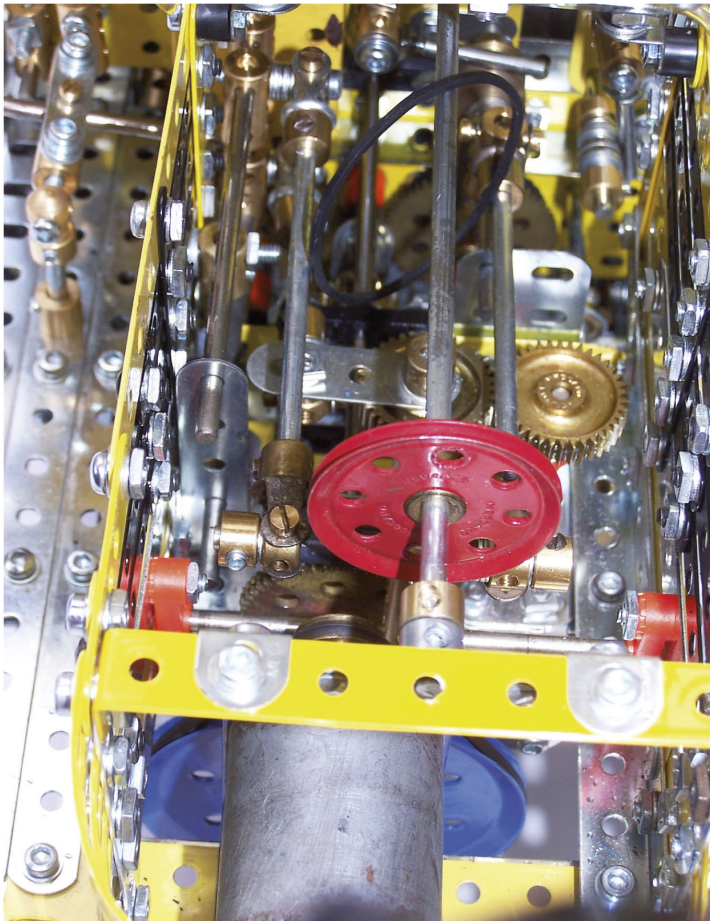


Fig. 6 Le compartiment moteur avec en arrière plan les leviers de commande de la boîte de vitesse, en bas de la photo, le moteur d'entraînement

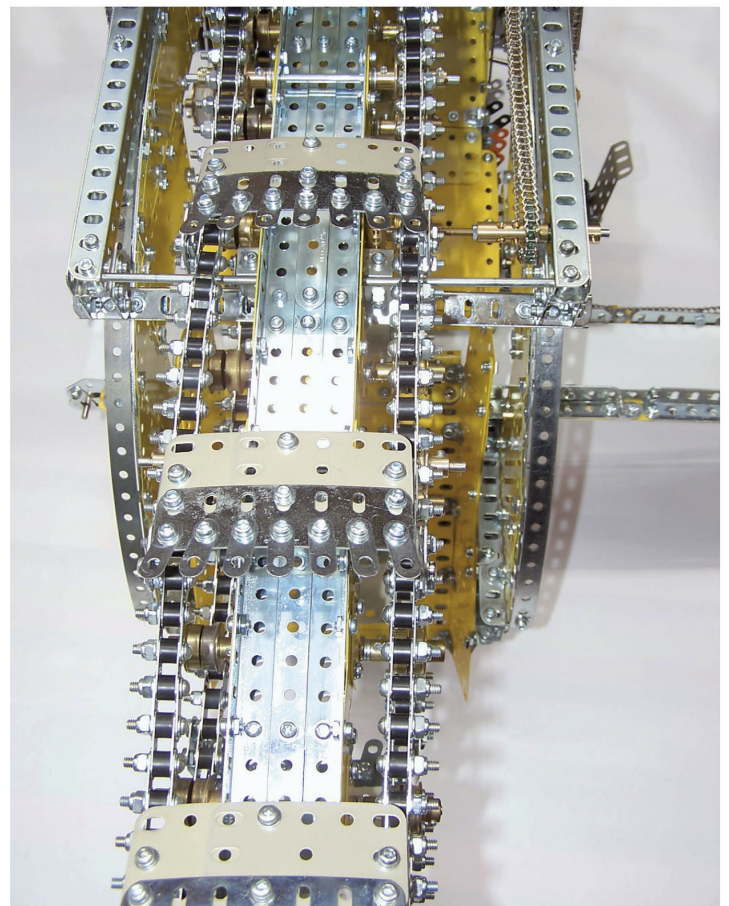


Fig. 7 La chaîne à godets vue de dessus en position centrée sur la machine

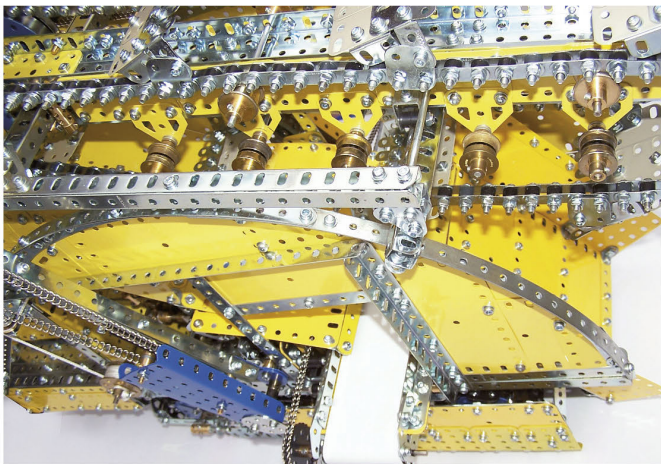


Fig. 8 Le convoyeur vu du côté entraînement, translaté au maximum sur la gauche.

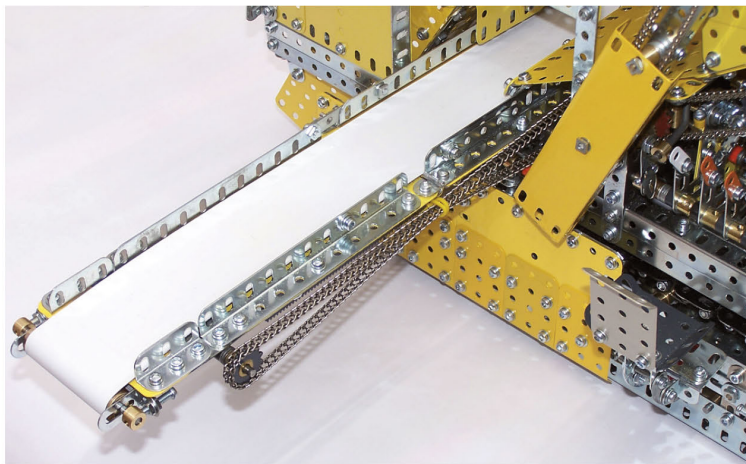


Fig. 9 Convoyeur en position travail, vu coté gauche, translaté au maximum à gauche

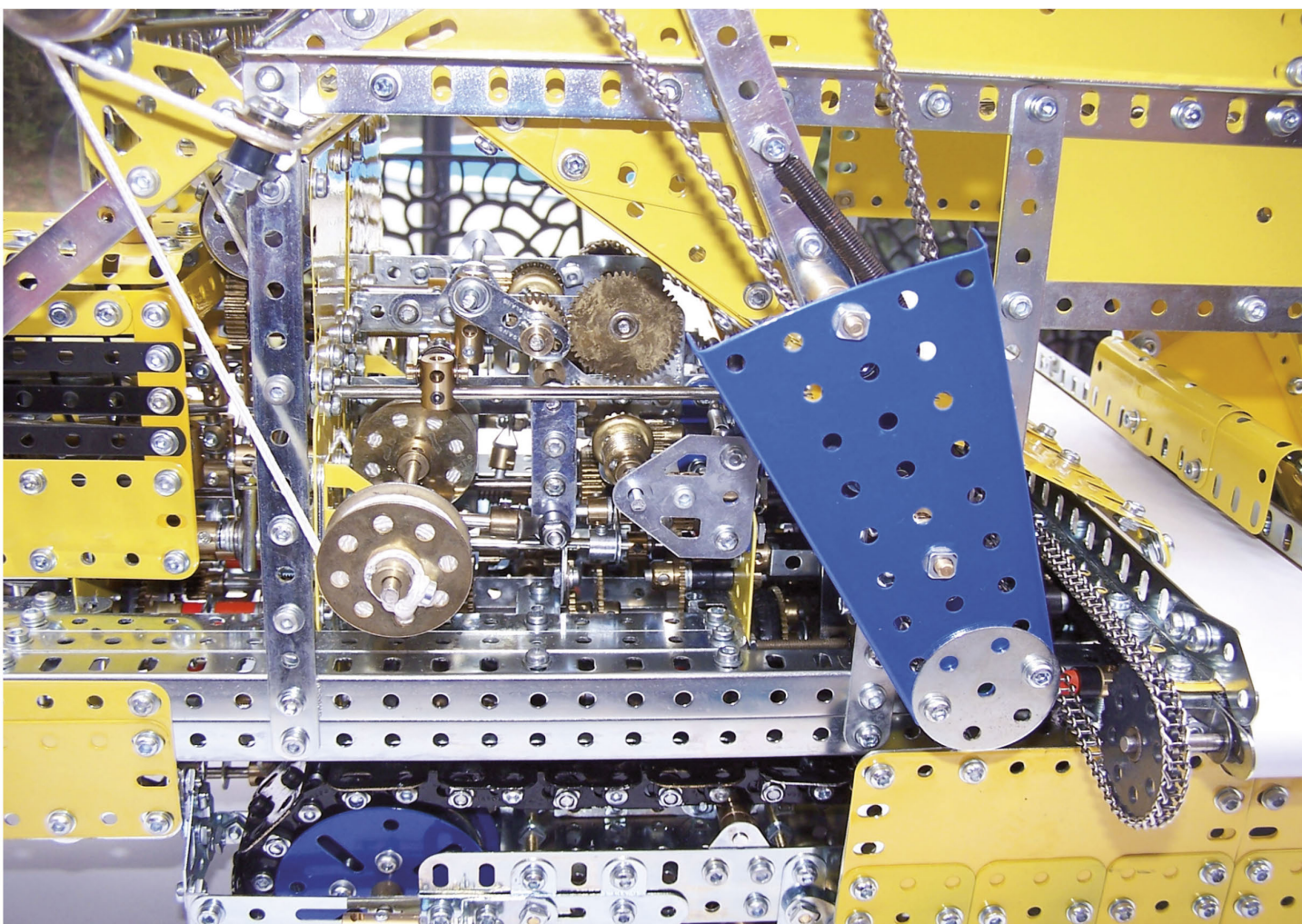


Fig. 10 Côté droit de la machine, en partant de la gauche, on aperçoit le compartiment moteur, les deux tambours utilisés pour le levage de la chaîne, l'entraînement de la chaîne avec sa protection et le convoyeur.

Chaque chenille comprend 27 tuiles réalisées avec des poutrelles de 3 trous. Deux supports doubles sont montés sur chaque tuile et l'ensemble est relié par des supports plats et des vis de 28 mm + écrous freins. Le convoyeur (Fig. 4) peut se plier pour le transport comme c'était le cas sur la machine réelle ; il coulisse à droite ou à gauche (Figs. 8 et 9) et sa rotation est possible dans les deux sens. Ma plus grosse déception est de ne pas avoir réussi à le réaliser en forme de banane comme sur le modèle réel. La réalisation d'un convoyeur cintré reste certainement possible en cintrant des pièces, le gros problème réside dans la tension de la bande. Dans la réalité, je pense que les gravats servaient de tendeur ! Dans mon cas, une bande tendue aurait formé une ligne droite et il aurait fal-

lu des rouleaux ou des guides sur les côtés pour la maintenir en forme. La chaîne à godets (Fig. 7) est également entraînée par un inverseur ; celle-ci se compose de 440 bandes étroites 2 trous qui insèrent des entretoises en plastique réf. 038A, le tout assemblé par des vis 19 mm réf. 111 + écrous frein réf. 037H1.

La liaison entre les deux chaînes est réalisée uniquement avec les godets ; ceux-ci sont équipés de 7 dents (également des bandes étroites 2 trous). L'entraînement de la chaîne se fait uniquement par frottement sur des joues de chaudière réf. 162a. Un dispositif de tension de celles-ci est monté sur le côté opposé. La chaîne repose sur des roues à boudins réf. 20.

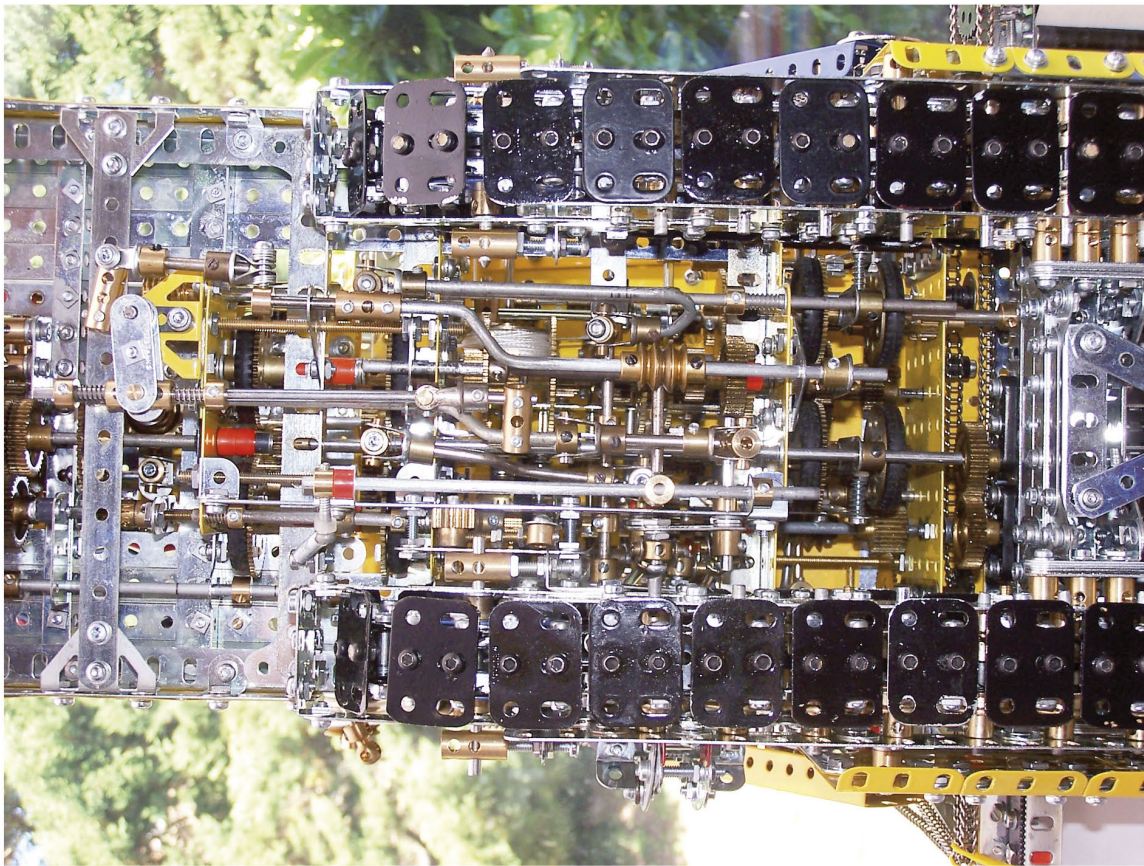


Fig. 11 Drague vue de dessous

La transmission aux chenilles. C'est le point noir de toute machine ; le couple nécessaire pour faire avancer un modèle sur chenilles est généralement plus important que sur les machines montées sur pneus, notamment lors des changements de direction. Afin de mettre toutes les chances de son côté, le dernier pignon de la réduction finale devra être fixé si possible en plusieurs points sur le barbotin par exemple par des boulons et non pas juste avec les vis pointeaux serrées sur la tringle de 4 mm ; échec garanti ! Dans mon cas les roues de 95 dents réf. 27c sont assemblées sur les barbotins par deux tiges filetées. Après les embrayages de direction vient ensuite la réduction qui est très importante compte tenu du couple transmissible par les embrayages qui sera très faible. Sur ce modèle, nous sortons des embrayages latéraux avec deux ensembles de pignons d'angle réf 30, l'un des deux étant entraîné par deux roues de 38 dents réf. 31 afin d'inverser le sens de rotation. Nous avons ensuite des roues de 38 dents qui engrènent sur des roues dentées de 60 dents réf. 27d (première réduction). Chaque roue dentée entraîne un pignon de 15 dents réf. 26c grâce à un accouplement jumelé à douille court réf 171A1. Le pignon de 15 dents entraîne un arbre comprenant une roue dentée de 60 dents (deuxième réduction) et un pignon de 19 dents réf. 26 qui va entraîner à son tour la roue dentée de 95 dents montée sur le barbotin (troisième réduction) soit $38/60 + 15/60 + 19/95 = 1.58+4+5 = 10.58$ tours au niveau des embrayages pour un tour de barbotin.

Les embrayages de direction. Les embrayages et les freins de direction sont constitués de quatre poulies de 25 mm réf. 22 et de leurs pneumatiques, deux roues dentées de 57 dents, un pignon de 19 dents et deux roues barillettes réf. 24. Les roues sont fixées sur les axes avec des vis pointeaux, chaque roue barillet est libre sur l'axe mais bloquée en rotation grâce à une tige filetée dont une extrémité est montée sur le moyeu et l'autre sur le châssis. Les roues dentées de 57 dents sont également libres sur l'axe. En mode normal, des bras de manivelle

réf. 62 dont chaque axe est muni d'un ressort de compression réf. 120b viennent appliquer une pression sur les moyeux des roues dentées, celles-ci étant entraînées par le pignon de 19 dents entraînent à leurs tour par friction les roues munies de leurs pneumatiques montées juste derrière. Le levier de commande de direction va venir annuler l'action du ressort et donc désaccoupler la roue dentée de la roue avec pneumatique : la chenille n'est plus entraînée mécaniquement depuis la boîte de vitesses. Au deuxième cran du levier, le bras de manivelle va pousser la roue barillet bloquée en rotation contre la deuxième roue avec pneumatique afin d'immobiliser l'arbre d'en-

traînement qui va à la chenille : si les deux leviers sont actionnés, la machine est immobilisée. Ce système très simple est celui qui était utilisé sur la plupart des bulldozers de l'époque.

La boîte de vitesses : C'est une boîte très simple comprenant deux arbres baladeurs et un arbre de sortie. Chaque arbre baladeur comprend une roue de 50 dents qui est entraînée par un pignon de 25 dents 19 mm. Le premier arbre (arbre du dessus) est utilisé pour les première et deuxième vitesses : 15 dents sur 60 dents et 19 dents sur 57 dents. Le deuxième arbre, celui du dessous est utilisé pour la troisième et quatrième vitesses : 25 dents sur 50 dents et 38 dents sur 38 dents. Le levier avec grille en H permet la sélection de l'un ou l'autre arbre, chaque vitesse étant verrouillée par un dispositif mécanique à ressort. L'inverseur mécanique par embrayage utilisé pour la marche avant ou arrière est identique à celui décrit dans l'article sur la dragline Ransomes & Rapier dans le magazine 108. Le dispositif gamme haute et gamme basse est monté au niveau du moteur électrique où la prise est soit directe (deux roues de 38 dents synchronisées par une troisième roue de 38 dents montée sur un baladeur), ou soit réduite de 4/1 grâce à un pignon de 15 dents sur une roue de 60 dents.

Le levage de la chaîne à godets. L'inversion de marche est assurée par un double embrayage monté en parallèle sur celui utilisé pour la translation. L'arbre de sortie de l'inverseur comprend le dispositif de freinage qui est une copie du dispositif de freinage utilisé sur la translation. La première réduction fait appel à un pignon de 15 dents sur une roue de 60 dents puis pignon de 19 dents sur roue de chant de 25 dents réf.29 qui entraîne l'arbre comprenant les deux tambours. Les deux mouffes comprenant 10 brins assurent ensuite le relevage de la chaîne à godets.

MACHINE ROTATIVE D'IMPRIMERIE

par Alain Larchier

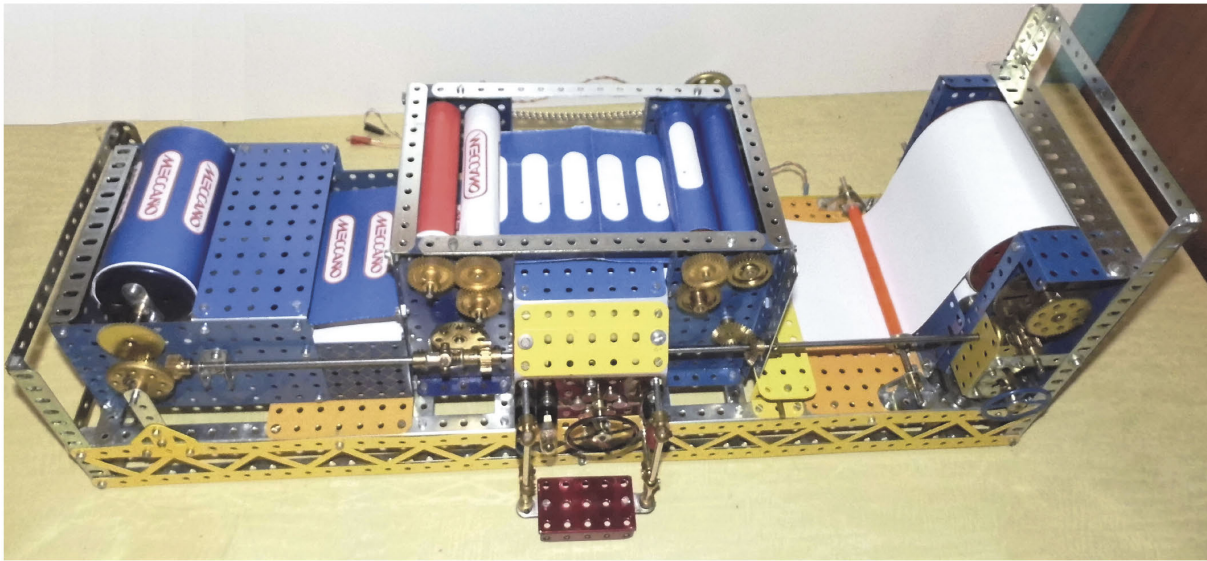


Fig. 1 Vue en perspective

Ce modèle simule le fonctionnement d'une imprimante rotative. Le papier blanc se déroule sur la droite et entre dans le bloc d'impression. Il passe sous le premier rouleau d'impression qui applique le fond bleu. Ce rouleau est en contact avec le rouleau encreur. Puis la bande de papier continue son chemin et passe sous le rouleau encreur rouge qui imprime le motif. La bande redescend et finit par s'enrouler sur le tambour de sortie (Fig. 1).

L'ensemble est animé par un unique moteur placé dessous (Fig. 2). Une démultiplication importante est nécessaire pour obtenir un couple suffisant, et une vitesse pas trop rapide. Une série de 3 réductions de 1/3, constituée par des roues de 57 dents et des pignons de 19 dents divise par 27 la rotation du moteur alimenté sous 6 volts.

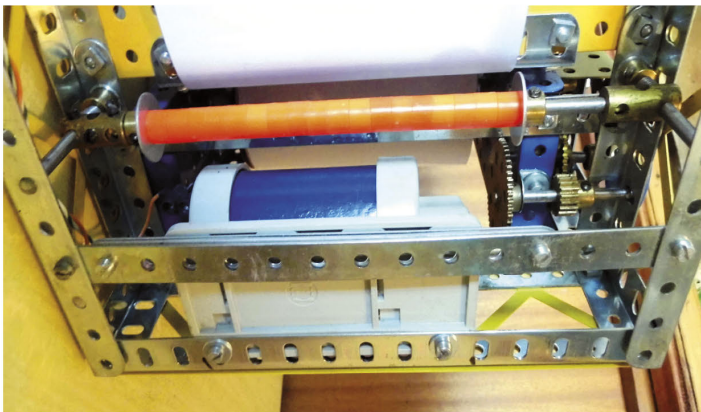


Fig. 2 Le moteur

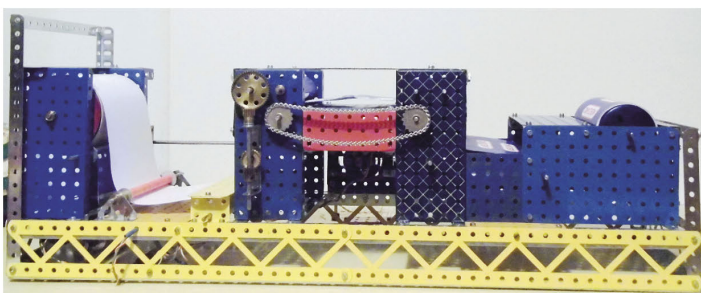


Fig. 4 Vue arrière

A ce niveau, un arbre perpendiculaire transmet le mouvement aux rouleaux d'impression. La roue débitrice de papier voit sa vitesse encore divisée par 5 avec une roue de 95 dents et un pignon de 19 dents (Fig. 3).

L'arbre horizontal engrène un axe perpendiculaire au moyen de deux pignons d'angle. Cet axe fait mou-

voir les rouleaux bleus après une réduction de 2/1 réalisée par deux roues de chant situées à l'arrière, à gauche.

Le mouvement est transmis aux rouleaux rouges par deux roues à chaîne (Fig. 4)

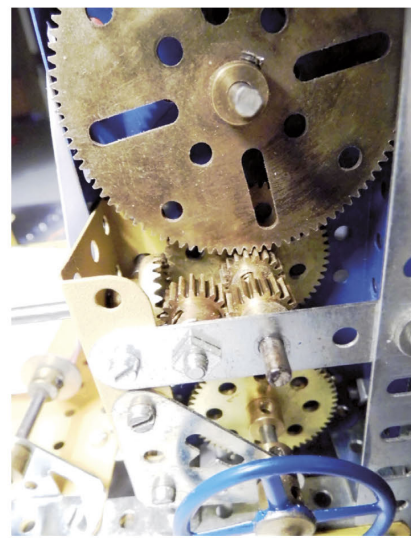


Fig. 3 Entraînement roue débitrice

Le même arbre horizontal transmet la rotation à un autre axe perpendiculaire au moyen d'une roue de chant qui réalise une réduction de 2/1.

Cet axe entraîne le rouleau qui fait avancer le papier imprimé à la sortie du bloc d'impression.

Enfin un cardan prolonge l'arbre pour entraîner le tambour de réception final constitué par une chaudière avec encore une réduction de 2/1 (Fig. 5).

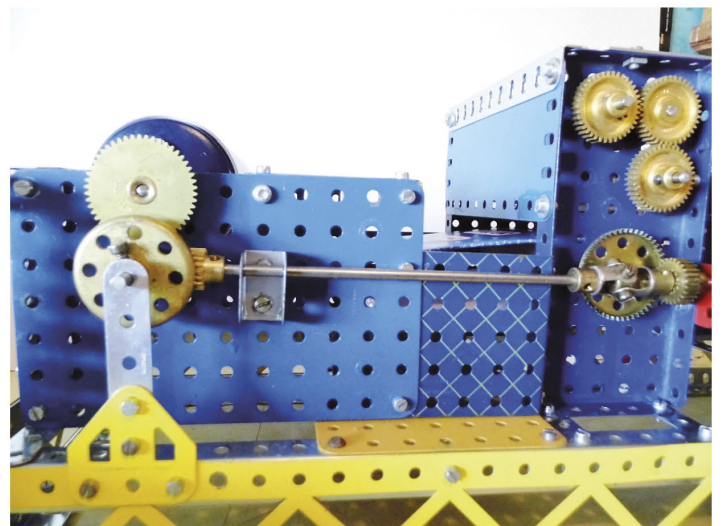


Fig. 5 Entraînement du tambour récepteur

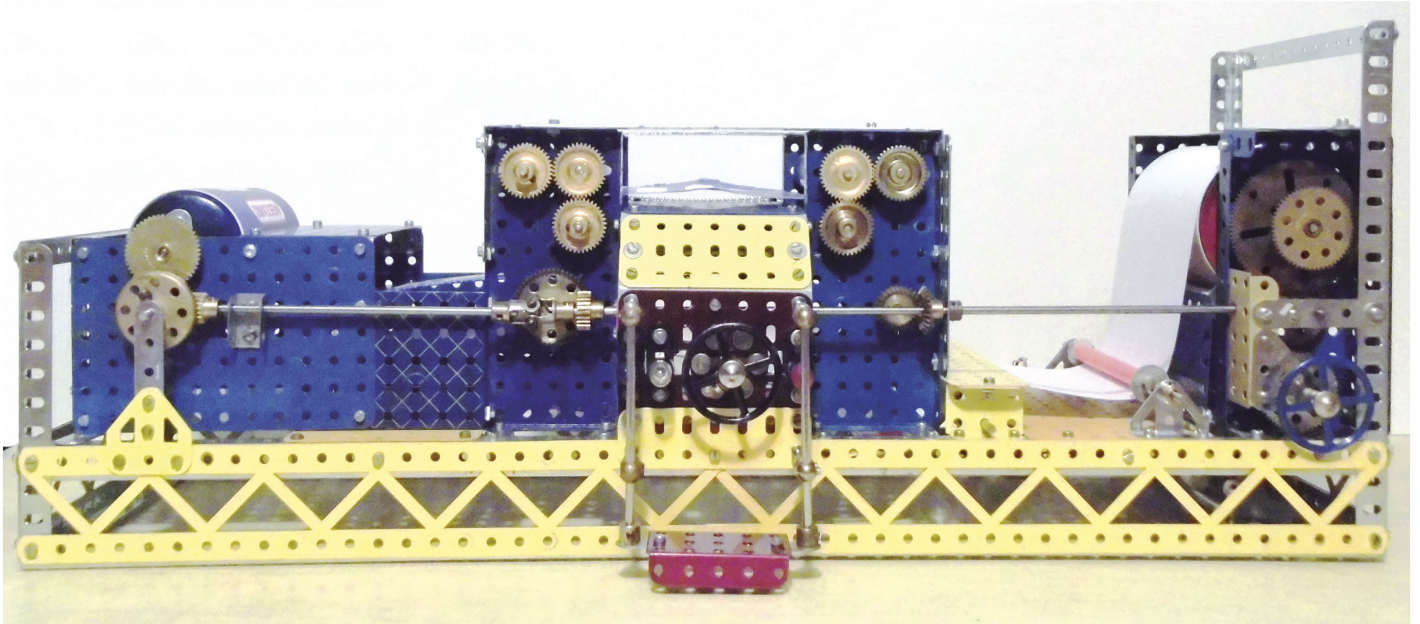


Fig. 6 Vue de face

Les cylindres encreurs et d'impression sont réalisés à l'aide de deux petites roues à boudin qui s'emboîtent dans des morceaux de tube électrique en PVC de 20 mm de diamètre intérieur. Les cylindres d'entraînement du papier sont réalisés de manière identique et recouverts d'une couche de papier émeri pour éviter le glissement.

Sur le devant de la machine un pupitre supporte un rhéostat qui permet de régler la vitesse (Fig. 7). Sa particularité est de ne pas comporter de résistances, mais des diodes. Chaque diode a la propriété de créer une chute de tension fixe de 0,7 volt dans le sens passant. Elles doivent être capables de supporter un courant de 2 ampères. La référence utilisée est 1N5822, mais on peut utiliser un équivalent. Les diodes D1, D2 et D3 peuvent être du type 1N4004.

Le rhéostat comporte 6 plots répartis sur une roue barillet isolante de 6 trous. Cette roue est fixée sur deux poutrelles plates isolantes de 7 trous. Le curseur est une lame en laiton flexible pliée à angle droit et fixée sur le volant de manoeuvre par la vis de serrage. Le schéma électrique indique que la borne positive de l'alimentation arrive sur l'axe de ce volant par une boucle de fil légèrement serrée entre deux bagues d'arrêt.

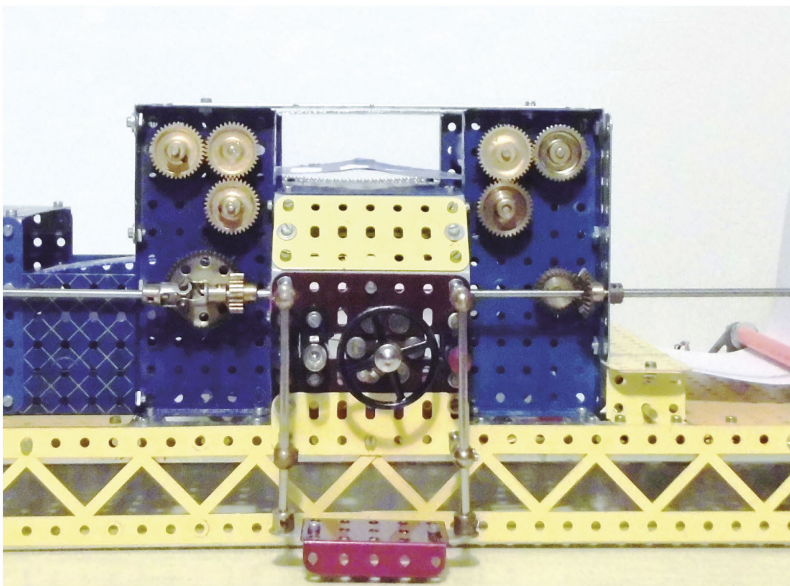


Fig. 7 Rhéostat

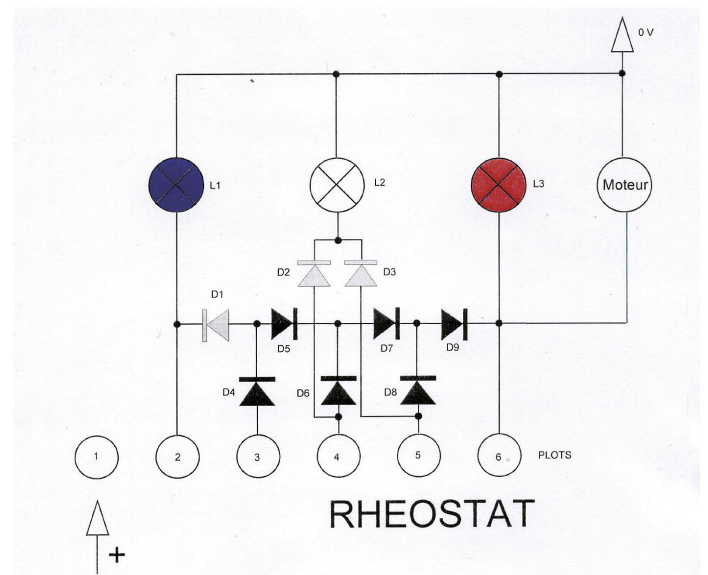


Fig. 8 Schéma électrique

Le premier plot coupe le circuit, le second alimente la lampe bleue. Le troisième alimente le moteur après le passage de 4 diodes, soit une chute de tension de 2,8 V. L'alimentation du moteur est de 6 volts. Cette même position maintient l'allumage de la lampe bleue par la diode D1. Le plot 4 alimente le moteur au travers de 3 diodes, allume la lampe blanche par D2 et éteint la bleue. Le plot 5 va au moteur au travers de 2 diodes et maintient la lampe blanche par D3. Le plot 6 va au moteur au travers d'une diode, éteint la lampe blanche et allume la rouge (Fig. 8).

Les trois lampes sont de type Meccano mais peuvent être remplacées par des ampoules LED de même aspect que l'on peut se procurer, comme les diodes, chez un fournisseur de composants électroniques.

Les supports de rampe sont fixés sur des chevilles filetées de 40 mm. Les tringles servent à protéger les ampoules contre les chocs.

Lorsque le modèle est en mouvement, il donne l'illusion que le papier s'imprime avec le logo Meccano.

HORNBY LIVERPOOL, DU MATÉRIEL PEU CONNU : LES « HIGH CAPACITY WAGONS »

Par Jean-Michel Blénot

Au catalogue de 1936-37 apparaissent trois wagons fort déroulants pour les amateurs de la marque habitués aux couleurs chatoyantes du matériel roulant produit tant à Liverpool qu'à Bobigny.

Meccano nous livre en effet une série de trois wagons « à grande capacité » finement lithographiés, pourvus d'un chargement très réaliste, imitations parfaites de charbon et de briques.

Nous sommes bien loin du simili charbon réalisé avec une plaque métallique au relief embouti simplement posée sur un wagon tombereau. La conformité à la réalité est bien recherchée dans l'esprit des nouvelles locos « true to type » : fini le joli rouge bien sympathique mais délirant de nos anciens « wagons à houille » qui, du même coup, disparaissent des catalogues en Grande Bretagne.

Les wagons à charbon

Deux modèles seront produits, l'un aux couleurs du Great Western, l'autre aux couleurs du London Midland Scotland, ce dernier avec deux tons de teintes bien distinctes.



Ci-dessus, la très jolie version du Great Western avec son tirant de raidissement découpé et ses roues à rayons. Ci-dessous les deux versions du LMS et leurs deux nuances de couleur (roues à rayons sur le 1^{er}, roues tin-plate sur le 2^e).



Le chargement est constitué de débris de liège teints en noir mat, livrés en longues boîtes de la taille exacte du wagon (voir plus bas). L'illusion est parfaite, mais en cas de déraillement, il faut être patient pour en récupérer tous les granulés entre les rails !

Le wagon à briques

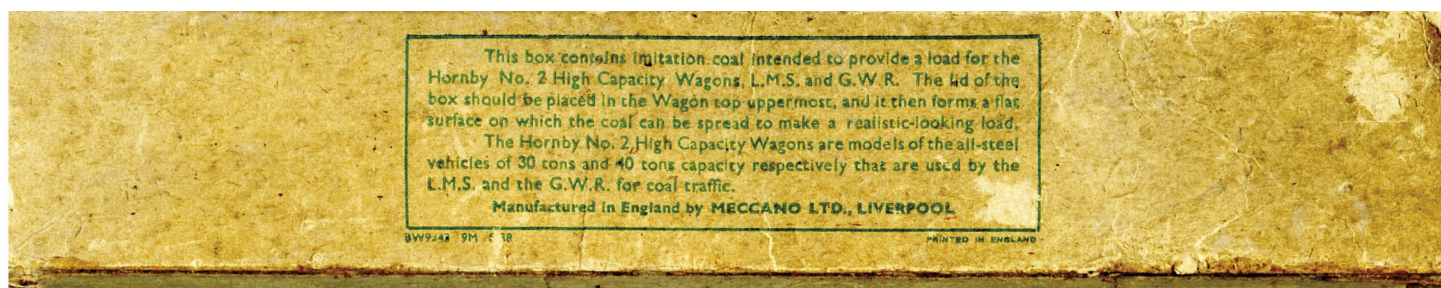
Réalisé cette fois aux couleurs du North Eastern, ce wagon est également très réussi avec, là aussi, une fine lithographie imitant joliment des parois en planches et mentionnant son port d'attache de Fletton. Le choix du North Eastern et de la ville de Fletton n'est pas anodin : en effet, la région autour de cette localité dans le Cambridgeshire au Nord-Est de l'Angleterre abrita de nombreuses fabriques de briques et donna son nom dès le 19^e siècle à la plus importante d'entre elles, la « Fletton Brick Company ».

Le chargement de briques est réalisé en bois de hêtre parfaitement découpé et coloré en rouge-brique, cela va de soi. Les dimensions de ces petits parallélépipèdes de bois sont étudiées pour qu'un chargement de 13 briques placées en long sur 5 en largeur, soit 65 briques, couvre parfaitement la surface utile du wagon. Chaque boîte de briques en contient une centaine. Le surplus est utilisé au-dessus pour donner plus de relief au chargement. Il y avait donc aussi de fins menuisiers chez Hornby !



Les boîtes de chargement et leur utilisation

Devant être achetées séparément, les boîtes contenant les chargements apparaissent au catalogue en 1937. La taille de la partie inférieure est calculée pour, une fois retournée, pouvoir s'encaster parfaitement à l'intérieur du wagon donnant ainsi une surface et un volume de chargement correspondant au contenu de la boîte.



Ci-dessus le mode d'emploi de cet astucieux système qui permet de charger un wagon sans trop utiliser de matériel de remplissage. Pour une fois, Hornby pense au porte-monnaie de ses clients !



Ci-dessus, le couvercle correctement installé est prêt à recevoir sa charge.

Si on ne les équipe pas de cet ingénieux stratagème et du fait de leur grande taille, ces wagons sont parfaits pour être utilisés avec de nombreux modèles de chargeurs réalisés en Meccano, comme les dragues, excavatrices, chargeurs de charbon à grande vitesse, etc.

Petit raffinement, ces wagons seront équipés d'élégants tampons ovales, style Princess Elizabeth.

Les boggies seront montés de roues à rayons moulées en zamak pour wagons de marchandise (die-cast spoked wheels au catalogue) ou de roues plus classiques en tin-plate. Bien qu'acheté « neuf en boîte », mon wagon à briques est pourvu de roues Mansell, mais est-ce bien d'origine ?

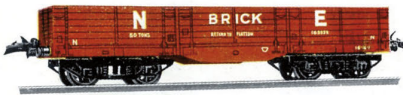
En 1949, la production reprendra en petites quantités et sera réservée à l'export.

Ci-dessous, extrait du Hornby Book of trains de 1939, présentant les trois « High Capacity Wagons ».

HORNBY ROLLING STOCK

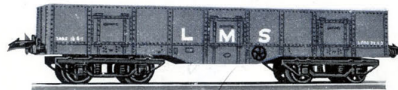
Gauge O

FITTED WITH AUTOMATIC COUPLINGS



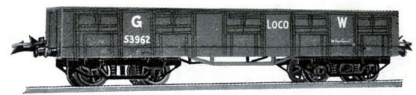
No. 2 HIGH CAPACITY WAGON (L.N.E.R.)

A model of the distinctive type of wagon used by the L.N.E.R. for brick traffic. Price 4/- (Not suitable for 1 ft. radius rails.)



No. 2 HIGH CAPACITY WAGON (L.M.S.)

This L.M.S. vehicle represents a familiar type of steel coal wagon of 30 tons capacity. Price 4/- (Not suitable for 1 ft. radius rails.)



No. 2 HIGH CAPACITY WAGON (G.W.R.)

A splendid reproduction of the typical G.W.R. bogie wagon for "Loco Coal". Price 4/- (Not suitable for 1 ft. radius rails.)

Un peu de mise en scène...

A la manœuvre, une 020 du LNER avec un wagon de briques, flanqué de son indispensable wagon-frein.



Une 220 du LNER en livrée noire pour le trafic marchandises avec le wagon à charbon du Great Western.



Enfin, malgré un anachronisme certain, je ne résiste pas au plaisir de réaliser cette scène de chargement avec un Dinky Supertoys N°965 « Euclid Rear Dump Truck » 1955-69 (ici première version sans glaces, logo sur cercle rouge) déchargeant son charbon dans le godet d'un « Elevator Loader » Dinky Supertoys N°564 1952-68, renuméroté 964 en 54, ici un modèle de 1966 en couleurs inversées bleu/déversoir jaune.

Mais, outre le côté ludique de la scène, il faut ici préciser que, bien qu'on le classe généralement dans la rubrique « matériel agricole », ce modèle fut présenté à l'origine par Meccano Magazine comme un « accessoire pour chemins de fer Hornby écartement O » (Cf. ouvrage de Mike & Sue Richardson « Dinky Toys and modelled Miniatures » New Cavendish Books)



TOBOGGAN MÉLANGEUR-DISTRIBUTEUR DE CHARBON ET BRIQUETTES (RÉGION NORD)

par Guy Gimel

Préambule

Ce modèle me trottait dans la tête depuis très longtemps. Pour être plus précis, c'est lors d'une visite portes ouvertes au dépôt d'Aulnoye-Aymeries que je découvrais cet imposant monument, hors des infrastructures de la gare. Il me fallut trouver un chemin pour accéder au site où la nature avait repris ses droits. A côté, se trouvait la florentine (tour surplombant le site avec poste d'aiguillage et horloge).

En m'approchant je m'aperçus que le sous-sol était entièrement rebouché et l'ensemble assez dégradé. Enfin, pour couronner le tout, pas d'appareil photo et même pas de quoi gribouiller sur un bout de papier.

Une deuxième expédition, accompagné de Jacques Marthon (le site étant dangereux) me permit de relever les cotes principales et de prendre une photo (Fig. 1), pas facile avec la végétation environnante !



Fig. 1 Vue globale

Pourquoi reproduire une telle construction ?

Que ce soit à une échelle quelconque en modélisme ferroviaire, personne à ma connaissance n'a jamais reproduit d'une manière fonctionnelle cet ensemble si important des chemins de fer français.

Il m'a paru intéressant d'utiliser le Meccano même s'il fut nécessaire d'utiliser également du compatible.

Le modèle est à l'échelle 1/35 et ce n'est vraiment pas l'idéal pour une telle réalisation.

Historique

De tout temps et sur tous les réseaux puis à la SNCF, les trains devaient « faire l'heure ». Pour cela, les locomotives devaient être prêtes.

Le souci n°1 était l'approvisionnement en combustible des machines. Au début du siècle dernier, c'est avec des paniers en osier et à dos d'homme que s'effectuait cette tâche. Puis un nombre important d'installations vit le jour, il était urgent de soulager le personnel et de gagner du temps.



Fig. 2 Salle de jaugeage

Le Toboggan réel

Il est construit en béton. Les parties ne supportant pas de charges importantes sont habillées de briques rouges. Cela le rend plus esthétique et donc agréable à regarder.

Entre le sol et la terrasse se trouvent les deux voies de chargement des machines et la voie d'amenée du charbon.

Les dimensions :

- au sol 30x16 m,
- en altitude visible du sol environ 22 m,
- du sous-sol 31 m,
- la chaîne à godets 29,5 m d'axe en axe.

Sur la terrasse se trouve la salle de jaugeage (Fig. 2). Sur le côté droit, un bureau ferme cette terrasse. De l'autre côté, prend place l'ascenseur à briquettes.

Ayant relevé moi-même les cotes de surface, j'ai pu comparer mon relevé avec un excellent dessin de J. Gillot (Loco Revue H.S. n°2) et constaté avec plaisir que ce plan était à l'échelle, un gros problème de résolu pour les installations du sous-sol.

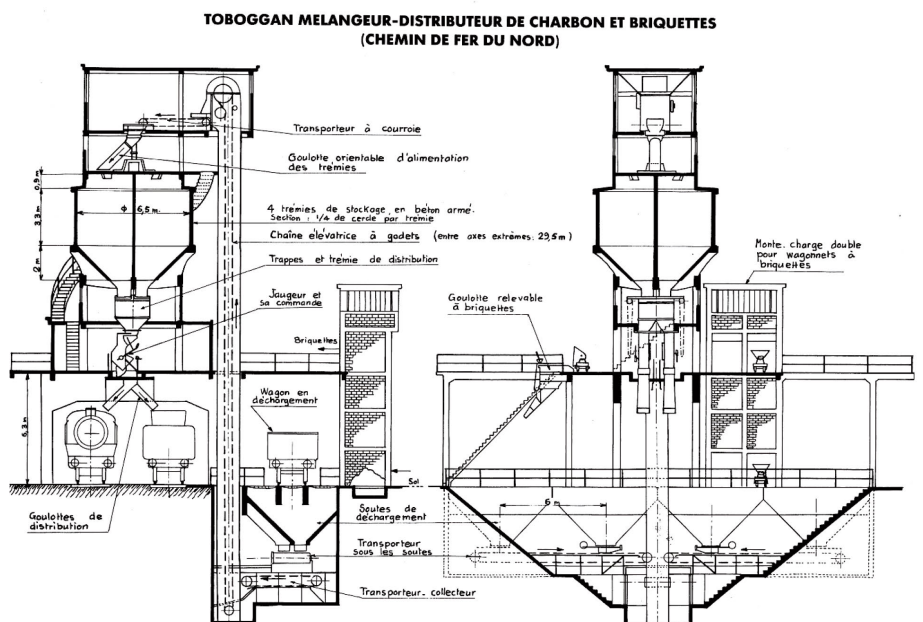


Fig. 3 Plan de J. Gillot



Fig. 4 Ascenseur

Principe de fonctionnement

Des wagons venant des houillères déchargeaient directement leur contenu dans quatre silos en sous-sol, suivant la nature du charbon. C'est le premier tri.

A partir des silos, des tapis-roulants acheminaient celui-ci dans une fosse.

Une chaîne à godets remontait le charbon, puis le déversait sur un convoyeur. Il tombait ensuite dans une goulotte orientable à 360°, pour terminer sa course dans un énorme silo divisé en quatre compartiments. C'est le deuxième tri (350 à 400 tonnes pouvaient ainsi être stockées).

A partir de ce moment-là, le stockage était terminé. On notera qu'il n'y avait pas eu d'intervention humaine ou presque... car dans le sous-sol !



Fig. 5 Voies d'amenée

Désormais l'édifice va rendre les services pour lequel il a été construit. Plus personne ne touchera au charbon. Il utilisera la gravité pour faire son chemin.

Je ne connais pas la manière d'opérer.

On peut imaginer que le mécanicien, après avoir placé sa machine sous le toboggan, montait au bureau pour demander le tonnage, la qualité du charbon, et les briquettes dont il avait besoin pour faire son trajet.

Pour ce qui est des briquettes, cela reste manuel. Stockées au sol, elles sont reprises par wagonnets puis montées sur la terrasse par un ascenseur.

Construction en Meccano

Il serait trop long de donner ici une description détaillée du modèle, dont on peut voir une vue générale en Fig. 6.

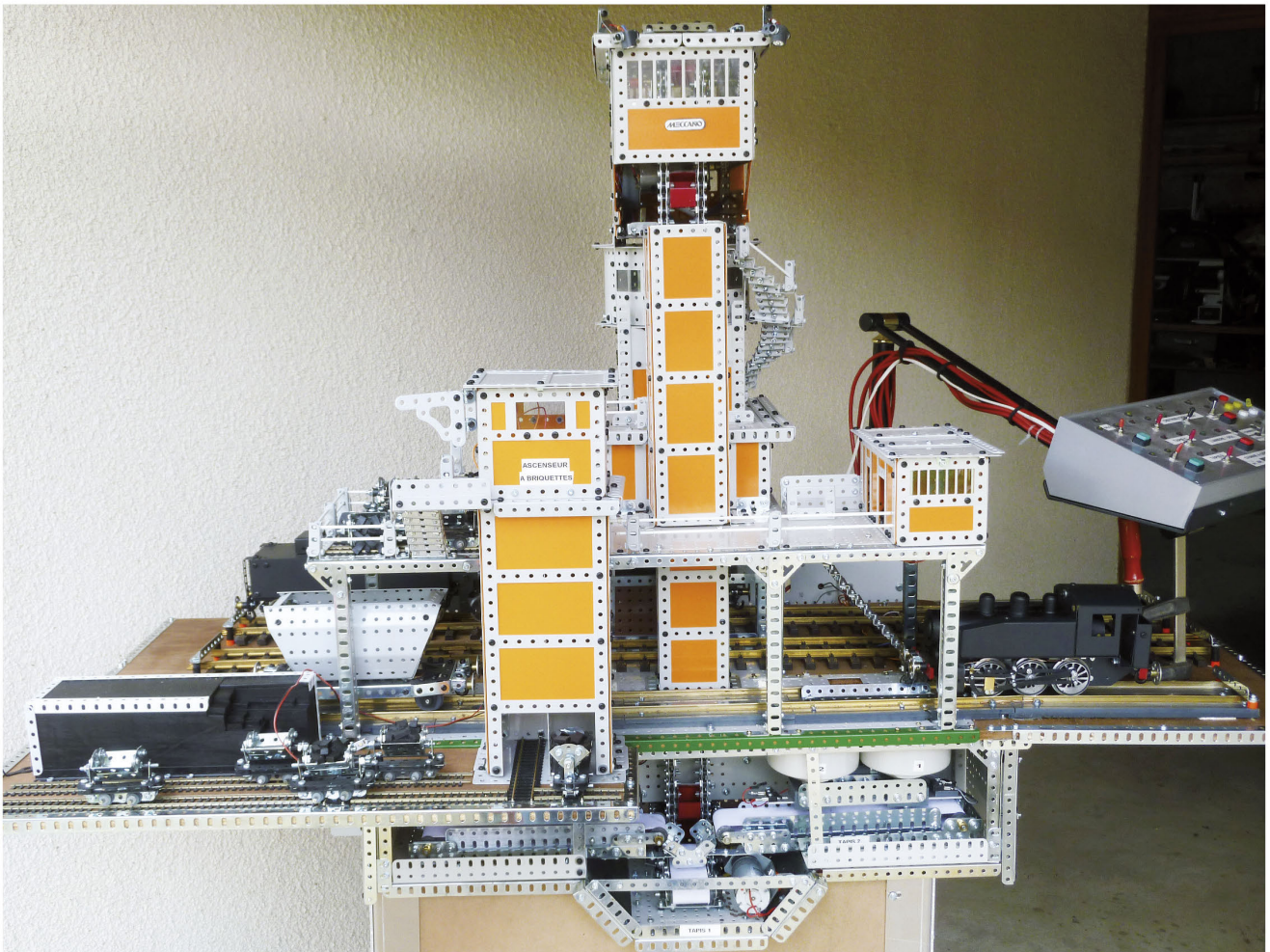


Fig. 6 Modèle Meccano vu de face

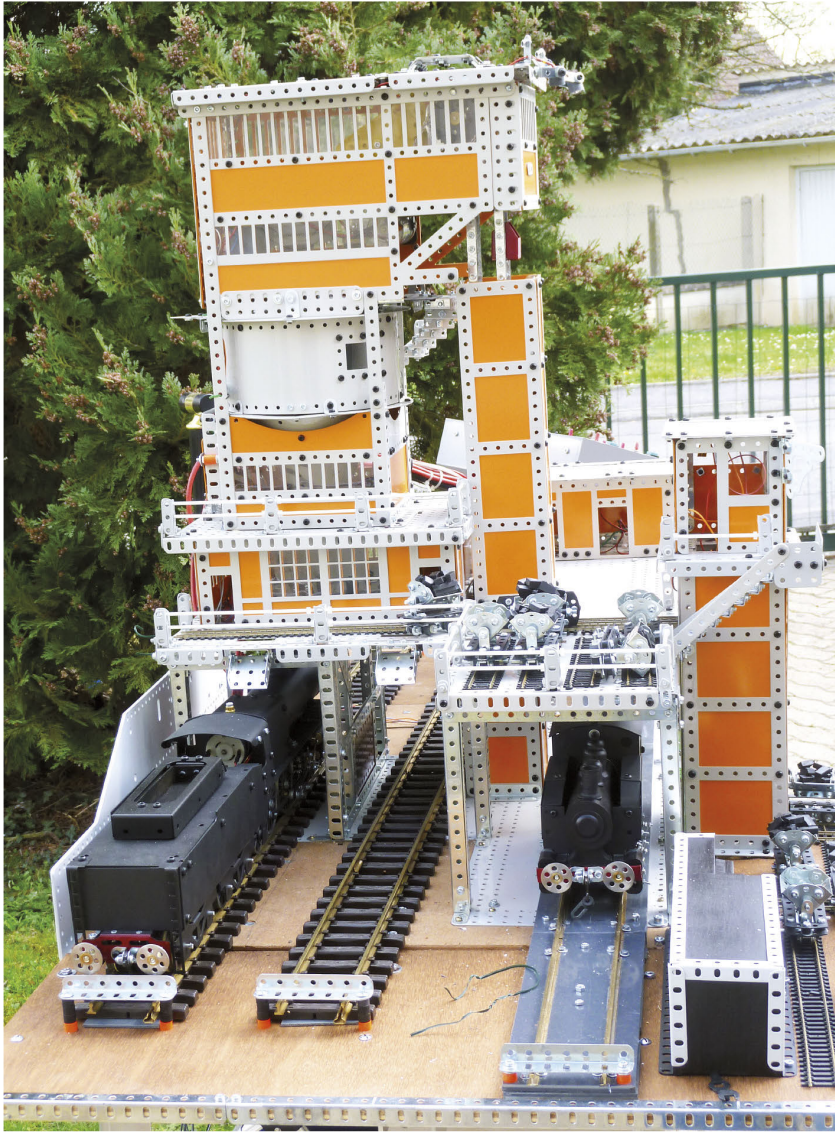


Fig. 7 Modèle vu de coté

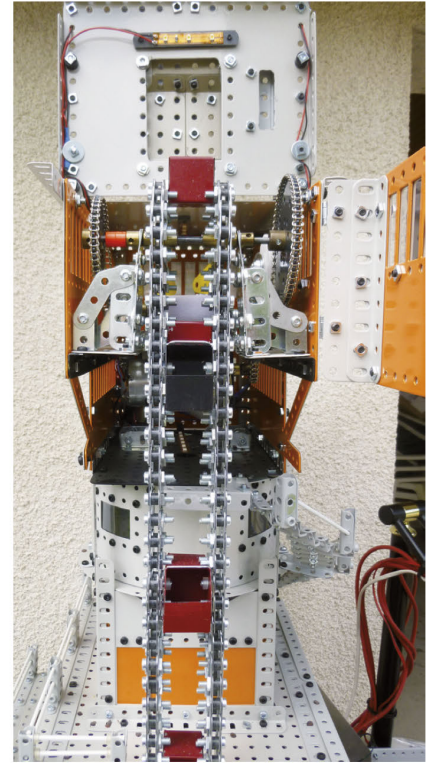


Fig. 9 Chaîne à godets

Toutefois, je me ferai un plaisir de donner tous les renseignements pour cette réalisation si quelqu'un était intéressé.

Mon principal objectif étant de montrer le fonctionnement de cet ensemble. Comme indiqué précédemment, mon modèle comporte des pièces Meccano et du matériel compatible.

Le modèle est au 1/35 (Fig. 7). La chaîne à godets mesure 2x2 m. Elle est constituée de 400 ref. 806b, 200 boulons pivots ref 147d et écrous. Elle pèse environs 1,5 kg.

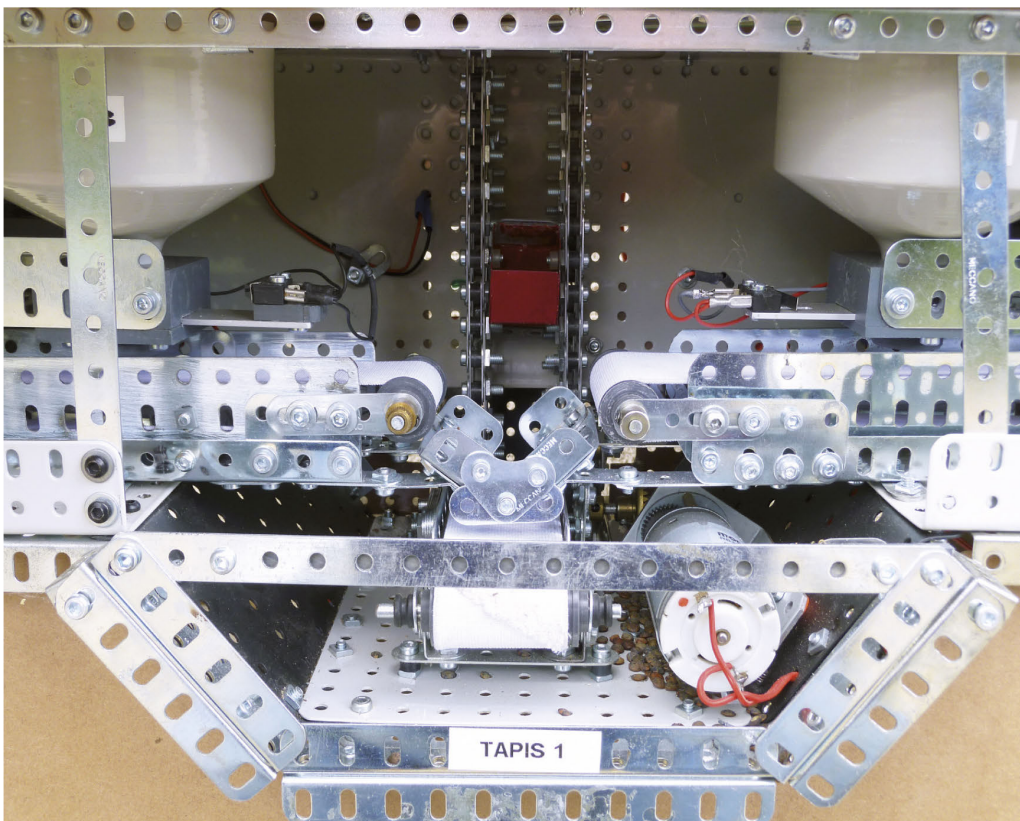


Fig. 8 Tapis

Plusieurs problèmes sont apparus :

- du fait du poids de la chaîne à godets qui se trouve désaxée par rapport à la tour, elle entraîne celle-ci vers l'avant.
- la relation entre la trémie de distribution, le jaugeur et les goulottes de distribution est compliquée : on ouvre la trappe de la trémie, puis on ferme les deux goulottes de distribution aux locos à la cuve jaugage, et enfin, pour ouvrir une des deux goulottes, il faut fermer la trappe de la trémie. Une carte « Arduino » m'aurait simplifié la vie.
- l'utilisation de lentilles comme moyen de substitution au charbon : la densité est bien trop faible, ça saute partout et ce n'est pas terrible non plus pour la descente par gravité.

Enfin, il est à noter que les locomotives et wagons ont également été reproduits au 1/35 pour ce modèle.

GUY GIMEL CAM 1101 ■

LATÉCOÈRE 28 OU LATÉ 28

par Jean-Marie Jacquel



Fig.1 Latécoère 28 (source : Association des Machines volantes)

Ce monoplane à aile haute est un avion de la compagnie Latécoère. Il connut une intense activité entre 1929 et la fin des années 30 sur des lignes allant de France en Afrique et en Amérique du Sud. Cet appareil aux indéniables qualités bâtit de nombreux records : vitesse, autonomie... Il fut construit à une cinquantaine d'exemplaires dont 38 pour l'Aéropostale (dont 2 hydravions). Le plus célèbre Laté 28 est incontestablement le Laté 28-3 F-AJNQ «Comte-de-La Vaulx» en version hydravion, piloté par Mermoz , qui franchit l'Atlantique sud les 12 et 13 mai 1930.

Spécifications :
-vitesse maxi : 232 km/h
-vitesse de croisière : 215 km/h
-envergure : 19,25m
-longueur : 13,64m
-passagers : 8
-équipage : 2
-moteur : 1 Hispano-Suiza de 500 CV.

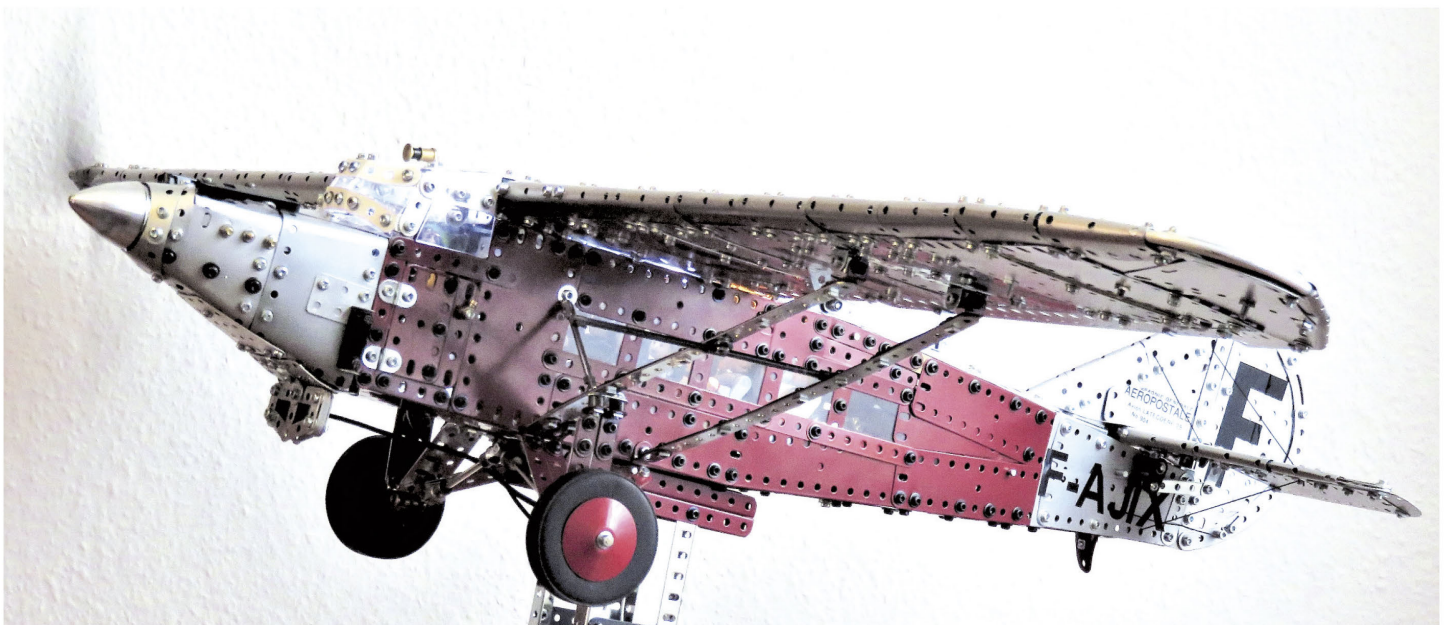


Fig.2 Modèle Meccano

Le modèle en Meccano

Je n'ai pas voulu construire le célèbre «Comte-de-La Vaulx», cette version hydravion ne pouvait convenir pour le thème "l'aviation au Bourget" ! J'ai donc construit la version terrestre du Laté n° 904 de la Compagnie Générale de l'Aéropostale immatriculé F-AJIX.

Il est réalisé à l'échelle 1/15^e, son envergure est de 128 cm pour une longueur de 91 cm. Il est aux couleurs de l'Aéropostale : bordeaux, argent et blanc. 8 passagers et le copilote

sont à leur place, il ne manque que le pilote, je vais donc le remplacer. Le moteur ronronne, entraînant l'immense hélice ; il faut agir sur les gouvernes de profondeur en tirant ou en poussant le manche (montée et descente), amorcer un virage en enfonçant les palonniers à l'aide du pied gauche ou droit (commande du gouvernail) aidé en cela des ailerons en tournant le volant à droite ou à gauche.

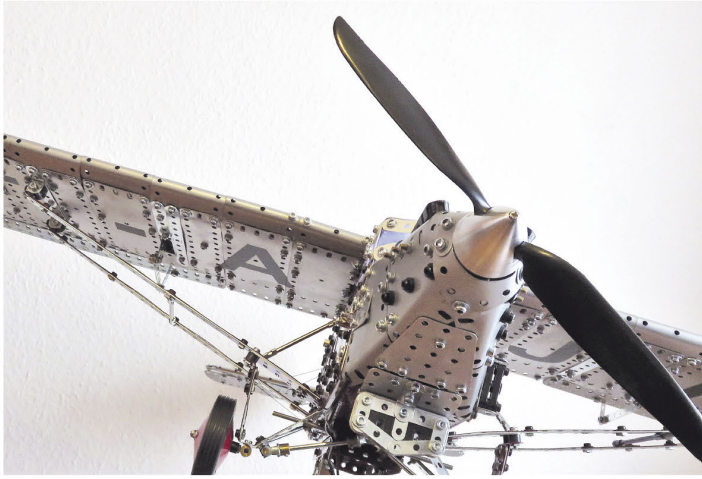


Fig. 3 L'imposante hélice

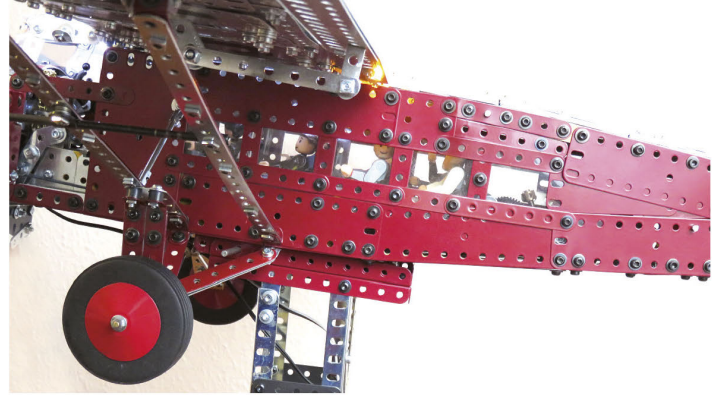


Fig. 6 Cabine des passagers, le train d'atterrissage

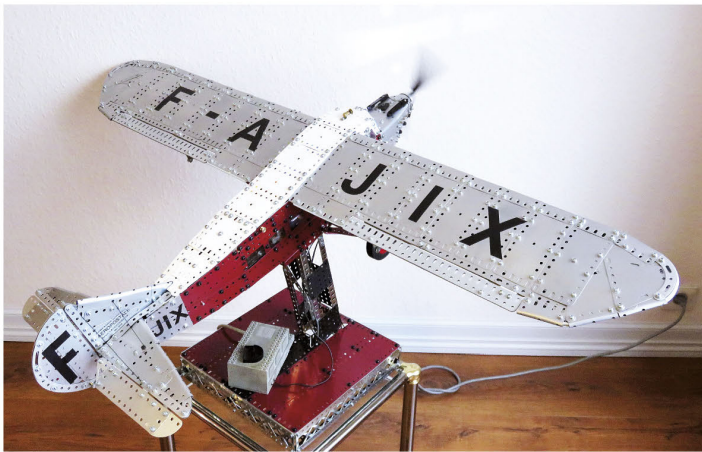


Fig. 4 Vu de dessus

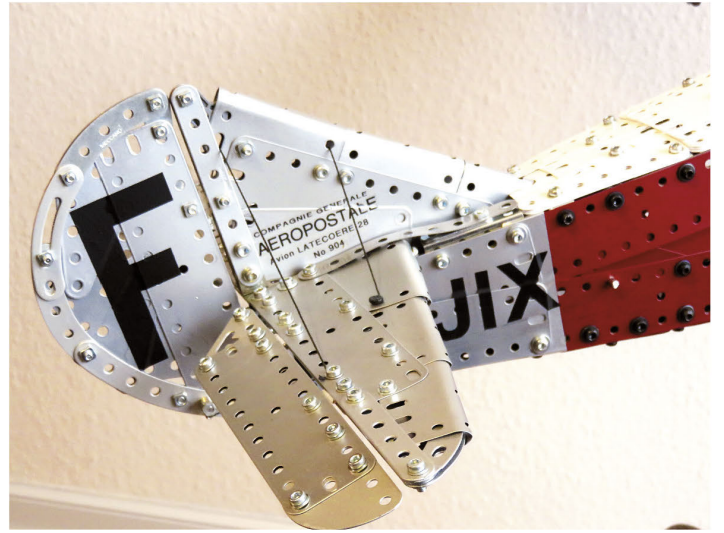


Fig. 7 Le gouvernail et les commandes de profondeur

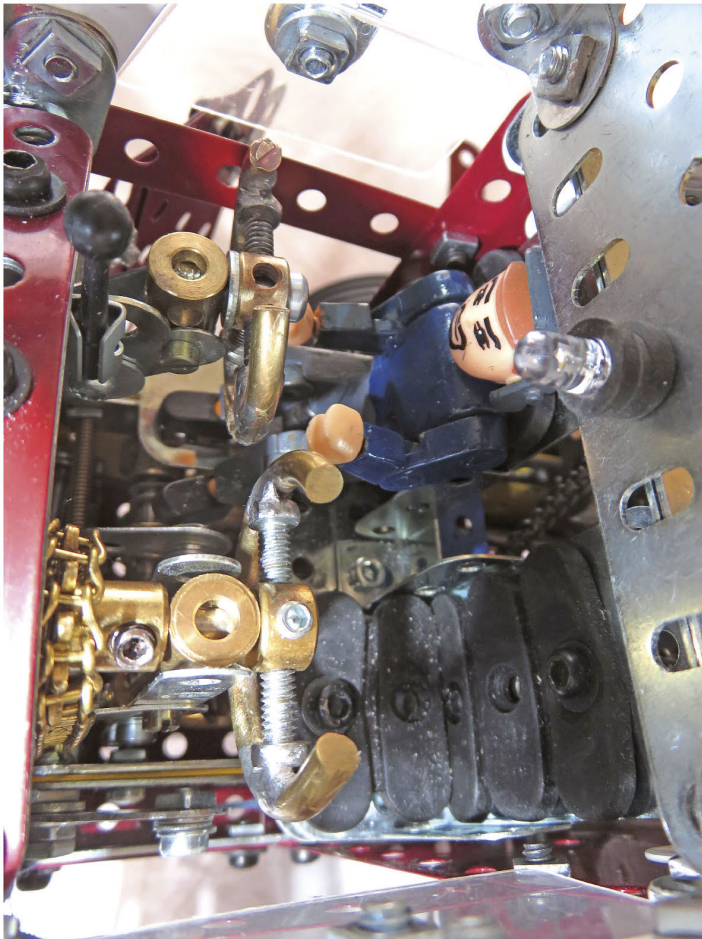


Fig. 5 Le poste de pilotage

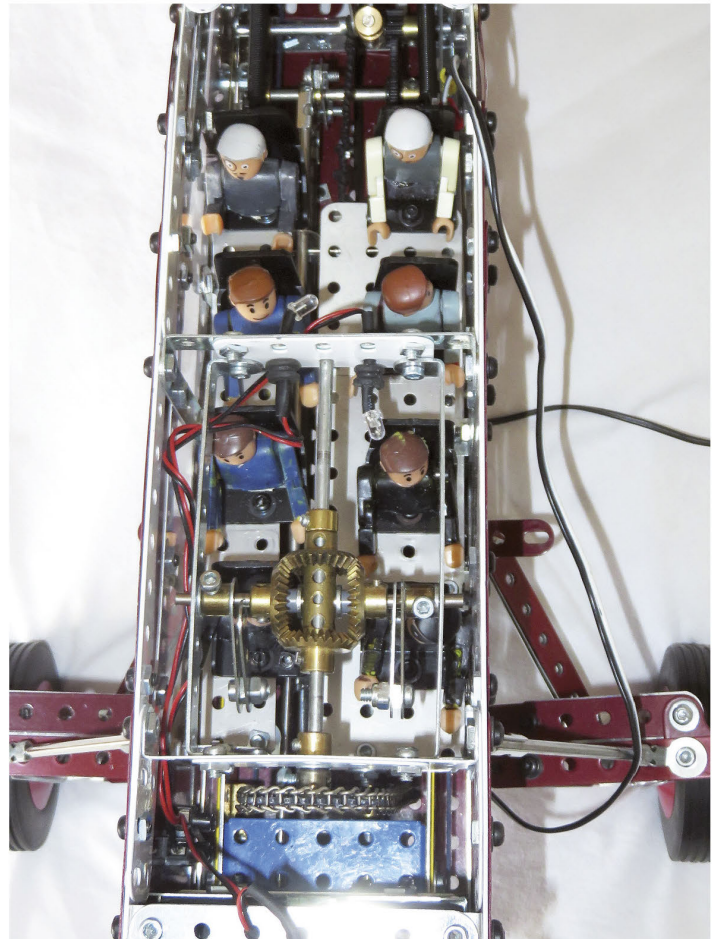


Fig. 8 Vue intérieure de la cabine

SECTION AULIDEL

par André Bénéteau



Fig. 1 De gauche a droite : Bruno Madelaine ; Aimé Batit ; Philippe Antoine ; François Mosnier , Joël Lemarchand ; Roger Blanchard ; Gérard Ursat ; André Bénéteau

Grâce à notre ami François Mosnier, nous nous sommes retrouvés le samedi 25 mars à Ennezat dans le cadre du Comice Agricole de la Limagne dans une salle gracieusement mise à notre disposition pour présenter nos réalisations Meccano.

ont, comme d'habitude, animé avec succès les ateliers enfants en espérant leur donner le «virus» du Meccano. Nous allons reprendre les réunions de la section AULIDEL (créée par notre ami Daniel Gisclon que l'on n'oublie pas) et à ce titre je propose de bloquer sur nos agendas le samedi 9 septembre pour une première réunion de la saison 2017/2018

ANDRÉ BÉNÉTEAU CAM 1524 ■



Fig. 2 Roger Blanchard fier de ses réalisations

Nous avons eu le plaisir d'accueillir beaucoup de visiteurs et parmi eux deux sont intéressés pour adhérer au CAM. Il y a eu également beaucoup d'enfants et Philippe & Monique

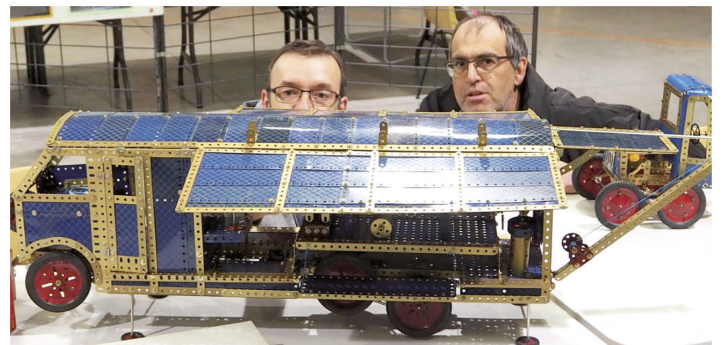


Fig. 4 Le camion atelier de Joël Lemarchand admiré par Gérard Ursat

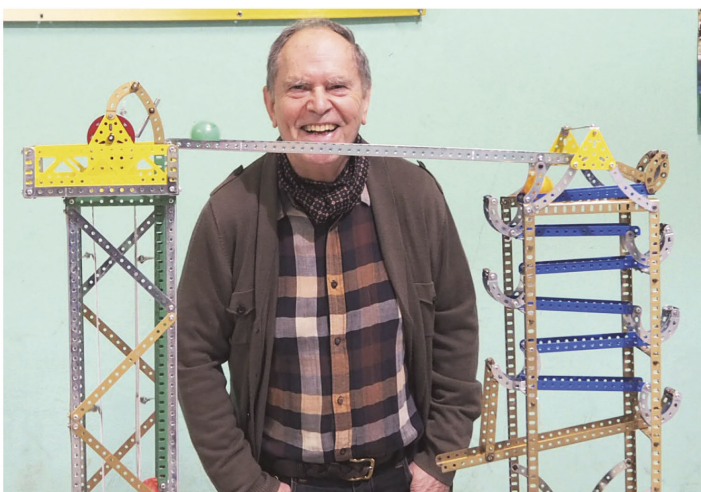


Fig. 3 Bruno Madelaine derrière son jeu de balles



Fig. 5 Aimé Batit présentant ses modèles

EXPO DE NOËL À BELLEGARDE

par Jacques Baranger

La section Rhône-Alpes nord a organisé, comme tous les ans dans le cadre de sa réunion de décembre, une exposition Meccano pour les bellegardois au centre social de Musinens. Michel Dubois présentait son Unimog (Fig. 1) avec son intéressant ensemble mécanique. Deux nouveaux participants à nos réunions, Maurice Roussel et Gérard Lévy, exposaient l'un un ensemble de voitures, et l'autre des camions (Fig. 2). Deux participants du groupe jeunes animé par Daniel Bernard sont venus avec leurs réalisations (Fig. 3). Daniel avait amené certaines de ses horloges. Marc Jutin faisait tourner son imposant manège (Fig. 4). Le cirque de Maurice Martin ajoutait une ambiance musicale (Fig. 5) tandis que Michel Gonnet exposait des documents Meccano et un avion n°00 de 1939 (Fig. 5). Jean-Louis Canavy, en sus de ses machines à balles variées exposait sa reproduction de l'Atomium (Fig. 6). J'avais pour ma part apporté un manège de 1930 et un roule-balle de ping-pong vu récemment dans Construtor Quarterly. Comme d'habitude l'ambiance était détendue et le public satisfait de cette plongée dans les jouets et le passé.



Fig. 3 Réalisation des jeunes de l'atelier des Musinens



Fig. 1 Unimog de Michel Dubois



Fig. 4 Manège de Marc Jutin



Fig. 2 Maurice Roussel et Gérard Lévy



Fig. 5 Cirque de Maurice Martin

36^E CHARBOJOUETS

par Jacques Baranger

Pour cette 36^e édition de la Bourse d'échange internationale de miniatures et de jouets anciens de Charbonnières les bains, nous étions trois participants membres du CAM : Michel Gonnet, président du club organisateur, Gaston Lécluse et moi.

Gaston avait comme d'habitude de remarquables boîtes anciennes (Meccano, avions,...). Je présentais un épouvantail nickelé (vers 1920), un manège rouge-vert (vers 1930), le roule-balle mentionné ci-dessus et mon avion Potez.

Les réalisations Meccano ont comme d'habitude suscité de nombreuses questions. A remarquer que le moteur à ressort qui anime mon manège est un objet inconnu des jeunes visiteurs...



Fig. 6 M. Gonnet, J. Baranger et Gaston Lécluse

ORNEX

par Jacques Baranger

A l'initiative de Marc Jutin, et avec l'assistance de Daniel Bernard, s'est tenue à la salle polyvalente d'Ornex (dans l'Ain, non loin de Genève) une exposition Meccano. Les exposants étaient principalement des membres de la section Rhône-Alpes nord du CAM, habitués des réunions de Bellegarde.

Sur les stands de ces exposants, on a pu voir entre autres : pour Marc Jutin un toueur (bateau amphibie) et un gros manège (Fig.1) ; pour Maurice Martin son cirque et ses annexes ; pour Daniel Bernard un cycliste, un moteur à quatre temps (Fig.2) et un ensemble d'horloges, dont une horloge à l'envers !

Serge Lassausaie avait apporté un gros ensemble de pièces et boîtes (dont une boîte 10). Maurice Roussel présentait un fourgon Citroën d'après Pierre Monsallut et un ensemble de voitures incluant des modèles Meccano très récents (Fig.3). Sur le stand de Georges Rollet figuraient d'une part un ensemble de véhicules anciens de pompiers (Fig. 4), et d'autre part une reproduction d'un tram local du début du 20^e siècle (Fig.5).



Fig. 1 Manège de Marc Jutin



Fig. 3 Modèles de Maurice Roussel

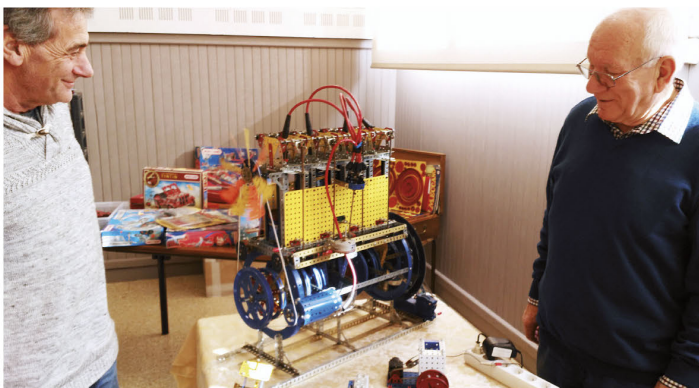


Fig. 2 Moteur à 4 temps de Daniel Bernard

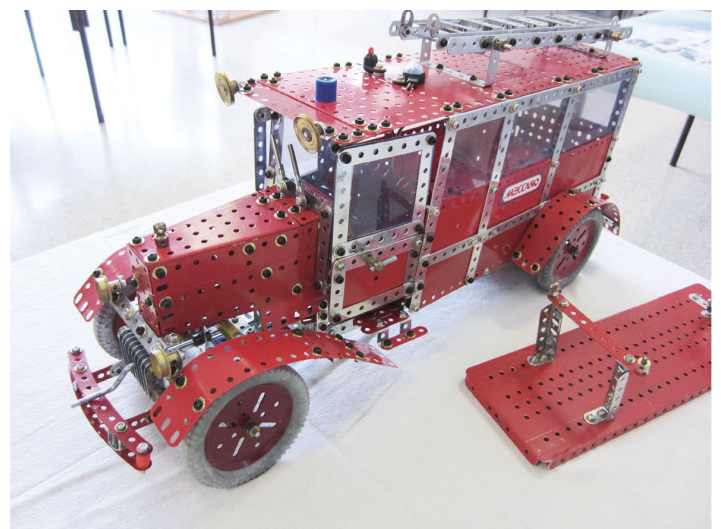


Fig. 4 Véhicule ancien de pompiers de Georges Rollet

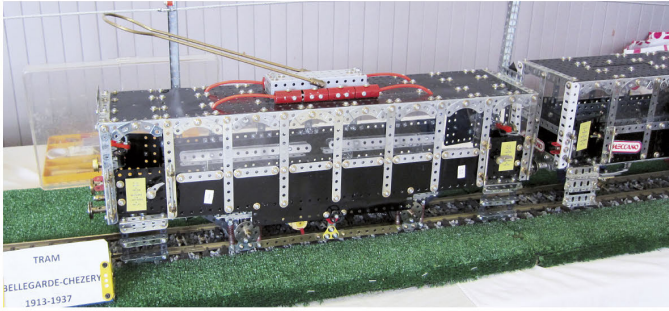


Fig. 5 Tram de Georges Rollet



Fig. 6 Roule-balle de ping-pong de J. Baranger

Sur le mien, je mentionne un roule-balles d'après Douglas Carson et un manège de la boîte 6 des années trente (Fig.6). Une animation enfants a aussi été assurée (Fig.7). Elle s'inscrit d'ailleurs dans le cadre d'une action périscolaire en cours. La salle était spacieuse, la buvette parfaitement gérée par les pompiers, et les visiteurs de tous âges sont venus nombreux. Les correspondants du Dauphiné Libéré et du Pays Gessien étaient là, il y a donc eu un compte-rendu de l'exposition dans ces deux journaux. Il semble très probable que cette manifestation soit reconduite l'année prochaine.

JACQUES BARANGER CAM 1757 ■



Fig. 7 Animation

CUFFIES 2017

par Jean-François Nauroy

Tous les deux ans, Guy Gimel organise un salon de la maquette et du modèle réduit à Cuffies, un petit village près de Soissons. Cette année, c'est Sandrine Gimel qui a repris le flambeau avec le soutien de la municipalité et du comité des fêtes.

La cinquième édition de ce salon s'est donc tenue les 8 et 9 avril et a rassemblé une trentaine d'exposants avec des bateaux, des trains, des figurines, du lego, de la vapeur vive et bien sûr du Meccano. Nous étions huit Meccanoutes.

Guy Gimel présentait son Toboggan ferroviaire (article pages 48-50). Marcel Rebischung avait apporté son cargo en détresse dans la Manche (voir article dans le 136). Jean-Marie Jacquel présentait une grande variété d'avions. Bernard et Jean Garrigues avaient apporté leurs modèles habituels (ascenseur, hélicoptère, tir au canard, passe boules de Paul Freydier. engrenages fous) Michel Bréal pilotait la grue de Calais et la grue du projet Hachette (voir article pages 61 -62). Jean-Marie Leroy présentait une grue de port.

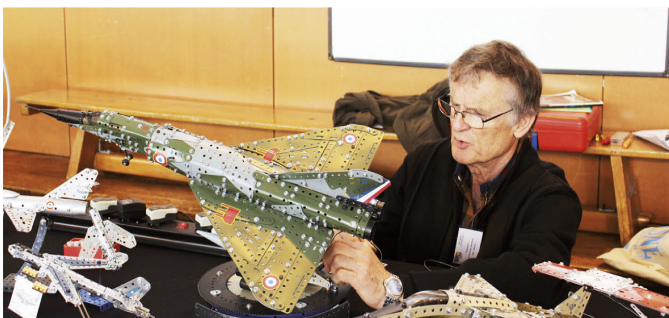


Fig. 1 Jean-Marie Jacquel et ses avions

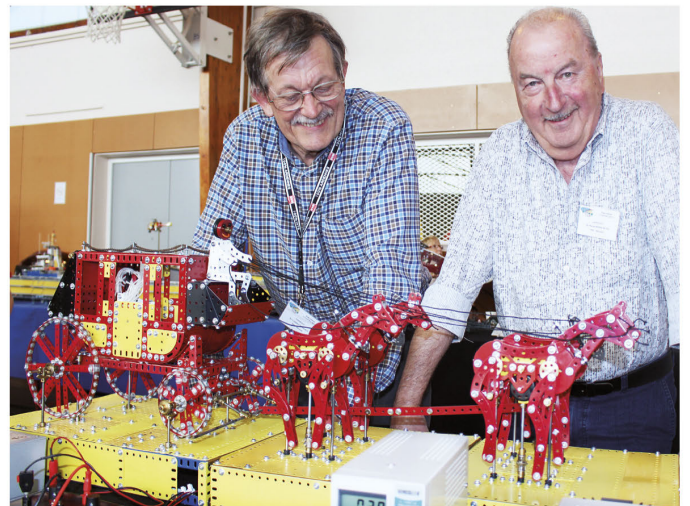


Fig. 2 Il faut que tu mettes des queues à tes chevaux !!



Fig. 3 Grue de Jean-Marie Leroy

Quant à moi, j'avais amené chevaux et diligence d'après Charlie Pack et Aquarium d'après Paul Dale.

L'ambiance était très sympathique.

JEAN-FRANÇOIS NAUROY CAM 1332 ■

PHOTOS DE J-F NAUROY

ET BERNARD GARRIGUES CAM 254 ■

SECTION CAM NORMANDIE

SAMEDI 1^{ER} AVRIL - MENNEVAL

par Jean-Max Estève

Non, ce n'était pas une blague de 1^{er} avril, la première réunion de l'année avait bien lieu, comme les années précédentes à L'Ancienne Auberge de Menneval.

Etaient présents : Le couple Apers Ghislain et le couple Mollica Christian, ainsi que messieurs Jean Blondel, Jacques Tellier, Jean-Pierre Guibert, Jean-Pierre Greiner, Jean-Pierre Duponchel, Jacques Tarrate, Aubin Fanard, Claude Dupré, Anick Didier Quibeuf et Jean-Max Esteve.

Messieurs Francis Deshayes, Hervé Doullens et Christian Allain se sont excusés de ne pas pouvoir être des nôtres.

Six constructions, dont quelques unes nouvellement inventées ont fait le bonheur des curieux (voir figures).

Prochaines réunions les samedi 17 juin et samedi 30 septembre.



Fig. 1 Chandelier de Jean-Max Estève

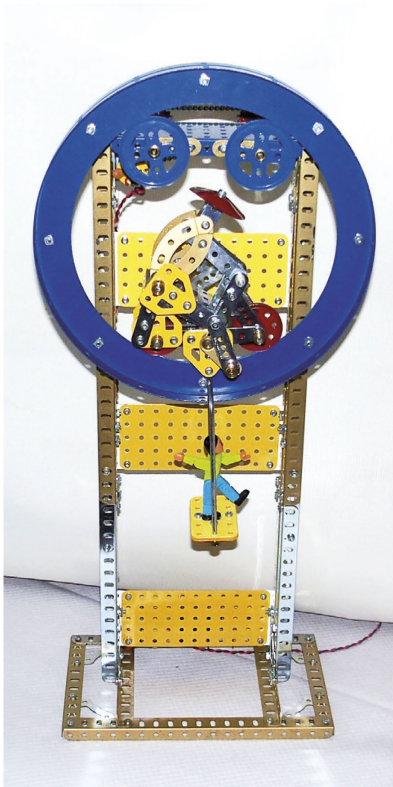


Fig. 2 Cycliste de Claude Dupré



Fig. 3 Manège d'Anick Quibeuf



Fig. 4 Marcheur de Jacques Tarrate

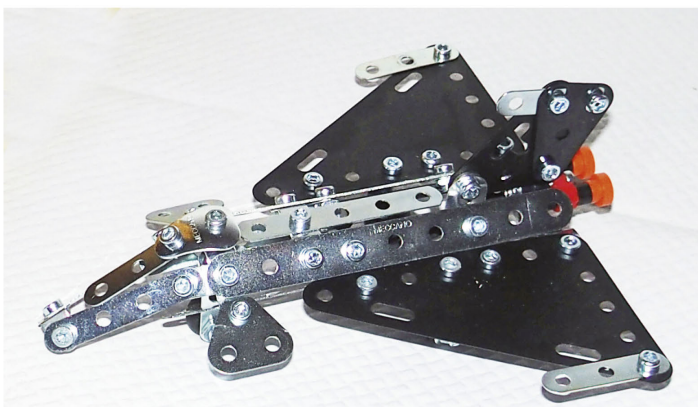


Fig. 5 Rafale de Christian Mollica

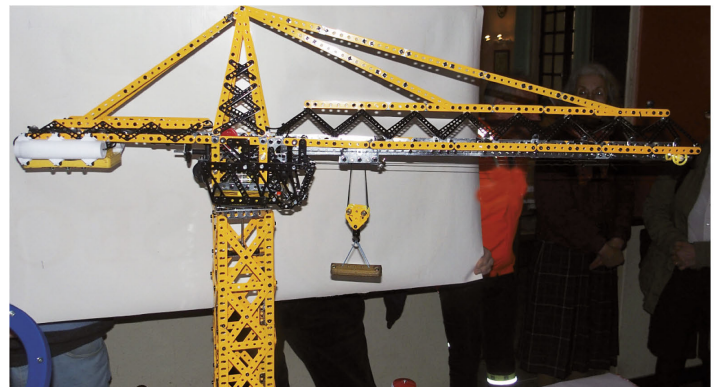


Fig. 6 Grue à tour de Claude Dupré

EXPO DE BOVES (PRÈS D'AMIENS)

par Marc Leroy

Cette exposition « Maquettes » était organisée le premier week-end d'avril dans la salle des fêtes de Boves (village proche d'Amiens) par l'AMFRA (Association des Modélistes Ferroviaires de la Région d'Amiens) qui y exposait plusieurs réseaux privés ou appartenant à l'association.

En complément, y étaient invités :

- l'AAMC (Club d'aéromodéliste d'Amiens) qui y exposait de nombreux modèles d'avion,
- le « Modèle Yacht Club Picard » qui y exposait ses modèles de bateaux,
- quelques particuliers.

Le président de l'AMFRA, dont j'avais fait la connaissance lors d'une précédente expo, m'avait invité à représenter le Meccano.

Après un appel aux membres du CAM de la Somme et des départements voisins, deux membres se sont joints à moi. Finalement, nous étions quatre à tenir ce stand Meccano pendant les deux journées de cette exposition : Mon épouse Brigitte, Hervé Doullens (CAM 1672), Jean Paul Rousselet (CAM 1722) et moi-même.

Un des axes que nous avons pris en compte : la diversité des modèles (des petits et des grands, des simples et des plus sophistiqués, des classiques et des récents).

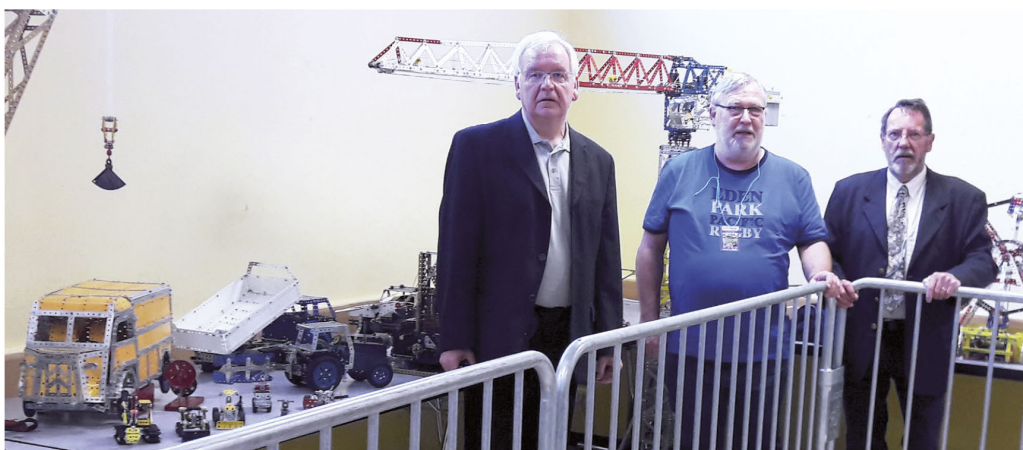


Fig. 1 Marc Leroy, Hervé Doullens et Jean Paul Rousselet (Brigitte prend la photo).

Hervé Doullens :

- une Camionnette Citroën HY / TUB d'après Pierre Monsallut,
- un Tracteur Kenworth W900 - Emblématique tracteur routier du continent nord américain,
- une Grue de chemin de fer, inspirée du super modèle SM30 ,
- une Grue de ponton (Super modèle 28a).

Jean Paul Rousselet :

- Un manège, inspiré du super modèle,
- Plusieurs maquettes de bâtiments.

Marc Leroy :

- Une grue de chantier (flèche de 1,80 m environ),
- une grue Treillis,
- Une (petite) grande roue, animée avec ses portillons d'accès.

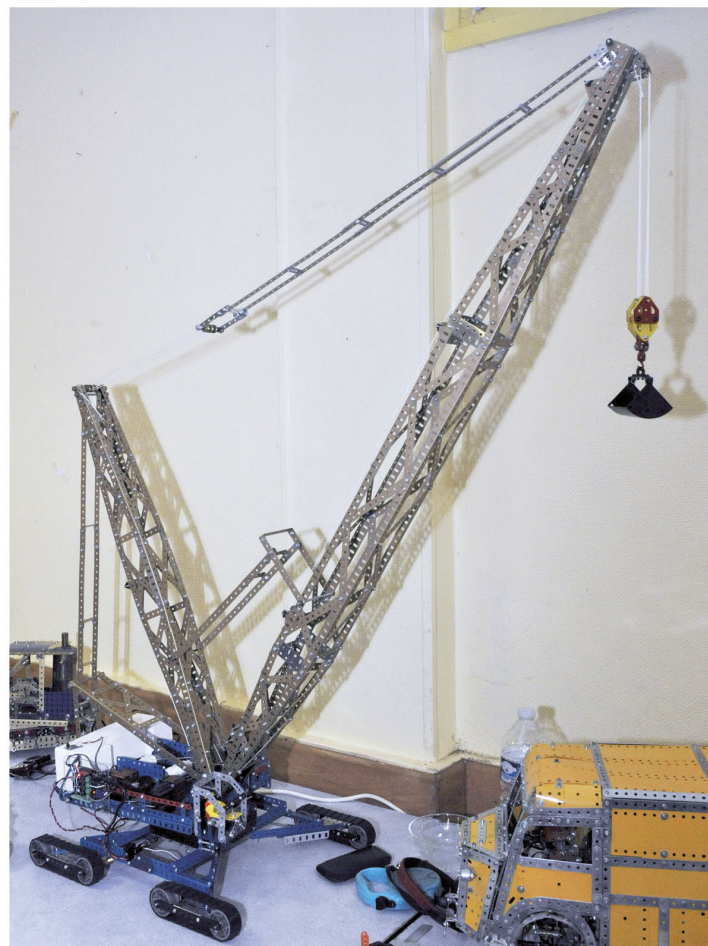


Fig. 2 Grue treillis de Marc Leroy, pilotée par Arduino et une commande infrarouge de récupération

Les deux grues (avec Télécommandes infrarouge) et la grande roue (animation roue, portillons et signalisation) étaient animées à l'aide de cartes Arduino équipées de contrôleurs moteurs et récepteurs infrarouge.

Un peu plus de 700 visiteurs payants, soit environ 1000 visiteurs en comptant les enfants.

Le stand Meccano a été l'un des plus fréquentés et nous n'étions pas de trop de quatre pour répondre aux nombreuses questions et sollicitations des visiteurs. La joie des enfants pilotant les grues avec une télécommande ressemblant à celle de leur téléviseur faisait plaisir à voir.

Cette exposition confirme qu'Arduino est un excellent complément au Meccano.

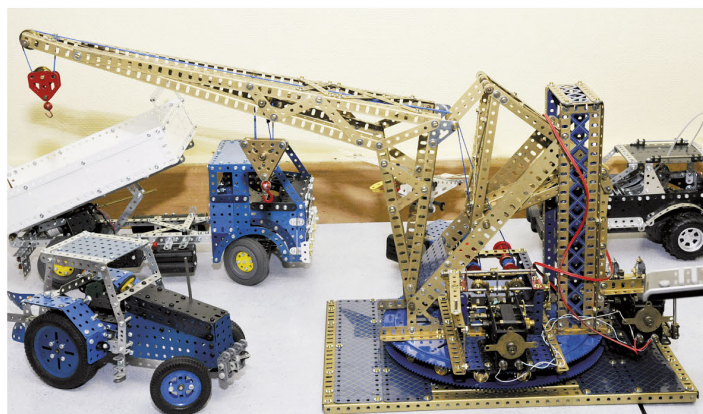


Fig. 3 Grue ponton d'Hervé Doullens entourée de quelques petits modèles de Marc Leroy



Fig. 4 Le superbe manège de Jean-Paul Rousselet

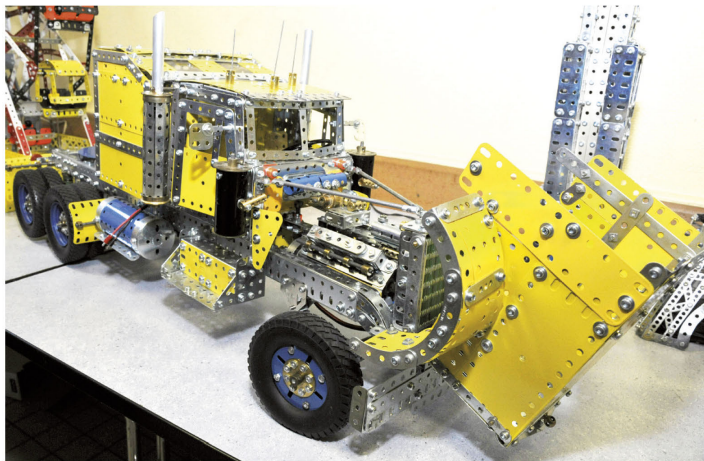


Fig. 5 Le tracteur Kenworth d'Hervé Doullens

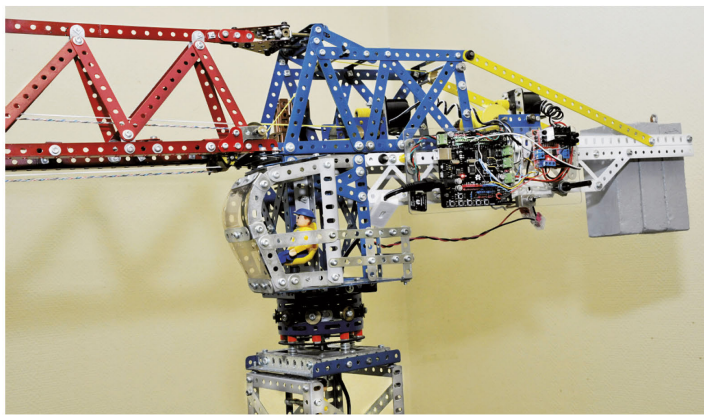


Fig. 6 Vue sur le système de commande de la grue basé sur Arduino



Fig. 7 Grue de chemin de fer, un triporteur vintage et quelques modèles récents

Nous sommes déjà sollicités (les passionnés de Meccano) pour d'autres expositions mixtes sur la Picardie et, bien entendu, toutes les bonnes volontés des « Hauts de France » sont les bienvenues.

Les photos ont été prises par Philippe Dehouve (un voisin photographe amateur).

MARC LEROY CAM 1857 ■

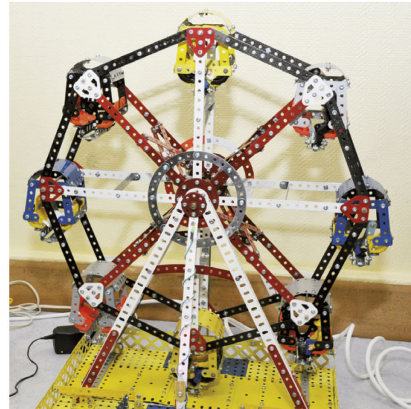


Fig. 8 Grande roue animée de Marc Leroy

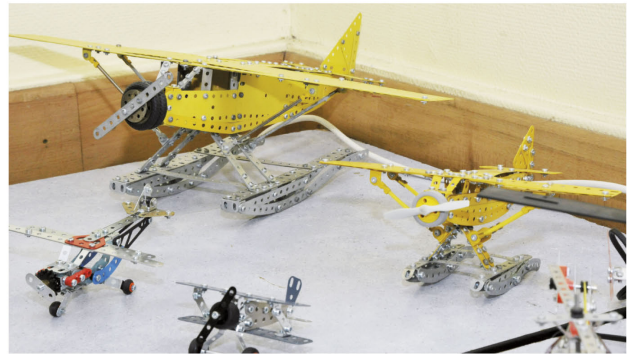


Fig. 9 On peut faire des avions de tailles très différentes en Meccano !



Fig. 10 Camionnette Citroën d'Hervé Doullens d'après Pierre Monsallut

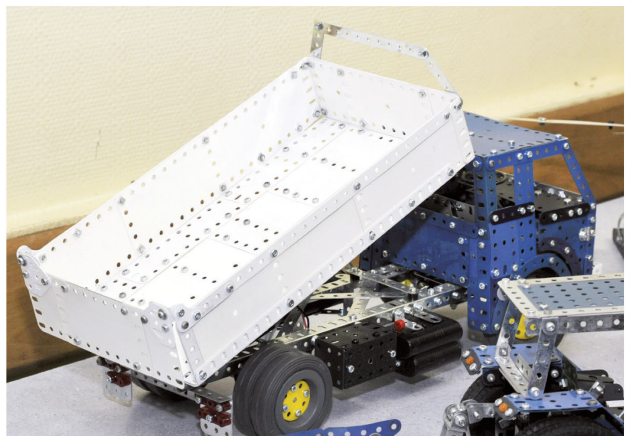


Fig. 11 Marc Leroy a transformé des roulettes en caoutchouc trouvées dans un vide grenier et a construit un camion autour

EXPOSITION DÉPARTEMENTALE

CHÂTEAU DE PIERRE-DE-BRESSE (71270)

par Pierre Jaillet

Cette exposition était organisée par l'Ecomusée de la Bresse Bourguignonne, sous la responsabilité de son Conservateur Monsieur Rivière.

Nous avons pu voir lors de notre visite, le jour de l'inauguration, un nombre impressionnant d'ustensiles, d'articles ménagers, d'affiches anciennes, des moyens de locomotion, Vespa, Solex, Mobylettes dont une Motobécane, des panneaux émaillés de publicité des années 1950-1960. La reproduction d'une cuisine avec meuble et table en formica, et tous les accessoires, tels une ancienne télévision N/B, une machine à laver le linge, avec ses rouleaux pour essorer, une ancienne TSF en formica assortie aux meubles, et tout l'ensemble de l'époque qu'une ménagère pouvait avoir au minimum. Ceci est présenté dans un ensemble de salles judicieusement agencées. Dans la cour coté entrée, une toute première moissonneuse dans son état d'origine, ainsi qu'une voiture des années 1970, propriété du Conservateur.

Sollicité par Monsieur le Conservateur pour animer cet ensemble se rapportant bien au sujet « ça c'est le progrès » des années 60/70, le Meccano ne pouvait pas ne pas être présent. Pour cela j'ai prêté ma tour Eiffel, quelques boîtes dont une N°2 de 1953 et une N°7 en bois de 1929, des accessoires spécifiques, une chaudière Mamod, des moteurs mécaniques et électriques, et une série de véhicules Dinky-Toys, un convoi de voyageurs en HO. Une vitrine d'accessoires jouets de petite ménagère de mon épouse.

Je souhaiterais que bon nombre de nos amis du CAM de notre région, viennent rendre visite à cet événement de notre Bresse Bourguignonne, où vous serez reçus dans le hall au pied de l'escalier par cette agréable "Tour Eiffel" tout en Meccano.



Fig. 1 Affiche de l'expo

TEXTE PIERRE JAILLET CAM 725 ■
PHOTOS ALAIN CISEY CAM 1841 ■



Fig. 2 Véhicules Dinky-Toys divers



Fig. 3 Vitrine vue de devant, boîte bois N° 7 de 1929.



Fig. 4 La Tour Eiffel au pied de l'escalier central du Château

DES NOUVELLES DE LA COLLECTION HACHETTE

(GRUE EMBLÉMATIQUE MECCANO)

par Michel Bréal

Vous pourriez dire enfin !!! Le projet Hachette, évoqué page 55 du magazine CAM N° 135, n'est pas tombé à l'eau. Il a simplement pris neuf mois de retard. Mais aujourd'hui je peux vous annoncer qu'il est enfin enclenché. Après avoir signé les premiers accords en fin d'année 2016, la réalisation des premiers outillages a commencé en début d'année 2017 et j'ai reçu les 4 premiers blisters le 9 juin 2017. Les voici donc ci-dessous (Figs. 1 à 4).

Ces quatre lots de pièces, que j'ai pu assembler sans problème, permettent de réaliser les quatre boggies et un longeron inférieur du pied de grue tel que représenté figure 5.

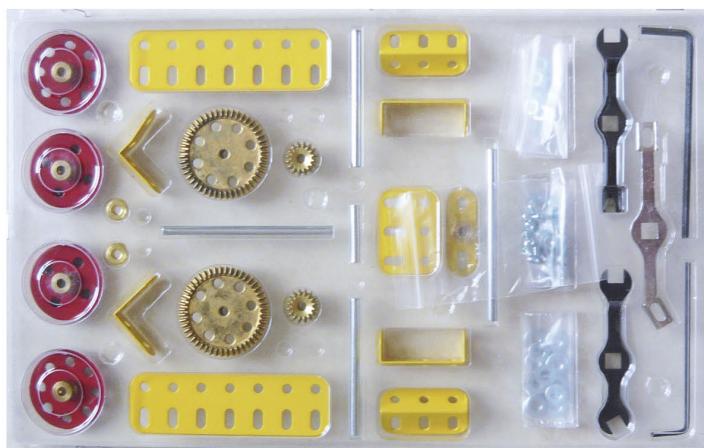


Fig. 1 Blister 1

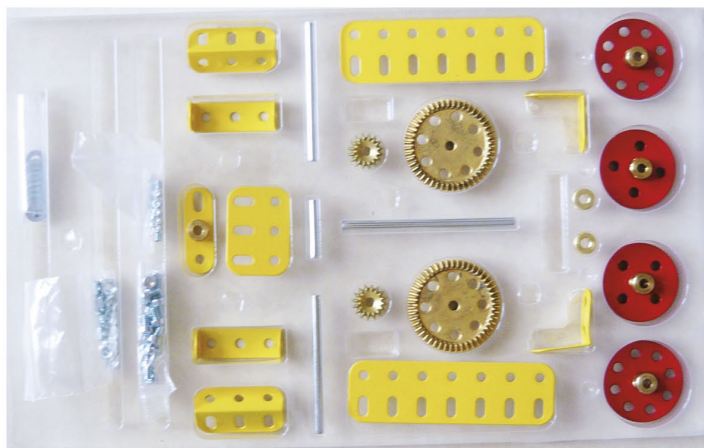


Fig. 2 Blister 2

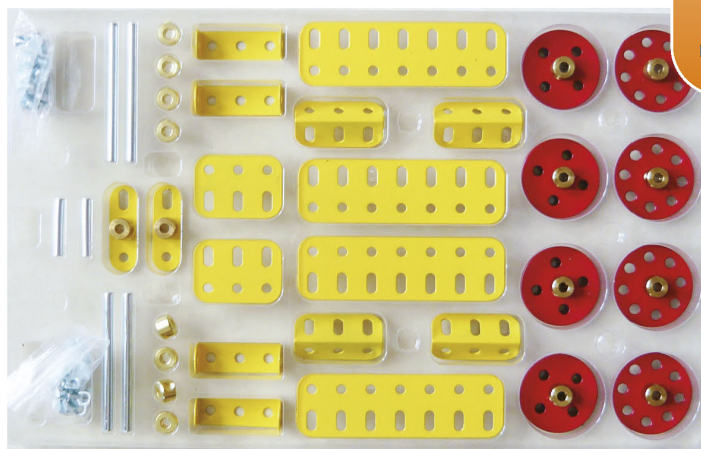


Fig. 3 Blister 3

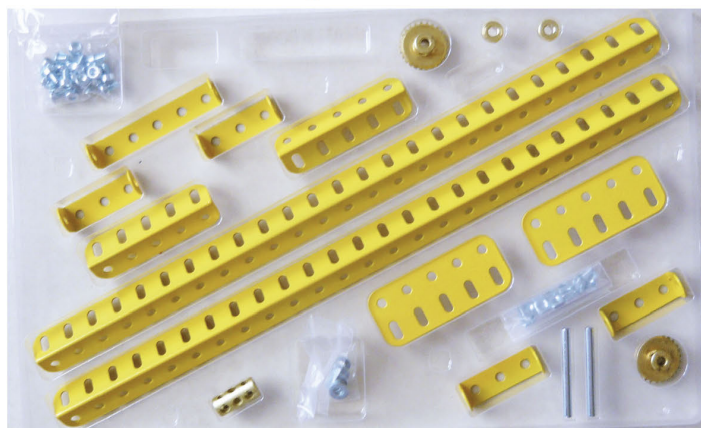


Fig. 4 Blister 4

La prochaine phase sera le test grandeur nature qui aura lieu en septembre-octobre 2017. S'il est favorable, le lancement de collection est prévu pour le début 2018. Je vous tiendrai au courant si des éléments nouveaux arrivaient. Nous pouvons y croire, les augures nous sont propices. Vous pourrez construire la grue emblématique Meccano, telle que représentée figure 6.

Je profite de l'occasion pour apporter quelques précisions sur les sources d'informations qui m'ont permis d'aboutir à ce modèle. J'entends parler de grue n° 4 (en référence au Super Modèle N° 4 et à sa notice d'instruction) de grue à longue flèche (on en trouve plusieurs exemples dans la littérature Meccano), de grue «Pinyon» mais le modèle proposé pour la collection Hachette ne vient pas de ces références, mais simplement de la grue emblématique Meccano dont la première apparition fut la couverture du Livre des Nouveaux Modèles Meccano édité en mai 1928 en France et en Angleterre. Je pense qu'elle portera ce nom dans la documentation qui accompagnera les kits.

La grue «Pinyon» est très proche, mais comporte quelques différences, notamment la présence de bande de 25 trous

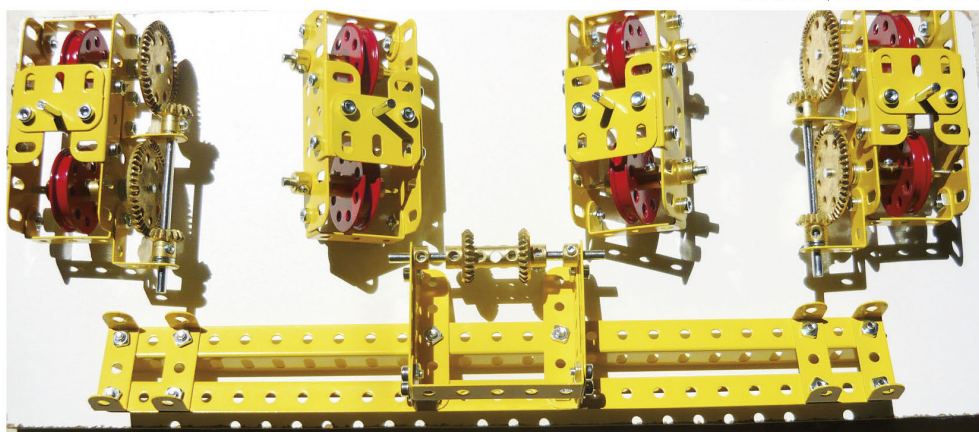


Fig. 5 Montage des boggies et d'un longeron inférieur du pied de grue

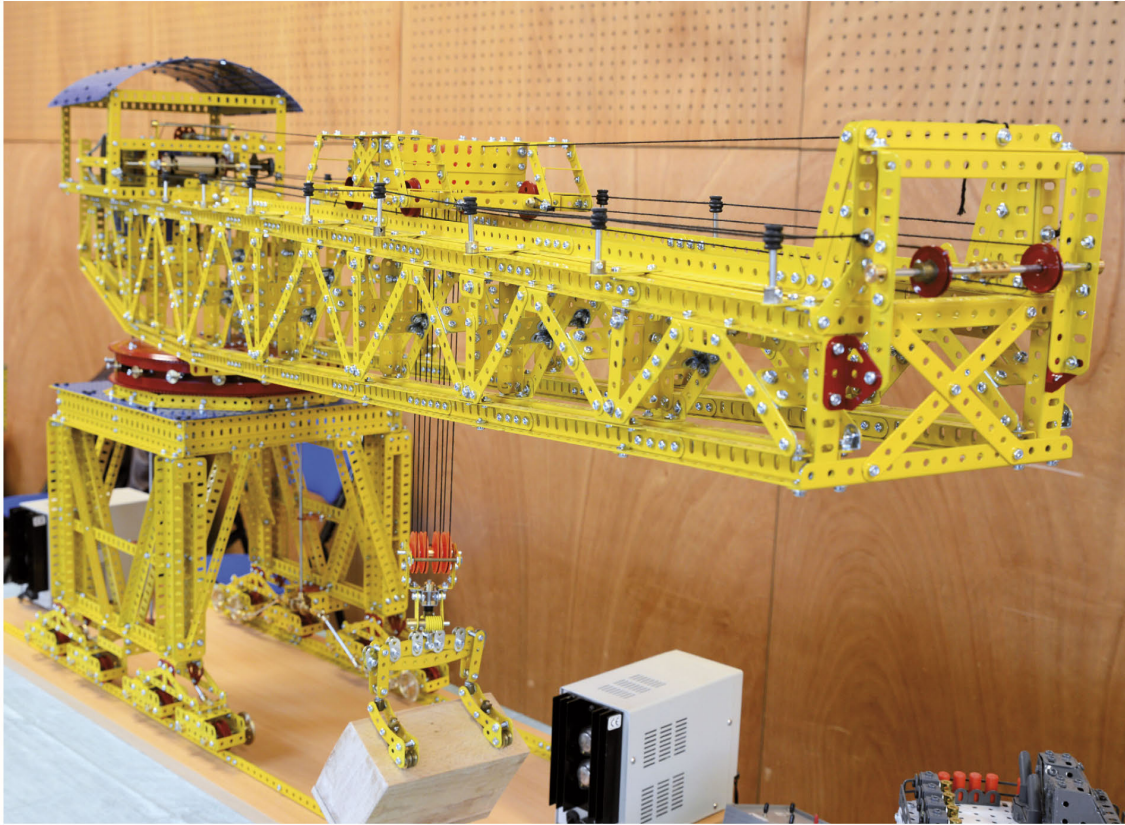


Fig. 6 Grupe

entre les cornières des montants du pied de la grue. Quant à la grue SM 4 il suffit de regarder pour s'apercevoir qu'il ne s'agit pas du même modèle. Il en est de même pour une grue que l'on rencontre quelquefois sous le qualificatif «Fred Lane». Il s'agit d'une grue à flèche plus courte qui avait été confiée par Franck Hornby à un revendeur australien en 1930,

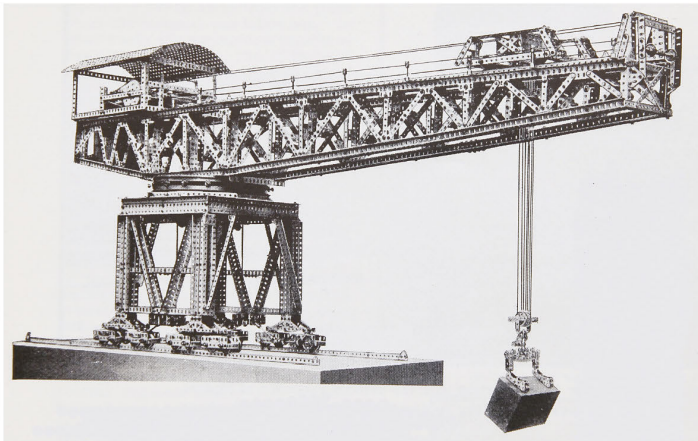


Fig. 7 Photo tirée du livre The Meccano Super Models



Fig. 8 Couverture du livre des Nouveaux Modèles

puis rachetée, rénovée et décrite par F. Lane en 1990.

Pour construire le modèle proposé pour la collection, je n'ai disposé que de trois reproductions de photos originales.

Nous pouvons les retrouver en pages 16, 20 et 21 du livret édité par Meccano Liverpool en octobre 1928 et intitulé «The Meccano Book of Engineering» et en pages 17, 21 et 22 du même livret paru en France à la même époque et intitulé «Les Merveilles du Génie Civil».

L'image de la page 16 ou 17 (selon l'origine France ou Angleterre) représentée figure 7, est extrêmement intéressante car après une étude attentive à la loupe on s'aperçoit

qu'elle est rigoureusement identique à la grue figurant sur la brochure Meccano «Le Livre des Nouveaux Modèles (Fig. 8) édité sensiblement à la même époque (1928).

Les découpes sont semblables car il s'agit bien de découpes. En effet c'est la reproduction de la photo qui a été préparée pour produire la plaque offset qui servira à l'imprimerie pour la couverture du Livre des Nouveaux Modèles. La photo a été entièrement détournée et les parties internes évidées. C'est grâce à ces parties internes évidées que j'ai pu déduire qu'il s'agissait de la préparation pour la réalisation de la plaque offset.

Toutefois la photo originale a été modifiée. On constate un blanchiment des trous des longerons, alors qu'il est impossible de voir la lumière dans les trous sous cet angle. Sur la jambe de force arrière gauche une erreur s'est glissée, nous voyons des trous oblongs à la place des trous ronds et l'inverse. Sur l'image du livre des Nouveaux modèles le chariot a été déplacé vers l'avant par découpage. Là aussi des erreurs de retouche sont présentes. En effet l'équerre inversée de 12 mm à l'arrière du chariot est cachée par un support de rambarde sur la photo originale et a été mal redessiné, l'équerre est trop courte et les trous ne sont plus équidistants. Il en est de même pour la bague d'arrêt à l'avant du chariot. Ce dernier avait été déplacé pour la mise en page de la couverture.

Cette photo originale du livret des Merveilles du Génie Civil sera utilisée pour toute la série des couvertures et couvercles de boîtes, certes avec parfois des modifications, mais l'angle de prise de vue reste le même, et dans les images inversées également.

Bonnes constructions à tous ceux qui s'intéressent au thème des grues en tout genre, c'est un thème quasiment sans limites pour notre jeu favori !

RÉSULTATS DU SONDAGE SUR LE MAGAZINE DU CAM

par Hervé Forestier

1 Introduction

Dans le magazine N° 136 (quatrième trimestre 2016) les membres du CAM ont trouvé une feuille de sondage qui les invitait à donner leur avis sur le magazine. Avec Jean-François Nauroy, nous avons reçu et dépouillé 323 fiches (soit un peu moins de la moitié des adhérents) et nous remercions donc tous ceux qui ont répondu.

Nous donnons ci-après les résultats de cette opération, que nous nommerons «sondage» mais qui est plutôt, en fait, une enquête. Il y avait deux objectifs principaux :

- bien évidemment, mieux connaître les attentes et les remarques des membres en vue d'améliorer la revue,
- mais aussi faire passer le message que le magazine est l'affaire de tous. Son contenu doit pouvoir évoluer et ne doit pas être décidé par un petit nombre de personnes. Chaque membre du CAM est un contributeur potentiel et peut adresser un projet d'article ou des commentaires au Comité de Rédaction.

2. Réponses aux questions précises

Question 1 : Degré de satisfaction des lecteurs et adhérents

Le tableau 1 résume les résultats en pourcentages par ordre décroissant (du plus satisfait au moins satisfait).

Très satisfait	53 %
Satisfait	42 %
Moyennement satisfait	3 %
Insatisfait	2 %

Tab. 1 Degré de satisfaction des lecteurs

On peut donc dire qu'au moins 95 % des adhérents sont satisfaits ou très satisfaits du magazine actuel. Ce résultat est particulièrement encourageant pour le Comité de Rédaction, d'autant plus que, dans les quelques réponses «Insatisfait», nous n'avons pas trouvé de commentaires indiquant les motifs d'insatisfaction. Ceci est peut-être dû à une réponse trop rapide ou une interprétation erronée du terme «Insatisfait» ?

Question 2 : Rubriques qui sont les plus appréciées.

Le tableau 2 ci-après résume les résultats, en termes de pourcentages, et par ordre décroissant (la rubrique la plus appréciée est donc en tête).

Thème «Constructions»	29 %
Thème «Historique»	22 %
Thème «CR d'expositions»	19 %
Thème «Jeunes»	16 %
Thème «Divers»	14 %

Tab 2 Degré d'appréciation des rubriques

On constate que le thème «Constructions» se détache assez nettement même si le thème «Historique» est apprécié par de nombreux lecteurs.

Question 3 : Répartition souhaitée, notamment en nombre de pages, pour les différentes rubriques du magazine.

Le tableau 3 présente dans la première colonne en bleu, toujours en termes de pourcentages, la répartition théorique souhaitée par ordre décroissant (les pourcentages présentés sont les moyennes des souhaits individuels exprimés).

Il est alors intéressant de confronter les résultats de ce tableau, qui exprime des souhaits théoriques, avec la réalité des publications sur les dernières années. Nous avons fait l'exercice sur les seize derniers numéros du magazine (soit quatre années) et les résultats sont présentés dans la deuxième colonne en vert clair.

	Sondage	Actuel
Construction confirmé	27 %	24 %
Historique et collections Meccano	17 %	6 %
Construction débutant	14 %	11 %
CR d'expositions	11 %	24 %
Jeunes	10 %	6 %
Produits Hornby et Dinky Toys	10 %	12 %
Divers	7 %	9 %
Autres	4 %	8 %

Tab. 3 Répartition des rubriques du magazine

Outre le fait que le thème «Construction confirmé» arrive en tête (mais c'est assez normal car un modèle complexe demande plus de pages d'explications) on peut noter au moins trois autres points :

- une part plus importante devrait être consacrée à l'historique et aux collections Meccano, tout en maintenant des articles sur les sujets «Produits Hornby et Dinky Toys».
- le souhait assez clairement exprimé d'articles sur de petits modèles pour des constructeurs débutants (on retrouvera cette remarque dans les commentaires libres résumés au paragraphe 3 ci-après).
- Pour les comptes-rendus d'expositions, l'écart entre le réel et le souhaitable est moins important qu'il n'y paraît car, pour les résultats réels, nous avons mis dans cette rubrique les pages relatives à l'exposition annuelle, lesquelles prennent une très grande place dans un des numéros de l'année (en général, le troisième).

Question 4 : Parmi les rubriques très peu ou pas du tout développées aujourd'hui, celles qui seraient les plus appréciées.

Le tableau 4 ci-dessous résume les résultats, toujours en termes de pourcentage et par ordre décroissant de préférence.

Trucs et astuces	24 %
Examen et détails des productions Meccano actuelles	19 %
Notices de construction de petits modèles	19 %
Courrier des lecteurs	14 %
Questions/réponses	13 %
Portrait d'un Meccanaute	11 %

Tab 4 Rubriques à développer

On note qu'une nouvelle rubrique «Trucs et astuces» se détache assez nettement, elle serait donc à créer. Néanmoins, les autres thèmes (notamment «productions Meccano actuelles» et «notices petits modèles») sont également à prendre en compte même si elles ne faisaient pas forcément l'objet d'une rubrique permanente.

Question 5 : Equilibre «texte/photos».

Le tableau 5 ci-après donne les résultats et peut se passer de commentaires car il conduit à ne pas modifier la répartition actuelle.

Conserver la répartition actuelle	87 %
Plus de photos et moins de texte	10 %
Plus de texte et moins de photos	3 %

Tab 5 Répartition texte-photos souhaitée

3. Commentaires libres

Parmi toutes les fiches reçues, nous avons noté environ 80 commentaires libres. Il n'est bien sûr pas possible de retranscrire ici tous les commentaires individuels d'autant plus que beaucoup d'entre eux ne sont qu'une confirmation ou un développement de l'une des réponses aux questions précédentes ; par exemple «j'apprécierais beaucoup une rubrique Trucs et astuces» ou «une bonne photo vaut mieux qu'un long discours».

Néanmoins, nous avons regroupé en six thèmes, exposés ci-après, des commentaires allant dans le même sens et qui ont fait l'objet d'au moins cinq occurrences.

Commentaire 1 : il est souhaité la présentation de modèles plus simples et «faisables», notamment en termes de nombre de pièces et de difficultés de réalisation. Ce commentaire rejoint pour partie le commentaire suivant.

Commentaire 2 : les modèles sont souvent impressionnants mais trop compliqués à reproduire. La question sous-jacente est de savoir la proportion des membres qui voudraient reproduire ces modèles (voir aussi commentaire suivant).

Commentaire 3 : pour certains modèles, il faudrait fournir les notices complètes et la gamme de montage.

Une réponse possible est qu'il existe déjà des notices détaillées, payantes pour la plupart, mais quelques commentaires évoquent aussi la possibilité de les mettre en ligne sur Internet (voir aussi commentaire 5).

Commentaire 4 : disposer d'une nomenclature de toutes les pièces Meccano (y compris les plus récentes) pouvant aller jusqu'aux plans de celles-ci ! Plusieurs adhérents souhaiteraient en particulier la réédition et la mise à jour de la notice «Odeur du papier N° 26 – Toutes les pièces Meccano» rééditée par C. Gobeze et aujourd'hui épuisée.

Commentaire 5 : améliorer la complémentarité entre le magazine et le site Internet. Même si cette complémentarité existe déjà, plusieurs adhérents citent des sujets qui seraient trop longs pour le magazine mais qui pourraient se trouver sur le site. Exemples : entraide entre les constructeurs, échanges de pièces, notices détaillées de modèles ...

Commentaire 6 : annoncer à l'avance les dates et lieux des expositions régionales. Il est vrai que ces informations ne figurent pas aujourd'hui dans le magazine mais ces annonces peuvent être faites à la fois par le site Internet (donc, en informer Claude Gobeze) et par Jean-Max Estève, qui les retransmet par email aux adhérents.

4. Conclusions et recommandations

A l'issue du dépouillement de ce sondage, on peut en tirer les principales conclusions suivantes :

- Les adhérents sont satisfaits ou très satisfaits du magazine dans sa forme actuelle. La recommandation est donc de ne pas changer fondamentalement son contenu et sa présentation.
- Il est néanmoins souhaité la publication de modèles originaux mais assez simples pour pouvoir être réalisés par des constructeurs débutants ou semi-débutants.
- Une part relativement importante doit être maintenue pour les articles à caractère historique et les collections de la production Meccano. Les membres du CAM sont donc invités à proposer des articles sur ces sujets.
- Une rubrique quasi permanente «Trucs et astuces» serait la bienvenue. La recommandation pourrait être de rechercher un responsable pour cette rubrique, sans que ce soit forcément toujours cette personne qui rédige les articles.
- Les commentaires sont quelquefois contradictoires. Ainsi, pour le thème «constructions», certains adhérents trouvent que les descriptions sont trop détaillées et d'autres souhaiteraient une notice complète avec la gamme de montage. Sur ce sujet, on pourrait donc essayer de préciser des critères pour savoir quels modèles devraient faire l'objet de notices détaillées, ces publications pouvant être payantes et diffusées séparément du magazine (c'est le cas des notices actuelles «Odeur du papier») ou gratuites si leurs auteurs en étaient d'accord.

Encore une fois, merci à tous ceux qui ont répondu à ce sondage/enquête.

REVUE DE PRESSE

LE MONDE DU MECCANO

par Albin Treil

International Meccanoman (International Society of Meccanomen) - n° 80 - Avril 2017

- Compte-rendu de la réunion d'octobre 2016 à Münster du Cercle allemand des Amis des systèmes de construction en métal, par Georg Eiermann (quelques modèles présentés : pont à 2 étages sur le canal de Kiel, pont levant sur le Nil, chasseur Messerschmidt, grand pont roulant par Willy Dewulf, grues ferroviaires),
- Mon modèle Meccano préféré, par Chris Warrell,
- Ma collection de Meccano, par Joseph N. Attard (Malte),
- Techniques de construction, par Philip Webb : fourche télescopique pour motocyclette, utilisation de goussets n° 133b comme support d'axe lourdement chargé simplement posé, centrage de 6 poulie de 12 mm n°23 à l'intérieur d'un cercle de 4 bandes incurvées n°90a,
- Revue des 3 modèles présentés au « Michael Adler Founder's Prize 2016 » (voir revue de presse du n° 136) par Howard Somerville,
- 1^{er} prix : Machine à vapeur de Newcomen, par John Wilson,
- 2^e prix : transporteur de tubes 8x8, par John Ozyer-Key,
- 3^e prix : « Rubik's shrine » (pour mettre en ordre un Rubik's cube mélangé), par Wilbert Swinkels et Maxim T'Soy,
- Première tentative (infructueuse) par Hubert Latham de traverser la Manche en aéroplane, (Antoinette IV) une semaine avant Blériot, et modèle de l'Antoinette IV, par Willy Dewulf,
- Construction d'une locomotive à vapeur Gresley type P2, avec la technologie du 21^e siècle, par David Elliott, directeur de l'engineering du « A1 Steam Locomotive Trust ».

Constructor Quarterly – n°116 – Juin 2017

- Modèle (au 1/5) de l'Aston Martin DB5 de James Bond, incorporant la plupart des « gadgets » de l'original, et notamment le siège passager éjectable, par Les Megget,
- Modèle (au 1/20) de l'Aston Martin DB5 de James Bond, par Bernard Périer,
- Petit modèle de tracteur agricole et faucheuse, par Bruce Geange,
- Modèle de tracteur amphibie « County Sea Horse », par Jean-Pierre Veyet,
- Modèle d'horloge (grandfather clock), par Joseph N. Attard (Malte),
- Circuit de billes de 4 couleurs, avec tri par couleur, par Eric Champeboux,
- « Vilain robot » par Bernard Périer,
- Pendule à ressort, par John Stark (Nelson, Nouvelle Zélande),
- Comparaison des boîtes constructeur d'autos n° 1 anglaise et française, par Tom McCallum,
- Modèle de petite grue de dépannage ferroviaire, par Bernard Périer,
- Camion de dépannage pour fils électriques, inspiré du modèle 3.29 de 1929, par Geoff Bennett.

The Sheffield Meccano Guild Journal (SMG : Sheffield Meccano Guild) – n° 129 – juin 2017

- Compte-rendu de la réunion SMG du 8 avril 2017 à Laughton-en-le-Morthen, par Albert Rowe, Ken McDonald, Tony Seed et John Wilson (locomotive 150 en cours de construction par Bob Seaton, Pont tournant et petit train par Philip Webb, Machine de navire à triple expansion par Alan Blair, grue Titan (échelle 1/45) par John Sinton, Manipulateur de boîte d'allumettes par David Owst d'après un design de Chris Shute,
- Modèle de tracteur routier à vapeur de 1863 par Ken Ashton,
- Modèle de machine à faire des tresses par Graham Jost (Melbourne, Australie),
- La machine de Newcomen, 2^e article de la série par John Wilson,
- Modèle de la Citroën « petite Rosalie » de 1933, par Ian Brennand,
- Modèle de moteur monocylindre à 4 temps, d'après la notice GSM35, par Eric Wright.

Meccano Nieuws (Meccano Gilde Nederland) – n° 35/1 – Printemps 2017 (en néerlandais)

Compte-rendu de l'exposition « Hobby et temps libre », par Charles Spierdijk (scène d'accident ferroviaire par Aad Visser, Moulin à vent et bateau du Mississippi, par Andries deWeerd.

AMS Bulletin n° 77/17 (Suisse - en allemand)

- Exposition « les 75 ans de Stokys » à Winterthur, par Peter Zobrist. En couverture : locomotive américaine 241, réalisée en Stokys,
- Modèle de bulldozer téléguidé, par Fritz Sommer,
- Machine à vapeur surchauffée, par Norwin Rietsch,
- Automatisation d'un pont levant, par Norwin Rietsch,
- Modèle de grande roue, par Markus Zanelli. L'original de cette grande roue pouvait être actionné par un seul homme.

Schrauber & Sammler – n°3 – été 2017 (en allemand)

- Modèle de portique de déchargement de minerai, par Norbert Klimmek.

Meccano Québec - n° 36 – juillet 2017 (en français)

- Compte-rendu de l'exposition 2017 du CAM, par André Théberge,
- Horloges à bobines électromagnétiques, par Michel Hotton,
- Compte-rendu de l'exposition à Laval, par Larry Yates (tracteur à chenilles par Guylain Allard, manège « Whizzy-Dizzy » par Larry Yates).

ALBIN TREIL CAM 873 ■

INFOS SITE DU CAM

RAPPEL :

Vous cherchez une info dans le magazine du CAM, pensez aux index du n° 1 au 100 en deux CD, y compris les magazines, ou l'index (sur papier) des 100 magazines (à commander auprès du trésorier). Du n° 101 au 136, index sans les magazines en téléchargement gratuit sur le site du CAM.

Merci d'actualiser votre navigateur à chaque page, depuis votre dernière visite du site.

Sur la page d'accueil, faire un clic sur le texte ci-dessus qui est dans un cadre bleu.

Sur le site en téléchargement gratuit tous les Meccano Magazines français et anglais.

Dans le trombinoscope :

Alain Le Meilleur CAM 2129 ; Alain Thubé CAM 2122 ; Jacques Pépin CAM 2124 ; Claude Tessier 2141. Soit au 17 juin 2017 : 484 Amis.

La carte de France des membres du CAM : Classement par départements (Liens avec les sections).

Manuel Meccano plastique City 5773 de 1997

Mise à jour de la page «dépliants-brochures-affiches» (séparations des documents Meccano métal, et Meccano plastique).

A voir les albums photos des membres du CAM : n° 21; 22; 23; 24.

A voir «logos Meccano» du n° 62 au n° 73.

Création d'un album de la page 3 (les pièces détachées) des manuels des boîtes thématiques.

(Pour voir : page d'accueil du site, puis un clic sur «Doc-Meccano», puis Manuels boîtes thématiques, puis un clic sur «Autre classement des pages 3»).

Expositions et ou réunions diverses des sections :

(Pour une participation, voir avec le responsable de la section et sur le site).

- Ile de France : Le 21, 22 octobre 2017 Argenteuil

- Aulidél : Le 09 septembre 2017

- Normandie : Le 02, 03 septembre 2017

- Normandie, Cherbourg : Le 9 et 10 décembre 2017

- Bourgogne, ECOMUSEE : Du 18 mars au 08 octobre 2017

- Centre : Le 1 octobre 2017

A voir la revue de presse.

Voir : page «d'accueil» du site puis, «Documents», puis «Doc-Meccano», puis «Divers» enfin «projecteur Meccano»

Une histoire du Meccano.

Ouverture de la page «Manuels de vente» : avec, à voir les manuels de 1952, 1953, 1955, 1956, 1957, 1958, 1959. Manuels de Michel Gonnet, scans de Maurice Roussel. Merci à tous les deux.

Le site de Eric Krajsic change de nom: Le site de «MeccanoEric». Le lien sans changement.

Merci, à mes correspondants du CAM.

10 MARS 2017. CLAUDE GOBEZ CAM 0072 ■

PETITES ANNONCES

■ **Martin J. CAM 0486,**
33 La Vigne aux Moines, F 86310 ANTIGNY
Tél : 05 49 48 00 02 après 19h

Vend Meccano très ancien. Très gros stock en parfait état. Manuels et boîtes depuis le numéro 1. Beaucoup de vis et écrous bronzés Moteurs, transfo et moteurs et transfo Stokys neufs

■ **Dewulf W. CAM 590,**
71 av. des Caillois, 13012 Marseille Tel : 04 91 87 19 34

Cède ma collection de la revue « Science et Vie ». Du n° 1 au numéro 1147 (revue des cent ans), et tous les numéros spéciaux correspondants. Manquent 154 n°, répertoriés. Cela représente un empilage de 7,4 m de long. A récupérer à Marseille.

MUGS DU CAM

Nous envisageons de relancer une fabrication de Mugs personnalisés à l'effigie du CAM. Si vous êtes intéressé, merci d'en faire part à notre secrétaire Jean-Max Estève qui fera la synthèse des besoins.



**Grand Manège à billes
par Eric Champleboux**



**Grue géante de Bordeaux
par Jacques Tarrate,
2^e prix du concours libre**



Iron Man par Stuart Weightman

